

Ringstad blad

Ringstad: het ambitieuze en onmisbare puzzelstuk
dat samen met de Ringparken binnen- en buitenstad
met elkaar verbindt

MEI 2024



Interview met vier experts

Rond de tafel met Alexander
D'Hooghe, Peter Vermeulen,
Manu Claeys en Christian Rapp

Ontdek Ringstad

We tonen zeven plekken
die een complete make-over
zullen krijgen

Stapsgewijs bouwen aan Ringstad

Kom alles te weten over de
plannen voor de rand rond
Ringpark Het Schijn

Inhoud

In gesprek met vier experts over Ringstad	4
Ontdek Ringstad	8
Ringstadproject Groenendaal Oost	10
Stapsgewijs bouwen aan Ringstad	14
Spoorpark in beeld	18
De transformatie van de Slachthuissite	20
Ringstad in cijfers	21
Een nieuw Collectie Centrum Antwerpen	22



© Patrick Henderyckx

Als bijzonder dynamische stad onderging Antwerpen door de eeuwen heen vele stedelijke transformaties; de ene nog historischer en spectaculairder dan de andere. Stadsvernieuwing zat en zit dus in ons Antwerps bloed. Het ontstaan van Nieuw Zuid, de make-over van de 7 km lange Scheldekaaien, het pas ingehuldigde Zuidpark, de ontwikkeling van de Slachthuissite ... het zijn allemaal even boeiende als bijzonder knappe hoofdstukken die we vandaag met de stad qua stadsontwikkeling aan het schrijven zijn. Maar het verhaal van stedelijke transformaties is nog lang niet uitverteld. Integendeel, zelfs.

Met de creatie van deze RINGSTAD zorgen we voor misschien wel de meest intrigerende wending qua stadsontwikkeling. Dankzij de overkapping van de Ring kunnen we de binnenstad op een heel organische - en vooral open én groene manier - aan de buitenstad linken. RINGSTAD is een project van zelden geziene omvang – 1 miljoen m² nieuwe stad! – en manifesteert zich in verschillende deelprojecten. Het is een ambitieus stedelijk programma dat bestaande wijken met de nieuw aangelegde Ringparken verbindt.

In heel de RINGSTAD zal er ruimte zijn om te wonen, te werken (kantoren en bedrijvigheid) en te vertoeven. RINGSTAD zal stap voor stap gerealiseerd worden, in overeenstemming met het SRA (strategisch ruimteplan Antwerpen), binnen de door de Stadsbouwmeester uitgetekende visie en in overleg met alle mogelijke betrokkenen. De eerste realisaties zullen klaar zijn samen met de Ringparken, tegen 2030. De verdere ontwikkeling zal verschillende decennia in beslag nemen.

In dit RINGSTADBLAD trachten we u inzicht te bieden in wat dit unieke stadsontwikkelingsproject voor Antwerpen en dus voor u kan betekenen. Dat doen we aan de hand van verschillende artikels en interviews met de Stadsbouwmeester, de vertegenwoordigers van de burgerbewegingen, (private) partners en vele anderen. Want RINGSTAD is een verhaal van verbinding en ambitie. Verbinding van binnen- en buitenstad en van wijken en parken. Ambitie om als stad te groeien met een oppervlakte van een nieuw district en alzo toekomstige bevolkingstoename op te vangen.

Veel leesplezier met dit RINGSTADBLAD.

Annick De Ridder
Schepen van Haven, Stadsontwikkeling,
Ruimtelijke Ordening en Patrimonium van
de stad Antwerpen en voorzitter AG Vespa



De Ringstad. Een klein achtletterwoord met een ongeziene ambitie. De Ringstad maakt deel uit van De Grote Verbinding, een project waarbij grote delen van de huidige Ring overkapt zullen worden om er vervolgens een hele nieuwe *look* aan te geven. Het doel? Verbinding creëren tussen de Antwerpse binnen- en buitenstad met meer groen, meer toegankelijkheid en minder verkeer, waarbij de focus op leefbaarheid en veiligheid voor de Antwerpenaar en elke bezoeker centraal staat. “De Ringstad moet de spiegel worden van ons allemaal.”

Tekst: Marlies Geyskens
Foto's: Frederik Beyens



Van links naar rechts: Manu Claeys, Alexander D'Hooghe, Christian Rapp, Peter Vermeulen

In gesprek met vier experts over Ringstad

Stadsbouwmeester Christian Rapp, intendant Alexander D'Hooghe, Peter Vermeulen van Ringland en Manu Claeys van de burgerbeweging stRaten-generaal gaan met elkaar in gesprek. Ze beantwoorden vragen over de Ringstad en haar troeven, maar ook over haar uitdagingen. Alle vier de mannen bieden vanuit hun eigen achtergrond een boeiend kijk op de Ringstad. En elke kijk is een meerwaarde. Want een Ringstad ontwikkelen doe je niet alleen.

Metamorfose

Antwerpen bouwde de laatste decennia intensief aan een nieuwe visie voor de Antwerpse Ring. In de huidige situatie zijn veel gebouwen met hun rug naar de druk bereden Ring toe gekeerd, wat een log, grijs en ingesloten gevoel biedt. En laat het project van De Grote Verbinding voor exact het tegenovergestelde staan: meer groen, openheid, duurzaamheid, ademruimte, gezondere lucht en minder verkeer.

De stad en Vlaanderen willen dit gevoel creëren door zeven Ringparken te bouwen met elk hun eigen identiteit en verschijningsvorm, die zullen inzetten op het groene en ecologische aspect. Om deze Ringparken toegankelijk, levendig én veilig te maken voor iedereen, zal ook de huidige Ringrand een metamorfose ondergaan. Een onderneming waarvan de complexiteit niet overschat kan worden. Deze metamorfose zal bestaan uit de verbinding van wijken langs beide kanten van de Ring en de ontwikkeling van bestaande en nieuwe stadsdelen met alle nodige functies: de Ringstad!

“Minder verkeer, meer kwaliteit”

De Ringstad is een grote en complexe onderneming die in totaal nog zeker meer dan een decennium zal duren. Wat is het belang van de Ringstad voor Antwerpen?

Rapp: “In de afgelopen decennia zijn stedelijke organismen met hun rug naar de snelweg gekeerd, naar die vuile, vieze Ring. Dit willen we nu oplossen door in te zetten op de Ringranden, door letterlijk gebouwen te draaien en als het ware de stad een gezicht te bieden naar de Ringparken toe. Daarmee helen we iets wat jarenlang een reactie is geweest op alle auto's, de vieze lucht en het storende lawaai van de Ring. We doen aan een kwalitatieve stadstransformatie ten behoeve van meer groen, meer openheid, minder verkeer en meer kwaliteit.”

Vermeulen: “Meer dan twintig jaar discussieerden we over hoe we de huidige verkeersproblematiek moesten oplossen en welke infrastructuur we hiervoor nodig hadden. De vraag was: hoe kunnen we Antwerpen van een aantal problemen, zoals het verkeer, verlossen? Het geweldige is dat deze vraag geëvolueerd is naar: hoe kunnen we van Antwerpen de stad van de volgende eeuw maken? Hierbij staat de samenhang van de Ringparken en de Ringstad centraal, waarbij een nieuwe Ring het uithangbord van de stad kan en zal worden. Verbeterde mobiliteit en infrastructuur vormen de hefboom voor het project, met als einddoel een meer toegankelijke en leefbare stad.”

Claeys: “Ook het belang van de sociale correctie speelt een rol. Snelwegen werden in de jaren 60 en 70 in Europa voornamelijk aangelegd in restruimtes of door de meer achtergestelde wijken. In Antwerpen was dat los door Deurne, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Noord, Oud-Borgerhout, Luchtbal en Merksem. Nu hebben we de kans om het viaduct daar af te breken en om die gebieden terug op te waarderen.”

D'Hooghe: “En vanuit het standpunt van sociale rechtvaardigheid ligt om die reden de Oosterweelverbinding op de juiste plaats. Er is namelijk een heel meetbare correlatie tussen slechte gezondheid in wijken en armoede. En in Antwerpen is dat in het noorden. Daarom gebeurt daar nu, terecht, een eerste grote rechtzetting met de Oosterweelverbinding.”



“We willen inzetten op de Ringranden, door letterlijk gebouwen te draaien en als het ware de stad een gezicht te bieden naar de Ringparken toe.”

Christian Rapp

De Ringparken en de Ringstad zijn als Yin en Yang: ze kunnen niet bestaan zonder elkaar. Kunnen jullie dit wat toelichten?

Rapp: “De Ringstad is de tegenhanger van de Ringparken. Het heeft als doel de Antwerpse binnenstad en buitenstad met elkaar te verbinden. Bewustwording rond het feit dat beide onderdelen hand in hand gaan en op dezelfde snelheid ontwikkeld en idealiter ook gebouwd moeten worden, is een belangrijke stap voor de realisatie van dit project. Het zou jammer zijn als we pas na de bouw van de Ringparken hadden nagedacht over wat er met de rest van de Ringrand moest gebeuren.”

D'Hooghe: “De achterkant wordt voorkant. Dat is een heel essentiële omkering en unieke transformatie die nodig is om het idee van de Ringparken te laten werken. Waarom zou je ook de voorkant van een huis of gebouw naar een vieze greppel oriënteren? Zoals nu het geval is. Met de komst van de Ringparken zal dit in de toekomst wel gebeuren. Deze ommekeer zorgt ook voor meer zichtbaarheid, voor een vorm van sociale controle en bijgevolg meer veiligheid voor de burgers.”

“In het Antwerpen van de vroege Renaissance was de Grote Markt dé centrale plek voor iedereen. Dat is de Ring vandaag. Het is momenteel de gedeelde en gemeenschappelijke plek die elke Antwerpenaar, en bij uitbreiding elke Vlaming, gebruikt. Het is de bedoeling dat die plek in plaats van een riool, een grote, groene parkruimte wordt met daarrond een diversiteit aan faciliteiten die toegankelijk is voor iedereen. Het is zeker geen autocratische operatie. De Ringstad moet de spiegel worden van ons allemaal.”

80% groen

Welke voordelen zullen de Ringstad en de Ringparken bieden in de toekomst?

Claeys: “Ik woon in Borgerhout en zie daar twee grote uitdagingen. De eerste uitdaging is het feit dat het groen er is opgevreten door de snelweg. Er zijn geen parken, het groentekort is absoluut, zelfs de voetbalploeg moet elders spelen. De tweede uitdaging betreft de bevolkingsgroei. Dit is een uitdaging die extreem is in Borgerhout en urgent in de rest van Antwerpen: sinds het jaar 2000 zijn er ongeveer 90.000 Antwerpenaren bijgekomen. Tegen 2030 zullen dat er nog eens 30.000 meer zijn. Daardoor is het overal heel druk geworden, je merkt dit op de baan en op fietspaden. De mensen hebben meer ruimte nodig: woonruimte, crèches, scholen, enzovoort. Dus enerzijds willen we meer open en groene ruimte ontwikkelen, maar tegelijkertijd willen we ook meer stad creëren voor de nieuwe Antwerpenaren. En dat is exact waar de Ringparken en de Ringstad een oplossing bieden.”

“Enerzijds willen we meer open en groene ruimte ontwikkelen, maar tegelijkertijd willen we ook meer stad creëren voor de nieuwe Antwerpenaren.”

Manu Claeys



D’Hooghe: “Vermits de Ringstad een centrale plaats zal worden voor ons allemaal, is het belangrijk dat zij een smoel geeft aan de Ringparken, een gezicht. En liefst meerdere gezichten. De parken dienen dan weer als decompressieruimte en bieden tegelijkertijd openheid en de nodige afstand van de stad.”

Vermeulen: “Sinds eind jaren 60 is de stad Antwerpen sterk ontwikkeld: meer bebouwing en dus ook steeds meer groentekort. Nergens wonen zo veel mensen zo dicht bij zo een concentratie van lawaai, ongezonde lucht, verkeer en onveiligheid

als hier in Antwerpen. Die opportuniteit nu kunnen omdraaien met een project als de Ringstad en de Ringparken, die samen 80% groen zullen bieden, is fantastisch.”

De Ringstad kent veel voordelen, maar een project van die omvang zal niet altijd van een leien dakje lopen. Wat zijn de uitdagingen waar jullie mee te maken krijgen?

Rapp: “Het gebied en de grond waar we willen bouwen of projecten willen ontwikkelen is in handen van verschillende eigenaren. Vlaanderen is grondeigenaar, net als de stad, maar ook private partijen. Die verschillende partners overtuigen om mee te stappen in het project en hun belangen op een lijn krijgen om een gezamenlijke visie uit te bouwen, is een uitdaging.”

Claeys: “Het is belangrijk om per wijk te kijken naar de ontwikkeling van de Ringstad en hoe deze zich zal verhouden tot het Ringpark. Met andere woorden: wat is er nodig per wijk en welke diensten of verbindingen moeten er zeker aanwezig zijn? Praten met de burgers en hen mee betrekken in het gesprek staan hierbij centraal, zodat als er ergens weerstand te horen is, hier ook rekening mee kan gehouden worden. We zullen zeker positieve uitkomsten hebben, maar waarschijnlijk ook mislukkingen. Het zal een evolutief leerproces worden waarbij we zowel de nieuwe als oude bewoners en ook de bezoekers moeten bedienen.”

“Een andere uitdaging is de snelheid waarmee elke betrokken partner naar de evolutie van de Ringstad kijkt. De stad heeft een visie, net als de vervoerregio en de burgerbewegingen. Deze visies liggen meestal niet ver van elkaar, maar het kan voorvallen dat bijvoorbeeld de stad al een visie heeft over een multimodale hub in een bepaalde wijk, maar dat de NMBS de situatie wil afwachten en dus nog niet volgt in die visie. Dan ontstaat er een onevenwicht in de snelheid waarmee een project ontwikkeld en uitgevoerd kan worden.”

Ecologische slagader

Antwerpen wil tegen 2050 klimaatneutraal zijn. Welke rol speelt klimaat in de ontwikkeling van de Ringstad?

Vermeulen: “De Ringparken zullen een groot ecosysteem vormen, waar wordt ingezet op waterhuishouding en meer ecologische diversiteit om onder andere hittestress tegen te gaan. Die groene ruggengraat zou moeten doorgetrokken worden naar de Ringstad en is essentieel in een project van deze omvang.”

Claeys: “Naast ecologische slagaders zullen de parken ook dienen als decompressieruimte voor de bewoners en bezoekers, zoals Alexander D’Hooghe eerder aankaartte. Vooral tijdens COVID merkten we de beperking van weinig groen in de stad, zeker voor diegenen die in een appartement woonden en geen tuin of park ter beschikking hadden. De overheid raadde toen in de zomer aan om te barbecueën in de tuin, maar dit was een privilege dat niet voor iedereen haalbaar was. Met de parken willen we frisse en groene openbare ruimte voor elke bewoner kunnen aanbieden.”

Samenhang creëren

De Ringstad is hét project van de toekomst. Het ademt ambitie, maar zonder het einddoel uit het oog te verliezen: een betere leefsituatie creëren voor de Antwerpenaar. Daarom wordt ook hun stem betrokken in het debat. Klopt het dat de Ringstad een inclusieve visie probeert na te streven?

Claeys: “Absoluut. En dit uit zich op verschillende niveaus. Zo zijn er studies die nagaan hoe gebouwen zich precies moeten positioneren om luchtcirculatie te genereren, zodat er in bepaalde achterliggende straten en wijken wind gezogen wordt. Enerzijds om de vuile lucht weg te krijgen, maar ook om een soort natuurlijke airco te vormen in de zomer. Dit is interessant voor Ringstad.”

“Een ander voorbeeld zijn de assistentiewoningen in Oud-Borgerhout. Als de ouderen die er verblijven groen willen opzoeken zijn ze momenteel aangewezen op het Rivierenhof, waarvoor ze via de Turnhoutsebaan de snelweg moeten oversteken. Velen doen dit niet, want hoewel de afstand maar 400 meter is, vormt die drukke baan een barrière om tot daar te wandelen. Eens die barrière wegvalt, zullen de ouderen meer buitenkomen en bewegen, wat dan weer impact heeft op hun fysieke en mentale gezondheid. Dit toont de vervlochtenheid aan van alle niveaus waar in de Ringstad rekening mee gehouden moet worden.”

Vermeulen: “Zowel ecologie, klimaat, gezondheid en leefbaarheid staan centraal in de Ringstad, maar evengoed alle functies die mee de stad bepalen, waarvan er al enkele bestaan, zoals de Singel of het Sportpaleis. Een samenhang creëren voor heel de Ringstad die werkt voor alle betrokken partijen, is een belangrijke opdracht. Net als preventief nadenken. Zo kunnen groene nerven (zoals fiets- en voetpaden die de achterliggende wijken verbinden met de Ringparken, nvdr) bijvoorbeeld nu al aangelegd worden, zodat elke bewoner zich vanaf het begin betrokken voelt bij het project.”



“De geslaagde infrastructuurwerken zijn degenen die er een maatschappelijk project van maakten en dat is exact wat er met de Ringstad gebeurt.”

Alexander D’Hooghe



Rapp: “Een ding is zeker: het is geen project dat alleen betaalbaar zal zijn voor de happy few. We willen er geen ‘goudrandje’ van maken, maar een project waar elke burger aan kan deelnemen. Alle winst, door bijvoorbeeld grondverkoop, wordt trouwens op de een of andere manier terug geïnvesteerd in het gebied.”

D’Hooghe: “In de geschiedenis zien we verschillende geslaagde maar ook veel mislukte infrastructuurprojecten. Projecten slagen als ze vooral ook maatschappelijke projecten zijn. De Ringstad draagt daar veel toe bij. Systematische luisterbereidheid garanderen voor de verschillende stemmen is de sleutel. Want soms zijn er groepen die niet akkoord gaan met een bepaalde stap. Het is dan aan ons om te weten te komen wat de achterliggende reden is en of we elkaar toch halfweg kunnen ontmoeten. Een gevolg geven aan die luisterbereidheid schept ook vertrouwen. Het project van De Grote Verbinding bracht de Antwerpenaren alvast terug bij elkaar en ontwikkelde tegelijkertijd de functie om deze herwonnen diversiteit te omarmen en bij te houden.”

Ontdek Ringstad

Ringstad zal geen Antwerpenaar ongemoeid laten. Er zullen nieuwe stadsdelen ontstaan die de huidige stad verbinden met de toekomstige Ringparken. Daarom zijn Ringstad en de Ringparken onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ze worden ontworpen binnen hetzelfde grotere plaatje en waar mogelijk samen aangelegd en gebouwd.



1 SAMGA-silo

Dit iconische, bakstenen gebouw op het kruispunt van de stad en de haven is van de sloop gered. Na de Oosterweelwerken krijgt dit gebouw een nieuwe invulling binnen het Ringpark Noordkasteel. Door de nabijheid van specifieke havenactiviteiten kan er geen publieksfunctie in de SAMGA-silo. Een van de denkplaatjes is innovatieve stadslandbouw.

2 Stadsproject Groenendaal West

Vlak bij het station Antwerpen-Luchtbal (tussen de Noorderlaan, de Groenendaallaan, de spoorweg en het kanaal), ligt een gebied in beweging. Een aantal functies is uit het gebied verhuisd om plaats te maken voor de werfzone voor de Oosterweelwerken. Dat biedt enorme mogelijkheden voor een nieuwe invulling nadien. De stad mikt voor de toekomst op een nieuwe stadsontwikkeling die niet alleen de wijk extra op de kaart zet, maar ook aantrekkingskracht zal hebben tot ver buiten de stad.

Deze kaart toont een selectie van plekken die een complete make-over zullen krijgen. Er zijn een hoop nog verborgen (en daardoor soms onbeminde) plaatsen bij, die in de komende jaren ongetwijfeld een plekje in het hart van vele Antwerpenaren zullen veroveren.

“Met de creatie van deze Ringstad zorgen we voor de meest intrigerende en ambitieuze wending qua stadsontwikkeling.”

Annick De Ridder, Schepen van Stadsontwikkeling



3 Stadsproject Dam

Tussen de toekomstige overkapping en de Merksemsestraat komt het stadsproject Dam. Tot het einde van de Oosterweelwerken is deze plek een werfzone. Daarna komt er een herontwikkeling met als hoofdbestemming wonen, met zicht op het kanaal en het waterlandschap van Ringpark Lobroekdok.

4 Stadsproject Nieuw Zurenborg

Het gebied langs Zurenborg, tussen het Ringspoor, de Singel en de Ring wordt een nieuw gemengd woongebied met veel groen. Vroeger was deze plek een gasfabriek. In afwachting van de herontwikkeling hebben Zomer van Antwerpen, volwassenenonderwijs voor anderstaligen en samentuinen hier tijdelijk een plek. De busstopplaats gaat op korte termijn verhuizen, ook die plek kan dan een tijdelijke invulling krijgen.



5 Stadsproject Luisbekelaar

Aan het toekomstige stadsproject Luisbekelaar vind je nu nog het op- en afrittencomplex Borgerhout, met daarnaast het ziekenhuis ZNA Sint-Erasmus. Er loopt een onderzoek of de op- en afritten compacter kunnen in de toekomst. Zo kan er ruimte vrijkomen voor het nieuwe vestenpark Luisbekelaar, als onderdeel van Ringpark Groene Vesten. Daarrond ontstaat dan ruimte voor stadsontwikkeling waarin ook het ziekenhuis een nieuwe invulling zou kunnen krijgen.

6 Stadsproject Oude Singel

De huidige Singel, tussen het station Antwerpen-Zuid en de kaaie, komt in Ringpark Zuid dicht bij de snelweg te liggen. Zo ontstaat er ruimte voor nieuwe stadsontwikkeling met veel groen en wordt het nieuwe Ringpark Zuid vlotter bereikbaar voor de buurt via die groene verbindingen. Er is plaats voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen, en dat vlak bij het station Antwerpen-Zuid.



7 Stadsproject Jan de Voslei

In Ringpark Zuid verhuizen de huidige op- en afritten en wordt de A12 verder overkapt. Daardoor komt er, vlak bij het station Antwerpen-Zuid, plek vrij voor het stadsproject Jan de Voslei. Een tuin op de kap Jan de Voslei in het toekomstige Ringpark Zuid brengt het Kiel en de Tentoonstellingswijk samen. Aan beide kanten van die kap zal nieuwe kwalitatieve randbebouwing worden aangelegd. Het wordt een mix van woningen, werkplekken en voorzieningen met groene verbindingen erdoor en ruimte voor open water.

Ringstadproject Groenendaal Oost

Een project als De Grote Verbinding vereist samenwerking. Samenwerking op verschillende niveaus, met verschillende (private) partners en dus verschillende stemmen. Colruyt en maatwerkbedrijf Stroom in Merksem situeren zich op een site waar in de toekomst het Ringstadproject Groenendaal Oost en daarbij aansluitend Ringpark Groenendaal zullen komen. Om deze projecten te realiseren klopte de stad Antwerpen bij hen aan om na te gaan of er een gemeenschappelijk plan ontwikkeld kan worden dat voldoet aan de wensen van alle drie de betrokken partijen. Een proces waarbij luisteren, elkaar halfweg tegemoet komen en jawel, samenwerken, centraal staan.

Tekst: Marlies Geyskens

Toekomstbeeld van Ringpark Groenendaal met links in beeld een mogelijke visualisatie van het Ringstadproject met Colruyt en maatwerkbedrijf Stroom

“Het project van De Grote Verbinding is geen autocratische operatie”, zei intendant Alexander D’Hooghe krachtig in een eerder interview. Zijn woorden krijgen bijval wanneer expansieverantwoordelijke bij Colruyt **Gijs Roekaerts**, algemeen directeur van maatwerkbedrijf Stroom **Jonny Coulon** en projectleider bij AG Vespa **Nele Plevoets** bij elkaar aan tafel zitten.

Stadsproject Groenendaal Oost is een van de Ringstadprojecten die deel uitmaken van De Grote Verbinding, een onderneming waarbij grote delen van de Antwerpse Ring overkapt zullen worden. Het idee is om er meer groen te

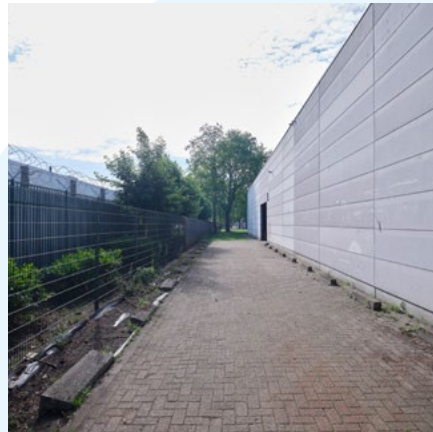
installeren in de vorm van zeven Ringparken die de nieuwe longen van Antwerpen zullen vormen, waaronder ook Ringpark Groenendaal.

De huidige Ringranden worden tijdens dit proces ook onder handen genomen door de ontwikkeling van de Ringstad. Die zal voor een verbinding zorgen tussen de binnen- en buitenstad en meer toegankelijkheid, openheid en veiligheid creëren voor bewoners en bezoekers. De Ringstadprojecten ogen op de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen en de heropwaardering van reeds bestaande. De samenwerking tussen AG Vespa, Colruyt en Stroom valt onder die laatste categorie.





© Sepp van Dun



Huidige situatie

Samen met AG Vespa stapten beide bedrijven in een nog lopende haalbaarheidsstudie. Deze studie bespreekt de wensen van alle partijen en onderzoekt de mogelijkheid om tot een gemeenschappelijk plan te komen dat door elke partij wordt gedragen.

Opportunities

Voor Colruyt kwam het voorstel van de haalbaarheidsstudie op een goed moment. "In Merksem is onze Colruyt-winkel kleiner in vergelijking met de meeste andere filialen en het is ook een redelijk verouderd gebouw. We hebben daarom toekomstgericht de wens om de winkel te vergroten en te vernieuwen naar ons standaard formaat, maar misten hiervoor een opportuniteit", zegt Roekaerts. Die opportuniteit bood zich aan in de vorm van het Ringstadproject Groenendaal Oost.

Hetzelfde verhaal is te horen bij Stroom. Hun gebouwen staan er al sinds de jaren 60 en kunnen volgens Coulon wel een verfrissende opknapbeurt gebruiken. "Ook wij hadden al langer de ambitie om een nieuwbouw neer te zetten die de nodige groeimogelijkheden biedt. Met het Ringstadproject kwam dit in een stroomversnelling terecht", vertelt Coulon.

"Ook wij hadden al langer de ambitie om een nieuwbouw neer te zetten die de nodige groeimogelijkheden biedt. Met het Ringstadproject kwam dit in een stroomversnelling terecht."

Jonny Coulon

"Mijn droom is dat in de toekomst dit project een voorbeeld kan worden voor gelijkgestemde projecten in het binnen- en buitenland. Dat verantwoordelijken naar Antwerpen afreizen om te kijken hoe wij een bedrijf als Stroom mee integreerden in een nieuwe, gemengde stadsontwikkeling"

Nele Plevoets

Multifunctionaliteit

Het terrein in Merksem oogt momenteel nog grauw en grijs met losstaande entiteiten. Het plan is om er een geheel van te maken, een multifunctionele en levendige site waarbij zowel Colruyt als Stroom een prominente plaats krijgen. Een mix aan (gestapelde) functies zoals wonen, werken en voorzieningen moeten het terrein mee nieuw leven inblazen.

Daarnaast zal de huidige achterkant de voorkant worden, met ook een doorgang naar het Ringpark toe om meer openheid en veiligheid te creëren voor de bewoners. Die bewoners zullen trouwens ook een stem krijgen. Eens er een concreet plan op tafel ligt, waar alle drie de partijen achter staan en dat financieel, logistiek en praktisch haalbaar is, zal ook hun mening over het plan gehoord worden.

1+1=3

De reden waarom Colruyt mee in de haalbaarheidsstudie stapte is meervoudig: "Vanuit Colruyt willen we graag elke grond die we bezitten optimaal benutten en ontwikkelen. Het klassieke model van een winkel met een parking ernaast is in een stadsomgeving vaak niet meer van deze tijd", aldus Roekaerts. "Vandaar denken we na hoe we dit model kunnen optimaliseren door bijvoorbeeld in de hoogte te bouwen met verschillende niveaus waar ook woonunits of andere functies bij betrokken kunnen worden. Momenteel ligt onze site in een redelijk industriële omgeving en dat zou moeten veranderen naar een woonomgeving. We hebben ook goede relaties met de stad. Allemaal belangrijke aspecten waarom we besloten mee te stappen in de studie."

De redenen voor Stroom zijn meteen ook de grootste voordelen die een toekomstig plan zouden kunnen bieden: een betere logistieke flow, net als nieuwe infrastructuur en de mogelijkheid om hun twee huidige filialen samen te voegen op een centrale plek in Merksem. Coulon windt er geen doekjes rond. "Stroom is ambitieus. We kenden de laatste jaren een mooie groei die we graag willen vasthouden en verderzetten. Met andere woorden: mensen aan het werk houden."

Met 550 werknemers waarvan de helft in een straal van vijf kilometer van de site woont, is de huidige locatie behouden een belangrijk punt voor Stroom. "Over hoe en in welke hoedanigheid dit zich zal manifesteren, of we bijvoorbeeld een gebouw met Colruyt zullen delen, liggen de kaarten nog open", zegt Coulon.

Door samen te werken zal er dus aan de individuele wensen voldaan kunnen worden die tegelijkertijd ook het groter, maatschappelijk geheel versterken, onder het mom: 1+1=3.

"Dit verhaal moet niet alleen mooi zijn op papier, maar het moet ook financieel haalbaar zijn. Het is geen eenvoudige opdracht om met ieders wensen rekening te houden, maar stapsgewijs komen we naar elkaar toe om uiteindelijk een eindplan te maken waar elke partij zich comfortabel bij zal voelen en voordeel uit zal halen."

Gijs Roekaerts

Water bij de wijn

Een project van deze omvang vraagt tijd. Om elkaar te leren kennen en dan de juiste puzzelstukken te kunnen leggen. Maar het vraagt ook het nodige water bij de wijn, van elke partij.

Plevoets: "Er moet met veel rekening gehouden worden, zeker op logistiek vlak. Waar leveren de vrachtwagens? Waar komen het personeel en de klanten binnen? Hoe kunnen we de continuïteit van Stroom waarborgen doorheen heel dit proces? Dit zijn belangrijke vragen waarvan de antwoorden allemaal op elkaar afgestemd moeten worden."

Ook Roekaerts gaat akkoord met deze stelling. Hij verwijst naast het logistieke en sociale aspect, waarbij de hele site toegankelijk moet zijn voor werknemers, bewoners en bezoekers, ook naar het financiële plaatje. "Dit verhaal moet niet alleen mooi zijn op papier, maar het moet ook financieel haalbaar zijn. Het is geen eenvoudige opdracht om met ieders wensen rekening te houden, maar stapsgewijs komen we naar elkaar toe om uiteindelijk een eindplan te maken waar elke partij zich comfortabel bij zal voelen en voordeel uit zal halen."

The bigger picture

Het oorspronkelijke idee voor de Merksemse site was om er nieuwe stadsontwikkeling te realiseren zonder Stroom. Het bedrijf zou met andere woorden geherlokaliseerd worden. "Een bedrijf als Colruyt is namelijk gemakkelijker te integreren in nieuwe stadsplannen. Maar door met Stroom in gesprek te gaan, leerden we hun waarden kennen en realiseerden we hoe belangrijk hun werk is voor de maatschappij. Het is een type bedrijvigheid die we als stad graag willen behouden", licht Plevoets toe.

Het Ringstadproject zet op die manier niet alleen in op de ruimtelijke voordelen, zoals de verbinding naar het Ringpark toe en meer levendigheid, maar houdt daarnaast ook rekening met the bigger picture.

"Mijn droom is dat in de toekomst dit project een voorbeeld kan worden voor gelijkgestemde projecten in het binnen- en buitenland. Dat verantwoordelijken naar Antwerpen afreizen om te kijken hoe wij een bedrijf als Stroom mee integreerden in een nieuwe, gemengde stadsontwikkeling", besluit Plevoets.

Stapsgewijs bouwen aan Ringstad

In Deurne-Noord zal stad Antwerpen een eerste visitekaartje afleveren voor de Ringparken. Hier wordt namelijk de eerste fase van Ringpark Het Schijn aangelegd. We timmeren dus ook hard aan de realisatie van Ringstad. En dat doen we stap voor stap.



© Ontwerpteam Ringpark Het Schijn

Strategische aankopen

Begin 2021 bood de stad een aantal eigenaars in de Ten Eekhovalei aan om hun gebouw te kopen. Het gaat om de panden die met hun tuin grenzen aan de werf van de Oosterweelverbinding. De aanleg van de nieuwe verkeersinfrastructuur zal hier gedurende enkele jaren een grote impact hebben. Daarom wil de stad die eigenaars de mogelijkheid geven om hun pand vrijwillig te verkopen. Er moet op deze plek ook een nieuwe levendige rand voor Ringpark Het Schijn komen, met nieuwe toegangen tot het park en gebouwen die gericht zijn naar het park, als 'ogen en oren' op het park. Zo krijg je meer lokale levendigheid en sociale veiligheid.

Het aanbod is vrijblijvend, van onteigeningen is geen sprake. Inmiddels zijn 56 van de 166 wooneenheden aangekocht. De firma Estero neemt het eigenaarsonderhoud van de aangekochte panden op zich, zodat de staat van de gebouwen (en de straat) op peil blijft.

Zowel de Ten Eekhovalei als de Lakkorslei zullen herontwikkeld worden als levendige parkranden, met kwalitatieve woningen, inclusief nieuwe doorgangen en verbindingsnerven voor een vlotte bereikbaarheid.

Sommige strategische aankopen zijn ook nodig voor de aanleg van de Ringparken. Zo is de voormalige garage Thuy aan de Lakkorslei aangekocht omdat die zich deels bevindt op het toekomstige Ringpark Het Schijn. Er zijn plannen om dit pand om te vormen tot een tijdelijk beleevingscentrum rond alles wat te maken heeft met De Grote Verbinding, de Oosterweelwerken en dus ook Ringstad. Op de lange termijn komt hier dan een nieuw stuk Ringstad.

Tijdelijke invullingen

De firma Entrakt werd aangesteld om een tijdelijke invulling te zoeken voor de aangekochte panden in de Ten Eekhovalei. Zo wil de stad vermijden dat de leegstaande huizen gekraakt worden of zouden verkrotten. Tijdelijke invullingen hebben ook een sociale meerwaarde voor de buurt. Zo heeft een werking rond psychologische en juridische bijstand voor kansarme jongeren er nu al hun tijdelijke uitvalsbasis, net zoals een educatieve organisatie die (vakantie)kampen en naschoolse opvang organiseert en creatieve workshops en technische opleidingen voor leerlingen en leerkrachten. Je vindt er ook organisaties die een vrouwenwerking organiseren, bemiddeling en infosessies, verschillende soorten lessen en moeder-kind-activiteiten. Ook activiteiten voor jongeren hebben er hun plek gekregen.



© LUCID

Ten Eekhovalei, ter hoogte van parking Jumbo, voor en na de aanleg van Ringpark Het Schijn en de realisatie van Ringstad



De achterzijde van de voormalige garage Soethout, voor en na de aanleg van Ringpark Het Schijn en de realisatie van Ringstad



© Ontwerpteam Ringpark Het Schijn

Een tipje van de sluier: garage Soethout

De stad heeft ook de voormalige garage Soethout in de Ten Eekhovelei aangekocht. In 2025, samen met de aanleg van de eerste fase van Ringpark Het Schijn, zal het gebouw deels afgebroken worden. Het bevindt zich namelijk grotendeels op het toekomstige Ringpark. Achteraan (tegen het huidige Ringfietspad) wordt het gebouw omgevormd tot een levendige voorgevel, met een terraszone onder een afdak. Die terraszone vormt een mooie link met de speel- en picknick-zone die ernaast komt, in het Ringpark.

Ook de voormalige garage Soethout krijgt een tijdelijke invulling tot het einde van de Oosterweelwerken. Er komt ook een polyvalente ruimte voor wijkactiviteiten in het gebouw en een cafetaria. Op die manier krijgen het opgefriste gebouw en het park een mooie relatie met elkaar.

Garage Soethout kan gezien worden als een Ringstad-teaser, een voorbeeld van de verbeteringen op langere termijn.

En de toekomst op lange termijn?

Wanneer de Oosterweelverbinding klaar is en Ringpark Het Schijn volledig aangelegd, zal er aan het park een compleet nieuwe omgeving gecreëerd worden. Zowel de Ten Eekhovelei als de Lakborslei worden levendige parkranden, met kwalitatieve woningen, voorzieningen, nieuwe doorgangen en verbindingen voor een vlotte bereikbaarheid. De parkranden zullen een nieuw soort dynamiek brengen op deze plek in Deurne. Dat zal in het bijzonder zichtbaar worden op de gronden van de voormalige garages Thuy en Soethout.

“Voor dit project stelden we onszelf de vraag: welk soort stad willen we aan de randen van Ringpark Het Schijn?” aldus projectleider ontwikkeling Greet De Roey (AG Vespa). “Over zulke zaken moet je bewust nadenken. We spreken over een groot stuk grond dat onder stedelijke regie valt, dus we hebben de mogelijkheid om er verbeterde, levendige parkranden van te maken. En zoiets doe je door op maat van de mensen te denken, in harmonie met de bestaande

omgeving. We gaan er met andere woorden representatieve ‘parkvoorkanten’ met voorzieningen van maken, waarlangs mensen zich makkelijk en veilig kunnen begeven. Ringpark Het Schijn zal een komen-en-gaan worden van mensen die daar effectief ook iets te zoeken hebben. Niet alleen een passage dus, maar ook een bestemming. Voor mensen die er al wonen, én voor mensen die er in de toekomst komen wonen. Een nieuw stukje Deurne om trots op te zijn.”

Ruimtelijk uitvoeringsplan

Wat op dit moment al volop aan de gang is, is de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor Ringpark Het Schijn. Zo’n RUP is nodig om de toekomstvisie voor Ringpark Het Schijn en de daarrond gelegen stadsontwikkeling te realiseren.

Voor bepaalde delen van het gebied moet er namelijk een bestemmingswijziging gebeuren. En dat is net de functie van een RUP: regels vastleggen met betrekking tot de bestemming en de inrichting van een gebied. Dat is nodig om, naast de infrastructuurprojecten, ook de Ringparken en de geplande stadsontwikkeling volledig vergunbaar te maken.

Dit proces verloopt in verschillende stappen. De ambitie is om tegen eind 2025 een definitief RUP te hebben. Meer info over alle stappen van een RUP lees je in het kaderstuk.

“Ringpark Het Schijn zal een komen-en-gaan worden van mensen die daar effectief ook iets te zoeken hebben. Niet alleen een passage dus, maar ook een bestemming.”

Greet De Roey

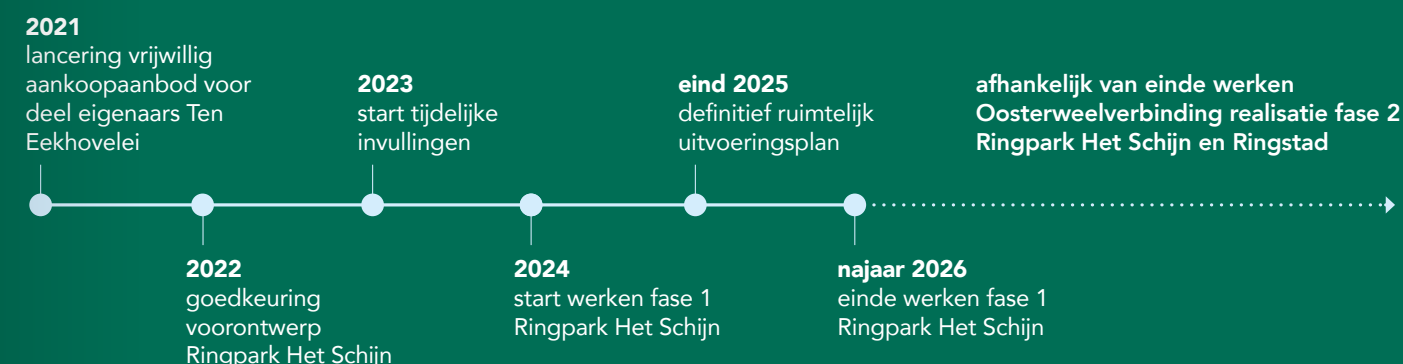
Wat is een RUP?

Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) is een juridisch document dat bepaalt waar en hoe er in een buurt gebouwd en verbouwd mag worden. Op welke plaatsen kunnen er woningen, bedrijven, winkels, openbare ruimte en recreatie komen? Hoe hoog en hoe uitgebreid mag er worden gebouwd? Een RUP bepaalt met andere woorden de toekomst van een wijk.

De opmaak van een RUP gebeurt in enkele vaste stappen.

- 1 In de start- en procesnota staan de doelstellingen en de visie voor het gebied. Daarmee start het onderzoek naar mogelijke effecten op het milieu, mobiliteit, landschap, ...
- 2 Tijdens de terinzagelegging kan iedereen gedurende 60 dagen suggesties geven. Alle betrokken instanties kunnen advies geven en er vindt ook een infomoment voor de buurt plaats.
- 3 Op het **voorontwerp RUP** kunnen opnieuw alle betrokken instanties advies geven.
- 4 Eens er een **ontwerp RUP** is, kan iedereen tijdens het openbaar onderzoek gedurende 60 dagen een bezwaarschrift indienen
- 5 Tot slot keurt de gemeenteraad het **definitieve RUP** goed. Na publicatie in het staatsblad is het RUP rechtsgeldig.

Tijdljn



Spoorpark in beeld

Het Spoorpark is een van de zes leidraden die de basis vormen van de Ringstad-visie. Het is een doorlopende, langgerekte publieke ruimte die zorgt voor extra groen in dichtbevolkte wijken en voor veilige en vlotte fiets- en wandelverbindingen.

Het Spoorpark begint in Park Spoor Noord, waar het via de Parkbrug aansluit op het Eilandje. Van Park Spoor Noord gaat het via Spoor Oost (langs de binnenzijde van het Ringspoor) tot aan de 'centers' in Borgerhout. Daarna gaat het Spoorpark aan het Luitenant Naeyaertplein de hoogte in (over de Plantin en Moretuslei) met als sluitstuk de Draakplaats in Zurenborg.

Het Spoorpark wordt stapsgewijs ontwikkeld. Vier delen zijn al gerealiseerd of volop in ontwikkeling.

“Steden die bereikbaarheid en leefbaarheid verzoenen zijn aantrekkelijke steden om in te leven, te investeren, om te bezoeken. Zo'n stad wil Antwerpen zijn.”

Koen Kennis, Schepen van Mobiliteit



© Victoriano Moreno

Park Spoor Noord, gestart in 1999 en afgerond in 2011, is ondertussen een van de bekendste en populairste plekken in Antwerpen. Deze oude spoorwegs site werd omgetoverd tot een open park waar je kan sporten, spelen en ontspannen. Het park heeft de dichtbevolkte wijken Antwerpen Noord en Dam opgewaardeerd door ze de nodige groene ademruimte te geven. Vandaag vinden zowel buurtbewoners als verenigingen en bezoekers er feilloos hun weg naartoe.

Toekomstbeeld van het voorontwerp van het Spoorpark



© Team Spoorpark STRAMIEN cv i.s.m. ZUS en RE-ST bvba

Het Spoorpark tussen de **Draakplaats** en **het Luitenant Naeyaertplein** zal Borgerhout en Zurenborg op een veilige en groene manier met elkaar verbinden. Op en naast een van de perrons van het vroegere station Antwerpen-Oost zal een nieuw buurtpark worden aangelegd, over de Plantin en Moretuslei heen. De authentieke spoor- en stationselementen blijven behouden en er komt een aangenaam wandel- en fietspad. Van op de spoorwegbrug krijg je een nieuw zicht op de stad.



© Patrick Henderyckx

Spoor Oost was ooit een containerterminal voor goederen. Vandaag heeft het een tijdelijke invulling als publieke (evenementen)ruimte en parking voor het Sportpaleis, Lotto Arena en Trix. Op termijn wil de stad de spoorwegbundel hier versmallen, zodat aan de binnenkant van het spoor een nieuw stuk Spoorpark kan aangelegd worden, dat verbonden is met Park Spoor Noord en de centers. De tijdelijke invulling, aan de andere kant van het spoor, maakt op termijn plaats voor een nieuw stuk Ringstad langs de Singel.



© Johnny Umans

De **centers** zijn ruimtes onder de gemetste bogen van de spoorwegberm, langs de Engelselei in Borgerhout. Deze spoorwegberm uit 1899 was ooit een mooie stadswal, maar lag er jarenlang verwaarloosd bij. De stad was vastbesloten om de 59 leegstaande ruimtes te renoveren en een nieuwe invulling te geven, om in te spelen op de vraag naar ruimtes voor productie, ateliers, ambachten of horeca. Vandaag zijn al 19 centers weer een vitale plek voor ondernemers. Een vervolg hierop is in onderzoek.

De transformatie van de Slachthuissite

De Slachthuissite in de Damwijk, in het noorden van Antwerpen, zal de komende jaren sterk veranderen. Dat gebeurt op basis van een masterplan, dat de stad in 2017 heeft goedgekeurd. Je kan dat masterplan beschouwen als een voorloper van de Ringstad-visie.

De stad wil de Damwijk opwaarderen tot een aantrekkelijk woongebied met nieuwe publieke voorzieningen en ruimte voor bedrijvigheid. Daarbij zijn er twee aandachtspunten: de wijk uit haar isolement halen en beter verbinden met de rest van de stad, en een gezonde, groenere wijk creëren.

De Damwijk ligt vandaag ingesloten tussen de Ring, het dok en het spoor. De aanzet om de wijk te verbinden met het toekomstige Ringpark Lobroekdok werd al opgenomen in het masterplan. De opmaak daarvan startte in 2015. Toen was het al duidelijk dat het viaduct van Merksem zou verdwijnen en dat de snelweg ondergronds zou gaan. In het masterplan zie je dan ook dat er bebouwing bij komt langs de Slachthuislaan, als een nieuwe gevel gericht naar het Ringpark. De eerste woningen zijn vandaag in aanbouw, net als een campus van de AP Hogeschool. Die wordt in september 2024 geopend, als eerste nieuwe gebouw in de wijk.

Extra groene publieke ruimte is een speerpunt in het masterplan, en dat tot op de kade van het Lobroekdok. De wijk krijgt er nieuwe parken en pleinen bij, met de Kalverwei als het centrale park. Met de aanleg van het Ringpark zal het dok transformeren van een verlaten site naar een publieke ontmoetingsplek. Er komt een aantrekkelijk waterlandschap, met het zwemdok als trekpleister voor jong en oud.

Toekomstbeeld Kalverwei



© Sweco Belgium – Posad Maxwan – LOLA Landscape Architects



© AP Hogeschool

Toekomstbeeld campus AP Hogeschool, als voorbeeld van de nieuwe bebouwing langs de Slachthuislaan

Wisselwerking

De ontwerpprocessen voor het Ringpark Lobroekdok en de Slachthuissite verliepen als een wisselwerking met elkaar. Voor het ontwerp van het Ringpark werd voortgebouwd op het masterplan Slachthuissite. Beide projecten hebben elkaar ondertussen zo beïnvloed dat ze elkaar versterken. Een mooi voorbeeld is de overkapping Kalverwei. Die zal in het verlengde liggen van het park met dezelfde naam en zo de wijk nog meer verbinden met het Ringpark. Bij de opmaak van het masterplan was het nog niet geweten waar de Ring precies overkapt zou worden. Door een goede afstemming sluiten de groene ruimtes in de wijk nu perfect aan op het Ringpark.

Projectleider gebiedsontwikkeling Els Gepts van AG Vespa vat het toekomstbeeld helder samen. “De Damwijk is nu een beetje een dorp aan de rand van de stad, omringd door barrières en met een erg rafelige rand naar de Slachthuislaan en de Ring toe. De herontwikkeling van de Slachthuissite en de aanleg van de publieke ruimte vervullen de wijk, waardoor ze meer deel gaat uitmaken van de stad en er beter mee verbonden is. Hier komt een kwalitatieve woonwijk met nieuwe pleinen, parken en voorzieningen. De Ringparken zetten die tendens van verbinding verder, van de stad binnen de Ring naar de stad buiten de Ring. Zo komt de Damwijk centraal te liggen tussen twee grote parken: Park Spoor Noord en Ringpark Lobroekdok, en komt er kwalitatief buurtgroen bij midden in de wijk.”

“Zo komt de Damwijk centraal te liggen tussen twee grote parken: Park Spoor Noord en Ringpark Lobroekdok, en komt er kwalitatief buurtgroen bij midden in de wijk.”

Els Gepts

Ringstad in cijfers

Deze kaart toont welke gronden de stad heeft aangekocht sinds 2006. Sinds dat jaar voert de stad namelijk een actief grondbeleid in de Ringzone. Vanuit die grondpositie gaat de stad proactief in gesprek met de private markt. Het doel: Ringstad ontwikkelen samen met de Ringparken.

Tussen 2006 en 2016 kocht AG Vespa twee strategische terreinen aan: de containerterminal op Spoor Oost en de voormalige gasfabriek in Zurenborg. Beide plekken hebben een tijdelijke invulling gekregen en worden op termijn een stukje Ringstad.

2016 en 2017 zijn bepalende jaren. Eind 2016 stelt intendant Alexander D’Hooghe zijn ambitienota voor over de overkapping van de Ring. In 2017 ondertekenen de Vlaamse overheid, stad Antwerpen, Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen het Toekomstverbond. Dat akkoord vormt de start van een nieuw samenwerkingsmodel om van Antwerpen een leefbare en vlot bereikbare regio te maken. De stad schakelt op dat moment een versnelling hoger. Ze koopt zowel ontwikkelbare gronden voor Ringstad als niet-ontwikkelbare gronden voor de aanleg van de Ringparken.



18

hectare aan gronden werd tussen 2006 en 2016 aangekocht door AG Vespa: de containerterminal op Spoor Oost en de voormalige gasfabriek in Zurenborg.



32

hectare werd aangekocht sinds 2016.

50

keer de oppervlakte van de Groenplaats, zo veel gronden zijn er dus in totaal al aangekocht sinds 2006.



90%

van de 32 hectare die is aangekocht sinds 2016, zal ingezet worden voor de aanleg van de Ringparken.

Een nieuw Collectie Centrum Antwerpen



Het huidige dienstgebouw D33 centraal in beeld

Ringstad zal zorgen voor nieuwe en betere toegangen tot de Ringparken, voor extra groene ruimte, woningen en kantoren. Maar er komen ook nieuwe publieke voorzieningen bij. Een mooi voorbeeld daarvan is het toekomstige Collectie Centrum Antwerpen. Dat zal een plek krijgen in het geplande Pomppark Zuid.

De stad telt een indrukwekkende erfgoedcollectie, denk bijvoorbeeld aan museumstukken en archeologisch materiaal. Momenteel worden de meer dan 800.000 collectiestukken bewaard in verschillende erfgoeddepots. De depots zijn beperkt in capaciteit, verouderd, vragen veel energie om de nodige klimatologische eisen te halen en zijn daardoor duur in onderhoud en verbruik.

Daarom wil de stad het Collectie Centrum Antwerpen realiseren, een centraal gebouw waar ze de erfgoedcollectie op een veilige, efficiënte en dynamische manier kan beheren. Het wordt een plaats waar de collectieve kunstschaten geraadpleegd, bewaard, gefotografeerd, gerestaureerd en onderzocht kunnen worden door professionals, en waar publiek op afspraak toegang toe heeft. De ambitie is om een passiegebouw te realiseren die met een minimum aan technieken en energie kan beantwoorden aan de vereiste klimatologische voorwaarden. Op die manier blijft de bewaring van de erfgoedcollectie ook in de toekomst betaalbaar.

Win-winsituatie

De al geplande ontwikkeling van het Pomppark Zuid (een deelproject van Ringpark Groene Vesten) kwam als een ideale oplossing. Op de plek waar het gebouw zal komen, aan de Desguinlei, staat momenteel het Dienstgebouw D33. Dat wordt afgebroken omwille van zijn verouderde staat en de onpraktische ligging van het gebouw: het snijdt het toekomstige Pomppark Zuid in twee. Door het nieuwe gebouw anders te oriënteren, zullen de twee parkdelen één mooi geheel vormen. De huidige invulling van het D33-gebouw, nachtopvang voor daklozen, zal verhuizen naar het Digipolis-gebouw aan de Emiel Floorsstraat.

Het nieuwe gebouw en de omgevingsaanleg errond zullen het sluitstuk vormen van Pomppark Zuid. Door de inplanting in het park wordt het Collectie Centrum Antwerpen een echte meerwaarde voor gebruikers, parkbezoekers en omwonenden. Het gebouw zal deel uitmaken van het landschap en de beleving van het park en vice versa.

Het samenvallen van de plannen voor Pomppark Zuid en het project van het Collectie Centrum Antwerpen zorgt voor een mooie win-winsituatie. De architectuurwedstrijd voor het nieuwe gebouw kon dan ook vroeger opgestart worden. Als alles vlot verloopt, wordt in het najaar van 2024 het winnende ontwerpteam bekendgemaakt. Ook de aanleg van Pomppark Zuid start nog in 2024. Na de aanleg van het park wordt het D33-gebouw afgebroken om plaats te maken voor het

nieuwe Collectie Centrum Antwerpen. Ringstad wordt dan ook zo veel mogelijk afgestemd op de ontwikkeling van de Ringparken. Het worden afgewerkte gehelen, die sterk zijn op zichzelf en samen elkaar naar een hoger niveau tillen.

Welcome in my backyard

Het Collectie Centrum Antwerpen is het gedroomde gebouw voor deze locatie. De match tussen het geplande park en het nieuwe gebouw kent alleen maar voordelen. Zo is de zone waar gebouwd zal worden, bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen (lees: een openbaar gebouw) maar de specifieke locatie maakt het minder geschikt voor een functie die veel autoverkeer aantrekt. Deze invulling is dus ideaal. Het Collectie Centrum Antwerpen zal nooit even veel autoverkeer aantrekken als pakweg een ziekenhuis of een cultureel centrum, maar het zal wel makkelijk bereikbaar zijn via het openbaar vervoer, dankzij de toegankelijke locatie. Het wordt geen gebouw dat weggestoken zit aan een rand van de stad. De nabijheid van andere cultuurgebouwen zoals de Singel maakt een gecombineerde culturele uitstap interessant. Gelijkvloers kan het gebouw eventueel een café krijgen, met zicht op het park en omgekeerd.

Bert Claes, projectleider gebiedsontwikkeling bij AG Vespa, ziet niets dan pluspunten: "Het Collectie Centrum Antwerpen

zal een functie hebben die het Pomppark Zuid zal versterken – en vice versa. Het zal geen gesloten doos aan de rand van de stad worden, maar een gebouw dat langs alle kanten contact maakt met het park. Veilig ondergronds, mooi bovengronds, en in contact met zijn omgeving. Om het af te maken zal het gebouw 'ogen aan het park geven', wat de sociale veiligheid alleen maar ten goede komt. Een echt *welcome in my backyard-verhaal*, zeg maar."

"Het Collectie Centrum Antwerpen zal geen gesloten doos aan de rand van de stad worden, maar een gebouw dat langs alle kanten contact maakt met het park."

Bert Claes



Toekomstbeeld van Pomppark Zuid, een deelproject van Ringpark Groene Vesten

© Ontwerpteam Ringpark Groene Vesten

Drie voordelen van Ringstad, helder samengevat



| Ringstad zorgt voor ogen en oren op de Ringparken, voor meer levendigheid en sociale veiligheid.



| Ringstad creëert nieuwe toegangen en aantrekkelijke verbindingen naar de Ringparken.



| Ringstad bouwt op plaatsen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, te voet en met de fiets.