

’t Stad
is van
iedereen.

STRATEGISCH RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Antwerpen Ontwerpen

INFORMATIEF DEEL

STRATEGISCH RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Antwerpen Ontwerpen

INFORMATIEF DEEL

INTERN ONTWERPTEAM

Projectleider
Katlijn Van der Veken

Projectmedewerkers
Nele Verhoeven
Filip Smits

Maud Coppenrath
Carl De Jonghe
Els Nuelens
Tom Coppens
Sandra Lintermans
Sigrid Heirman

Coaching
Jef Van den Broeck - hoogleraar
Jan Verhaert - stedenbouwkundig adviseur

Stadsbouwmeesters
René Daniëls (- 2006)
Kristiaan Borret (2006 -

Bedrijfsdirecteur
Eddy Schevernels

Planologisch ambtenaar
Frank De Bruyne

Coördinator Stadsprogramma's en projecten
Hardwin De Wever

Operationele planning
Dries Willems - Griet Geerinck

Cel omgevingsinformatie
Bart Pluym
Gert Van Oost
Jeffry Van Waeyenberghe
Heidi Van den Broecke
Virge Smets
Pieter Beck
Pieter Rotthier (databank Sociale Planning)

Cel ontwerpend onderzoek
Filip Pittillion
Tom Wuyts
Maarten Van Acker
Peter Claeys

Programmaleiders
Kitty Haine
Philippe Teughels
Annik Somers
Tinne Buelens
Filip Smits

Strategisch coordinator SW
Sandy Ceulemans

Planopmaak
Marianne Smout
Pieter-Jan Bruynseels
Pieter Teugels

Communicatie
Petra Panis - SW
Ronald Van Remmen - SW
Katlijn Declercq - O2 Consult
Luk Janssen - O2 Consult
Frank d'Hondt - O2 Consult

Lay-out
Ine Flameng - Nul Een
Wendy van der Heyden - Nul Een
Nadia Van Aken - GGB

Algemeen secretariaat
Daisy De Backer
Ivana Kovacevic
Ludo Lorrendopt
Hans Willems

Desguinlei 33, 2018 Antwerpen
tel: +32 3 2445239
fax: +32 3 2482454
email: RSA@stad.antwerpen.be
www.stadantwerpen.be

http://www.antwerpen.be/structuurplan
Met de medewerking van Gecoro Antwerpen

D/2006/0306/185

EXTERN ONTWERPTEAM

StudioAntwerpenRuimtelijkStructuurplan

Studio 06
Corso di Porta Ticinese 65, 20123 Milano
tel. +39 02 89409358
fax +39 02 8357691
E-mail: secchi.vigano@secchi-vigano.it

Bernardo Secchi
Paola Viganò
Nicla Dattomo
Matteo Ballarin
Paola Pellegrini
Fabio Vanin
Alessia Calò
Christian Nitti
Leila Padilha Anselmo
Steven Geeraert

Iris Consulting
Kazernestraat 45, 1000 Brussel
tel. +32 2 2891600
fax +32 2 2891699

Dirk Lauwers
Geert De Smedt
Patrick Roothaer en medewerkers

een wereldstad

een stad in bloei

hoeksteen van de Vlaamse ruit

een gevoelige stad

een stad met een rivier

Antwerpen

territorium van nieuwe moderniteit

een stad met meningen

de tweede haven in Europa

een stad met fluwelen visie

VOORWOORD

De Werf van de Eeuw. We communiceerden er al vaker over: waar men ook komt en gaat in Antwerpen zijn er werken, werd er gewerkt en zal er nog gewerkt worden. Maar waarin kaderen nu al die werken? Hoe plaatst u dat in een ruimer geheel? Waarheen leidt dit onze stad?

Een nieuwe moderniseringsfase is dus aangebroken voor Antwerpen. De stad en haar grondgebied zijn vlug en radicaal aan het veranderen. De vele infrastructuurwerken en projecten tonen dit aan. Zo zullen de nieuwe Ring en de Singel, de Hoge Snelheidslijn, de nieuwe tramlijnen, de ontwikkeling van buurten zoals Prestibel, Eksterlaer en Eilandje, het hergebruik van verlaten industrieterreinen, … elementen zijn die het beeld van de stad, haar rol en de wijze waarop ze functioneert, voor een groot deel beïnvloeden.

Deze ontwikkelingen moeten beschouwd worden als een belangrijke kans. Ze geven aanleiding tot een nieuwe vormgeving van de stad, steunend op nieuwe ideeën, maar ook steunend op een moderne aanpak.

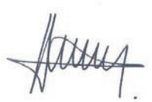
Vijftien jaar na het Globaal Structuurplan van Antwerpen (1990) ligt er nu opnieuw een ruimtelijke toekomstvisie klaar voor deze stad. En het is meer dan een visietekst alleen. Het voorliggende plan heeft de ambitie, en bij goedkeuring ook de juridische kracht, om daadwerkelijk uitgevoerd te worden. Het heeft echter tijd en overleg gevraagd om dit structuurplan voorontwerp klaar te maken. Want de aanpak en de betekenis van zo'n plan zijn immers in de loop der jaren grondig gewijzigd. Maar we kunnen nu met een gerust hart zeggen dat dit document een kind van zijn tijd én van zijn stad geworden is.

Het stadsbestuur koos ervoor om een strategisch document op te maken. Het is dus geen traditioneel allesomvattend plan geworden, dat alles overal wil vastleggen. Het is een plan geworden dat een aantal expliciete projecten aangeeft voor gebieden die in transformatie zijn: het zegt wat we willen en kunnen doen voor een aantal cruciale gebieden. Daarnaast omvat het een aantal discrete impliciete maatregelen als antwoord op algemene vraagstukken, zoals de watertoets, het verdichten of ontpitten, enz …

Het structuurplan is in essentie een ruimtelijk plan. Uiteraard kan het plan belangrijke gevolgen hebben voor de economie en de samenleving in Antwerpen. De kenmerken van de economie en de samenleving werken door in alle aspecten van het structuurplan, maar de opbouw van het plan gaat uit van de ruimtelijke structuur van de stad en haar regio als basis van de maatschappelijke aspecten, en niet omgekeerd. Het is dus geen sociaal plan of economische nota, maar biedt de ruimte aan de actoren en sectoren.

Het voorliggende plan bevat een sterke urbanistische visie. Het kan dan ook moeilijk beschouwd worden als een eenzijdig instrument voor het wijzigen van bestemmingen. De benadering van het Italiaans ontwerpbureau Secchi-Viganò geeft een passend antwoord op de culturele, architecturale en ruimtelijke ambities van deze stad en legt hierdoor ook een hoog kwaliteitsniveau op aan alle toekomstige bouwprojecten.

Tenslotte gaat dit plan uit van een belangrijke strategie: het ontwerpen. Naast regels, normen en wetten is er het creatieve aspect, het ontwerpmatig onderzoek. De nieuwe stad wordt niet alleen neergeschreven, maar ook uitgetekend. Antwerpen Ontwerpen dus. **Het Plan van de Eeuw.**



Patrick Janssens
Burgemeester



Ludo Van Campenhout
Schepen voor ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling, openbare werken, economie en toerisme

INLEIDING

Leeswijzer

Opbouw van het document

Het ruimtelijk structuurplan bestaat uit drie boeken:

Boek 1 - Informatief gedeelte

Het eerste deel is een lezing van de bestaande ruimtelijke structuur van de stad, gebaseerd op informatieve elementen, historische evoluties, kansen en bedreigingen.

Hierbij worden de beelden over de stad, zoals gekend bij haar inwoners, gebruikt als insteek. Bij de beschrijving van de beelden wordt de gekende planningscontext aangehaald. De sleutelkwesties verwoorden in dit deel de kritische elementen, waarop in het richtinggevend deel moet worden verder gewerkt.

Boek 2 - Richtinggevend gedeelte en bindend gedeelte

In het tweede deel wordt vanuit een algemene visie een toekomstig ruimtelijk beleid voor de stad voorgesteld. Dit bestaat uit een generiek en een actief beleid.

Het generiek beleid wordt opnieuw gestructureerd, met de verschillende beelden uit het informatief gedeelte als leidraad. Het behandelt de verschillende sectorale thema's, strategische maatregelen, acties en suggesties aan de andere overheden. Het is van toepassing op de ganse stad.

Het actief beleid behandelt de ruimten, programma's en projecten die voor de stad als strategisch worden beschouwd. Het is dus van toepassing op een selectie van gebieden in de stad.

De selectiekaarten en de kaart van het actief beleid geven uiteindelijk de synthese weer van het te voeren toekomstig beleid.

Het bindend gedeelte bevat de engagementen van het stadsbestuur om de voorgestelde visie uit het structuurplan te realiseren. Het is bindend voor het stadsbestuur.

Boek 3 - onderzoeksbijlage

Dit boek dient als bijlage beschouwt te worden bij het RSA. Het toont het ontwerpend onderzoek voor de stad, dat mee de visie en de doelstellingen heeft onderbouwd. Het bevat geen uitendelijke keuzes en is niet afdwingbaar.

Doelgroepen

Dit document is een beleidsdocument. Het wordt finaal goedgekeurd door de gemeenteraad. De beleidsverantwoordelijken van de hele stad moeten, bij goedkeuring van dit document, dit plan toepassen om de sociale samenhang en de economische ontwikkeling van de stad te bevorderen en dit op basis van de evenwichtige ruimtelijke afwegingen die erin gebeurd zijn. Zij moeten kunnen nagaan of elke korte termijnactie coherent is met de lange termijnvisie voor de stad. En ook of deze acties, die noodzakelijkerwijze beperkt zijn tot het grondgebied van de stad, ertoe zullen bijdragen om Antwerpen betere relaties te laten ontwikkelen binnen een ruimere nationale en internationale context.

Een andere belangrijke doelgroep waarvoor dit document wordt geschreven zijn de verschillende diensten van de stedelijke, provinciale en Vlaamse administraties, als belangrijke gebruikers van dit document. Zij moeten de haalbaarheid nagaan van de verschillende acties die worden voorgesteld, en ook of zij coherent zijn met andere plannen en met financiële en wettelijke beperkingen. Ten slotte moeten zij instaan voor de implementatie van het plan.

Een volgende doelgroep van dit document bestaat uit vertegenwoordigers en afgevaardigden van verschillende sociale groepen en belangengroepen. Hun verwachtingspatroon is meer afgebakend en gerichter: in welke mate kunnen zij in de teksten, tekeningen en engagementen een antwoord terugvinden op hun vragen; hoe komen hun groepen, wijken of activiteiten aan bod en hoe worden ze ondersteund door het structuurplan?

Een laatste, maar daarom niet de minst belangrijke, doelgroep waar dit document voor geschreven is, zijn de burgers. De inwoners van Antwerpen moeten op de hoogte zijn van wat in het structuurplan wordt voorgesteld voor de stad en van de onderliggende visie en ambitie voor deze voorstellen.

AANPAK

Structuurplanning

Structuurplanning in Vlaanderen is ontstaan in het begin van de jaren zeventig als reactie tegen de toen vigerende eindtoestand-planning. In die jaren was het een voluntaristische vorm van planning, die paste binnen de rationele planningstheorie, maar die evenzeer gebaseerd was op visievorming en die beleids- en actiegericht was.

Maar reeds halfweg de jaren zeventig ontstond een nieuwe reactie, vooral tegen het rationele, comprehensieve karakter van de eerste generatie structuurplannen en tegen de wettelijke bodembestemmingsplannen, die in dezelfde periode werden opgemaakt. Het nieuwe type van structuurplan was in feite een strategisch beleidsplan, dat omging met onzekerheden en gebaseerd was op de feitelijke toestand en de ruimtelijke en sociaal-economische context. Het voluntaristische karakter bleef behouden, maar was meer gerelateerd met de context en de feitelijke toestand. De belangrijkste bestanddelen van deze plannen waren: visie, strategie en actieplan in relatie met het budget ('driesporenplanning' volgens Jef Vandenbroeck).

In de jaren negentig vroegen sommige actoren (politici en ambtenaren) naar een wettelijke regeling voor deze benadering en type van structuurplanning. Dit resulteerde in een derde generatie plannen die steeds comprehensiever van aard werden, en dit om twee redenen: op vraag van de administratie en juristen naar een wettelijk kader om private vragen te kunnen beoordelen en om politiek cliëntelisme te vermijden, en op vraag van de sectoren – landbouw, milieu, economie – om hun belangen op een wettelijke basis te verzekeren en te beveiligen.

Deze wettelijke vormvereisten in acht genomen, vergt het dus de nodige aandacht om het strategische karakter van structuurplannen te behouden. Het streven van dit structuurplan bestaat erin om enerzijds een generiek, toepasbaar beeld te geven van het toekomstig ruimtelijk beleid voor de ganse stad en anderzijds toch selectief te zijn in de keuze van acties, strategieën en maatregelen.

Het structuurplan van de stad Antwerpen in opmaak gaat uit van een belangrijke strategie: het ontwerpen.

Regels worden hiervoor gesuggereerd; maar ook wordt deze werkwijze verankerd in de organisatie van de stad. "Antwerpen Ontwerpen" dus als titel, in de twee betekenissen. Geen voor de hand liggende keuze, maar wel de juiste. Met een knipoog naar Stad aan de Stroom van 15 jaar geleden.

Het ontwerpmatig onderzoek voor de stad heeft een belangrijke bijdrage geleverd voor de totstandkoming van dit structuurplan. Er is gezocht naar een plaats hiervoor binnen de wettelijke vereisten.

Incrementeel, en vanuit een 'bottom up' benadering, zijn sleutelkwesties en visie geformuleerd, welke geleid hebben tot het aanduiden van de meest strategische ruimten van de stad. Het ontwerpmatig onderzoek als methode bracht ons tot de richtlijnen voor de projecten.

Tegelijkertijd werd vanuit een eerder 'top down' benadering, de ganse stad gescreend op haar betekenis, vanuit alle beelden die haar kenmerkt. Generieke regels kwamen tot stand, steeds met de sleutelkwesties en gebiedskennis in het achterhoofd.

In de laatste fase werd het actief beleid nog eens onderworpen aan een toets met het generiek beleid, zodat eventuele tegenstellingen weggewerkt konden worden.

Dit maakt het voorliggende structuurplan consequent en getoetst op zijn fysieke haalbaarheid. Het is hoe dan ook strategisch door de keuzen die – ook bindend – gemaakt worden.

Een ruimtelijk plan
Het structuurplan is in essentie een ruimtelijk plan. Het is geen document dat een economisch, ecologisch of sociaal beleid voorstelt. Het doel van het structuurplan is het opbouwen van ruimtelijke voorwaarden voor een verbetering van de ecologische kwaliteit van de stad, van de sociale cohesie, van de economische groei en, meer algemeen, voor een duurzame ontwikkeling van de stad en haar regio. Met belangrijke mobiliteitsafwegingen en -effecten. Uiteraard kan het ruimtelijk structuurplan belangrijke gevolgen hebben voor de economie, de ecologie en de samenleving in Antwerpen. De kenmerken van de economie, de ecologie en de samenleving – zowel de bestaande kenmerken als de potenties – werken door in alle aspecten van het structuurplan, maar het plan heeft als uiteindelijk doel te resulteren in een gewenste ruimtelijke structuur van de stad.

Een plan voor korte en lange termijn
Zoals elk ruimtelijk plan, zal het structuurplan oplossingen moeten zoeken voor enkele typische problemen zoals de tegenstelling tussen enerzijds de onzekerheid en dynamiek van de huidige economie en samenleving en anderzijds de ruimtelijke inertie van de bestaande stad en regio, die verandering en transformatie tegenhoudt. We leven in gebouwen en we gebruiken plekken die lang geleden voor een andere economie en een andere samenleving werden gebouwd. De planhorizonten voor een sociaal of een economisch beleid verschillen van die voor een ruimtelijk beleid. Veel interventies die voorgesteld worden bij het uitstippelen van een ruimtelijk beleid spelen op middellange of lange termijn. In elk geval ligt hun planhorizon verder dan deze voor een sociaal of economisch beleid. Een pragmatische houding, die aandacht heeft voor het heden en de onmiddellijke toekomst, mag geen blind pragmatisme worden; het mag een evaluatie van elke actie in functie van haar gevolgen op langere termijn niet uit de weg gaan. Anderzijds moet elke interventie die de fysiekruimtelijke context verandert, voldoende flexibel zijn om in te kunnen spelen op onbekende toekomstige tendensen en gebeurtenissen.

Een coherent stedelijk beleid
Het nieuwe gemeentelijk ruimtelijk structuurplan moet kaderen binnen het politiek akkoord dat ondertussen werd goedgekeurd, het 'Bestuursakkoord' van 18 december 2000 (+ addendum 2003) en de hieraan gekoppelde politieke nota 'Kracht van de Stad' van 13 februari 2003. Het Bestuursakkoord is een beleidsvisie die door de diverse partijen werd goedgekeurd en als basis dient voor het beleid van het Antwerpse stadsbestuur voor de legislatuur 2000-2006. De nota 'Kracht van de Stad' is het stadsprogramma van de stad Antwerpen. Deze laatste nota beperkt zich tot hoe het stadsbestuur de beschikbare middelen inzet, met name de middelen uit het Vlaamse Stedenfonds.

Dit gemeentelijk structuurplan wil het beleid en de inzichten gedurende de legislatuur 2000-2006 verankeren in dit plan en daarmee een verder zetting en continuïteit bewerkstelligen.

Daarnaast wil het structuurplan de verschillende initiatieven binnen de stad op elkaar afstemmen. Daarom worden de reeds vastgelegde plannen in het structuurplan geïntegreerd. Door deze integratie wordt een samenhangend beleid gestimuleerd en worden tevens deze initiatieven en projecten versterkt. Anderzijds creëert het structuurplan het noodzakelijk ruimtelijk kader voor plannen die in opmaak zijn. Dit moet garanderen dat sectorale plannen kaderen binnen de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Ten slotte kan en moet het structuurplan naast andere beleidsplannen, … een basis vormen voor de jaarlijkse en de meerjarenbegroting.

INHOUDSOPGAVE

INTERN ONTWERPTEAM **2**
EXTERN ONTWERPTEAM **2**
VOORWOORD **5**
INLEIDING **6**
AANPAK **8**
INHOUDSOPGAVE **10**

INFORMATIEF DEEL

1 DE VERSCHILLENDE PLANNEN VOOR DE STAD **14**
1.1 Planningsevolutie doorheen de tijd **14**
1.2 Ruimtelijke plannen op Vlaams niveau **15**
1.3 Ruimtelijke plannen op provinciaal niveau **18**
1.4 Ruimtelijke plannen op stedelijk niveau **18**
1.5 Ruimtelijke plannen buurgemeenten **30**

2 DE VERSCHILLENDE BEELDEN VAN DE STAD **36**
2.1 DE WATERSTAD **36**
2.1.1 Sleutelkwesties **36**
2.1.2 Lezing van het water **37**
2.2 DE ECOSTAD **56**
2.2.1 Sleutelkwesties **56**
2.2.2 Lezing van de open ruimte **56**
2.3 DE HAVENSTAD **76**
2.3.1 Sleutelkwesties **76**
2.3.2 Lezing van de haven **76**
2.4 DE SPOORSTAD **84**
2.4.1 Sleutelkwesties **84**
2.4.2 Lezing van De Lijnen **85**
2.5 DE POREUZE STAD **108**
2.5.1 Sleutelkwesties **108**
2.5.2 Lezing van de morfologie van de stad **108**
2.6 DE DORPEN EN DE METROPOOL **136**
2.6.1 Sleutelkwesties **136**
2.6.2 Lezing van de dorpen **138**
2.6.3 Lezing van het cultuurhistorisch erfgoed **146**
2.6.4 Lezing van het wonen **156**
2.6.5 Lezing van het werken **176**
2.6.6 Lezing van het recreëren **202**
2.7 DE MEGASTAD **222**
2.7.1 Sleutelkwestie **222**
2.7.2 Lezing van het grootstedelijk netwerk **222**

3 HET TOTAALBEELD VAN DE STAD **228**
3.1 Kansen **228**
3.2 Bedreigingen **233**
3.3 Synthese **234**

AFBEELDINGEN **238**

RICHTINGGEVEND EN BINDEND DEEL **zie boek 2**

ONDERZOEKSBIJLAGE **zie boek 3**

INFORMATIEF DEEL

plannen voor de stad

1 DE VERSCHILLENDE PLANNEN VOOR DE STAD

1.1 Planningsevolutie doorheen de tijd

(door Jef Vandenbroeck)

Er waren periodes waarin Antwerpen een duidelijke toekomstvisie had. Een gekend voorbeeld in de afgelopen eeuw is het interbellum en de periode kort na de tweede wereldoorlog. Tijdens deze periode vonden volgende gebeurtenissen plaats: de realisatie van twee tunnels onder de Schelde waardoor de ontwikkeling van Linkeroever mogelijk werd, de organisatie van de Olympische Spelen op het Kiel, de organisatie van de Wereldtentoonstelling in de omgeving van de Jan Van Rijswijcklaan, de vele sociale huisvestingsprojecten inclusief voorzieningen in Antwerpen Noord en later Luchtbal en Kiel, de uitbreiding van de haven naar het poldergebied ten noorden van de stad, (dit is geen gevolg van beleid), de aanpassing van de stadsgrenzen. Dit zijn enkele voorbeelden van een beleid dat steunde op een sterke visie over de rol en de potenties van de stad. “Dorpen en Metropool”, is een beeld en een visie dat voorvloeit uit de gouden eeuw van Antwerpen, maar ook recenter vanuit de jaren ’30-‘50 van de vorige eeuw.

Sommige ideeën uit deze periode zijn terug te vinden in latere plannen zoals bijvoorbeeld in het APA voor de stad van 1957, in het Richtplan voor de streek Schelde en Dijle, het Gewestplan Antwerpen maar ook in het RSV en het RSPA. We vinden er ideeën in terug zoals de groene gordels die de stad omgeven of de groene vingers die er in binnendringen. Het belang van de connectie(s) met het hinterland worden er in beklemtoond. In de jaren dertiger jaren ging het om het Moerdijkkanaal (huidige Schelde-Rijnverbinding), later om het Baalhoekkanaal. Vandaag gaat het om de uitbouw van het economisch netwerk van het Albertkanaal en de IJzeren Rijn. Uiteraard voegen recentere plannen iets toe aan vroegere, bestaande visies.

De visie van het APA van 1957, verwijst duidelijk naar de heersende idee over de vorm en de uitbreiding van een Europese stad in het eerste deel van de XXste eeuw. Dit idee, waarbij verschillende groene gordels grensstellend zijn voor de verdere uitbreiding van de stad en van sommige groengebieden die als vingers het stedelijk weefsel penetreren, bereikte zijn hoogtepunt in het plan van Abercrombie voor Londen (1946) en in het plan voor Kopenhagen (1952). Het stervormige model voor stadsuitbreiding werd door Rafaël Verwilghen al in 1924 voorgesteld als theoretische basis voor de tuinwijkstad. Dit idee leeft nog verder zoals bijvoorbeeld in het gewestplan Antwerpen (1968, 1979) en het Ruimtelijk Structuurplan voor de provincie Antwerpen (2001).

Vanaf de jaren ’60 werd regionale ruimtelijke planning belangrijker. Het Richtplan Schelde-Dijle en het Gewestplan, die respectievelijk in de jaren zestiger en zeventiger jaren tot stand kwamen. Deze plannen, en zeker het gewestplan omdat het een juridisch kader voor het beleid bepaalt, gaven ook een impuls aan het denken over de stad.

De stad concentreerde zich in de periode ‘70-‘80 op thematische acties en projecten: de realisatie van autovrije gebieden en herwaardering van sommige pleinen, sociale huisvestingsprojecten in de Kernstad, de heropleving van achtergebleven buurten in de stadskern en de negentiende-eeuwse gordel en de bescherming van historische gebouwen (vb. het Centraal station). Slechts vanaf het einde van vorige eeuw werd opnieuw vanuit de stad zelf nagedacht over een meer samenhangende visie.

In 1990 werd een structuurplan voor de stad goedgekeurd door de gemeenteraad. ‘Het Globaal structuurplan Antwerpen’ was het resultaat van een planproces dat werd opgestart na de fusie van de stad met een aantal randgemeenten. Het doel was te komen tot een coherente visie voor het geheel van de ‘Dorpen en Metropool’, de stad met zijn districten. Noch het ‘Globaal Structuurplan Antwerpen’, noch het project ‘Stad aan de Stroom’ werden uitgevoerd, wahetgeen echter niet betekent dat deze plannen geen invloed uitoefenden en uitoefenen op de feitelijke ontwikkeling en het beleid.

De daaropvolgende structuurplannen voor Vlaanderen en de Provincie (waarin meer aandacht besteed werd aan structurerende topografische en natuurlijke elementen) trachtten het proces van de verregaande spreiding van de verstedelijking tegen te gaan door het stimuleren en concentreren van activiteiten in stedelijke gebieden. Deze plannen mogen niet opgevat worden als een beperkend kader. Integendeel, zij benadrukken enkele belangrijke visies voor de stad, bijvoorbeeld: het versterken en vernieuwen van de stedelijke woon- en werkomgeving door strategische projecten, het ontwikkelen van nieuwe woningtypes en kwalitatieve leefomgevingen. Ze trachten ook de toegankelijkheid en leefbaarheid van de steden te verbeteren door andere vormen van stedelijke mobiliteit, als alternatief voor de auto, te promoten. Uiteindelijk stellen ze vanuit een ecologisch perspectief een stopzetting voor van de voortgaande verspreiding van de verstedelijking in de tussenstad door het vooropstellen van een zeer moeilijk te bereiken doelstelling: het realiseren van 65% van de bijkomende woningen in de stedelijke gebieden (specifiek voor de provincie Antwerpen).

1.2 Ruimtelijke plannen op Vlaams niveau

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt Antwerpen aangeduid als een grootstedelijk gebied gelegen in de Vlaamse Ruit. Het gemeentelijk structuurplan moet nagaan waar en op welke manier activiteiten gebundeld kunnen worden binnen dit stedelijk gebied. De voornaamste doelstellingen die gelden voor de stad Antwerpen zijn:

- Het stimuleren en concentreren van (economische) activiteiten.
- Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkomgeving door strategische projecten.
- Het ontwikkelen van nieuwe woontypes en kwalitatieve leefomgevingen.
- Het garanderen van de leefbaarheid en toegankelijkheid door nieuwe vormen van stedelijke mobiliteit en het ontwikkelen van een locatiebeleid.
- Het tegengaan van de verdere spreiding van functies.

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is AROHM belast met een aantal gebiedsgerichte planningsprocessen.

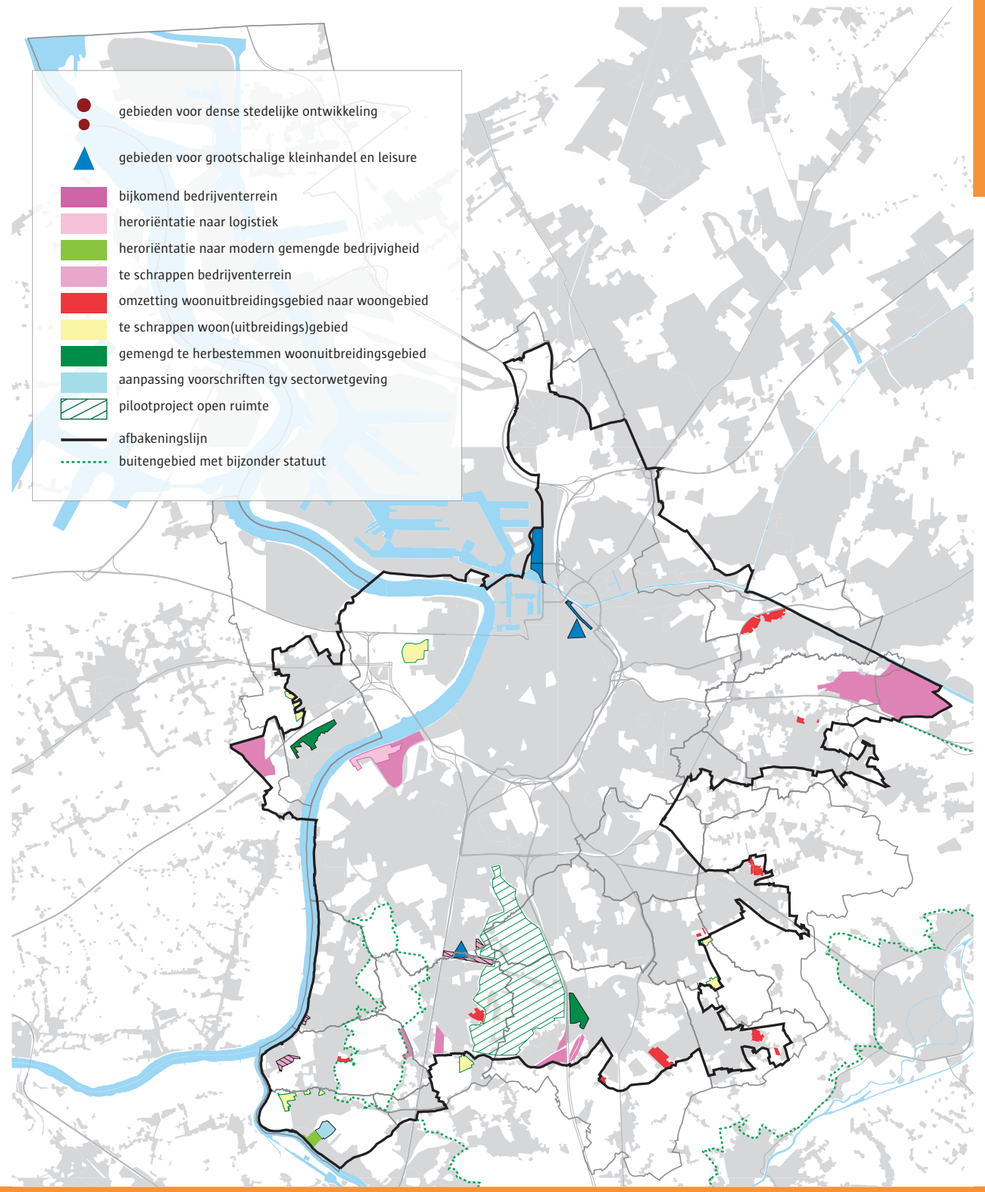
Het eerste is de afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen (zie ook Megastad). Deze afbakening wordt vastgelegd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Door het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied en het structuurplanningssproces van de stad inhoudelijk op elkaar af te stemmen, zal het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een ondersteuning vormen voor de opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Dezelfde manier van werken geldt voor het strategisch plan voor de haven (zowel linkeroever als de haven op rechteroever) (zie ook Havenstad en Dorpen en Metropool). Het plan wordt uitgewerkt onder regie van de gouverneurs van de desbetreffende provincies. Het Havengebied wordt eveneens afgebakend en vastgesteld in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Ten slotte is AROHM ook belast met de uitwerking van het Economisch Netwerk langs het Albertkanaal (zie ook dorpen en metropool, Dorpen en Metropool, lezing van het werken). Op grondgebied van Antwerpen zijn de omgeving van het Dokske en randen van het kanaal geselecteerd als te herstructureren bedrijventerrein.

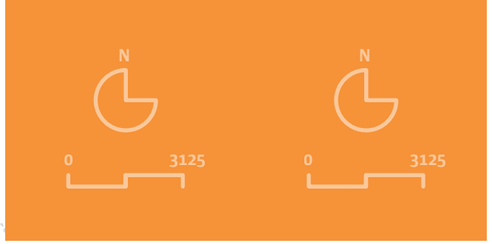
Daarnaast zijn ook een aantal gewestelijke RUP’s in voorbereiding:

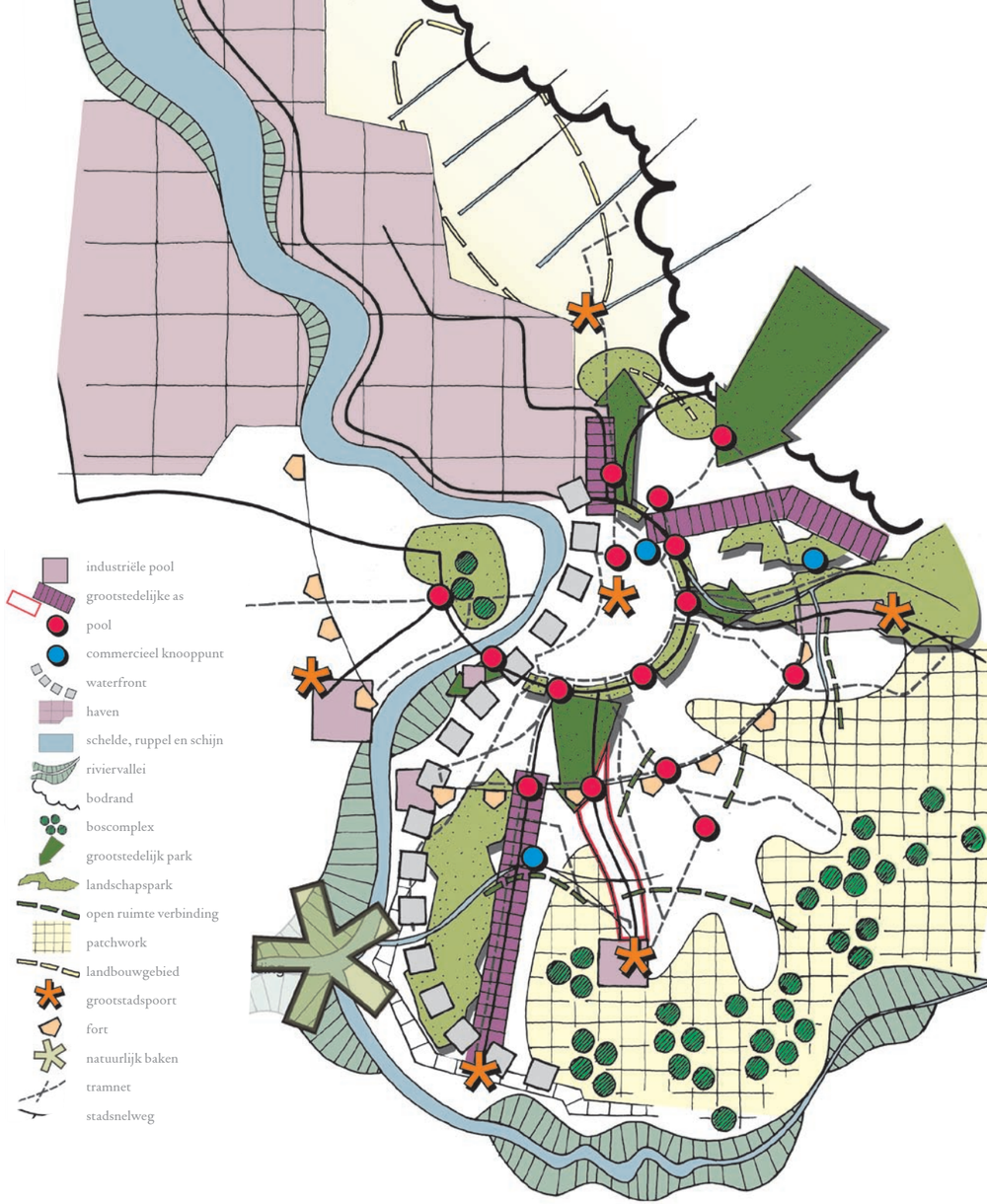
- Afbakening van de grote eenheden natuur en natuur in ontwikkeling (zie Ecostad).
- Oosterweelverbinding (zie Spoorstad).
- Tweede spoorontsluiting (zie Spoorstad).
- Verbreding van het Albertkanaal (zie Spoorstad).



Kaart 1 | Suggestie van gebieden op te nemen in het afbakeningsplan als gewestelijk RUP

Bron: Arohm, afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, 15 april 2005





Kaart 2 | Gewenste ruimtelijke structuur voor het grootstedelijk gebied Antwerpen

Bron: Arohm, afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, 15 april 2005

1.3 Ruimtelijke plannen op provinciaal niveau

Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen: in het RSPA wordt de hoofdruimte 'Antwerpse fragmenten' aangeduid als een hoeksteen van de Vlaamse Ruit. De belangrijkste concepten zijn:

- Schelde, Rupel en Dijle als dragers van vernieuwing en ontwikkeling.
- Een Gordel waarin de open ruimte belangrijk is naast de kernen in deze gefragmenteerde ruimte als een ruimere stedelijke structuur en groene vingers tot aan de Kernstad doordringen.
- Knooppunten op het voorstedelijk openbaar vervoersnetwerk als gebieden voor verdichting en ontwikkeling.
- Boomsesteenweg als concentratiezone voor grootschalige stedelijke publieke functies en activiteiten.
- Haven, Albertkanaal en Brabantse poort als economische concentratiegebieden in onderling verband. Vier deelruimten bepalen de grote ruimtelijke lijnen van de stad: het grootstedelijk Antwerpen als het a–centrisch hart van de provincie, het Havengebied als zwaartepunt van de ruimtelijk economische structuur van de provincie, de Antwerpse gordel als een grotere structuur rondom het grootstedelijk gebied met recreatieve en open ruimtefuncties en het bebouwd perifeer landschap als een stedelijk park binnen de Antwerpse fragmenten. Het is de taak van het gemeentelijk structuurplan om de rol van Antwerpen als hoeksteen van de Vlaamse Ruit verder uit te diepen en te verfijnen. De ontwikkelingsperspectieven van de vier deelruimten zijn bepalend voor de gewenste ruimtelijke structuur van Antwerpen.

Het RSPA geeft hiermee belangrijke suggesties weer in verband met het stedelijk gebied Antwerpen. Twee provinciale RUP's, buiten het grondgebied van de stad, met enige invloed op de stad zijn reeds goedgekeurd: de keerlus te Boechout (doortrekking van de tram) en het golfterrein te Edegem (aan grens met UA Wilrijk en Ziekenhuis). Bovendien heeft de provincie een RUP opgemaakt aangaande campings. Binnen de gemeentegrens betekent dit een provinciaal RUP met betrekking tot camping de Ruige Heide in Berendrecht-Zandvliet.

Met betrekking tot de waterlopen categorie 2 fungeert de provincie als waterlopenbeheerder. Voor de twee grootste bekkens op het grondgebied van Antwerpen zijn hydrologische studies uitgevoerd (zie Waterstad). Verder coördineert de provincie de studie over de stadsrandbossen en heeft de provincie een studie over de fortengordel afgerond (zie Ecostad).

1.4 Ruimtelijke plannen op stedelijk niveau

Globaal Structuurplan Antwerpen

Het globaal structuurplan van de stad (1990) was gebaseerd op de bestaande ruimtelijke structuur en de gewenste ontwikkelingen voor de jaren negentig, ingebed in een globale ruimtelijke visie die werd voorgesteld en uiteengezet in het plan. De visie werd vertaald in ruimtelijke concepten en een structuurschets voor het stedelijk gebied en het stadshart. De concepten benadrukten acht thema's die beschouwd werden als de basisideeën voor de stedelijke vernieuwing:

- De oost-westas als ruggengraat.
- Een Stad aan de Stroom.
- Woonbuurten ook in de stadskern.
- Stadspoorten op de Leien.
- De 19de-eeuwse gordel 19de-eeuwse gordel een vitaal stadsdeel.
- Een ringbos en nieuwe brugpoorten.
- De voorstad, kernen met eigen karakter.
- Stadseinder en satellietkernen.

De visie en de concepten werden uitgewerkt als specifieke middelen om de acties te begeleiden op drie verschillende terreinen: de verweving van huisvesting met andere functies, het stimuleren van openbaar vervoer, het creëren van nieuwe relaties tussen de stad en de haven. Deze prioriteiten werden voorgesteld en gedetailleerd in sommige specifieke projecten zoals bijvoorbeeld de herwaardering van het publiek domein samen met het verbeteren van de kwaliteit van de woningen in de negentiende-eeuwse gordel.

Ten slotte bevat het document een lijst van strategische projecten: bijvoorbeeld de oost-westas, de verlenging van de tramlijnen, een fietsnetwerk, het Ringbos, buffers tussen de haven en de polderdorpen, de brugpoorten, enzovoort. Voor de realisatie van de projecten werden er specifieke organisatorische structuren uitgewerkt. In de daaropvolgende jaren werd de nieuwe ruimtelijke visie uitgewerkt in het project 'Stad aan de Stroom'. De relatie tussen de Schelde en de stedelijke ontwikkeling werd herontdekt en geherdefinieerd. Dit project dat tot stand kwam onder impuls van een aantal 'burgers' en werd gesteund door de privé sector, werd spijtig genoeg niet actief uitgevoerd.

Bestemmingsplannen: gewestplan en BPA's

In de wetgeving van '62 zijn het gewestplan en het BPA de belangrijkste instrumenten van het ruimtelijk beleid. Deze plannen leggen op een zeer gedetailleerde manier de bestemming vast van het grondgebied. De gewestplannen zijn opgemaakt voor het hele Vlaamse grondgebied, terwijl het BPA slechts een sporadisch gebruikt instrument is omdat het op een zeer statische manier de dynamische ontwikkeling tracht te beïnvloeden. In feite is het veel meer een instrument dat rechtszekerheid beoogt te geven en niet de ruimtelijke kwaliteit voor ogen heeft. Het 'verruimde' BPA voor de Binnenstad van Antwerpen (1980) poogdetrachtte hieraan te verhelpen door het instrument op een andere (stedenbouwkundige) manier op te vatten en te gebruiken. Het beoogde het respect voor het bestaande historische weefsel, de bescherming van de woonfunctie en de 'harmonische' verweving van functies en vormen. De bij het plan horende voorschriften, met de 'harmonieregel' als basis, lieten overleg toe tussen overheid, bouwheer en architect over de kwaliteit van invulling van het weefsel.

De nieuwe wetgeving (1999) beschouwt al de bestaande bestemmingsplannen als voorlopige uitvoeringsplannen van het nieuwe structuurplan. Het oude planningsinstrumentarium wordt ondergeschikt aan het nieuwe. Dat betekent dat in principe alle nieuwe bestemmings- en uitvoeringsplannen in overeenstemming moeten gebracht worden met het nieuwe structuurplan.

Bijgevolg moeten de bestaande bestemmingsplannen (gewestplan, BPA's) worden opgenomen; tenzij het RSA bepaalde wijzigingen aanduidt die moeten uitgewerkt worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) die (delen van) het gewestplan of (delen van) BPA's zullen vervangen, blijft de juridische status van de huidige bestemmingsplannen behouden. Antwerpen is gelegen in het gewestplan Antwerpen (KB 3/10/1979, aangepast bij BVR 28/10/1998 en BVR 08/06/1999). Over het algemeen toont het gewestplan twee hoofdruimten: de haven (industriezone) en de stad (woonzone). Waar de stad en de haven elkaar ontmoeten vinden we enkele 'lichtere' zones terug, aangeduid als zone voor KMO: Eilandje, Noorderlaan. Herkenbaar is de groene structuur (parkzone) van de Ring en Singel die de groene gordel rond de stad markeert en daarmee de scheiding tussen de Kernstad en de daarbuiten gelegen districten.

Langsheen de Ring en Singel zijn een groot aantal zones voor publieke voorzieningen gesitueerdgelegen. Opvallend zijn de verschillende parken en natuurgebieden die als vingers tot aan de Kernstad doordringen. De Scheldeboorden op Linkeroever zijn aangeduid als een aaneengesloten recreatiezone.

27% of 5597 hectaren van het grondgebied van Antwerpen is in het gewestplan bestemd als gebied voor (of gerelateerd aan) wonen. 80% zijn gewone woonzones. Het historischhistorische centrum, of 8% van het totale grondgebied, is aangeduid als woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde. De andere gebieden zijn veeleer marginaal. Ook de woonuitbreidingsgebieden zijn relatief beperkt. Slechts minder dan 5% of

266 ha wordt beschouwd als woonuitbreidingsgebied. Sommige ‘gebieden voor stedelijke ontwikkeling’ werden aangeduid tijdens de gewestplanwijzigingen van 28/10/1 998 en 08/06/1999. Het betreft: het gebied ten zuiden van de Oude Dokken (Willem- en Bonapartedok), het emplacement Stuivenberg (park Spoor Noord), de omgeving van het Lobroekdok en een gebied op Linkeroever (Prestibel).

Specifieke voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen werden uitgewerkt. Volgende criteria gelden: de hoogte van de gebouwen moet gerelateerd zijn aan de hoogte van de gebouwen in de omgeving, aan het specifieke karakter van het gebied (zoals aangeduid op het gewestplan) en aan de breedte van het publiek domein aansluitend bij de gebouwen.

Algemeen wordt gesteld dat er slechts drie bouwlagen worden toegestaan. Publieke gebouwen kennen een algemene hoogte van vier bouwlagen. Deze regel zal echter niet toegepast worden indien de gebouwen in de straat hoger zijn dan drie bouwlagen. In dit geval wordt het maximum aantal bouwlagen gerelateerd aan het gemiddelde aantal bouwlagen van de gebouwen in de omgeving aan dezelfde zijde van de straat. Over het algemeen kan via het instrument van het BPA gemotiveerd worden afgeweken van deze regelgeving.

In het Gewestplan is ongeveer 26% of 5449 ha van het grondgebied van Antwerpen bestemd als gebied voor (of gerelateerd aan) economische activiteiten. Opvallend is dat dit ongeveer gelijk is aan het aandeel bestemd voor wonen. Van het totale aantal economische gebieden, wordt 12,6% beschouwd als gelegen in het ‘stedelijk gebied’. De haven heeft het grootste aandeel: 87,4% van al de economische zones in Antwerpen (4768,53 ha bruto oppervlakte voor economische activiteiten). Drie hoofdgroepen kunnen worden onderscheiden:

- Zone voor industriële activiteiten (hoofdzakelijk gesitueerd in de haven, het Albertkanaal en langs de Schelde in Hoboken). Ze omvatten bijna 92% van alle gebieden voor economische activiteiten in Antwerpen.
- Een tweede groep is bestemd als zone voor KMO, 7%.
- De derde groep is marginaal en betreft specifieke gebieden, minder dan 1%.

Tot het grondgebied van Antwerpen zijn volgende zones gerelateerd aan wonen:

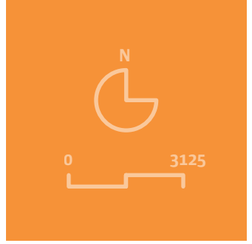
- Woongebieden (100).
- Woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde (101).
- Woongebieden met landelijk karakter (102).
- Woonparken (104).
- Woonuitbreidingsgebieden (105).
- Gemengde woon- en industriegebieden (110).
- Gemengde woon- en parkgebieden (117).
- Pleisterplaatsen voor nomaden of woonwagenbewoners (130).
- Gebieden voor serviceresidentie (131).
- Reservegebieden voor woonwijken (180).

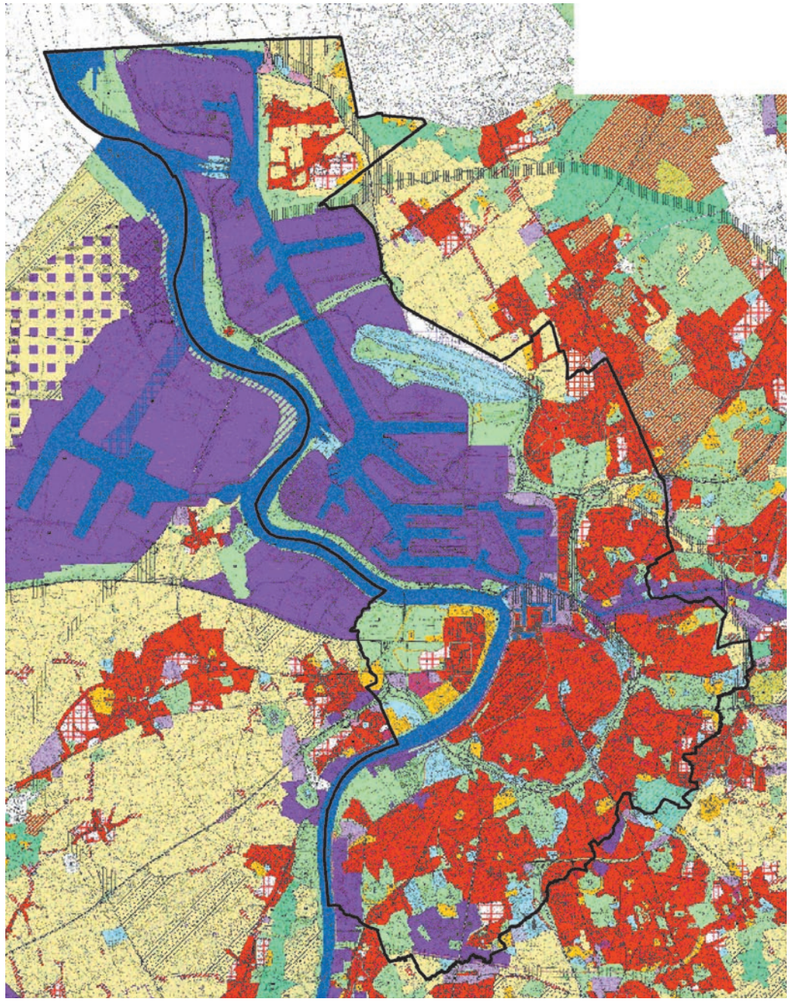
De ‘gewestplanwijziging’ van 28 oktober 1998 voegt hier nog aan toe:

- Gebieden voor stedelijke ontwikkeling (gebied bestemd voor industriële, ambachtelijke en agrarische activiteiten, kantoren, kleinhandel, dienstverlening, recreatie, wonen, verkeer en vervoer, openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen, voor zover verenigbaar met hun onmiddellijke multifunctionele stedelijke omgeving).
- Industriegebied met nabestemming woongebied.

Plannenregister

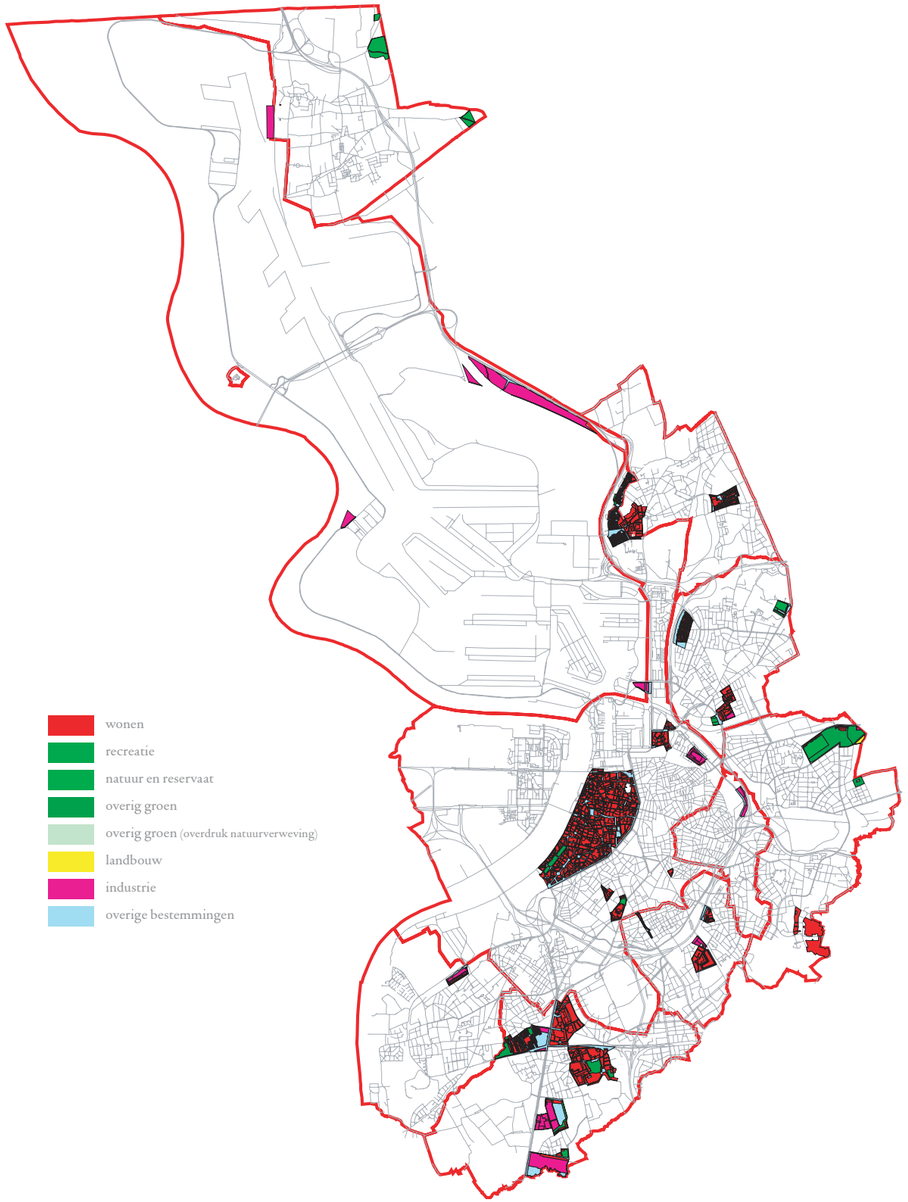
Elke gemeente is volgens art.93 van het nieuwnieuwe decreet Ruimtelijke Ordening (DRO van 18/05/1999) verplicht een plannenregister op te maken, te actualiseren, ter inzage te leggen





Kaart 3 | Gewestplan

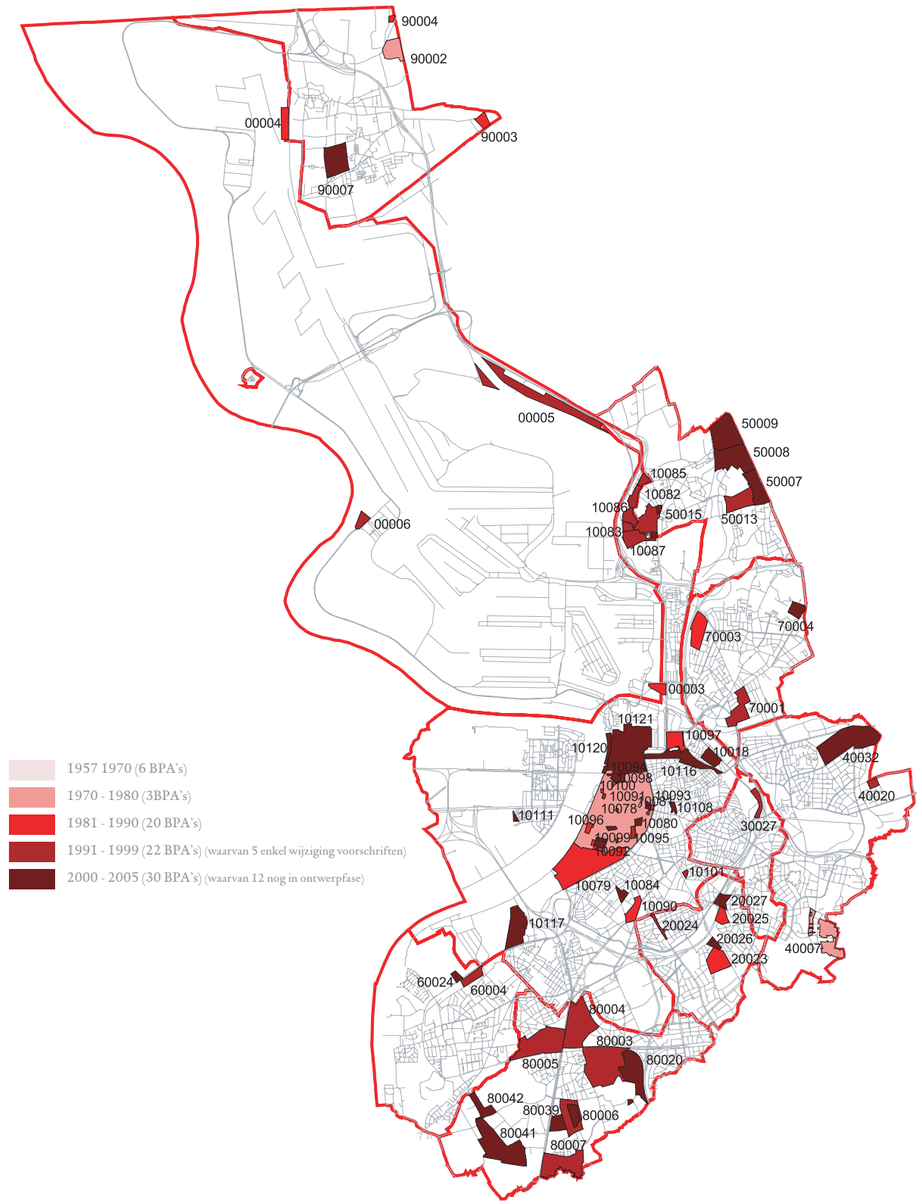
Bron: Ahrom, gewestplan, 01/01/2002



Kaart 4 | Overzicht BPA bestemmingen (actueel tot 2005)

Bron: Stad Antwerpen, plannenregister stad Antwerpen, 2005





Kaart 5 | Overzicht BPA's chronologisch (actueel tot 2005)

Bron: Stad Antwerpen, plannenregister stad Antwerpen, 2005

en er uittreksels uit af te leveren. Dit is één van de voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen opdat ze op autonome wijze vergunningen zou kunnen afleveren (naast opmaak vergunningenregister, register onbebouwde percelen, aanstelling stedenbouwkundig ambtenaar en opmaak ruimtelijk structuurplan). Eindtermijn is 01/05/2007. Het plannenregister geeft een overzicht van alle vigerende ruimtelijke plannen op het grondgebied van de stad. De hoofdmoot bestaat uit BPA's en RUP's, rooilijnplannen, onteigeningsplannen en stedenbouwkundige, verkavelings- en bouwverordeningen.

De voornaamste conclusies/kencijfers:

Van de 569 historisch goedgekeurde BPA's werden er 49 (+ 5 wijziging voorschriften) behouden op basis van gemeenteraadsbeslissing 02/05/2000 en besluit Vlaamse Regering 01/12/2000 (BS 21/02/2001). Momenteel zijn er 81 BPA's in het plannenregister opgenomen, waarvan 64 goedgekeurd, 5 die enkel betrekking hebben op wijziging voorschriften en 12 ontwerp-BPA's.

Daarnaast zijn ook 11 gewestplan (+wijzigingen), 43 RUP's (32 gewestelijke: Kievitplein+duwvaartkanaal+Oosterweelve rbinding en 1 provinciaal: Ruige Heide), . Opmerking: GRUP Oosterweelverbinding is voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering d.d.16/09/2005 en is dus niet opgenomen in deze versie van het plannenregister (vastgesteld door de gemeenteraad d.d.12/09/2005), 2 bouwverordeningen, 2 stedenbouwkundige verordeningen en 6 onteigeningsplannen opgenomen.

De totale oppervlakte die door de 76 BPA's (de 5 BPA's waarvan enkel de voorschriften gewijzigd werden niet meegeteld) werd (of wordt in de toekomst) meer gedetailleerd ingekleurd, is 1355,80 ha (van de 20360 ha voor Antwerpen in totaal). Dus 6,65 % van het totale grondgebied. BPA Binnenstad is het grootste BPA met een oppervlakte van 187,4 ha. Dan BPA Eilandje (83,2 ha), BPA Zuid (80,7 ha), BPA 1&2 Sint-Bavostraat (72 ha). 26 BPA's hebben een oppervlakte tussen 60 en 10 ha. 46 BPA's zijn kleiner dan 10 ha (de zogenaamde zakdoek-BPA's).

Van de 958 ha BPA-bestemmingen (1355,80 ha momenteel: zie hoger) die nog geldig zijn, is er 466 ha woonfunctie (48 %), 232 ha (24 %) andere bestemming (merendeel 'openbare weg'), 141,7 ha (14 %) industrie, 66,2 ha (6,9%) groen en 45,6 ha (4,7 %) recreatie.

Onbebouwde percelen

In totaal zijn er 6316 onbebouwde kadastrale percelen in woon(u itbreidings)gebied. Hiervan zijn er echter maar 2522 nuttig (met name gelegen langs een uitgeruste weg of binnen een verkaveling). Volgende percelen worden beschouwd als 'niet nuttig': onbebouwde percelen die een gebouw met eigen kadastraal nummer omringen (met andere woorden tuinen) bebouwde percelen sinds 1996 en ten slotte niet (direct) nuttige percelen, met name voortuinen, te kleine of te smalle percelen, binnentuinen, ...

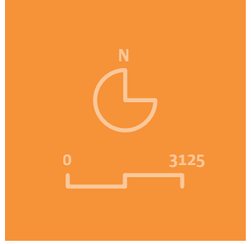
De inventaris van onbebouwde loten van in goedgekeurde verkavelingen voor 2004 is nog in opmaak. De inventaris van 1998 bevatte 528 onbebouwde loten.

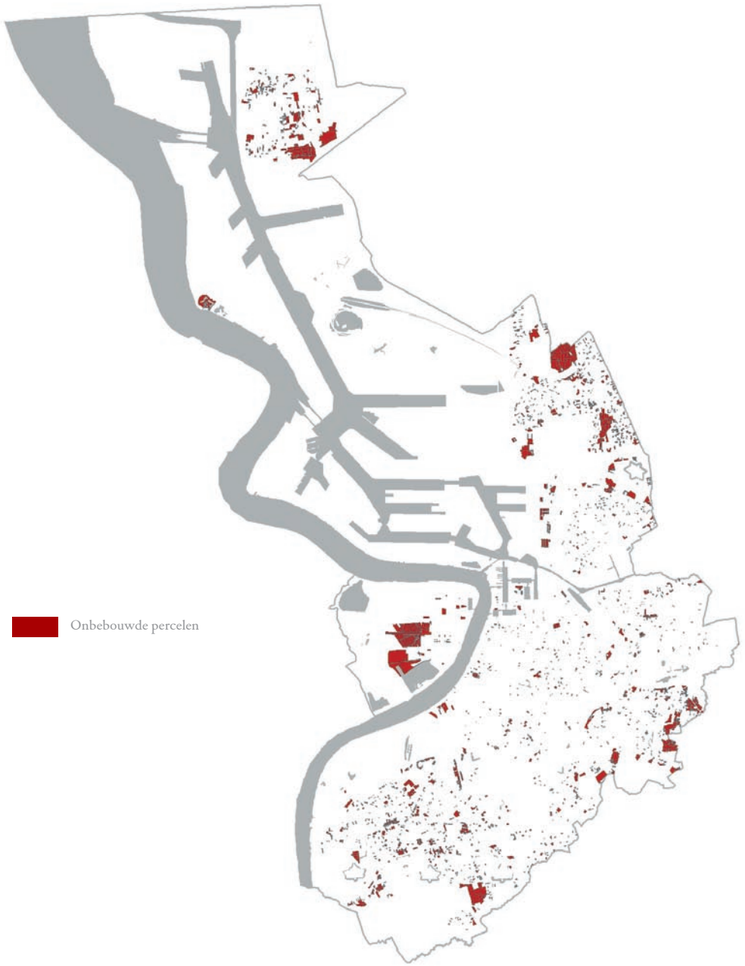
Een atlas van projecten

Veel projecten zijn gedurende de afgelopen jaren voorbereid, voorgesteld, bediscussieerd, bekritiseerd en beklemtoond.

Veel van deze projecten hebben de ambitie om Antwerpen op een nieuw meganiveau te plaatsen.

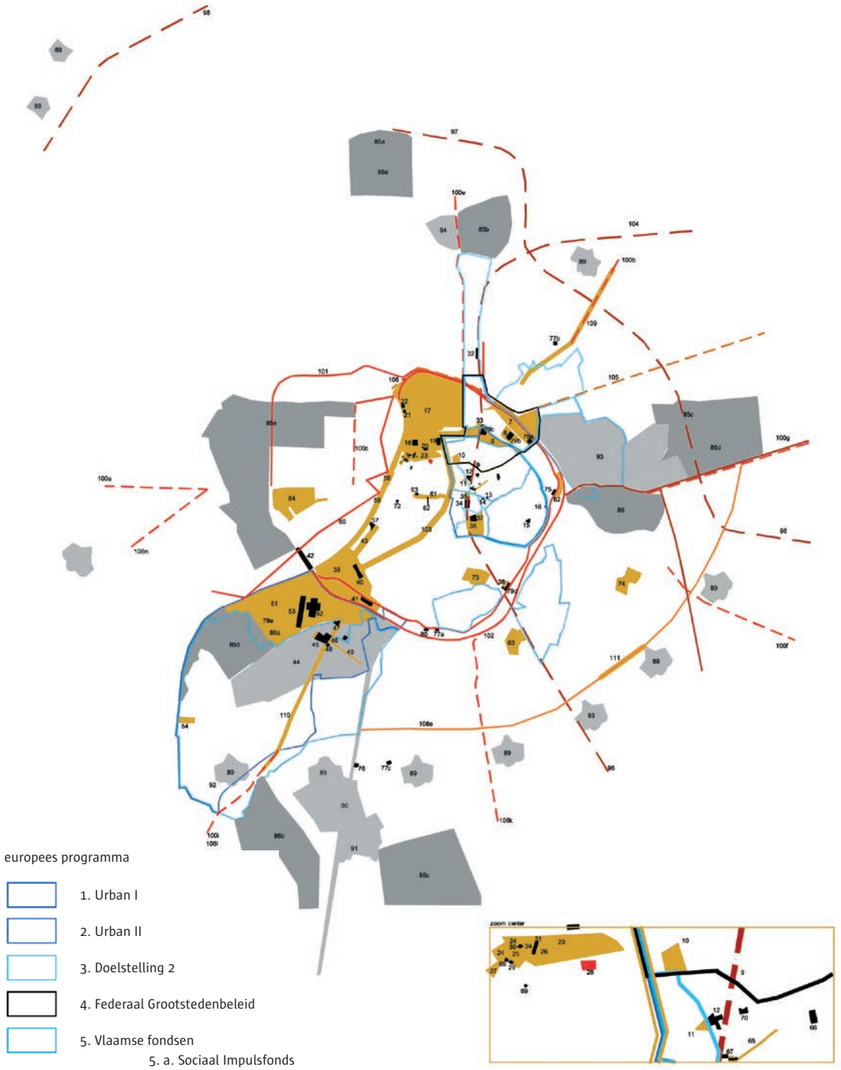
Sommige projecten werden gerealiseerd, andere hebben eindeloze discussies teweeggebracht. Sommige projecten zijn uitgebreid bestudeerd, andere bleven beperkt tot een eerste aanzet. Het is van groot belang deze projecten te verzamelen, op te lijsten en op fiche te brengen (dit wil zeggen in een atlas met een begeleidende database) en vervolgens te bestuderen en te evalueren. Zowel voor het nieuwe structuurplan als voor de stad is dit om verschillende redenen van belang:

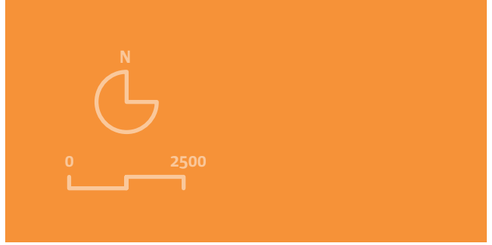




Kaart 6 | Inventaris onbebouwde percelen 2004

Bron: Stad Antwerpen, Inventaris onbebouwde percelen, 2004





Kaart 7 | Aanzet tot een atlas van projecten

Bron: Hoger Instituut Henry Van De Velde en RSA, november 2003



Lijst van projecten

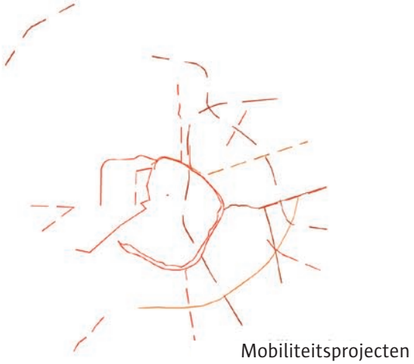
Europese projecten



Nieuwe gebouwen



Projectgebieden



Mobiliteitsprojecten



Mobiliteitsprojecten



Groenprojecten

volgende lijst is geüpdatet tot 2003
gerealiseerd = R; in realisatie = IR; in onderzoek = IO;
zonder duidelijke status = ZDS

Europese programma's

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
1. Urban I (1994 - 1999) R
2. Urban II - Antwerpen Zuidrand(2000 - 2006) IR
3. Doelstelling 2 Antwerpen Noordoost (2000 - 2006) IR

Belgische fondsen
4. Federaal grootstedenbeleid
(2000 - 2003) R
(2004) IR
(2005 - 2007) IR

Vlaamse fondsen
5.a. Sociaal Impulsfonds
(1997 - 1999) R
(2000 - 2002) R
5.b. Stedenfonds (2003 - 2007) IR
5.c. Stadsvernieuwingsfonds (2003) IR

Antwerpen - Noord
6 Spoor - Noord IR
7 Stadsbaken Lobroekdok IO
8 Slachthuissite IO
9 Winkelstraatslinger Noord IR
9a Handelsstraat
9b Diepestraat
9c St.Gummarusstraat
10 St-Jansplein R
11 De Coninckplein R
12 Permekegebouw R
13 Ecohuis R
14 Vediko ('Atlasgebouw') IR
15 Roma-cinema R
16 Panamarenko's Luchtschipbouw R

t'Eilandje
17 Masterplan R
18 Museum Aan de Stroom (MAS) IR
19 Kantoren oude dokken IR
20 St.Felixpakhuis IR
21 Congrescentrum IO
22 Planet Ocean IO

Schipperskwartier
23 Structuurschets Schipperskwartier R
24 BPA 3 bouwblokken IO
25 Heraanleg 13 straten IR
26 Heraanleg Falconplein IR
27 Heraanleg St.Paulusplaats IR
28 Infrastructurele ingreep Paardenmarkt R
29 Het Stadsmagazijn R
30 Het gezondheidscentrum IR
31 Eroscentrum R

'Hart van Antwerpen (projecten Noord - Zuidverbinding)
32 IC-Station Luchtbal aan de Groenendaellaan R
33 Herinrichting station Antwerpen-Dam + Damplein IR
34 Verbouwing Centraal Station en verbetering stationsbuurt IR
35 Heraanleg Astridplein IR
36 Kievitplein IR
37 Alcatelbuilding (Switel) IR
38 Berchem-station + aanleg stationsplein IR

Antwerpen - Zuid
39 Nieuw-Zuid IO
39 Beeldplan R.Rogers R
39 Structuurschets J.Crepain ZDS
39 Plan Toyo Ito ZDS
40 Gerechtsgebouw IR
41 Zuidstation ZDS
42 Scheldebrug IO
43 Heraanleg/uitgraven Zuiderdokken ZDS
44 Structuurschets Kiel - Zuidrand IR
45 Stadstrekker TIR - Abdijstraat IO
46 Wedstrijd Kielplein (kop van de Abdijstraat) IO
47 Sociale mutualiteiten op de hoek van de Vloorstraat IR
48 Serviceflats OCMW (hoek van Bossaertstraat) IR
49 Wijkwinkel Abdijstraat IR
50 Kiel 2020 ZDS
51 Investeringszone Petroleum-Zuid IO
52 BPA Groothandelsmarkt IR
53 BPA Kielsbroek Aquafin IR
54 BM-TITAN Hoboken ZDS

Kaaien
55 Masterplan Kaaien IR
56 Heraanleg Steenplein IO
57 Herontwikkeling oude Vismijn (Vooruitzicht) IR
58 Aanleg Ruiencollectoren (not on the map) IR
59 SIGMA-plan (not on the map) IO
60 Scheldebus ZDS

Meir
61 Streefbeeldplan Meir IO
62 Stadsfeestzaal IR
63 CMB -building IR

Linkeroever
64 Borgerweert - Prestibel IR

Grond- en Pandenbeleid
65 Offerandestraat R
66 Duinstraat IR
67 Schaafstraat
67a Designcenter R
67b Paris XL R
67c Woningcomplex Schaafstraat IR
68 Oude Manstraat IR
69 Klapdorp 14-16 IR
70 NOA R
71 Campus Binnenstad (not on the map) IO
72 Modenatie R
73 Militair Hospitaal IO
74 Project Eksterlaar IO
75 Jongerenmuziekcentrum Ter Loo IO
76 Jeugdcentrum Wilrijk 't'Spant' IR
77 Renovatie Antwerpse zwembaden IR
77a Wesenberg R
77b Park van Merksem R
77c Ieperman Wilrijk R
78 Centrale Brandweerkazerne (niet op de kaart) IO
79 Topsporthal IO
79a Babysportpaleis
79b Slachthuis
79c Perrierhal
79d Post Berchem
79e Petroleum - Zuid
80 Uitbreiding de Singel (S.Beel) IR
81 Renovatie Museum 'Van Gelderen' (niet op de kaart) ZDS

Privéprojecten kantoren
82 BPA 43 Noordersingel Borgerhout IR
83 Kantorencomplex 'de Veldekens' - Berchem R
84 Kantorencomplex Elisabethgasthuis (C. Koninckx) (niet op de kaart) R
85 - 86 Stadsbossen and Stadsrandbossen (zoekzones)
86a Muisbroek IR
86b Oude Landen IO
86c Petroleum-Zuid IO
86d Antwerpen - Linkeroever IO
86e Ertbrugge (Deurne) IO
87 Strategisch Plan Haven van Antwerpen IR
88 BPA Rivierenhof IR

Structuurschetsen
89 Structuurschets Fortengordel (Stramien) IR
90 Structuurschets Boomsesteenweg (A12) (Stramien) IR
91 Structuurschets Neerland IR
92 Structuurschets Fort 8 IR
93 Structuurschets Deurne Dorp IR
94 Structuurschets Rozemaai IR
95 Structuurschets Landschapspark Kempen Zeeland IR

Mobiliteit
Masterplan Antwerpen (TV SAM)

Spoor
96 Aanleg Noord-Zuidverbinding HST IR
97 Tweede havenontsluiting per spoor IO
98 Ijzeren Rijn richting Duitsland IO
99 Tweede spoor-Schelde-oeververbinding ter hoogte van de Liefkenshoektunnel (HSL Antwerpen -Nederland) IR

Tram
Verkeerslichtenbeïnvloeding op bestaande bus-en tramlijnen
Onafhankelijke tram- en busbanen op bestaande lijnen
100 Uibreiding tramlijnen op eigen bedding tot eerste gordel van randgemeenten rond Antwerpen met aankoop van nieuw rollend materieel: IR
100a Lijn Linkeroever - Zwijndrecht
100b Lijn Merksem - Keizershoek
100c Lijn Linkeroever - Noord
100d Lijn Mortsel - Boechout (niet op de kaart)
100e Lijn Noorderlaan - Ekeren
100f Lijn Schotensesteenweg - Wijnegem
100g Lijn Silsburg - Wommelgem
100h Lijn Mortsel - Kontich (niet op de kaart)
100i Lijn St.Bernardsesteenweg - Schoonselhof - Hemiksem

Wegen
101 Oosterweelverbinding: Sluiting Ring (R1) over Noord IO
102 Optimalisatie van de functie van de Singel (R10) en de Ring IO
103 Herinrichting van de Leien IR
104 Herinrichting A102 Merksem-Wommelgem ZDS

Waterwegen en Binnenvaart
105 Verbreding Albertkanaal voor schepen tot 4500 ton thv smalle brugdoorgangen IO
106 Vernieuwing Royerssluis IR
107 Aanpassing Van Cauwelaertsluis (niet op de kaart) IR
108 Pegasusprojecten de Lijn (masterplan openbaar vervoer) (2003 - 2025) IO
108a Tram Antwerpen - Hoevenen (= 99 e)
108b Tram Merksem - Brasschaat (= 99 b)
108c Sneltram Antwerpen - Malle (= zelfde traject als 99 f)
108d Tram Deurne - Wijnegem (= zelfde traject als 99 f)
108e Bus Wijnegem - Wilrijk
108f Bus Borsbeek - Hemiksem (niet op de kaart)
108g Tram Deurne - Wommelgem (= zelfde traject as 99g)
108h Sneltram Antwerpen - Ranst (Q8 - autostrade) (niet op de kaart)
108i Tram Mortsel - Boechout (niet op de kaart)
108j Tram Mortsel - Kontich (niet op de kaart)
108k Tram Antwerpen - Wilrijk/Edegem
108l Tram Hoboken - Hemiksem
108m Tram Hemiksem - Schelle (= zelfde traject als 99l)
108n Tram Linkeroever - Kruibeke
108o Tram Linkeroever - Linkeroever-Noord (St.Anneke) (= 99c)
108p Tram Zwijndrecht - Beveren (= zelfde traject als 99a)
108q Singellijn (zelfde traject als 101)
109 Heraanleg Bredabaan IR
110 Heraanleg St.Bernardsesteenweg IR
111 Ondertunneling Krijgsbaan thv Luchthaven Deurne IR
112 Nieuw Deurganckdok IR
113 Stad aan de Stroom (1993) ZDS

1. De eerste reden om een atlas op te maken, is het op kaart zetten van de verzamelde projecten die gedefinieerd worden. Elk project, zelfs wanneer het kan bekritiseerd worden, is een signaal voor een open vraag, een probleem in de stad of iets dat in beweging is. De kaart toont waar de stad, de markt of de inwoners willen investeren, en dit niet enkel in de economische zin.

2. De tweede reden is dat de atlas het mogelijk maakt na te denken over de samenhang tussen de verschillende projecten: zowel vanuit een kwantitatieve en functionele, als vanuit een morfologische en symbolische invalshoek. Dit aspect is cruciaal voor Antwerpen; het risico is immers groot dat de economische en stedelijke randvoorwaarden de gewenste ontwikkeling in de weg zullen staan, ondanks het aanwezige potentieel.

3. De derde reden om de atlas te organiseren is gerelateerd aan de specifieke 'vorm' die werd voorgesteld voor het structuurplan Antwerpen, met name een strategisch kader waarbinnen enkel bepaalde acties geselecteerd worden, maar ook een verbindend kader rondom verschillende initiatieven dat de noodzakelijke verbanden tussen de verschillende projecten legt.

De opbouw van de atlas is een werk van lange adem. Er zijn vele praktische problemen, die een mogelijke verklaring zijn voor het feit dat deze atlas nog nooit opgemaakt is. De noodzakelijke informatie is niet onmiddellijk voorhanden, de tekeningen zijn niet beschikbaar in het juiste formaat, de stad is in beweging en vele projecten zijn lopende, waardoor het niet altijd even makkelijk is deze mee op te nemen.

In de eerste plaats is er de lijst van projecten die werden opgedeeld volgens status.

Ten tweede is er de systematisch gestructureerde verzameling op systematische wijze die opgemaakt werd via specifieke interviews. Ze bevat informatie over het onderwerp en programma van de projecten, hun status en geschiedenis, de actuele officiële status en de huidige stappen in het planningsproces.

Ten derde is er de verzamelde informatie over de betrokken publieke en private actoren. Tevens werden de vertragingen en conflicten die tijdens de processen naar voor kwamen, gedetecteerd.

Ten slotte is er ook nog de informatie met betrekking tot de kosten van elk project.

1.5 Ruimtelijke plannen buurgemeenten

Ook de buurgemeenten van Antwerpen maken een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan op. De stad zal met de buurgemeenten - voor die materies die ook hen aanbelangen - overleggen om tot een coherente visie te komen. Het afbakeningsproces kan gebruikt worden als motor voor het overleg over de toekomst van het grootstedelijk gebied.

- Aartselaar: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 28 april 2005.;
- Beveren: GRS definitief aanvaard door de Gemeenteraad op 27 juni 2006.;
- Brasschaat: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 29 september 2005.;
- Edegem: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 8 december 2005.;
- Hemiksem: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 12 januari 2005.;
- Kapellen: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 8 september 2005.;
- Kruibeke: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 23 februari 2006.
- Mortsel: openbaar onderzoek lopende, van 17 juli 2006 tot 14 oktober 2006.;
- Schoten: GRS definitief vastgesteld door de Gemeenteraad op 29 juni 2006.;
- Stabroek: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 17 juni 2004.;
- Wijnegem: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 2 maart 2006.;
- Wommelgem: openbaar onderzoek lopende, van 5 juli 2006 tot 2 oktober 2006.;
- Zwijndrecht: GRS goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 22 juni 2001.

INFORMATIEF DEEL

beelden van de stad

de waterstad



Zicht vanop Linkeroever op de Scheldekaaien
Bron: Stad Antwerpen

2 DE VERSCHILLENDE BEELDEN VAN DE STAD

Een toekomstig ruimtelijk beleid voor Antwerpen moet vertrekken vanuit het hedendaagse Antwerpen en vanuit het collectieve geheugen van haar inwoners. Sommige van hen nemen actief deel aan het sociale en politieke leven, anderen zijn enkel op een passieve wijze betrokken, maar iedereen (ook bezoekers) heeft een beeld van Antwerpen.

De Antwerpse ruimte geeft aanleiding tot vele beelden. Zoals de meeste steden, is Antwerpen steeds een werkstad en een woonstad geweest, een stad om in te werken en te leven: het werk bepaalde haar leven, haar ruimtelijke ordening en levensritme. Maar in tegenstelling tot vele andere steden was en is Antwerpen ook een Waterstad, een Havenstad, een Spoorstad. Deze beelden zijn geworteld in de longue durée, de oeroude geschiedenis van de stad. Antwerpen is een belangrijke Havenstad sinds de 16de eeuw. Aangezien het steeds een Havenstad was, is het ook steeds een werkstad geweest. Na de industriële revolutie werd Antwerpen de haven van een uitgestrekt industrieel gebied; gedurende de 20ste eeuw waren er Minerva, Ford en General Motors, de voedingsindustrie (De Koninck, De Beukelaer), de chemie (Gevaert) en de telecommunicatie (Bell). Als stad met een rivier, beken, een kanaal en vele dokken is Antwerpen een Waterstad; sinds de 19de eeuw is het een metropool, nu is het een deel van de Megastad gevormd door de Vlaamse Ruit en andere regio's.

Andere beelden zijn recenter en zijn geworteld in een zich wijzigende hedendaagse samenleving en cultuur. Antwerpen kan als Ecostad gelezen worden: een stad waar de natuur nog mogelijkheden heeft om te groeien en zich te ontwikkelen. Andere beelden, zoals de Poreuze stad, zijn gerelateerd aan de fysieke en sociale veranderingen. In andere steden in Europa en erbuiten neemt dit soms extreme vormen aan. In Antwerpen wordt stedelijke kwaliteit door haar inwoners gezien in verschillende vormen, zowel in gebieden met hoge dichtheid (Kernstad) als met lage (voorstad).

Elk van deze beelden kan een belangrijke rol spelen in de manier waarop de Antwerpenaars naar hun leefomgeving kijken en hun stad beoordelen en veranderen. Deze verschillende beelden zullen het richtinggevend kader van het structuurplan mee vorm geven. Door te focussen op één hoofdthema (thematische lezing van de stad), geeft elk beeld tegelijkertijd de mogelijkheid om de realiteit te kaderen. Elk beeld is een manier om het beleid voor de toekomst van de stad te definiëren.

2.1 DE WATERSTAD

2.1.1 Sleutelkwesties

Water als structuur

Antwerpen is vergeten dat het een stad aan een stroom en met een netwerk van beken, kanalen en dokken is. Het is vergeten hoe het water de kwaliteit van het milieu, de leefomgeving en de werking van het ecologischecologische systeem kan verbeteren. Al de mogelijkheden van de Waterstad moeten terug bekeken worden.

De huidige gevoeligheid voor milieuaspecten heeft waarschijnlijk drie redenen: angst, bijvoorbeeld voor overstromingen, wetenschappelijk inzicht, waardoor we nu meer weten over de natuurlijke waarde van het water en wat de gevolgen zijn als we het negeren, ethisch en esthetisch bewustzijn, waardoor we meer aandacht krijgen voor het landschap en voor de sociale activiteiten die zich in dit landschap kunnen ontwikkelen.

Een onderzoek naar de rol van het water in een stedelijk gebied heeft meestal tot doel te verduidelijken welke elementen een strategisch belang hadden in de geschiedenis van de stad en waarom. De sleutelkwestie is de waterelementen te vinden die van strategisch belang zijn en zullen zijn voor de toekomst van de stad.

Relatie met de Schelde

Over het algemeen kan men stellen dat het verleden van Antwerpen, net zoals dat van de meeste andere Europese steden, er een was van zich beveiligen tegen of negeren van het water.

Het waternetwerk, de doorlaatbaarheid van de grond en de continuïteit van de natuurzones werden ingrijpend gewijzigd gedurende de geschiedenis van de verstedelijking.

Actuele kwesties zijn de overstromingsproblematiek en de natuurlijke infiltratie van water.

Uitgesproken sleutelkwesties zijn:

- De wijze waarop de relatie tussen stad en Schelde kan verbeterd worden.
- Hoe de ruimtelijke scheiding tussen de linkeroever en de rechteroever kan opgelost worden.
- De wijze waarop de kwaliteit van het publiek domein langs de rivier kan verbeterd worden.
- De wijze waarop op de linkeroever een aantal voorzieningen – zoals musea, congrescentra, sportinfrastructuren – kunnen aangeboden worden om de specifieke economische potenties te verbeteren (toerisme, events, festivals).

Kortom, de wijze waarop de Schelde gezien kan worden als een lineaire centraliteit op het grondgebied van Antwerpen.

2.1.2 Lezing van het water

Vlaanderen is geen 'plat pays'

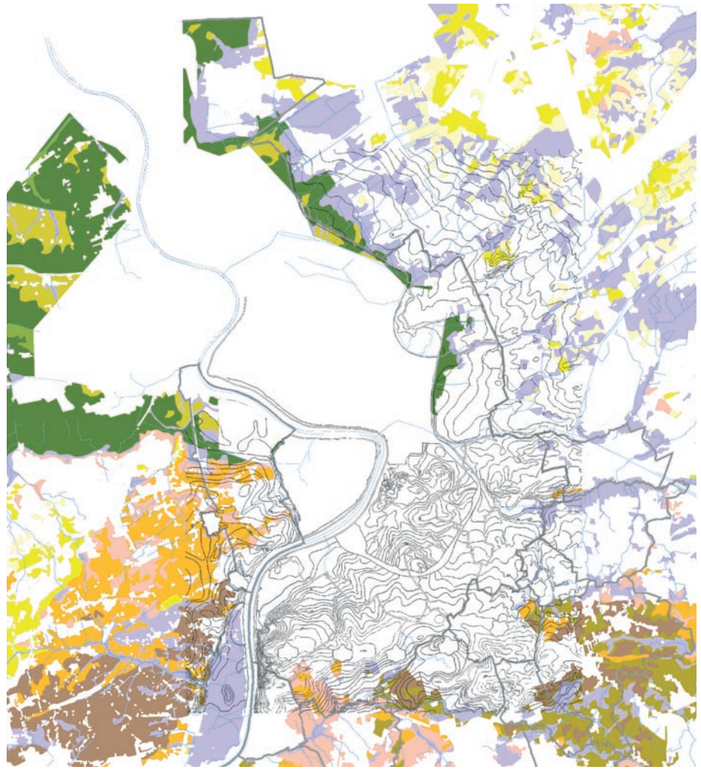
De topografie is bijzonder belangrijk voor de overstromingsproblemen van de stad. Antwerpen wordt gekenmerkt door een rijke en gearticuleerde microtopografie, ver van het vertrouwde idee dat België, en in het bijzonder Vlaanderen, een vlak land zou zijn.

Algemeen situeert bevindt Antwerpen zich in een alluviaal gebied waar geen grote topografische verschillen voorkomen. Nochtans kenmerken sommige microtopografische elementen de hedendaagse structuur van Antwerpen. De hoger gelegen gronden betreffen stuifzandduinen (Droog Pleistoceen, 'de werven'). Deze zandduinen reikten tot de oevers van de Schelde en bepaalden de vestiging van de centra (o.a. het historische centrum van Antwerpen).

Het noorden van Antwerpen bestaat uit poldergronden, grote en vlakke percelen landbouwgrond, gewonnen van de Schelde door het indijken van alluviale gebieden van de Schelde. Door het indijken of inpolderen werden de natuurlijk overstroombare gebieden van de Schelde gereduceerd. De groei van de haven had in dit gebied sterke gevolgen voor de natuurlijke structuur en de topografie. Door het afgraven van de dokken werden de topografie en het natuurlijke rivierverloop in dit gebied sterk gewijzigd. Het gebied kende een algemene ophoging van 6m. De Brabantse wal kenmerkt de rand van de poldergronden en het alluviaal gebied van de Schelde. Dit gebied is een overgangszone bestaande uit hoger gelegen zandgronden die gekenmerkt worden door een gesloten landschap van grote bossen en een golvend landschap. Ook de oostelijke zijde van Antwerpen wordt gekenmerkt door stuifzandduinen (microtopografische elementen). Deze zandduinen veroorzaken een inclinatie naar het oosten (Glacis van Brasschaat). Tussen Deurne Noord en Deurne Zuid is de vallei van de Grote Schijn bijzonder gearticuleerd. Ten zuiden van Antwerpen is de topografie sterk beïnvloed door de cuesta (steilrand) van de kleien van Boom. De topografie is er sterk verstoord door de baksteenindustrie aan de Rupel.

Evolutie van het water in de stad

De geschiedenis van het waternetwerk is er één van progressief transformeren, graven, verbergen en verplaatsen. In het verleden



N

0 4000

Kleigronden

Cuestacomplexen

Gronden van de vlakke laagplateaus en valleiranden:

- Met zandbodems
- Met lemige zandbodem
- Met lichte zandleembodems
- Met zandleembodems
- Met leembodems

Gronden van de hoger gelegen landschapsdelen:

- Met zandbodem
- Met lemige zandbodem
- Met lichte zandleembodems
- Met zandleembodems
- Met leembodems

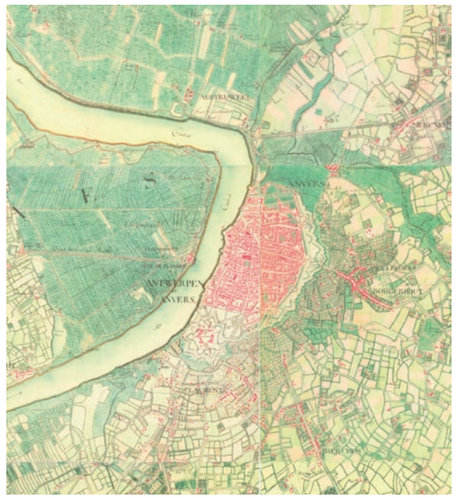
Kaart 8 | Pedologie en topografie

Bron: VLM (GIS-Vlaanderen), vectoriele versie van de Fysische Systeemkaart; Arnhem, afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, augustus 2004

was het water meer aanwezig in Antwerpen dan nu. Ook de configuratie van het waternetwerk was anders.

Het graven en transformeren van dokken, greppels en fortengrachten, het verbergen en reduceren van Oude Dokken of kleine beken op het grondgebied, zoals de Schijn, was een continue ingreep die Antwerpen diep tekende. Dit resulteert vandaag in een reeks van kansen en problemen (zie hoofdstuk 3: het totaalbeeld van de stad).

Het verhaal van de evolutie van het water toont aan dat de verschillende militaire versterkingen een belangrijke rol hebben gespeeld bij het wijzigen van het waternetwerk. Bovendien bewijst het dat de huidige versnippering van het netwerk en de belangrijkste recente transformaties van het watersysteem gerelateerd zijn aan de havenuitbreidingen.



Antwerpen op De Ferraris kaart, 1775

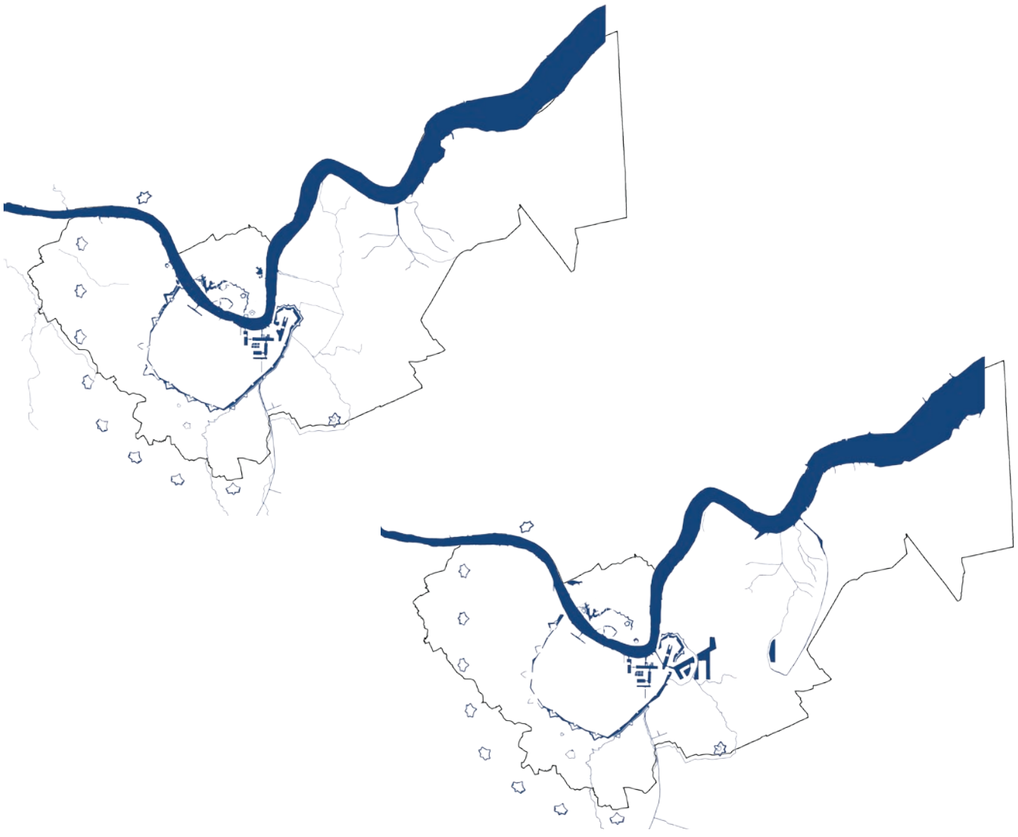
De belangrijkste beken

De Schelde is duidelijk de meest structurerende waterweg in Antwerpen en in Vlaanderen. De Schelde en haar vallei met droge en natte gebieden bepalen de locatie van de verschillende nederzettingen, de overstromingsgebieden en de landbouwgebieden (polders).

De meest waardevolle ecologische gebieden zijn tot vandaag gerelateerd aan de Schelde. Dit is ook het geval voor de havenontwikkeling, eerst aan de Kaaien nabij het stadscentrum, later als dokken aan het Eilandje en nog later als de dokken aan de noordelijke rand van de stad en de linkeroever. Deze ontwikkelingen wijzigden de natuurlijke structuur en de structuur van het waternetwerk ingrijpend. De meeste secundaire watersystemen zijn verbonden met de Schelde in een oost-westelijke richting. De vallei van de Grote Schijn is het belangrijkste structurerende watersysteem in het oostelijke deel van het grondgebied van Antwerpen. De rivier verzamelt een aantal andere kleine beken en riviertjes: de Laarse beek, de Oudelandse beek, de Schone Schijn en de Kleine Schijn. Als gevolg van de uitbreiding van de stad en de haven werd de natuurlijke loop en structuur van de beken verstoord. Enkel te Ruggeveld en in het Rivierenhof bleef de natuurlijk meanderende structuur van de Grote Schijn en de relatie met haar vallei grotendeels bewaard. Hetzelfde geldt voor delen van de Koude Beek en van de Struisbeek.

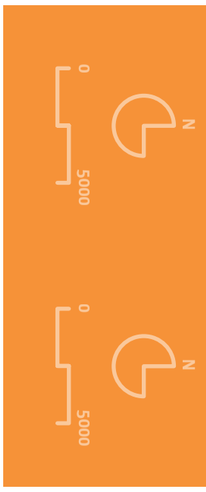
Vanaf de Ring is de Schijn verplaatst, vertrekkend met een overwelving van 8 km naar het noorden, eindigend in een open kanaal nabij de haven, waar het water onder het kanaaldok in de Schelde wordt gepompt. Ook de andere stromen van het noordoostelijke deel van Antwerpen zijn verbonden met deze ‘Verlegde Schijn’.

Aan de zuidelijke zijde van Antwerpen verzamelt de vallei van de Struisbeek de verschillende zijstromen in de zuidelijke gordel van de stad. De Struisbeek is de meest structurerende waterstroom en markeert de grens van het stedelijk grondgebied (Wilrijk, Hoboken). De Struisbeek is tot vandaag verbonden met de Schelde (Benedenvliet in Schelle).



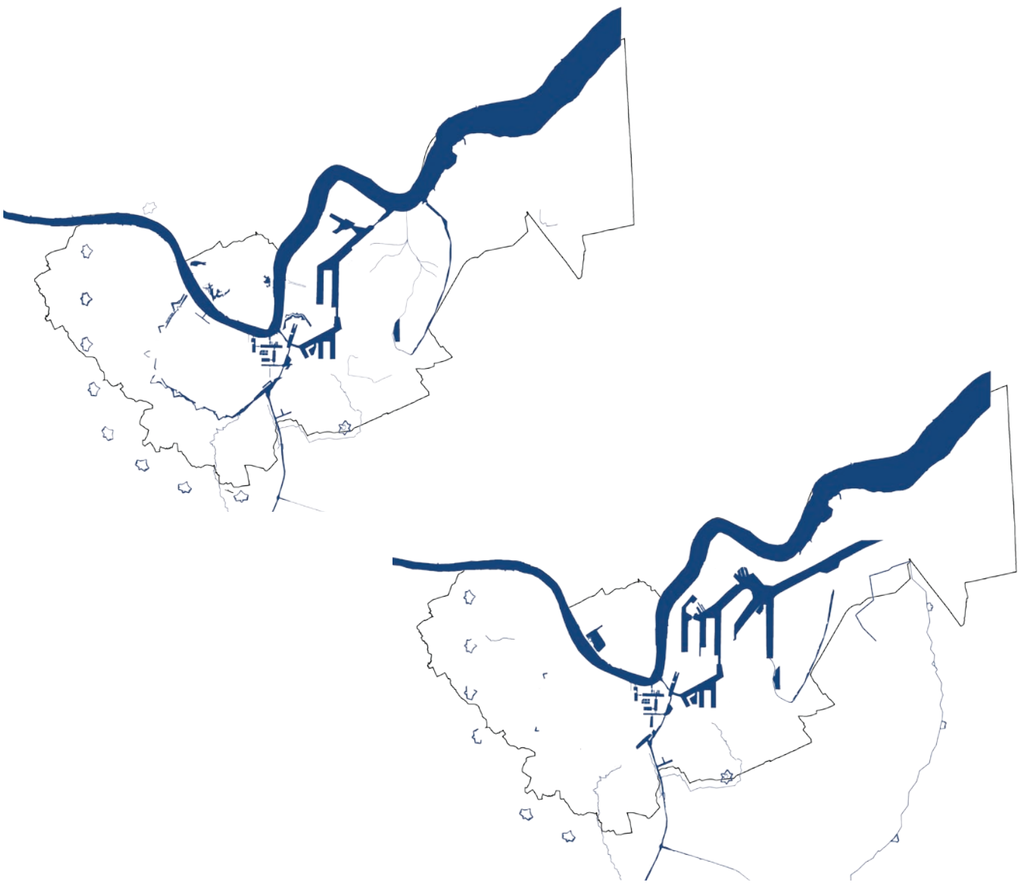
Kaart 9a | Evolutie van het water 1880, 1940

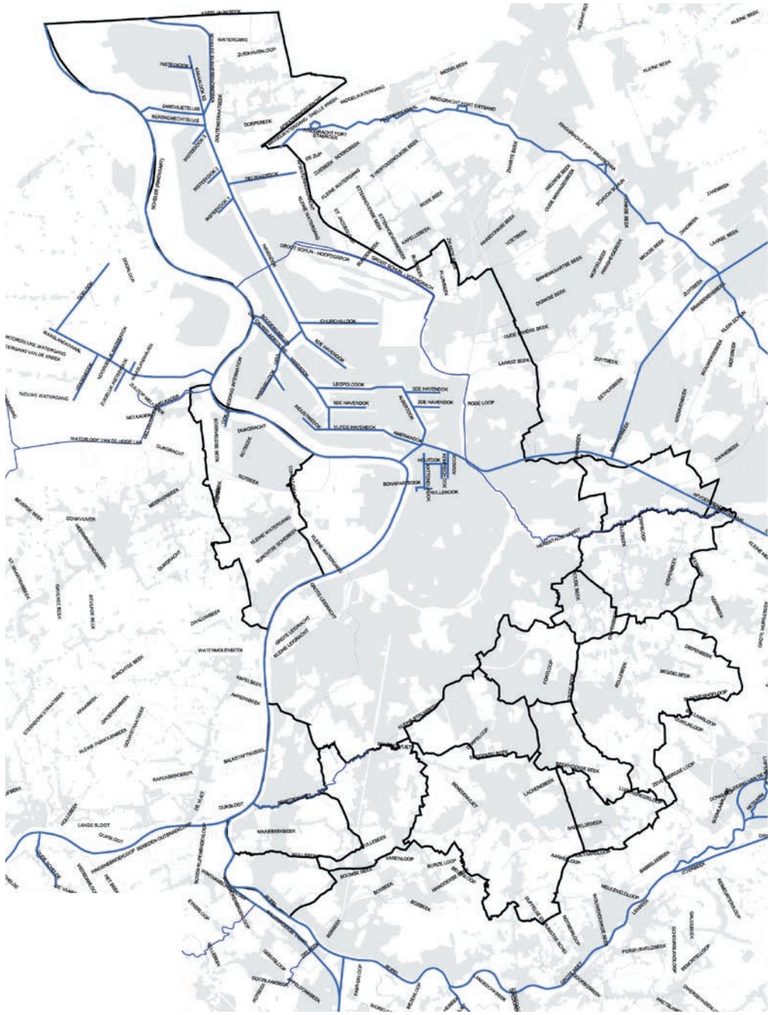
Bron: militair + geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005



Kaart 9b | Evolutie van het water 1960, 1970

Bron: militair + geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005





N

0 4000

Kaart 10 | Het watersysteem

Bron: Arcadis, afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, 15 april 2005

Zowel langsheen het Schijn (Rivierenhof, BPA in opmaak, en stroomopwaarts het stedelijk gebied), de Grote en de Kleine Struisbeek (bedrijvenzone, Atlas Copco, ...) en de Hollebeek (woonzone, maar BPA in opmaak) bestaan er risico's dat de intacte delen van de beekvalleien bebouwd worden.

Op de linkeroever is de natuurlijke structuur van het watersysteem ook sterk gemanipuleerd. De natuurlijke kreken van het Burchtse Weel en het Galgenweel werden getransformeerd tot artificiële meren, vanwege de verhoging (inpoldering) van de omgeving.

Een langetermijnvisie op het Schelde-estuarium.

In 2001 werd een lange termijnontwikkelingsvisie (LTV) ontwikkeld voor het Schelde–estuarium door de Nederlandse en Vlaamse overheid. Deze studie volgt uit het Memorandum van maart 2005 tussen Nederland en Vlaanderen betreffende de verdieping van de vaargeul van de Schelde om schepen met een aanzienlijke diepgang (d.d.11/03/2005 vastgesteld op een vaardiepte van 13,10 m) onafhankelijk van het getij toegang te verlenen tot de haven van Antwerpen. Vandaag kunnen de grootste schepen de haven van Antwerpen slechts bereiken gedurende het hoogtij. De conventie omvatte ook een natuurcompensatieplan. De langetermijnvisie is gebaseerd op drie prioriteiten:

- Veiligheid (tegen overstromingen).
- Toegankelijkheid (van de zeehavens).
- Natuurlijkheid (van het fysische en ecologische systeem).

Een belangrijke en bepalende factor ten aanzien van deze drie functies is de morfologie van de Schelde, die centraal staat in de studie. Andere functies zoals recreatie, visserij en landbouw zijn niet inbegrepen in de studie. De gevolgen van de mogelijke ingrepen op deze activiteiten werden wel opgenomen. Er worden vier gebieden onderscheiden: het estuarium (Nederland), de WesterSchelde (Nederland), de Beneden ZeeSchelde met de haven van Antwerpen (op Antwerps grondgebied), de BovenSchelde (tot Gent).

De belangrijkste objectieven van de lange termijnvisie zijn:

- Conservering van de fysische kenmerken van het estuariumsysteem als startpunt voor beleid en onderhoud.
- Maximale veiligheid als een belangrijke voorwaarde voor het bestaan van beide landen.
- Optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens ter versterking van de welvaart.
- Een gezond en dynamisch estuarium ecosysteem.
- Een politieke, beleidsmatige en operationele samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen.

Binnen het kader van de langetermijnvisie (tot 2050) werd een korte termijn ontwikkelingsschets gemaakt tot 2010 (ProSes). Het geactualiseerde Sigmaplan wordt geïntegreerd in deze langetermijnvisie.

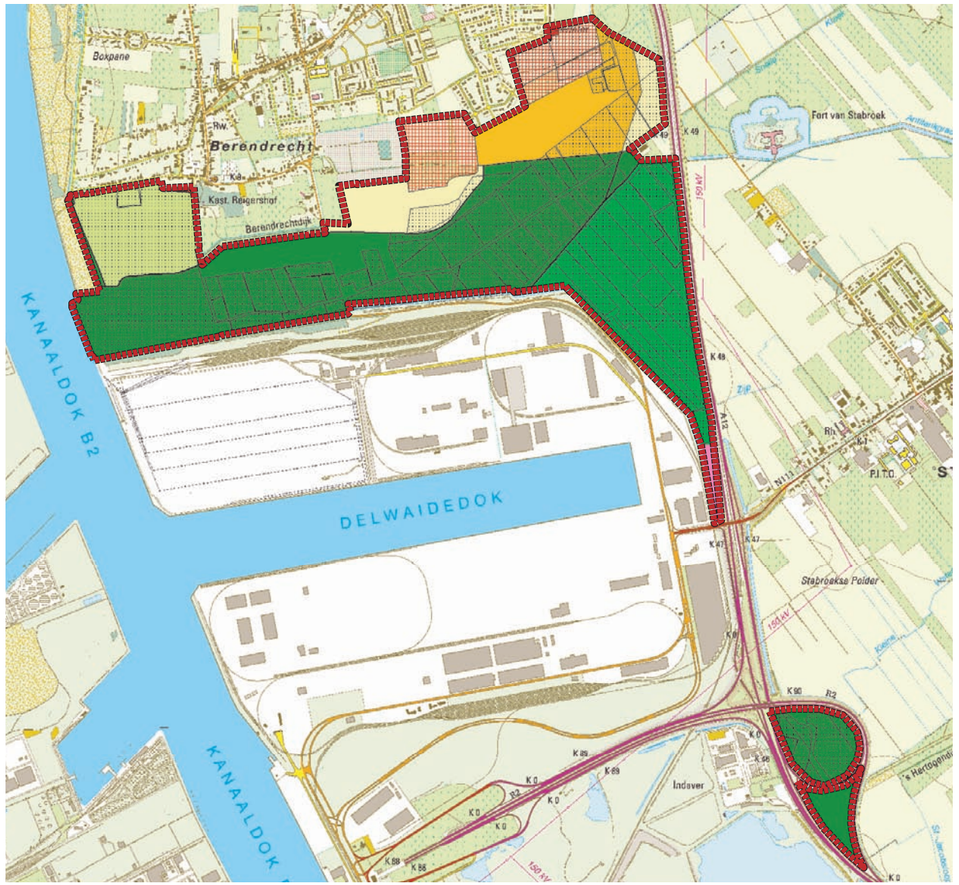
Als laatste evoluties, kaderend binnen dit plan, getuigen de voorstellen om ter hoogte van het Burchtse weel en Noordzijde Sint-Anna op Linkeroever opnieuw slikken- en schorrengebied in te richten.

Watergevoeligheid

Antwerpen heeft een sterke relatie met het water maar heeft ook veel problemen ten gevolge van de overvloedige aanwezigheid van dit element. Ze kunnen als volgt worden samengevat:

1. Problemen gerelateerd aan het Schelde–estuarium (getijden, overstromingsgebieden en toegankelijkheid van de haven), een probleem dat Vlaanderen en Nederland delen.

2. Overstromingsproblemen, gerelateerd aan veranderingen in de topografie, in de doorlaatbaarheid van de grond en aan de tracés van rivieren en beken ten gevolge van de noordelijke uitbreidingen van de haven (het verleggen van de Schijn, het verbreken van de relatie tussen de Schelde en waterlopen in de noordelijke dorpen), inpolderingen en verstedelijking.



N

0 300

perimeter
landbouwpercelen
woongebied
woonuitbreidingsgebied
reservegebied voor sliblagunering
bufferzone
gebieden voor dagcreatie
landbouwgebied
industriegebied
parkgebied

Kaart 11 | Natuurontwikkeling in het combinatievoorstel SPRSO in Berendrecht - Zandvliet

Bron: Provincie Antwerpen, Ontwerp strategisch plan haven van Antwerpen (rechterscheldeoever), juni 2004

3. Problemen die verband houden met een gemengd rioolsysteem waarbij regenwater niet gescheiden wordt van het afvalwater.

Voorbeeld 1: overstromingsgebieden in Merksem
Het waterprobleem in Merksem wordt veroorzaakt door de overstromingsproblematiek van de Schijn. De 'Grote Schijn' stroomt ondergronds, parallel met de collector van de Ring, die rioolwater vervoert naar de RWZI (rioolwaterzuiveringsinstallatie) van Merksem. Bij hevige neerslag kan deze collector getroffen worden door 'overstort' (water stroomt door een poort naar een ander bekken of rioolsysteem, in dit geval de ondergrondse pijpleiding van de Schijn). Wanneer op hetzelfde moment het waterpeil van de Schijn gestegen is tot op een bepaald punt, worden de terugslagkleppen geblokkeerd en kan het rioolwater niet meer verwijderd worden.

Voorbeeld 2: de hellingsproblemen van de Schijn
De helling van de Schijn is te vlak (hoogteverschil is minder dan 1 m over een totale lengte van 15 km). Er werden pompinstallaties aan de RWZI toegevoegd. Bij hevige neerslag pompen zij het water in het Albertkanaal. Ook aan de Schijnpoort werd een nieuw pompsysteem gebouwd, dat het water in het Lobroekdok pompt. Voorts werden de buizen van de Schijn gereinigd (2001-2003). In Merksem (Maantjesdijk) werd een wachtbekken gerealiseerd (7000 m3). Een tweede bekken is gepland aan de 'Ganzemate' (2000 m3).

Voorbeeld 3: overstromingsgebieden in Ekeren en Brasschaat
De overstromingen te Ekeren en Brasschaat worden waarschijnlijk veroorzaakt door de overstroming van de Donkse beek/Fortuinbeek, de Oudelandse beek en de Laarse beek. Deze drie beken hebben samen een nogal hoog afvoerpeil en vloeien samen op min of meer dezelfde plaats in de Schijnoverwelving. Op dit moment stroomt de Laarse beek via een overstort door het rioolsysteem in de Oudelandse beek. De overstromingen worden daar veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de beken zelf of door de opstuw van het water van de Schijnoverwelving. Verschillende problemen hebben zeer lokale oorzaken (te smalle doorsneden van het buizensysteem, etc).

Voorbeeld 4: overstromingsgebieden in Berendrecht en Zandvliet
De gebieden gekenmerkt als 'viswater' (Berendrecht, Zandvliet) zijn gelegen in een lager gebied. In dat gebied kampten enkele huizen met wateroverlast in 1998 en 2002. Een aanzienlijke natuuruitbreiding wordt recent gepland in het kader van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever (zie Havenstad en Ecostad).

Kentering in het beleid

In het verleden hebben deze problemen geleid tot het opmaken van belangrijke studies, projecten en infrastructuurwerken. Meestal waren deze geïnspireerd door een technische logica, kwantitatieve berekeningen en voorspellingen. Men probeerde elk probleem op te lossen via ingrijpende technische infrastructuren die vaak niet in overeenstemming waren met de behoeften van de natuur. Vandaag is het duidelijk dat de grenzen van deze aanpak bereikt zijn. Op het grondgebied van de stad wordt, ondersteund door de diensten waterbeleid van provincie en Vlaams gewest, geïnvesteerd in een nieuw pakket van studies en projecten.

In het kader van het decreet op het integraal waterbeheer is het systeem van de watertoets in het leven geroepen. Systematisch wordt nagegaan welke gebieden watergevoelig zijn, de zogenaamde 'risicozones', op basis van de ROG's (recent overstroomde gebieden) en MOG's (mogelijks overstroombare gebieden). Binnen de risicozones worden een set van maatregelen uitgewerkt om de gebieden al dan niet onder voorwaarden te ontwikkelen.
De provincie Antwerpen heeft op het grondgebied van de stad Antwerpen twee hydrologische studies uitgevoerd om deze maatregelen te plaatsen.

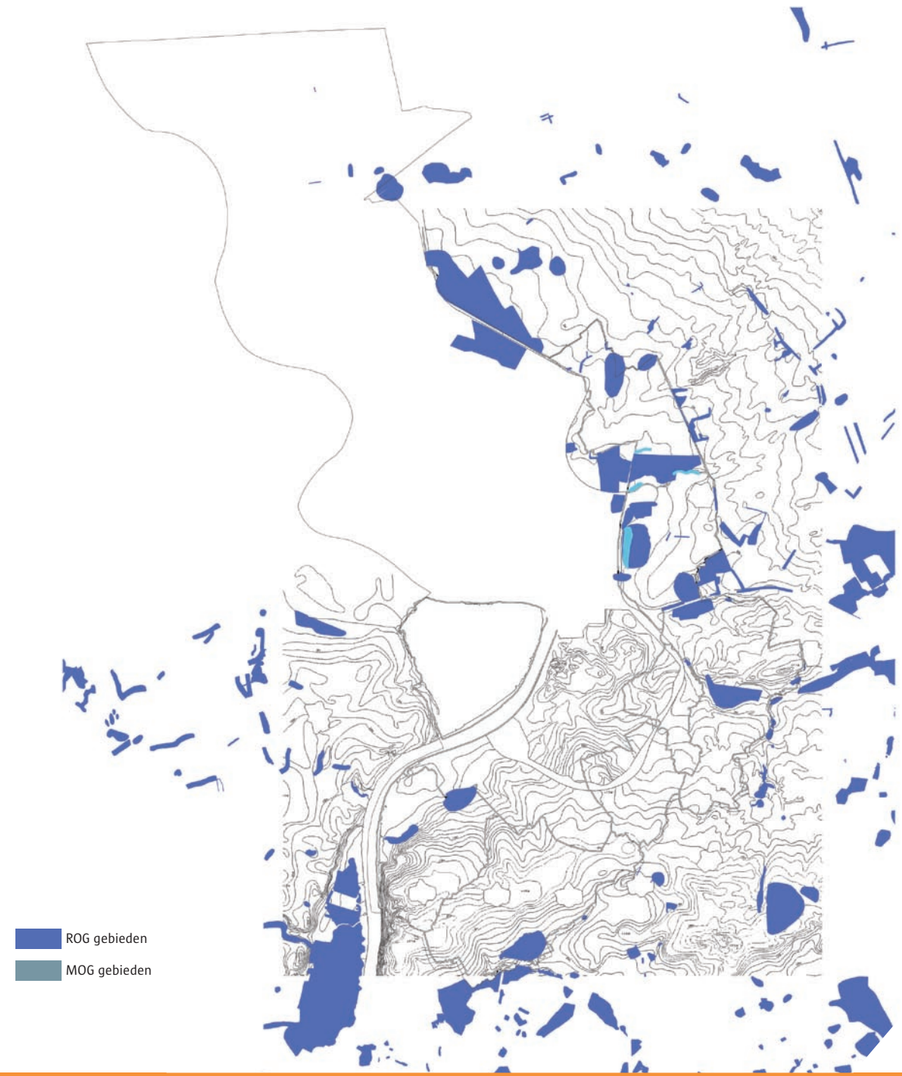
Een structuurplan kan het zich niet veroorloven al deze thema's in detail te behandelen. Maar omdat de gebruikte technieken niet zonder effect zijn en de verschillende opties, die worden voorgesteld om de problemen met het water op te lossen, ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor de ruimtelijke structuur van de stad, is dit structuurplan wel degelijk sterk in deze thema's geïnteresseerd. Wat volgt is een kort overzicht van actuele plannen zoals het Sigmaplan (het oorspronkelijke en de geactualiseerde versie) en het plan voor de Schijn.

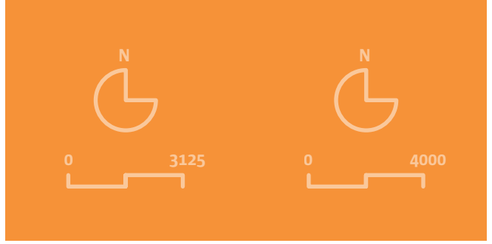
Het Sigmaplan

De studie van het Sigmaplan werd opgestart in 1976 als gevolg van de grote overstromingen in Antwerpen en in het bijzonder in Ruisbroek, een dorp ten zuiden van Antwerpen.

Het plan resulteerde in een combinatie van acties van drie belangrijke elementen om het overstromingsrisico te beperken tot 1% per eeuw.

Deze drie elementen zijn: de verhoging van de dijken, de realisatie van gecontroleerde overstromingsgebieden, de constructie van een stormvloedkering aan Oosterweel.



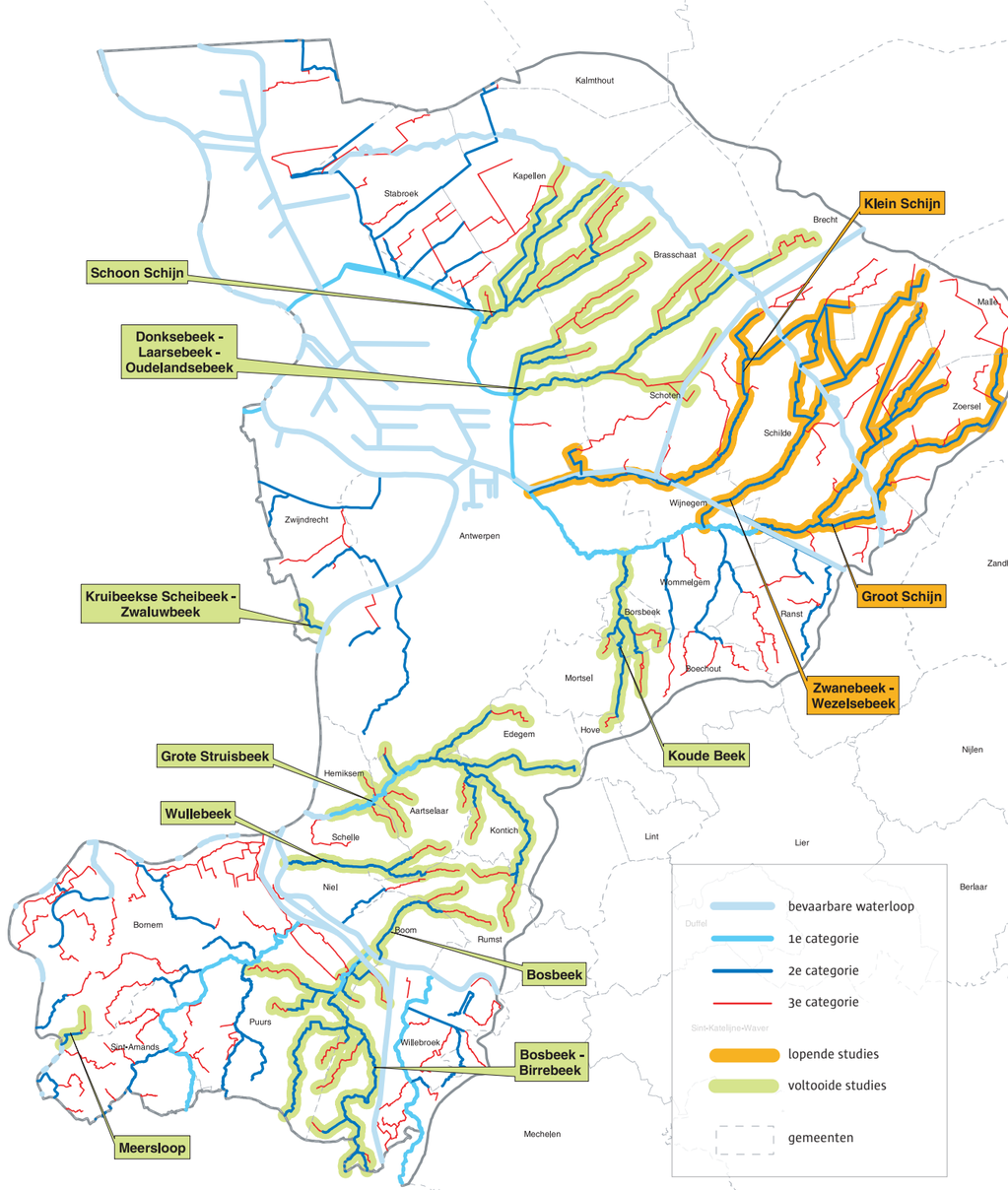


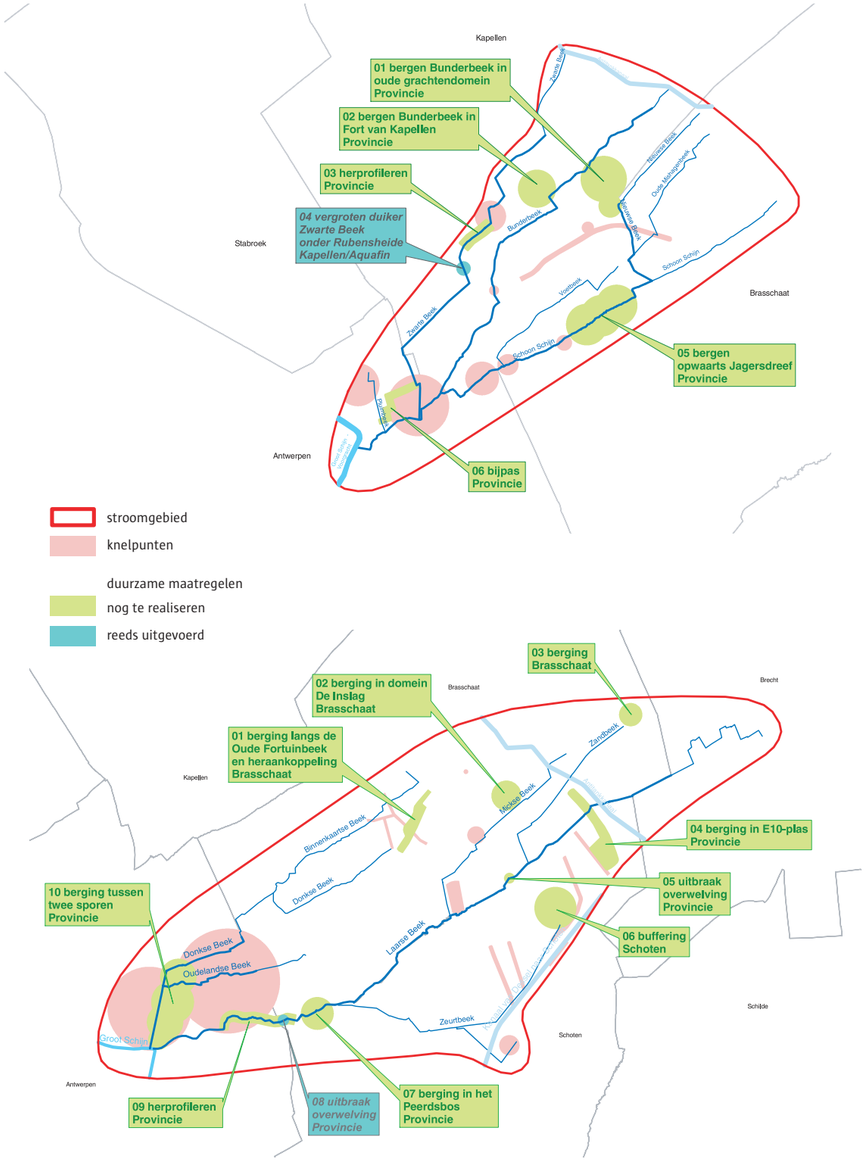
Kaart 12 | Overzicht MOG - ROG - gebieden

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-GIS), Aminal, Dienst water via OC Gis-Vlaanderen (2003)
Verwerking: RSA, 2005

Kaart 13 | District Beneden-Schelde: Duurzame maatregelen voor een geïntegreerd waterlopenbeheer.
Overzicht van de hydrologische en hydraulische studies.

Bron: Provincie Antwerpen, januari 2004





Kaart 14 | Stroomgebied Schoon Schijn: Duurzame maatregelen voor een geïntegreerd waterlopenbeheer.
Kaart 15 | Stroomgebied Donkse, Oudelandse en Laarse beek: Duurzame maatregelen voor een geïntegreerd waterlopenbeheer.

Bron: Provincie Antwerpen, januari 2004

De verhoging en versterking van de dijken werd grotendeels gerealiseerd conform de volgende niveaus:

- +11 m TAW vanaf de Nederlandse grens tot Oosterweel (inclusief de haven van Antwerpen).
- + 8.35 m vanaf Oosterweel tot Temse (inclusief de stad Antwerpen). De “Blauwe Steen” van de Kaaien ligt vandaag op 7 m TAW - de huidige waterkeringsmuur op 8.35 TAW.
- + 8.00 m vanaf Temse tot Schoonaarde (inclusief de zijrivieren van de Schelde).
- + 7.50 m vanaf Schoonaarde tot Gentbrugge (vanaf 1995 werd ook 8.00 m gebruikt voor deze sectie).

In feite zouden de dijken van de secties stroomopwaarts Oosterweel hoger moeten zijn dan hierboven vermeld. Maar de aanwezigheid van steden, dorpen en industrie beperkte deze actie. Als gevolg van deze reden werden gecontroleerde overstromingsgebieden en een stormvloedkering toegevoegd. In totaal werden 512 km dijken langs de Schelde en de zijrivieren versterkt.

Op dit moment zijn 12 van de 13 gecontroleerde overstromingsgebieden aangelegd (stroomopwaarts van Antwerpen). Het laatste is onder constructie (Kruibeke-Bazel). Samen omvatten ze een totale oppervlakte van 1.113 ha. Gecontroleerde overstromingsgebieden worden gerealiseerd door twee typen dijken: een lager gelegen overloopdijk aan de rivierzijde en een hoger gelegen ringdijk op de landzijde. Daar waar het natuurlijke reliëf voldoende hoog ligt, is het bouwen van een ringdijk overbodig. Afvoersluizen zijn geïntegreerd in de overloopdijken om het water terug vrij te laten in de rivier wanneer de rivier haar normale peil weer bereikt. Deze afvoersluizen functioneren dagelijks om de (meestal landbouw-gronden) poldergronden achter de overloopdijken te draineren. Binnen de overstromingszones is het mogelijk delen te reserveren om een ‘gecontroleerd gereduceerd getijdengebied’ (GGG) te realiseren. Een gereduceerd getijdengebied onttrekt een klein gedeelte van de natuurlijke getijdengolf aan de rivier.

Een derde, maar nooit gerealiseerde actie, is de constructie van een stormvloedkering aan Oosterweel. Vandaag is de actualisatie van het sigmaplan het onderwerp van een nieuw planningsproces. Ten gevolge van nieuwe inzichten inzake klimatologische veranderingen, die een stijging van het zeepeil kunnen veroorzaken, werden nieuwe berekeningen opgestart die resulteren in nieuwe veiligheidsnormen en een actualisatie van het Sigmaplan.

Een meer geïntegreerde benadering en analyse werd gemaakt. Er werd gestart vanuit een nieuwe inventaris met 180 gelokaliseerde ‘potentiële overstromingsgebieden’ (POG, in totaal 15.000 ha). Deze inventaris was de basis voor verdere diepgaande studie. Het aantal noodzakelijke overstromingsgebieden is uiteraard gerelateerd aan andere mogelijke acties, min of meer dezelfde als in het Sigmaplan van 1976 (verhoging van dijken, stormvloedkering, maar ook een nieuw element: de realisatie van een verbinding tussen de WesterSchelde en de OosterSchelde in Nederland, de zogenaamde OverSchelde).

Een volgende stap in het planproces was de ‘plan-MER’, dat de milieueffecten van het plan bestudeerde. De effecten werden nagegaan voor de verschillende disciplines: ‘mens’ (gezondheid en sociaal-economisch), bodem, water, fauna en flora, monumenten en landschappen, lucht en geluid. Ook een sociale kostenbaten analyse is in opmaak (wordt gefinaliseerd einde van dit jaar). Na deze studies kunnen de locaties aangeduid worden als ‘projectzones’. In deze gebieden zullen ontwerpstudies worden uitgevoerd.

Inmiddels is het geactualiseerde Sigmaplan goedgekeurd (22 juli 2005) door de Vlaamse Regering. Op Antwerps grondgebied zijn de gevolgen in de eerste plaats een verhoging van de waterkeringen langs de Kaaien en de inplanting van twee overstromingsgebieden op Linkeroever. De waterkering van de Kaaien dient hierbij op 9.25m TAW gebracht te worden. Dit is 0.90 m hoger.

De problemen van de Schijn: vier mogelijkheden en oplossingen

Samen met de problemen gerelateerd aan de Schelde, heeft de problematiek van de Schijn de zwaarste gevolgen voor het Antwerps grondgebied.

Een recente studie van de Schijn (Beneden Schijn – Document DB 04.05 Ontwerp doelstellingennota april 2004; DB 04.06 februari 2004) omvat een inventaris van de waterproblematiek gerelateerd aan de vallei van de Benedenschijn en het noord oostelijke grondgebied van Antwerpen en omliggende gemeenten. Daarnaast worden er een aantal concrete voorstellen geformuleerd. De ruimtelijke consequenties van de meest relevante ingrepen worden onderstaand weergegeven.

(1) een nieuwe Scheldeverbinding doorheen de stad Antwerpen

Een mogelijke verbinding vanaf de Schijn tot aan de Schelde is een belangrijke voorwaarde om de verschillende waterplannen met zorg uit te werken. De verbinding zou voornamelijk moeten bestaan uit een open waterloop. Het ondergrondse buizensysteem (Schijnoverwelving), vertrekkend vanaf het Sportpaleis over een afstand van 8 km, zou dan gevrijwaard worden. Een studie over de uitvoerbaarheid van deze verbinding met verschillende tracés is reeds opgemaakt door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Water. Naast de toegevoegde waarde ten aanzien van de waterkwantiteit en ecologische ontwikkeling, heeft een hernieuwde opening van de Schijn een sociale meerwaarde. Maar deze ingreep is moeilijk te realiseren en te onderhouden.

(2) buffermogelijkheden

De buffermogelijkheden te Muisbroek (Ekerse putten) en het gebied tussen de Ekerse putten en de spoorweg kunnen onderzocht worden. De mogelijkheid om water te bufferen tussen de goederenspoorlijn en spoorlijn 12 wordt onderzocht om een oplossing te bieden aan de wateroverlast ter hoogte van de Sint-Lukaswijk (water komende van Brasschaat). Hieraan gekoppeld kan de Laarse beek afgeleid worden naar de Oudelandse beek, in combinatie met een herprofilering van de Laarse beek tussen de Bredabaan en een tiental meter benedenstrooms van de Waghemansbrug (studie IMDC). Het verloop van de Laarse beek doorheen het gebied van de goederenspoorlijn en de spoorlijn 12, samen met het voorbehoud van het totale gebied als overstromingsgebied, is één scenario.

De mogelijkheid kan onderzocht worden om stroomafwaarts aan de Oude Landen (ten westen van de Ekerse Steenweg) een nieuwe open bedding te graven die zowel het debiet van de Laarse Beek, de Oudelandse Beek als de Donkse Beek kan opvangen. Dit gebied bevindt zich ten zuiden van Rozemaai.

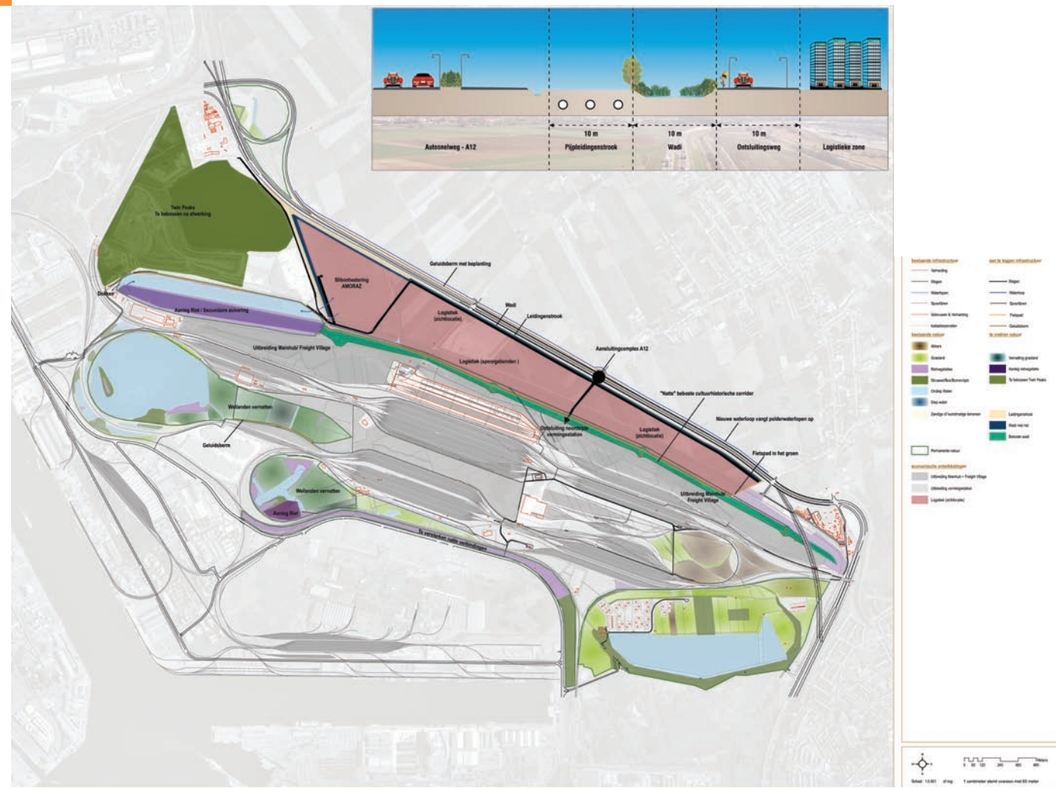
(3) afvoerkanaal A12

Problemen doen zich voor op sommige secties onder de Havenweg naar het afvoerkanaal: Sint-Jacobsloop, Rode Beek, Kapellebeek, de Zijp. Door de geringe afwatering en het gebrek aan onderhoud zijn deze secties dichtgeslibd. Door de verdere havenuitbreiding aan de zuidzijde van de A12 worden de secties (Verlegde Schijn: Hoofdgracht en Voorgracht) waarschijnlijk verwijderd. Het afvoerkanaal zal vervangen worden aan de noordzijde van de A12 (met een grotere 'winterbedding'). Ook de verschillende stromen en kleinere kanalen van de poldergronden zullen verbonden worden met het nieuwe afvoerkanaal. Er wordt voorgesteld dit afvoerkanaal te verbinden met twee nieuwe pompstations ter hoogte van het Churchilldok en het Delwaidedok.

(4) loskoppelen van het Antitankkanaal en de Schijn

Op dit moment stroomt het water van de Antitankgracht in de Verlegde Schijn. Natuurpunt vzw stelt voor het water onmiddellijk in de havendokken (Delwaidedok) te lozen. Op dit moment is het onduidelijk of dit benedenstrooms van de Antitankgracht meer resultaat zal opleveren. Onderzoek zal uitwijzen of het waterpeil voldoende hoog zal zijn.

De Schijnproblematiek en de doelstelling om de waterproblematiek in het noordoosten van Antwerpen op te lossen, is opgenomen in het stappenplan, uitgewerkt in het kader van het strategisch plan voor de haven. Wat de watergerelateerde projecten betreft, wordt volgende interventie als haalbaar ingeschat. Vandaag stroomt het water van de Schone Schijn van west naar oost en het water van de Hoofdgracht van zuid naar noord. De Hoofdgracht verzamelt al het hemelwater uit de zuidoostelijke en noordoostelijke regio van Antwerpen. Het verval van het water in de Hoofdgracht en Voorgracht (samen vormen ze de Verlegde



Kaart 16 | Inrichtingsplan logistiek platform ten zuiden van A12 met demping van het Schijn: nog verder te onderzoeken binnen SPRSO

Bron: Ontwerp strategisch plan haven van Antwerpen (rechterscheldeoever), juni 2004

Schijn) is te klein, waardoor een continu proces van dichtslibbing van de grachten plaatsvindt. Anderzijds claimt de haven grote delen van dit gebied om uit te breiden. Daarom zal de Verlegde Schijn worden opgevuld om deze ontwikkeling (logistiek park ten zuiden van de A12, in het kader van het Strategisch Plan van de Rechter Schelde Oever) mogelijk te maken.

Momenteel wordt het water door het pompstation Rode Weel rechtstreeks in de Schelde gepompt. Het combinatievoorstel omvat deze verwijdering en voorziet in de bouw van twee nieuwe pompstations: het eerste naast het Churchilldok (ten zuiden van de Ekerse putten), samen met een bufferbekken van beperkte omvang. Deze installatie zal het water afkomstig van het zuidoostelijk deel van de stad (Ekeren, Merksem met o.a. de Schijn en andere belangrijke beken zoals de Laarse beek en Donkse beek) en het water afkomstig van het Havengebied (omgeving emplacement Noord) opvangen. De Schone Schijn, nog grotendeels gelegen op haar historisch tracé, zal aangewend worden voor de afwatering naar het nieuwe pompstation.

Een tweede pompstation is gepland nabij Berendrecht en zal het water in het Delwaidedok pompen. Dit pompstation zal gekoppeld worden aan een nieuw afwateringskanaal aan de noordzijde van de A12. Dit kanaal zal het water, afkomstig van het noordoostelijke gebied van Antwerpen, opvangen. Een overloop van het Antitankkanaal kan hier eveneens aan gekoppeld worden. Een belangrijke randvoorwaarde voor de realisatie van deze interventies is de creatie van specifieke habitatten als noodzakelijke compensatiemaatregel voor zeldzame vogelsoorten in het kader van de Vogelrichtlijn. Het gebied ten oosten van de Oude Landen blijft belangrijk voor het creëren van een bufferbekken.

de ecostad



Park Den Brandt - Wilrijk
Beeld: Stad Antwerpen

2.2 DE ECOSTAD

2.2.1 Sleutelkwesties

Herdenken van natuur

In zijn etymologische betekenis verwijst ecologie naar de relaties die bestaan tussen diverse soorten, inclusief de mens, en hun habitat. De ecologische infrastructuur verzekert correcte relaties tussen de mens en zijn habitat. De verschuiving van het idee van 'natuur' naar 'ecologische infrastructuur' is kenmerkend voor het verstedelijkt gebied van Antwerpen en haar ruime omgeving. Het toont de verschuiving aan van het idee om natuur te beschouwen als iets authentieks, of als datgene wat buiten de grenzen van de stad valt en geapprecieerd wordt omwille van zijn esthetische kwaliteiten, naar het idee om natuur te zien als een belangrijk deel van onze hedendaagse welvaart, als een voorziening om ons dagelijkse leven te verbeteren.

De mogelijkheid om de rol, de functie en de aard van de ecologische infrastructuur te herstructureren, moet beschouwd worden als een sleutelkwestie. De sleutelkwestie stelt voor om de relaties tussen bebouwde en open ruimten en de verbondenheid tussen de natuurgebieden te ontdekken.

Herdenken van landbouw

De nederzettingen in de voorstad en tussenstad zijn sterk verspreid. Dit is een typische situatie voor de Vlaamse Ruit, die binnen Europa één van de sterkst gefragmenteerde en verstedelijkte ruimten is. De resterende open ruimten zijn vaak versnipperd.

Een vraag die zich hier stelt, net zoals voor natuur, is de relatie tussen de landbouw en de bebouwde ruimte. Niet alle kleine landbouwgebieden kunnen getransformeerd worden in stedelijke parken in de traditionele zin. Dit zou onzin zijn. En deze gebieden beschouwen als gebieden die wachten op bebouwing, is eveneens onzin. De agrarische landschappen, met hun specifieke kenmerken, kunnen in een culturele of landschappelijke betekenis de stedelijke ruimte binnendringen. Ze dragen bij tot de bouw van een belangrijke landschappelijke structuur en tot een aangenaam woongebied. De vraag rijst dan wat die stedelijke vorm van landbouw is en hoe die er moet uitzien.

Structureren van open ruimte

Het grondgebied van Antwerpen lijkt vandaag op een lappendeken waarin ecologische gebieden, kleine landbouwzones en braakliggende gronden naast elkaar zijn geschikt.

Dit betekent dat het vormgeven van de open en groene ruimten, als een stedelijke basisstructuur, geen eenvoudige opgave is. Meerwaarde kan gevonden worden door ook de impact ervan op de luchtkwaliteit te onderzoeken, een niet onbelangrijk aandachtspunt voor de leefkwaliteit van vele mensen die in de stad wonen.

2.2.2 Lezing van de open ruimte

Antwerpen kan gelezen worden als een Ecostad. Aan de basis hiervan liggen een aantal strikt ecologische elementen, zoals natuurgebieden, slikken en schorren, vogelrichtlijngebieden, etc. Toch omvat de Ecostad meer dan dat: Antwerpen kent een groot aantal parken en kasteeldomeinen en wordt gekenmerkt door haar typische fortengordel. Ook onderscheiden we verschillende vegetatietypes (BWK) en landschapstypes (Landschapsatlas).

Dé Ecostad is dan ook een lappendeken van verschillende groene elementen. Deze structuur kan verklaard worden vanuit het fysisch systeem.

Fysisch systeem: geomorfologische structuur

De verschillende landschappen worden gedeeltelijk bepaald door de geomorfologische structuur van de regio. Karakteristiek voor Antwerpen zijn volgende gebieden:

- De 'Cuesta van de kleien van de Kempen' bepaalt het noordelijk deel van het grootstedelijk gebied. Dit gebied kan getypeerd worden als een grootschalig en open landschap met intensieve en deels niet-grondgebonden landbouwactiviteiten. Ook grote aaneengesloten bos- en natuurgebieden zijn aanwezig. De bodem bestaat uit een relatief dunne zandlaag die de kleilaag bedekt.
- Het 'Glacis van Brasschaat' is een overgangszone tussen de Pleistocene zandige bodems in het noorden en de Scheldepolders. Het gebied wordt getypeerd door zandduinen en beboste gebieden.
- De 'Depressie van Schijn-Nete' is een complex van rivier- en beekvalleien en interfluvia.
- Het landschap van de 'Cuesta van het land van Boom' wordt gekenmerkt door een sterk verstoord landschap met recente en oudere kleiontginningen.
- De grote meanders van de Schelde en de Rupel zijn typisch voor de oostelijke uitlopers van de Vlaamse vallei. Het landschap wordt bepaald door de uitgebreide zones van oevervegetatie.

Grote landschappelijke eenheden

De studie van de Gentse universiteit Landschapszorg in Vlaanderen: onderzoek naar criteria en wenselijkheden voor een ruimtelijk beleid met betrekking tot cultuurhistorische en esthetische waarden van de landschappen in Vlaanderen, Vakgroep Geografie, gemaakt in 2005 door M. Antrop en S. Van Damme beschrijft de regionale verschillen van de Antwerpse cultuurlandschappen. Fysieke, natuurlijke en culturele factoren, zoals verschillende leefomgevingen, werden bestudeerd om de verschillende habitatten te klasseren.

Noordelijke wetlands
Kuifeend, Oude Landen, Bospolders, Ekers moeras

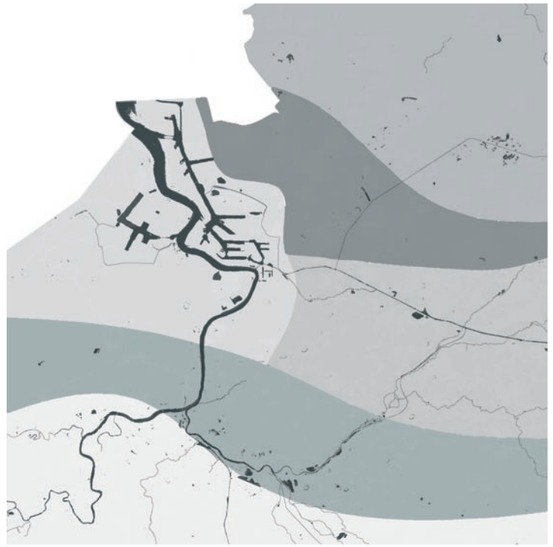
Samen met de Verlegde Schijn vormen deze gebieden een aaneenschakeling van natuur tussen Ekeren en de Schelde. Soms zijn het maar smalle stroken open water met rietzomen, maar alles samen gaat het toch om enkele honderden hectare natuur. Deze verzameling van natuurlijke elementen kan ontwikkeld worden als een aaneengesloten geheel. Dat is belangrijk om te voorkomen dat populaties worden geïsoleerd en stilaan verdwijnen.

In het Strategisch Plan Rechter Schelde Oever (SPRSO) worden een aantal van deze gebieden herschikt. Ten voordele van de uitbreiding van de mainhub van de haven zal ten zuiden van Berendrecht-Zandvliet een bijkomend waterrijk gebied worden ingericht.

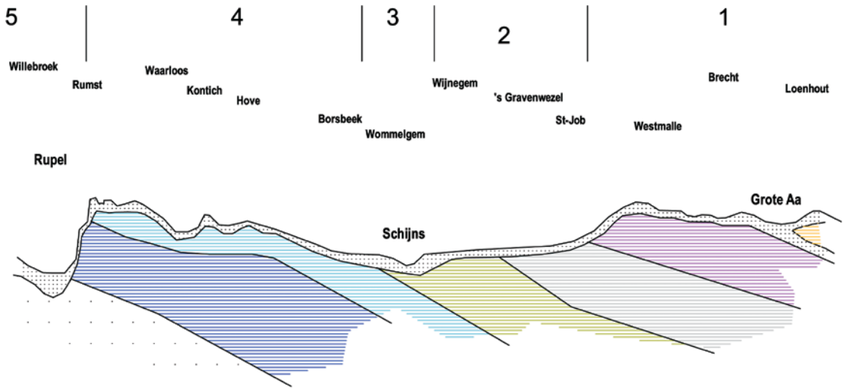
Ten Oosten van de Oude Landen zal de capaciteit van de twee bestaande spoorbundels uitgebreid worden. Langs Lijn 12 zal de bundel, die verdwijnt voor de realisatie van park Spoor Noord, geherlokaliseerd worden. Lijn 27A wordt ter hoogte van de Oude Landen uitgebreid als voorbereiding op de tweede spoorontsluiting van de haven.

Linkeroever
Blokkersdijk, Middenvijver, Galgenweel, Burchtse Weel, Het Rot, Sint-Annabos, Vlietbos.

Op Linkeroever zijn grote aaneengesloten oppervlakten open ruimte gespaard gebleven. Het betreft hier vrijwel allemaal opgespoten en opgehoogde gebieden. Doordat na de opspuitingen deze gebieden jarenlang onaangetast bleven, ontstonden hier en daar spontaan natuurgebieden. De zandvlakten, waters en duingebieden zijn kenmerkend voor dit stadsdeel en tegelijkertijd ook de troef. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van enkele grote plassen (Blokkersdijk, Middenvijver, Galgenweel, Burchtse weel). Deze plassen, die ontstonden door het ophogen van de omliggende gronden (zoals Middenvijver) en deels vanuit bestaande, doodlopende zij- en getijdearmen van de Schelde ('welen'), worden omringd door afwisselende landschappen van



glacis van Brasschaat
subcuesta van het land van Boom
cuesta van de kleien van de kempen
depressie van de schijns/nete
Scheldepolders
oostelijke uitloper van vlaamse vallei



Kaart 17 | Geomorfologische structuur

Bron: Provincie Antwerpen, Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen, 2001.
Verwerking: RSA, 2005

moerasbos (o.a. Blokkersdijk), open terreinen en pioniersvegetatie (o.a. Middenvijver, het Rot), beken die uitmonden in de Schelde (o.a. Laarbeek en Rotbeek), populierenbos (Sint-Annabos) en moeraszones (o.a. Vlietbos). Het beheer en de ontwikkeling van open water bepalen het landschap.

Overwogen wordt om binnen de herinrichting van Linkeroever - naar aanleiding van de Oosterweelverbinding - de Sigmadijk verder landinwaarts te plaatsen ter hoogte van Blokkersdijk en Sint-Annabos.

Noordelijke slikken en schorren van de Schelde
Groot Buitenschoor, Galgenschoor, Paardenschoor, potpolder Lillo, schorren tussen Kruisschans en Liefkenshoektunnel, schorren tussen Royersluis en Kruisschans (Fort Sint-Filip inbegrepen).

Deze brakwater slikken en schorren zijn buitendijks gelegen gebieden onder invloed van getijdenwerking en worden zowel door zout water vanuit de Noordzee als door zoet water vanuit de Schelde overspoeld. Het slikgedeelte staat tweemaal daags onder water. De hoger gelegen schorren lopen alleen onder bij storm en springtij. Deze gronden zijn relictzones van een oorspronkelijk erg uitgestrekt dynamisch systeem dat sterk gerelateerd was aan de Schelde. Deze 'noordelijke schorren en slikken van de Schelde' zijn erg belangrijk voor waadvogels en andere watervogels. De Schelde is een van de laatste rivieren waar zout water zover in het land doordringt: van Saefthinge tot Rupelmonde. Achter Saefthinge is het water eerder zout, voor Rupelmonde is het water zoet. Enkel tussen Rupelmonde en Saefthinge zijn brakwater schorren en slikken terug te vinden van een zeer hoge ecologische waarde. Zij vormen een belangrijke bescherming tegen overstromingen voor de stad.

Noordelijke bos- en heidegebieden
Kalmthoutse Heide, Klein en Groot Schietveld.

Vele eeuwen geleden waren de Kempen bezet met loofhoutbossen (eiken-berkenbossen op de drogere en eiken-haagbeukenbossen op de meer vruchtbare gronden). Grote delen van deze bossen werden in het verleden omgezet in een heidelandschap. Het heidelandschap is een half natuurlijke levensgemeenschap, een complex van vochtige en droge heide, landduinen, voedselarme vennen, graslanden en jonge naaldbossen.

Bebouwd perifeer landschap en Antitankkanaal
In het noordoosten van de Antwerpse grootstedelijke regio zijn uitgestrekte beboste gebieden gelegen. Grote delen van deze gebieden zijn aangeplante dennenbossen die later verkaveld zijn als residentiële woonparken. Het ecologische belang is sterk afhankelijk van de dichtheid van de bebouwing en de variëteit van de beplanting (door een ecologisch bosbeheer waarbij het naaldhout omgezet wordt naar loofhout, eik-berk/eik-haagbeuk, kan de ecologische waarde verbeterd worden). Niet bebouwde (loof)bosgebieden als het Peerdsbos in Brasschaat en het Wolvenbos in Kapellen hebben nu reeds een hoge ecologische waarde.

Samen met de woonparken kan de verzameling van deze gebieden ontwikkeld worden als een grootschalig en structurerend bosgebied op het niveau van de Antwerpse regio met een belangrijke ecologische waarde.

Het Antitankkanaal doorsnijdt dit residentiële gebied en verbindt de noordelijke bosgebieden met de polders in het Havengebied en de vallei van de Kleine Nete ten noordoosten van Lier. Het kanaal is een aaneengesloten strip van kleine en middelgrote natuurlijke elementen en verschillende habitatten. Plaatselijk (Antwerpen, Kapellen, Sint-Job-in-'t-Goor) is het kanaal verbonden met grotere (bos)gebieden (Mastenbos, Wolvenbos). Deze verbindende rol kan versterkt en ontwikkeld worden door meer natuurgebieden te linken aan het kanaal.

Alluvium van Schelde en Rupel
Tot de alluviale vlakte behoren de Scheldevallei, de vallei van de Rupel, de beekvalleien (Vliet, Koningsbeek, Barbierbeek, Kruibeekse beek, ...), de ingesloten komvormige laagten (Het Moer, Breeven, Mansbroek, Mieghembeemden, ...), kleiputten en de schorren langs de Scheldebochten. In tegenstelling tot het open polderlandschap stroomafwaarts van Antwerpen is het valleigebied van de Schelde stroomopwaarts een halfopen tot

zelfs gesloten en sterk gediversifieerd landschap. Het volledige gebied bezit zeer uitgestrekte aaneengesloten natuurgebieden. Ze herbergen levensgemeenschappen van open water, broekbossen en natte gras- en hooilandcomplexen. Grote delen van de alluviale gronden worden gebruikt voor populierenteelt.

In de Rupelvallei bevatten oude kleigroeven (o.a. Schorre te Boom) en veengebieden (o.a. Blaasveld Broek) een grote verscheidenheid aan levensgemeenschappen. De Hobokense polder nabij het stadscentrum van Antwerpen is een gevarieerd geheel van grasland, struwelen, bossen en vijvers.

Bijna één derde van de zoetwaterschorren langs de Schelde zijn in Bornem gelegen. De zoetwatertijdegebieden van de Schelde zijn biologisch zeer waardevol omwille van de zeldzaamheid en de uniciteit van deze biotoop. De potpolder van Kruibeke-Basel-Rupelmonde wordt omgevormd tot een gecontroleerd overstromingsgebied. Het in- en uittrekkend water zal kreken en platen doen ontstaan met een rijke planten- en dierenwereld. Op de hoger gelegen plekken kan zich een open begraasd natuurlandschap ontwikkelen. Rond de Rupelmondse Kreek ten slotte, zal een kleinschalige afwisseling ontstaan van grazige hoogten en door kwelwater gevoede laagten met broekbossen langs de rand van de Wase cuesta. De Barbierbeek kan op termijn vrij de Schelde in vloeien.

De Schijnvallei
Rivierenhof, Zevenbergen, Veer, Pont, Beemdkant, Runcvoort

De Schijnvallei is een aaneenschakeling van kleinschalige landschappen. Deze gebieden bestaan o.a. uit moerasbosjes die ‘s winters en in het voorjaar overstromen, hooilanden, bomenrijen, oud loofbos, poelen, hakhoutbos, natte ruigtes, … De gebieden worden doorsneden door een stelsel van grachten die over een goede waterkwaliteit beschikken.

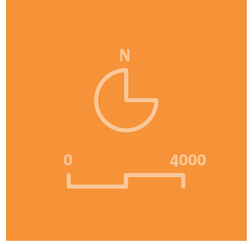
De relatie tussen de Grote Schijn en haar vallei is op vele plaatsen nog intact; het traject is zeer waardevol en uniek binnen het Schijnbekken en het gehele Beneden-Scheldebekken. Van aan het Albertkanaal te Schilde tot aan het Sterckxhof te Deurne heeft de beek een sterk meanderend verloop.

Historische landschapselementen: Fortengordel, kasteeldomeinen en parken

Fortengordel
De Provincie Antwerpen, in samenwerking met de betreffende gemeenten, heeft een visie ontwikkeld op de fortengordel: ‘Herover de forten’. Per fort zijn een visie en concepten ontwikkeld. Van deze gordel zijn vier forten binnen de gemeentegrens gelegen. Ten eerste fort 8 in Hoboken, het outfort, waar ruimte is voor buitensport. In Wilrijk zijn twee forten gelegen: het natuurfort (fort 7) en het campusfort (fort 6). In het natuurfort ligt de nadruk op natuurontwikkeling en de ontwikkeling van een ecologisch netwerk met de groene vinger en de groene ruimten in de omgeving. De wielerpiste, die gepland wordt in het recreatiegebied ten zuiden van het fort, staat deze ontwikkeling niet in de weg. In het campusfort is de UA gelegen en wordt ruimte gelaten voor studentenvoorzieningen. Een laatste fort is het fort van Merksem, of het kinderrecreatiefort, waar kindervoorzieningen allerhande een plaats kunnen krijgen.

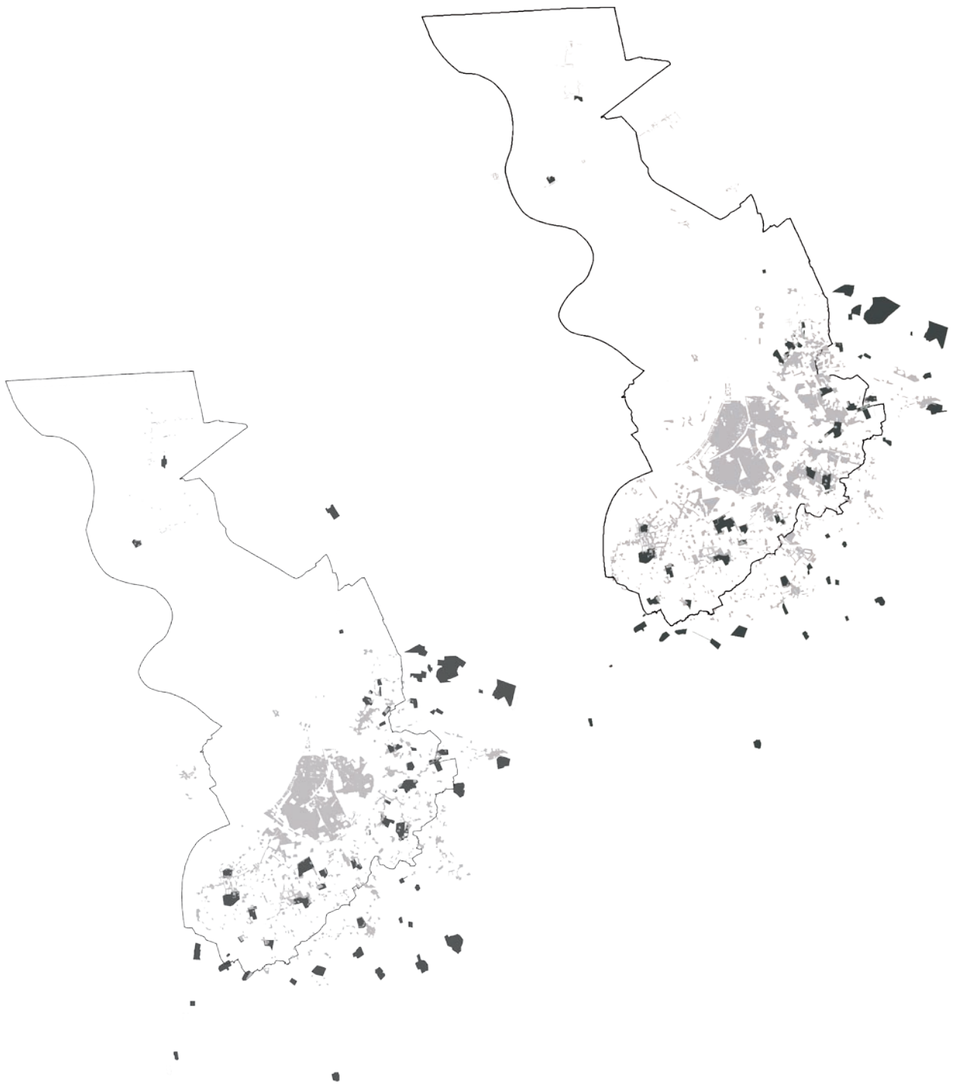
Parken en kasteeldomeinen
Het grondgebied van Vlaanderen is sinds eeuwen bezaaid met parken en kasteeldomeinen. Zoals in andere Europese regio’s is deze spreiding een oud fenomeen. Een duidelijke scheiding tussen stad en platteland was waarschijnlijk nooit aanwezig in dit deel van Vlaanderen, vermits een gecombineerd gebruik van stad en platteland gebruikelijk was. Kasteeldomeinen en parken droegen op een fundamentele wijze bij tot de opbouw van het landschap in de regio, zoals aangetoond door diverse Vlaamse landschapsschilders.

Hoewel ze vandaag meer verstrooid en gereduceerd voorkomen, blijven parken en kastelen nog steeds belangrijke elementen in de structuur van de open ruimten en een aanzienlijke bron van heterogeniteit. De grootste parken binnen de stad zijn het stadspark, het Rivierenhof, Middelheimpark, het Nachtegalenpark, Koning Albertpark, Boekenbergpark, Te Boelaerpark, Klaverblad,





Kaart 18 | Grote landschappelijke eenheden
Bron: Vectoriele versie van de Traditionele Landschappen, MVG-LIN-AROHM-Monumenten en Landschappen (GIS Vlaanderen)





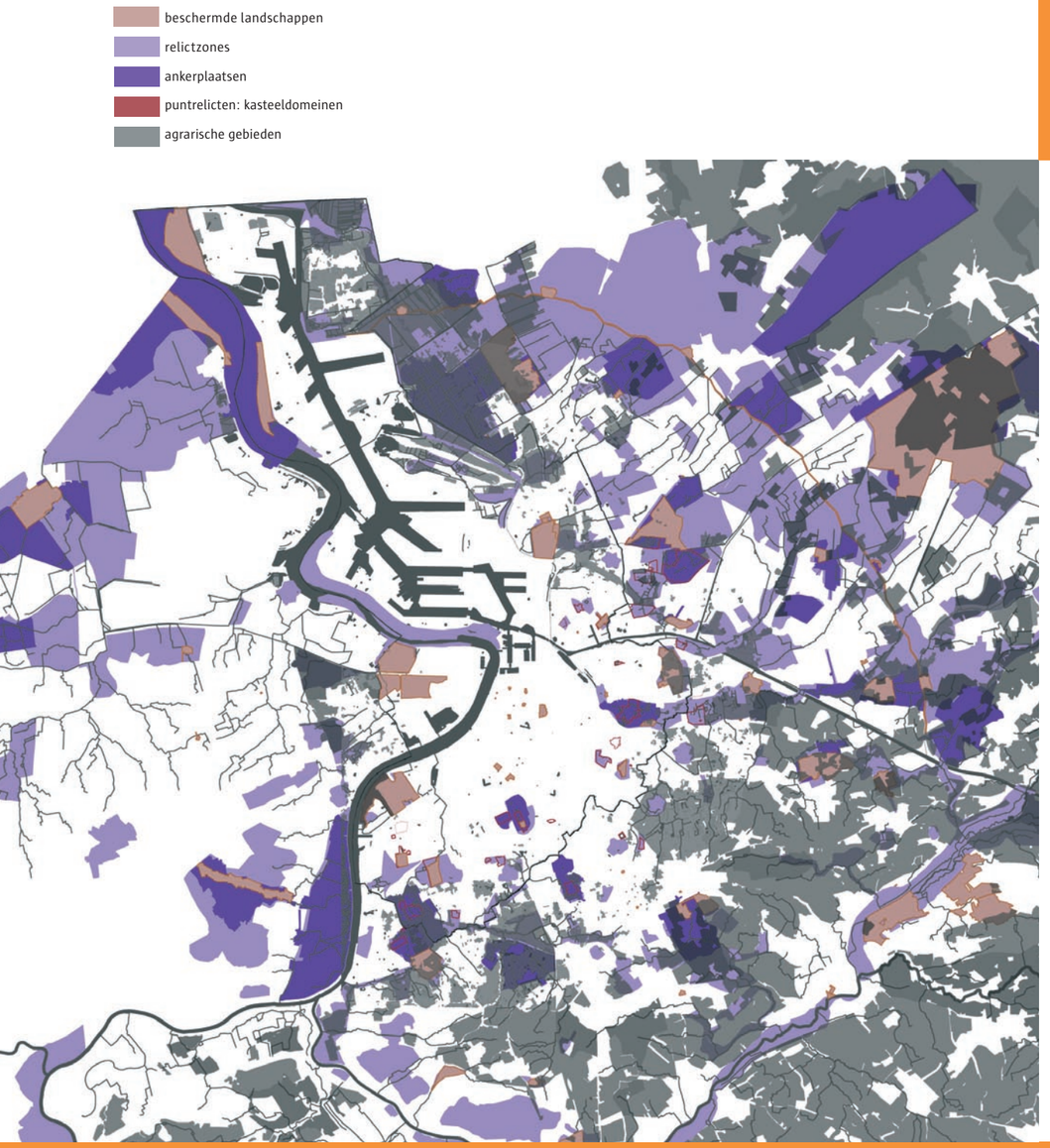
Kaart 19a | Parken en kasteeldomeinen: historische evolutie 1880, 1940

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005

Kaart 19b | Parken en kasteeldomeinen: historische evolutie 1960, 1970

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005





Kaart 20 | Historische landschapselementen

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-GIS); Arcadis, gewestplan, 2002; Landschapsatlas
Verwerking: RSA, 2005

het Noordkasteel, de parkjes met hun historische kasteeltjes te Hoboken.

Groen lappendeken ten zuiden van Antwerpen
Nachtegalenpark, Klaverblad, Schoonselhof, ...

De belangrijkste ecologische waarden ten zuiden van Antwerpen worden gevormd door het Nachtegalencomplex, de begraafplaats Schoonselhof, de forten 7 en 8, Klaverblad, de valleien van de Kleine Struisbeek, Grote Struisbeek-Edegemse Beek, Hollebeek en een verzameling van kleine parken (o.a. Valaarpark, Hof ter Beke, Gravenhof, Sorghvliet, Meerlenhof). Al deze elementen zijn overwegend gesitueerd in een kleinschalig landbouwlandschap. Dit landschap moet versterkt worden en behouden blijven door de ontwikkeling van een groot aantal kleine landschapselementen als bosjes, bomenrijen, poelen, struweel en hagen.

Ecologisch groen

De belangrijkste natuurreservaten zijn de Ruige Heide, het Groot Buitenschoor en het Galgenschoor, Blokkersdijk, de Hobokense Polder, de Wolvenberg, Fort VII, de Oude Landen, de Bospolder, de Kuifeend en Grote Kreek.

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) selecteerde de Vlaamse overheid de Grote Eenheden Natuur (GEN) en de Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). Samen vormen zij het Vlaams Ecologische Netwerk (VEN). In een tweede fase zal de overheid het Integraal Verwevings- en Ondersteunende Netwerk (IVON) aanduiden. Het netwerk omvat gebieden met gemengd landgebruik en een belangrijke ecologische waarde. De laatste versie van VEN en IVON is te recent om hier te illustreren, maar vertoont weinig of geen verschil met de voorgaande versie. De VEN- en IVON-gebieden zijn de slikken en schorren langs de Schelde, de Kuifeend-Binnenmoeras en Grote Kreek, Ekers moeras, de Oude Landen en Bospolder, Blokkersdijk en Kleidaal.

Ter bescherming van de zogenaamde ‘wetlands’, natte gronden, zijn er op internationaal niveau Ramsargebieden aangeduid.

Gebieden met een dergelijk statuut genieten een specifieke bescherming. Het Groot Buitenschoor en Galgenschoor genieten bescherming als Ramsargebied.

Gelijkaardig, maar dan geselecteerd vanuit Europa, zijn de habitatrichtlijngebieden en de vogelrichtlijngebieden, ter bescherming van respectievelijk bijzondere habitatten en vogels (zie ook kaartenbundel). Dit zijn de habitatrichtlijngebieden: het Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent, de historische fortengordel van Antwerpen als vleermuizenhabitat en de bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen. De schorren en polders van de Beneden-Schelde, de Kuifeend en Blokkersdijk, en de Durme en de Middenloop van de Schelde zijn geselecteerd als vogelrichtlijngebieden.

Naast deze gebieden zijn nog talrijke gebieden op het gewestplan beschermd als natuur, groen- of parkgebied (o.a. Linkeroever: Middenvijver muv. het WUG, en het Rot). Anderen hebben niet deze bescherming en zijn toch biologisch waardevol volgens de Biologische Waarderingskaart.

De cultuurlandschappen

De verdeling van een aantal agrarische gebieden hangt nauw samen met de basisstructuur van het landschap, zoals het fysisch systeem en de hydrografie, en met historische aspecten. Het gaat slechts om een beperkt deel van het grondgebied van de stad.

We kunnen op twee verschillende manieren naar het landbouwlandschap kijken: als een actief professioneel landschap en als een stedelijk recreatief landschap.

Het actief professioneel landbouwlandschap
In mei 2004 waren er 37 landbouwbedrijven in Antwerpen. Ze namen in totaal 950,09 ha land in beslag. De meeste landbouwactiviteiten situeren zich in het noorden van de stad (Ekeren, Berendrecht en Zandvliet). Enkele zijn ook gelegen in het zuiden (Wilrijk). Het zijn in feite uitlopers van de uitgestrektere landbouwgebieden in de buurgemeenten.

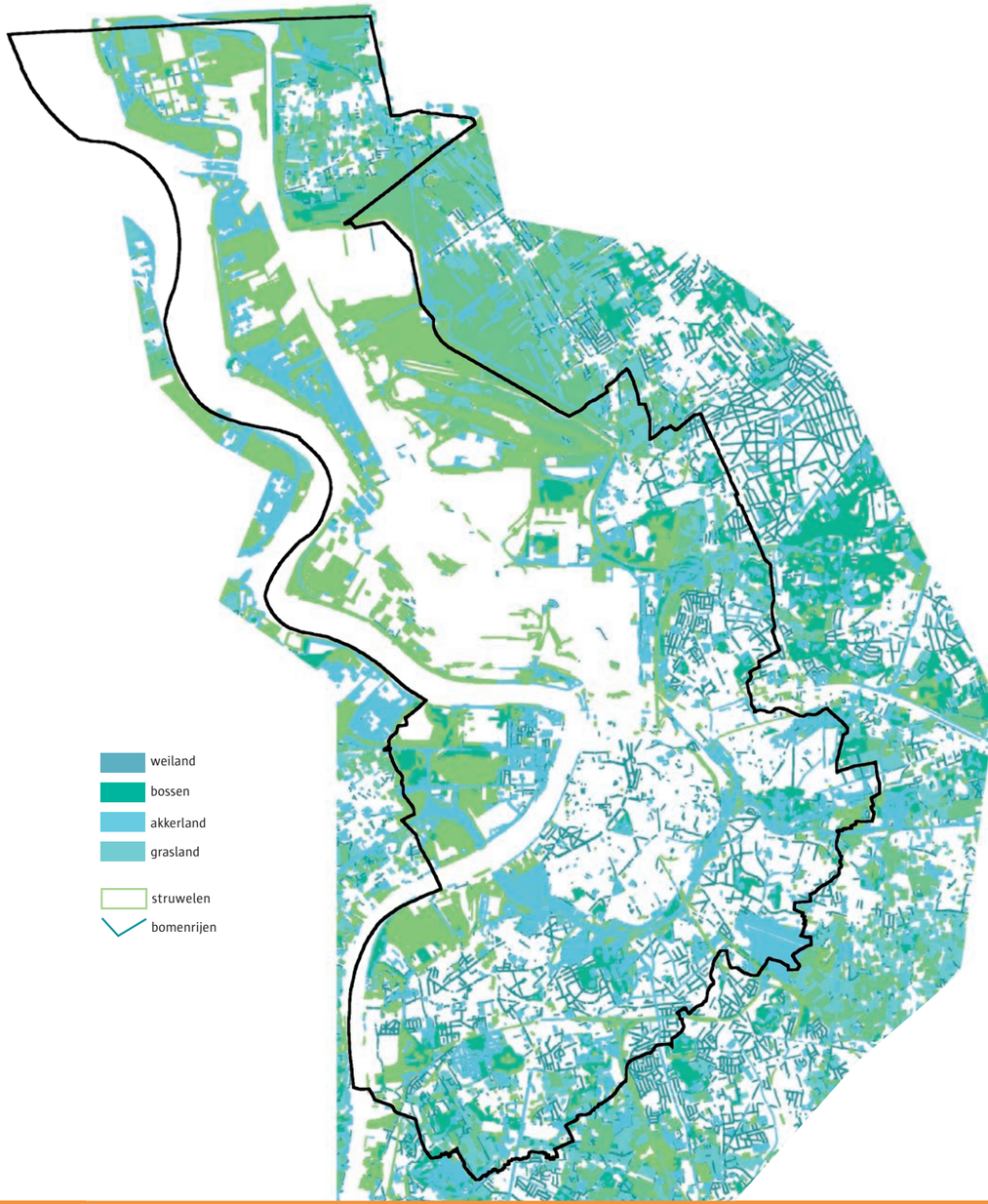


GEN-GENO - Habitatrichtlijngebied
Vogelrichtlijngebied
MOG-ROG
Landschappelijk waardevolle zones
Ankerplaatsen
Hypothese van IVON
Hoge biologische waarde
Biologisch waardevol

N
0 6250

Kaart 21 | Biologisch en ecologisch waardevolle gebieden

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-CIS); Landschapsatlas, Aminal via OC Gis Vlaanderen
Verwerking: RSA, 2005

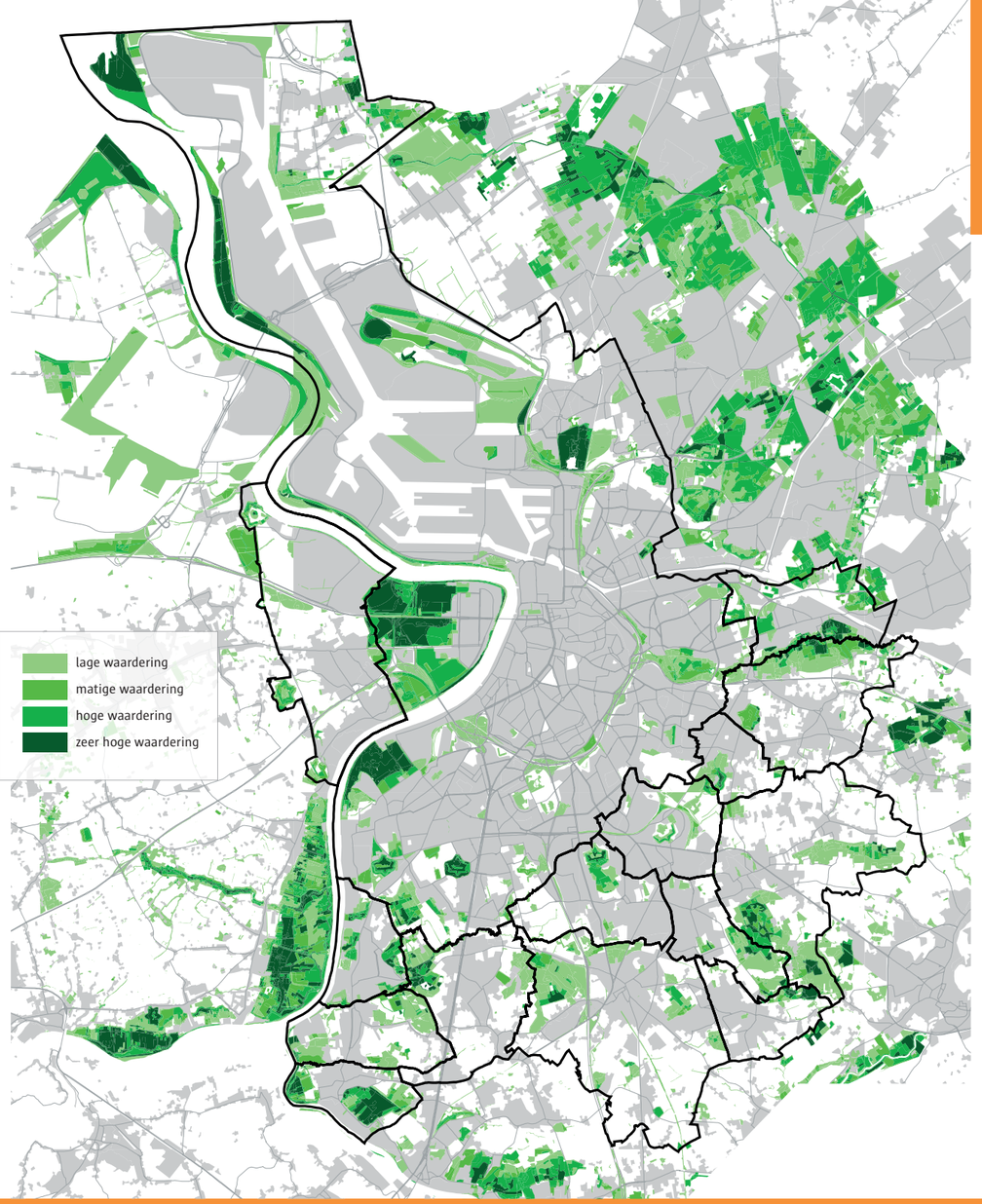


weiland
bossen
akkerland
grasland
struwelen
bomenrijen

N
0 2500

Kaart 22 | Vegetatie

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-CIS)
Verwerking: RSA, 2005



Kaart 23 | Waardering vanuit natuur

Bron: Arcadis, afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, 15 april 2005

Vooral in het noordelijk deel van Antwerpen wordt het agrarische cultuurlandschap meer en meer gekenmerkt door een verdere intensivering. Kleine landschapselementen zoals knotbomen en rietkragen verdwijnen en grasland wordt meer en meer vervangen door een monotone cultuur van maïsakkers. Daardoor verschraalt het landschap en verkleint de belevingswaarde ervan. In het zuidelijk deel van de stad is voor een deel het originele kleinschalig agrarisch landschap met houtkanten en bomenrijen intact gebleven, maar ook daar staat het onder druk.

Dankzij hun nabijheid tot de afzetmarkt van het stedelijke gebied, hun verbindingen met het nationaal verkeersnetwerk en hun relaties met grotere agrarische gebieden in de omgeving, zijn deze landbouwzones nog relatief goede locaties voor landbouw-activiteiten. Nochtans is hun oppervlakte op het grondgebied van de stad zeer beperkt (amper 5% van de totale grondoppervlakte).

Het stedelijk recreatief landbouwlandschap

De andere kleine snippers landbouwgrond in de stad zijn vaak weinig waardevol. Toch toont de kaart dat deze snippers vaak dichtbij grote landbouwgebieden liggen. Een verbinding tussen de stedelijke landbouw en de regionale parken maken, schept de mogelijkheid om het karakter van deze gebieden te versterken.

Parken en bossen zijn in hoofdzaak publieke plaatsen. Vandaag hechten mensen echter veel belang aan private open ruimte. Dit is in het bijzonder zo in grote steden, waar niet iedereen beschikt over zijn eigen tuin of terras. Daarom is het fenomeen ontstaan van inname van landbouwgronden voor recreatief gebruik. In onbruik geraakte landbouwgrond, in de nabijheid van dichtbebouwde woonzones, wordt soms gebruikt voor semi-professionele of hobbylandbouw, volkstuinen, individuele tuinen waar bloemen of groenten kunnen geteeld worden, kleine weiden waar dieren zoals schapen en paarden kunnen gehouden worden of waar plaats is voor aanverwante activiteiten zoals kinderboerderijen.

Indien ze goed gestructureerd, onderhouden en beheerd worden, kunnen dit soort agrarische landschappen een betere visuele en ruimtelijke kwaliteit hebben. Dit is vandaag niet steeds het geval.

Onderzoek naar stadsbossen en stadsrandbossen

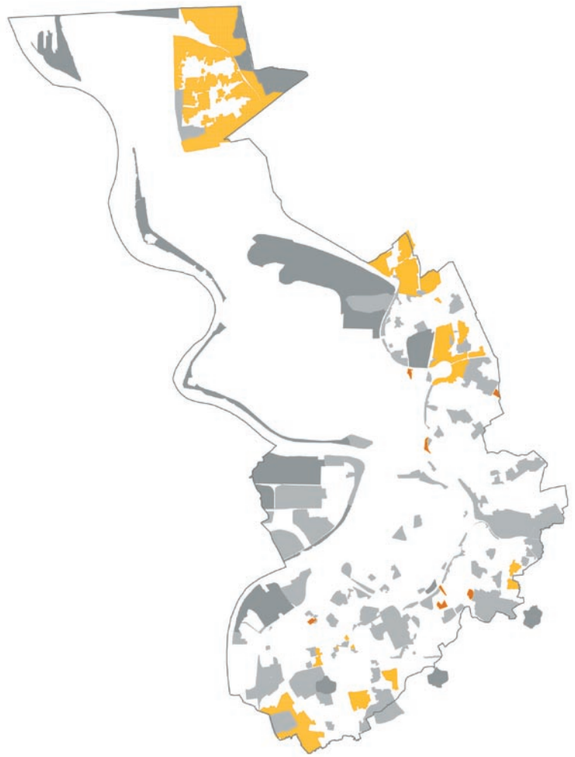
Het idee om bossen te creëren in een stedelijke omgeving is niet nieuw. Zowel in Vlaamse als in Europese context is het een actueel idee. De term ‘stad’ moet geïnterpreteerd worden als het grootstedelijk gebied, ‘bos’ moet verstaan worden als een groot groen aangesloten geheel met publiek karakter en een belangrijke boscomponent. Het beboste deel moet zelfs niet beschouwd worden als het grootste. Het stadsbos richt zich op een stedelijk publiek, waarbij bereikbaarheid en toegankelijkheid prioriteiten zijn. Als gevolg dient het gebied geschikt te zijn voor verschillende vormen van recreatie, al dan niet georganiseerd.

De creatie van deze nieuwe soorten bossen draagt bij tot de sleutelkwestie om open ruimte te herdenken en om meer structuur aan te brengen in de open ruimte (lappendeken).

Op niveau van de stad werden vijf mogelijke ontwikkelingszones voor stadsbossen aangeduid. De nieuwe stadsbossen vormen de mogelijkheid om de natuur verder te ontwikkelen.

Het Rapport stadsbos Antwerpen, studiegroep Omgeving, opgemaakt in 2002, is een haalbaarheidsstudie naar de mogelijkheid tot het ontwikkelen van stadsbossen op het grondgebied van Antwerpen. De aangeduide bossen zijn: Muisbroek (bebossing kan binnen de huidige bestemming als parkgebied); Oude Landen (ontsnipperingsmaatregelen en transformatie van het agrarisch gebied in een park- of natuurgebied voor bebossing en/of natuurontwikkeling - inmiddels dient rekening gehouden te worden met de uitbreiding van de bundels van de lijnen 12 en 27A); Deurne Ertbrugge en Fortvlakte (maatregelen voor integratie van het landschap, kasteeltjes en hoeven, en spoorinfrastructuur in het kader van het GRUP voor de tweede spoortoegang tot de haven); Petroleum Zuid; Antwerpen Linkeroever (compensatiemaatregelen Blokkersdijk, St.-Annabos en ontsnipperingsmaatregelen in het kader van de Oosterweelverbinding).

Op niveau van het grootstedelijk gebied worden zeven mogelijke locaties voor stadsrandbossen geselecteerd: Linkeroever en Ertbrugge-fortvlakte binnen de stad, Klaverblad-Kleidaal, Moretus-



volkstuinen

stedelijk - recreatief landbouwlandschap

actief - professioneel landbouwlandschap

Kaart 24 | Cultuurlandschappen

Bron: Stad Antwerpen, Groene open ruimtekaart, 3 mei 2004
Verwerking: RSA, 2005



Kaart 25 | Landbouwtypering

Bron: Arohm, afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, 15 april 2005

zeer lage waardering

lage waardering

matige waardering

hoge waardering

zeer hoge waardering

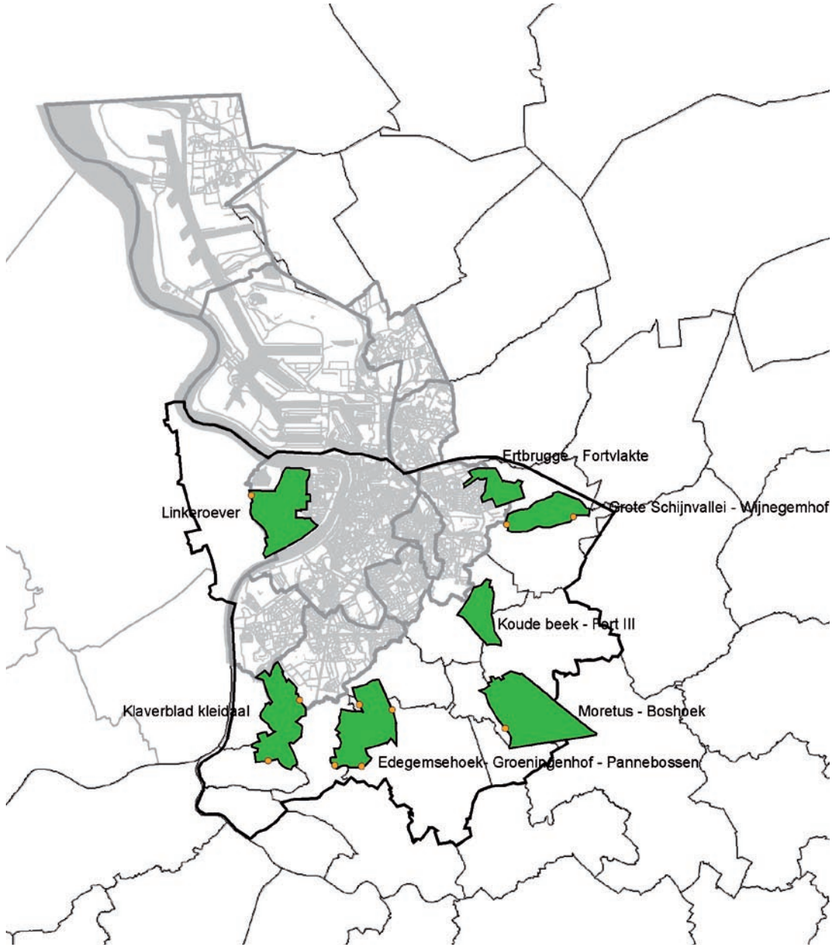
Boshoek, Edegemse Hoek-Groeningehof-Pannebossen, Koude Beek-Fort III en Grote Schijnvallei-Wijnegemhof buiten de stadsgrenzen. Op basis van drie criteria - recreatieve criteria, ecologische kwaliteiten en structuurversterkende kwaliteiten - is een eerste ranking gemaakt. De twee potenties binnen de stad voldoen het minst aan de vooropgestelde definitie van een stadsrandbos. Klaverblad-Kleidaal blijkt de meest interessante site.



Kaart 26 | Stadsbossen

Bron: Stad Antwerpen





Kaart 27 | Stadsrandbossen

Bron: OC-Gis Vlaanderen, digitale orthofoto's 2000, via Provincie Antwerpen, afdeling Bos en Groen

de havenstad



Kranen op de Rijnkaai
Bron: Stad Antwerpen

2.3 DE HAVENSTAD

2.3.1 Sleutelkwesties

Mobiliteit en logistiek

Een belangrijke sleutelkwestie voor de haven richt zich op de mobiliteitsproblemen en de logistieke organisatie. Het Vlaams gewest en het Havenbedrijf buigen zich over deze kwestie. De afbakeningsprocessen voor de haven op Linker- en Rechter Schelde Oever worden gecoördineerd door de gouverneurs van de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen.

Verdere economische ontwikkeling

De ontwikkeling van de industriële activiteiten in de haven is eveneens een belangrijke sleutelkwestie. Gedoeld wordt op de consolidatie van de bestaande cluster evenals op de mogelijkheden en ruimte voor nieuwe investeringen. De sterkte van onze haven is de synergie tussen industriële, maritieme en logistieke activiteiten. Dit moet blijvend ondersteund worden.

Interacties met de stad

Maar ook de ruimtelijke interacties tussen stad en haven, de mogelijkheden om de stad en polders goed te laten aansluiten met de haven, en omgekeerd: de afwerking van de haven in de richting van de stad, zijn aan de orde.

De ruimtelijke scheiding tussen de haven en de stad heeft vele oorzaken, en is ook de algemene regel. Wat wel aandacht verdient, is de huidige en toekomstige relatie tussen de stad en haar omgeving in specifieke zones. De kwestie is hiermee om te gaan, zoals het creëren van een groene zone (of buffer) om de residentiële wijken en de noordelijke dorpen te beschermen ten opzichte van de haven. Ook moet onderzocht worden hoe een meer stedelijke omgeving langs de Noorderlaan of het Eilandje (de contactzones) de aanwezigheid van de haven kan benutten. In het noordelijk deel van de Noorderlaan zijn havengerelateerde functies in elk geval toegelaten.

2.3.2 Lezing van de haven

De wereldhaven

De haven is sinds vele eeuwen de belangrijkste activiteit in Antwerpen. Dankzij de haven werd de stad in het verleden een ‘wereldstad’ en ook vandaag is het een belangrijke toegangspoort voor goederen (zoals koffie, bananen, aardolie, ...). Veel economische activiteiten, vooral in de chemische sector, ontwikkelden zich rond of in relatie tot de haven.

De vergelijking van de cijfers tussen 1990 en 1996 toont een belangrijke evolutie aan van het belang van de haven. Over de gehele Antwerpse economie is het investeringsaandeel en tewerkstellingsaandeel gerelateerd aan de haven recent gedaald, terwijl het aandeel in toegevoegde waarde van de haven is gestegen. Dit betekent dat economisch succes minder afhankelijk is van het creëren van werkgelegenheid dan van belangrijke investeringen. Om in de toekomst voldoende tewerkstelling te garanderen – wat een belangrijke doelstelling is voor de Antwerpse economie en sociale cohesie – verdienen de economische activiteiten gelegen buiten het Havengebied meer aandacht. Het beeld van de Havenstad is zeker niet alleen relevant vanuit het verleden. De haven is nog steeds de belangrijkste economische motor voor Antwerpen en zelfs voor Vlaanderen, en zal dat in de toekomst ook blijven. De meest recente cijfers (thans het boekjaar 2003, Nationale bank) tonen duidelijk het directe en het indirecte belang aan van de haven.

De verdere groei naar een intercontinentale overslaghaven wordt nagestreefd in alle lopende planningsprocessen, rekening houdend met de ruimtelijke draagkracht. Vanuit dit oogpunt wordt de logistieke sector zeer belangrijk.

Ruimtelijke evolutie van de haven

Geleidelijk aan zijn de haven en de stad uit elkaar gedreven. De haven is gelegen ten noorden van de stad over een afstand van 20 km en de oppervlakte bedraagt 14.055 ha. De haven ligt 80 km van de zee, dus ver landinwaarts. Deze situatie is voordelig voor het transport van goederen naar het hinterland. Vandaar dat de haven hoofdzakelijk een laadhaven is, voor transport van goederen van of naar het hinterland. Om die reden is de Antwerpse haven, van alle Noordzeehavens, het meest centraal gelegen in relatie tot de grote Europese productie- en afzetmarkten. Hierdoor is er veel industrie gevestigd. Dit betekent ook dat de havenactiviteiten gelinkt zijn aan transport over land. Veel containers worden binnen de haven behandeld vooraleer ze naar elders getransporteerd worden (laden en lossen). Daarom is de haven van Antwerpen de breedst dekkende en meest gespecialiseerde ‘handling room’ (480 ha) van alle havens in het gebied Hamburg–Le Havre. Bijgevolg levert de haven een grote toegevoegde waarde aan de werkgelegenheid in de industrie, logistiek en de transportsector (over de weg, met de trein en via de binnenscheepvaart).

Een tweede belangrijk element met betrekking tot de haven is de beschikbare ruimte. De hoeveelheid aan beschikbare ruimte op korte termijn is klein: 780 ha netto (situatie 2002). Hiervan kan de overheid slechts 86 ha onmiddellijk uitgeven. Op 15ha na is deze ruimte uitsluitend gesitueerd op Linkeroever. Een actualisatie van dit cijfer kan teruggevonden worden in de ‘Economische Ontwikkelingsstudie van de haven’, opgemaakt door het Havenbedrijf.

Verwacht wordt dat deze ruimte niet zal volstaan om aan de vraag te voldoen (zie lezing van het werken; bedrijventerreinen binnen de haven), die in een ruime vork ingeschat wordt tussen de 645 en 1.100 ha tot 2015. Dit is te wijten aan drie oorzaken. Een groot deel van de ruimte is al in concessie gegeven en wordt beschouwd als reserve. Andere oppervlakten zijn interne reserves voor grote bedrijven. Open ruimte kan werken als buffer, voornamelijk rond chemische bedrijven.

De contactzones

Dat Antwerpen er niet uitziet als een Havenstad, is voor de aandachtige buitenlandse bezoeker een paradox, die trouwens bevestigd werd in vele interviews. Vandaag wordt het beeld van de stad niet bepaald door de haven. Toch is de haven even groot als de stad en vele malen groter dan de stad van de zestiende eeuw. Antwerpen is niet enkel een stad aan de stroom, maar ook een stad aan de haven.

Uiteraard is deze perceptie van de afwezigheid van een haven slechts gedeeltelijk waar. Dit hangt voor een deel samen met de grote verschillen tussen de havenactiviteiten vroeger en nu en met de vraag of ze al dan niet verenigbaar zijn met het leven in de stad. Dit is niet alleen zo in Antwerpen maar ook in Rotterdam, Venetië en Hamburg (steden en havens die aan de kustlijn liggen). In deze steden werden de havenactiviteiten onverenigbaar met het leven in de stad en moest de haven wegtrekken.

In Antwerpen bewoog de haven zich geleidelijk aan in noordelijke richting, op zoek naar ruimte op beide oevers. Ze liet enkele vervuilde gronden achter en verloor sommige relaties met de stad. De grens tussen de stad en de haven bleef gedurende eeuwen verschuiven. De haven nam veel landbouwgrond in, soms met een hoge ecologische waarde. Dit veroorzaakte het verdwijnen van een aantal oudere dorpen. Tezelfdertijd bezette de stad de gronden die de haven achterliet. Deze waren echter ingericht en georganiseerd voor een andere specifieke functie.

Vandaag keren een aantal havenfuncties terug naar de stad, op zoek naar locaties voor hoofdkwartieren in de zone tussen stad en haven. Havengebonden activiteiten binnen de stad hebben over het algemeen te maken met commerciële en administratieve diensten zoals expeditie, douane, rederijen, etc. Deze zijn meestal gelegen in kantoren in het stadscentrum, op het Eilandje en in het gebied tussen de Paardenmarkt en de Londenstraat. Op het Eilandje en in het gebied van de Noorderlaan (Luithagen, Transcontinentaalweg, Schomhoeveweg, Schouwkensstraat) vinden we ook industriële havengebonden activiteiten.

Die toenadering, die vooral ook te maken heeft met verkeersinfrastructuren (bereikbaarheid), is daarbij geëvolueerd van een grenslijn naar een contactzone. De contactzone is niet enkel fysisch maar ook functioneel, representatief en symbolisch. Het is een ruimte waarin vele vormen van uitwisseling plaatsvinden tussen stad en haven.

In het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever wordt gestreefd een grenslijn te bepalen tussen het stedelijk gebied en het Havengebied. In het voorlopige eindrapport (dd. juni 2004) wordt deze grens als volgt voorgesteld: het zuidelijk deel (de zones A, B, C, D, E, F), van de Kaaien van het Straatsburgdok tot voorbij Punt aan De Lijn, wordt deel van het stedelijk gebied. Deze grenslijn is gekozen omwille van de aanwezige stedelijke en hoogdynamische activiteiten en gelet op de toekomstige openbare vervoersontsluiting via het IC-station Luchtbal. Verder in dit structuurplan zal de suggestie gemaakt worden om de zone G en een deel van zone H ook mee op te nemen in het stedelijk gebied.

Het verhaal van de dokken

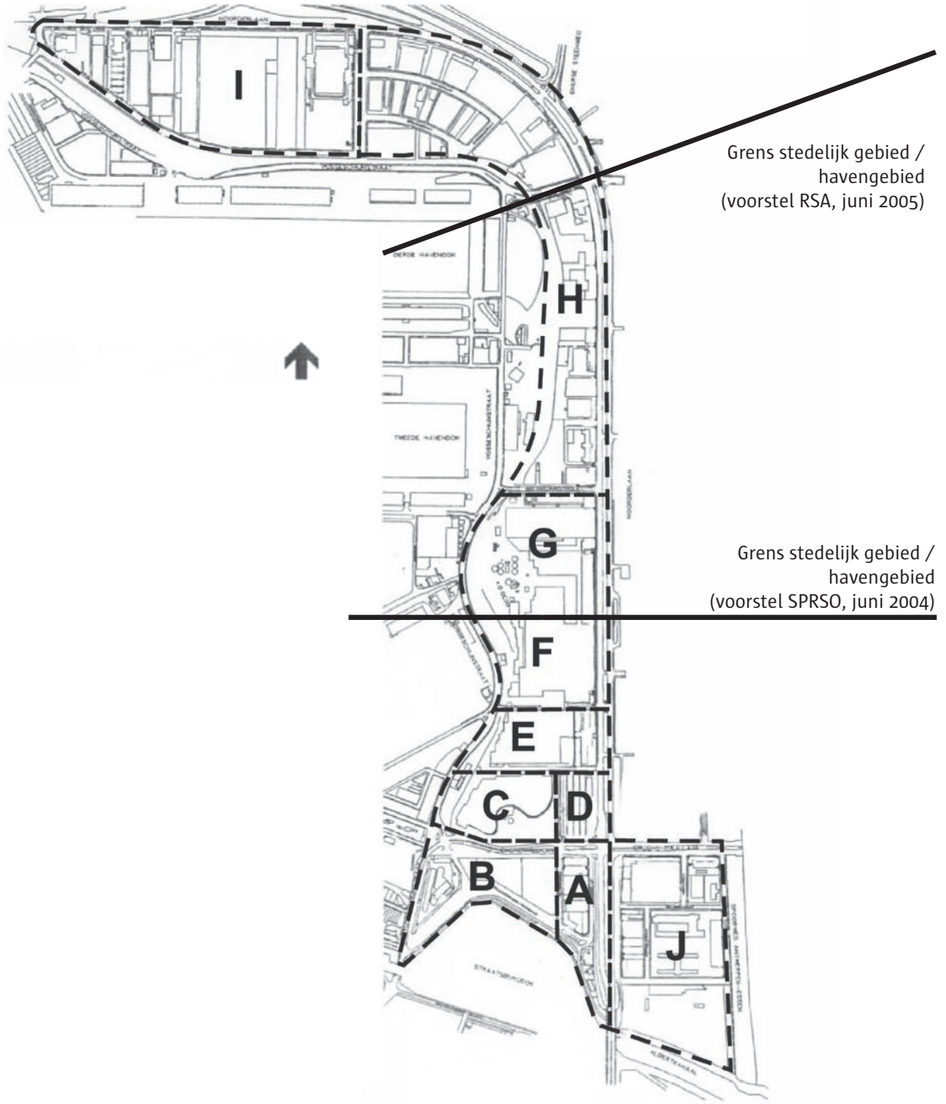
Het verhaal van het Lobroekdok vertelt de geschiedenis van een infrastructuur die gelegen was op een strategische locatie, maar die ten gevolge van wijzigingen in andere stadsdelen, en in het bijzonder door de noordelijke uitbreidingen van de haven, geleidelijk aan haar belangrijkheid verloor en marginaliseerde.

Het is eveneens het verhaal van een infrastructuur die vandaag opnieuw kan aangewend worden, opnieuw geïnterpreteerd, als een gelegenheid om de hoofdkenmerken van het omgevende gebied te wijzigen. Daarbij kan sterk afgeweken worden van de oorspronkelijke functie van de infrastructuur, met als doel een herwaardering van het gebied te verwezenlijken.

Tijdens de Middeleeuwen was dit gebied de Schijnvallei. De Schijn vloeide door het Schijnbroek (huidige Eilandje) ter hoogte van de Kattendijksluis in de Schelde. Reeds vanaf deze periode verliet de Schijn zijn oorspronkelijke verloop. Vandaag is de loop van de Grote Schijn het resultaat van een opeenvolging van overwelvingen en verleggingen door de gefaseerde havenuitbreidingen naar het noorden. Omstreeks 1932, met de uitgraving van het vierde havendok, werd de huidige, meest noordelijke monding bereikt. De monding bevindt zich nu 9 km ten noorden van de oorspronkelijke monding in de Schelde. Het Lobroekdok, gelegen waar de Kleine Schijn en de Grote Schijn samenvloeiden, is uitgegraven in een lunet van de Brialmontgordel. Ongeveer 8 km van de Schijn, vanaf de Schijnpoort tot aan de Leugenberg, is intussen ingebuisd. Het laatste gedeelte tot aan het pompstation 'Rode Weel' wordt 'Verlegde Schijn' genoemd.

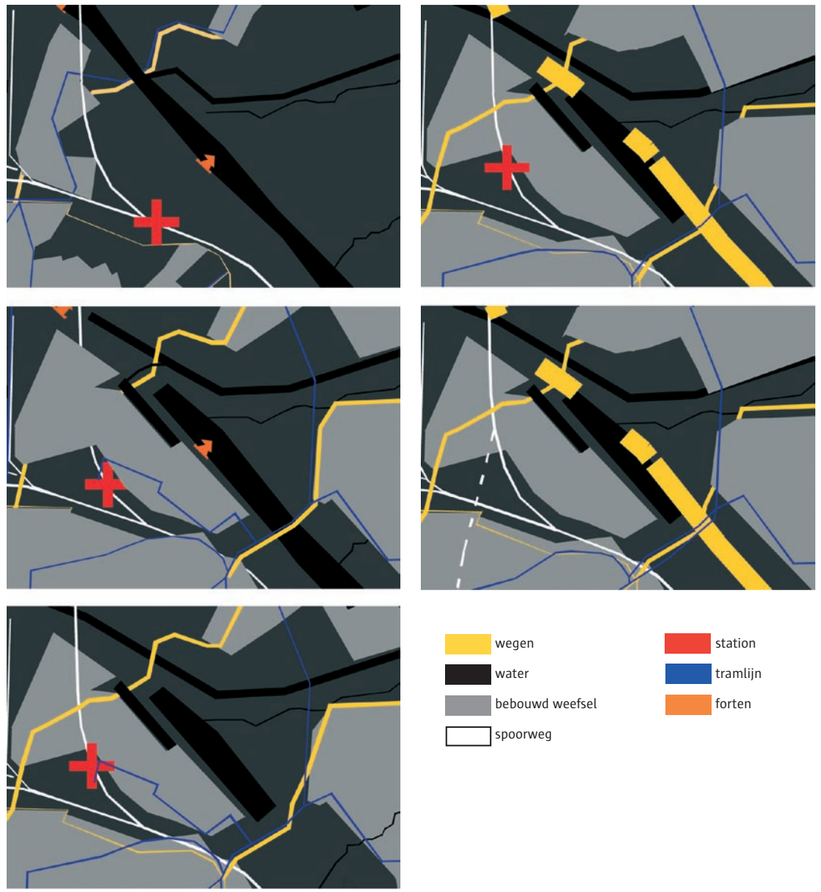
Door de noordelijke expansie en schaalvergroting van de haven verloren de meer zuidelijk gelegen dokken hun belangrijkheid. Een duidelijk voorbeeld zijn de Zuiderdokken, die gedempt werden in 1969. De havenactiviteiten op de dokken van het Eilandje en op de Kaaien verdwenen ook geleidelijk. Vandaag is het Lobroekdok gelegen in een verlaten zone, geprangd tussen de Slachthuislaan (verlengde van de Singel) en het ringviaduct. Langsheen de Slachthuislaan zijn enkele grootschalige detailhandelszaken en KMO's gesitueerd. Het dok wordt gebruikt als locatie voor woonboten.

Het herstel van de historische waterstructuren is vandaag een belangrijk aandachtspunt voor de lopende planningsprocessen. Vandaag wil de stad Lobroekdok en Slachthuissite opnieuw aanwenden als een recreatief/commercieel gebied gelinkt aan de omgeving. Dit houdt in dat een deel van het dok mogelijk gedempt wordt voor het bouwen van een ondergrondse parking. Dit project wordt gekoppeld aan een ruimer project: het vernieuwde Ring-Singel systeem.



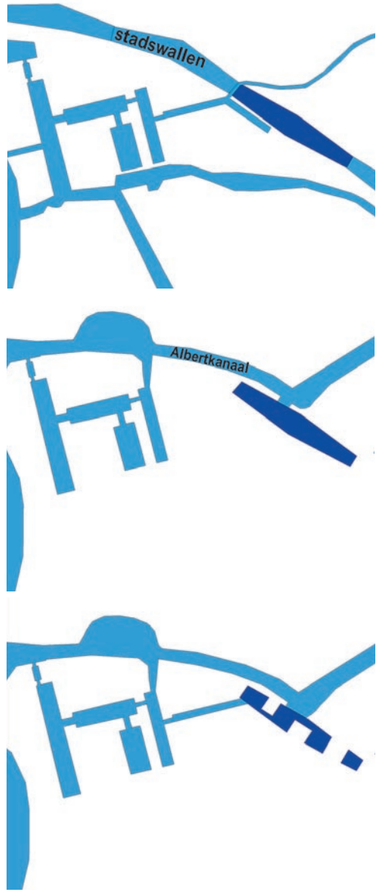
Kaart 28 | Situering deelzones Noorderlaan, uit het eindrapport strategisch plan voor de rechter Schelde oever

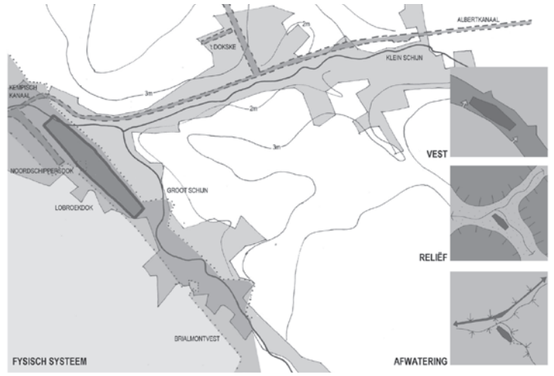
Bron: Stad Antwerpen



Kaart 29 | Historische evolutie van het Lobroekdok: 1880, 1960, 1970, 2003

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880.1970
Verwerking: RSA, 2005





Kaart 30 | Evolutie van het Kempisch kanaal en het Lobroekdok: 19e eeuw, 20e eeuw, 21e eeuw

Bron: KCAP Rotterdam en Arcadis Gedas Antwerpen, Lobroekdok: ontwerpmatig onderzoek, eindrapport 27/01/2004
Verwerking: RSA, 2005

de spoorstad



Jan Van Rijswijcklaan
Bron: Stad Antwerpen, dienst toerisme

2.4 DE SPOORSTAD

Het beeld van de Spoorstad mag niet de illusie wekken dat hier enkel het openbaar vervoer aan bod komt (letterlijke betekenis van 'sporen'). Dit beeld omvat ook alle ruimtelijke en functionele mobiliteitsaspecten (auto- en vrachtverkeer, fiets- en voetgangersverkeer, parkeerbeleid, stelplaatsen en spoorbundels).

2.4.1 Sleutelkwesties

Rol van het openbaar vervoer

De toenemende verkeerscongestie, de toenemende gevoeligheid voor de milieuproblematiek en voor verschillende vormen van vervuiling (vb. luchtvervuiling en geluidsoverlast) en de verbetering van comfort en efficiëntie van het openbaar vervoer dragen vandaag bij tot een gewijzigde opinie inzake de autogerichtheid van de maatschappij en de economie.

Het openbaar vervoer - met trein en tram (vanwege hun harde Lijninfrastructuur) als meest structurerende modi - kan een positieve rol spelen in het verwezenlijken van een nieuwe stedelijke concentratie, waarbij de verdere spreiding, de fragmentatie en het gebrek aan stedelijkheid in de tussenstad wordt tegengegaan.

De versterking van de rol van het openbaar vervoer is vandaag een sleutelkwestie. De Antwerpse regio bevindt zich in dit opzicht in een bevoorrechte positie: de (huidige en toekomstige) knooppunten van de verschillende vormen van openbaar vervoer bepalen de strategische ruimten voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen. Geen enkele beslissing omtrent het aansnijden van nieuwe locaties zou mogen genomen worden zonder het overwegen van de relatie met deze uitzonderlijke ondersteuning.

Publiek domein en leefbaarheid

Antwerpen is vandaag een multiculturele stad. In deze multiculturele context gebruikt elke 'burger' de ruimte. Het publiek domein staat hier centraal als de voornaamste ruimte waar de verschillen elkaar kunnen ontmoeten en met elkaar optrekken.

Er zijn burgers die het publiek domein beschouwen als onveilig. Dit probleem heeft (overigens in heel Europa) reacties losgemaakt. De stad opvatten als vesting voor gesloten gemeenschappen, als reactie tegen de 'verschillen' die als bedreigend worden opgevat, is er één van. Dit veroorzaakt een proces van selectie en clustering. Het is het idee van een panoptische ruimte, een openbare ruimte waar de vormen van controle bepalend zijn voor de fysieke stedelijke ruimte.

Het streven naar een betere samenleving en leefbaarheid van de stedelijke ruimte zou een manier kunnen zijn om verschillen net niet te integreren, maar om een geschikte ruimte aan te reiken voor verschillende leeftijden, klassen en functies.

De sluiting van de Ring

Met het sluiten van de Ring, zoals beslist door de Vlaamse regering, wordt gestreefd naar een verbeterde doorstroming op de Antwerpse Ring en een selectieve en multimodale bereikbaarheid van stad en haven.

Deze ingreep heeft belangrijke gevolgen voor de ruimtelijke structuur en kwaliteit van de stad, aangezien zij een aantal stadsontwikkelingsgebieden zal kruisen.

Sleutelkwestie is om constructief in te spelen op deze beslissing zodat mogelijke negatieve invloeden op bepaalde gebieden beperkt kunnen worden.

Gezocht moet worden naar het realiseren van aanvaardbare overgangsgebieden met bijzondere kwaliteiten en verbindingen tussen gebieden op stedelijk niveau. Onderzocht moet worden in welke mate de wijzigingen kansen kunnen bieden voor de herinrichting van bepaalde gebieden. In het bijzonder de gebieden die worden ingericht tot werfzone of de gebieden die schijnbaar zullen overblijven als 'restruimte' na de aanleg van de Oosterweelverbinding (vb. St.-Anna, het Zand, Noordkasteel, station Luchtbal, Ringpark Schijnpoort, Deurne Noord, ...), kunnen in dit licht toch een nieuwe toekomst vinden.

Sleutelkwestie is dus te onderzoeken hoe de stad door de sluiting van de Ring, toch ruimtelijk 'open' kan zijn, op het niveau van het lager netwerk van de stad, net zoals haar economie en haar samenleving. En dit coherent met de mogelijkheden van haar noord-zuid geografische oriëntatie en met de kansen van haar fysische expansie.

2.4.2 Lezing van De Lijnen

Het Vlaams logistiek platvorm

De Vlaamse Ruit is op zoek naar een meer uitgesproken rol in zijn internationale context, in de geglobaliseerde economie en maatschappij. Deze rol wordt dikwijls gezien als die van een internationaal 'logistiek platform': dit betekent een regio waar de verschillende stromen van materiële en immateriële goederen elkaar ontmoeten. De voornaamste bouwstenen van dit logistiek platform zijn: de zogenaamde 'poorten', gericht op de internationale stromen (Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende en Zaventem), 'logistieke parken' van ongeveer 100 ha in de nabijheid van deze poorten, gefocust op internationale TDL en gelinkt aan de belangrijkste hinterlandverbindingen en grote 'gemengde bedrijventerreinen', 50-100 ha met een verweving van productie en logistieke diensten. Tegelijkertijd probeert Antwerpen zijn congestieproblemen op te lossen, die een gevolg zijn van de toenemende belasting van het hoofdwegennet en die de Ring van Antwerpen tot een ware flessenhals in het Europese mobiliteitsnetwerk maken.

Een deel van deze verkeersstroom is 'internationaal': doorgaand verkeer afkomstig uit het buitenland en met een bestemming in het buitenland, een ander gedeelte wordt aangetrokken door de haven. Nog een ander substantieel deel bestaat uit interstedelijk verkeer afkomstig uit het grootstedelijke gebied, met een bestemming in de stad of de grootstedelijke regio.

Evolutie van de sporen

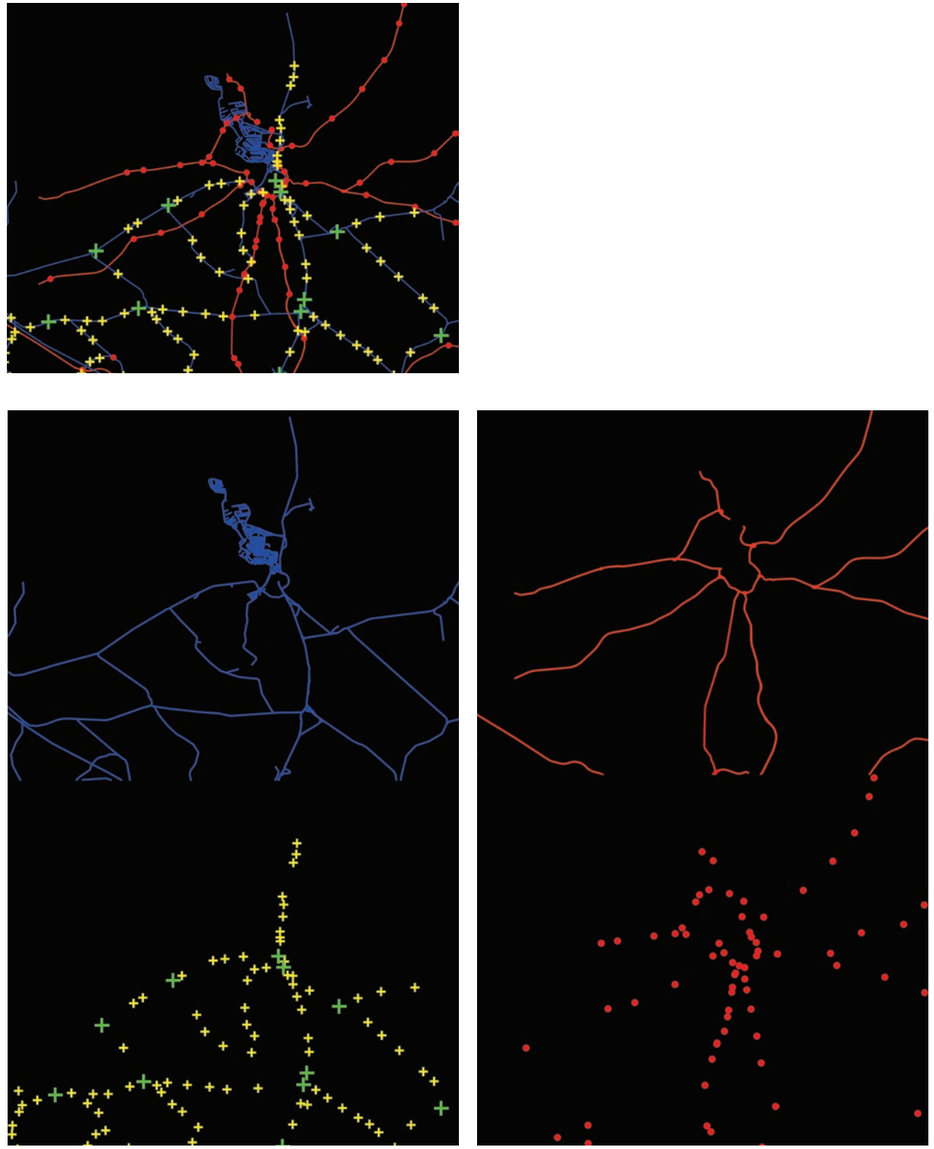
De stad, het grootstedelijk gebied en de Vlaamse Ruit zijn uitgerust met misschien wel het dichtste spoornetwerk ter wereld.

De spoorwegen hebben in de moderne geschiedenis van de stad en van heel België een hoofdrol gespeeld in de economische, sociale en stedelijke ontwikkeling. De haven van Antwerpen, bijvoorbeeld, is de belangrijkste spoorweghaven in Europa. Ook het suburbanisatieproces, met name de bebouwing van de groene periferie, is gestuurd en mogelijk gemaakt door het nemen van een expliciete politieke keuze: het realiseren van belangrijke investeringen voor het aanleggen van spoor- en tramlijnen vanaf het einde van de 19de eeuw. De onderliggende idee was om de stedelijke concentratie in de grootste steden te verminderen, met toenmalig Londen als voornaamste referentie, en bijgevolg het verspreide wonen en werken op het platteland te stimuleren.

Het volgende verhaal van de spoorwegen en de tram in België en in de Vlaamse Ruit verschilt in hoofdlijnen niet van de geschiedenis in andere Europese stedelijke en grootstedelijke gebieden. Het verschil ligt in de intensiteit en de coherente densiteit van het netwerk.

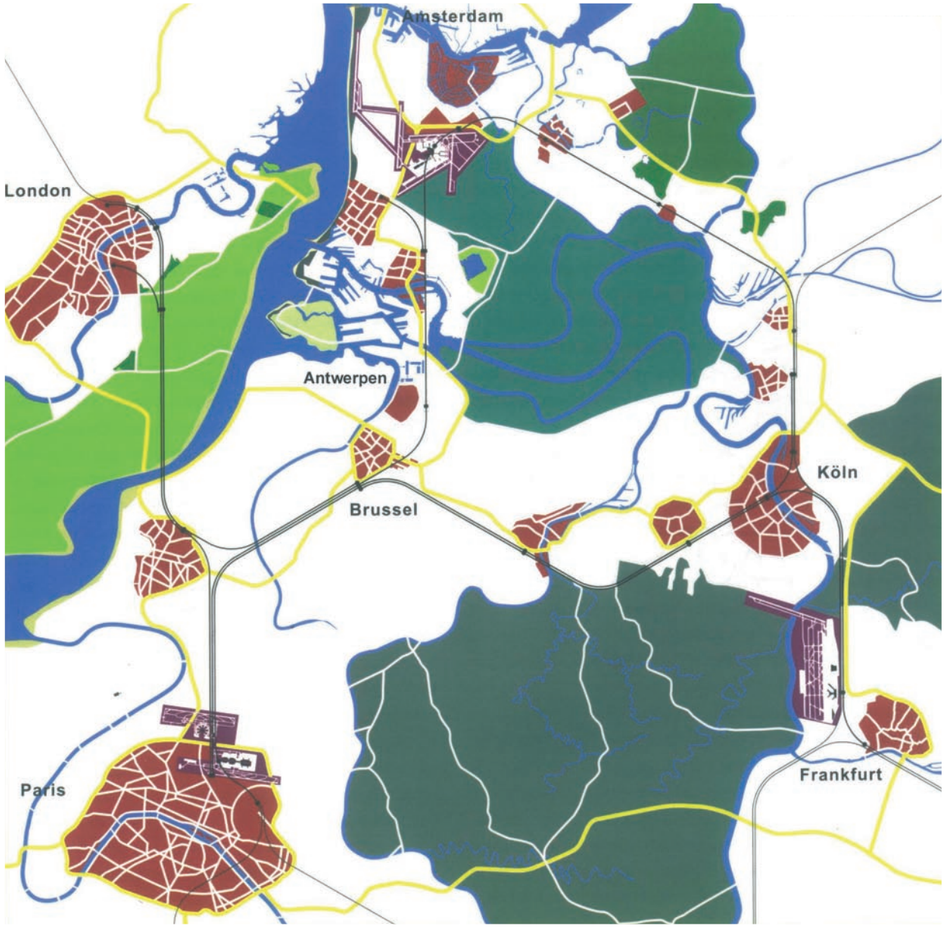
Historiek: sporen

'En tout cas, la Flandre semble avoir été faite dans la prévision des chemins de fer.' (Alexandre Dumas, 1837). De Vlaamse Ruit is een echte Spoorstad, een hoogdynamisch gebied bestaande uit belangrijke infrastructurele voorzieningen, industrieën, administratieve centra en andere economische activiteiten. De spoorinfrastructuur, die aan de basis ligt van de huidige stedelijke structuur, was tegelijkertijd oorzaak en gevolg van de industriële revolutie en van de urban sprawl, van de 'périphérie verte' (Marcel Smets, 1977 en 1986) in het begin van de 20ste eeuw.
Het volledige landschap van de Vlaamse Ruit wordt sterk gestructureerd door de spoorweg en door wat hij verbindt. Toekomstige veranderingen in de manier waarop de spoorwegen werken, kunnen een sterke impact hebben op het Vlaamse landschap en de

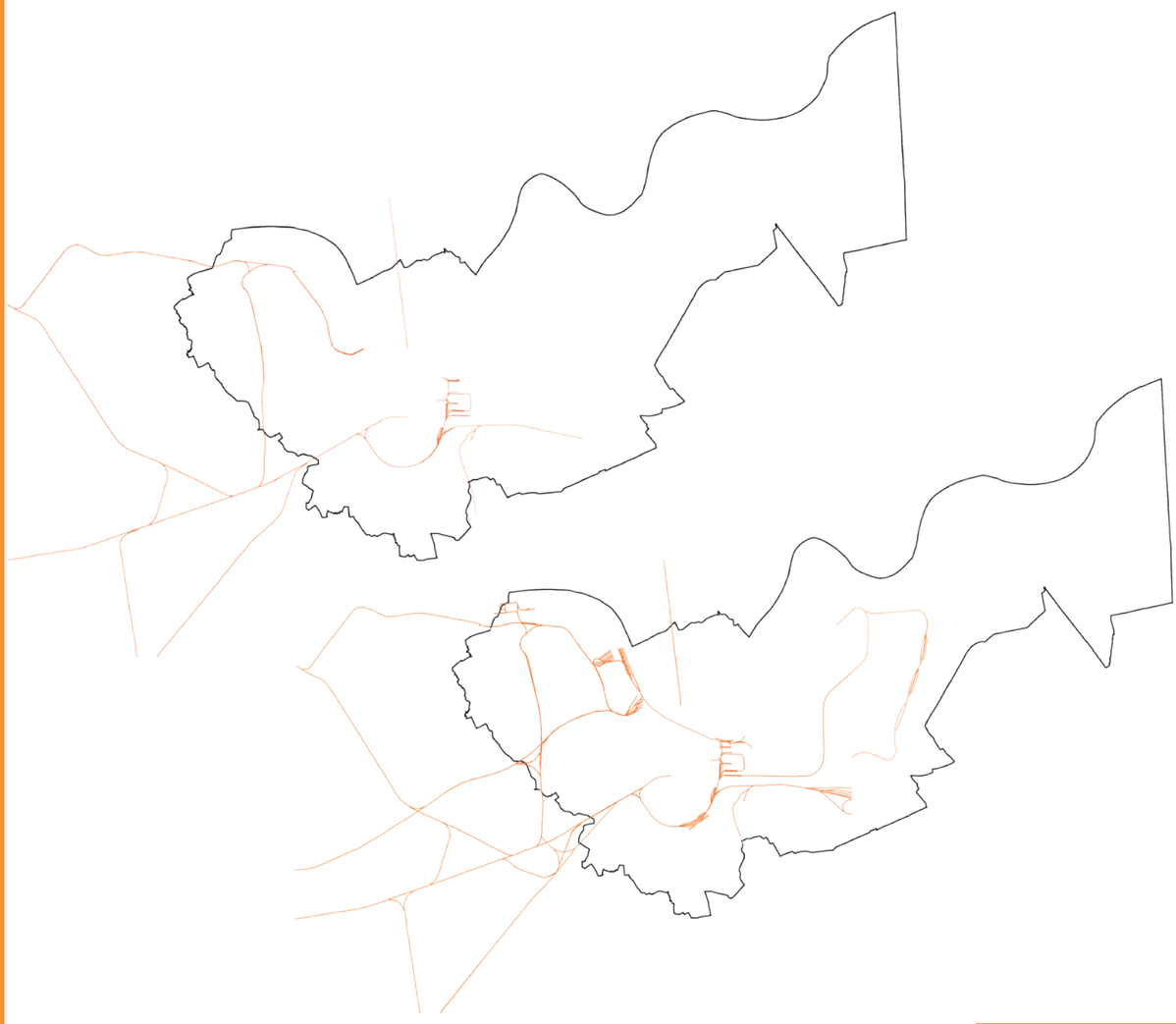


Kaart 31 | Het Vlaams logistiek platform

Verwerking: RSA, 2005



Kaart 32 | Ligging van de grote Europese steden in functie van reistijden HSL



Kaart 33a | Historiek van de spoorlijnen in Antwerpen: 1880, 1940

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005

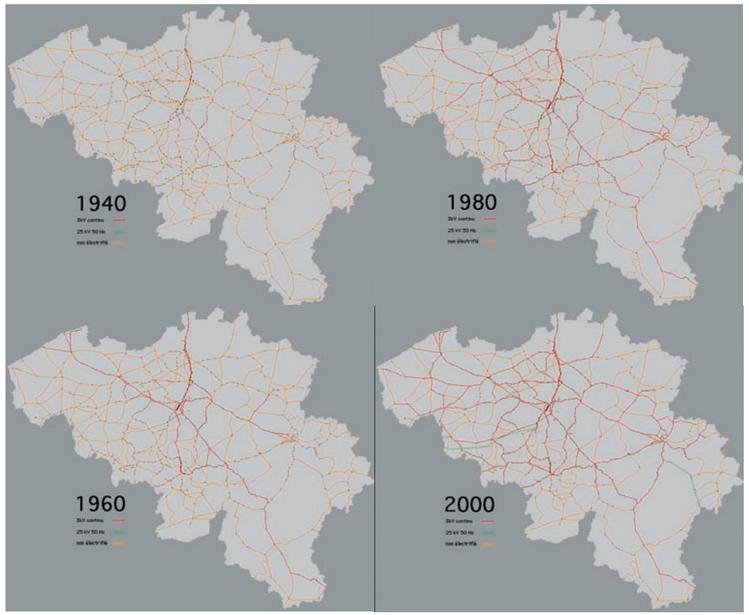


Kaart 33b | Historiek van de spoorlijnen in Antwerpen: 1960, 1970

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005

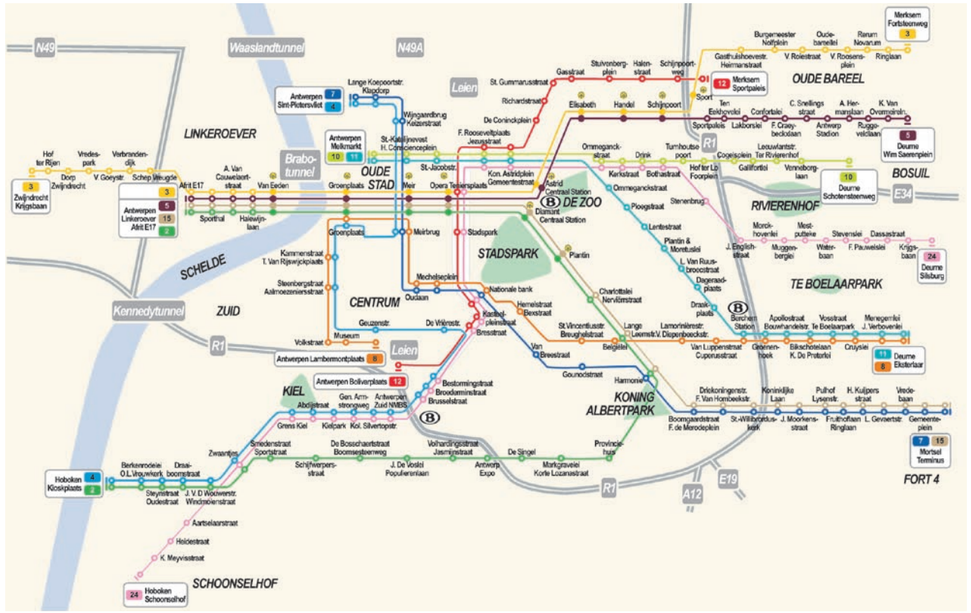






Kaart 34 | Historiek van de spoorlijnen in België: 1940, 1960, 1980, 2000

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005



Figuur 1 | Tramnet Antwerpen

Bron: De Lijn

leefgewoonten.

De geschiedenis van het spoornet verschilt van dat van het wegennet. Het is een geschiedenis van toenemende aansluitingen tot de jaren '70 en van een afname en hiërarchisering in een recentere periode. Tot de jaren '60 was er een voortdurende verbetering van de spoor- en tramlijnen in het grootstedelijke gebied en in de stad Antwerpen. Vanaf dat moment (dezelfde periode als de realisatie van de Ring en Singel en van de massamotorisering in Europa) begon het aantal lijnen, en in het bijzonder de tramlijnen, af te nemen. Wagens en vrachtwagens werden beschouwd als de vernieuwende technologie, treinen en trams als verouderd.

Drij op een rij

Top 3 van de Antwerpse stations:
1. Antwerpen Berchem is op een weekdag goed voor 22.251 vertrekkers.
2. Antwerpen Centraal sluit met 18.084 vertrekkende reizigers dicht aan bij Berchem. Op zaterdag is Centraal het populairste station met maar liefst 13.361 passagiers.
3. Met 1.114 'opstappers' is Antwerpen Zuid op weekdagen de belangrijkste van de kleinere opstapplaatsen.

Deze cijfers dienen geïnterpreteerd te worden als een overwaardering van het station van Berchem. Ze zijn immers gebaseerd op tellingen tijdens de werken aan de Noord-Zuidverbinding. Tijdens deze werken hebben in dit station heel wat overstappen, als alternatief voor het centraal station, plaats gevonden.

De kleinere stations en opstapplaatsen zijn vooral nuttig tijdens de week. In de weekends telt de NMBS in sommige stations niet meer dan 100 vertrekkers. Dat geldt voor de stations van Ekeren, Antwerpen Dam, Antwerpen Oost, Hoboken Polder, Mariaburg en Luchtbal. Het gerenoveerde station Antwerpen Noorderdokken telt ca. 200 vertrekkers per dag.

De trein is altijd een beetje reizen
Op een weekdag stappen er in Antwerpen 2 keer zoveel mensen op de trein als op zaterdag of zondag.
In alle treinstations op Antwerps grondgebied vertrekken er van maandag tot vrijdag dagelijks gemiddeld 42.784 treinreizigers naar een andere bestemming.
Ook in het weekend blijft de trein voor veel Antwerpenaars een grote luxe.

Uitgerekend
Vertrekcijfers zijn moeilijk te berekenen (vooral door het vele overstappen), maar uit bovenstaande cijfers blijkt dat jaarlijks meer dan 13.500.000 treinreizigers vanuit een Antwerps station vertrekken.
De Lijn vervoert in Antwerpen jaarlijks zowat 140.000.000 passagiers. De meerderheid daarvan, meer dan 60.000.000 reizigers, neemt de tram.
Tram 3 rijdt tussen Zwijndrecht en Schoten (tot aan de grens met Brasschaat).

En de cijfers blijven stijgen.
In 2003 gebruikten al 16.026.767 passagiers lijn 3.
In 2004 verwachtte De Lijn de kaap van 20.000.000 gebruikers te kunnen overstijgen.
Tram 3 zou dan in één jaar tijd twee keer de hele Belgische bevolking vervoeren.
De Antwerpse trams rijden per jaar 8.435.987 kilometer. Dat is een gemiddelde van 44.900 kilometer per tram. Omdat er meer bussen zijn, leggen die samen meer kilometer af: 24.472.370 kilometer. Gemiddeld hebben de bussen per jaar 43.900 kilometer op de teller.
Via de "minder hinder maatregel" (2004-2006) is effectief een verdere stap in de modal shift gezet. Deze maatregel had als gevolg een stijging van 20% gebruikers.

Alternatief & Mobiel
Over de – nu voor de helft vernieuwde – Antwerpse Ring rijden dagelijks 200.000 voertuigen.

Zowel op vlak van goederen- als personenvervoer blijven de treinsporen in en om Antwerpen evenals hun (lokaal, regionaal en internationaal) exploitatiemodel evolueren.

Met de komst van de hoge snelheidslijn (noord-zuidverbinding - in uitvoering) wordt het huidige kopstation Antwerpen Centraal, als doorgaand station heringericht. Met Antwerpen Centraal als HST-halte komt het stadscentrum op de internationale kaart (in tijd) vlakbij Parijs en Amsterdam te liggen. De rol van het ringspoor (en haar stopplaatsen Antwerpen Oost en Dam) verkleint binnen het personenvervoer.

Met de uitbreiding van het L-aanbod voor het station Antwerpen Zuid en de uitbreiding van het L/IC en IR-aanbod in het station Antwerpen Luchtbal tegen 2010/2012, winnen deze stations aan belang.

De tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven (voorontwerp Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) omvat de aanleg van een nieuwe dubbelsporige spoorlijn tussen het vormingsstation Antwerpen Noord en de aansluiting met de bestaande spoorlijn 16 (Lier–Aarschot) ten zuidoosten van het station van Lier. Op het grondgebied van de stad Antwerpen loopt het spoortracé in een smalle onbebouwde strook door de deelgemeenten Ekeren, Merksem en Deurne.

De stad staat achter de realisatie van deze tweede spoorontsluiting. Door het bijkomende vervoersaanbod per spoor wordt de (havengerelateerde) modal shift van vracht richting spoor en water verder mogelijk gemaakt (huidige capaciteitsbeperking). De tweede spoorontsluiting zou het ringspoor verder ontlasten, wat de leefbaarheid van heel wat (ca. 71000 op minder dan 500m) inwoners ten goede zou komen. De stad vraagt (in haar advies van 07.07.02 op het VO GRUP) daarentegen wel dat alle mogelijke maatregelen worden genomen om de hinder van de tweede goederenlijn maximaal te milderen. Het voorontwerp kan dan ook verder verbeterd worden door synergieën met andere projecten te zoeken en te behandelen (o.a. de ontwikkeling van de groen- en parkstructuur Merksem-Ekeren, de aanleg van een 'oostelijke ringweg', de zogenaamde kortsluiting tussen de Bredabaan en de Turnhoutsebaan – als verder te onderzoeken verbinding weergegeven in het deelmobiliteitsplan Merksem-Deurne Noord enz.) en concrete thema's als wateroverlast, geluidswering, inrichting parkgebieden, fietsvoorzieningen, inplanting spoorlijn enz. voor de tracés in Ekeren, Merksem en Deurne uitgebreid(er) te behandelen.

De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel kadert eveneens in een betere ontsluiting van de Antwerpse haven, met name de verbinding van de Waaslandhaven met het oostelijk hinterland.

Met de verdere bewustwording dat enkel een duurzaam mobiliteitsgedrag een leefbare toekomst garandeert, is ook het tramnetwerk in volle evolutie. Tramlijnverlengingen evenals de uitbouw van nieuwe tramlijnen staan op de verschillende beleidsniveaus hoog op de agenda (zie verder: o.a. Masterplan Antwerpen, Pegasusplan, mobiliteitsplan enz).

Toenemende mobiliteit, verbeterde plannen en projecten

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) wordt een ruimtelijke visie opgebouwd op de mobiliteit in Vlaanderen, uitgaande van de algemene visie op mobiliteit – met name het garanderen van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, het vergroten van de multimodaliteit en het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Deze algemene visie is ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen verder uitgewerkt.

Voor het geheel van lijninfrastructuur op Vlaams niveau worden drie ruimtelijke principes voorgesteld:

- Verbindingen tussen de poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland.
- Verbindingen tussen de groot- en regionaal stedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen.
- Fijnmazige ontsluiting van (overige) stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangende netwerk van de hoofdinfrastructuren.

De volgende selecties zijn van belang voor Antwerpen:

Selecties RSV

A. Selecties wegen:
1. Hoofdwegen (verbindingsfunctie op internationaal en Vlaams niveau):
   - R1 van A1 (Ekeren) tot A14 (Linkeroever).
   - R2 van N49/A11 (Beveren) tot A12 (Stabroek).
   - A1 (E19) van R1 (Ekeren) naar Breda.
   - A1 (E19) van R1 (Berchem) naar Brussel.
   - A11/N49 van A18 (Westkapelle) tot A14 (Linkeroever).
   - A12 van A1 (Ekeren) naar Bergen op Zoom.
   - A13 (E313) van R1 (Wijnegem) naar Luik.
   - A14 (E17) van R1 (Antwerpen-LO) naar Rijsel.
   - A102 van R1 (Merksem) tot A13 (Wommelgem) (te ontwerpen).

In het mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen worden er twee scenario's gehanteerd. Een scenario met een 'oostelijke ringweg' tussen de Turnhoutsebaan en de Bredabaan, met als categorisering 'stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg'. Het andere scenario gaat uit van een netwerk waar deze link niet wordt gerealiseerd. In het richtinggevend deel van dit structuurplan wordt deze link als 'parklaan' voorgesteld.

2. Primaire weg categorie I (verbindingsfunctie op Vlaams niveau aangevuld met een verzamelfunctie op Vlaams niveau):
   - A12 van R1 (Antwerpen) tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Strombeek-Bever).
   - Noordelijke sluiting Ring (R1) van A11/N49 tot R1 (te ontwerpen).

3. Primaire wegen categorie II (verzamelfunctie op Vlaams niveau aangevuld met een verbindingsfunctie op Vlaams niveau):
   - R10 (Singel) van N180 (Noorderlaan) en N101 (Scheldelaan) tot de N113 (Amerikalei).
   - R11 van A1 (Mortsel) tot A12 (Wilrijk).
   - N49a van aansluiting 7 R11 (LO) tot Halewijnlaan.
   - N101 (Scheldelaan) van aansluiting 18/19 A12 (Noordlandbrug) tot N129 en tot R10 en N180.
   - N180 (Noorderlaan) van aansluiting 17 R2 (Tijsmanstunnel) tot R10 en N101.
   - N180 (Antwerpsebaan) van aansluiting 17 R2 (Tijsmanstunnel) tot aansluiting lokale weg naar Berendrecht.

B. Selecties hoofdspoorwegennet:
1. Het net van de Hoge-Snelheids-Lijnen (HSL-net):
   - Antwerpen-Brussel over de opgewaardeerde en bestaande Lijn 25 (Brussel-Antwerpen).
   - Antwerpen-Rotterdam op de opgewaardeerde Lijn 12 tot Luchtbal en vanaf Luchtbal op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A1/E19 (Antwerpen-Breda).

2. Het net van de (inter)nationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau:
   - Brussel-Antwerpen-Roosendaal (Amsterdam).
   - Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel.
   - Antwerpen-Lier-Aarschot-Hasselt.

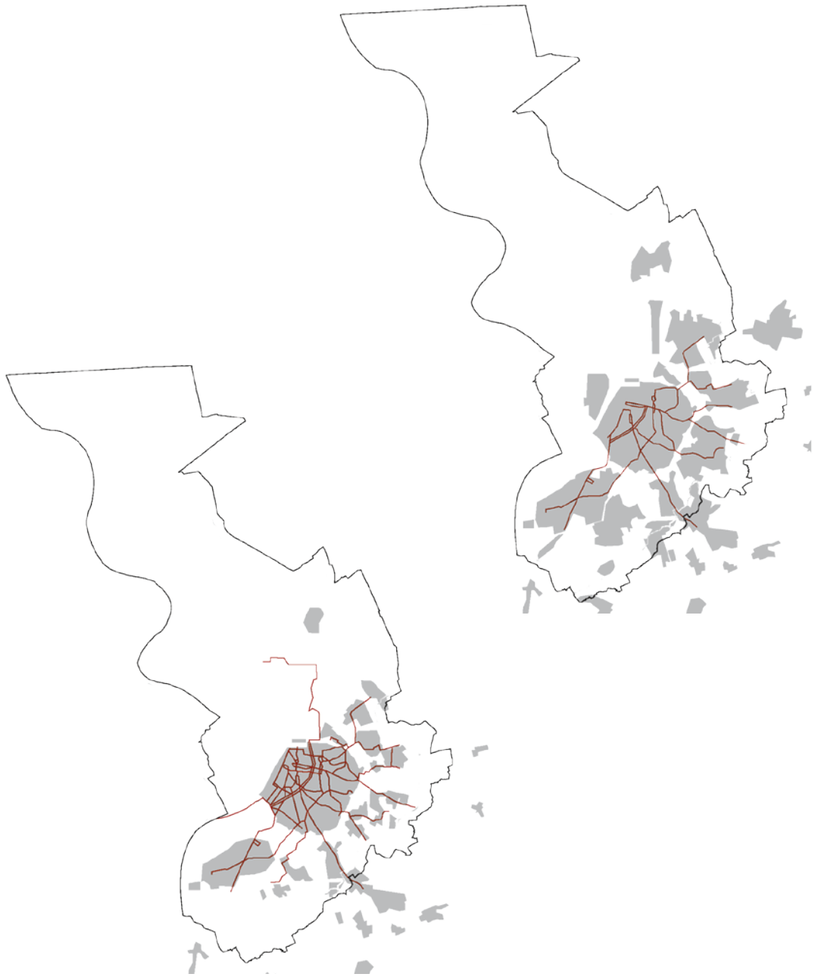
3. Hoofdspoorwegen voor het goederenvervoer:
   - De te herwaarderen IJzeren Rijn (Duinkerken-Antwerpen-Neerpelt-Ruhrgebied).
   - Het net van (inter)nationale verbindingen.
   - Antwerpen-Rotterdam.
   - Antwerpen-Bergen-op-Zoom.





Kaart 35a | Historiek tramlijnen: 1880, 1940

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880.1970
Verwerking: RSA, 2005



Kaart 35b | Historiek tramlijnen: 1960, 1970

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880.1970
Verwerking: RSA, 2005

- Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen.
- Antwerpen-Leuven-Ottignies-Luxemburg.

C. Selecties hoofdwaterwegennet:
- Het Albertkanaal.
- De Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen.
- De ZeeSchelde en de BovenSchelde.
- Het kanaal Brussel-Schelde/Brussel-Charleroi.

Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

In het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen is onder andere een visie op het voorstedelijk vervoer voor Antwerpen uitgewerkt. Met de nadruk op het realiseren van ontbrekende tangentiële verbindingen en multimodale knooppunten aan de rand van het stedelijk gebied zijn inmiddels al verschillende stappen genomen.

De volgende selecties voor secundaire wegen en kleinhandelsconcentraties zijn van belang voor Antwerpen:

Selecties RSPA

A. Selecties secundaire wegen type III (belangrijke fiets- en openbaar vervoersas met een lokale en bovenlokale verbindingsfunctie):
- N1 tussen R1 en de Nederlandse grens.
- N1 tussen R1 en R6.
- N11 tussen N1 en de Nederlandse grens.
- N115 tussen Hoogstraten (N14) en N1.
- N12 tussen R1 en R11.
- N70 tussen Antwerpen linkeroever en de grens met de provincie Oost-Vlaanderen.

B. Selecties kleinhandelsconcentraties die samenhangen met een stedelijk gebied (type I):
- Boomsesteenweg in Wilrijk.
- Bredabaan in Merksem.

Mobiliteitsplan stad Antwerpen

Het Mobiliteitsplan Antwerpen voorziet in een pakket van ruimtelijke, infrastructurele en ondersteunende maatregelen die een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de stad moeten garanderen. Deze ingrepen hebben een grote invloed op het stedelijk functioneren en werden per deelgebied geconcretiseerd. Deze beleidslijnen worden in het structuurplan geïntegreerd.

De afwijkingen op het mobiliteitsplan die binnen het structuurplanningsproces ontstaan, worden in het richtinggevend gedeelte aangegeven en gemotiveerd.

De stad kiest voor een planmatig en integraal parkeerbeleid, wat stilaan ook in de praktijk merkbaar wordt. In het mobiliteitsplan wordt een parkeerbeleid geconcipieerd volgens de ruimtelijke indeling van de stad in drie zones: de Binnenstad (de zone tussen Leien en Schelde), de gordel tussen Leien en Singel en de rest van de stad. Langparkeerders worden daarbij zo ver mogelijk buiten de stadskern opgevangen, in Park-and-Rides langsheen de stamlijnen. Wie toch met zijn auto de stad in wil, kan op een beperkt aantal plaatsen terecht op parkings langsheen de Singel, Leien en Kaaien. Het openbaar parkeeraanbod op de Kaaien maakt momenteel onderwerp uit van een stedenbouwkundig onderzoek.

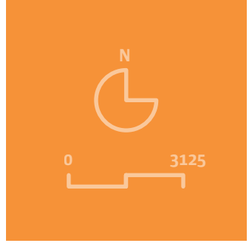
Kort parkeren tot maximum twee uur kan in de Binnenstad, tegen betaling en buiten het toegewezen bewonersparkeren. Tarifering varieert volgens de parkeerdruk: hoe dichter bij het historische stadscentrum, hoe duurder. Niet enkel in de Binnenstad maar over het volledige grondgebied wordt bewonersparkeren ingevoerd daar waar een hoge parkeerdruk op het publiek domein bestaat.

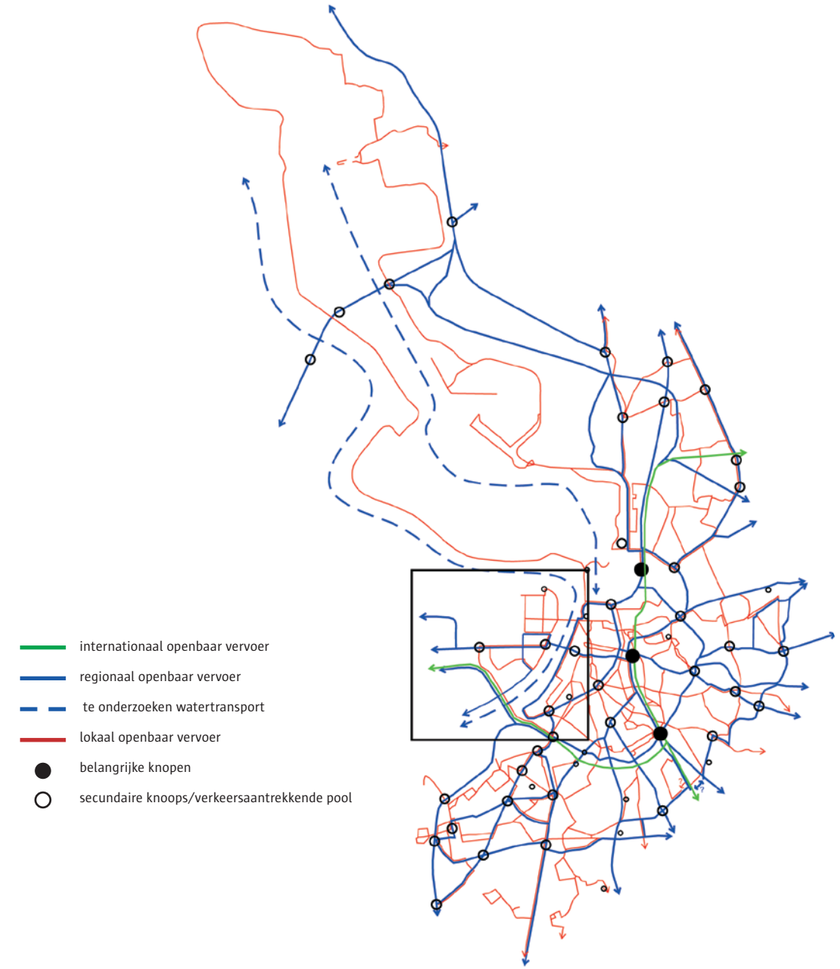
Gezien haar centrale ligging binnen de Vlaamse ruit heeft de stad een groot aantal verkeersassen voor doorgaand (internationaal) verkeer.

Masterplan Antwerpen

De planningsprocessen voor mobiliteit in Antwerpen zijn hoofdzakelijk vastgelegd in het Masterplan Antwerpen, opgemaakt door de Vlaamse regering. Het doel van dit plan is het verhogen van de capaciteit en verbeteren van de doorstroming voor lokaal en internationaal verkeer, een vlotter openbaar vervoer en meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

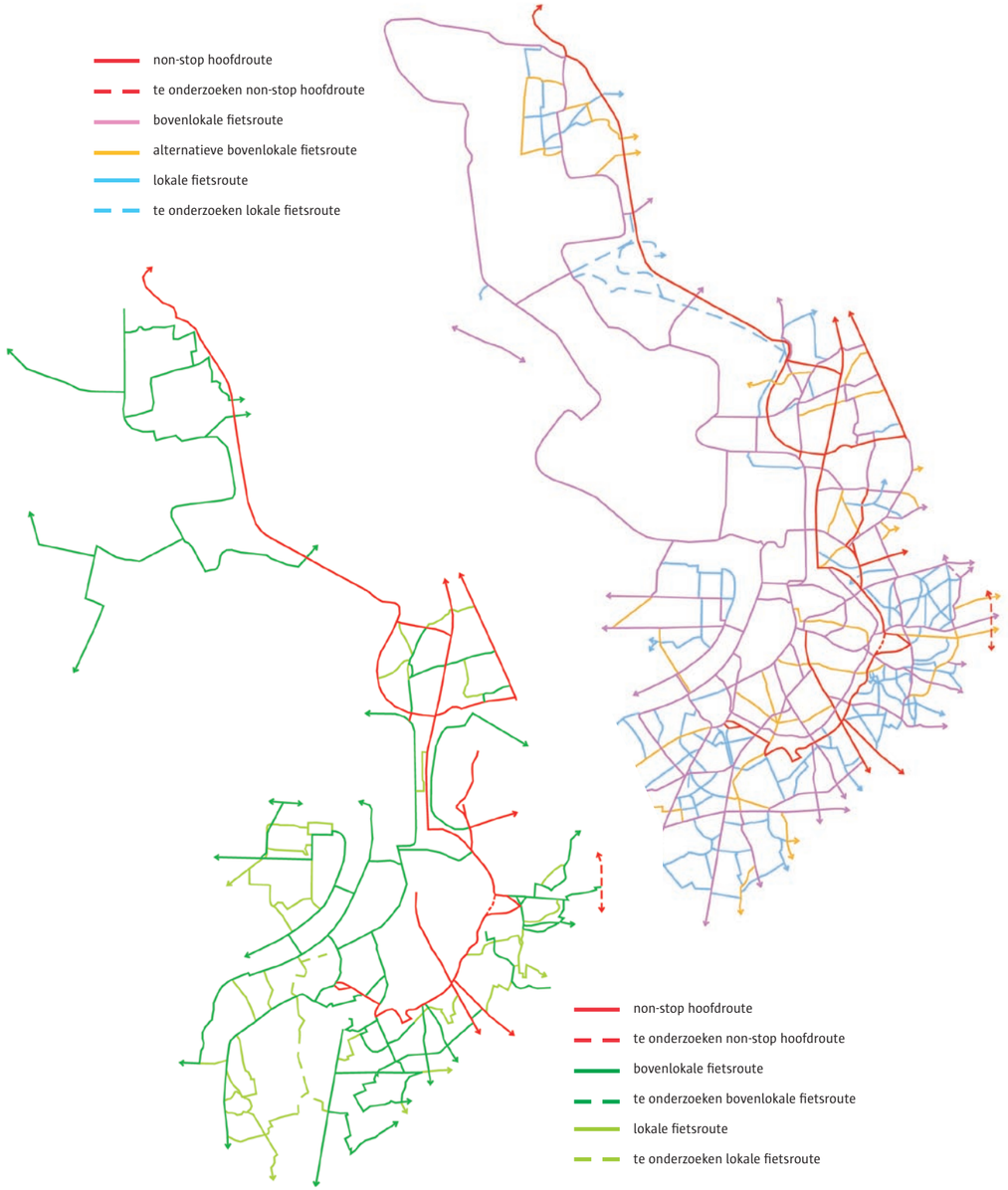
Het Masterplan Antwerpen omvat een aantal acties en projecten (waaronder de Oosterweelverbinding) die de vlotte bereikbaarheid van de stad moeten garanderen.





Kaart 36a | Mobiliteitsplan stad Antwerpen: gewenste openbaar vervoersstructuur

Bron: Stad Antwerpen, Mobiliteitsplan, februari 2005



Kaart 36b | Mobiliteitsplan stad Antwerpen: gewenst functioneel en recreatief fietsroutenetwerk

Bron: Stad Antwerpen, Mobiliteitsplan, februari 2005

Het Masterplan Antwerpen omvat de volgende projecten:

In een eerste fase (van 2006 tot 2010):

- De Oosterweelverbinding.
- Tramlijn Mortsel–Boechout.
- Tramlijn Deurne–Wijnegem.
- Tramlijn Ekeren.
- Verbreding en verhoging 5 bruggen aan het Albertkanaal.
- Van Cauwelaertsluis.
- Leien fase II met afbraak brug Rooseveltplaats in 2006.
- Mitigerende maatregelen Oosterweel.
- Bouw stelplaats De Lijn in Wijnegem.

In een tweede fase (van 2011 tot en met 2015):

- Groene Singel.
- Tramlijn Mortsel-Kontich.
- Tramlijn Sint-Bernardsesteenweg (vervolg).
- Tramlijn Borsbeek–Wommelgem.
- Tramlijn Linkeroever Noord.
- Tramlijn Nieuw Zuid.
- Drie overige bruggen Albertkanaal.
- Renovatie Royerssluis.

Verder zijn middelen gereserveerd om ontbrekende schakels in het stadsnetwerk weg te werken.

(beslissing Vlaamse Regering 22 juli 2005)

Het Masterplan werd opgemaakt door de administratie Wegen en Verkeer, in overleg met de NMBS, De Lijn, het bestuur der Waterwegen, de Provincie Antwerpen, de stad Antwerpen en het havenbestuur. Op 15 december 2000 werd het door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

De Vlaamse Regering richtte voor de realisatie van het Masterplan en de coördinatie van de verschillende projecten de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (verder “BAM” genoemd) op. BAM werd voor onbepaalde duur opgericht en ging officieel van start op 15 september 2003.

Het Masterplan wil via een multimodale, geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsprobleem, naast wegenprojecten, in het bijzonder aandacht hebben voor zwakke weggebruikers en alternatieven voor auto- en vrachtwagenverkeer, meerbepaald het openbaar vervoer en de binnenvaart. De tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (tv SAM), bestaande uit de drie grote studiebureaus Grontmij, Arcadis-Gedas en Technum, heeft tot opdracht NV BAM te ondersteunen en te begeleiden bij de realisatie van de (deel)projecten van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Eén van deze projecten is de optimalisatie van de Singel.

Drie BAM-projecten die relevant zijn voor de Groene Singel zijn de Oosterweelverbinding, de vernieuwing van de Ring en de Singel en de verbreding en verdieping van het Albertkanaal.

In het concept van een nieuwe Ring en Singel wordt een scheiding voorzien tussen het doorgaand verkeer op de Ring, dat enkel van snelweg naar snelweg rijdt, en het stedelijk verkeer dat gebruik zal kunnen maken van alle op- en afritten. Daardoor kan de Ring voor het doorgaand verkeer worden versmald en komt er ruimte vrij voor het stedelijk verkeer dat zich momenteel op de Singel bevindt. Het doorgaande verkeer van de Singel wordt met andere woorden verplaatst naar de bedding van de Ring op een nieuwe stedelijke ringweg. De Ring zal de stedelijke ringweg aanvullen en functioneren als doorgaande ringweg. Beide ringwegen zullen fysisch van elkaar worden gescheiden, wat de capaciteit verhoogt en de veiligheid vergroot. Enkel op de verkeerswisselaars met de autosnelwegen zal een uitwisseling tussen de twee ringwegen mogelijk zijn. De scheiding van doorgaand en stedelijk verkeer zal gebeuren door een telematicasysteem.

In haalbaarheidsstudies, die werden uitgevoerd omtrent het scheiden van de verschillende verkeersstromen, werden voorlopige aannames gedaan met betrekking tot het lokaliseren van de toegang van de stedelijke ringweg tot de Singel. Volgende invalswegen werden hierbij weerhouden: spaghettiknoop, Jan Van Rijswijcklaan, Grote Steenweg, Berchem station, Plantin Moretuslei en Schijnpoort.

Het scheiden van het verkeer op de Ring en de Singel gaat gepaard met het sluiten van de Ring rond Antwerpen via de Oosterweelverbinding (zie verder).

De herinrichting en vervollediging van de Singel loopt volgens tv SAM vanaf de Schelde (in het zuiden) tot aan de Noorderlaan (in het noorden) via de Slachthuislaan en de IJzerlaan. Een nieuwe Scheldebrug, als verlengde van de nieuwe Singel tot op Linkeroever, wordt in dit plan niet opgenomen.

Om de economische aantrekkingskracht en de reputatie van wereldhaven te garanderen, dient de Antwerpse haven mee te evolueren met de ontwikkelingen in de zee- en binnenvaart. Eén van de noodzakelijke ingrepen hiervoor is het verbreden en verdiepen van het Albertkanaal. Dit betekent dat de bruggen over het kanaal en de wegen erlangs op hun beurt aangepast moeten worden. Deze ingreep zal eveneens implicaties hebben voor de IJzerlaanbrug. In het kader van de Oosterweelverbinding dient eveneens opgemerkt te worden dat met de aanleg van de doorgaande ringweg en de lager gelegen stedelijke ringweg onvoldoende ruimte overblijft onder dit viaduct ter hoogte van de IJzerlaanbrug. Deze brug zal bijgevolg afgebroken worden bij de realisatie van de Oosterweelverbinding.

Pegasusplan

Het Pegasusplan van De Lijn focust op een beter openbaar vervoer. Met dit plan wil De Lijn de huidige en toekomstige mobiliteitsproblemen in Antwerpen op een structurele en innovatieve manier aanpakken. De Lijn Antwerpen streeft naar een fijnmazige spinnenwebstructuur rond een stamnet van tramlijnen, met als basis de tramverlengingen.

Het Pegasusplan in Antwerpen voorziet vier grote projecten:

- Verlengen van bestaande tramlijnen.
- Een tram op de Singel.
- Indienstneming van een gedeelte van de premetro dat nog niet in exploitatie is.
- Ontwikkelen van randstedelijke buslijnen.

Afbakeningsproces Grootstedelijk Gebied Antwerpen en streefbeeldstudies

Voortvloeiend uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het mobiliteitsplan Vlaanderen, zijn er een aantal streefbeeldstudies in opmaak. Zo wordt er momenteel een streefbeeld opgemaakt voor de R11 en de A12 zuid.

De ‘polen en assen’ uit het Afbakeningsproces van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen geven een ruimtelijke interpretatie aan het Masterplan en het Pegasusplan, door het selecteren van (ook ontwikkelings-)polen en assen.

De plannen voor de ‘ring’

De idee om een continue en circulaire route te creëren over de hele stad – een grote rijweg die algemeen een ‘ring’ wordt genoemd – heeft een lange en diepgewortelde traditie binnen de discipline ruimtelijke ordening. Het doel van deze uitrusting is een homogene bereikbaarheid te garanderen en de verdeling van de verkeersstromen in de verschillende delen van de stad te verbeteren. De idee van de ring vindt ook een rechtvaardiging in de vorm die ze voorstelt, die algemeen erkend wordt als een perfecte vorm – een goed functioneren.

In de planningsgeschiedenis van Antwerpen werd de idee voor het realiseren van een ring voorgesteld door Felix Loquet in 1911 in zijn Plan Général de l’extension normale d’Anvers. Hij stelde een ‘ringweg’ voor bovenop de Brialmontvest, die verder gaat over Linkeroever door twee tunnels. Een gelijkaardige bedoeling zien we ook in het plan van Eggerickx en Verwilghen: ‘Anvers-métropole de l’Europe’; de architecten willen een metropolis gerealiseerd zien, ingesloten in een goed uitgeruste Parklaan. Het voorstel van NV BAM om de internationale snelweg te sluiten heeft een gelijkaardige bedoeling.

Vroege ringvormige expansie van de stad, De Leien

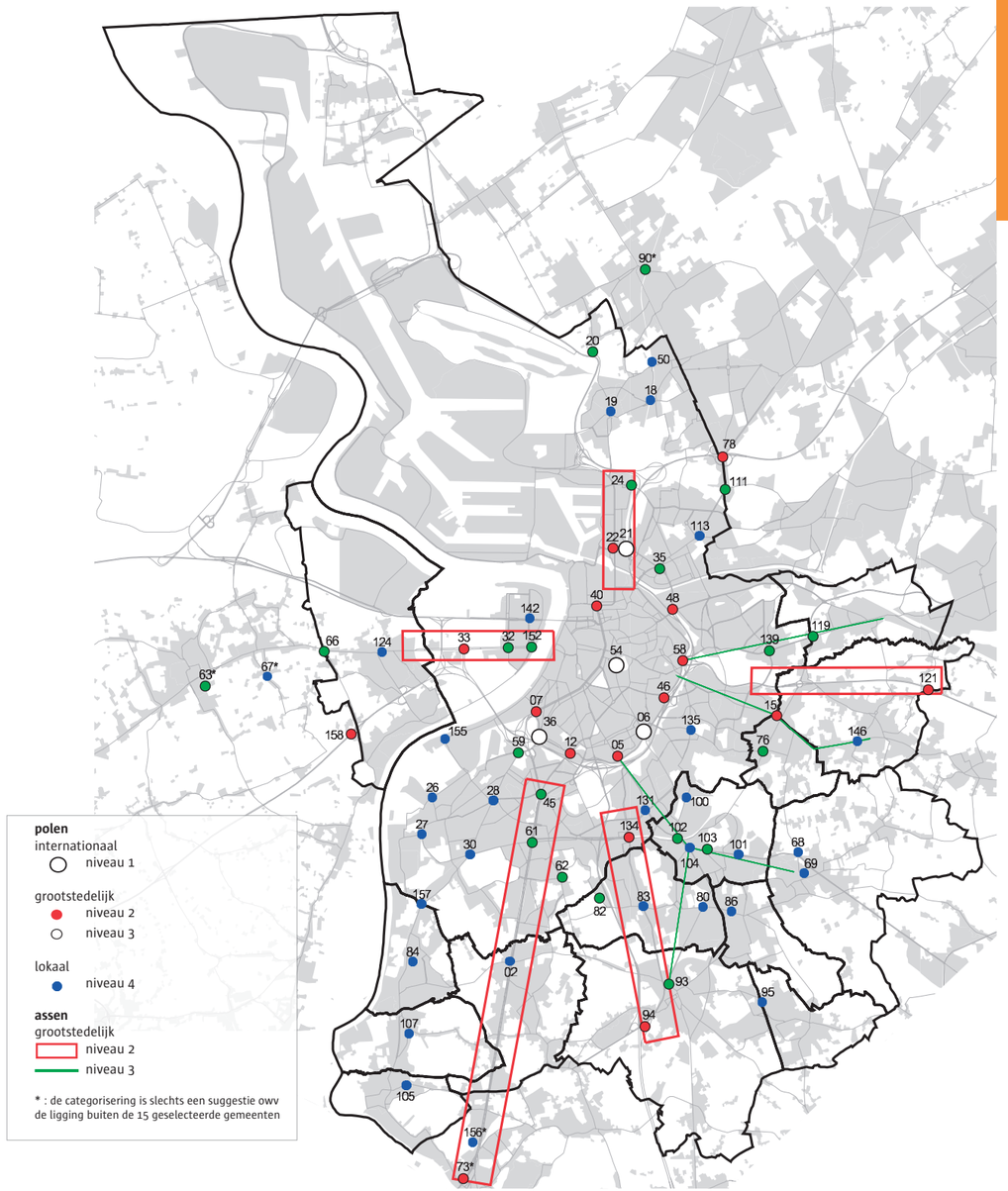
In 1520 werd het plan voorgesteld om de stad te versterken met een verdedigingsmuur. In 1555 was de ‘Spaanse wal’ een feit. De vesten waren van het bastiontype, met in het noorden een groot nieuw stadsdeel: de Nieuwstad (Eilandje). De voormalige stadspoorten werden nutteloos en bijgevolg werden ze afgebroken.
In 1600 werden de bestaande fortificaties met het St. Laureisfort in het noorden en het St.-Elisabethcomplex in het zuiden uitgebreid.
Tot 1859 was de stad Antwerpen gelegen binnen de grenzen van deze 16de-eeuwse omwallingen. De stad werd eigenaar van de wallen en besliste ze af te breken in 1864, samen met de forten in het noorden en zuiden.
De Leien werden dan geconcipieerd als een centrale boulevard met vier bomenrijen en een tramlijn. Ze koppelden twee belangrijke industrieterreinen en enkele belangrijke gebouwen in het noordelijke en zuidelijke uiteinde aan elkaar. Eén bastion werd getransformeerd in het huidige stadspark. Langsheen de boulevard werden enkele ‘paleizen’ opgetrokken (justitiepaleis, Opera, Nationale bank, Atheneum). Ook de oost-westas vanaf het Centraal station werd geaccentueerd door een nieuwe boulevard die de Leien met het station verbindt: de De Keyserlei.

Het was een belangrijk project op schaal van de grote Europese hoofdsteden. Voor de leesbaarheid van de stedelijke structuur zijn de Leien vandaag nog steeds belangrijk.



Kaart 37 | Totaalbeeld Pegasusplan

Bron: De Lijn, Pegasusplan, oktober 2003



Kaart 38 | Selectie polen en assen - afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

Bron: Arolun, afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, 15 april 2005



1. Oosterweelverbinding
2a. Groene Singel
2b. Stedelijke Ringweg
3. Modernisering Albertkanaal
4. Bruggen over Albertkanaal
5. Renovatie Royerssluis
6. Renovatie Van Cauwenlaertsluis
7. Leien fase 2
8. Tramlijn Ekeren
9. Tramlijn Deurne - Wijnegem & Stelplaats in Wijnegem
10. Tramlijn Borsbeek - Wommelgem
11. Tramlijn Mortsel - Boechout
12. Tramlijn Mortsel - Kontich
13. Tramlijn Sint-Bernardsesteenweg
14. Tramlijn Hemiksem
15. Tramlijn Nieuw Zuid
16. Tramlijn Linkeroever noord

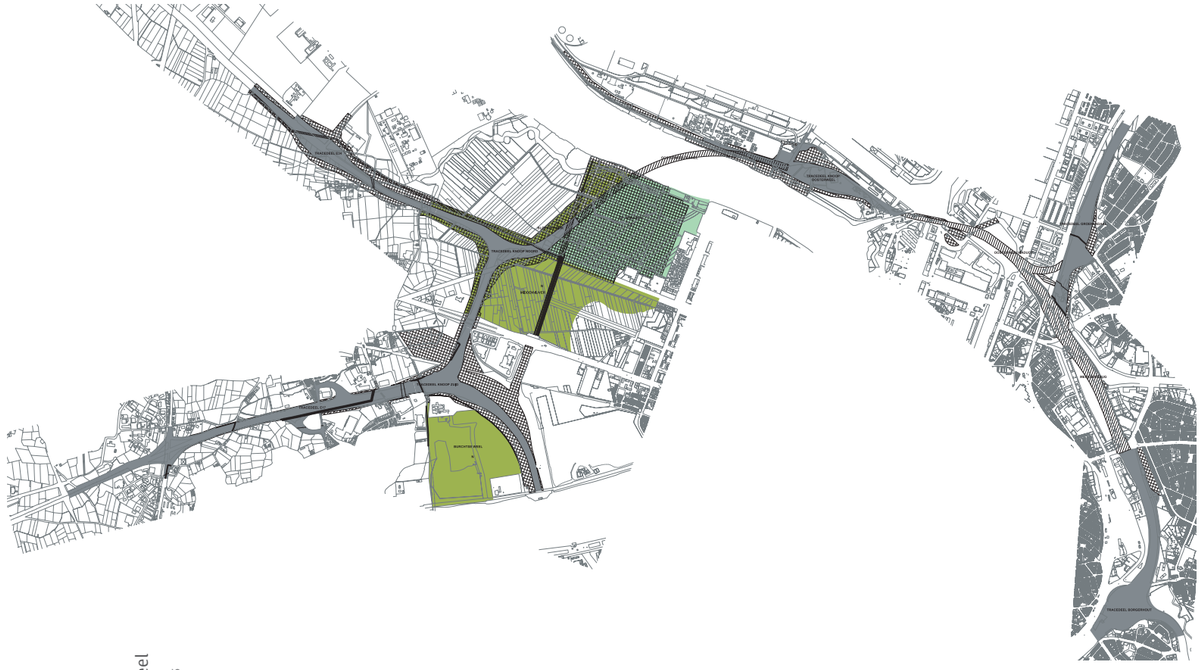
bestaande tramlijn

Kaart 39 | Masterplan Antwerpen

Bron: NV BAM, Masterplan Antwerpen, 15 december 2000

Op 15 december 2000 besliste de Vlaamse Regering over het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (zie hoger). Het vervolledigen van de Ring is een onderdeel van dit plan. Op 10 juni 2005 keurde de Vlaamse Regering de strategie 1B goed, waaronder de uitvoering van de Oosterweelverbinding, gekoppeld aan een tolheffing en met opdracht voor het uitwerken van het tracé door NV BAM. Op 16 september 2005 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp van tracé voorlopig vast in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Deze verbinding strekt zich uit over een lengte van 10 km en verbindt een nieuw aan te leggen verkeerswisselaar tussen de R1 (Kennedytunnel) - E17 - N49 op Linkeroever, via een nieuw te bouwen Scheldeoeververbinding (Oosterweeltunnel) en een Oosterweelknoop op Rechteroever, met de R1 (Viaduct Merksem) - E19 - A12 op Rechteroever. Het gekozen tracé sluit de Ring met een tunnel van op Linkeroever onder de Schelde en een viaduct over de noordrand van het Eilandje dat aansluit op het viaduct van Merksem. Op die manier wordt het dubbeldeksviaduct 'Lange Wapper' maximaal gebundeld met het Albertkanaal.



Kaart 40 | GRUP Oosterweel

Bron: TV Sam, GRUP Oosterweel, 2005

de poreuze stad

Collage poreuze stad
Bron: Studio 05 - RSA-team

2.5 DE POREUZE STAD

2.5.1 Sleutelkwesties

Porositeit erkennen

Porositeit is een materieel gegeven, het beschrijft de doorsijpelings- en infiltreringseigenschap van een materiaal.

Het thema van de poreusheid is gerelateerd aan de verschillen in het stedelijk ruimtegebruik en de verschillende stromen van gebruikers in deze ruimte – mensen zowel als andere organismen.

Porositeit is geen statische conditie: het is gekoppeld aan verschillende fenomenen die in de loop van de tijd invloed uitoefenen op de wijze waarop stedelijke ruimte zich aanpast aan veranderende omstandigheden en gewoonten, aan druk en verwaarlozing.

Vandaag bestaan er in Antwerpen verschillende vormen van porositeit. In de 19de-eeuwse gordel is de porositeit eigen aan het feit dat gezinnen en activiteiten ruimten, woningen, industriële gebouwen, tuinen en koeren verlaten. In dit geval bestaat het poreus materiaal uit een compact weefsel waar restruimten mogelijkheden bieden voor herinterpretaties van het traditioneel weefsel. Nieuwe inwoners en nieuwe individuele, collectieve en publieke gewoonten infiltreren de stad en veranderen daardoor haar gedaante. Andere compacte delen van het stedelijk weefsel (de periferie van het begin van de 20ste eeuw of het oude stadscentrum) kunnen gelijkaardige kenmerken vertonen.

Een tweede vorm van porositeit heeft betrekking op de tussenstad, met tuinwijken die rijk zijn aan open ruimte, meestal privé-tuinen, maar arm aan publieke ruimte, met onregelmatig bebouwde ruimten die doorgangen vrijlaten voor de mens en de natuur. Hier hoort ook de moderne stad thuis, met grote open ruimten, maar dikwijls onderbenut door het gebrek aan gebruikswaarde. De porositeit van de tussenstad bestaat uit kleine elementen, hagen en bomenrijen. Die kunnen een belangrijke ecologische waarde hebben voor de gehele stad, maar kunnen ook voor een versterking van het sociale leven zorgen. De grond is doorlaatbaar, waardoor het water natuurlijk kan infiltreren.

Een derde vorm van porositeit betreft de haven. In dit geval heeft het materiaal – en dit is anders dan in het verleden – een zeer lage graad van porositeit. Dit zowel voor stedelijk gebruik als voor natuurontwikkeling. Dit wordt veroorzaakt door de zeer grote oppervlakten die als barrières functioneren ten opzichte van de stad en de natuurontwikkeling.

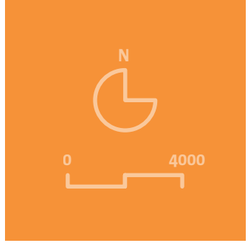
Nieuwe vormen van verwevenheid

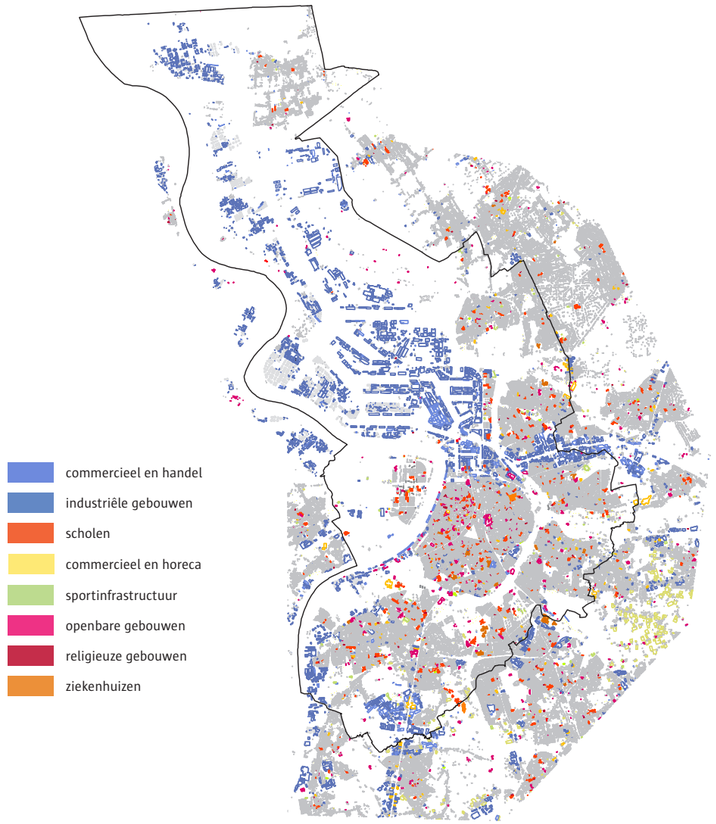
Sleutelkwestie is hoe de porositeit te gebruiken en te verbeteren waar nodig. Deze kwestie onderzoekt de mogelijkheid om in de stedelijke ruimte op een minder verdeelde manier verschillende activiteiten te laten plaatsvinden, of anders gezegd, de mogelijkheid om handelsactiviteiten, wonen en werken te integreren in elkaars nabijheid. Vandaag is dit reeds mogelijk voor verschillende activiteiten: in winkelstraten of in bouwblokken waar sommige activiteiten plaats ruimen voor andere. Het terugdringen van de leegstand is hieraan gekoppeld.

2.5.2 Lezing van de morfologie van de stad

Evolutie van de bebouwde ruimte

De groei van de stad over een langere periode (1880-1970) is weergegeven in een reeks kaarten (zie kaartenbundel). Op het eerste, zeer algemene zicht, kan het fenomeen omschreven worden als een uiteenlegging en spreiding over een ruimer gebied en een verdichting en verhoging van de compactheid van het centrale gebied. Beide fenomenen vinden op hun weg enkele obstakels en weerstanden: natuurlijke elementen als beken en rivieren, of artificiële elementen zoals forten, dijken en grachten, lusthoven en hun parken.





Kaart 41 | Bodemgebruik van de bebouwde ruimte

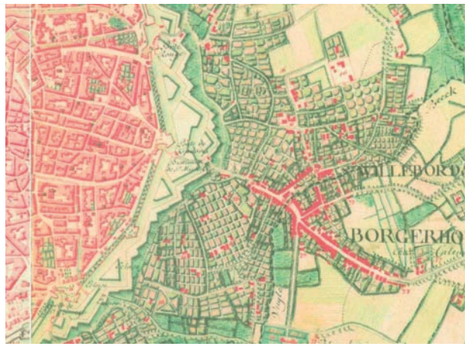
Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-CIS)
Verwerking: RSA, 2005

Recente evoluties in de bebouwde ruimte van de stad worden zichtbaar op een kaart die de bebouwing anno 1970 aanduid in het zwart, en de latere toevoegingen tot 2003 in het rood.

De kaarten duiden verschillende groeiprincipes aan:

- Het toevoegen van nieuwe, uitgeruste gehelen (toevoegingen die gelijkaardig zijn aan het nieuwe stadsdeel gebouwd door Gilbert van Schoonbeke, 1519-1556) ten noorden van het stadscentrum. een incrementele ontwikkeling van de bestaande structuur met nieuwe gebouwen en straten.
- Het opvullen en verdichten van voorheen afgebakende gebieden.

Elk van deze principes is het resultaat van verschillende verhalen en relaties tussen de stad en de verschillende stedelijke actoren.



wonen in Antwerpen op De Ferraris kaart, 1775

Het woonweefsel: korrelgrootte en woonomgeving

Het woonweefsel van Antwerpen bestaat uit verschillende vormen en dichtheden. Compacte samenhangende gebieden en meer open leefruimten, dichte en minder dichte gebieden, open bouwblokken of aaneengesloten rijhuizen en gesloten blokken.

De kwaliteit van de leefruimte wordt bepaald door verschillende factoren: sommige hebben te maken met de woning: grootte, tuin, garage, enz., andere met de woonomgeving: dichtheid, openbare ruimte, groengebieden, voorzieningen, verkeer en parkeerdruk, enz.

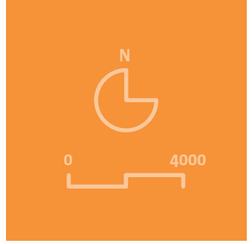
De woondichtheid in Antwerpen is gemiddeld 44,3 won/ha woongebied. In sommige gebieden stijgt de dichtheid tot 100 won/ha (Stuivenberg-Dam, Borgerhout intra muros).

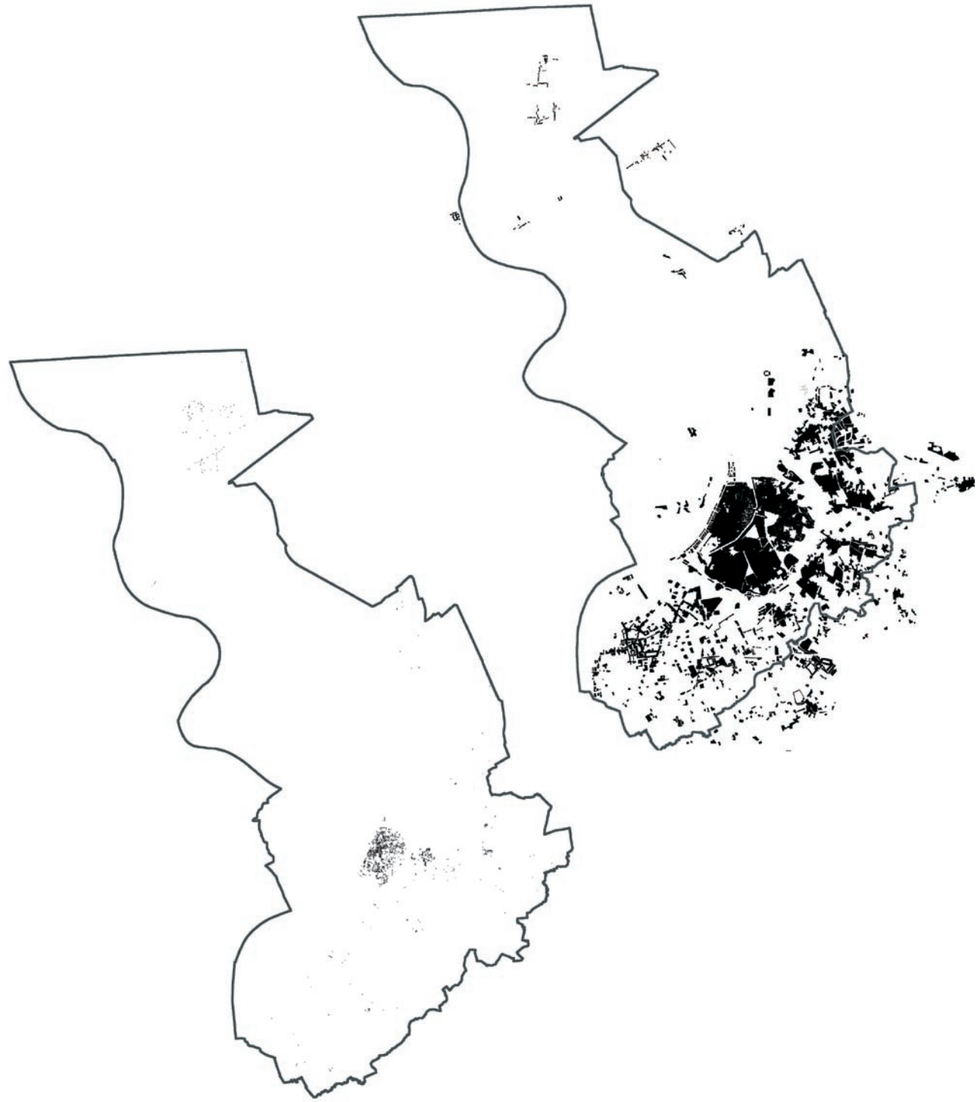
Het morfologische, economische en sociale beeld en karakter van de stad is het resultaat van haar bouwproces en evolutie.

De Binnenstad, het oudste gedeelte van de stad, is gekenmerkt door een organisch stratenpatroon (zeker in de nabijheid van de historische Binnenstad) en een kleinschalig woon- en commercieel weefsel. De woningen zijn vaak niet aangepast aan de hedendaagse woonwensen en gebruik.

Delen van de 19de-eeuwse gordel in Antwerpen Noord (Dam, Seefhoek) worden beschouwd als dicht bevolkte gebieden. Er zijn weinig open en groene ruimten en speelterreinen en weinig huizen hebben een tuin of een terras.

Bij gebrek aan gestructureerde planning, bestaat het negentiende-eeuwse weefsel uit vele kleine en smalle monofunctionele bouwblokken, maar ook uit enkele grotere poreuze bouwblokken, waarvan de binnengebieden opgesoupeerd werden door uiteenlopende activiteiten en bestemmingen. De desindustrialisatie zadelde de negentiende-eeuwse gordel op met verloedering en economisch verval. Verschillende terreinen en bedrijfspanden kwamen leeg te staan. Een deel van de residentiële voorraad in de 19de-eeuwse gordel staat eveneens leeg. Dit zal nog verslechteren doordat de bevolking in deze gebieden sterk veroudert. Veel gebouwen in winkelstraten in de Kernstad, oorspronkelijk ontworpen als woongebouw, staan leeg: de winkels op het gelijkvloers verdringen de inwoners op de bovenliggende verdiepingen.





Kaart 42a | Evolutie van de bebouwing: 1850, 1880

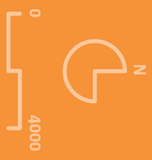
Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970 en Digipolis/GIS/Kavia
Verwerking: RSA, 2005



Kaart 42b | Evolutie van de bebouwing: 1940, 1960

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970 en Digipolis/GIS/Kavia
Verwerking: RSA, 2005

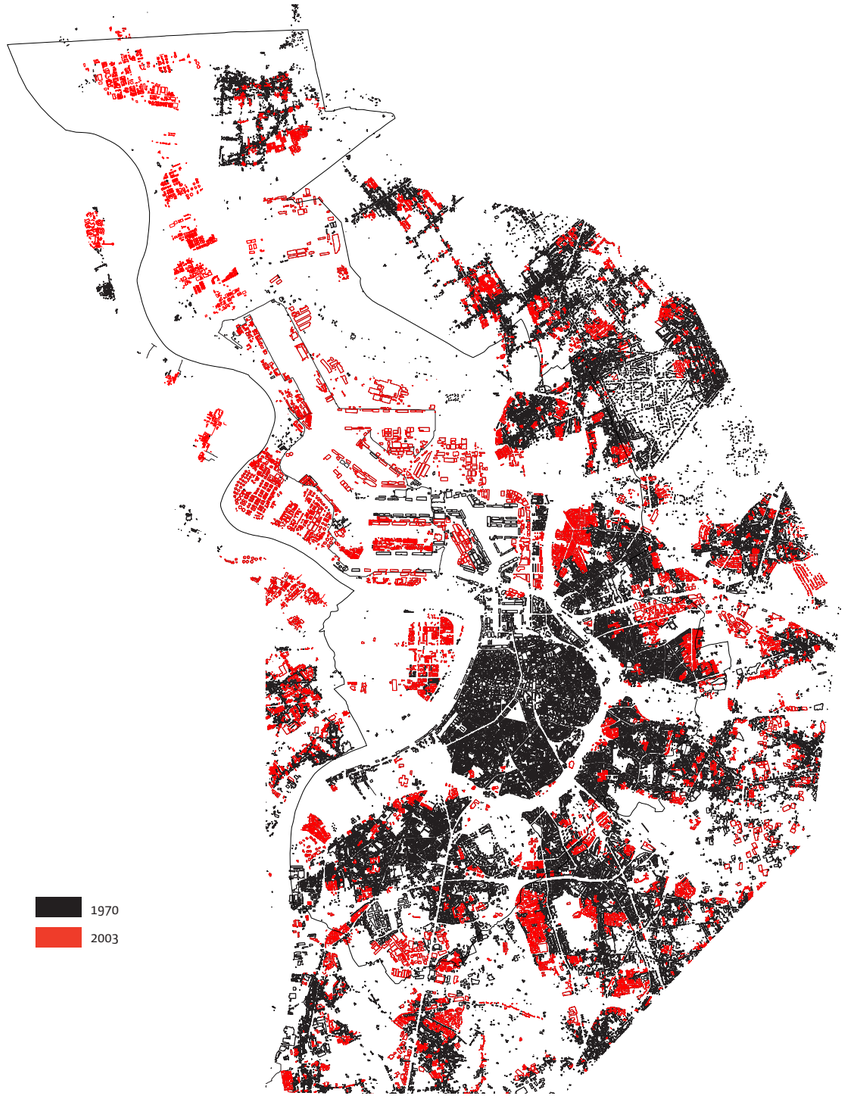


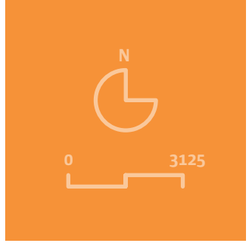


Kaart 42c | Evolutie van de bebouwing: 1970, 2000

Bron: militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970 en Digipolis/GIS/Kavia
Verwerking: RSA, 2005







Kaart 43 | Evolutie van de bebouwde ruimte 1970 - 2003

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-GIS), 1970 - 2003
Verwerking: RSA, 2005

Tegenwoordig biedt deze situatie echter enkele interessante ontwikkelingskansen. Een aantal binnengebieden hebben immers het potentieel om opnieuw volledig ontwikkeld te worden. Andere binnengebieden kunnen daarentegen volledig ontpit worden om bijvoorbeeld uit te groeien tot het groene hart van een bouwblok. Nog andere kunnen dan weer een combinatie aangaan met een inbreidingsproject in een deel van de site. De veelvuldige vragen over deze binnengebieden, waar de Dienst Stedenbouwkundige Vergunningen van de stad Antwerpen gedurende de laatste jaren mee geconfronteerd wordt, getuigen van dit herontwikkelingspotentieel. Particulieren overwegen bijvoorbeeld de aankoop van enkele percelen in een binnengebied in functie van een grootschalig nieuwbouwproject. Naar aanleiding daarvan wordt er dikwijls bij deze dienst geïnformeerd naar de geldende voorschriften en stedenbouwkundige richtlijnen, die hierop van toepassing zijn.

De flexibiliteit van percelen en bebouwde structuren enerzijds, en de mogelijke toepassing van innovatieve concepten in het stedelijk weefsel anderzijds, worden geïllustreerd door recente renovaties die beschouwd kunnen worden als goede pioniersvoorbeelden en als een tendens in de richting van een zachte vorm van gentrificatie (zie sleutelkwestie).

Het bouwblokteam (Bbp) van de stad werd opgestart in 2004 om, in het kader van het beleidsakkoord 2000-2006, stedelijke vernieuwing te activeren via het instrument van bouwblokrenovatie- en projecten. Dit team neemt een sterk ontwerpmatige, maar ook organisatorische en beleidsvoorbereidende taak op zich met betrekking tot bouwblokprojecten. Het verbeteren van de woonkwaliteit, het streven naar ruimtelijke samenhang, de financiële haalbaarheid en de wensen van de eigenaars vormen hierbij het uitgangspunt. Een bouwblokstudie beperkt zich dus, met andere woorden, niet alleen tot het verkennen van de ruimte en haar capaciteiten. De studie beoogt ook de uitvoering van het project en dit binnen een samenhangend en doordacht geheel met een stedenbouwkundige meerwaarde. Het uitwerken en uitvoeren van bouwblokprojecten is een uitermate belangrijke, complementaire strategie voor de Kernstad, de negentiende-eeuwse gordel en delen van de twintigste-eeuwse gordel van onze stad. Deze lokale, “kleinschalige” of punctuele ingrepen stimuleren het kwalitatief wonen in de stad en garanderen op relatief korte termijn resultaat.

Het bouwblokteam (Bbp) van de stad regisseert momenteel 26 bouwblokprojecten die zich voornamelijk situeren in de 19de-eeuwse gordel en waarvan er een aantal zijn gefinaliseerd of in ontwikkelingsfase zijn. De bouwblokprojecten situeren zich op stedenbouwkundig microniveau en vormen daardoor een efficiënt en concreet instrument om de doelstellingen van de Poreuze stad in te vullen.

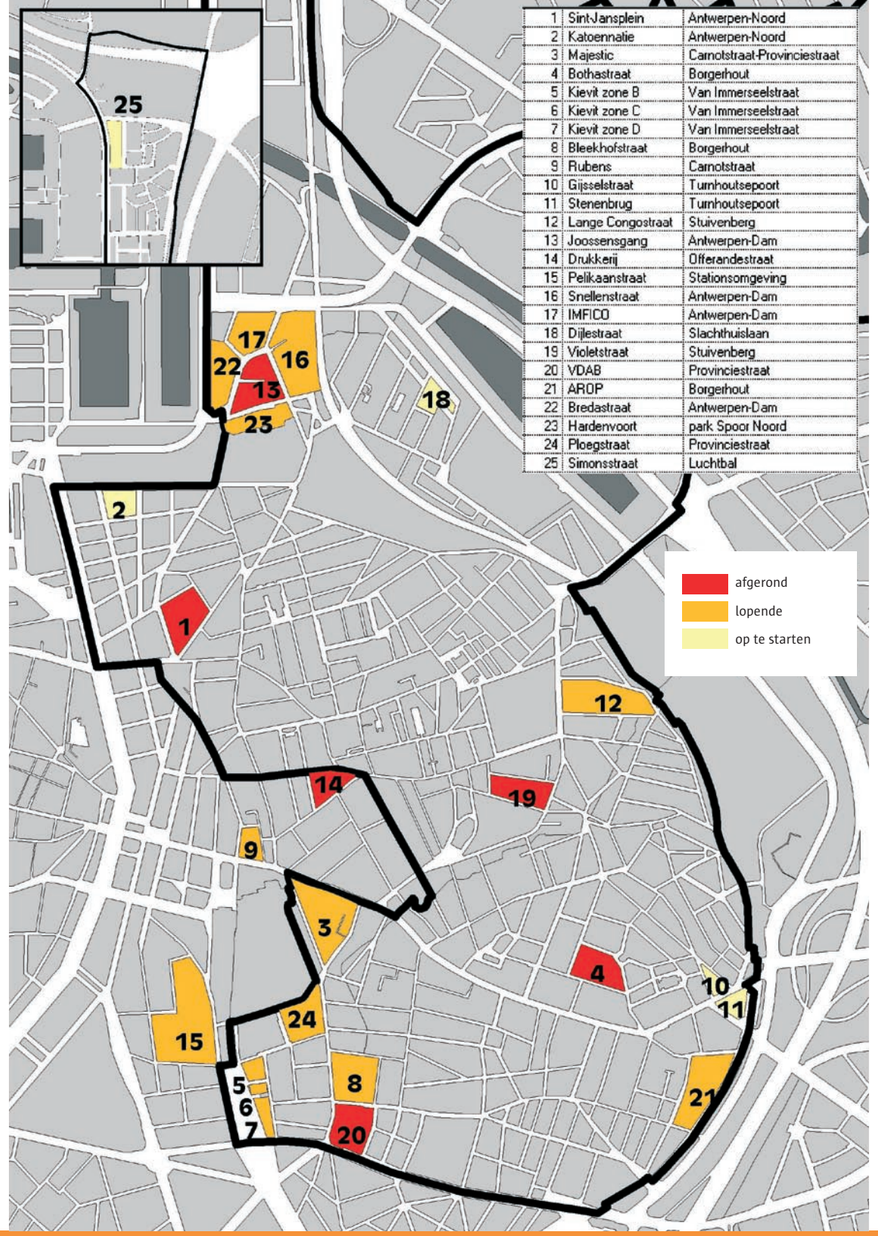
Een aantal bouwblokprojecten situeren zich in zogenaamde focusgebieden d.i. gebieden met een hoge prioriteitsstelling op basis van een aantal criteria zoals gebrek aan porositeit, graad van leegstand, ontwikkelingspotentieel, mate van strategische impact (of in welke mate revitalisering van gebieden katalyserend of sturend kan werken in stads- of stadsdeelontwikkeling op mesoniveau).

Nog lopende initiatieven zijn:

- Den Dam.
- De Stationsomgeving Antwerpen Centraal (Copernicus, Kievit zones B, C en D van het gewestelijk RUP, de nieuwe stadsfeestzaal in de berm van de spoorweg en de woonwijk Kievit zelf).
- De Turnhoutsepoort.
- Atheneumbuurt.

Terug naar de stad, de porositeit van de 19de-eeuwse gordel

De laatste jaren is er een toenemende interesse voor de 19de-eeuwse gordel. Een proces van hergebruik is opgestart. Sommige projecten werden gestuurd door de stad. Ondersteund door het Urban-programma, werden o.a. straten en pleinen heraangelegd. Maar veel andere ingrepen zijn het resultaat van een bewustwordingsproces bij de bevolking omtrent de rijkdom en kwaliteit van het leven in het stadscentrum. Veel jonge koppels, die hebben besloten om in de stad te komen wonen, zijn zonen en dochters van ouders die in de jaren '70 de stad hebben verlaten om te gaan wonen in de voorstad en tussenstad. Dikwijls wonen hun ouders in een ééngezinswoning met tuin. Wanneer mensen terugkomen naar de stad verandert dit weinig aan hun eisen: jonge gezinnen vragen voldoende aanbod aan groene ruimten (liefst een privé-tuin), grote woningen met flexibele ruimten waar ook professionele activiteiten kunnen plaatsvinden. De 19de-eeuwse gordel is rijk aan mooie woningen en aan voormalige industriële ruimten die op deze manier kunnen geherinterpreteerd worden. De prijzen zijn hier nog betaalbaar ten opzichte van deze in de omliggende gemeenten en buitenwijken. Dit is het gevolg van de suburbanisatie van de laatste decennia.



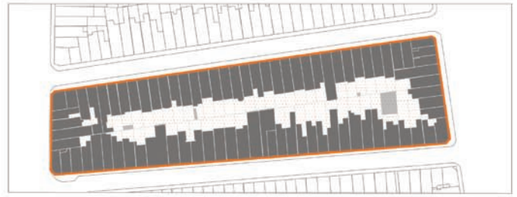
1	Sint-Jansplein	Antwerpen-Noord
2	Katoennatie	Antwerpen-Noord
3	Majestic	Carnotstraat-Provinciestraat
4	Bothastraat	Borgerhout
5	Kievit zone B	Van Immerseelstraat
6	Kievit zone C	Van Immerseelstraat
7	Kievit zone D	Van Immerseelstraat
8	Bleekhofstraat	Borgerhout
9	Rubens	Carnotstraat
10	Gijsselstraat	Turnhoutsepoort
11	Stenenbrug	Turnhoutsepoort
12	Lange Congostraat	Stuivenberg
13	Joossensgang	Antwerpen-Dam
14	Drukkerij	Offerandestraat
15	Pelikaanstraat	Stationsomgeving
16	Snellenstraat	Antwerpen-Dam
17	IMFICO	Antwerpen-Dam
18	Dijlestraat	Slachthuislaan
19	Violetstraat	Stuivenberg
20	VDAB	Provinciestraat
21	AROP	Borgerhout
22	Bredastraat	Antwerpen-Dam
23	Hardenvoort	park Spoor Noord
24	Ploegstraat	Provinciestraat
25	Simonsstraat	Luchtbal

Kaart 44 | Overzicht van de bouwblokprojecten gecoördineerd door het Bouwblokteam (Bbp)

Bron: SOMA, planningsed, bouwblokteam, 2005



rug-aan-rug woningen
- afwezigheid van tuinen
- licht valt binnen via smalle openingen
- afmetingen van het bouwblok: 100 x 30 meter
- percelen van 10 tot 18 meter diep



- aanwezigheid van privétuinen, gem. 7 meter diep
- afmetingen van het bouwblok 142 x 45,5 meter
- percelen gem. 24 meter diep



- aanwezigheid van privé-achtertuinen
- open ruimte in het binnenblok
- afmetingen van het bouwblok: 88 x 88 meter
- variabele afmetingen van de percelen



- de binnenruimten van het bouwblok met opslagruimten, parking, ...
- afmetingen van het blok 99 x 195 meter
- variabele percelen met afmetingen van 15 tot 30 meter diep met privétuinen en achterbouwen

Kaart 45 | Poreusheid van de 19e eeuwse gordel

Bron: RSA, 2005
Eigen verwerking obv grootschalige basiskaart Stad Antwerpen

Delen van Merksem en Deurne langs het kanaal worden geconfronteerd met een transformatie door de afname van sommige traditionele industriële activiteiten. Daar vraagt de kwaliteit van het leefmilieu, de open ruimte en de voorzieningen bijzondere aandacht.

Sommige gebieden in Deurne en Hoboken, bebouwd in de jaren ‘60 en ‘70 hebben een lage kwaliteit en bestaan vooral uit monotone appartementsgebouwen met twee bouwlagen. Deze districten kampen ook met fragmentatie en verkeersoverlast.

Gezien de aanwezigheid van de luchthaven van Deurne is er een bouwhoogtebeperking in bepaalde delen van de stad. Deze beperking houdt zowel rekening met de aanvliegroute (bouwhoogtegradiënt gaande van 10 tot 162m) als met de veiligheidsinstallaties (bouwhoogtegradiënt van 15 tot 36m).

Delen in Wilrijk, Ekeren, Luchtbal en Linkeroever kennen een modernistische hoogbouw ontwikkeling en de ontwikkeling van parkwijken. Het woonweefsel kent er een grotere korrel.

Berendrecht, Lillo en Zandvliet zijn typische polderdorpen, historisch ontstaan zonder relatie met de stad, en kennen geen stedelijke morfologie.

In sommige gevallen is de verweving van het verschillend landgebruik hoog en zeer interessant: de verschillende grenzen van het landgebruik vloeien in elkaar over en resulteren in een gevarieerd gebruik, waarbij geen nieuwe scheidingen gecreëerd worden, die een aanzienlijk nadelig effect zouden kunnen uitoefenen op de kwaliteit van de leefomgeving. In andere gevallen vallen de randen samen met sterke barrières zoals een snelweg, spoorlijnen, een weg voor vrachtverkeer of een muur. De aanwezigheid van die barrières in de stad is zeer belangrijk. Ze behoren tot de belangrijkste elementen die de stad vormgeven.

Bestaande hoogbouw (>50m)

max. bouwhoogte (strook 100 m) voor straalverbindingen VRT (tov TAW)
- 44 - 55
- 56 - 69
- 70 - 95
- 96 - 128
- 129 - 164

max. bouwhoogte door aanvliegroute luchthaven (tov TAW)
- 10 - 36
- 37 - 70
- 71 - 106
- 107 - 134
- 135 - 162

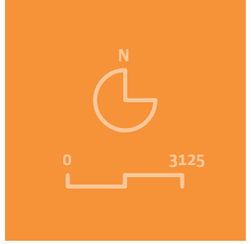
max. bouwhoogte door installaties luchthaven (tov TAW)
- 15 - 18
- 19 - 24
- 25 - 27
- 28 - 33
- 34 - 36

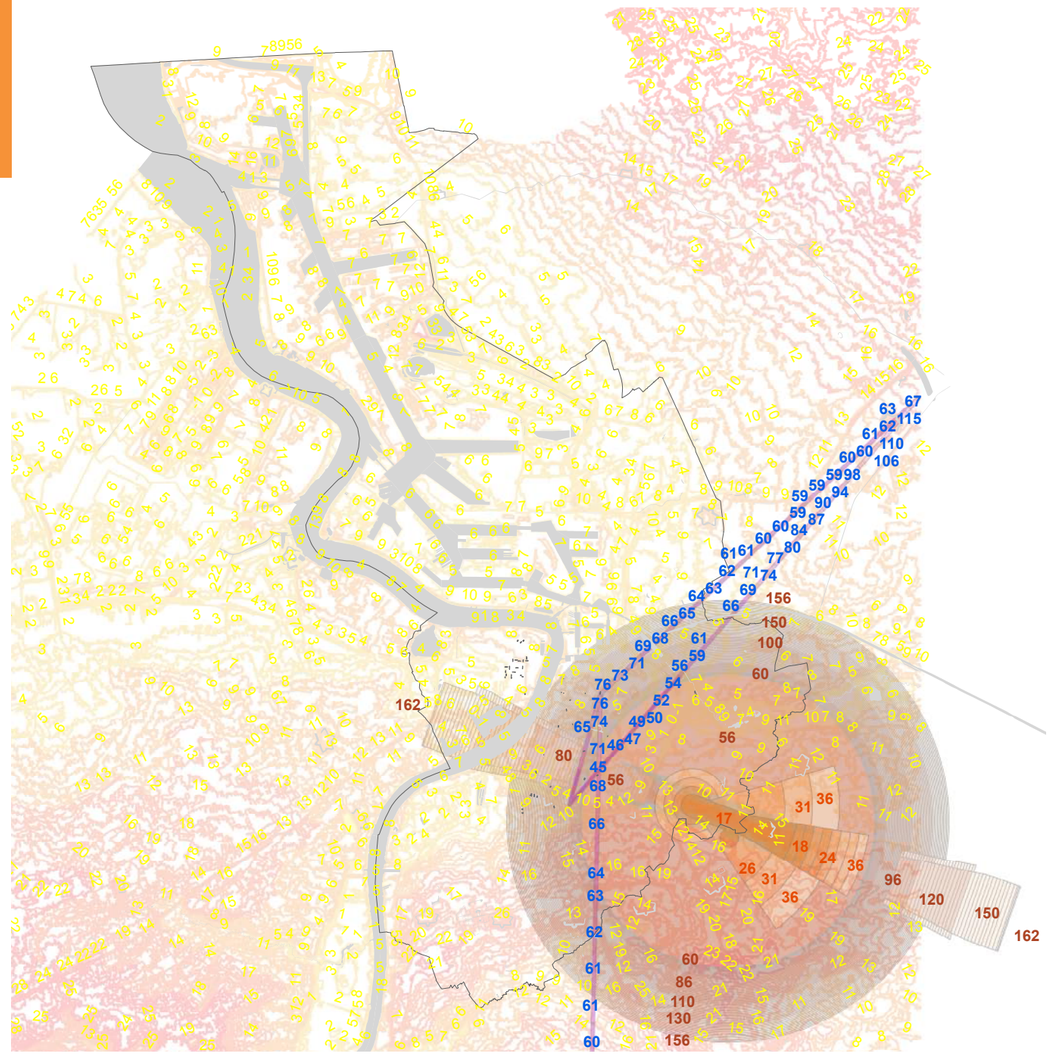
maaiveldhoogte (in meter TAW)
- -20 - -3
- -2 - 6
- 7 - 12
- 13 - 20
- 21 - 37

De maximum bouwhoogte is de strengste bouwbeperking op die plaats verminderd met de maaiveldhoogte. (TAW = Tweede Algemene Waterpassing)

Bronvermelding:
- maaiveldhoogte afgeleid uit Digitaal HoogteModel-Vlaanderen (DHM) van het AGIV en MVG
- Afbakening straalverbindingen door de VRT
- Veiligheidsvlakken luchthaven op basis van kaarten 1985 van het ministerie van luchtvaart (deze zijn niet meer actueel maar worden gebruikt wegens ontbreken ontbreken aangepaste digitale bestanden)

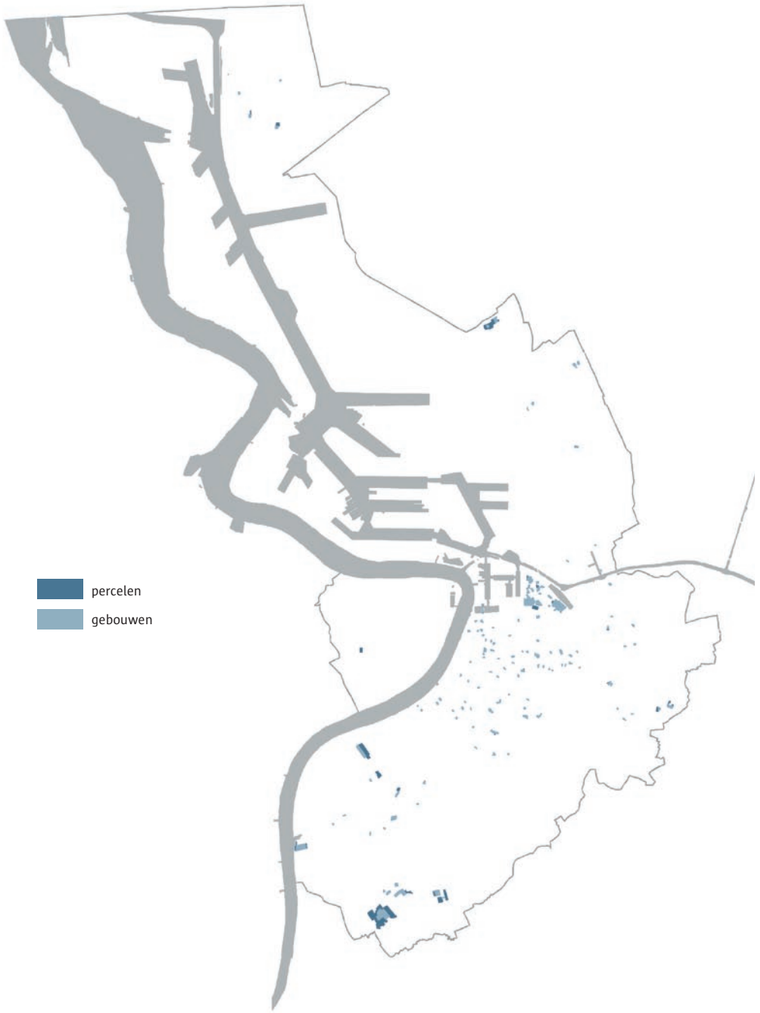
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief. Selecties die niet overeenstemmen met het Vlaams of provinciaal ruimtelijk structuurplan worden beschouwd als suggesties.

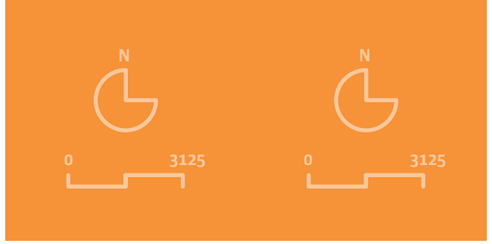




Kaart 46 | Bouwhoogtebeperking: aanvliegroutes van de luchthaven van Deurne en de beperkingen door de radiozendmasten in Antwerpen.

Bron: Regie der Luchtwegen, Afbakening van erfdienstbaarheden voor de aanvliegroute en van de veiligheidsinstallatie van de luchthaven van Deurne



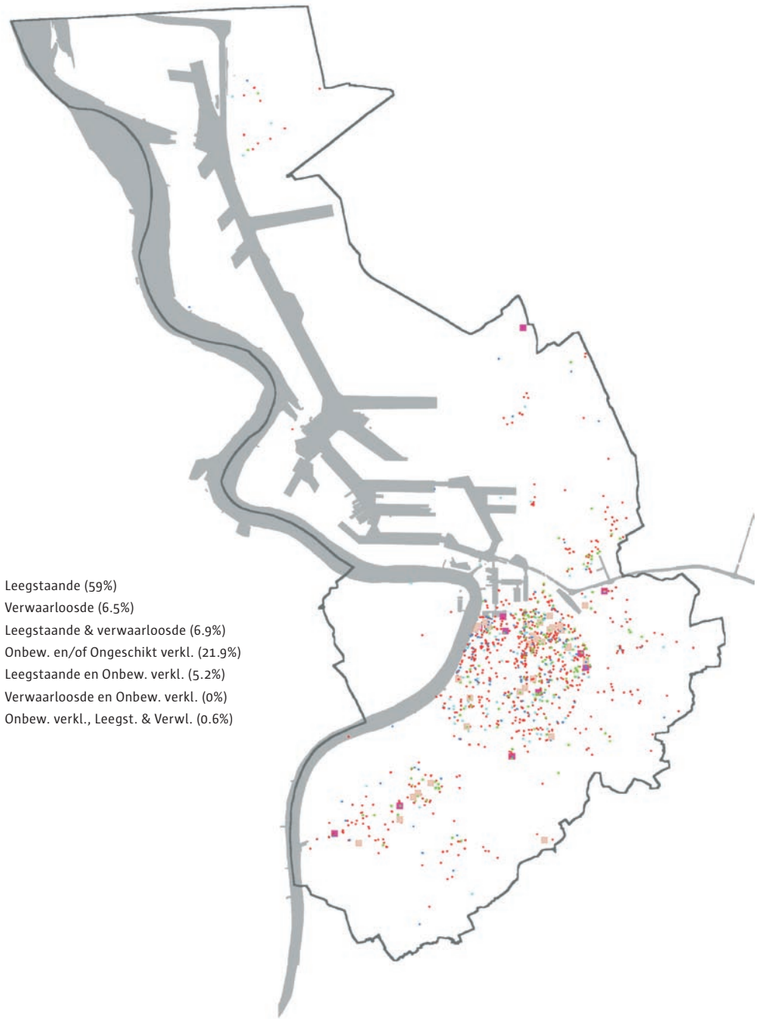


Kaart 47 | Leegstaande bedrijfsgebouwen en - percelen

Bron: Inventaris onbebouwde percelen Stad Antwerpen (2004)
Verwerking: RSA, 2005

Kaart 48 | Leegstaande en verwaarloosde woningen en gebouwen

Bron: stad Antwerpen, 31.12.2004
Verwerking: RSA, 2005



Het sociaal-economisch weefsel: bewegingen en leegstand

De verweving van verschillende vormen van grondgebruik in Antwerpen is zeer groot, niettegenstaande het proces van de scheiding van functies (clustering) die elke moderne stad heeft ondergaan.

De bewegingen van de verschillende sociale groepen (welstellende mensen, immigranten van verschillende etnische afkomst, jonge mensen, ...), van de economische activiteiten en voorzieningen zijn de resultaten van een stedelijke sociale geografie (bijvoorbeeld 'gentrification' en 'filtering up', degradatie en sociale verdringing).

Hierdoor ontstaan gebieden met een sterke aantrekkingskracht voor wonen (bvb. het Zuid, de Kaaien, Eilandje, Zurenborg, ...) en bijgevolg gekenmerkt door hoge vastgoedprijzen, en gebieden gekenmerkt door leegstand. Antwerpen is ook een stad met verlaten gronden en gebouwen.

Dit kunnen we stellen zelfs zonder dat het exacte aantal precies geweten is. In 2004 stonden 2.177 woongebouwen op de inventaris van leegstand en verwaarlozing (cijfers 2005 nog niet bekend). In 2005 telde de inventaris van leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten 178 bedrijfspanden. Beschikbare/leegstaande ruimten en panden zijn vooral gelegen in de Binnenstad en het noordelijk deel van de 19de-eeuwse gordel, waar de gebouwen ouder zijn en een lagere kwaliteit hebben.

Gezegd wordt dat gedurende het laatste decennium de Antwerpse regio een economische achteruitgang kende in vergelijking met de rest van Vlaanderen (Routeplan 2012 van de Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland). De dreiging bestaat dat deze achteruitgang zal voortduren in de toekomst, tenzij geschikte acties ondernomen worden om deze tendens tegen te gaan, door onder andere de porositeit van de stad opnieuw te onderzoeken.

De wegen: een structuur van een spons

Het wegennetwerk laat zich aflezen als het resultaat van een uitgesproken, stapsgewijze evolutie bestaande uit nieuwe grote werken, zoals het snelwegennetwerk, en een verdichting van de stedelijke gebieden.

Het hoofdwegennetwerk maakt gebruik van groene corridors en vingers als ideale plaats om zich te ontwikkelen. In het geval van de Ring is dit zeer duidelijk waar te nemen.

Wat opvalt, is de vormverandering van de stad: van een compacte, sterk begrensde stad naar een open stad, als een geopende hand met gespreide vingers, tot een stad als een lappendeken (met problematische consequenties voor de afbakening).

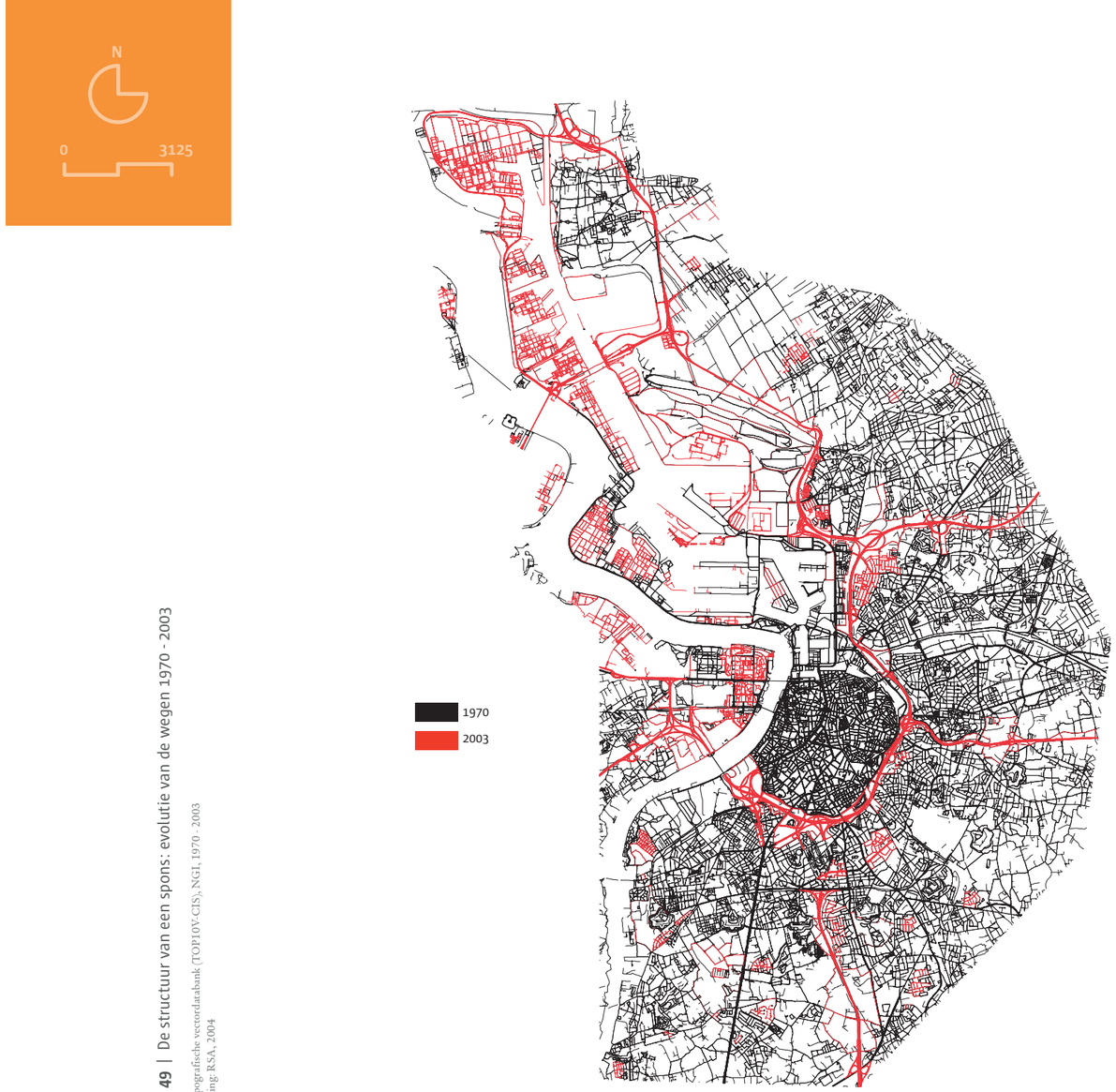
Het structuurplan belicht de geschiedenis van de groei van het wegennetwerk tijdens de voorbije eeuw. Men kan zien dat het 'spons'-aspect van het wegennetwerk aanwezig is sinds de periode die voorafgaat aan het einde van de 19de eeuw.

De spons is een netwerk met een hoge graad van binding en samenhang. Het is evenwel geen ongestructureerde samenhang. Zoals men op deze pagina kan zien, hebben in de loop van de geschiedenis veel elementen bijgedragen tot de ruimtelijke structuur en de hiërarchisering van de regio. Het belangrijkste element was wellicht de aanleg van de steenwegen die de relatie met de handel ontwikkelden. De uitbouw van het tramlijnnetwerk en later van het hoofdwegennet behoorde uiteraard tot de recentere hoofdelementen.

Het groene weefsel

De Poreuze stad omvat zowel gebouwen als open ruimte.

Een studie uitgevoerd in opdracht van het RSA door de Vrije Universiteit Brussel, geeft een aantal indicaties van de tekorten van groen op buurt- en wijkniveau.



Kaart 49 | De structuur van een spons: evolutie van de wegen 1970 - 2003

Bron: topografische vectordatabank (TOP10V-CIS), NGI, 1970 - 2003
Verwerking: RSA, 2004



Kaart 50a | Evolutie van de wegen: 1880, 1940

Bron: militair geografisch instituut, 1880-1970
Verwerking: RSA, 2004



Kaart 50b | Evolutie van de wegen: 1960, 1970

Bron: militair geografisch instituut, 1880-1970
Verwerking: RSA, 2004

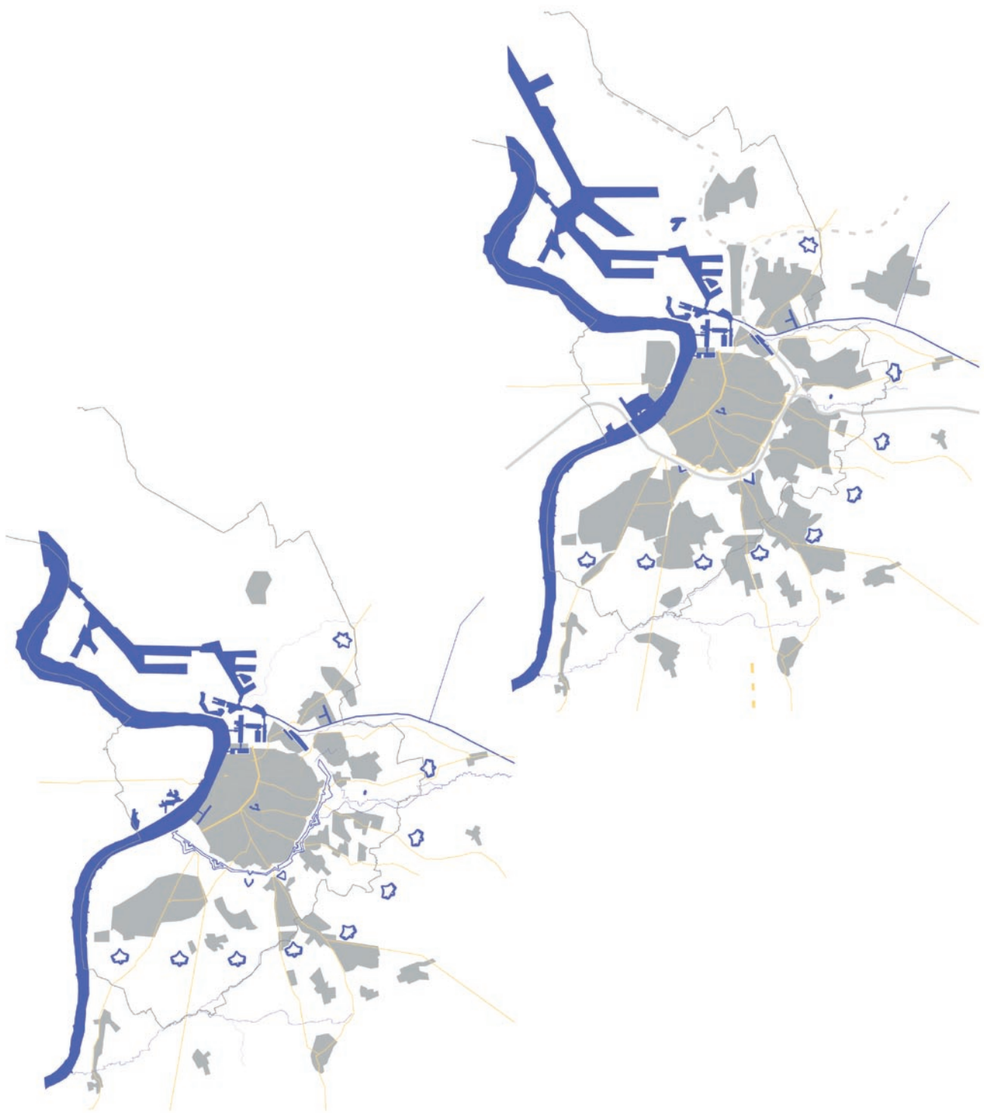






Kaart 51a | Evolutie van de steenwegen: 1880, 1940

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-CIS) en militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005



Kaart 51b | Evolutie van de steenwegen: 1960, 1970

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-CIS) en militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005



Kaart 51c | Evolutie van de steenwegen

Bron: NGI, vectoriele topokaart (TOP10V-GIS) en militair geografisch instituut, historische kaarten 1880-1970
Verwerking: RSA, 2005

Op stedelijk niveau kunnen stadsdeelgroen, stadsgroen en stadsbossen onderscheiden worden. Op kleinschaliger (Poreuze stad) niveau kennen we woongroen, buurtgroen en wijkgroen.

Hieronder volgt een typologie van groengebieden, gebaseerd op loopafstand (bereik) en oppervlakte (areaal).

Functieniveau	Maximumafstand	Minimumareaal
Woongroen	150 m	-
Buurtgroen	200-800 m	0,5 ha
Wijkgroen	800-1.600 m	10 ha (park 5 ha)
Stadsdeelgroen	1.600-3.200 m	30 ha (park 10 ha)
Stadsgroen	3.200-5.000 m	60 ha
Stadsbos/groenpool	< 5.000 m	300 ha

Op basis van deze Mira-normen worden vooral tekorten vastgesteld in de Kernstad. Door de tekortzones aan te duiden, kan in deze gebieden extra aandacht besteed worden aan de opvang van de tekorten. Dit kan bijvoorbeeld door middel van bouwblokrenovatie.

Een overzicht van de verschillende stadsdelen levert het volgende op:

Kernstad

- Zeer grote tekorten op buurt- en wijkniveau.
- Enkel stadspark, Koning Albertpark en Krugerpark.
- Pleinen werken enkel op buurtniveau, met uitzondering van de Gedempte Zuiderdokken.

Antwerpen – zuid

- Grote aanwezigheid niet-toegankelijke groene ruimte (Schoonselhof, Fort VIII, Wilrijkse Pleinen).
- Eerder kleine tekortzones, verspreid op buurtniveau, maar geconcentreerd rond de Zwaantjes en Valaar op wijkniveau.
- Aandeel van de pleintjes erg beperkt.

Antwerpen - noord

- Kleine tekorten op buurtniveau (omgeving Albertkanaal).
- Bijna geen tekorten op wijkniveau, met uitzondering van Luchtbal.

Antwerpen - Linkeroever

- Het aanwezige groen is voldoende groot om zowel op buurt- als op wijkniveau te functioneren en om iedereen van groen te voorzien.

Berendrecht - Zandvliet

- Geen tekorten, net zoals op Linkoever.

Antwerpen – oost

- Tekorten in Deurne Noord en Borgerhout (buurtgroen).

Naast het in kaart brengen van een aantal tekortzones, zijn ook een aantal simulaties uitgevoerd, “wat als we vb Spoor Noord, de Konijnenwei en het Ringpark in Borgerhout realiseren”. In de kaartenbundel laten we zien wat het effect is van volgende bijkomende parken: Kaaien, Spoor Noord, Spoor Oost, Ringpark Borgerhout, Gasmaatschappij, Militair Hospitaal, Kievitplein, Konijnenwei, Eilandje (parken en Kaaien), IPZ, en Wilde Zee.

De Kaaien

- We zien de Kaaien ‘verhard’ evolueren (plein), complementair aan de ‘zachte’ linker Scheldeoever.
- De Kaaien kunnen een groot deel van het tekort in de Binnenstad opvangen.

Spoor Noord - Spoor Oost - Ringpark Borgerhout

- Deze drie parken, gelegen langs de Groene Singel, kunnen we niet los van elkaar bekijken. Indien zowel Spoor Noord als het Ringpark gerealiseerd worden (beide groot genoeg om op wijkniveau te functioneren), dan ontwikkelen we Spoor Oost beter als 2 kleinere parken (buurtgroen). Indien we Spoor Oost op wijkniveau ontwikkelen, dan overlapt het bereik sterk met de twee andere parken. Twee kleine parken op buurtniveau zijn in feite veel efficiënter.

Petroleum Zuid - IPZ

- IPZ heeft geen enkele impact. De aanleg van een park heeft - in functie van het opvangen van tekortzones buurt- en wijkgroen - geen zin. Wel kan de doorwaadbaarheid van IPZ, maar met het behoud van de Petroleumcluster, van cruciaal belang zijn in functie van het ecosysteem langs de Schelde en in functie van de leesbaarheid en waarde van de zachte ruggengraat.

Eilandje

- Op het Eilandje maken we het onderscheid tussen de impact van het park (groene open ruimte) en de Kaaien (verharde open ruimte). Het park functioneert enkel op buurtniveau, de Kaaien zijn voldoende groot om ook op wijkniveau te werken.

Konijnenwei

- Aangezien de Gedempte Zuiderdokken niet meteen als een plein werken, is er nog steeds de behoefte aan buurt- en wijkgroen. De Konijnenwei kan hier een oplossing bieden.

Gasmaatschappij

- De site van de gasmaatschappij, indien een oppervlakte van 5 ha wordt genomen, werkt enkel op buurtniveau. De impact ervan blijkt echter niet zo groot te zijn.

Militair Hospitaal

- Ook het groen in het Militair Hospitaal (1 ha) werkt enkel op buurtniveau.

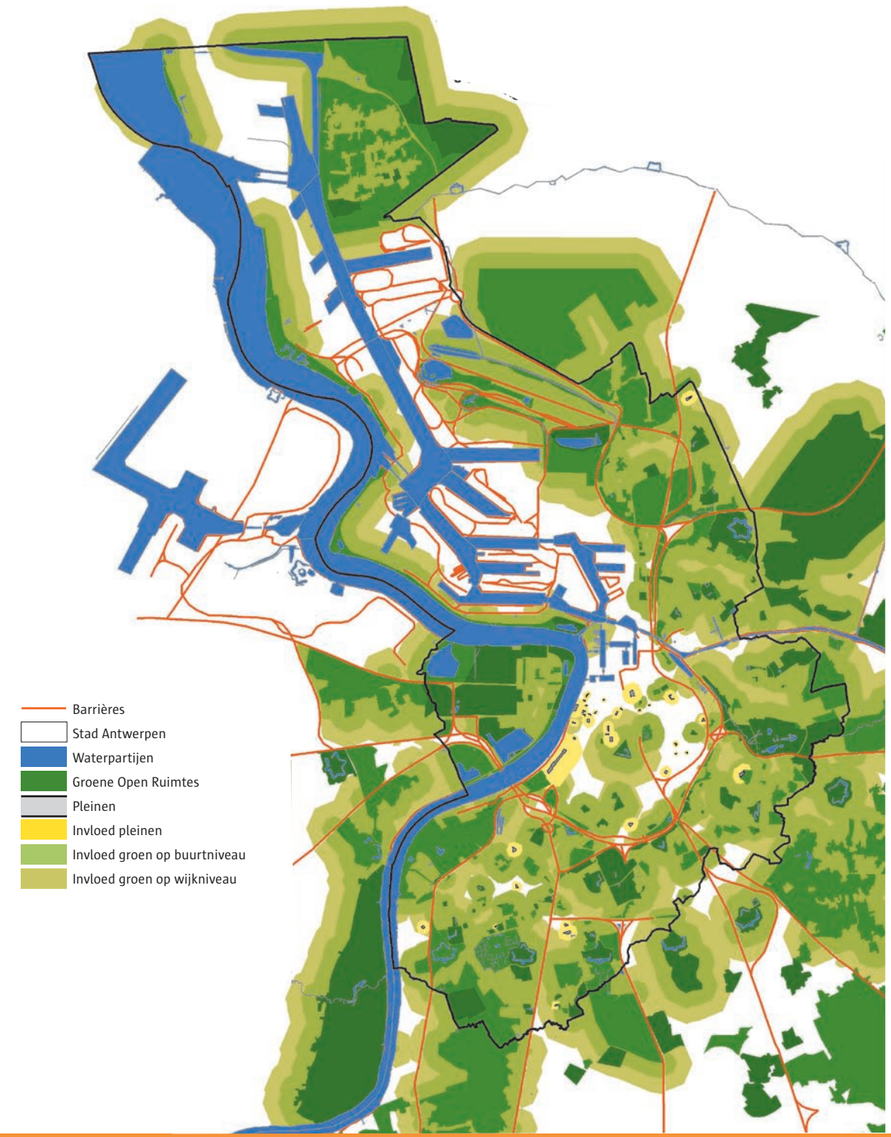
Kievitplein

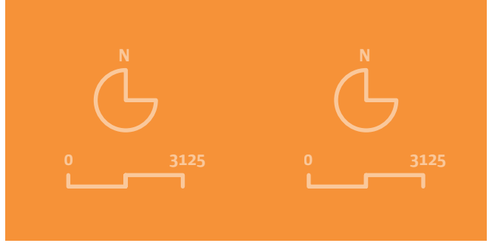
- Het Kievitplein kan de behoefte aan groen, en niet zozeer aan publieke open ruimte opvangen.

Wilde Zee

- Stel dat we een groene plek maken van de Wilde Zee, dan wordt een deel van het tekort aan buurtgroen in de Binnenstad opgevangen. Onderzocht moet worden of de honingraatconstructie, naast de politietoren van Braem, een vernieuwing kan ondergaan waarmee een kwalitatiever publiek domein en een groene doorademing bereikt kan worden.

Dit zijn een aantal mogelijkheden. De simulaties vormen een leidraad voor enkele ruimtelijke keuzes. Naast de aanleg van parken (realisatie zachte ruggengraat en Groene Singel) blijkt het belang van ingrepen in het compacte stedelijke weefsel. Vandaar het belang van open ruimten, zoals de Kaaien of buurtgroen in het Militair Hospitaal. Het doorbreken van barrières, onder meer door de realisatie van de Groene Singel, zal de toegankelijkheid van bestaand groen verhogen.





Kaart 52 | Nulmeting buurt- en wijkgroen

Bron: VUB i.s.m. Stad Antwerpen

Kaart 53 | Effect geplande ingrepen RSA op buurt- en wijkgroen

Bron: VUB i.s.m. Stad Antwerpen



dorpen en metropool



Wonen in Luchtbal
Bron: Stad Antwerpen

2.6 DE DORPEN EN DE METROPOOL

2.6.1 Sleutelkwesties

Relatie dorp en metropool

Antwerpen heeft, zoals zoveel andere Europese steden, een lange traditie van verschillende naast elkaar bestaande dorpen in een metropool. Tegelijkertijd zijn een aantal grootstedelijke functies gelokaliseerd in die dorpen. Vandaag is de onderlinge relatie tussen de Dorpen en Metropool aan het evolueren.

Veel mensen ervaren de stad als een verzameling van wijken, dorpen, en vragen de herkenbaarheid, leefbaarheid en zelfstandigheid van deze wijken te behouden. Dit betekent dat handel, diensten en werkgelegenheid verdeeld moeten worden tussen deze kernen.

Dezelfde mensen vragen anderzijds acties om het imago van Antwerpen als metropool op te waarderen: zijn imago als wereldstad, zijn economische slagkracht, zijn cultureel belang. De uitdaging is om nieuwe relaties te ontwikkelen tussen de dorpen en de metropool.

Erfgoed en identiteit, het cultuurhistorisch substraat

Antwerpen is, zoals vele steden met een lange geschiedenis, een 'veelbeschreven perkament'. Daarin vinden we de superpositie van vele lagen terug die getuigen van vele verschillende generaties. Deze palimpsest (herschrijfbaar perkament) als geheel wordt beschouwd als de fysieke vertegenwoordiging van het cultuurhistorische en archeologische erfgoed van de stad. Gemaakt van gebouwen en tuinen, parken en landschappelijke relicten, draagt dit erfgoed bij tot een ruimtelijke rijkdom en een duidelijke identiteit. De verweving en de superpositie van de restanten van de middeleeuwse stad, en deze van de Renaissance metropolis, de moderne stad van de 19de eeuw, het interbellum, de meer recente naoorlogse periode en de hedendaagse architectuur, geven de stad de verschijningsvorm van een soort 'inlegwerk' en hebben allen hun waarde binnen het erfgoed.

Een strategie moet gevonden worden om deze verschijningsvorm te behouden. Nieuwe toevoegingen dienen afgestemd te worden op de verschijningsvorm.

Publiek domein en leefbaarheid

De kwaliteit van het leven in een stad wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van het publieke domein of de straten, pleinen, parken, enz... Het publieke domein is een barometer van de leefbaarheid in Antwerpen. De basis voor de uitbouw van een netwerk van aantrekkelijke publieke plekken is aanwezig, zowel in de Binnenstad als in de 19de-eeuwse gordel als in de omliggende dorpen. In veel gevallen kan het publieke domein kwalitatieve impulsen gebruiken. Deze bevorderen niet alleen de leefbaarheid, maar door de sterke beeldwaarde het investeringsklimaat. In de centra kunnen zodoende aangename leefomgevingen met een mix aan functies ontstaan.

Infrastructuren voor alle leeftijden

Vandaag is een vijfde van de Antwerpse bevolking jonger dan 20 en een vijfde is ouder dan 60. Binnen 10-15 jaar, wanneer de babyboomgeneratie van de jaren '50 en '60 de leeftijd van 60 bereikt, kan 50% van de bevolking van Antwerpen meer dan 60 zijn. Dit scenario kan enorme gevolgen hebben voor de infrastructurele behoeften van de stad en op de huisvestingssituatie.

Concentratie of verspreiding van een dergelijk relevant deel van de stadsbevolking en van de voorzieningen en infrastructuur voor bejaarde mensen; de verhoudingen onder de verschillende generaties (integratie versus scheiding) kunnen verschillende beleidslijnen, kwesties en acties afbakenen. Het onderzoek naar een manier om samen te leven, wanneer de aantallen zo hoog oplopen, wordt een zeer belangrijk beleidsaspect voor de toekomstige leefruimte.

Anderzijds moet onderzocht worden hoe de bevolkingsevolutie, naar leeftijd toe, gekeerd kan worden; hoe gezinnen met kinderen de stad opnieuw aantrekkelijk kunnen vinden.

Glocale voorzieningen

Kleinhandel, recreatie, cultuur, ... zijn belangrijke structurerende elementen voor het systeem van centrale plaatsen in een stad. Een traditionele manier om over deze elementen na te denken en te plannen was sterk beïnvloed door het concept van de nabijheid (of lokaliteit) of vanuit invloedsgebieden.

Grotere en meer zeldzame voorzieningen, zoals musea, opera, congrescentrum, hebben een breed invloedsgebied en moesten in het meest centrale deel van de stad worden gevestigd; in de districten of dorpen moesten voorzieningen gevestigd worden van een beperkte schaal en invloedssfeer. Dit idee is sterk verantwoordelijk voor de opdeling van de stad in een centrum en een periferie.

Het eerste verzet tegen dit idee kwam vanuit de commerciële sector die, vanuit de bereikbaarheidsproblematiek, de randzones opzocht. Shoppingcentra tonen in feite aan dat een omgekeerde stad - een stad waar de aantrekkelijkste plaatsen tegengesteld zijn aan het compacte weefsel - mogelijk is. Maar zij verlieten opnieuw de oude dorpen en daarmee ook een groot deel van de recentere periferie door het gebrek aan aantrekkelijkheid en structuur. Kleine en middelgrote bedrijven zoeken doorgaans bedrijvenzones in de rand op wanneer ze niet verweefbaar (meer) zijn in het woonweefsel. Beide vermelde tendensen leggen een druk op betaalbare KMO-gronden waardoor hieraan een gebrek is ontstaan.

Het is steeds mogelijk om voor commerciële activiteiten, evenementen en attracties twee modellen voorop te stellen: het eerste model scheidt beide schaalniveaus en de verschillende rollen: alle voorzieningen op grootstedelijk niveau worden gevestigd in de Binnenstad en al de lokale voorzieningen in de dorpen. Het tweede model beklemtoont de kans om in elk dorp of centrale plaats voorzieningen onder te brengen van beide schaalniveaus: zowel lokale als grootstedelijke.

De keuze van welke uitrusting waar komt, is niet eenvoudig. Zij dient zorgvuldig onderzocht te worden en is afhankelijk van de kenmerken en de behoefte van iedere stedelijke ruimte.

Gedifferentieerd ruimtelijk economisch weefsel

De Antwerpse economie heeft vele gezichten: van de historisch belangrijke sectoren (transport, logistiek, petrochemie, diamant), over groeisectoren (kantoren, toerisme, cultuur) tot innovatiedomeinen ('babyboomer'-diensten, productontwikkeling, milieutechnologie...). Deze economische functies kennen bovendien een divers vestigingspatroon: van verweven commerciële activiteiten in de centra, over kleine bedrijfjes en kantoren in het woonweefsel tot grootschalige randactiviteiten en gescheiden industriële plants.

Het economische weefsel is eveneens continu in beweging (zie eerder: glocale voorzieningen) waarbij verschillende verhuisbewegingen elkaar opvolgen. Een ruimtelijke analyse in de Dorpen en Metropool dringt zich op. Hierbij kunnen de vestigingkarakteristieken, -problemen en -potenties worden blootgelegd zodat een evenwichtig ruimtelijk economisch weefsel kan worden ondersteund.

Sociaal-maatschappelijke infrastructuur

Een planningsstrategie ontwikkelen die de stad uitrust met voldoende voorzieningen en diensten zoals scholen, kinderopvangcentra, gebedshuizen, commerciële infrastructuur en sportinfrastructuur in elk deel van de metropool, is een duidelijke sleutelkwestie.

Er is vraag om deze voorzieningen en diensten aan te sluiten op de openbare vervoersknooppunten en om hierbij het karakter van de verschillende leefomgevingen te eerbiedigen. De toekomstige

planningsstrategie zal ook aandacht moeten besteden aan institutionele en niet-institutionele culturele activiteiten verspreid over de Dorpen en Metropool.

2.6.2 Lezing van de dorpen

Den Dam

Den Dam bestaat niet: daarvoor is Antwerpens meest geïsoleerde wijk te veel octopus. Volks hard, joviaal en meedogenloos. In de ene uithoek leeft ze op het ritme van stilstaand water, elders krijgt ze de moordende verkeersdrukte amper geslikt. Ze is het contrast van sukkelaars die geen vlees kunnen kopen en toeristen die aan het slachthuis alleen tevreden zijn met de beste steaks van de Scheldestad. Van geslaagde en mislukte integratie.

Berendrecht–Zandvliet–Lillo

De polderboeren vochten eeuwen verbeten tegen het natuurgeweld. De Schelde bedreigde hun bestaan, bovendien had niemand interesse voor dit uithoekje van Vlaanderen. Wroeten of verzuipen: zo kweekte de autochtone inwoner van Berendrecht, Zandvliet of Lillo zijn gesloten karakter. Ook de vorige generatie moest nog vloeken en knokken, maar dan tegen de stad. Antwerpen wilde nóg dokken graven, meer dorpen wegvegen. De wankele verhouding dorp-stad speelt de verrassend jonge polderbevolking veertig jaar na de aanhechting nog steeds parten.

Het Kiel

Afgezoomd door sociale woningen en statige 19de-eeuwse herenhuizen, ligt het Kiel. Eeuwenlang was dit een groen gebied, maar de Olympische Spelen in 1920 en de Wereldtentoonstelling in 1930 brachten daar verandering in. Opvallend is het groot aantal sociale woningen, voornamelijk in grote en hoge blokken. Gevolg: een hoge bevolkingsdichtheid en een uitgebreide sociale mix. Bij een wandeling door de wijk merk je meteen vier totaal verschillende buurten, met elk een eigen gemoedstoestand.

De Sint-Bernardsesteenweg

De Sint-Bernardsesteenweg. Kilometerslange verkeersellende, zolang mensen van het Kiel en Hoboken het zich herinneren. Rauw voorstuk, fraaie achterkant. Een plek waar de meeste Belgen niet graag wonen en waar Marokkanen juist heel gelukkig zijn.

Sint-Andries

Het Sint-Andrieskwartier, de Vierde Wijk, de Parochie van Miserie, de Luizenmarkt en de Rode Burcht, het zijn allemaal namen die één en dezelfde wijk aanduiden. Het kwartier van volkse figuren zoals Mie Citroen, Zotte Rik de kindervriend en Zatte Nel, maar ook van Hendrik Conscience. Anno 2003 is het motto van de bewoners nog altijd hetzelfde: wat er ook gebeurt, blijven lachen!

Borgerhout

Borgerhout is wereldberoemd. Het is een district met veel superlatieven, getekend door een sterke culturele mix met interessante contrasten. Het dicht bebouwde maar historisch relevante weefsel wordt intensief vernieuwd, door de instroom van vele jonge gezinnen met kinderen op zoek naar een geschikte woning in de stad, met nog vele mogelijkheden. De culturele veelzijdigheid maakt van deze wijk een aangename verblijfplaats voor bezoekers en bewoners, waarbij nog veel mogelijkheden zijn voor informele cultuurbeleving.

Borgerhout is dus niet in één verhaal te vatten. Zoveel verschillende gemeenschappen er leven, zoveel visies, emoties en verwachtingen er zijn. Dat geldt voor Marokkanen, Afrikanen, Indiërs of Polen net zo goed als voor Belgen.

Nachtegalenpark

Het leven in en rond het Antwerpse Nachtegalenpark hapt weg als een film met aristocratische allures, over een villawijk die aan de rand ook plebejische trekjes vertoont. Stap binnen in de bijzondere werelden van een gefortuneerde Indische diamantairfamilie, het huispersoneel van een steenrijke industrieel, een heuse kasteelheer en dito parkbewoner, volkse middenstanders, een kurkdroge drogist en hier neergestreken BV's. Allemaal figuranten in het rijkste district van Antwerpen, gezegend met één van de mooiste parken van heel West-Europa.

Belgiëlei

Klein Antwerpen, zoals het enthousiaste buurtcomité het gebied tussen Belgiëlei, Stadspark en Mechelsesteenweg heeft gedoopt, is een fascinerende mengelmoes van gezellige cafés en leegstaande krotwoningen, van afgebladderde gevels en schitterende herenhuizen, van trendy boetieks en sjofele telefoonwinkels, van huizen vol illegalen en statige advocaten- en dokterswoningen. Ook aan de andere kant van de Belgiëlei, waar een even enthousiast buurtcomité de wijk Haringrode heeft gedoopt, krijg je min of meer hetzelfde beeld: scherpe contrasten tussen arm en rijk, tussen proper en vuil, tussen druk en rustig, tussen stijlvol en ordinair, … Het merendeel van de 20.000 Antwerpse joden heeft in deze wijk zijn plaats gevonden, maar ook Indiërs, Afrikanen, Georgiërs, Polen en andere Oost-Europeanen proberen er hun leven op te bouwen. Oudere bewoners vinden dat de buurt naar de verdoemenis gaat, jongeren vinden dat er toekomst in zit. Het kan met deze wijk nog alle kanten op.

Luchtbal

Woon hier, leef langer. Onder die slogan heide Frans Detiège (vader van Leona) plechtig de eerste paal van de Langblokken, de 'paradepaardjes' van de Luchtbal. Het was 1949 en de Antwerpenaar die in deze voormalige tuinwijk een huurflat of -woning vond, had het gemaakt in de maatschappij. Hij was werkzaam als havenarbeider, stadsambtenaar, politieman of douanebeambte en zou, als fiere huurder van Onze Woning of Huisvesting, zijn sociale woning in ere houden als zijn eigendom. Maar om langer te leven, trekken de echte Luchtballers anno 2003 massaal weg. Het ooit zo bloeiende verenigingsleven slabakt, een groot deel van de wijk schreeuwt om renovatie. 'Voor de tien gezinnen die weggaan, komen er negen migrantenfamilies in de plaats', luidt de jammerklacht van de blijvers. De vraag die iedereen in deze kweekvijver bezighoudt, is daarom: hoe houden we de huisvesting sociaal, en tegelijk de buurt leefbaar?

Vogelenmarkt-Leien

De wijk Vogelenmarkt-Leien valt niet voor één gat te vangen. Er is het volkse van de Vogelenmarkt, waar een parkeerboete geen honderd euro kost, maar honderd patatten. Waar ze de Hollanders in de cafés bijna doodknuffelen omdat het toch zulke gulle (!) klanten zijn. Aanleunend gloort de theaterbuurt, die in haar voegen diezelfde luimige sfeer ademt. De samenlevingsproblemen tekenen zich hier niet zo scherp af als elders in de stad. Door de grandeur van de winkels op het gelijkvloers kunnen de huisbazen het zich veroorloven om de bovenpanden leeg te laten, in plaats van ze te verhuren aan asielzoekers. Daarachter staan de woningen van de antiquairs, de kantoren van advocaten en notarissen en de scholen. Maar net zo goed kunstzinnige leerlingen van Studio Herman Teirlinck zijn hier blijven plakken. Hier woont de pastoor van Sint-Joris nog vlak naast zijn kerk. Weinig originals, maar ook weinig gezeur. En met die ene constante: de warme bereidwilligheid om over hún wijk te praten. Overal dezelfde drie zinnetjes. 'Kom binnen. Zet u. Iets drinken?'

Zurenborg

De wijk Zurenborg, een goede eeuw geleden haast uit het niets opgetrokken, heeft de wind in de zeilen. Genesteld in het oostelijke stadsgedeelte, aan beide kanten van de spoorlijn naar Nederland, is de buurt bijzonder gegeerd bij jonge gezinnen, kleine bedrijven en trendy horecabazen. De interessante ligging,

de vaak prachtige huizen, het bloeiende wijkleven en de idee dat veel, zoniet alles, er mogelijk is, hebben Zurenborg een bijna mythische status bezorgd. Toch houden de bewoners, jong en oud, de voeten aan de grond. De panden worden stilaan onbetaalbaar, er is een tekort aan groen, het verkeersplan werkt niet, er is onvrede over het parkeerbeleid en een handvol straten hinkt beduidend achterop. Maar al deze wrevelpunten ten spijt, blijft het gevoel van welbehagen overheersen. Met de Dageraadplaats als swingend centrum vervult Zurenborg zelfs een pioniersrol binnen de Antwerpse wijkwerking. Of zoals één bewoner het uitdrukt: 'Bij momenten is het hier een stukje paradijs op aarde'.

Linkeroever

Linkeroever biedt in zijn verscheidenheid een bizarre aanblik. Met de komst van de tunnels veranderde de wijk steeds meer in een anonieme opeenstapeling van appartementen. Al behoudt een zomerse dag op het Sint-Annastrand de gezelligheid van weleer. Metershoge flatgebouwen staan er naast superchique villa's of piepkleine bungalows die met uitsterven zijn bedreigd. Sociale blokken wisselen af met dure koopflats. Eén ding hebben alle appartementen wel gemeen: een fantastisch uitzicht over de Schelde, het Sint-Annabos en de haven.

Van grenslijn tot dorp, Linkeroever

Eens, en gedurende vele eeuwen, was de Schelde een natuurlijke en administratieve grens tussen het 'Hertogdom Brabant' en het 'Graafschap Vlaanderen'. Reeds ten tijde van Napoleon werden er plannen gesmeed om Antwerpen uit te breiden naar de Linkeroever van de Schelde; de eerste plannen voor een tunnel dateren van ca. 1800, maar kregen pas vaste vorm na de Eerste Wereldoorlog. Pas in de eerste decennia van de 20ste eeuw, na de fusie van de dorpen Burcht en Zwijndrecht, werd Linkeroever ingelijfd bij de stad. Naast het Vlaams Hoofd (een oude fortificatie: Tête du Flandre) en het eindstation Antwerpen-Gent, was Linkeroever niet meer dan een aantal natte poldergronden en natuurlijk het St.-Annastrand met omliggende infrastructuur; een populaire recreatie bestemming. De enige verbinding met de stad, was de 'St.-Annekesboot'.

De ontwikkeling van Linkeroever startte onder impuls van de intercommunale IMALSO, verantwoordelijk voor de bouw van de twee tunnels naar een ontwerp van ingenieur Frankinoul: de Waaslandtunnel voor auto's en de St.-Annatunnel voor voetgangers. Vanaf het begin van de jaren dertig verzorgden deze tunnels de verbinding met het stadscentrum. In 1932 maakte Van Averbeke een ontwikkelingsplan voor de Linkeroever. Dit plan werd opgemaakt in de context van een internationale stedenbouwkundige competitie, georganiseerd door IMALSO. Ook Le Corbusier nam deel aan deze competitie met het voorstel om een grote hangbrug te realiseren nabij het Zuid. Deze plannen stierven spijtig genoeg een stille dood. Om het plan Van Averbeke te realiseren werden de natte poldergronden opgehoogd. Dit resulteerde in enorme waterbekkens (Galgenweel en Borgerweert). Net na WOII verrees het nieuwe district op Linkeroever, deels dankzij de start van het suburbanisatieproces. In de jaren vijftig werd dit proces nog versterkt door de afschaffing van de tol in de tunnels. Tijdens het 'Stad aan de Stroom' project in 1992, met als doel een herwaardering van het Zuid, de Kaaien en het Eilandje te bewerkstelligen, herintroduceerden verschillende architecten het idee om Linkeroever te verbinden door een brug. Vandaag is deze brugverbinding nog steeds geen feit.
Linkeroever is nog steeds een andere wereld. Het perspectief is dat van een spiegel, waar mensen graag naar toe gaan om de stedelijke skyline te aanschouwen, één van de meest beroemde beelden van Antwerpen. Het is een plaats om uit te rusten, met open zichten en veel groen, maar het is ook een belangrijke site om te wonen.

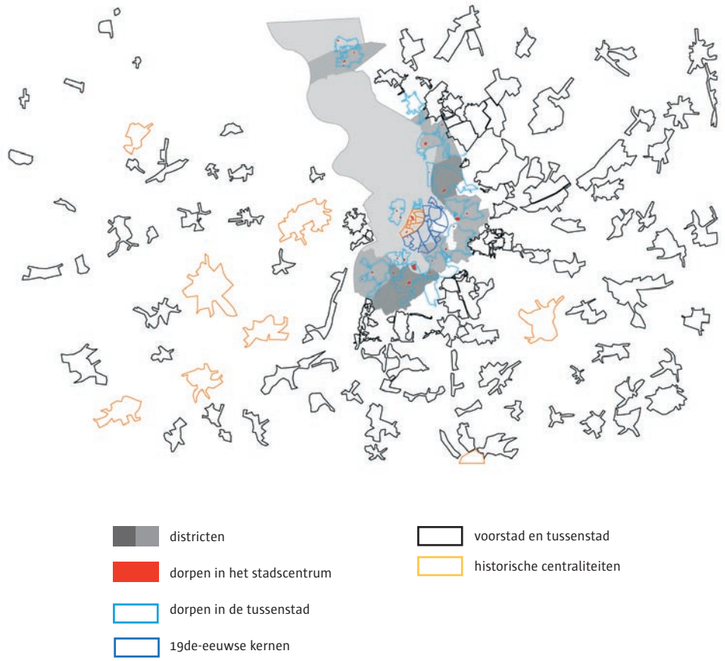
Voorsteden

De extra muros districten worden vaak beschouwd als typische voorsteden, 'slaapsteden'.

Districten als Merksem en Deurne hebben hetzelfde aantal inwoners als Kortrijk en met een nog hogere dichtheid van huisvesting, maar zonder een 'echt' centrum. Hun winkelstraten, meestal langs radiale assen, 'de steenwegen', vormen een soort subcentrum. Deze hebben niet steeds een goede ruimtelijke kwaliteit. Delen in Wilrijk, Ekeren, Luchtbal en Linkeroever kennen een modernistische hoogbouwontwikkeling en de ontwikkeling van parkwijken. Sommige gebieden, bebouwd in de jaren '60 en '70 hebben een lage kwaliteit en bestaan vooral uit monotone appartementsgebouwen met twee bouwlagen. Het district Wilrijk - wat ooit een landschappelijk en groen dorp was en weinig bevolkingsgroei heeft gekend - is in de loop der jaren versnipperd geraakt door de aanleg van verschillende verkeersinfrastructuren.

Anderzijds worden de meest noordelijke districten (Ekeren, Berendrecht, Zandvliet) eerder als gesloten gemeenschappen beschouwd, die meer naar het westelijk gelegen verstedelijkt gebied in het perifeer landschap georiënteerd zijn dan naar het centrum van Antwerpen.

In een gebied als de Vlaamse Ruit heeft de term 'voorstad' zijn traditionele betekenis verloren. De verspreiding is zo doordringend dat dit gebied herdacht en benaderd kan worden als een nieuwe vorm van een eigentijdse meerkernige stad die met problemen als verlies van kwaliteit en veroudering van het patrimonium te kampen heeft.

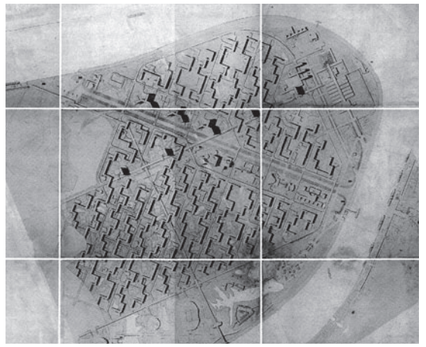


Kaart 54 | Dorpen en districten

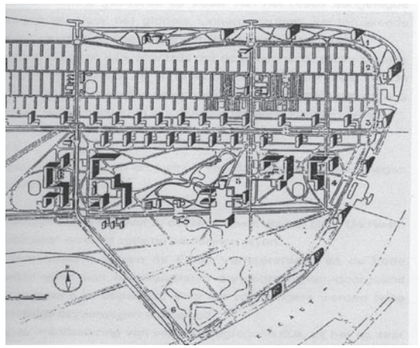
Bron: TeleAtlas Streetnet
Verwerking: RSA, 2005



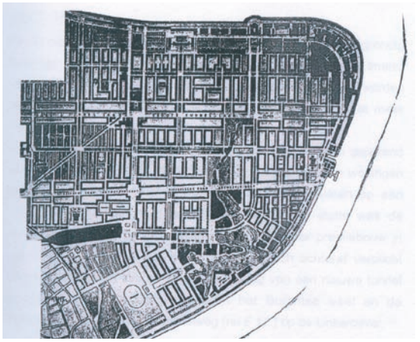
N.M.P.A.F. 1910 ca.



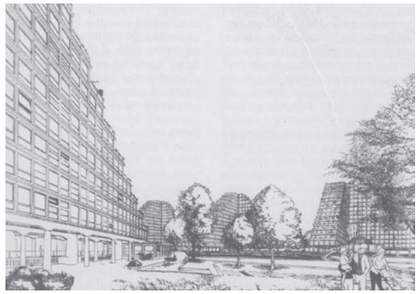
Le Corbusier 1934



Le Corbusier 1950



Van Averbeke 1934



R. Braem 1962

Kaart 55 | Projecten voor Linkeroever

dorpen en metropool - erfgoed



Archeologische site onder het toekomstige MAS
Bron: Stad Antwerpen

2.6.3 Lezing van het cultuurhistorisch erfgoed

Elke stad is een samenstelling van verschillende materialen. Sommige zijn typisch voor Antwerpen, andere vinden we overal. De manier waarop de stad is samengesteld verschilt ook. Het cultuurhistorische en archeologische erfgoed, is het resultaat van haar bouwproces en evolutie.

De actuele bebouwde ruimte draagt – direct of indirect – alle oudere bewoningsfases in zich. Het is de som van een gelaagdheid die sturend en structurerend werkt. Dit cultuurhistorisch substraat is overal aanwezig, zichtbaar of onzichtbaar, boven- of ondergronds, en bepaalt mee de toekomstige morfologie van de stad. Het is een weefsel van sporen en betekenissen, relicten van steeds wijzigende sociale, economische, culturele en politieke factoren.

- In de Binnenstad is het beeld van de 'palimpsest' (herschrijfbaar perkament) of de historische gelaagdheid het grootst. Deze toont aan dat de stad zichzelf constant herprogrammeert. De Binnenstad heeft het langste cultuurhistorisch en archeologische verleden. Haar identiteit, schoonheid, cultuurhistorisch en sociale belang zijn een grote toeristische troef.
- In de 19de eeuw primeerde de centrumfunctie van de stad en breidde het weefsel uit tijdens opeenvolgende industrialisatie- en migratiegolven. Zo ontstonden de typische negentiende-eeuwse gordels, waarbinnen industriële activiteiten en infrastructuur dikwijls werden gecombineerd met woningbouw. Her en der ontstonden er, tengevolge van zware infrastructuren, ruimtelijke enclaves en het stadsweefsel groeide op een organische manier als een samenspel van onregelmatige bouwblokken.
- In de 20ste eeuw kende men het fenomeen van de uitbreidingen 'extra muros'. Delen in Wilrijk, Ekeren, Luchtbal en Linkeroever kennen een modernistische hoogbouwontwikkeling en de ontwikkeling van parkwijken. Het gaat van collectieve hoogbouw tot stadsvilla's. Sommige gebieden, bebouwd in de jaren '60 en '70 bestaan vooral uit aaneengesloten bebouwing met twee bouwlagen.
- Berendrecht, Lillo en Zandvliet zijn typische polderdorpen, historisch ontstaan zonder relatie met de stad. Deze specifieke ontwikkeling uit het verleden mag niet verloren gaan en dient ook naar de toekomst geprojecteerd te worden.

1. Op dit ogenblik bestaan er relevante gedeeltelijke inventarisaties:

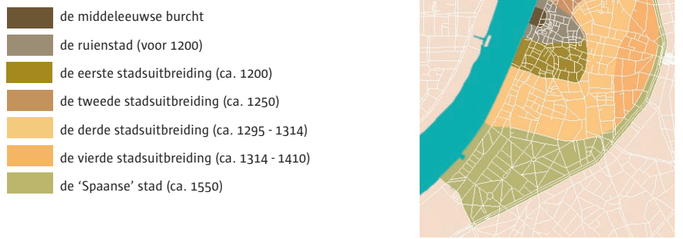
- Overzicht cultuurhistorisch en architecturaal samenhangende gebieden in de Kernstad (Binnenstad + 19de-eeuwse gordel).
- Beeldkwaliteitplan omgeving Meir, Eilandje en Antwerpen Zuid; de beeldkwaliteitplannen historische Binnenstad en Prestibel zijn in opmaak.
- Inventaris van cultuurbezit.

Een volledige inventarisatie van de cultuurhistorisch samenhangende gebieden wordt bij de stedelijke administratie aangevoeld als een groot gebrek. Voorlopig kunnen reeds volgende gebieden onderscheiden worden, op basis van cultureel-historische en architecturale kenmerken:

- In de Binnenstad: 't Zuid, Sint-Andries, Pieter Potbuurt, Wapper, Academiebuurt, Schipperskwartier, Burchtstad, Ruienstad.
- In de 19de-eeuwse gordel: 't Zuid, Eilandje, Leikwartier, Haringrode-Klein Antwerpen, Oud Berchem, Oud Borgerhout, Stuivenberg, Zurenborg, …
- In de 20ste-eeuwse gordel: Oud Kiel, Valaar, Tentoonstellingswijk, Wijk Den Brandt, Portugezenhoek, Moretusburg, Oosterveld, Boekenberg, Ter Rivieren, IJskelder, Kwade Velden, Luchtbal, Schoonbroek, Europark, Mariaburg, Emiel Vloorstraat…).

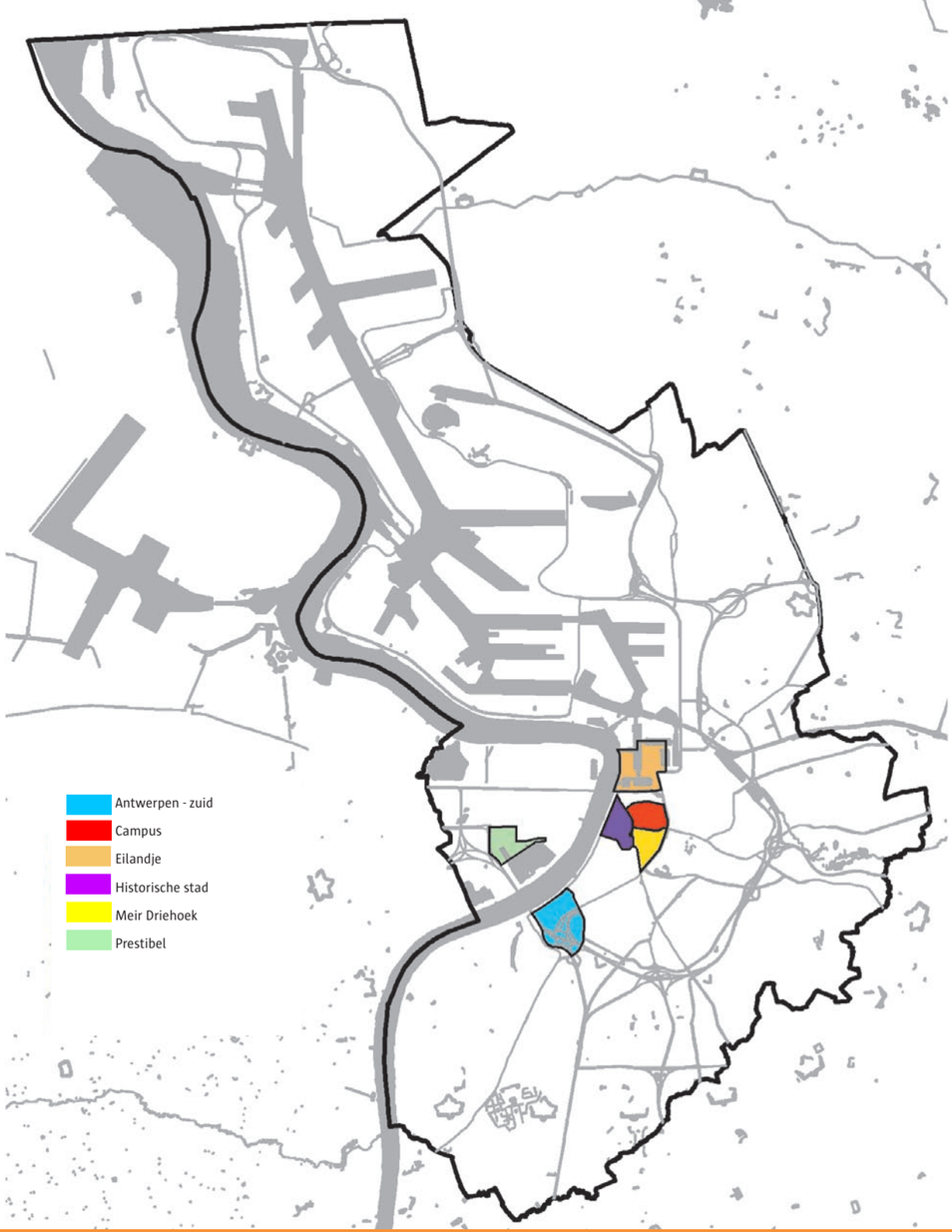
Deze lijst is niet limitatief en moet verder aangevuld worden.

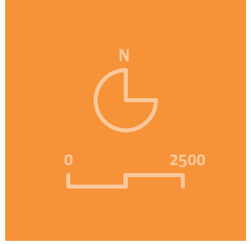
2. Op het gewestplan zijn voor het grondgebied van de stad Antwerpen 10 CHE-gebieden aangeduid. In deze gebieden wordt de wijziging van de bestaande toestand onderworpen aan bijzondere voorwaarden, gegrond op de wenselijkheid van het behoud. Het grootste CHE-gebied is de Binnenstad binnen de leien en een stukje van het Zuid daarbuiten.



Kaart 56 | Cultuurhistorische groei van de stad

Bron: Stad Antwerpen, dienst monumentenzorg





Kaart 57 | Contouren van de bestaande en in opmaak zijnde beeldkwaliteitplannen

Bron: Stad Antwerpen

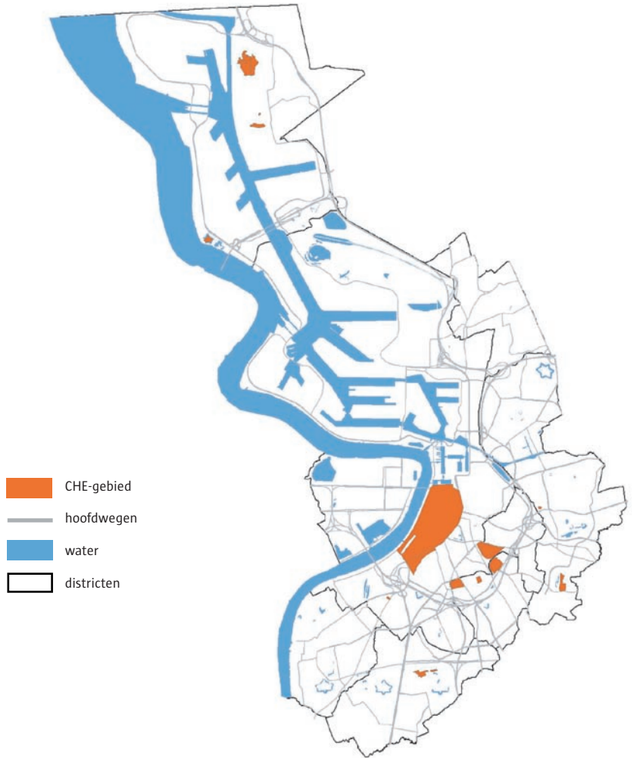
Een groot aantal panden in de CHE-gebied bestaat uit begeleidingsarchitectuur, gebouwen waarvan niet in de eerste plaats de kunsthistorische waarde primeert maar die door hun gave verhoudingen als schaalbehoudende elementen bijdragen tot de sfeer en de stijl van de omgeving. Het is deze 'begeleidingsarchitectuur' die meestal geruisloos verdwijnt. Nochtans is ze bepalend voor de gaafheid van de stedelijke landschappen.

3. Wettelijk zijn op het grondgebied van de stad Antwerpen ca. 1200 monumenten, landschappen en stads- en dorpsgezichten beschermd. Het gros van de monumenten bevindt zich in de historische Binnenstad, niet toevallig de resultante van eeuwenlange bewoning en bebouwing.

Deze concentratie dreigt de belangrijke lacunes buiten de kernstad te overstralen. Nochtans bevindt zich ook hier een rijk cultureel patrimonium dat getuigt van een specifieke ontwikkeling in het verleden en daarom ook in een toekomstperspectief moet meegenomen worden.

4. Tot slot is er de inventaris van de archeologische vindplaatsen (met uitzondering van de kernstad). Deze inventaris is een discreet document dat enkel kan geraadpleegd worden door de terzake bevoegde afdeling, personen en instellingen aangesloten bij het CAI-samenwerkingsverband (Centrale Archeologische Inventaris). De inventaris vormt de basis voor de archeologische advieskaart van Antwerpen. Deze advieskaart kan in de eerste plaats gebruikt worden als richtlijn voor de integratie van het archeologisch beheer in het planningsbeleid.

De advieskaart is een ondersteunende kaartlaag bij de planning en ontwikkeling van de stad, waardoor er van bij het begin rekening kan gehouden worden met de archeologische component. De geografische benadering van dit document toont duidelijk de overlappingen met andere actoren in het planningsveld.



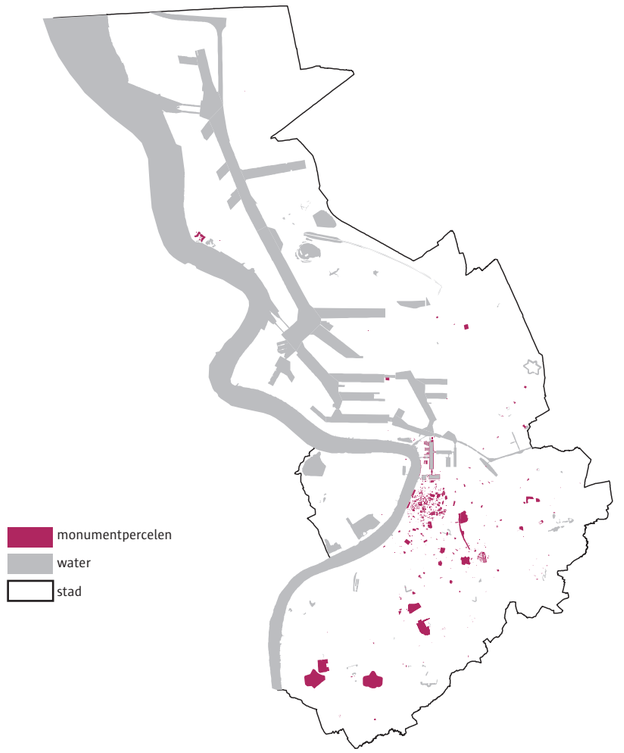


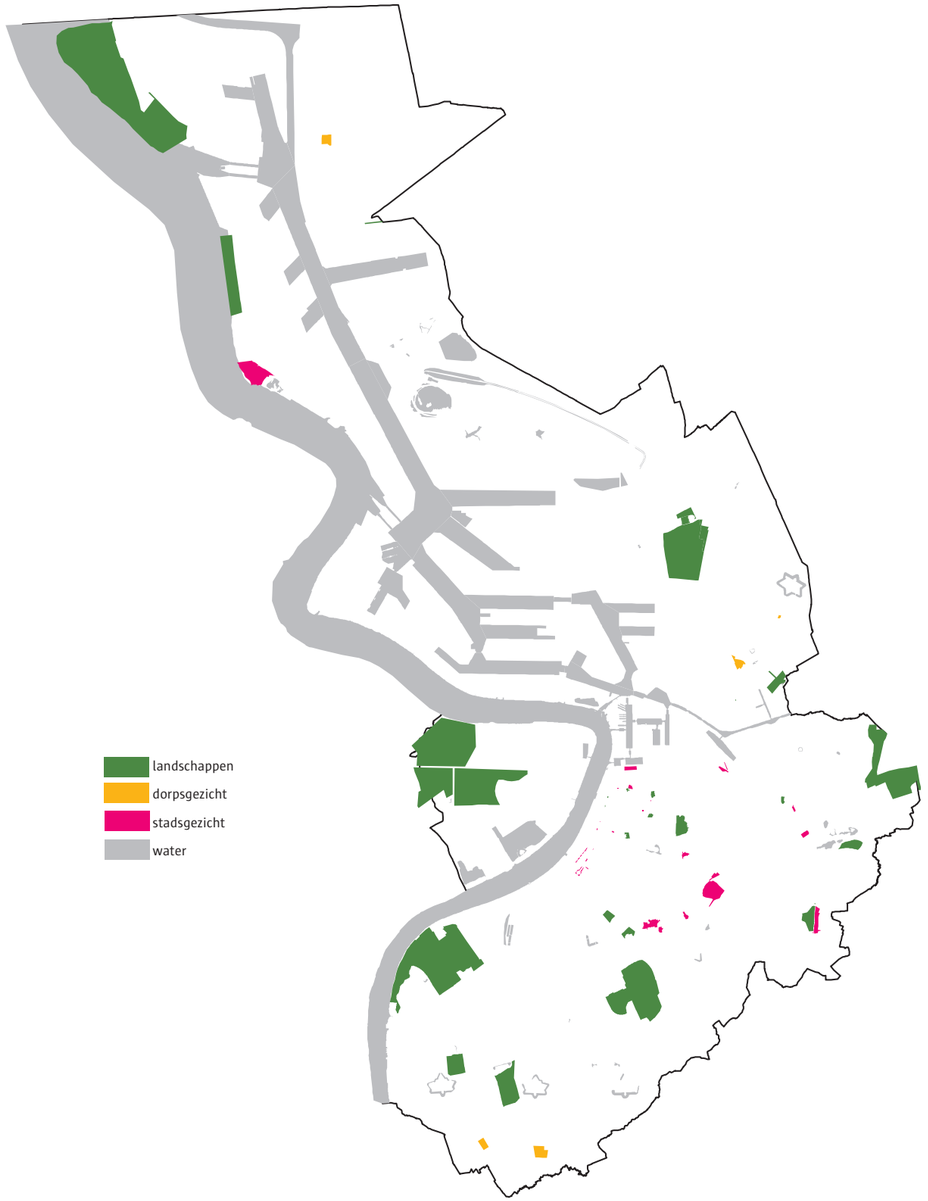
Kaart 58 | CHE-gebieden (cultuur-historisch-esthetisch waardevolle gebieden) volgens het gewestplan

Bron: Stad Antwerpen, obv Arohm, gewestplan, 01/01/2002

Kaart 59 | Bestaande monumenten

Bron: Stad Antwerpen, Stadsontwikkeling, archeologie

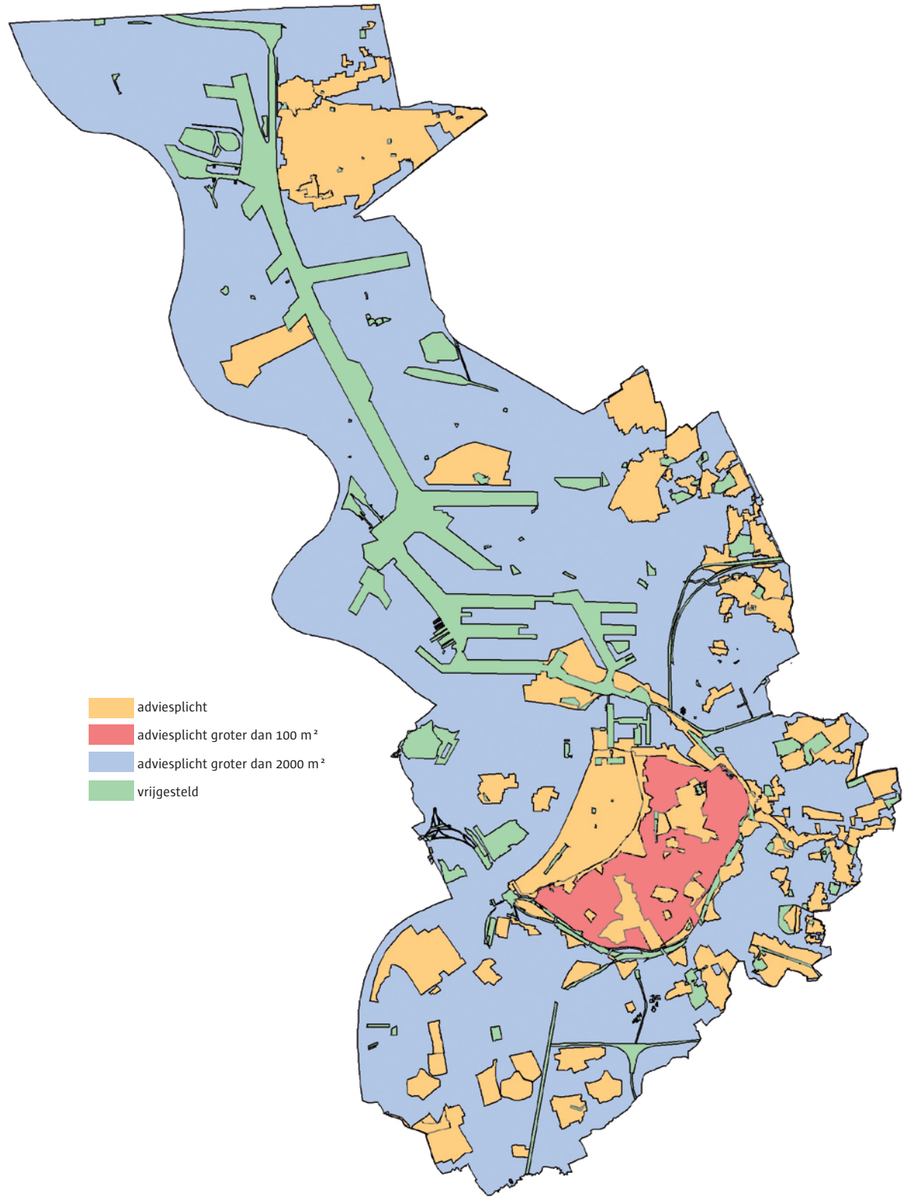






Kaart 60 | Landschappen, stads- en dorpsgezichten

Bron: Stad Antwerpen



Kaart 61 | Archeologische advieskaart (planologisch)

Bron: Stad Antwerpen, dienst Monumentenzorg

dorpen en metropool - wonen



Wonen in Antwerpen
Bron: Stad Antwerpen

2.6.4 Lezing van het wonen

Demografie

Demografische evolutie

De millenniumwende was voor de stad Antwerpen waarschijnlijk een belangrijk keerpunt in haar demografische evolutie. Na decennia van bevolkingsafname kende Antwerpen een bevolkingstoename met bijna 7500 inwoners tussen 1/1/2001 en 1/1/2003 (van 444.987 naar 452.401 inwoners). Aangezien het natuurlijke saldo (geboorte–sterfte) zeer klein is (-18 in 1999, +74 in 2002), hangt de evolutie van het bevolkingsaantal volledig af van het migratiesaldo. Gedurende decennia was de uitwijking (veel) groter dan de inwijking, vooral als gevolg van suburbanisatie. In 2001 en 2002 veranderde dit grote migratiedeficit (-3000 per jaar in de jaren 1991-1997) in een aanzienlijk migratieoverschot: +2.852 in 2001, +3.402 in 2002.

Dit overschot is toe te schrijven aan een snel groeiend migratieoverschot met het buitenland. Tussen 1998 en 2002 is de inwijking vanuit het buitenland bijna verdubbeld (van 3.778 naar 6.958), terwijl de uitwijking van Antwerpen naar andere landen statusquo gebleven is rond 2.000. In het immigratiecijfer van 2002 zitten wel 1.071 regularisatiegevallen van illegale immigranten evenals 1.084 vluchtelingen van wie de asielaanvraag aanvaard werd. In beide gevallen gaat het om mensen die al in Antwerpen woonden, maar niet ingeschreven waren; bovendien was de regularisatiecampagne van beperkte duur en zal haar effect snel uitgewerkt zijn. Hoe dan ook kan gesteld worden dat de aantrekkingskracht van Antwerpen ook flink gestegen is bij “legale” immigranten. Binnen het officiële migratieoverschot in 2002 komt de grootste netto inwijking vanuit Marokko (+744), Nederland (+336) en Turkije (+256); Afrika zonder Marokko (vooral Kongo en Ghana) is goed voor 436 netto inwijkingen.

Het binnenlandse migratiesaldo van Antwerpen is nog altijd negatief. Hoewel het tekort veel kleiner is dan vroeger, verloor Antwerpen in 2002 nog altijd 1.552 inwoners aan de rest van haar arrondissement (ongeveer overeenstemmend met het stadsgewest). De suburbanisatietrend was tot 2002 nog voelbaar. De ‘populairste’ gemeenten waren in 2002 Zwijndrecht, Schoten, Zoersel, Hemiksem en Wommelgem. Het saldo in vergelijking met de rest van België was in 2002 lichtjes positief, en dit voor de eerste keer in tientallen jaren.

Demografische evolutie van de stadsdelen

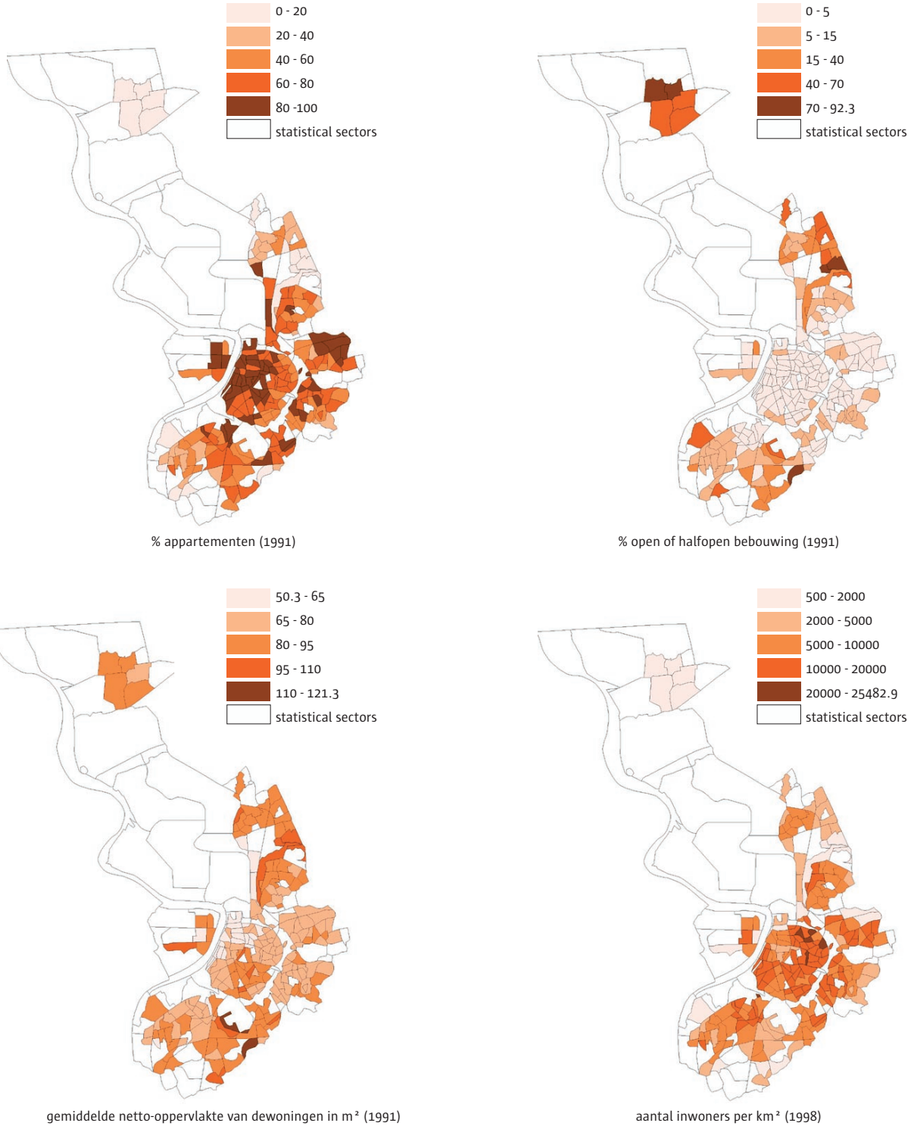
Op het niveau van de stadsdelen kunnen duidelijke evolutieverschillen genoteerd worden. In de periode 1991-1998 daalde het aantal inwoners van de Kernstad (Binnenstad + 19de-eeuwse gordel) met 5,2%. De bevolkingsafname was nog iets sterker in het oostelijke stadsdeel (-5,7%) maar beduidend minder groot in de noordrand (-1,8%), westrand en zuidrand (beiden -2,9%). Enkel het stadsdeel Havengebied & polder, meer bepaald Zandvliet en Berendrecht, kende een bevolkingstoename (+4,2%).
In de Binnenstad bleef de bevolkingsafname opvallend beperkt. De historische stad kende zelfs een revival (in de deelkern Ruiensingel was er een toename met 3,9%), met een opvallende inwijking van Nederlanders. Het oude Havengebied en de stationsomgeving kenden de sterkste bevolkingsdaling. Buiten de Ring daalde de bevolking het sterkst in Luchtbal en Berchem extra muros.

Leeftijd

Wanneer we naar het migratiesaldo per leeftijdscategorie kijken, zien we dat de piek in het migratieoverschot zich in de groep tussen 15 en 30 jaar bevindt. Dit is altijd al het geval geweest, zelfs in jaren met een zeer negatief totaal migratiesaldo, en hangt samen met de aantrekkingskracht van een grote stad als Antwerpen op jong volwassenen. Dit effect is recent alleen nog maar versterkt. Het belangrijkste verschil met de periode vóór 2002 is het feit dat de voordien negatieve balans in de groepen van 0-10 en 30-45 jaar (ouders met kinderen) veranderd is in een licht overschot. Dit betekent dat het verlies aan gezinnen die naar de voorsteden trekken nu volledig gecompenseerd wordt door de instroom van buitenlandse gezinnen. Voorts is er tot 2002 nog steeds een migratietekort in de hoogste leeftijdsklassen, gekoppeld aan het gebrek aan rusthuizen binnen de stadsgrenzen. Dit tekort is echter zeer klein in absolute cijfers.

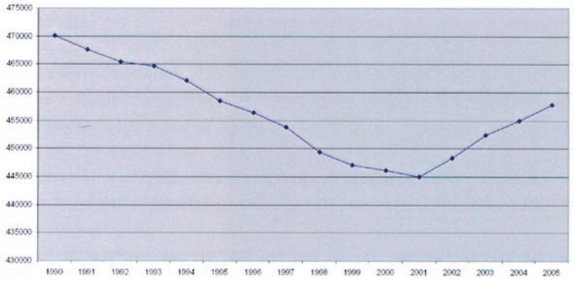
Leeftijd op stadsdeelniveau en vergelijkend met stadsgewest

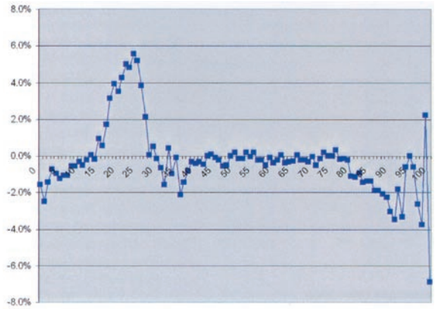
De leeftijdsopbouw van de bevolking is ook belangrijk. Antwerpen heeft een oude bevolking: op 1/1/1998 was 20,1% 65 jaar of ouder (provincie 16,5%, Vlaanderen 16,3%) en 19,7% jonger dan 18 jaar (provincie 21,1%, Vlaanderen 21,0%). Voor de stad Antwerpen was op 1/1/2002 het percentage voor de 65 plussers hetzelfde en voor de jonger dan 18 jarigen het percentage 19,5%. De stadsdelen oostrand (Deurne) en Linkeroever bevestigen deze situatie (Linkeroever: bijna 28% 65+-ers). De Kernstad

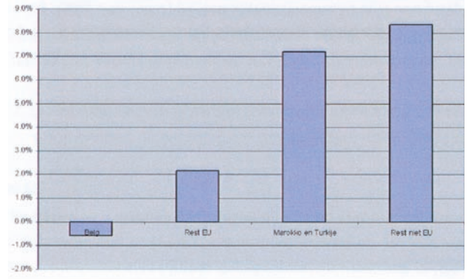


Figuur 2 | Statistische gegevens: % appartementen, % open of halfopen bebouwing, gemiddelde netto-oppervlakte van dewoningen in m², aantal inwoners per km²

Bron: Dienst bevolking Stad Antwerpen, Volks- en woningtelling
Verwerking: IRIS consulting, 2004







Figuur 3 | Evolutie aantal inwoners in Antwerpen 1990 - 2004
Figuur 4 | Gemiddeld migratiesaldo naar leeftijd
Figuur 5 | Gemiddeld migratiesaldo naar nationaliteit

Bron: Dienst bevolking Stad Antwerpen, Volks- en woningtelling
Verwerking: IRIS consulting, 2004

(historisch centrum en 19de-eeuwse gordel) is relatief jong, als gevolg van de grote aantallen migranten en studenten.

De verouderingsindex (aantal 65+-ers/aantal 0-17-jarigen) ligt boven de 1 (m.b. 1,02), dit betekent dat de bevolking nog verouderd. In tegenstelling tot 0,78 voor de provincie en het Vlaams gewest. Gent heeft een iets jongere bevolking en Brussel een beduidend jongere bevolking dan Antwerpen. Dit houdt ook in dat in Antwerpen de categorie 18-64 jaar, zijnde de mensen op beroepsactieve leeftijd, vrij zwak vertegenwoordigd is (zie sleutelkwestie).

Binnen het stadsgewest Antwerpen wordt de bevolking jonger naarmate men verder naar de periferie gaat: de verouderingsindex daalt van 1,02 in Antwerpen zelf naar 0,76 in de agglomeratiegemeenten en 0,64 in de banlieugemeenten. De gemeenten met de jongste bevolking zijn Brecht, Stabroek en Lint. Dit beeld moet enigszins genuanceerd worden, wanneer we ook naar de intermediaire leeftijdsgroepen kijken. Antwerpen stad heeft weliswaar minder kinderen en meer 65+-ers dan de rest van het stadsgewest, maar dit wordt deels gecompenseerd door het hogere aandeel van de categorie 18-29 jaar en het lagere aandeel van de 45-64-jarigen.

Het sterkste negatief migratiesaldo omvat de leeftijdsgroep tussen de 30 en 40 en kinderen jonger dan 15 jaar. Deze groep omvat meestal jonge gezinnen met kinderen. De netto-immigratie was het grootste in de categorie 0-4 jarigen: -2,5% (in 1998). Het tegenovergestelde kan gezegd worden over de 20- tot 24-jarigen, waar er een stijging waarneembaar was met 3%, dit kan verklaard worden door de toestroom van studenten in de stad. Het aantal alleenstaanden in Antwerpen is extreem hoog, 46% van het totaal aantal gezinnen. Dit is bijna het dubbele van het Vlaams gemiddelde (26%). Enkel Brussel telt meer alleenstaanden (50%). 2/3 van de alleenstaanden zijn gepensioneerden.

Inkomen

Hoewel de stagnering van de bevolkingsafname in Antwerpen op zich een positief feit is, zijn er toch enkele aandachtspunten. Antwerpen verloor tot 2002 nog altijd welvarende inwoners aan de voorsteden. De inkomens waren in Antwerpen in 2000 13% lager dan het Vlaamse gemiddelde, en nog lager ten opzichte van de voorsteden. Het inkomensverschil tussen Antwerpen en het Vlaamse gemiddelde is sinds 1991 sterk vergroot.

De recente stijging van de Antwerpse bevolking is zeer ongelijk verdeeld. De districten Antwerpen (67%), Deurne en Borgerhout zijn samen goed voor 94% van de bevolkingstoename in 2002. In de andere districten was er ongeveer een status-quo of (in Berendrecht, Zandvliet en Berchem) een afname. Meer specifiek komt de grootste groei voor in de armste delen van de stad (de 19de-eeuwse gordel), waar de huizen goedkoop zijn en het groot aantal leegstaande woningen een dergelijke instroom kon opvangen zonder uitgebreide bouwactiviteiten.

Inkomensniveau per stadsdeel

In Antwerpen ligt zowel het mediaan inkomen als het gemiddelde inkomen per aangifte lager dan in de rest van Vlaanderen. Dit wordt vooral bepaald door de inwoners van de Kernstad, vooral in het noordelijk deel van de 19de-eeuwse gordel. De delen met gemiddeld laagste de inkomens zijn: Antwerpen Noord, Borgerhout intra muros, de stationsomgeving, Dam, Kiel en Rozemaai.

Interne migratie

Als we alleen naar de interne migratie tussen de Antwerpse districten kijken (in totaal 15.758 mensen), dan kunnen we Antwerpen zelf (ondanks haar grote totale bevolkingstoename) en Berchem als de ‘verliezers’ en Deurne, Merksem en Hoboken als de ‘winnaars’ beschouwen. Verder verhuisden niet minder dan 21.693 mensen in 2002 binnen hetzelfde district (waarvan 54% binnen het district Antwerpen).

Vreemdelingen

Binnen de niet-Belgische bevolking kunnen zes grote groepen onderscheiden worden: Marokkanen (4,6% van de bevolking), Turken (1,5%), EU-vreemdelingen (vooral Nederlanders, 3,9%), vreemdelingen uit de rest van Europa (vooral Oost-Europeanen, 0,8%), vreemdelingen uit de rest van de wereld (vooral Afrikanen, 1,9%) en personen met een vluchtelingenstatuut (0,5%).

De spreiding van de vreemdelingen over de verschillende stadsdelen is zeer ongelijkmatig. De Kernstad telt 24% vreemdelingen, waarbij Borgerhout (33%), Antwerpen Noord (32%), de omgeving van het stadspark en Oud Berchem er bovenuit steken.

Buiten de Ring komt de grootste concentratie vreemdelingen voor op het Kiel en in de wijk Luchtbal. Dit zijn tevens de concentratiegebieden van vreemdelingen van buiten de Europese Unie. De Marokkanen zijn zeer dominant in Borgerhout en op het Kiel. De Turken vormen nergens de grootste buitenlandse groep, maar zijn goed vertegenwoordigd in Antwerpen Noord en op het Zuid. De EU-burgers zijn veel evenwichtiger gespreid over het grondgebied, zij het dat er een opvallende concentratie is in het historische stadscentrum binnen de Leien (11% EU vreemdelingen, vooral welgestelde Nederlanders).

Geschatte toekomstige bevolkingsevolutie
De bovenstaande informatie werd aangewend om door de Databank Sociale Planning van stad Antwerpen enkele scenario's uit te werken omtrent de wijze waarop het aantal inwoners en huishoudens zal evolueren in de nabije toekomst (2003-2018).

Prognoses zijn geen exacte voorspelling van het toekomstige bevolkingsaantal, maar eerder een schatting ervan op basis van de parameters levensverwachting, fertiliteit en migratiesaldo volgens leeftijd en geslacht. Mede daarom werd er geopteerd om prognoses op te bouwen volgens 4 scenario's. Meer concreet zijn deze scenario's gebaseerd op verschillende hypothesen rond fertiliteit en het migratiesaldo bij verschillende nationaliteitsgroepen (Belgen, EU'ers en niet EU'ers).

- Scenario 1 gaat uit van een blijvende, maar weliswaar verminderde stadsvlucht van de Belgische inwoners en een blijvende en verminderde instroom van niet EU'ers. Dit scenario sluit het best aan bij de trends die we momenteel kunnen waarnemen. In dit scenario stijgt de bevolking tussen 2003 en 2018 van 452.401 naar 473.595 inwoners. Belangrijk is aan te stippen dat het aantal jongeren onder 20 jaar stijgt. Het aandeel jongeren stijgt van 21,8% tot 23,8% in 2003. De ouderen (60+) kennen tussen 2003 en 2013 een daling, waarna ze terug in aantal toenemen. Dit betekent dat ze in 2018 23,3% van de bevolking vertegenwoordigen t.o.v. 24,7% in 2003.
- Scenario 2 is een prognose die gebaseerd is op de veronderstelling dat - net als in scenario 1 - de Belgische inwoners gekenmerkt worden door een verminderd negatief verhuissaldo en dat de niet EU'ers een migratiesaldo van 0 kennen. Binnen dit scenario stijgt de bevolking tussen 2003 en 2013 van 452.401 inwoners naar 458.442. Tegen 2018 blijft dit bevolkingsaantal vrij stabiel: 458.434 inwoners. Het aantal jongeren stijgt tot 2018: in dat jaar vertegenwoordigen ze nog 23% van de bevolking t.o.v. 21,8%. De ouderen kennen eenzelfde evolutie als in scenario 1, eerst een daling tot 2013, gevolgd door een stijging tot 2018. Het aandeel ouderen bedraagt in 2018 23,6% t.o.v. 24,7% in 2003.
- Scenario 3 combineert de hypothese dat de Belgische inwoners een migratiesaldo van 0 kennen met de hypothese dat de niet EU'ers (verminderd) blijven instromen. Dit scenario houdt het hoogste groeiscenario in: de bevolking stijgt tot 486.198 inwoners. De jongeren kennen een lineaire toename en zullen volgens dit scenario 23,9% vertegenwoordigen van de bevolking. Het aandeel 60-plussers zal in 2018 in aandeel van de bevolking onder het niveau van 2003 blijven (23,3% t.o.v. 24,7%). Desalniettemin ligt het aantal inwoners in deze leeftijdsgroep in absolute aantallen wel hoger dan in het beginjaar.
- Tot slot is scenario 4 het resultaat van de combinatie van 2 0-hypothesen: zowel bij de Belgische bevolking als bij de niet EU'ers gaan we uit van een migratiesaldo van 0: ook hier stijgt de bevolking lineair tot 471.037 inwoners. Het aandeel jongeren komt in 2018 op 23%. De ouderen maken in 2018 23,5% uit van de totale bevolking.

Niet het aantal inwoners, maar het aantal huishoudens, bepaalt de behoefte aan woningen. Herrekening van de scenario's op het niveau van de huishoudens impliceert de keuze van een gemiddelde gezinsgrootte voor elke tijdsperiode. In Antwerpen zien we de laatste jaren een toename van de gezinsgrootte: dit hangt vooral samen met de toename van het aantal kinderen en jongeren en een daling van het aantal ouderen. Het tempo waaraan de gezinsgrootte evolueert, hangt grotendeels af van de verwachte leeftijdsstructuur.

Per scenario passen we voor ieder jaar de te verwachten gemiddelde gezinsgrootte toe op de bevolkingsaantallen. Deze gezinsgrootte bepalen we door enerzijds rekening te houden met de huidige trends en anderzijds door rekening te houden met de leeftijdsstructuur van de Antwerpse bevolking in de prognose. Daarnaast maken we voor ieder scenario ook een prognose bij een gelijkblijvende gemiddelde gezinsgrootte om een soort maximum aantal bijkomende gezinnen te bepalen, al is dit op zich niet plausibel en zeer theoretisch.

- In scenario 1 laten we de gemiddelde gezinsgrootte van 2,03 in 2003 tot 2,07 in 2018. Dit resulteert in een 228.342 gezinnen in 2018 of 5.717 gezinnen meer dan in 2003. Wanneer we de gemiddelde gezinsgrootte gelijk laten, dan komen we in 2018 op 233.055 gezinnen: dit zijn 10.430 gezinnen meer dan in 2003.
- Binnen scenario 2 komt de gemiddelde gezinsgrootte in 2018 uit op 2,05. In 2018 komen we voor dit scenario uit op 223.245 gezinnen in 2018 (+620). Een gelijkblijvende gemiddelde gezinsgrootte betekent 225.594 gezinnen in 2018 (+2970 gezinnen).
- Scenario 3 wordt gekenmerkt een sterke stijging van de gemiddelde gezinsgrootte met de eindwaarde van 2,09 in 2018. Dit impliceert 233.027 gezinnen (+10402 gezinnen t.o.v. 2003). Bij gelijke gezinsgrootte bedraagt het aantal gezinnen 239.256, wat 16.631 gezinnen meer is dan 2003.
- In scenario 4 ten slotte komt de gemiddelde gezinsgrootte uit op 2,06. Omgerekend naar aantal gezinnen betekent dat een aantal van 228.926 gezinnen, wat 6300 gezinnen meer zijn dan in 2003. Bij gelijke gezinsgrootte komt het aantal gezinnen hier op 231.795 (+9171 gezinnen).

De cijfers die hier gepresenteerd werden zijn eerder indicatief van aard en zijn gebaseerd op de trends die vandaag waargenomen kunnen worden. Ook de hypothesen die geformuleerd worden in de verschillende scenario's vinden hun oorsprong in huidige trends en evoluties. Om deze redenen moeten prognoses steeds met de nodige omzichtigheid behandeld worden en op regelmatige tijdstippen worden bijgesteld.

Woonindicatoren

Verschillende indicatoren uit een aantal studies geven aan dat de Antwerpse woonkwaliteit niet zo hoog scoort, in vergelijking met andere Vlaamse steden.

De gegevens waarop deze algemene conclusie gebaseerd is, dateren echter van 2003, soms zelfs van 2002. Een lichte kentering van de negatieve evolutie in de laatste decennia is recent wel voelbaar. De inspanningen die het stadsbestuur levert op het vlak van grote infrastructurele ingrepen en verbetering van het publiek domein geven een vernieuwde uitstraling aan de stad en openen mogelijkheden voor het aantrekken van nieuwe bewoners.

Kwaliteit woonomgeving
De kwaliteit van de woonomgeving wordt bepaald door de aanwezigheid en toegankelijkheid van groen, speel- en buurtvoorzieningen, verkeersleefbaarheid (lawaaihinder, parkeerdruk, verkeersonveiligheid), veiligheid (criminaliteit, overlast, milieuhinder, verstoring openbare orde), het straatbeeld (belevingswaarde, netheid), kwaliteit van de lucht. Dit zijn indicatoren die in verschillende studies (zie volgende tabel) gebruikt worden om de kwaliteit te meten en uit te drukken. Uit de verschillende studies/indicatoren bleek het beeld van de Antwerpse woonomgeving tot voor kort niet erg positief te zijn. In de stadsmonografie staat Antwerpen op de 38ste plaats in de ranglijst van 40 Belgische steden voor wat onderhoud en kwaliteit van de buitenruimte betreft.

Kwaliteit woning
De kwaliteit van de woning is gerelateerd aan de kostprijs, grootte en oriëntatie van de woning, de aanwezigheid van een tuin of buitenruimte (zowel privaat als semi-privaat), een garage of parkeerplaats. In de stadsmonitor geeft één van de indicatoren woningkwaliteit aan; deze bepaalt welke woningen voldoen aan de verschillende 'comfortcriteria' (geïnstalleerde keuken, geen herstelling nodig en (gedeeltelijke) dubbele beglazing). Voor de stad Antwerpen gold tot voor kort (2002) dat maar 32,7% van de bewoonde particuliere woningen voldoet aan de basiskwaliteit, terwijl slechts 15,3% hiervan, of 1 op 2, een tuin heeft. Dit was in vergelijking met alle andere Vlaamse steden het laagst. Impliciet

Algemene socio-economische enquête, NIS				
Tevredenheid van de bevolking over de rust in buurt *last van lawaai / rust bevredigend / erg tevreden rust*	31,1% / 50,7% / 18,2%	29,3% / 49,8% / 20,9%	27,1% / 50,2% / 22,8%	29,8% / 48,6% / 21,6%
Tevredenheid van de bevolking over de netheid in buurt *netheid onvoldoende / netheid bevredigend / netheid groot*	17,9% / 57,1% / 25%	14,8% / 59% / 26,2%	9,6% / 61,2% / 29,3%	15,8% / 59,7% / 24,5%
Tevredenheid van de bevolking over de groene ruimte *slecht voorzien / normaal voorzien / heel goed voorzien*	31,3% / 45,1% / 23,6%	33,6% / 43,3% / 23,1%	25,7% / 50,8% / 23,6%	36,7% / 46,4% / 16,8%

Figuur 6 | Algemene socio-economische enquête NIS

Bron: Stadsmonitor
Verwerking: RSA 2005

Figuur 7 | Uittreksels stadsmonitor (thuis in de stad) en stadsmonografie

Bron: Stadsmonitor
Verwerking: RSA 2005

Onderzoeken	Stad Antwerpen	Gent	Leuven	Mechelen
Stadsmonitor (thuis in de stad)				
Onveiligheidsgevoel . *% van de bevolking, in '98 / '00 / '02*	16.5%, 17.9%, 17.7%	8.8%, 13.6%,17.0%	5.9% , 6.5% , 7.4%	26.5% , 24.6%, 16.1%
Rommel op straat *% van de bevolking dat dit als probleem aanvaard, in '98/ '00/ '02*	58.3%/ 49.8%/54.9%	49.5%/ 43.7%/47%	45.7%/ 39%/34.6%	55.4% / 50.3%/41.4%
Indruk van de netheid in de stad *% van de bevolking met positieve indruk*	28.66%	57.43%	77.21%	49.36%
Tevredenheid over de stad *% bevolking: zeer tevreden / eerder tevreden*	25.92%, 46.97%	51.12%, 38.96%	49.84%, 39.84%	18.69%, 48.09%
Last van lawaai in de buurt *% van de bevolking, in '01*	31.1%	29.3%	27.1%	29.8%
Uitrustingsniveau van de wijk *% inwoners met OV, basisschool, buurtwinkel, buurtgroen, speelplek én jeugdruimte op loopafstand*	13%	18%	25%	Niet vermeld
Woningkwaliteit *% bewoonde particuliere woningen die voldoen aan basiskwaliteit*	92, 6%	91,1%	93,6%	92,9%
Woningkwaliteit *% bewoonde particuliere woningen die voldoen aan basiskwaliteit = klein comfort+Geinstalleerde keueken+geen grote herstellingen nodig/dubbele beglazing+tuin*	15,3%	20,3%	25,4%	26,2%
Betaalbaarheid van het wonen *% huishoudens dat een middelgrote woning kan betalen, in '00, '01, '02*	40.18%, 33.71%, 34.98%	42.76%, 34.75%, 36.16%	36.9%, 31.65%, 29.64%	41.62%, 38.91%, 40.26%
Stadsmonografie				
Netheid in de stad, in '01 *globaal, op openbare plaatsen, residentiële wijken, sociale wijken (van 1-9 met 1 zeer slecht 9 zeer goed)*	5 8 5 5	6 7 7 5	7 8 7 6	7 8 7 6

geeft dit ook aan dat het aandeel appartementen op het totale aanbod woningen erg hoog is.

Typologie
Er zijn ongeveer 216.738 woningen in Antwerpen. Het grootste deel, ca. 60%, zijn appartementen en studio's, ca. 40% zijn eengezinswoningen. Ongeveer 53% van de woningen wordt bewoond door de eigenaar, 44% wordt verhuurd op de private markt, en 11,8% van het patrimonium bestaat uit sociale huisvesting. De overige kleine 1,1% zijn leegstaande panden of woningen waarvan niet bekend is tot welke categorie ze behoren.

In de samenstelling van het woonpatrimonium valt verder op dat, naast het hoge percentage appartementen, 31% van de woningen deel uitmaken van een gesloten bebouwing.

Slechts 3% van de huizen is volledig vrijstaand. Dit is zelfs voor een stad een bijzonder laag percentage. Enkel in Brussel zijn er nog minder woningen in open bebouwing en nog meer appartementen.

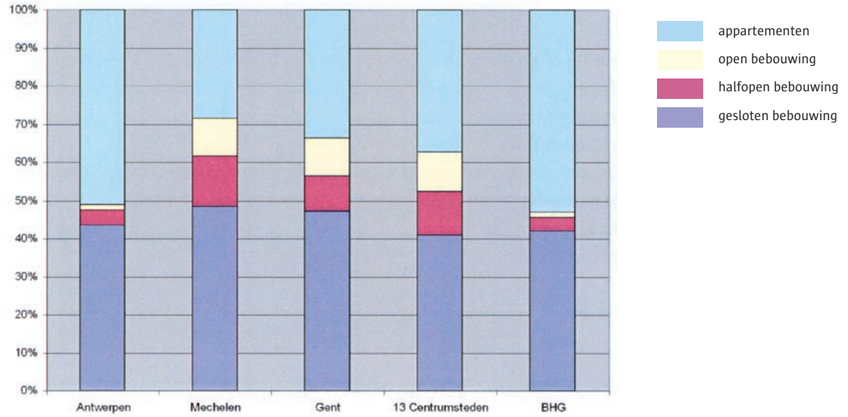
De woonwagens en de woonboten behoren ten slotte ook tot een specifieke woonvorm. In opdracht van de Vlaamse woonwagencommissie is een 'scenario woonwagenterreinen' opgemaakt. In 2003 werden in het arrondissement Antwerpen 83 woonwagengezinnen geteld, waarvoor 64 legale standplaatsen beschikbaar waren. Tegen 2010 wordt de aangroei van het aantal woonwagengezinnen geraamd op 60 gezinnen, (op basis van het huidige kinderaantal), waardoor tegen 2010 in totaal 79 standplaatsen moeten gerealiseerd, boven de 64 bestaande standplaatsen [in casu in Antwerpen Deurne (24), Antwerpen Wilrijk (14)]. Ook het doortrekkersterrein Nieuw Zuid (Herbouvillekaai) komt als mogelijke standplaats uit het onderzoek. Mogelijke gebieden voor woonboten zijn het Eilandje en de jachthaven op Linkeroever.

Sociale huisvesting
Antwerpen telt meer dan 24.500 huurwoningen, wat overeenkomt met 11,8% van het woningpatrimonium (1991). Dit is bijna het dubbele van het gemiddelde percentage voor Vlaanderen. Anderzijds bestaat er nog steeds een grote vraag: meer dan 12.000 kandidaten staan op een wachtlijst van de sociale huisvestingsmaatschappijen (sommige mensen schrijven in op meerdere lijsten, waardoor er een dubbele telling mogelijk is in dit totaal). De verdeling van de sociale huurwoningen over het Antwerps grondgebied is op stadsdeelniveau al bij al vrij gelijkmatig. In het oostelijk deel van de stad en in het stadscentrum is hun aandeel ten opzichte van de volledige voorraad beperkter. Grote aantallen sociale woningen kunnen teruggevonden worden in het zuiden en nog meer op Linkeroever. In het noordelijk deel van de stad is de sociale huisvesting geconcentreerd in twee gebieden: Luchtbal en Rozemaai. In de noordelijke dorpen is de situatie vrij verschillend.

Het spreidingspatroon in de Kernstad verschilt sterk met dat van de voorstad. Dit is het gevolg van de evoluties van de sociale huisvestingsmaatschappijen en de verschillende opvattingen over huisvestingsprojecten in de loop van de tijd. De meeste Antwerpse sociale huisvestingsmaatschappijen ontstonden na WO I en probeerden te voldoen aan de woningbehoeften van de duizenden arbeiders en bedienden. De grootste bouwactiviteit werd echter ontplooid na WO II, toen grote sociale woonwijken in de periferie werden gebouwd, met veel hoogbouw. Deze wijken kennen nu vaak kansarmoede, voornamelijk omdat een gezonde sociale mix door het opleggen van zeer lage maximuminkomens niet meer mogelijk is. Slechts 8% van de sociale huurwoningvoorraad bestaat uit eengezinswoningen, de rest zijn appartementen en studio's (6%).

Woondichtheid
Woontypologieën, woninggroottes en woondichtheden worden dikwijls beschouwd als goede, zij het ruwe, indicatoren van de welvaart, of van de kwaliteit van de leefruimte. Het is algemeen geweten dat het enkel om symptomen gaat, maar ze zijn wel diep geworteld in de collectieve verbeelding.

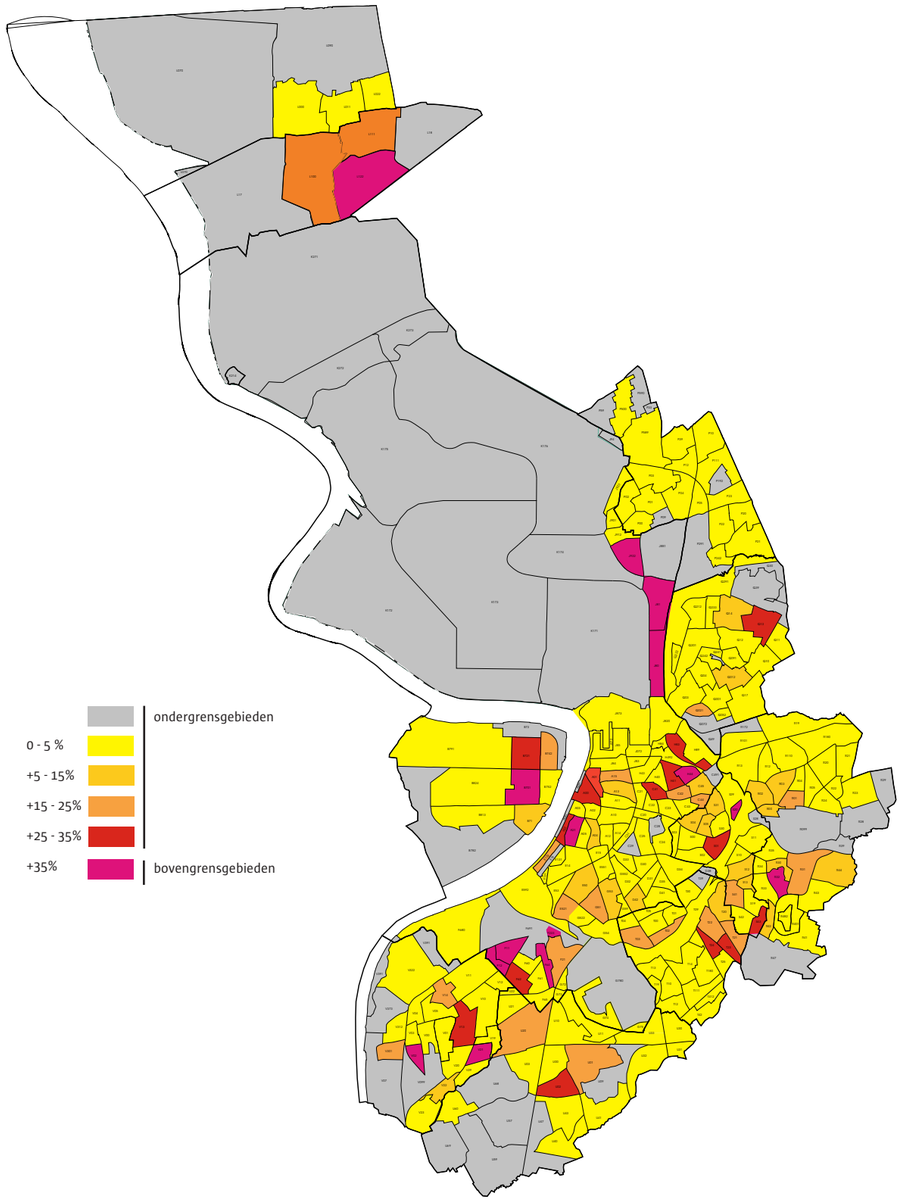
Bijvoorbeeld: de donkerste gebieden op de kaart in de kaartenbundel, zoals Deurne Noord, Kiel, Linkeroever en sommige delen van de stadskern, verwijzen naar zones waar een herwaardering van de leefomgeving noodzakelijk is: gebieden met grote gebouwen, gesloten bouwblokken, kleine woningen in wijken met een hoge dichtheid. Maar in gebieden met hoge dichtheden en hoog-



Figuur 8 | Typologie van de woningen
Bron: NIS 2004 en Iris Consulting, Woonbehoeftestudie Stad Antwerpen

Bouwvergunningen	'99	'00	'01	'02	'03
Nieuwbouw					
Totaal aantal woningen België	45.72	42.921	41.358	41.968	45.168
Aandeel Vlaams gewest	65.1%	66%	67.2%	67.9%	68.1%
Aantal woningen Vlaams gewest	29.768	28.328	27.792	28.496	30.759
Aantal woningen stad Antwerpen	852	721	506	715	941
Aandeel stad Antwerpen t.o.v. Vlaams gewest (100%)	2,8%	2,5%	1,8%	2,5%	3%
Aantal woningen Gent	1.504	932	832	1.028	1.024
Aandeel Gent t.o.v. Vlaams gewest (100%)	5%	3,3%	3%	3,6%	3,3%
Renovatie					
Totaal aantal woongebouwen België	25.930	25.721	24.373	25.132	28.732
Aandeel Vlaams gewest	62,3%	64,9%	67,3%	69,2%	68,6%
Aantal woningen Vlaams gewest	16.154	16.693	16.403	17.391	19.710
Aantal woningen stad Antwerpen	592	568	412	692	716
Aandeel stad Antwerpen t.o.v. Vlaams gewest (100%)	3,6%	3,4%	2,5%	4%	3,6%

Woningtypes	Eengezinswoningen	Appartement, studio, kamer	Overige
Stad Antwerpen	39,1%	60%	0,9%
Gent	63,5%	36,1%	0,4%
Mechelen	69,1%	30,1%	0,8%
Leuven	59,6%	39,8%	0,6%
Vlaams gewest	79,5%	20%	0,5%
België	75,3%	24,1%	0,6%



Figuur 9 | Statistische gegevens sociale huisvesting

Bron: Stadsontwikkeling Stad Antwerpen
Verwerking: IRIS consulting, 2004

bouw in gesloten bouwblokken zijn evengoed hoogkwalitatieve woonstandaarden mogelijk én aanwezig in Antwerpen (zie ook Poreuze stad).

Het is een vergissing een lineaire, causale relatie te zoeken tussen deze variabelen. Nochtans valt het moeilijk te ontkennen dat er een zeker verband bestaat tussen de ruimtelijke kenmerken van de verschillende zones en gebouwen enerzijds en de demografische en sociaal-culturele kenmerken van de inwoners anderzijds. Sommige belangrijke fenomenen betreffende het gebruik, hergebruik, degradatie en verlaten van de stad en specifieke zones hebben zowel met het ruimtelijk karakter (morfologie en typologie) van de verschillende gebieden als met sociaal-culturele aspecten van de bevolkingsevolutie te maken.

Verkrotting en leegstand
In 2004 stonden 2.177 panden op de inventaris leegstand en verwaarlozing. Datzelfde jaar werden er 719 woningen ongeschikt of onbewoonbaar verklaard. In 2003 telden zij samen nog 5.072 woningen. Er is dus sprake van achteruitgang van de leegstand.

In de kaartenbundel is de kaart gevoegd van leegstaande en verwaarloosde, ongeschikt en onbewoonbaar verklaarde woningen in Antwerpen op 31/12/2004.

AG Vespa neemt hierin een actieve rol op (renovatie en verkoop van krotten).

Vastgoedprijzen
De prijs van de grond is duur in Antwerpen, vergeleken met de rest van Vlaanderen, maar relatief goedkoop vergeleken met de rest van andere Europese steden. Het Vlaamse gemiddelde bedraagt ongeveer de helft. Ook de aankoop van een woning is in Antwerpen een dure aangelegenheid; enkel in Brussel kost een huis meer. In de Vlaamse centrumsteden kostte een huis in 2003 gemiddeld 98.247,61 euro, in Antwerpen 99.204,36 euro. Voor grotere huizen met tuin liggen de prijzen beduidend hoger. De voorbije jaren stegen de prijzen in Antwerpen ook het sterkst. Hierin kwam een kentering in 2003, al moet die trend zich nog bevestigen. Voor de aankoop van een appartement is Antwerpen dan weer één van de goedkopere steden. Gemiddeld kostte een appartement er 75.299,11 euro, tegen 82.432,95 in de centrumsteden. Maar grotere appartementen met goede uitrustingen kosten aanzienlijk meer. Relatief gezien stijgen de prijzen wel het sterkst in Antwerpen.

Zonevreemde woningen
Een verdere uitwerking van de woonbehoeftestudie (WBS, november 2001) leverde 625 potentieel zonevreemde woningen op.

Deze inventaris bevat alle thans volgens het gewestplan of BPA's foutief gezoneerde woningen, ongeacht ze gebouwd zijn voor of na de wet op de stedenbouw en de opmaak van deze bestemmingsplannen.

Dit betekent dus dat geval per geval de juridische bestendigings- of uitbreidingsmogelijkheden moeten bekeken worden, afhankelijk van de (overgangs-) bepalingen die het decreet ruimtelijke ordening voorziet.

Vraagzijde woningen

Extrapolatie van de bouwmarkt
Uit de gegevens van het NIS krijgen we een beeld van de verleende (residentiële) vergunningen voor nieuwbouw van de afgelopen acht jaar (tussen 1996 en 2003) voor de stad Antwerpen.

Tussen 1998 en 2003 werd een gemiddelde van 854 vergunningen per jaar voor nieuwbouwwoningen verleend.

Als we het gemiddelde berekenen tussen 1996 tot 2001, levert dit een gemiddelde op van 763 woningen per jaar. Dit betekent dat, tot 2001, de stad kampte met een relatief zwakke bouwactiviteit. Goed voor maar 3% van alle nieuwbouw in Vlaanderen, vergelijkbaar met Brussel maar veel lager dan bijvoorbeeld Gent. Zeker in vergelijking met andere gemeenten van het Antwerpse stadsgewest, was dit een lage score. Daar was activiteit tussen 1991 en 1998 bijna 3,5 keer zo hoog.

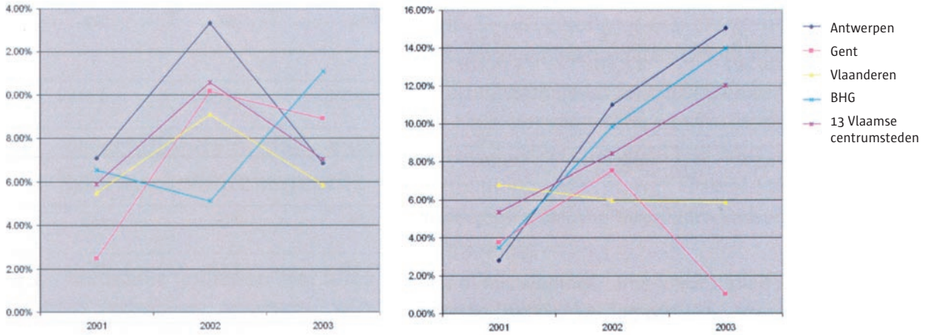
De recente cijfers van 2004 tonen aan dat de bouwactiviteit toeneemt. In totaal zijn in 2004 zelfs 969 vergunningen afgele-

Dichtheden

Wat de statistische sectoren betreft: de hoogste dichtheden (meer dan 15.000 inwoners/km²) situeren zich vooral in Antwerpen-Noordwijk (noord) en Borgerhout intra muros. Kleinere, uiterst dichtbevolkte gebieden zijn o.a. Sint-Andries (binnen het historisch centrum) en Kiel.

Oppervlakte en bevolking per stadsdeel

Stadsdeel	totale oppervlakte (ha)	inwoners 1/1/98	inwoners/km² 1/1/1998	oppervlakte woongebied (gewestplan/BPA) (ha) (1)	inwoners/km² 1/1/1998 in woongebieden
Kernstad	1914	149154	7793	1323	11274
Leien	416	27035	6496	322	8396
19E Gordel-Z	628	56870	9057	479	11873
19E Gordel-N	870	65249	7499	522	12500
Westrand	1002	14561	1453	277	5257
Noordrand	2061	71522	3470	1167	6129
Oostrand	1791	107900	6024	1121	9525
Zuidrand	3195	94381	2954	1364	6919
Havengebied & Polder (2)	8832	9720	110	329	2954
Antwerpen	20451 (4)	449745 (3)	2199	5580	8060
rest stadsgewest	78958	479268	607	---	---
Gent	15618	224545	1438	---	---
Brussel	16138	953175	5906	---	---
Vlaanderen	1352225	5898824	436	---	---

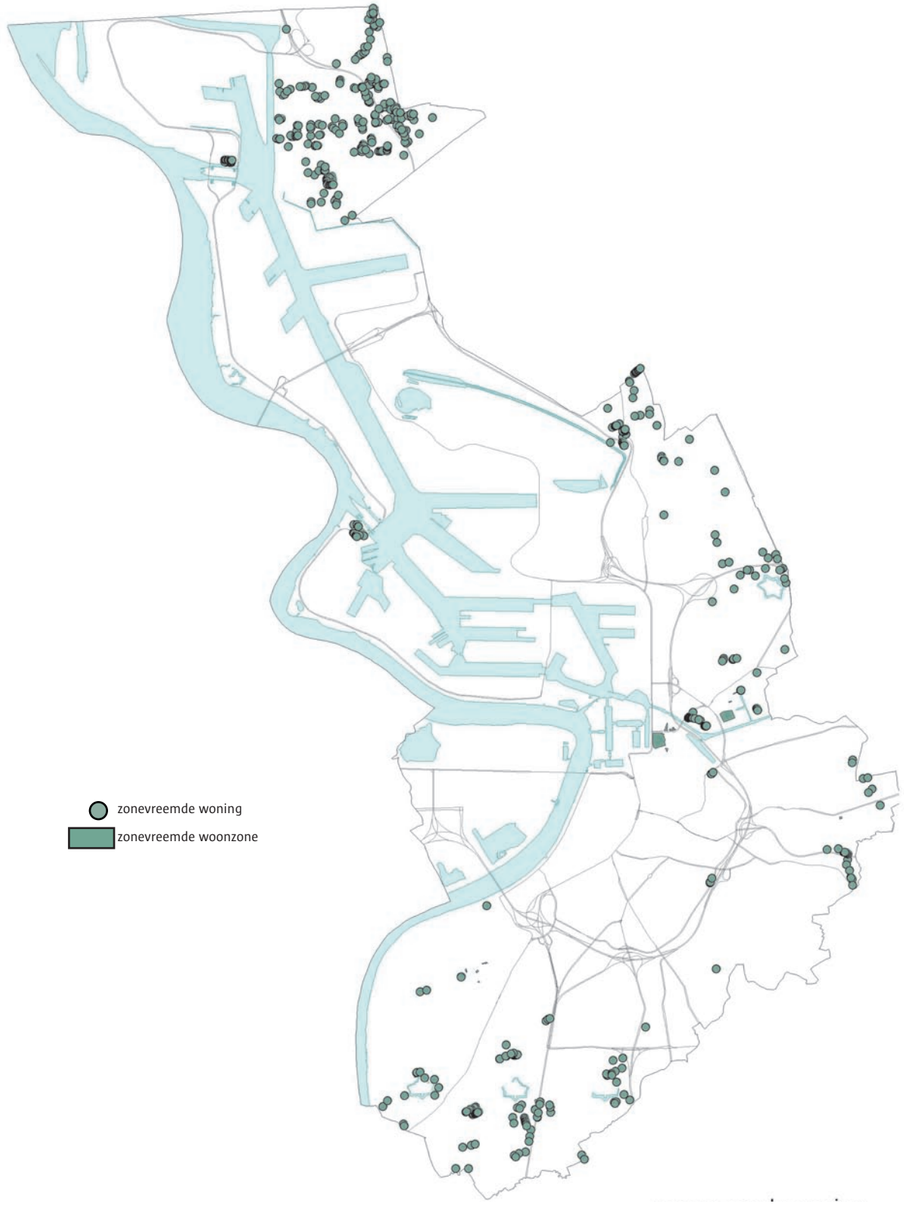


Figuur 10 | Dichtheden, oppervlakte en aantal inwoners per stadsdeel

Bron: Iris Consulting, Woonbehoefteatudie
Verwerking: IRIS consulting, 2004

Figuur 11 | Relatieve prijsstijging verkoopprijs woningen en appartementen

Bron: NIS
Verwerking: IRIS consulting, 2004



Kaart 62 | Spreiding potentieel zonevreemde woningen

Bron: NIS
Verwerking: Stad Antwerpen, 2006

verd voor nieuwe wooneenheden. Dit is het hoogste cijfer van de laatste vijf jaar.

Van dit gemiddeld aantal verleende vergunningen voor nieuwe woningen bestaat 78% uit appartementen. Er worden dus in verhouding meer nieuwbouwappartementen gebouwd dan de huidige typologische verdeling (bestaande verhouding is 60% appartementen/40% eengezinswoningen).

Taakstelling Grootstedelijk Gebied Antwerpen
In de verschillende beleidsdocumenten worden taakstellingen naar voren geschoven: volgens het RSV dienen in de provincie Antwerpen tussen 1991 en 2007 105.098 bijkomende woningen gerealiseerd te worden, waarvan 65% in stedelijk gebied. Antwerpen is aangeduid als deel en kern van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen. Dit wil zeggen dat er - naast de eigen woonbehoefte - bijkomende woningen moeten gebouwd worden om de zogenaamde trendbreuk te realiseren. De prognose die in het RSPA opgenomen is, gebaseerd op die van het RSV, zegt het volgende: de provincie Antwerpen heeft tussen 1992 en 2007 105.098 nieuwe woningen nodig (zie hierboven, RSV). Een aandeel van 54.963 woningen (periode 1992-2007) wordt voorzien in het arrondissement Antwerpen.

Schatting woonbehoeften
Uit de gezinsprognoses, uitgevoerd door de Databank Sociale Planning (DSP, februari 2006) kan geschat worden hoeveel woningen er over een tijdsspanne van 15 jaar moeten bijkomen. Het aantal bijkomende woningen varieert van welk van de 4 scenario's (zie hoofdstuk bevolkingsevolutie) men vooropstelt en hoe de gemiddelde gezinsgrootte binnen deze scenario's bedraagt.

- Het maximaal aantal bijkomende gezinnen (en dus woningen) wordt voorzien in het derde scenario, waarbij uitgegaan wordt van een migratiesaldo van 0 bij de Belgische inwoners en een blijvende instroom van inwoners buiten de EU: we spreken van 10.402 bijkomende gezinnen annex woningen in de periode 2003-2018, wanneer de gemiddelde gezinsgrootte toeneemt. Wanneer de gemiddelde gezinsgrootte gelijk zou blijven, komen we op 16.631 bijkomende gezinnen of woningen.
- In het minimale scenario (2), waar de zogenaamde toestroom van inwoners buiten de EU stopt en de Belgische inwoners verder de stad blijven verlaten, komen er in de periode 2000-2018 620 gezinnen bij. Bij gelijke gemiddelde gezinsgrootte komen er 2970 gezinnen of woningen bij.
- Naast het maximale en het minimale scenario, kan ook het scenario 1 vermeld worden als trendscenario. In dit scenario, waarbij we uitgaan van een blijvende stadsvlucht van Belgen en een blijvende instroom van niet EU'ers, is er sprake van ongeveer 5717 bijkomende gezinnen annex woningen. Een constante gemiddelde gezinsgrootte betekent 10.430 bijkomende woningen.

In een zeer minimaal scenario komen we uit op slechts 620 bijkomende woningen, in het meest maximale scenario is er behoefte aan 16.631 nieuwe woningen. Het trendscenario, maar zonder bijkomende inspanningen van het ruimtelijke ordeningsbeleid, resulteert in een behoefte van 10.430 nieuwe woningen.

Aangenomen wordt dat de werkelijke vraag ergens in het midden ligt (tussen het trendscenario 10.430 en het maximaal scenario 16.631): 13.515 woningen gespreid over 15 jaar.

Aanbodzijde woningen

Theoretisch aanbod
De theoretische bouwcapaciteit wordt bepaald op basis van een inventaris van alle onbebouwde percelen die juridisch bebouwbaar zijn (incl. woonuitbreidingsgebieden), opgemaakt in het kader van de WBS in 1998.

Een inschatting van hoeveelheden (woningen) is in eerste instantie gebeurd in de WBS, op basis van dichtheden afgeleid uit de omgeving. Een aantal van deze getallen werden aangepast o.b.v.

Figuur 12 | Theoretisch aanbod
Bron: Stad Antwerpen
Verwerking RSA, 2005.

Stadsontwikkelings- gebieden (SOG)/ projecten		
Reeds gekend:		
Prestibel	40 ha	1.200 W
Militair hospitaal	7,7 ha	350 W
Nieuw Zuid		1.675 W
Eilandje:	Ca 170 ha	
Fase 1:		
Cadix	(110.000 m^2)	880 W
Montevideo	(47.520 m^2)	380 W
Oude Dokken	(23.162 m^2)	185 W
Fase 2:		
Droogdokken		
Mexicoeiland		
SpoorNoord	Ca 24 ha (75.000 m^2)	600 W
Kievit deel 1: zone A		
Kievit 2de deel: zones B,C,D		250 W
Lobroekdok/ Slachthuissite	Ca. 19.000 m^2	152 W
Petroleum Zuid	Ca 75 ha	0 W
Veldekens		450 W
Schipperskwartier	10.000 m^2	80 W
Oude Vismijn		40 W
Subtotaal		***6.242 W***
Onzekere gebieden:		
Gassite/ Stelplaats Lijn		
Merksem, Deurne Noord, Kanaalzone		
Subtotaal		

Woonuitbreidings- gebieden (WUG)		
Middenvijver, LO	38,18	0 W (of enkel randen)
Viswater Berendrecht	7 à 25 W/ha	175 W (5/6 van 44 ha = compensatie SPRO)
Ekeren Donk (Hoekakker)	19,5	331 W randvoorwaarden water
Lambrechtshoeken, Merksem		80 W (gerealiseerd)
Drakenhof, Deurne	11,13	250 W
Eksterlaar, Deurne	11,23	540 W
Silsburg, Deurne	11,44	105 W
Neerland Wilrijk	38,5-...	484 W randvoorwaarden water
Subtotaal		***1885 W (excl. Woningen onder voorwaarden)***

Binnengebieden (niet in WUG of SOG) exclusief klasse 4		
Kernstad		804 W
Oostrand		753 W
Zuidrand		2.147 W
Westrand		788 W
Noordrand		1210 W
Haven en Polder		385 W
Subtotaal		***6.061 W***

Leegstand / Langs uitgeruste wegen		
Leegstand, verwaarloosd, onbebouwd verklaard, ... (mei 2003)		5.072 W
		7.552 W
Subtotaal		***12.624 W***
ALGEMEEN TOTAAL THEORETISCH AANBOD		***26.812 (excl. Gebieden onder randvoorwaarden en nog onzekere gebieden)***

Een totaal van de theoretische bouwcapaciteit bedraagt ca. **27.000 woningen,** gerekend met het aanbod dat in 1998 beschikbaar was (zie opmaak WBS).

nauwkeuriger inzichten door meer gevorderde planningsprocessen (Nieuw Zuid, Eilandje, Prestibel, etc.) of o.b.v. gekende realisaties.

Het theoretische aanbod bedraagt (zie tabel) 26.892 woningen.

Realistisch aanbod
Omdat het totale theoretische woningaanbod niet meteen op de markt beschikbaar is, dient een correctiefactor in functie van de realisatiegraad te worden toegepast. In de WBS wordt voor de kavels langs uitgeruste weg en voor de geïnventariseerde leegstaande en verwaarloosde panden een realisatiegraad van 30% over tien jaar en van 41,4% over 15 jaar toegepast. Met een stimuleringsbeleid kan de realisatiegraad over tien jaar tot 50% worden verhoogd. In de WUG 's en de SOG 's kan de realisatiegraad oplopen tot 70%.

Dit betekent dat, indien er een stimuleringsbeleid gevoerd wordt teneinde het wonen in de stad betaalbaar te houden, er in totaal 15.088 woningen gerealiseerd kunnen worden over een termijn van 15 jaar.

Het realistische aanbod bedraagt, na toepassing van de correctiefactoren, 15.088 woningen of ca. 1000 woningen per jaar (2003 tot 2018).

Confrontatie vraag en aanbod
Voorgaande data tonen in ieder geval het volgende:

- De inschatting van een vraag is ontzettend moeilijk en waarschijnlijk weinig relevant aangezien alle tekenen wijzen op een vraag die aanzienlijk groter is dan het aanbod (taakstelling Grootstedelijk Gebied Antwerpen).
- De tendensen van de bevolkingsevolutie van de afgelopen jaren doortrekken, geeft een vertekend beeld (o.a. omwille van regularisatie).
- Een gesloten prognose (geboorte en sterfte) heeft evenmin zin. Van belang is het naar voren schuiven van een doelaanbod, als ambitieniveau, als streefhorizon.

Het is belangrijker een niveau vast te leggen voor het aanbod als een doel, als een ambitie.

In principe kunnen we hiervoor drie invalshoeken naast elkaar plaatsen:

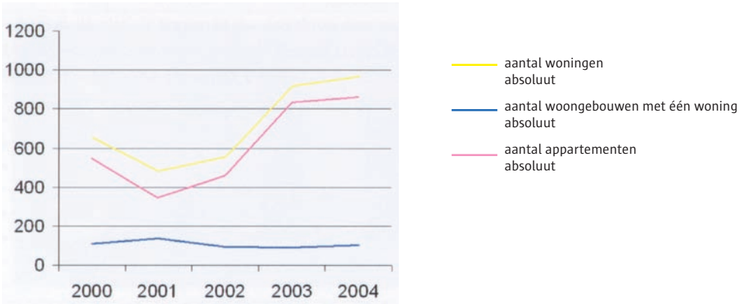
- PRODUCTIE: De huidige bouwtrend (van afgelopen jaren) brengt ons op een gemiddelde van 850 nieuwbouwwoningen op jaarbasis, dit gebundeld voor 15 jaar betekent 12.750 woningen. Met het gewenste ruimtelijke ordeningsbeleid, waarmee 1.000 woningen per jaar (ca. 150 meer dan de gemiddelde bouwactiviteit) kunnen worden aangeboden, betekent dit 15.000 woningen gespreid over 15 jaar.
- VRAAG: In tweede instantie kunnen we uit de schatting van de woonbehoeften 'stellen' dat de waarheid ergens in het midden ligt (tussen het trendscenario 10.430 en het maximale scenario 16.631): 13.515 woningen gespreid over 15 jaar.
- AANBOD: Ten derde toont de oefening van een stimuleringsbeleid op het theoretische aanbod aan dat we kunnen komen tot ca. 15.000 woningen over een tijdshorizon van 15 jaar. Dit vereist een sturingsbeleid ruimtelijke ordening op grootstedelijk niveau waarbij de stad Antwerpen moet inzetten op een aantal strategische acties en maatregelen.

Men kan concluderen dat:

- De huisvestingsproblemen kunnen opgelost worden in het kader van het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied enerzijds.
- Het aanbod van een kwalitatieve leefomgeving door het beïnvloeden van de woondichtheden en het sociaal evenwicht tussen de verschillende gebieden kunnen beschouwd worden als belangrijke taak voor de stad anderzijds.

	Theoretisch totaalaanbod	Realisatiegraden op 15 jaar			
		Normaal	Extra stimulans		
		41,4%	70%	50%	
SOG	6242	2584	4369		
WUG	1965	813	1376		
Binnengebied	6061	2509		3031	
Leegstand en verwaarlozing	5072	2100		2536	
Kavels	7552	3127		3776	
Totaal	28892	11133	5745 +	9343 =	15088

Figuur 13 | Realistisch aanbod
Bron: Stad Antwerpen
Verwerking RSA, 2005.



Figuur 14 | Evolutie aantal woningen in absolute cijfers (2000 - 2004)
Bron: Stad Antwerpen
Verwerking: IRIS consulting, 2004

dorpen en metropool - werken



Het Axa-kantoorgebouw
Bron: Stad Antwerpen

2.6.5 Lezing van het werken

De analyse van de ruimtelijk economische structuur is gebaseerd op RSZ-gegevens, NBB-, NIS- en SEN-databank. Verder werd gebruik gemaakt van de data van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie, het routeplan 2012 van de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen en Waasland, de Meeting Antwerpse winkelstraten van het Winkelcentrummanagement en de geactualiseerde inventaris bedrijventerreinen van de Stad Antwerpen. De economische analyse, aangevuld met een inventaris van zonevreemde bedrijven, werd opgemaakt door Iris Consulting als lid van het RSA-consortium. In de mate van beschikbaarheid van recent cijfermateriaal zijn de gegevens geactualiseerd tot 1.09.2005. De onderstaande tekst geeft een bondige synthese van de uitgevoerde ruimtelijk economische analyses.

Dit deel bouwt verder op de sociaal-economische nota 2000 ('Antwerpen, scheve stad in een sterke positie'). Samen met de actuele economische trends geven zij op hun beurt aanleiding tot het nadenken over economische ontwikkelingen die de ruimtelijke structuur kunnen beïnvloeden en/of een structurerende rol vervullen in de stad. Of, vice versa, hoe een betere organisatie van het stedelijk systeem nieuwe economische activiteiten kan aantrekken.

Transformaties binnen de Antwerpse economie

Kernsteden en agglomeraties in Vlaanderen worden steeds minder attractief voor industriële sectoren en worden steeds meer gedomineerd door activiteiten binnen de zakelijke dienstverlening.

Zo werd de stad Antwerpen gedurende de laatste decennia geconfronteerd met een enorme verschuiving in de tewerkstelling tussen de secundaire en de tertiaire sector. Tussen de periode 1997-2002 was er een daling in de secundaire sector van ongeveer 7425 arbeidsplaatsen, die weliswaar ruim werden gecompenseerd door een winst aan banen in de tertiaire en quartaire sector van respectievelijk 5637 en 7089 banen. In de sector "overige zakelijke dienstverlening" werd een aanzienlijke bijkomende tewerkstelling van 8894 banen gecreëerd.

	1997	2002	index 97	Verschil 2002-1997
totaal primaire sector	133	114	86%	-19
totaal secundaire sector	58676	51251	87%	-7425
totaal tertiaire sector	110652	116289	105%	5637
totaal quartaire sector	66707	73805	111%	7098
Totaal	236168	241459	102%	5291
Overige zakelijke dienstverlening	25285	34179		8894

Tewerkstelling Stad Antwerpen, bron Steunpunt WAV

De verschuiving in de tewerkstelling heeft een grote implicatie naar de ruimtebehoefte van economische activiteiten. Ruimtebehoevende sectoren zijn economische activiteiten die omwille van hun ruimtelijke karakteristieken, mobiliteitsprofiel en milieubelasting doorgaans voorkomen op bedrijventerreinen, onafhankelijk binnen welke sector ze gelegen zijn. Niet-ruimtebehoevende sectoren zijn activiteiten die kunnen verweven worden met andere activiteiten zoals wonen. Wanneer de evoluties van deze twee types van activiteiten tussen 1997 en 2002 in kaart worden gebracht, is er sprake van een nog grotere verschuiving. Zo verloor de stad nagenoeg 14.400 tewerkstellingsplaatsen in ruimtebehoevende activiteiten over deze periode, terwijl er een winst was van 19.700 arbeidsplaatsen in niet-ruimtebehoevende activiteiten.

De sterke daling van deze tewerkstelling in de ruimtebehoevende tewerkstelling heeft te maken met hoofdzakelijk twee fenomenen.

Enerzijds is er een globale West-Europese dynamiek van desindustrialisatie en delocatie naar landen met een lagere loonkost, die mede wordt aangedreven door een steeds verdere globalisering van economische processen.

Anderzijds is er een regionale dynamiek, waarbij er een sterke suburbanisatie waar te nemen is van industriële en logistieke ondernemingen naar de rand van de stad of het buitengebied. Hierdoor kennen traditionele economische centra (Kernstad en agglomeratie) een steeds sterkere specialisatiegraad in de tertiaire en quartaire sector, die in hoge mate verweefbaar zijn.

Vermits deze processen moeilijk te keren zijn, moet de stad de ambitie hebben om de dienstverlenende sectoren een plaats te geven en dit in gebieden waar de ligging aanvaardbaar is op vlak van mobiliteit en verweefbaarheid met andere nieuwe functies. De uitbouw van een voldoende en kwalitatief aanbod aan kantoren is hierin essentieel.

Dit betekent zeker niet dat de bestaande secundaire sector moet worden verwaarloosd. Zeker in Antwerpen is de industrie de motor van de economie die tal van diensten genereert.

Economische feiten

Tewerkstelling
De werkzaamheidgraad is de verhouding tussen het totale aantal arbeidsplaatsen en de actieve bevolking. Deze verhouding is in Antwerpen (60,5%) lager dan in Vlaanderen (67,2%).

De werkgelegenheidsgraad is het aantal arbeidsplaatsen t.o.v. de bevolking op beroepsactieve leeftijd. In Antwerpen is dit bijna 100%, t.o.v. 64 % voor Vlaanderen. Dit betekent dat er in Antwerpen bijna evenveel jobs zijn als Antwerpenaars op beroepsactieve leeftijd.

De werkloosheidsgraad is de verhouding tussen de actieve bevolking die niet werkt, en de totale actieve bevolking. Dit gemiddelde is in Antwerpen (17,1%) veel hoger dan in Vlaanderen (9,1%).

Op basis van de cijfers kunnen we besluiten dat:

- De stad Antwerpen een hoge concentratie aan bedrijvigheid kent.
- Er een groot aantal mensen woont buiten de stad, maar er wel komt werken.

Vergelijkende cijfers

Haven
De haven van Antwerpen is een belangrijk element in de economie van de stad. De haven vertegenwoordigt bijna 60% van de toegevoegde waarde, 37% van de tewerkstelling en 50% van de investeringen.

Specialisatiesectoren
De verdeling van tewerkstelling in de sectoren banken en verzekeringen, commerciële dienstverlening, transport en communicatie, en gas, water en elektriciteit, is in vergelijking hoger dan in het hele arrondissement. Anderzijds is er een lage verdeling van tewerkstelling in de landbouw, voedingsindustrie, houtproductie en de bouwsector, vergeleken met de regio.

Diamant
De diamanthandel vertegenwoordigt een omzet van meer dan 25.000 miljoen euro per jaar. De directe tewerkstelling in deze sector is teruggevallen op 12.500 jobs. Dit is te wijten aan een verminderde tewerkstelling in de industrie. Er is geen verband met de toegenomen handel. Om een stabiele tewerkstelling in de sector te verzekeren is een uitbreiding van de activiteiten noodzakelijk.

Toerisme
Een geschat aantal van 20.000 mensen in de regio Antwerpen – Waasland werken in de toeristisch gerelateerde sector, zoals horeca, reisorganisaties, transport, handel en diensten gelinkt aan cultuur en recreatie.

Ruimtelijke elementen

Bedrijventerreinen
Er is een onderscheid gemaakt tussen gemengde bedrijventerreinen en specifieke bedrijventerreinen. Op basis van de bestemmingsplannen blijkt dat de totale oppervlakte voor gemengde

bedrijvigheid binnen de gemeentegrens 5449,08 ha bedraagt. Daarbovenop wordt nog eens 8,55 ha voor bedrijvigheid gebruikt maar deze gebieden hebben een andere bestemming.

Van dit totaal is slechts 689,10 ha binnen de stad en buiten de haven gelegen:

- 536,17 ha voor industrie.
- 108,22 ha voor KMO.
- 36,16 ha heeft een bijzondere bestemming.
- 8,55 ha wordt gebruikt voor bedrijvigheid maar heeft een andere bestemming.

Kijken we naar de aanwezige infrastructuur, dan wordt de bruto oppervlakte gereduceerd van 689,10 ha tot een netto oppervlakte van 666,10 ha (wat betekent dat slechts 4% gebruikt wordt voor infrastructuur).

546 ha is eigendom of in concessie van een private partij en wordt ook gebruikt.

83 ha is in eigendom of in concessie van een private partij maar niet in gebruik omwille van:

- 53 ha volledige loten in bezit van bedrijven die al in dat gebied zitten.
- 23 ha volledige loten in bezit van private partners die al in dat gebied zitten.
- 7 ha interne reserve (delen van loten).

De rest van de netto oppervlakte (37,1 ha) is in bezit van publieke actoren of wordt helemaal niet gebruikt.

De inventaris van leegstand en verwaarloosde bedrijfsruimten telde in 2005 178 bedrijfspanden.

Binnen sommige bedrijventerreinen is zonevreemdheid een belangrijk aspect:

- Bredabaan: 1,95 ha van de 7,30 ha wordt gebruikt voor kleinhandel en horeca.
- Noorderlaan: 6,48 ha wordt gebruikt voor kleinhandel en 7,40 ha voor recreatie (bioscopencomplex).
- Atomiumlaan: 7,08 ha van de 61,80 ha wordt gebruikt voor kleinhandel.
- Terbekehof: 7,49 ha wordt gebruikt door kleinhandel (inclusief Autostad) en 1,80 ha door recreatie (klimzaal, kartingcircuit); verder komt een cluster zonevreemde woningen voor.
- Schroeilaan - Lage weg: enkele zonevreemde woningen.
- Kleine Bareel: enkele zonevreemde woningen.
- Vaartkaai: enkele clusters zonevreemde woningen.
- Uitloper Mortsel: enkele zonevreemde woningen.
- Rizzla: 1 zonevreemde woning.

Een aantal kleinere bedrijventerreinen kennen hetzelfde probleem, zij het op beperktere schaal: Slachthuislaan (2 gebouwen voor kleinhandel), LO Katwilgweg, Groenendaallaan en uitloper Kapellen: 1 supermarkt.

Verweven handel en bedrijvigheid
Een grootteorde van 9.000 handels- en bedrijfsactiviteiten is gelegen binnen residentiële gebieden. Ze liggen verspreid over de stad, weliswaar met een hogere concentratie in de noordelijke 19de-eeuwse gordel en in het oostelijke deel van de stad (Deurne Noord en Merksem). In deze delen van de stad kunnen we spreken van een historisch gegroeide situatie. De activiteiten zijn daar reeds lang aanwezig (in het algemeen langer dan 50 jaar). In het noorden van de stad woont de meerderheid van de werknemers in de omgeving van de werkplaats.

Voordelen van handel en bedrijvigheid ingebed in het stedelijke woonweefsel zijn dat de werknemers vaak met de fiets of met het openbaar vervoer komen werken. Desondanks is de auto nog altijd het meest gebruikte vervoersmiddel.

De nadelen van handel en bedrijvigheid ingebed in het stedelijke woonweefsel zijn milieuhinder (vooral lawaai en bodemvervuiling) en de afwezigheid van mogelijkheden om de infrastructuur uit te breiden. In dit geval spreken we van omgevingszonevreemdheid.

Uit het S.P.R.E. blijkt dat slechts 5% van de economische activiteiten in het woonweefsel willen verhuizen naar een bedrijventerrein. Uitzonderingen zijn de sectoren metaal, elektronica, bouw en transport. Daarnaast wordt een vrij omvangrijke groep gevormd door grootschalige kleinhandelsactiviteiten. Deze hebben op korte of middellange termijn een oplossing nodig. Een eerste inschatting op basis van een gehouden bedrijfsbevraging levert een netto-ruimtebehoefte met een grootteorde van 10 à 15 ha op. Deze ruimtebehoefte is een raming en grootteorde en dient verder verfijnd te worden in de analyse van een RUP. De raming is getoetst aan de grootteorde van herlokalisatieaanvragen die binnenlopen op het bedrijvenloket van de stad Antwerpen. De economische sector vraagt om ruimtelijke herlokalisaties gebundeld in de omgeving van de desbetreffende bedrijven te zoeken waarbij de grootste concentratie in het noorden en oosten van de Kernstad gelegen is.

Zonevreemde handel en bedrijvigheid
Juridische zonevreemdheid (of zonevreemdheid omwille van de bedrijfsligging buiten de op het gewestplan geëigende bestemmingszone) is verwaarloosbaar. Slechts 6 bedrijven worden ermee geconfronteerd op 1.11.2005. A rato van een gemiddelde van 3000 m² per netto perceelsoppervlakte voor een lokaal bedrijventerrein wordt een netto-ruimtebehoefte van 1,8 ha geraamd in functie van de mogelijke herlokalisatie van juridisch zonevreemde bedrijven. Deze ruimtebehoefte is een raming en grootteorde en dient verder verfijnd te worden in de analyse van een RUP. Hierin zullen handhavingmogelijkheden ter plaatse in detail afgewogen worden tegen herlokalisatieopties. Gezien de detailgraad van screening, waarbij zowel ruimtelijke, juridische als economische elementen aan bod komen, kunnen op het niveau van een structuurplan geen vaststaande uitspraken worden gedaan; vandaar de aangifte van een mogelijke grootteorde qua herlokalisatiebehoefte ter verfijning in een RUP. De economische sector vraagt om de eventuele ruimtelijke herlokalisaties gebundeld in de omgeving van de desbetreffende bedrijven te zoeken. De problematiek komt enerzijds voor in de zuidrand van het stedelijk gebied en anderzijds in het noorden van het buitengebied.

Zoals eerder aangehaald komen er juridisch zonevreemde kleinhandelsactiviteiten voor op bedrijventerreinen. Op een aantal bedrijventerreinen is de problematiek beperkt. Op de bedrijventerreinen Bredabaan, Noorderlaan, Atomiumlaan en Terbekehof gaat het in totaal om 23 ha aan zonevreemde kleinhandelsactiviteiten. We kunnen hier spreken over asvormige clusters langs de Noorderlaan, de Bredabaan en de Boomsesteenweg (zie verder). In het richtinggevend deel worden hier geen herlokalisaties overwogen. Vandaar dat de gestelde oppervlakte niet in de ruimtelijke herlokalisatiebehoefte wordt opgenomen.

Winkelstraten en commerciële boulevards
Op basis van de invloedssfeer en de aard van het commerciële aanbod, kan er een onderscheid gemaakt worden tussen assen voor regionale grootschalige kleinhandel (commerciële boulevards), het commerciële hart, de secundaire commerciële centra of stadsdeelcentra en de lokale winkelstraten. Er komen ook thematische winkelgebieden voor.

De grootschalige kleinhandel situeert zich meestal in perifeer gelegen gebieden, de meest gekende voorbeelden zijn: A12 – Boomsesteenweg in Wilrijk (en gaat verder naar het zuiden in Aartselaar en Schelle), het noordelijke deel van de Bredabaan (Kleine Bareel) en de Noorderlaan. Toch is er ook in het stadscentrum grootschalige kleinhandel te vinden, bijvoorbeeld de Media Markt vlakbij het Centraal stationen de Inno op de Meir.

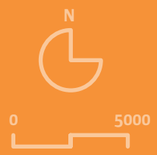
De assen kunnen beschouwd worden als gemengde zones van handel en bedrijvigheid. De winkels vertegenwoordigen 50 tot 60% van de activiteiten langs deze assen. De grootschalige kleinhandel richt zich op klanten die meestal met de wagen vanuit een grote invloedssfeer rond Antwerpen komen. Vergeleken met andere winkelgebieden, hebben de Boomsesteenweg en de Bredabaan een hoge concentratie aan speciaalzaken, vooral doe-het-zelfzaken, electro, meubels en bouwmaterialen (tot 40% vergeleken met een gemiddelde van 15% in andere winkelgebieden in Antwerpen).

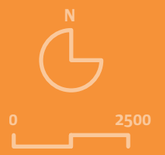


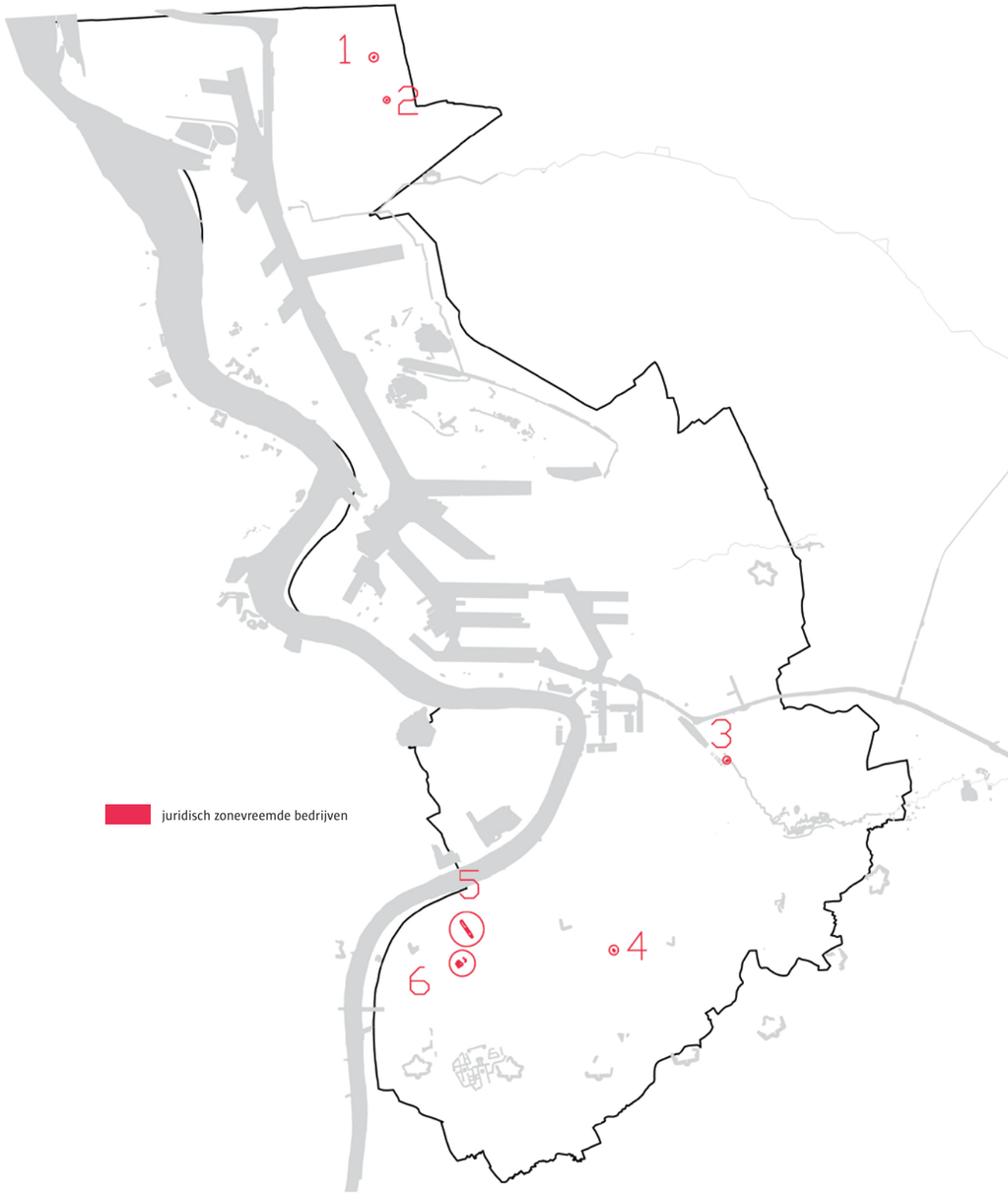
grootschalige detailhandel
KMO-zone
industriegebied
zonevreemd: grootschalige detailhandel op bedrijventerreinen

Kaart 63 | Grootschalige detailhandel

Bron: gewestplan 2002
Verwerking: RSA, 2005







juridisch zonevreemde bedrijven

Kaart 64 | Juridisch zonevreemde bedrijven

Bron: Iris Consulting
Verwerking: RSA, 2005

Het commerciële hart van de stad is het gebied rond de as De Keyserlei–Meir–Wilde Zee. Het is een commerciële toplocatie voor fun en recreatieve shopping. Klanten komen vanuit een ruim gebied rond de stad, en zelfs vanuit andere regio's en steden in België en uit de hele wereld. Het Centraal station en een aantal hubstations voor openbaar vervoer zijn vlakbij.

Secundaire commerciële centra (stadsdeelcentra) zijn de Abdijstraat, het zuidelijke deel van de Bredabaan (Merksem) en Bist (Wilrijk). Deze gebieden trekken klanten aan uit een invloedssfeer van 2 km. Deze winkelgebieden bieden een mix van producten aan zoals shoppingartikelen (kledij, boeken, ...), dagelijkse boodschappen (bakkerij, supermarkt,...) en diensten (bank, kapper), ...

Lokale winkelstraten hebben het doel lokale klanten uit de buurt aan te trekken om hun dagelijkse boodschappen te doen. De klanten zijn eerder geneigd om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te komen dan met de auto.

In totaal worden 133 winkelstraten, galerijen en winkelcentra samengenomen tot 52 winkelgebieden.

De thematische winkelgebieden hebben verschillende winkels die alle gespecialiseerd zijn in één soort product. Deze winkels zijn eerder klein maar ze kunnen een grote invloedszone hebben. De Kloosterstraat en de Diamant zijn voorbeelden van thematische winkelgebieden. De Vlaamse en Waalse Kaai is een winkelgebied waar winkels (met een specialisatie in design en luxe-interieur) gecombineerd worden met een groot aantal restaurants, cafés, snackbars, ... (41% van het commerciële aanbod).

Kantoren

Antwerpen beschikt over 1,65 miljoen m² kantooroppervlakte. Het is de enige grote kantorenstad in Vlaanderen, maar is toch nog veel kleiner dan Brussel (11 miljoen m² kantooroppervlakte).

Van dit aantal is 1,45 miljoen m² of 88% gelegen binnen twee gebieden: het stadscentrum (Meir en Leien) en de Ring/Singel.

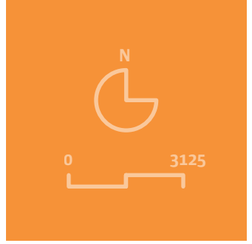
Slechts een klein aantal grote internationale bedrijven hebben hun hoofdkantoor in Antwerpen.

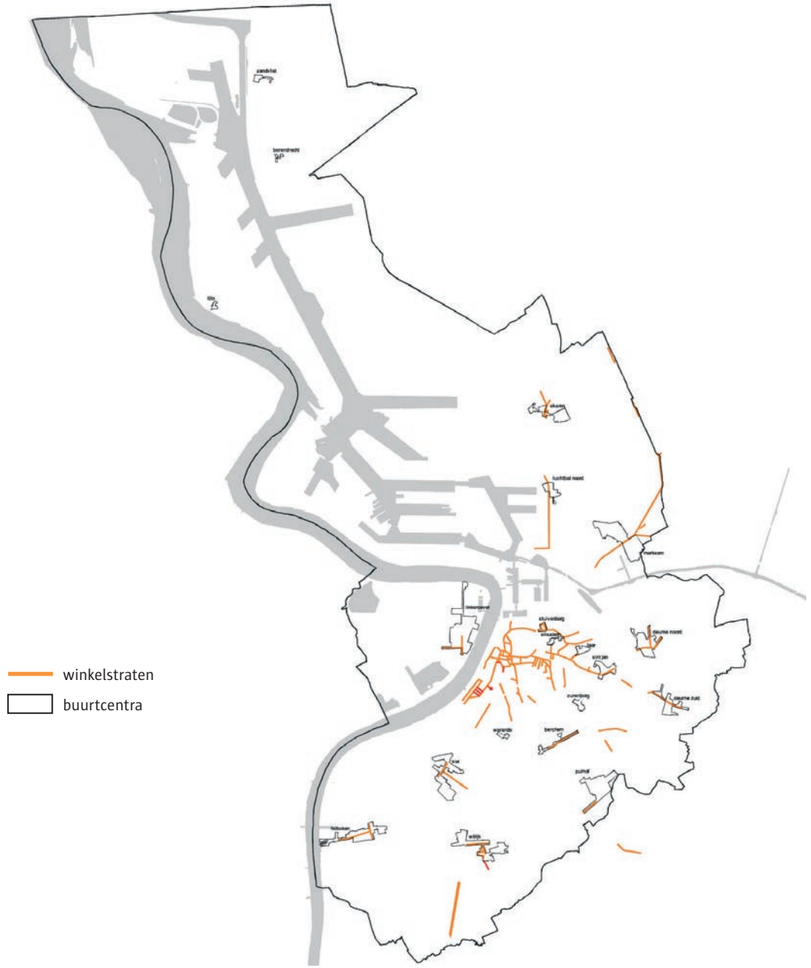
Administraties en kleinere bedrijven zijn gelegen in het centrum en langs de Leien. Multinationals en hoofdkantoren liggen langs de Ring/Singel, voornamelijk in het zuiden van de stad.

De overige 12% is gelegen in de haven en de meer perifere zones. Dit betekent ook dat een groot aantal kleinere kantoren verspreid liggen over de stad. Vaak zijn deze kleine kantoren ingebed in residentiële gebieden. Een specifiek probleem is de aanwezigheid van 'verborgen' kantoren. Dit zijn kantoren in huizen of appartementen. Vaak is de functie gewijzigd zonder vergunning. Dit bepaalt de prijszetting van de woningen, wat verschuivingen met zich meebrengt in de stad en de woningen kan bedreigen. Niet alleen transformeren deze "oneigenlijke" kantoren het woonweefsel. De dynamiek van de omgeving verplaatst zich immers naar de daguren en de straatfronten hebben een andere invulling. Anderzijds ondermijnen ze ook een gericht kantorenbeleid.

Vandaag de dag is er geen groter aanbod op de markt. Er staat een geschat aantal van ruim 10% kantooroppervlakte leeg. In 2001 bedroeg dit aantal slechts 3%. De gemiddelde inname vermindert tot 45.000m² per jaar.

Een studie van Idea Consult in opdracht van de Vlaamse gemeenschap geeft aan dat er in de periode 2000-2010 in Vlaanderen ongeveer een jaarlijkse behoefte bestaat aan kantoorruimte van ongeveer 115.000 m² bij een ongunstig en 180.000 m² in een gunstig werkgelegenheidsscenario. Antwerpen heeft met ongeveer 1,65 mio m² in de Vlaamse kantoormarkt vandaag ongeveer een marktaandeel van meer dan 29%. Indien Antwerpen haar marktaandeel status-quo wil houden, betekent dit al naar gelang het scenario een toename van ongeveer 35.000 m² tot 55.000 m² kantoren per jaar (29% van de jaarlijkse Vlaamse behoefte). Bij een stijgend marktaandeel dienen deze cijfers uiteraard hoger te liggen. Een status-quo van het marktaandeel van Antwerpen betekent overigens op zichzelf reeds een trendbreuk, vermits de groei in de randgemeenten, sommige andere steden en perifere gemeenten groter is.





Kaart 65 | Winkelcentra en -straten en stedelijke buurtcentra

Bron: Winkelcentrummanagement
Verwerking: RSA, 2005

Indien Antwerpen een grotere rol kan spelen op de internationale kantorenmarkt kunnen we ervan uitgaan dat een jaarlijkse productie van minstens 40.000 m² tot 60.000 m² nieuwe kantooroppervlakte per jaar een ambitieuze maar realistische doelstelling is binnen de huidige economische context.

Daar waar het marktaandeel binnen Vlaanderen vrij omvangrijk is, is de Antwerpse kantorenmarkt zeer bescheiden ten opzichte van de hoofdstad. Zo wordt de Brusselse kantorenmarkt geschat op 9,6 mio m² (2001) en 11,3 mio. m² (2004). Ten opzichte van de Vlaamse en de Brusselse kantorenmarkt samen, valt het marktaandeel terug op ongeveer 10%.

Haven en havengebonden bedrijvigheid
Geleidelijk aan is de haven gescheiden van de stad. De haven is gelegen ten noorden van de stad over een afstand van 20 km en de oppervlakte bedraagt 14.055 ha.

Het is niet de bedoeling van het structuurplan om een visie te formuleren over de toekomstige ontwikkelingen in de haven. Dit is gebeurd door de Vlaamse regering in het strategisch plan. Niettemin is het noodzakelijk een idee te vormen over de mogelijke impact van de haven op de toekomst van de stad. Twee aspecten moeten in beschouwing genomen worden: de kenmerken van de haven die een ruimtelijke impact hebben op de stad en de havengebonden bedrijvigheid gelegen in de stad.

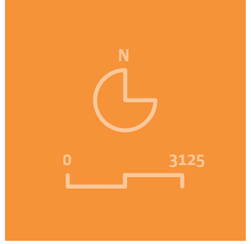
De haven ligt 80 km van de zee, dit betekent dat er een groot hinterland is. Deze situatie is voordelig voor het transport van goederen naar het hinterland. Vandaar is de haven hoofdzakelijk een laadhaven. Dit is een haven voor transport van goederen van of naar het hinterland. Om die reden is de haven van Antwerpen, van alle Noordzeehavens, het meest centraal gelegen in relatie tot de grote Europese productie- en afzetmarkten. Hierdoor is er veel industrie gelegen in de haven. Dit betekent ook dat transport over land gelinkt is aan de havenactiviteiten. Veel containers worden ook behandeld binnen de haven vooraleer ze naar elders getransporteerd worden (laden en lossen). Dit is de reden waarom de haven van Antwerpen de breedst dekkende en meest gespecialiseerde ‘handling room’ is van alle havens in het gebied Hamburg – Le Havre (480 ha). Bijgevolg levert de haven een grote toegevoegde waarde aan de werkgelegenheid in de industrie, logistiek en de transportsector (over de weg, met de trein en via binnenscheepvaart).

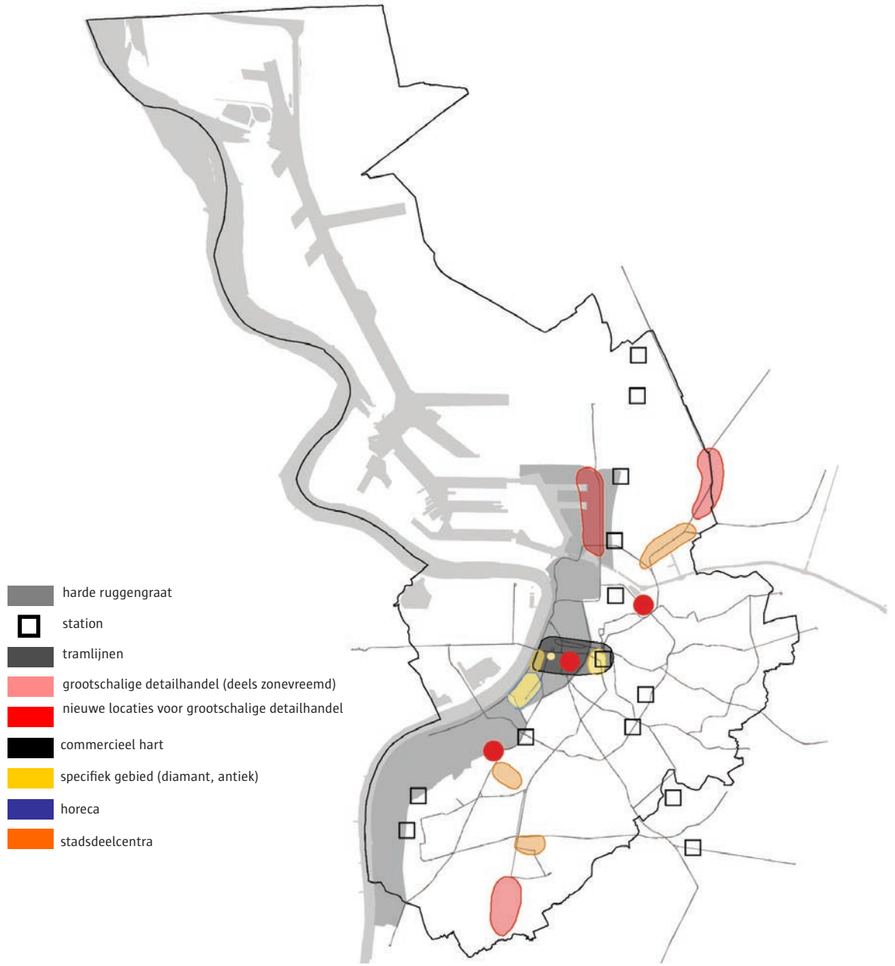
Een tweede belangrijk element met betrekking tot de haven is de beschikbare ruimte. De hoeveelheid aan beschikbare ruimte op korte termijn is klein. Dit is te wijten aan drie oorzaken. Een groot deel ruimte is al in concessie gegeven en wordt beschouwd als reserve. Andere oppervlakten zijn interne reserves voor grote bedrijven. Open ruimte kan werken als buffer, voornamelijk rond chemische bedrijven.

Havengebonden activiteiten binnen de stad betreffen in het algemeen commerciële en administratieve diensten zoals onderzoek, douane, scheepvaart, … Deze zijn gelegen in kantoorgebouwen, meestal in het stadscentrum en op het Eilandje. Het gebied tussen de Paardenmarkt en de Londenstraat, Sint-Jansplein en Van de Wervestraat is een concentratiegebied voor dit type activiteiten. Op het Eilandje en in het gebied Noorderlaan (Luithagen, Transcontinentaalweg, Schomhoeveweg, Schouwkensstraat) vinden we ook industriële havengebonden activiteiten.

Landbouw
In mei 2004 waren er 37 landbouwbedrijven in Antwerpen. Ze namen in totaal 950,09 ha land in bezit. De meeste landbouwactiviteiten situeren zich in het noorden van de stad (Ekeren, Berendrecht en Zandvliet). Enkele zijn ook gelegen in het zuiden (Wilrijk).

De verdeling van waardevolle agrarische gebieden die nog steeds een goede economische potentie hebben, hangt nauw samen met de basisstructuur van het landschap, zoals fysisch systeem en hydrografie, en met historische aspecten. Het gaat slechts om een beperkt stuk van het grondgebied, maar toch zullen een aantal zaken met betrekking tot hun bescherming gevolgen hebben voor het landgebruik.





Kaart 66 | Bestaande thematische clusters

Bron: topografische vectordatabank (TOP10V-CIS), NGI.
Verwerking: RSA, 2005

Locatiecriteria voor handel en bedrijvigheid

De locatiecriteria van handel en bedrijvigheid (inclusief kantoren) hangen in grote mate samen met een aantal sociaal-economische eigenschappen, zoals de aanwezigheid van een arbeidsmarkt en toegang tot een marktgebied, taalvaardigheid, het beleid van de overheid, de aanwezigheid van toeleveranciers, de loonkost, e.d.

Een aantal doorslaggevende criteria kunnen op een rijtje worden gezet:

Bereikbaarheid
De autobereikbaarheid blijft de belangrijkste vestigingsfactor, dit blijkt onder meer uit de analyse van verhuisbewegingen, waarbij doorgaans de locatie na verhuizing dichter bij een autosnelweg is gelegen. Door de opkomst van het HST netwerk en de groeiende aandacht van stationsomgevingen wordt de bereikbaarheid via het spoor ook steeds belangrijker. Bereikbaarheid kan ook worden verstaan als de totale hoeveelheid inwoners en tewerkstellingsplaatsen die men vanuit een bepaald punt binnen een zekere tijdsafstand kan bereiken.

Parkeergelegenheid
Uit onderzoek blijkt dat de beschikbaarheid van parkeergelegenheid op de eigen kavel als een belangrijk criterium wordt beschouwd. Er bestaan verschillende parkeernormen. Deze zijn afhankelijk van de openbaar vervoersbereikbaarheid van de locaties.

Beschikbaarheid van geschikt personeel
Op macroniveau hangt dit samen met de socio-economische karakteristieken van een regio: opleidingsniveau, werkzaamheidgraad, enz. Op microniveau hangt dit echter nauw samen met bereikbaarheid. Hoe meer bereikbaar een locatie is, hoe groter de pendelperimeter waarbinnen het personeel kan worden geselecteerd. Er kan (normatief) worden aangenomen dat de reistijd van de pendel niet langer dan ½ uur mag bedragen. Een goed bereikbare locatie verhoogt de beschikbaarheid van personeel. De kans om een team van geschikte mensen samen te stellen op de arbeidsmarkt verhoogt hierdoor aanzienlijk.

Imago van het gebouw en de locatie
Er is een verschuiving van de voorkeur van gebruikers naar meer professionele kantorenlocaties in een representatief globaal concept. Kleine ondersteunende diensten en de aanwezigheid van een kwalitatief publiek domein kunnen een meerwaarde zijn. De architecturale kwaliteit (vernieuwende, doordachte en duurzame architectuur) van het project is een belangrijk onderdeel van het imago.

Steekproeven onder Antwerpse ondernemingen bevestigen deze locatiecriteria.

Belangrijke trends en evoluties

Dit hoofdstuk besteedt aandacht aan een aantal belangrijke economische trends en evoluties. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen externe en interne trends. Externe trends zijn in het algemeen trends die kunnen vastgesteld worden op een hoger schaalniveau. Interne trends spelen zich af op regionaal en lokaal niveau. Uiteraard is er een dynamisch verband tussen externe en interne trends.

In de context van het ruimtelijk structuurplan zijn we niet geïnteresseerd in de trends op zich, maar wel in de mogelijke resultaten op de ruimtelijke economische structuur van de stad.

Globalisering
Globalisering betekent dat meer regio's en landen betrokken worden in de internationale handel. In die zin wordt er een sterke interactie tussen verschillende economieën gecreëerd.

Dit resulteert in:

- Meer internationale handel in goederen en diensten, wat een belangrijke impact heeft op de havenactiviteit en bijgevolg ook op de mobiliteit van de stad en de regio.
- Aspecten van productie, die niet sterk plaatsgebonden zijn, verhuizen naar andere regio's, vaak lage loonlanden. Bijgevolg daalt de tewerkstelling in de industrie, wat leidt tot verschillende vormen van grondgebruik en grondclaims.
- Buitenlandse bedrijven investeren direct of indirect in andere landen. Vaak zijn buitenlandse investeerders niet vertrouwd met lokale regelgeving en ruimtelijke randvoorwaarden. Vaak moeten sociale en ecologische verbeteringen aangebracht worden. Ruimtelijke planning moet een aangepast kader voorzien om de internationale positie van de stad te versterken, rekening houdende met de lokale kwaliteiten.

Glocalisering
Samen met de trend naar globalisering, is er een tendens naar lokalisering. Dit betekent dat lokale regio's en steden specifieke acties ondernemen om hun positie op de internationale kaart te versterken. Aangezien bedrijven niet langer vasthangen aan één locatie in het bijzonder, in de geglobaliseerde wereld, kunnen lokale kenmerken het verschil maken (de zogenaamde pullfactoren). In die zin is het belangrijk dat de lokale actoren direct verantwoordelijk zijn voor deze lokale elementen die het verschil kunnen maken:

- Goed uitgeruste en kwalitatieve bedrijventerreinen.
- Een aangename woon- en werkomgeving.
- Goede diensten aangepast aan de verschillende noden van de bedrijven.
- Een efficiënt vervoerssysteem.

Kenniseconomie
In de kenniseconomie is een concurrentiele positie niet langer enkel gerelateerd aan prijzen en kosten, maar meer en meer aan kennis, onderzoek en ontwikkeling.

Dit resulteert in:

- Een toename van het belang van productontwikkeling en sleutelactiviteiten. Industriële activiteiten zullen vaak gelinkt zijn aan onderzoeksactiviteiten. Dit resulteert in een stijgend aantal kantoorachtigen en biedt mogelijkheden tot de ontwikkeling van research en development. Als een bedrijf haar activiteiten in de core-business vermindert, dan zullen ook storende activiteiten voor de buurt verdwijnen, en kan de activiteit binnen de stad blijven. Anderzijds kunnen nieuwe activiteiten aangetrokken worden in de stad om taken die andere bedrijven uitbesteden, op zich te nemen, vb. ICT, public relations, verkoop.
- Een groter belang aan hoogkwalitatieve en voor-aanstaande productieprocessen zorgt voor minder negatieve invloed op de omgeving. Vaak willen bedrijven dat nagedacht wordt over de ruimtelijke en visuele kwaliteit van de omliggende buurten. Dit kan leiden tot nieuwe concepten voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties.
- De kenniseconomie is sterk gelinkt aan informatie– en communicatietechnologie. Dit resulteert in de bloei van de ICT-sector en nieuwe ontwikkelingen zoals softwareontwikkelaars en –producenten, en call-centres. Deze activiteiten zoeken adequate vormen van infrastructuur (gebouwen maar ook technische voorzieningen). Anderzijds leiden zaken als telewerk, satellietkantoren enzovoort tot nieuwe behoeften in de typologie van werken, net zoals in de woonomgeving (kantoren en woningen). Toch moet de ruimtelijke impact hiervan niet overschat worden. Onderzoek toont aan dat de kantoren dezelfde oppervlakte behouden. Kantoorgebouwen moeten flexibeler worden, wat een probleem kan betekenen voor het hergebruik van oudere kantoorgebouwen.
- In de kenniseconomie wordt levenslang leren essentieel. Dit betekent dat de economische activiteiten sterk gelinkt zijn aan het onderwijs. De aanwezigheid van hogescholen en universiteiten kunnen een stimulerende factor zijn voor de economische sector.

Impact op de dienstensector
Tussen 1960 en 1990 is het aandeel van de dienstensector in de ontwikkelde landen gestegen van een gemiddelde van 45% tot

een gemiddelde van 65%. In België heeft dat aandeel zelfs de kaap van 75% bereikt in het begin van de 21ste eeuw.

Ook de dienstverlening in de business is een snelgroeiende sector. In Vlaanderen is Antwerpen de snelst groeiende sector.

Omwille van die redenen is een zuiver beleid voor kantoren absoluut noodzakelijk voor een moderne grote stad.

Duurzaam ondernemersschap
Duurzame bedrijven verbinden economische doelstellingen aan sociale en ecologische taakstellingen. Duurzaam ondernemerschap verzoent economische efficiëntie met sociale bescherming en ecologische aspecten. De algemene internationale context zet meer en meer bedrijven aan tot innovatieve initiatieven. Dit leidt bovendien tot een nieuwe economische sector: de ecosector.

Duurzaamheid in de context van bedrijventerreinen moet gezien worden als de samenwerking tussen bedrijven onderling en met overheden op bedrijventerreinen, gericht op het verbeteren van het bedrijfseconomische resultaat, de vermindering van milieubelasting en een efficiënter ruimtegebruik.

Wat betreft bedrijventerreinen zijn er 3 dimensies van duurzaamheid:

1. Duurzame effecten voor de omgeving:

- Goede landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing.
- Beperking van geluid, emissies en gevaar.

2. Duurzaam opzet van het terrein:

- Duurzame bedrijfsprocessen tussen bedrijven (uitwisseling van stromen, utility sharing).
- Duurzame inrichting (intensief ruimtegebruik, gezamenlijke voorzieningen, multimodaal transport).

3. Duurzaam beheer:

- Bedrijventerreinmanagement (bvb. collectief onderhoud van gebouwen en installaties, beheer van de openbare ruimte, beveiliging, vervoersmanagement).

Evolutie in de werkgelegenheidscijfers
De voorbije decennia is er een enorme verschuiving geweest tussen de tewerkstelling in de industriële sector en de dienstensector. Een belangrijke toename in de werkgelegenheid wordt gerealiseerd in de sector ‘overige zakelijke dienstverlening’.

De verschuiving in de tewerkstelling heeft een grote implicatie naar de ruimtebehoefte van economische activiteiten. Ruimtebehoevende sectoren zijn economische activiteiten die omwille van hun ruimtelijke karakteristieken, mobiliteitsprofiel en milieubelasting doorgaans voorkomen op bedrijventerreinen, onafhankelijk binnen welke sector ze gelegen zijn.

Niet-ruimtebehoevende sectoren zijn activiteiten die kunnen verweven worden met andere activiteiten zoals wonen. Wanneer de evoluties van deze twee types van activiteiten over de laatste jaren in kaart worden gebracht, is er sprake van een nog grotere verschuiving. Zo verloor de stad de voorbije jaren circa 15.000 tewerkstellingsplaatsen in ruimtebehoevende activiteiten, terwijl er een winst was van circa 20.000 arbeidsplaatsen in niet-ruimtebehoevende activiteiten.

De sterke daling van deze tewerkstelling in de ruimtebehoevende tewerkstelling heeft te maken met hoofdzakelijk twee fenomenen. Enerzijds is er een globale West-Europese dynamiek van desindustrialisatie en delocatie naar landen met een lagere loonkost, die mede wordt aangedreven door een steeds verdere globalisering van economische processen. Anderzijds is er een regionale dynamiek, waarbij er een sterke suburbanisatie waar te nemen is van industriële en logistieke ondernemingen naar de rand van de stad of het buitengebied. Hierdoor kennen traditionele economische centra (Kernstad en agglomeratie) een steeds sterkere specialisatiegraad in de tertiaire en quartaire sector, die in hoge mate verweefbaar zijn. Desondanks blijft de industriële sector belangrijk in Antwerpen aangezien ze een groot aantal activiteiten genereert in de dienstensector.

Groeisectoren
De commerciële dienstverlening was de voorbije jaren de snelst groeiende belangrijke sector in Antwerpen (+20%), gevolgd door openbare dienstverlening en onderwijs (+12%), en horeca (+5,5%).

Nog een groeisector, zij het met een veel kleinere impact, is de sector afval en milieutechnologie (+16%).

Evolutie van de industriële sector
Automatisering en herstructurering kunnen leiden tot versterking van een sector, ondanks een lichte afname van tewerkstelling. De grootindustrie in de Antwerpse regio genereert een omzet van meer dan 21 miljard € met een toegevoegde waarde van meer dan 5 miljard € voor de Vlaamse en Antwerpse economie. Op gebied van tewerkstelling zorgt de industrie in de regio voor 36.000 jobs. Hoewel deze sector sterk onderhevig is aan internationale concurrentie en de omgevingsfactoren in Vlaanderen op vele vlakken een nadelige invloed hebben op de verdere uitbreiding, denken de meeste bedrijven toch nog steeds in (gematigde) groeiscenario’s. Het overduidelijke bewijs hiervan is de € 700 mio investering die BASF gedurende de volgende 2 jaren zal doen in zijn Antwerpse vestiging. Deze investering alleen al zal gedurende deze 2 jaren goed zijn voor een extra tewerkstelling van 2.000 tot 2.500 werknemers.

Gebrek aan kapitaal
Kleine en middelgrote ondernemingen ondervinden moeilijkheden om genoeg geld te verzamelen om te investeren in groei of innovatie. Bijgevolg verdwijnen kleine en middelgrote ondernemingen vaak in een groter geheel. Deze clustering kan leiden tot een ruimtelijke concentratie van activiteiten in dezelfde sector.

Suburbanisatie
Suburbanisatie is een trend die alle economische activiteiten treft. Bedrijvigheid gelegen in het centrum van de stad kan meestal niet groeien in fysische zin. Ook omgevingsaspecten maken het moeilijk voor bedrijvigheid om in de stad te blijven. Bijgevolg verlaten veel bedrijven de stad.

De laatste jaren is het aantal bedrijven dat de stad verlaten heeft groter dan het aantal nieuwe. De meerderheid van de activiteiten die de stad verlaten waren binnen de stad gelegen. In de meeste gevallen verhuizen zij naar één van de aangrenzende gemeenten.

Het aanbod aan kantoren verplaatst zich naar de Ring en de periferie naar net buiten de Ring.

De vraag voor magazijnen verplaatst zich naar regio’s die 30 tot 40 km buiten de stad gelegen zijn.

Grote shoppingcentra in de periferie (Wijnegem Shopping Center, Waasland Shopping Center) en de commerciële assen in de stadsrand zijn aantrekkelijk zowel voor winkels als voor klanten (A12 – Boomsesteenweg, Bredabaan en Noorderlaan).

Relatie haven – stad
De Economische Ontwikkelingsstudie voor de haven gaat uit van 2 mogelijke groeiscenario’s voor de haven. Bij hoge groei zal de haven van Antwerpen naar 2030 toe quasi verdubbelen in trafiekvolume (van ongeveer 152 miljoen ton goederen in 2004 naar 301 miljoen ton goederen in 2030), dit hoofdzakelijk dankzij containergroei. Bij lage groei zal de haven evolueren naar 230 miljoen ton goederen. In het geval van hoge vraag zal de totale toegevoegde waarde (som van de transportgerelateerde en de industriegerelateerde toegevoegde waarde) groeien van 14 naar 23 miljard Euro in reële termen. De werkgelegenheid zal toenemen van 127.000 tot 160.000 eenheden, d.w.z. een groei van 33.000 arbeidsplaatsen. Deze vooropgestelde groeicijfers qua werkgelegenheid zijn conservatief, en gebaseerd op een sterk verhoogde productiviteit in zowel de transportgerelateerde als de industriële sector.

Moderne kleinhandel
Belangrijke algemene trends met betrekking tot kleinhandel zijn:

- Gezien de schaalvergroting en de trend om het aanbod uit te breiden (om een breed scala aan producten te

combineren op één grootschalige locatie, vb Carrefour hypermarkten, Ikea, Makro, Media Markt), wordt de benodigde vloeroppervlakte steeds groter. Daarbovenop is er meestal nood aan meer ruimte voor parking, showrooms en logistiek. Er is een trend van verbreding van het aanbod. 'Alles-onder-een-dak winkels' bieden een groot aanbod aan producten aan op één locatie.

- Tegelijkertijd is er een trend naar specialisatie. Kleinere winkels beperken zich tot een specifiek en weldoordacht aanbod aan producten; verder is er ook een herprogrammatie merkbaar van grootschalige retail naar aangepaste meer compacte formules die verweefbaar zijn in het stedelijk weefsel.
- De internationale trend van menging van winkelen en recreatie is nog geen feit in Vlaanderen. Gezondheid en fitness zijn groeisectoren.
- Traditionele winkels besteden meer aandacht aan de kwaliteit en de recreatieve aspecten van winkelen. Funelementen, showrooms, comfortabele winkelruimte en meer service resulteren in een grotere oppervlakte van de winkels.
- Grote wegen in de stadsrand zijn vaak het centrum van grootschalige kleinhandel geworden. Een grote zichtbaarheid en een gemakkelijke bereikbaarheid met de auto zijn belangrijke aspecten.

Als we de huidige situatie in Antwerpen vergelijken met de voorbije jaren, dan zien we een aantal lokale trends en evoluties:

- In de commerciële boulevards met grootschalige kleinhandel is het aantal winkels licht gestegen. Uitgedrukt in percenten is het aandeel winkels gestegen op de Boomsesteenweg en gedaald op de Bredabaan. Het percentage leegstaande winkels was ook hoger op de Bredabaan.
- In alle secundaire commerciële centra of stadsdeelcentra is het aantal winkels licht gestegen, maar relatief gezien is het aantal winkels, vergeleken met het totale aantal gebouwen, vooral gestegen in de Abdijstraat en de Bist. In deze secundaire commerciële centra of stadsdeelcentra vermindert het percentage leegstaande winkels.
- In de meeste lokale centra is het aantal winkels gestegen. Snelle groeiers zijn Turnhoutsebaan–Carnotstraat, Ekeren Dorp en Deurne Noord. Maar een stijging in het aantal winkels betekent niet altijd een stijging in aantal actieve (en aantrekkelijke) winkels voor het hele gebied in het algemeen. Falconplein–Klapdorp (-51 winkelpanden wegens een beleidsinterventie in illegale winkels), en Ekeren Donk (-10 winkelpanden wegens de renovatie van het Donk winkelcentrum) zijn een groot aantal winkels verloren, zowel in absolute als in relatieve cijfers. Na de renovatie stelt dit probleem zich niet meer. Het probleem van leegstaande winkels is vooral belangrijk op het Falconplein–Klapdorp.

Het probleem met de zogenaamde imagoverlagende winkels tast vooral de Provinciestraat en de Handelsstraat–Korte Zavelstraat zwaar aan. Samen met de Offerandestraat en de Turnhoutsebaan-Carnotstraat hebben deze winkelgebieden een groot aantal winkels met een negatief imago.

In het commerciële hart hebben de meeste winkelgebieden meer winkels dan enkele jaren geleden. De Quellinstraat is de grote uitzondering. Belangrijk om te vermelden is dat, relatief gezien, het aandeel winkels in het totale aantal gebouwen verminderd is in niet minder dan 8 van de 15 winkelgebieden. In 9 gebieden is het percentage leegstaande winkels ook gestegen de laatste jaren.

De onderstaande winkelstraten hebben behoefte aan speciale aandacht:

- De Boomsesteenweg en de Bredabaan blijven succesvol als commerciële boulevard met een groot aantal grootschalige speciaalzaken. Toch is er een mix aan winkels en activiteiten. De winkels zitten met het probleem van juridische zonevreemdheid.
- Een aantal aanloopstraten naar het commerciële hart, met andere woorden, niet meteen gelegen aan de grote winkelas De Keyserlei–Meir–Wilde Zee (vb Quellinstraat, Sint-Katelijnevest), hebben een deel van hun aantrekkingskracht verloren. De concentratie aan winkels is er minder dicht geworden.
- Falconplein–Klapdorp heeft haar commerciële aantrekkingskracht verloren en blijft een eerder verlaten winkelgebied. In de nabije toekomst kan er een nieuwe commerciële boost komen vanuit het stedelijk ontwikkelingsproject in het gebied rond het Zeemanshuis.
- Het gebied Offerandestraat, Turnhoutsebaan–Carnotstraat en Provinciestraat lijden onder het negatieve imago van de huidige winkels. Dit imago is onder meer te wijten aan allerlei sociale problemen.

Troeven als kantorenstad

Uiteraard is de komst van de HST in Antwerpen een grote troef voor een kantorenlocatie ten opzichte van de omliggende kleinere steden. Dit geeft Antwerpen een duidelijk competitief voordeel ten opzichte van steden zoals Mechelen, Herentals, Turnhout, etc.

Daarnaast heeft Antwerpen een uitgebreid industrieel complex, waar een belangrijke synergie is ontstaan met de dienstensector. Sites in de nabijheid van de haven zouden dit voordeel kunnen uitbuiten. De aanwezigheid van een zakenluchthaven te Deurne is eveneens een sterke troef ten opzichte van sommige Zuid-Nederlandse steden.

Ondanks alle onheilsberichten blijft Antwerpen in vergelijking met andere grote stedelijke gebieden goed bereikbaar.

De prijzen van het vastgoed liggen zeer laag ten opzichte van Brussel en ten opzichte van de omliggende landen. Lage prijzen kunnen echter ook worden opgevat als een nadeel, vermits dit kan duiden op een te lage kwaliteit. Dit is vooral het geval in het centrum. In tegenstelling tot de meeste Europese steden liggen de huurprijzen in het traditionele central business district lager dan in de rand van de stad.

Tenslotte beschikt Antwerpen over een uitgebreid en zeer kwalitatief voorzieningenniveau op het vlak van retail en publieke voorzieningen (onderwijs). Wellicht is een extra inspanning nodig op het vlak van kinderopvang. Het beschikbare voorzieningenniveau is vooral een troef ten opzichte van meer perifere locaties (bvb. Kontich, Mechelen noord).

De troeven van Antwerpen als kantorenstad worden hieronder samenvattend weergegeven:

- Warme ambiance en de levenskwaliteit.
- Aanwezigheid HST netwerk.
- Aanwezigheid haven en industrieel complex.
- Aanwezigheid luchthaven.
- Goede internationale bereikbaarheid weg.
- Goede prijs/kwaliteitsverhouding.
- Goed lokaal voorzieningenniveau.
- Aanwezigheid universiteiten.
- Goede aansluiting met Indische, Joodse en Nederlands-Belgische gemeenschappen.
- Hoofdstad' van Vlaanderen.

Aanbod, behoeften en wensen

Ter opvang van de ruimtebehoefte voor nieuwe lokale bedrijven moet een onderscheid gemaakt worden tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Volgens het eindvoorstel afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen door Arohm (april 05) zijn de districten Berendrecht en Zandvliet en het uiterst noordelijk deel van Ekeren niet opgenomen in het stedelijk gebied.

In het stedelijk gebied is geen vraagzijde te begroten vermits het stedelijk gebied eerder een taakstelling heeft m.b.t. het aanbieden van bedrijventerreinen. In het buitengebied moet wel de vraagzijde bestudeerd worden.

Behoefte bedrijventerreinen in het stedelijk gebied van de gemeente

Op de bestaande bedrijventerreinen in de stad is het onderstaande theoretisch aanbod beschikbaar voor nieuwe activiteiten:

- Polderstad: 8,5ha.
- Umicore Hoboken: +/- 15ha.
- Linkeroever Katwilgweg: 6,15ha.
- Vaartkaai: 3,2ha.
- Uitloper Zwijndrecht: 2ha.
- Petroleum Zuid: 3,62ha.
- Groothandelsmarkt: 4,9ha.
- Neerland: 2,88ha.
- Atomiumlaan: 12,27ha.
- Terbekehof: 3ha.

Maar, indien we enkel rekening houden met de oppervlakte die op korte termijn beschikbaar is, zonder voorwaarden, dan beperkt de reserve zich tot 14 ha (te ontwikkelen gebied in bezit van een publieke actor en dat niet of niet langer in gebruik is).

De huidige lokale vraag wordt geschat op een grootteorde van 25 ha inclusief de trendmatige vraag naar lokale bedrijvigheid en de herlokalisatie van bedrijven die kampen met juridische en omgevingszonevreemdheid. De trendmatige vraag is een eerste inschatting op basis van aanvragen op het bedrijvenloket van de stad Antwerpen.

Op basis van deze vraag zijn verschillende zoeklocaties onderzocht: Leugenberg, Rozemaai, het Zand, Mexico-Eiland, Lobroekdok-Slachthuis, Petroleum-Zuid. De evaluatie op basis van de gewenste ruimtelijke structuur is opgenomen in het richtinggevend gedeelte.

Op regionaal niveau wordt in de afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen reeds een aanbod aan nieuwe moderne gemengde bedrijventerreinen voorzien (met specialisatie in transport, distributie en logistiek):

- Op het grondgebied Antwerpen: IPZ (gewestelijk RUP voorzien).
-
- Buiten het grondgebied Antwerpen: Satenrozen in Kontich, E314 in Wommelgem/Ranst, E17 in Beveren/Kruibeke, De Notelaer in Aartselaar en Boerenhoek in Schelle.

In het planningsproces van het ENA (Economisch Netwerk van het Albertkanaal) wordt de omgeving van het Dokske en het kanaal te Merksem en Deurne geselecteerd als te herstructureren bedrijvenzone.

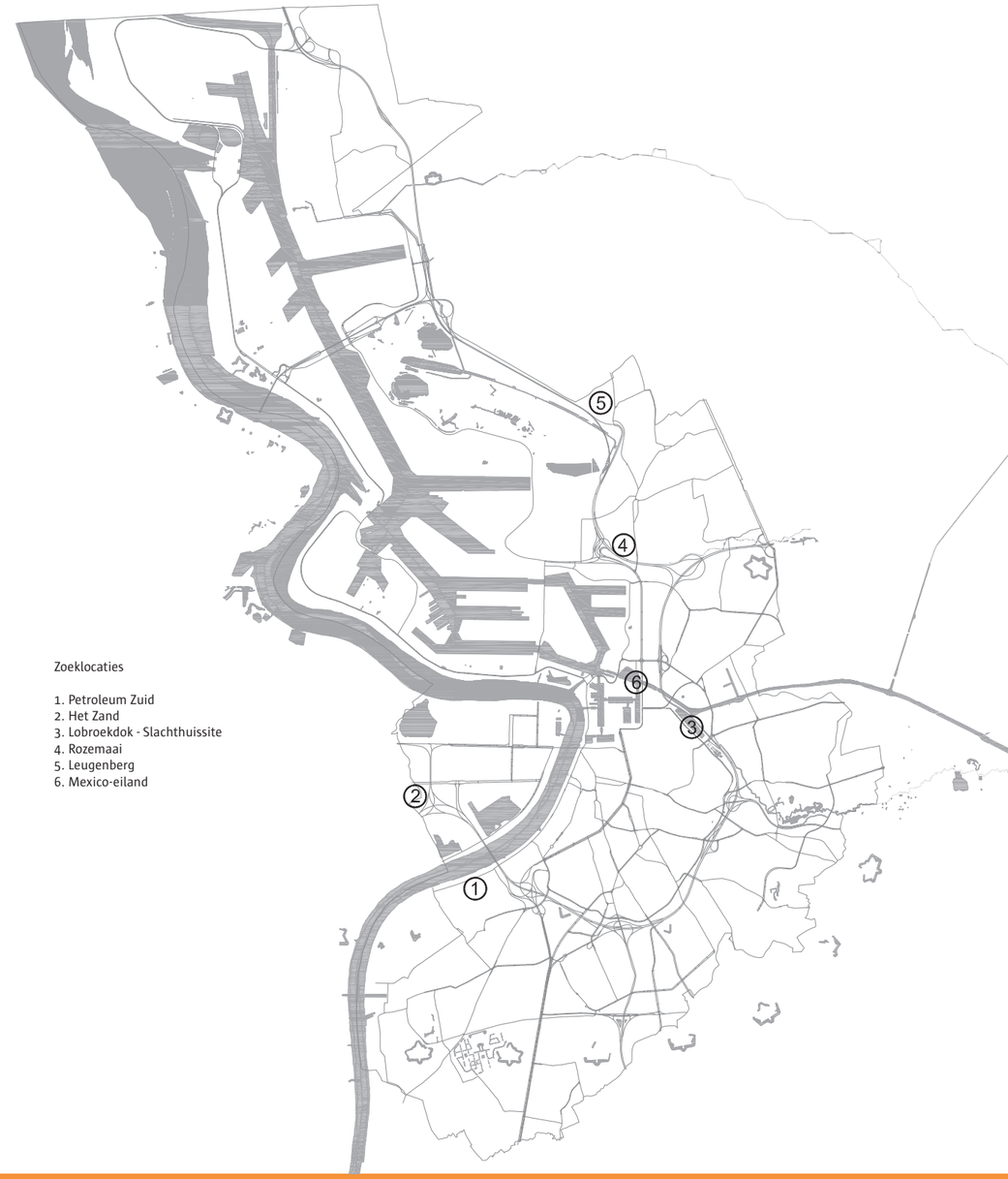
Behoefte bedrijventerrein in het buitengebied van de gemeente
Bij de behoefteraming voor een lokaal bedrijventerrein in het buitengebied van Antwerpen wordt uitgegaan van een socio-economische ramingmethode. Hierbij wordt de bevolkingstoename in het buitengebied van Antwerpen over de periode 1992-2007 als uitgangspunt genomen waarbij economische indicatoren worden toegepast om tot een richtinggevende ruimtebehoefte te komen.

De bevolkingsgegevens specifiek voor de districten Zandvliet, Berendrecht en het noordelijk deel van district Ekeren (Mariaburg) zijn afkomstig van of geëxtrapoleerd (naar 2007) vanuit de Kruispuntbank Sociale Zekerheid 2002.

De toegepaste economische indicatoren omvatten:

- De werkzaamheidgraad secundaire sector, voor de districten Zandvliet, Berendrecht en het noordelijk deel van district Ekeren-Mariaburg (behorend tot het buitengebied) en dit in de voor een bedrijventerrein relevante sectoren (productie, onderhoud, herstelling, transport...): 14,1%.
- Het aandeel inwoners werkzaam in eigen gemeente: 55,3%.
- De economische terreincoëfficient: 20 werknemers voor 1 hectare bedrijventerrein.

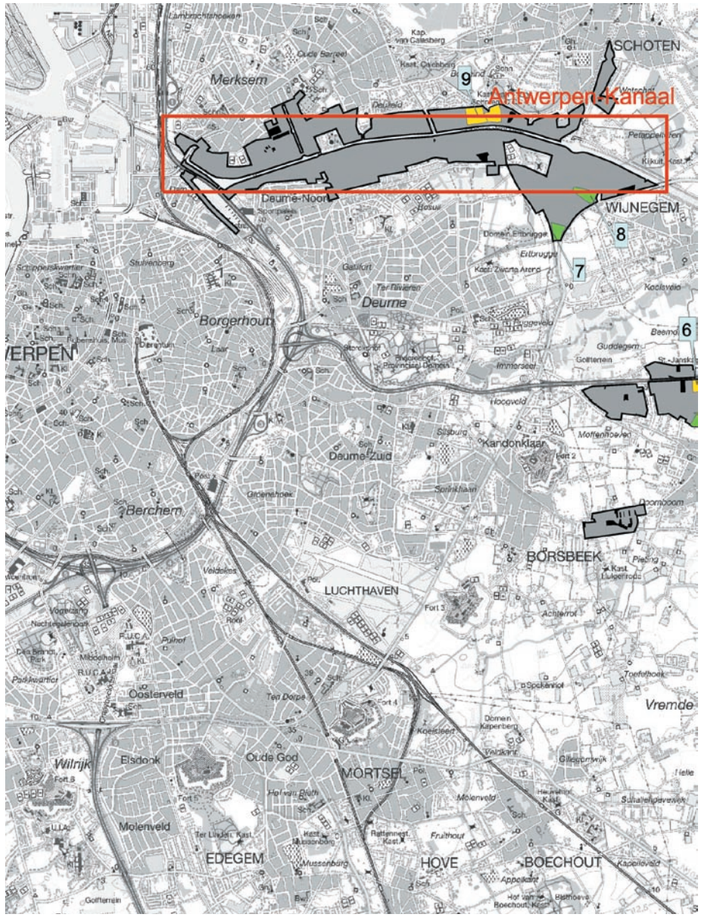
Uitgaande van een geëxtrapoleerde bevolkingstoename van 759 eenheden over de periode 1992-2007, levert dit na toepassing van de indicatoren m.b.t. relevante tewerkstelling in het district



Kaart 67 | Overzicht zoeklocaties nieuw lokaal bedrijventerrein (in het stedelijk gebied)
Bron: Stad Antwerpen, 2006

niet bebouwde terreinen
op markt beschikbare terreinen
tijdelijk niet realiseerbare terreinen wegens eigendomsstructuur
tijdelijk niet realiseerbare terreinen wegens technische maatregelen
definitief niet realiseerbare terreinen
terreinen in ontwikkeling

herstructureringsgebieden
bijkomende terreinen
bedrijventerreinen volgens gewestplan
aanduiding inrichtingsschetsen
verwijzing naar tekstgedeelte



Kaart 68 | ENA (Economisch netwerk Albertkanaal)

Bron: AROHM, oktober 2003

Berendrecht-Zandvliet-Lillo (14,1% werkzaamheidgraad secundaire sector en hiervan 55,3 % als inschatting van de tewerkstelling in eigen gemeente) een grootteorde van 59,2 werknemers op. Mits toepassing van de vermelde economische terreincoëfficiënt van 20 werknemers/ha resulteert dit in een richtinggevende netto-ruimtebehoefte aan lokaal bedrijventerrein in Berendrecht, Zandvliet of Mariaburg van 3 ha.

In Zandvliet zijn bijkomend 2 juridisch zonevreemde bedrijven gelegen: een garage (Brazilianenstraat, ca. 0,1ha) en een bouwfirma (Antwerpsebaan, ca. 0,2 ha), wat de lokale begroting brengt op 3,2ha.

Bij eventuele inrichting van een nieuw lokaal bedrijventerrein kan aangenomen worden dat nog een aantal omgevingsvreemde zonevreemde bedrijven zich hier zullen komen vestigen, waardoor mogelijk een nettobegroting van 5 ha. kan ingeschat worden, als suggestie aan de provincie Antwerpen, die de lokale bedrijventerreinen beoordeelt op basis van het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

Tot slot is het ook belangrijk om bij dit nieuwe terrein de kans aan te grijpen voor een ruimtelijke bundeling met het te herlokaliseren bestaande recyclagepark: 0,2 ha.

Op basis van deze vraag zijn verschillende zoeklocaties onderzocht: Zandvliet Noord, Berendracht Zuid en de centrale ruimte tussen Zandvliet-Berendrecht. De evaluatie op basis van de gewenste ruimtelijke structuur is weergegeven in het richtinggevend gedeelte.

Bedrijventerreinen binnen de haven

Afhankelijk van de voorwaarden aan vraagzijde (het laag of hoog groeiscenario) en de keuzes aan aanbodszijde (bvb. keuze van de natuurvariant) worden uiteenlopende spanningen gecreëerd inzake ruimtegebruik. In het lage groeiscenario kunnen alle sectoren binnen de planningshorizon gehuisvest worden binnen het bestaande Havengebied. Hierbij dient wel de vooropgestelde economische ontwikkeling van het uitbreidingsgebied op de LinkerScheldeoever gepaard te gaan met het respecteren van de relevante instandhoudings- en natuurdoelstellingen. In het hoge groeiscenario ontstaat mogelijk een ruimtetekort binnen de planningshorizon, wat keuzes impliceert inzake de activiteiten die binnen het Havengebied kunnen plaatsvinden, en de mate waarin gebieden voor natuurinstandhouding binnen, dan wel buiten het uitbreidingsgebied op de LinkerScheldeoever gezocht moeten worden.

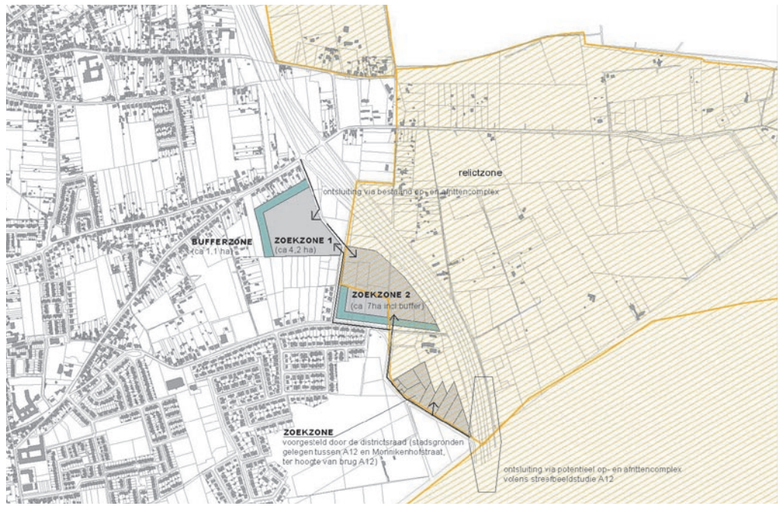
Kantoren

Antwerpen beschikt over 1,65 miljoen m² aan kantooroppervlakte. Dit is een aandeel van 29% van het totale aantal m² kantooroppervlakte in Vlaanderen (5,75m²). In vergelijking met de hoofdstad Brussel is de kantorenmarkt in Antwerpen eerder klein. In het Brusselse wordt de kantooroppervlakte geschat op 9,6 miljoen m² in 2001 en is gestegen tot 11,3 miljoen in 2004.

Indien we een verdere groei willen realiseren binnen de kantoorbehoevende dienstverlening is er een sterk offensief nodig op twee verschillende schaalniveaus. De stad moet daarvoor haar marktaandeel zowel op de internationale kantorenmarkt als binnen de Vlaamse regionale kantorenmarkt behouden en zo mogelijk trachten te versterken.

Recentelijk zijn voornamelijk grote kantoren gebouwd. Tussen 1999 en 2003 is 89% van de bijkomende kantooroppervlakte gecreëerd in nieuwe projecten met een grotere vloeroppervlakte dan 5.000m² (dit is 19% van het totaal aantal bouwaanvragen). Slechts 7% van de nieuw gerealiseerde kantooroppervlakte is gebeurd door middel van projecten met een kantooroppervlakte van 1.000 tot 5.000m², en 4% van de gerealiseerde kantooroppervlakte is terug te vinden in projecten kleiner dan 1.000m² (63% van het totale aantal bouwaanvragen). De nieuwe grote gebouwen zijn geplaatst rond de Ring en op het Eilandje. De kleinere projecten zijn vooral gelegen in het stadscentrum.

Als we streven naar een status-quo van 29%, moet Antwerpen groeien met 35.000m² tot 55.000m² kantoren per jaar. Als we hiervan uitgaan, dan is dit al sterker dan de trend, want de groei in de suburbane gordel en in een aantal Vlaamse steden is hoger.



Kaart 69 | Overzicht zoeklocaties nieuw lokaal bedrijventerrein (in het buitengebied): aansnijden en exacte ligging voorwerp van verder onderzoek

Bron: Stad Antwerpen, 2006

Als Antwerpen een belangrijke rol wil spelen op de internationale markt, zou de stad jaarlijks tussen 40.000 en 60.000m² moeten opnemen. Dit is ook het cijfer dat vermeld wordt door een studie van BCI over de ruimtelijke en economische Vlaamse kantorenmarkt.

Gekende, reeds geplande kantoorlocaties zijn:

Regio Singel (totaal: 105.500 – 116.500m²):

- City Link (Belgacomsite): 50.000m² (opstartklaar, BPA aanwezig).
- De Veldekens Ultimate: 9.000m² kantoren (opstartklaar, vergunning aanwezig).
- Onyx building: 14.500m² (vergunning ligt voor).
- Louise Marie: 11.000 tot 22.000m² (vergunning ligt voor).
- Generaal Lemanstraat (Citroënproject): 6.000m² (nog geen vergunning ingediend).
- Antwerpse Ring Center fase 3: 15.000m² (opstartklaar, vergunning aanwezig).

Regio centrum (totaal: 252.000 – 240.000m²):

- Kievitplein: 57.000m² kantoren in zone A (bouw is gestart), in zone B, C en D 35.000m².
- Spoor Noord: 63.000m² (BPA goedgekeurd).
- Alcatel: 85.000m² (eigen gebruik).
- Schipperskwartier/Zeemanshuis: min. 12.000m² (BPA, nieuw stadsontwerp).

Regio haven-noord (totaal: min. 81.000m²)

- Oude Dokken (inclusief Amca): 40.000 – 50.000m² (BPA in procedure).
- Montevideo: 21.000 – 42.000m² (BPA in procedure).
- Cadix: 20.000 – 70.000m² (BPA in procedure).
- Regio Linkeroever (12.000m²):
- Naviga: 12.000m² (opstartklaar, vergunning aanwezig).

Confrontatie van dit nieuwe aanbod met de jaarlijkse vraag (uitgaande van de wenselijke opname van 40.000 tot 60.000 m² per jaar), levert op dat ze niet volstaan om, gespreid over 10 tot 15 jaar, in de behoefte te voorzien.

Kleinhandel

Een schatting maken van de jaarlijkse vraag aan kleinhandel is een bijna onmogelijke opdracht. Gebaseerd op de behoeften volgens de bouwaanvragen, is er een vraag van 15.000m² per jaar. Dit aantal betreft zowel de bouw van nieuwe winkels als van renovatie van bestaande winkels en gebouwen. Er zijn zo'n 10 aanvragen per jaar voor grootschalige kleinhandel. Analyse van de grootschalige kleinhandel wijst uit dat de toekomstige vraag zeer beperkt zal zijn. Dit is te wijten aan het feit dat in Vlaanderen het aantal m² grootschalige kleinhandel voldoende is per inwoner. In vergelijking met Europa heeft Vlaanderen bijna de hoogste m²/inwoner aan grootschalige kleinhandel. Met andere woorden, het marktpotentieel voor nieuwe grootschalige kleinhandel is niet voldoende gezien het huidige aanbod. Nog steeds beïnvloedt de schaalvergroting van de grootschalige kleinhandel de vraag. Desondanks is er een probleem van leegstaande gebouwen en andere gebouwen die niet meer voldoen aan de eisen van een moderne winkel. Herwaardering van bestaande gebouwen moet een prioriteit worden.

Een aantal grote projecten voor nieuwe kleinhandel staan op stapel:

- TIR: 12.500m²
- Stadsfeestzaal: 19.500 m²
- Slachthuissite: 25.000m²
- Prestibel: 10.000 à 12.000m²

Op het Eilandje kunnen nieuwe kleinhandelsactiviteiten verweven worden en in de stationsomgeving (Kievitplein) wordt een shoppingcomplex gepland.

De afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen voorziet eveneens een aantal concentratiegebieden voor grootschalige kleinhandel:

- Noorderlaan (tot aan de nieuwe brandweerkazerne)
- Keizershoek (grens tussen Antwerpen en Schoten)
- Slachthuissite en Lobroekdok

De Boomsesteenweg wordt niet aangehaald als concentratiegebied.

De historische internationale clusters
De transportsector en de logistiek vragen tot 400 ha voor container- en 485 ha voor niet containergebonden activiteiten, distributie en productie. Het gros van die ruimte moet gevonden worden binnen de haven, met uitzondering van de nieuwe locaties voor stedelijke distributie (post, pakjes en goederen).

Er zijn plannen voor twee nieuwe logistieke parken in de haven (Hoevenen en Waasland) met een totale oppervlakte van 328 ha bruto.

Buiten de haven voorziet de afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen nieuwe, moderne bedrijventerreinen met een specialisatie in transport, distributie en logistiek (zie hoger).

Buiten de haven is Petroleum-Zuid geselecteerd als een bestaand bedrijventerrein dat geheroriënteerd zou moeten worden in functie van transport, distributie en logistiek. De petrochemie heeft een behoefte aan ongeveer 5 ha per jaar. Gezien de milieu-impact van dit type industrie, zullen nieuwe locaties moeten gezocht worden in het Havengebied (intensiever grondgebruik op rechteroever en nieuwe locaties op linkeroever).

De diamantsector heeft geen duidelijke kwantitatieve behoefte. Handel en verwerking van diamant gebeurt in kantoren of kantoorachtigen. Toekomstige evoluties zijn eerder gebaseerd op een kwalitatieve upgrade van het huidige gebied aan het Centraal stationen een shift naar meer commerciële en kleinhandelsactiviteiten (vb. een representatief shoppingcenter).

Innovatieve bedrijvigheid
Innovatieve en ICT-activiteiten zijn sterk gelinkt aan de stedelijke omgeving, met uitzondering van researchparken. Deze activiteiten zullen genoeg ruimte vinden in bestaande en nieuwe kantoren, of in het geval van de UA binnen het campusmodel, zodat ze geen extra kwantitatieve ruimte claimen zoals researchparken. Wel vragen ze specifieke kwalitatieve aspecten zoals aantrekkelijke locaties, metropolitane functies in de buurt, kwalitatieve publieke ruimte.

dorpen en metropool - recreatie



Spelende kinderen aan de Dageraadplaats
Bron: Stad Antwerpen

2.6.6 Lezing van het recreëren

Hieronder wordt niet alleen een overzicht geboden van recreatie in de strikte zin van het woord, ook onderwijs, cultuur en sport worden behandeld.

Spreiding algemeen

Stadscentrum binnen de Leien
Er kunnen twee grote clusters onderscheiden worden: één rond de centrale as Grote Markt-Centraal station en één aan het Zuid.

De eerste cluster is de meest dominante, met inbegrip van het hoogste aantal voorzieningen op alle niveaus (lokaal, regionaal en internationaal). De belangrijkste polen in dit gebied zijn de Grote Markt, de Universiteitscampus, de Groenplaats en het Centraal Station.

De tweede cluster, 'het Zuid', wordt voornamelijk bepaald door het justitiepaleis (en het nieuwe justitiepaleis), het MUKHA en het Museum voor Schone Kunsten (KMSKA).

De twee clusters zijn met elkaar verbonden via de 'Kaaien', die een toeristische en recreatieve rol vervullen. De Kaaien dienen in deze functie ook door te lopen tot aan het Droogdokkeneiland.

Lokale voorzieningen zijn voldoende verspreid in de verschillende buurten van dit stadsdeel. Een tekort aan basisvoorzieningen wordt aangetroffen op 'het Eilandje'. In de eerste cluster, meer bepaald in de omgeving van de Grote Markt, kan een vermindering van het aanbod aan basisvoorzieningen geconstateerd worden.

19de-eeuwse gordel
In dit gedeelte van de stad treffen we een ander patroon aan dat de structuur van de voorzieningen bepaalt. De meeste van de (bovenlokale) voorzieningen zijn gelegen langs de radiale wegen. De volgende concentraties zijn belangrijk: Brederodestraat, Mechelsesteenweg en Grote Steenweg, Plantin-Moretuslei, Larmorinièrestraat, Lozanastraat, Dambruggestraat, Kerkstraat en Pothoekstraat, Carnotstraat en Turnhoutsebaan.

Ook de Leien kennen een concentratie van voorzieningen. De Leien kunnen wellicht beschouwd worden als de belangrijkste straat van de 19de-eeuwse gordel. In vergelijking met het stadscentrum is de invloed van de voorzieningen op het omliggend stadsweefsel erg beperkt.

Op een zeer lokaal niveau kunnen, gelijkmatig verspreid in dit gebied, hoge concentraties van voorzieningen aangetroffen worden. Ondanks de hoge concentratie van lokale voorzieningen is de kwaliteit van de woonruimte beperkt. Behalve de kwantiteit, zijn ook de gebrekkige kwaliteit van de lokale voorzieningen en een algemene schaarste van groen verantwoordelijk voor het slechte imago van de 19de-eeuwse gordel.

De Ring en de Singel
Dit systeem trekt een specifiek type van voorzieningen aan: i.c. voorzieningen die een hoog toegankelijke en sterk zichtbare locatie vragen. De meeste van de voorzieningen hier functioneren op een internationaal of regionaal niveau. Meestal zijn ze gelegen nabij de knooppunten van de radiale wegen met de Ring-Singel.

De eerste sectie (knooppunt) betreft de spaghetti. In de nabije toekomst zal het nieuwe justitiepaleis de meest dominante en bepalende voorziening zijn. Het Kielpark en een sporthal zijn de enige andere aanwezige voorzieningen, maar hun relatie met de Ring-Singel is niet sterk.

Een tweede sectie en belangrijk knooppunt is de Jan Van Rijswijcklaan, waar een cluster van belangrijke voorzieningen is gesitueerd: het administratief centrum van de stad, het conservatorium en cultureel centrum de Singel, het zwembad de Wezenberg, het Crown Plaza hotel en een jeugdherberg. Ook de expo (Bouwcentrum) en drie parken (Nachtegalenpark, Middelheimpark, Den Brandt) zijn hier dichtbij. Deze verschillende voorzieningen vormen geen geheel en zijn sterk op zichzelf gericht.

De derde sectie is het station van Berchem, met het distributiecentrum van de post. Deze twee voorzieningen zijn sterk gerelateerd aan het Ring-Singel systeem.

Een vierde sectie wordt gevormd door het gebied rond de Herentalsebaan, E313 en Turnhoutsebaan. De evenementenhal Hof Ter Lo is hier gesitueerd, samen met een cluster van hotels aan de oostzijde van de Ring. Het Rivierenhof begrenst deze sectie, hoewel er geen sterke relatie aanwezig is.

Een vijfde sectie is het gebied rond het Lobroekdok, met het Sportpaleis als dominant element.

Voorstad
De voorstad kan beschouwd worden als een volgende gordel (20ste-eeuwse) samengesteld uit de verschillende centra van de aangrenzende dorpen/districten. Als men de lokale voorzieningen bekijkt, kunnen de verschillende 'historische' centra duidelijk herkend worden. De meest recente projecten/uitbreidingen in de voorstad werden niet voorzien van functies. Deze gebieden zijn afhankelijk van bestaande centra. Slechts enkele delen van de voorstad werden duidelijk ontwikkeld als een geheel (Linkeroever, Kiel en Luchtbal) en bevatten een duidelijke concentratie van geplande voorzieningen.

Ook in de 20ste-eeuwse gordel vormen de radiale wegen de ondersteunende structuur van meer regionaal georiënteerde voorzieningen: St. Bernardsesteenweg, A12, Grote Steenweg, Gitschotellei, Herentalsebaan, Turnhoutsbaan, Bisschoppenhoflaan en Bredabaan. Deze wegen herbergen een mix van voorzieningen op verschillende niveaus. Sommige van deze wegen ontwikkelden zich tot bovenlokale winkelstraten.

Andere regionale voorzieningen zijn gerelateerd aan groene gebieden: de ijspiste Antarctica, Ruggeveld, Rivierenhof, Middelheim (ook het hospitaal).

Een laatste categorie die kan onderscheiden worden, zijn de hoge concentraties van grootschalige voorzieningen langs de radiale wegen: N177, Turnhoutsebaan (Wijnegem Shopping) en de Bredabaan, die min of meer buiten de stedelijke agglomeratie gelegen zijn. Ook geïsoleerde voorzieningen als het UZ (universitair ziekenhuis), UA campus Drie Eiken, etc. voorspellen de spreiding van grootstedelijke voorzieningen in de tussenstad.

Polderdorpen
De polderdorpen hebben beperkte maar voldoende voorzieningen. Omwille van de grote afstand tussen de dorpen en de stad, zijn de dorpen meer gericht op Brasschaat en Kapellen.

Zonevreemde sport
Een belangrijk knelpunt is de zonevreemde recreatie. Niet alle recreatiegebieden worden ingevuld en anderzijds situeert recreatie zich soms in andere bestemmingsgebieden, vb. park- of agrarisch gebied. De studie 'zonevreemde sport en recreatie', gemaakt door Iris Consulting in mei 2003 heeft alle sport- en recreatievoorzieningen binnen de stad getoetst op hun juridische bestemming. Antwerpen telt in totaal een vijftigtal recreatiegebieden met een gezamenlijke oppervlakte van ca. 500 ha (2,3 % van de totale oppervlakte). De oppervlakte per gebied varieert van minder dan 1 ha tot meer dan 55 ha (Galgenweel). Voor het overgrote deel gaat het om gebieden voor dagrecreatie. Gebieden voor verblijfsrecreatie komen voor in Zandvliet (Weeltjes, Stoppenbergen), Berendrecht (Kraaienberg), de Wilrijkse Pleinen en Linkeroever (Sint-Anneke).

Meer dan een kwart van de totale oppervlakte voor recreatie (met name 28,2%) wordt niet benut. Anderzijds situeren recreatieve activiteiten zich ook buiten de daartoe bestemde gebieden (in totaal 173 ha, waaronder ook in woongebied). De studie maakt een duidelijk onderscheid tussen verweven clusters (gelegen in woongebied of zone voor stedelijke ontwikkeling), licht zonevreemde clusters (gelegen in parkgebied of zone voor gemeenschapsvoorzieningen) en zwaar zonevreemde recreatie (gelegen in agrarisch gebied, natuurgebied, bosgebied, industriegebied, KMO-zone, bufferzone of zone 'vliegveld van Deurne'). Zwaar zonevreemde recreatie situeert zich in:

Het Havengebied en Berendrecht Zandvliet:

- KFC Berendrecht: de terreinen van de club, 2,84 ha groot, liggen in agrarisch gebied maar sluiten wel aan op het omliggende woonweefsel.
- de Ponderosa: manege en 1 verwaarloosd voetbalterrein gelegen in agrarisch gebied, 3 overige voetbalvelden gelegen in bosgebied met ecologische waarde.
- Monnikenhofstraat: manege gelegen in agrarisch gebied maar grenst meteen aan het niet benutte recreatiegebied Viswater.
- Schipperswelzijn: voetbalterrein gelegen in Havengebied.
- Oosterweelbrug: twee sportvelden gelegen in Havengebied.
- Muisbroek: het grote recreatiegebied Muisbroek ligt ondanks de naam volledig in parkgebied of natuurgebied met als overdruk 'speelbossen/speelweiden'. Het gaat echter om de gebouwen van watersportclubs.

Merksem:

- Deel van Kwade Velden: noordelijke deel van het 5,49ha grote sportcomplex ligt in agrarisch gebied.
- Deel van Zwaantjesvelden: voetbalterrein gelegen in agrarisch gebied.

Deurne:

- Voetbalvelden, 6 tennisvelden en 2 niet-ingerichte sportvelden gelegen in de luchthaven van Deurne.

Wilrijk:

- Ter Beke: ijshal Antarctica (deels ook in recreatiegebied), skipiste Aspen en een staande wip van een boog- en schietvereniging gelegen in bufferzone (ondanks het feit dat het nabijgelegen recreatiegebied niet geheel benut wordt).
- Autostad: karting gelegen in industriegebied.

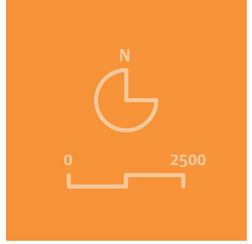
Linkeroever:

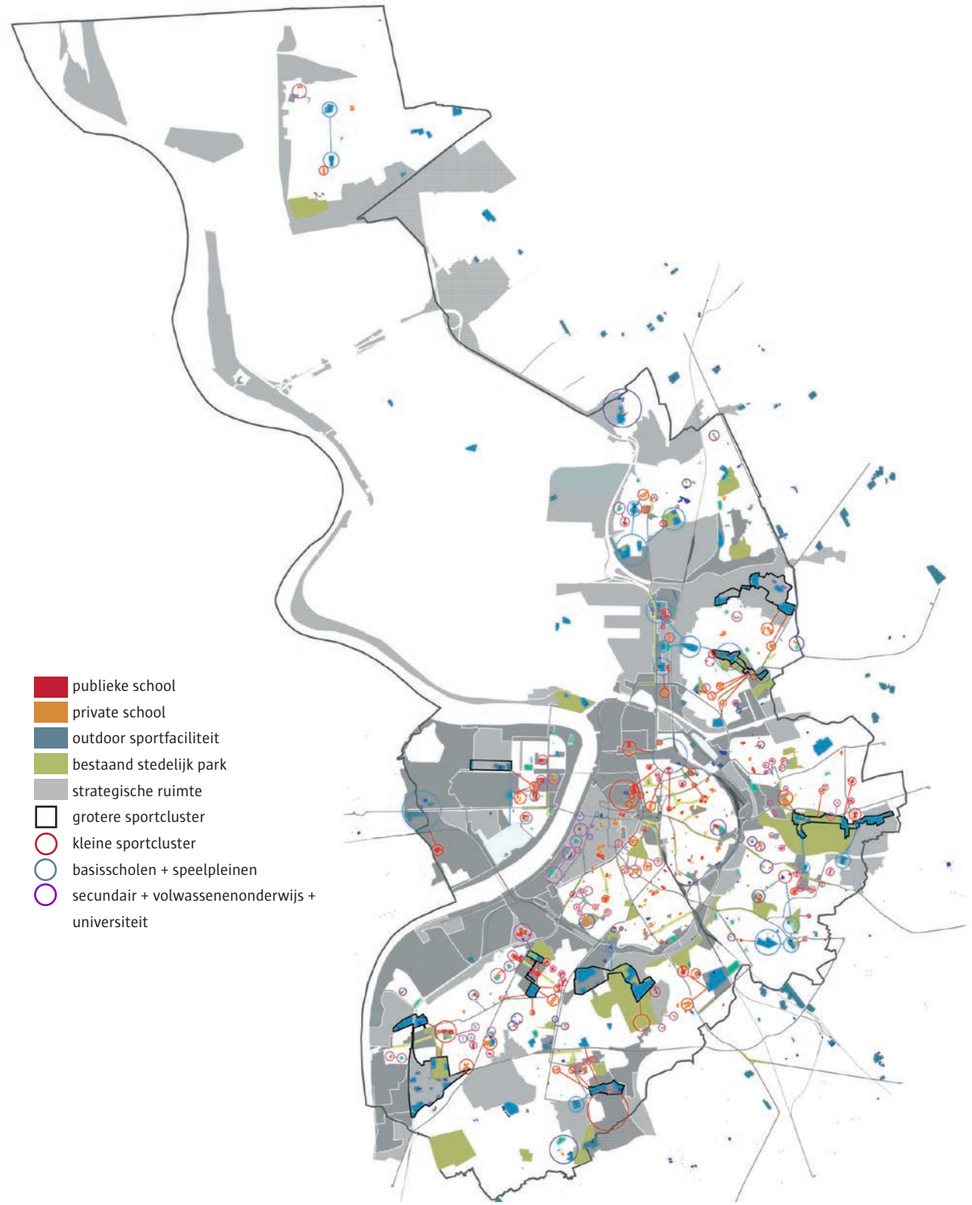
- De Charles De Costerlaan: deel van een voetbalveld, gelegen in natuurgebied.
- De manege aan de Charles De Costerlaan: wordt zonevreemd door middel van het gewestelijk RUP Oosterweel (krijgt bestemming groengebied). Deze manege dient geherlokaliseerd te worden in het kader van de natuurcompensaties naar aanleiding van de Oosterweelverbinding.

Onderwijsvoorzieningen

Het onderwijs in Antwerpen zit in een moeilijk parket. Enerzijds trekken vele jongeren naar scholen in de buurgemeenten, anderzijds is de Kernstad gevoelig voor een toename van concentratiescholen. Wanneer we de gegevens bekijken, kunnen we ook een aantal ruimtelijke bedenkingen maken: het aantal kinderen geboren in een sociaal achtergesteld gezin is meer dan het dubbele van het Vlaamse gemiddelde (5,6% in Vlaanderen, 14% in Antwerpen in 2002); ook het percentage van de bevolking dat geen Nederlands spreekt is dubbel (9,4% in Vlaanderen, 20% in Antwerpen – 58,2% intra muros - 2002); de werkloosheid (7,2% in Vlaanderen, 14,5% in Antwerpen – 2003) en de achterstand in het basisonderwijs (14,7% in Vlaanderen, 26,8% in Antwerpen) zijn bijna dubbel; ongeveer 1 op 6 leerlingen verlaat het secundair onderwijs zonder diploma; de evolutie van het aantal leerlingen in alle netten (1998 – 2002) is voor lager onderwijs +1.375, secundair onderwijs –1.856, totaal –481.

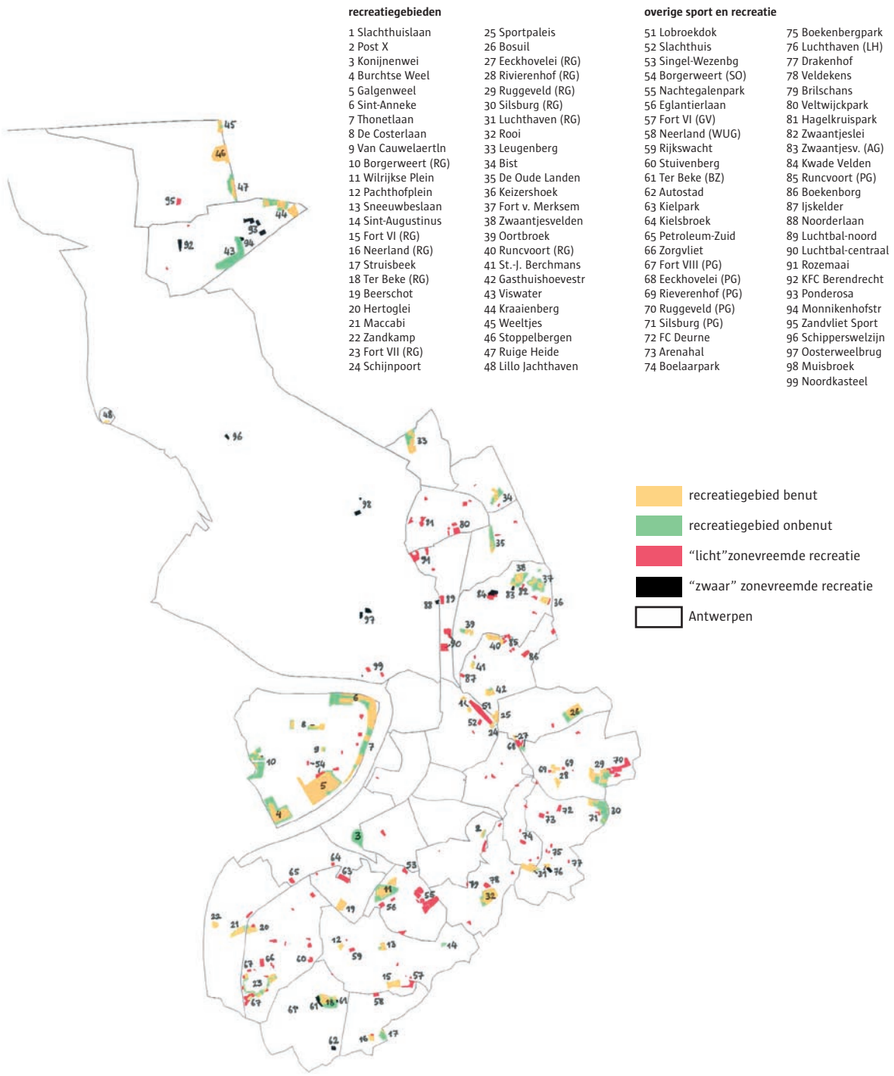
Het is duidelijk dat er twee grote problemen zijn: ten eerste de concentratie van kansarmoedefactoren in de Kernstad, met als belangrijk resultaat de gemiddeld lagere onderwijsresultaten van de leerlingen, ten tweede de onderwijsvlucht van sociaal sterkere ouders die hun kinderen, zeker vanaf het secundair onderwijs, naar instellingen buiten de stad brengen, of omdat deze gezinnen reeds naar buiten de stad zijn verhuisd.





Kaart 70 | Clustering van onderwijs, sport en speelpleinen

Bron: Stad Antwerpen, 2006
Verwerking: RSA 2005



Kaart 71 | Zonevreemde sport en recreatie

Bron: IRIS consulting, 2004

Demografisch onderzoek toont aan dat het aantal (leerplichtige) jongeren in Antwerpen de komende jaren met 20% zal stijgen (van 100.000 tot 120.000). Er mag dan ook niet uitgegaan worden van de premisse dat er voldoende schoolgebouwen zullen zijn voor het totale aantal te verwachten leerlingen. Naast het herverdelen en renoveren van het huidige aanbod, is het realiseren van nieuwbouwinfrastructuur dus ook een gekende behoefte. Dit zowel in functie van de nieuwe woningbouwprojecten –die afhankelijk van omvang en ligging nood zullen hebben aan nieuwe kleutertuinen en basisscholen– als daar waar de oude infrastructuur niet meer aangepast kan worden aan de standaarden van moderne en energiebewuste onderwijsinfrastructuur.

Basisonderwijs (kleuter- en lagere school)

Er is een goede spreiding van scholen over de hele stad, zowel van publieke als van private scholen. Als we de scholen linken aan de bestaande speeltuinen als de belangrijkste recreatieve ruimte voor leerlingen, dan stellen we vast dat een belangrijk aantal scholen er geen ter beschikking heeft binnen een straal van 300 m. Bekijken we ook de bestaande parken en lokaal groen, dan zien we dat sommige scholen toegang tot speeltuinen noch tot bestaand groen hebben.

Secundair onderwijs

De spreiding van secundaire scholen toont een concentratie van voornamelijk private scholen in de Kernstad. De toegang tot outdoorsport, als belangrijkste vorm van recreatie voor de leerlingen, ontbreekt meestal in de Kernstad. Wel is er een goede spreiding extra muros. Voornamelijk voor secundair onderwijs en hoger onderwijs is (veilig) fietsen in de stad belangrijker dan tram of bus: in de leeftijdsgroep van 12 tot 14 jaar neemt meer dan de helft van de kinderen de fiets om naar school te gaan. Van alle leerlingen en studenten samen, ouder dan 12 jaar, is dit nog altijd 34%.

Het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in het stadsgewest Antwerpen, (cijfers 1999-2000) geven aan dat 17,4% van de verplaatsingen gebeurde met het openbaar vervoer voor wat betreft woon/schoolverkeer. De cijfers van 2004, categorie woon-werk/school, geven een modal-split van 17,66%. Aangezien in 1999-2000 slechts 11% van de Antwerpenaren het openbaar vervoer nam voor woon/werkverkeer zal het openbaar vervoergebruik voor woon/schoolverkeer t.o.v. 1999-2000 zeker zijn toegenomen. Simulatie van beide cijfers geeft het volgende resultaat:

- Verhouding woon/werk - woon/schoolverkeer in 1999-2000: 70,4% t.o.v. 29,6% geeft een gecombineerde modal-shift van 12,90.
- Een identieke verhouding woon/werk - woon/schoolverkeer in 2004 geeft een modal-shift van 23,84% voor woon/schoolverkeer en 15,07% voor woon/werkverkeer.

Dit betekent dus dat op stedelijk niveau bijna 24% van de leerlingen de bus of tram gebruikt.

Wat fietsafstand betreft, rijdt 85% van alle fietsers minder dan 5 km, 15% langer dan 5km.

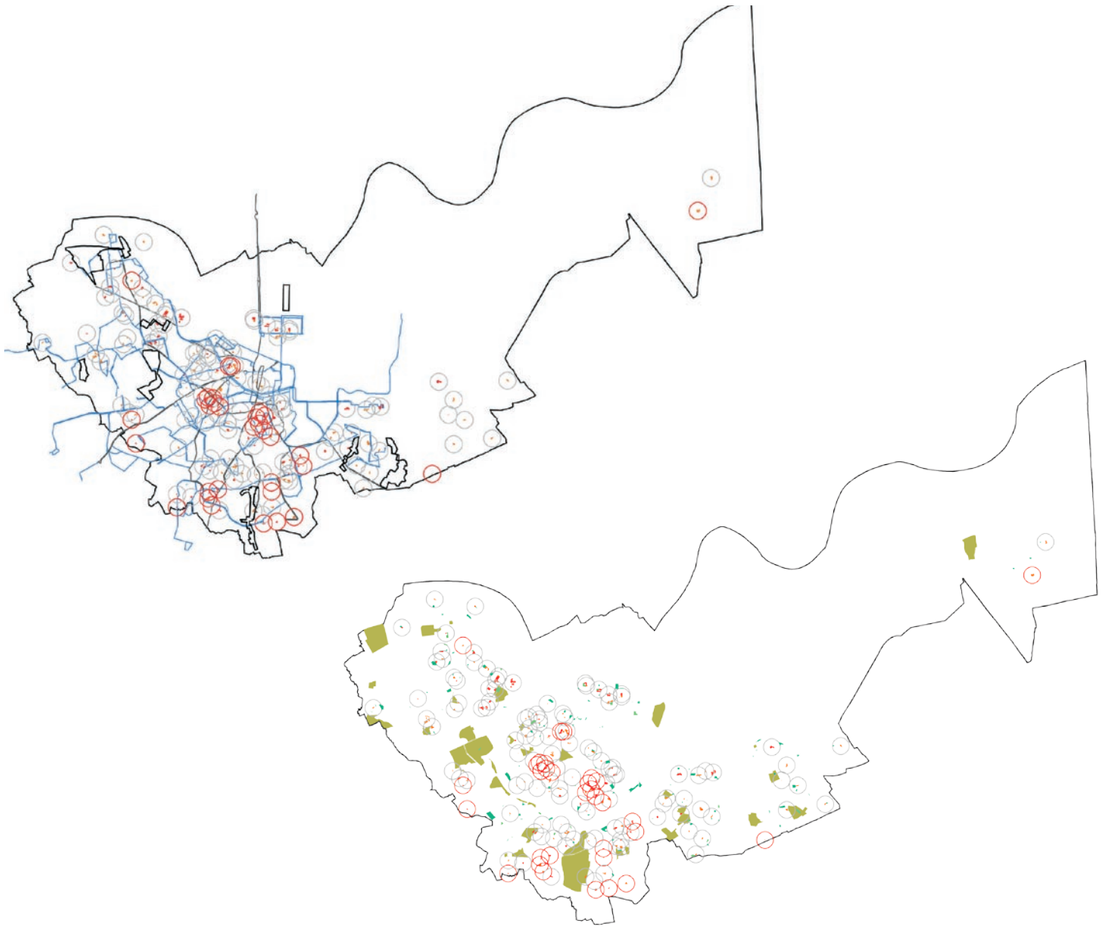
De wandelafstand tot openbaar vervoer is in het algemeen goed als we het totale netwerk van trams, lokale en regionale bussen bekijken. Toch zijn er een aantal tekorten (trams en lokale bussen) in het noorden van de stad.

Er is dus een behoefte aan de creatie van aantrekkelijke campussen, in combinatie met sportvoorzieningen en eventueel met volwassenen- en deeltijds onderwijs, en gelegen op kruispunten van de Singel met het netwerk van lokale wegen, fietspaden en verbindingen tussen stad en buitengebieden.

Op die manier wordt de noodzakelijke gezondere sociale mix gerealiseerd van jongeren en volwassenen uit de Kernstad met jongeren en volwassenen uit de sociaal-economische veel sterkere buitenrand.

Hoger onderwijs

Het hoger onderwijs is sterk in beweging, een aantal vernieuwingen worden doorgevoerd. Het structuurdecreet speelt daarin een belangrijke rol. De Associatie Universiteit en Hogescholen Antwerpen heeft haar beleid dan ook in het kader van dit decreet uitgestippeld. Er wordt een academiseringsbeweging voorgesteld,

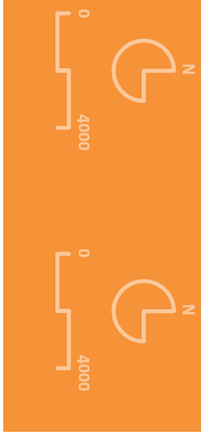


Kaart 72 | Basisonderwijs + bussen + tramlijnen (toegankelijkheid)

Bron: Stad Antwerpen en De Lijn
Verwerking: RSA, 2005

Kaart 73 | Basisonderwijs + speelpleinen + groenruimten

Bron: Stad Antwerpen
Verwerking: RSA, 2005



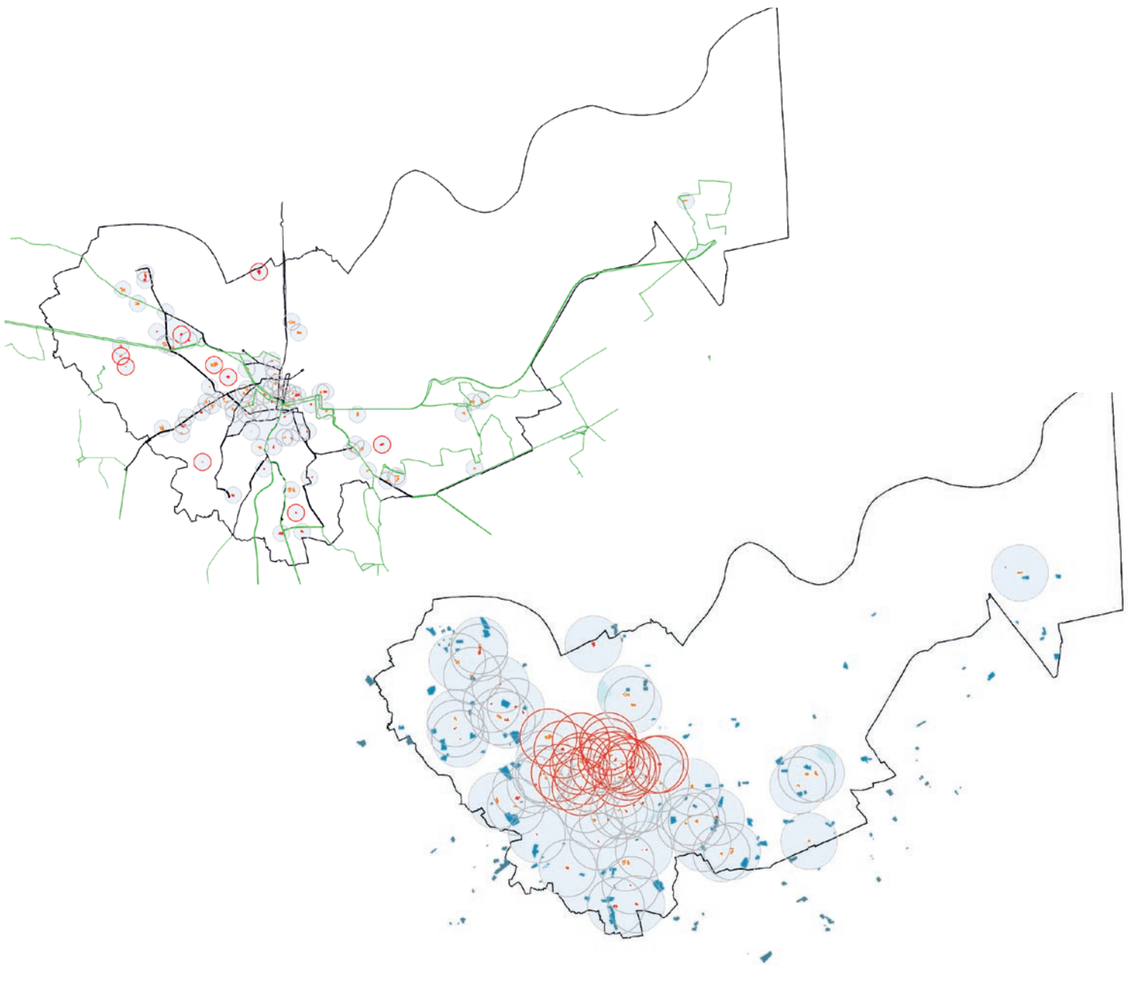
Kaart 74 | Secundair onderwijs + regionale tramlijnen + stadsbussen (toegankelijkheid)

Bron: Stad Antwerpen en De Lijn
Verwerking: RSA, 2005

Kaart 75 | Secundair onderwijs + outdoor sportfaciliteiten + toegankelijkheid

Bron: Stad Antwerpen
Verwerking: RSA, 2005





die - naast kwaliteitszorg en personeel - ook infrastructurele implicaties heeft.

De gevolgen ervan moeten over een lange tijdspanne bekeken worden en kunnen vandaag nog niet exact ingeschat worden. Wat vandaag wel duidelijk is, is dat de Universiteit Antwerpen (UA) de tweede fase van een grondige herstructurering heeft ingezet. Na de vernieuwing van de 'binnencampus' voor humane wetenschappen in de Binnenstad, is nu de vernieuwing van de 'buitencampus' voor exacte wetenschappen aan de beurt, en dit in de campus te Wilrijk ('campusfort' cfr studie fortengordel provincie).

Andere educatieve voorzieningen
Er is nood aan een permanent verkeerseducatiecentrum, met voldoende buitenstructuur voor praktische proeven.

Sportvoorzieningen

De algemene situatie in Antwerpen, indien we zowel de indoor- als de outdoor-, en zowel de publieke als de private mogelijkheden, bekijken, is helemaal niet slecht. We kunnen de stad beschouwen als 'goed uitgerust'. Het probleem echter is de toegang voor publiek gebruik.

Indien we de bloso-normen bekijken, rijzen een aantal vragen. Heeft Antwerpen niet voldoende voorzieningen? Moet Antwerpen werkelijk nieuwe sporthallen bouwen? Beschouwen we de verdeling van de sporthallen in Antwerpen, dan lijken er tekorten te bestaan. Maar als we ook de private indoormogelijkheden bekijken, verandert de situatie drastisch.

Grootschalige sportvoorzieningen
De bloso-normen bekijken de algemene spreiding van sportvoorzieningen per inwoner en binnen de stad. Daarnaast zijn er een aantal bestaande en wenselijke grootschalige sportvoorzieningen.

Vooreerst zijn er de twee grote Antwerpse voetbalstadions: het Beerschotstadion op het Kiel en het Bosuilstadion in Deurne. Daarnaast zou er vraag zijn naar een nieuw (bijkomend) sportstadion. Stel dat de stad opteert voor één stadion voor de twee Antwerpse clubs, dan is er een (psychologische) noodzaak tot de bouw van een nieuw stadion. Een kwalitatieve nabestemming van de oude stadia is dan wel vereist.

Van grootstedelijk belang zijn ook de twee nieuwe topsporthallen, gepland aan het Lobroekdok, waar een grote sporthal met een capaciteit van 5000 zitplaatsen en een kleinere met 1500 zitjes voorzien worden. Andere grootstedelijke publiekstrekkers zijn het Olympisch zwembad de Wezenberg, het Sportpaleis, de geplande Wielerpiste in Wilrijk, de skischans en de ijspiste in Ter Beke (deze laatste kennen een probleem van zonevreemdheid).

De grootschalige sportvoorzieningen beperken zich niet tot indoorsport. Ook het Rivierenhof, het recreatiegebied Muisbroek, de forten en Linkeroever zijn attractiepolen. Open waters zoals het Galgenweel, Burchtse Weel, de Ekerse Putten, Boekenberg, het strand van Sint-Anna en de dokken op het Eilandje en aan het Albertkanaal hebben een recreatieve functie. Ze vormen ook een belangrijk onderdeel van de Waterstad. Hetzelfde geldt voor de jachthavens binnen de stad (de jachthaven op Linkeroever en het Willemdok op het Eilandje): ze vormen een essentieel onderdeel van de Waterstad en hebben bovendien een recreatieve functie.

	bloso-norm	huidig aanbod	taakstelling (volgens de norm)	huidig tekort sporthal
sporthal	0,2 m²/inw	19.614 m² (21,7%)	90.467,6 m² (100%)	70.853,6 m² (78,3%)
zwembad	0,012 m²/inw	4.706 m² (86,6%)	5.428 m² (100%)	722 m² (13,4%)

Verwerking: RSA, 2005

Naast het huidige aanbod koestert de stad, als metropool, natuurlijk ook grootstedelijke ambities, zoals het ooit organiseren van de Olympische spelen, een loopparcours rondom de Singel, of een golfinfrastructuur op de Spaghettiknoop. Bij het aanleggen van een golf dient wel rekening gehouden te worden met het Golfmemorandum van de Vlaamse Regering. Verweving, recreatief medegebruik en democratisering zijn belangrijke uitgangspunten.

Cultuur

Binnen de cultuurscène in Antwerpen kan men twee circuits onderscheiden. Enerzijds de wereldwijd gekende en gesubsidieerde sector, hierna ook wel de formele cultuursector genoemd. Deze bestaat uit een groot aanbod aan culturele instellingen (musea, bibliotheken, de zoo, theaters, culturele centra, ...), wiens werking verzekerd is door steun van de overheid.

Anderzijds is er de niet-gesubsidieerde sector. Deze eerder 'informele' cultuur bestaat uit kleine private theaters, kunstgaleries, boekenwinkels, muziekwerkplaatsen, enzovoort. Ze heeft zich eerder spontaan en organisch ontwikkeld en leidt vaak tot een bloeiend cultureel leven. Beide lopen in elkaar over en geven Antwerpen een cultureel imago.

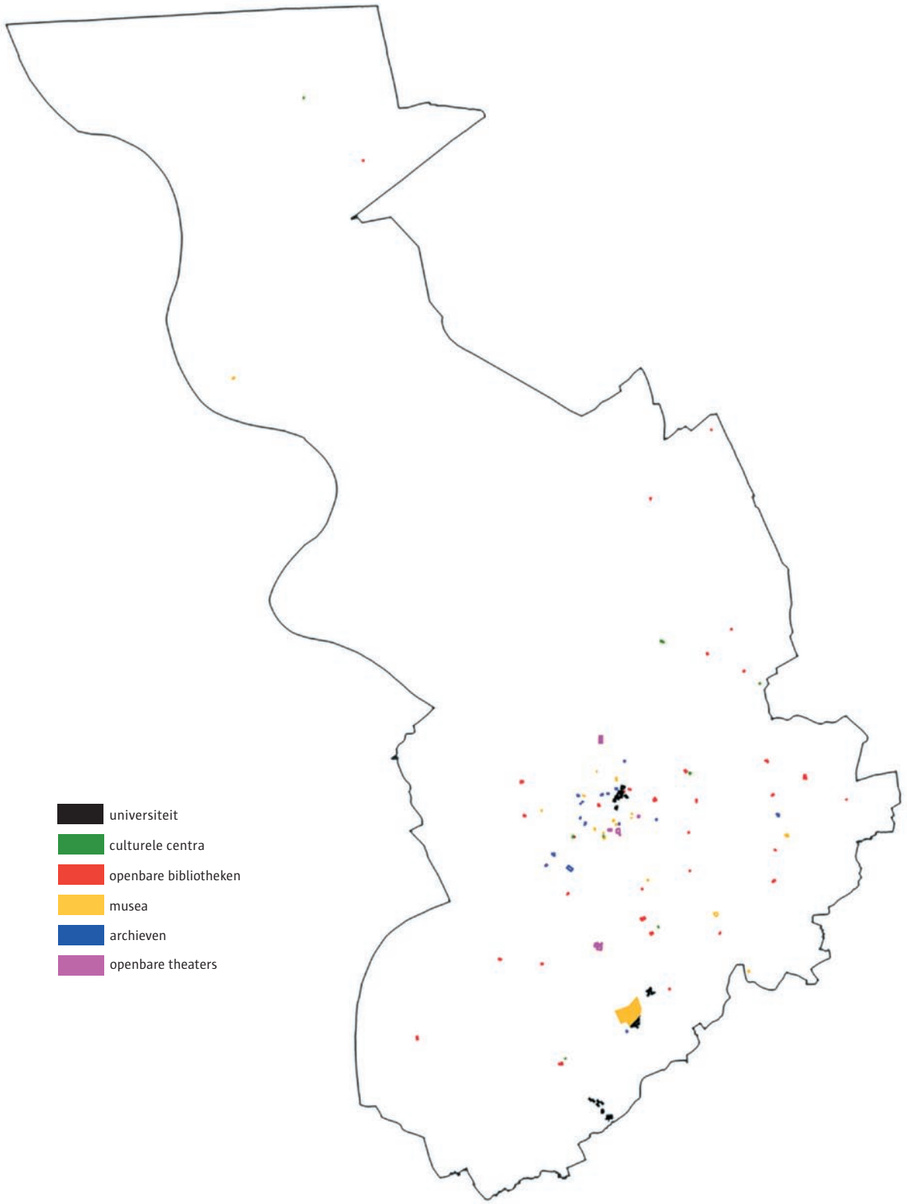
De institutionele cultuurscène
Als we de cultuurscène in Antwerpen bekijken, zien we dat deze goed uitgerust is. Antwerpen beschikt over een groot cultureel aanbod en de meeste grote Vlaamse culturele instellingen zijn in Antwerpen gevestigd (zoals de Vlaamse Opera, de Singel, het Letterenhuis, het MUHKA, het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, e.a.), maar ondanks het feit dat ze internationaal gekend zijn, schijnen een aantal musea onderbenut. Ze lijden aan een ondervertegenwoordiging in het culturele leven (zoals de aanwezigheid van een theater bijvoorbeeld), waardoor het risico ontstaat dat ze tot een toeristische attractie herleidt worden.

Het bebouwde culturele erfgoed in het historische centrum en de 19de-eeuwse gordel, samen met de moderne en eigentijdse architectuur, zijn tegelijkertijd een belangrijke cultureel-historische laag (palimpsest) als een toeristische pijler in de stad.

De Antwerpse muziekscène is wel bekend. Toch stellen we vast dat de concertmogelijkheden binnen de stad eerder beperkt zijn. Een grote concerthal, in De Lijn van de Ancienne Belgique in Brussel of de Vooruit in Gent, is in Antwerpen niet te vinden. Concertliefhebbers kunnen wel terecht in het Hof ter Lo, de Elisabethzaal, de Zuiderkroon, de Roma, het Sportpaleis en in het Zuiderpershuis voor wereldmuziek, ... De mogelijkheden voor klassieke concerten zijn wel talrijk: er is de Singel met het conservatorium, de Vlaamse Opera en het Koninklijk Ballet van Vlaanderen met elk een uitgebreid programma. Liefhebbers van opera, kleinkunst en theater kunnen dan weer terecht in de Bourlaschouwburg, de Vlaamse Opera, de Arenbergschouwburg, de Stadsschouwburg, in het Koninklijk Poppentheater en de culturele centra.

Een veel bezochte concertclub heeft momenteel een onderkomen gevonden langs de Herbouvillekaai. Bij een mogelijke verdere uitbouw ervan moet de bestemming geregeld worden, coherent met de visie voor de toplocatie op deze locatie (zie richtinggevend deel).

Culturele evenementen in openlucht, zoals de Sinksenfoor en festivals, krijgen toestemming om een plein of park in te nemen en gebruiken hiervoor dus tijdelijk het publiek domein van de stad. Sommige evenementen vinden elk jaar op dezelfde plek plaats (zoals de Sinksenfoor op de Gedempte Zuiderdokken) en maken gewoon gebruik van bestaande infrastructuur zoals parken (vb. Jazz Middelheim). Andere evenementen, vooral diegene met een hoge geluidsoverlast, moeten telkens opnieuw een plek zoeken. Zo vonden Polé Polé en 'Antwerp is burning' in het verleden al plaats op de Middenvijver en op het Zand. Het feit dat er geen 'vaste' locatie is voor dergelijke activiteiten, en dat er nieuwe geplande ontwikkelingen op stapel staan op zowel de Middenvijver als het Zand, maken dat er een duidelijke behoefte is aan een plek binnen de stad waar dergelijke festiviteiten kunnen plaatsvinden.



Kaart 76 | Het institutioneel cultureel systeem

Bron: Stad Antwerpen
Verwerking: RSA, 2005

Voor lawaaihinderlijke gelegenheden (dancings) is een studie verweving en een studie dansgelegenheden opgestart.

De nieuwe cultuurrecreatieve clusters, veelal onderdeel van een stadsontwikkelingsgebied, worden geïntegreerd in een gemeentelijk planningsproces waarbij de verschillende programmaonderdelen worden afgewogen en afgestemd op elkaar, en bevestigd worden in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De openbare bibliotheken
Ondanks het grote aanbod aan bibliotheken en gerelateerde diensten, zijn er in sommige stadsdelen nog steeds blinde vlekken.

Er bestaan verschillende modellen om dit probleem aan te pakken: het 'Rotterdam model', bijvoorbeeld, waar er een goede spreiding bestaat van bibliotheken in de stad. Of het 'Mechels model', waar alles geconcentreerd wordt in één centrale bibliotheek. Het is mogelijk een derde model te ontwikkelen, dat bestaande gespecialiseerde bibliotheken (design, mode, fotografie, hedendaagse kunst, geschiedenis,…) mengt met districtsbibliotheken.

Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw spreidingsplan voor de bibliotheken, zodat het aanbod kan geoptimaliseerd worden. Antwerpen wil een spreidingsmodel uittekenen waarbij er een gezonde mix en spreiding ontstaat van openbare bibliotheken en meer gespecialiseerde bibliotheken (design, mode, fotografie, hedendaagse kunst, geschiedenis) en dit zowel in Antwerpen als in de districten.

Er wordt gewerkt aan een nieuw systeem van klantendienstverlening, dat eerst zal uitgeprobeerd worden in de nieuwe Permekebibliotheek aan het De Coninckplein. Bedoeling is dat deze alle districten kan bedienen.

Een aantal gespecialiseerde bibliotheken, zoals de bibliotheek van het fotomuseum, MUKHA, MoMu, zouden versterkt moeten worden, toegankelijker gemaakt en verbonden worden met de centrale bibliotheek aan de hand van een uitgebreide database.

De niet-institutionele cultuurscène
Antwerpen beschikt over een rijk cultureel leven dat zich afspeelt buiten het gesubsidieerde circuit om. Door het informele karakter van deze cultuurscène is de evolutie ervan eerder onvoorspelbaar. We merken een concentratie aan kunstgaleries en ateliers op het Zuid, de ontwikkeling van het nachtleven en modeateliers in vroegere industriegebieden zoals het Eilandje, de heropleving van sociaal moeilijke buurten in Borgerhout dankzij een aantal nieuwe culturele actoren zoals de Roma, en het ontstaan van allerlei initiatieven zoals kleinschalige ateliers, bars, restaurants, happenings, graffiti, concerten in de stad. Vaak zijn zij een motor tot herwaardering van bepaalde verwaarloosde buurten, zoals in het geval van de Vlaamse en Waalse Kaaien, of de Nationalestraat.

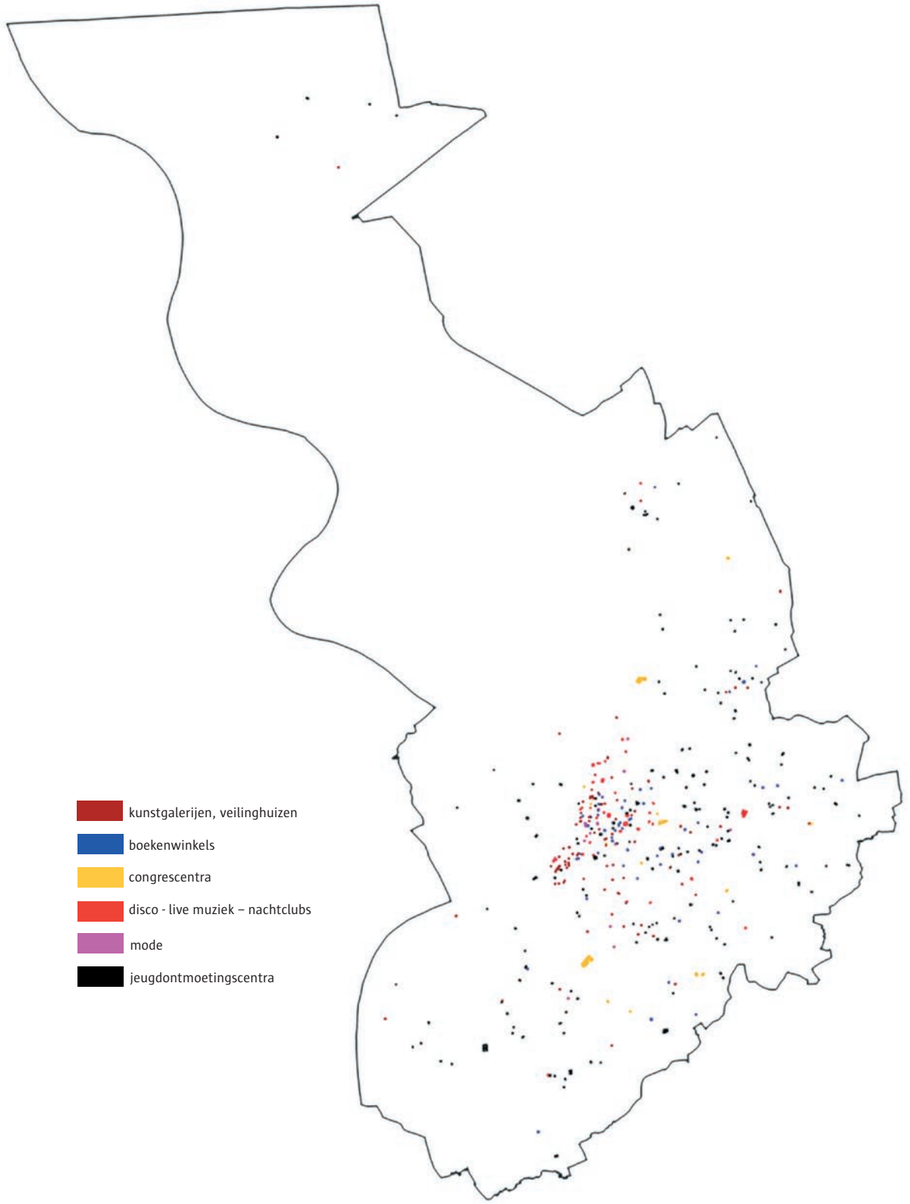
Kleine openluchtfestivals vinden hun weg naar de vele pleinen en parken in de stad.

Door een zicht te krijgen op de concentratie en de spreiding van de culturele infrastructuur en de culturele activiteiten, kan het concept van 'centre & periphery' –zoals dat in het verleden bestond– herdacht worden. Het kan ook helpen om te zien waar mogelijk synergieën of clusters kunnen ontstaan met andere sectoren, zoals onderwijs en sport.

Vakantievoorzieningen

Binnen de stad is een uitgebreid aanbod aan hotels en andere logeermogelijkheden. De hotels liggen verspreid over de stad, met een concentratie in de omgeving van de Grote Markt, in de stationsomgeving, aan het Willemdok en op een aantal knooppunten op de Singel (ter hoogte van de Luitenant Lippenslaan en aan het Bouwcentrum).

Er zijn slechts drie campings: aan het Bouwcentrum (Vogelenzang), op Linkeroever (De Molen) en in Berendrecht-Zandvliet. De weekendverblijven binnen de stad, allen gelegen in Berendrecht-Zandvliet, zijn geregulariseerd door middel van drie BPA's (BPA Weeltjens, BPA Groot Stoppelberg en BPA Kraaienberg) die allemaal zone voor verblijfsrecreatie verfijnen tot zone voor



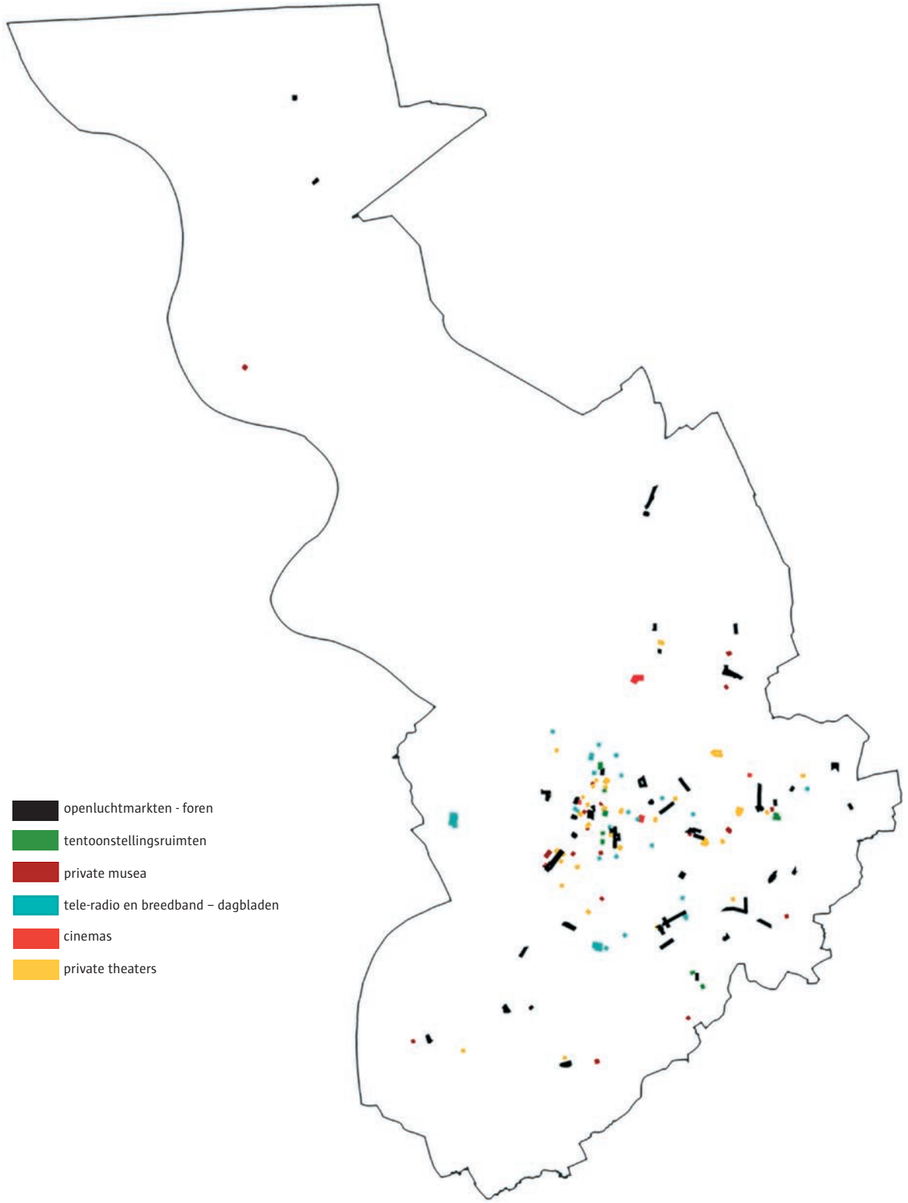


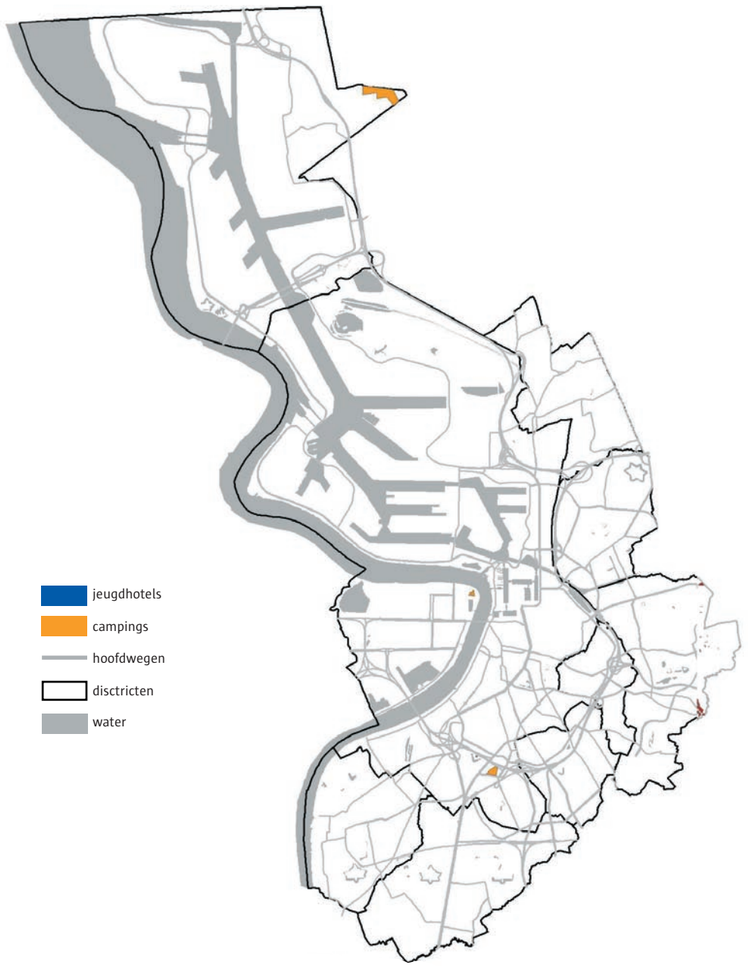
Kaart 77 | Niet-institutioneel systeem 1

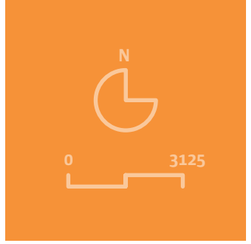
Bron: Stad Antwerpen en Gouden Gids
Verwerking: RSA, 2005

Kaart 78 | Niet-institutioneel systeem 2

Bron: Stad Antwerpen en Gouden Gids
Verwerking: RSA, 2005







Kaart 79 | Campings en jeugdhotels

Bron: Stad Antwerpen

weekendverblijven. Voorlopig is nog geen screening naar permanente bewoning gebeurd binnen deze gebieden. Dit is echter wel wenselijk.

Vandaag zijn er twee jeugdhotels: het Scoutel in de Stoomstraat en het Op-Sinjoorke in de Eric Sasselaan. Een derde, nieuw, jeugdhotel wordt voorzien op Sint-Andries.

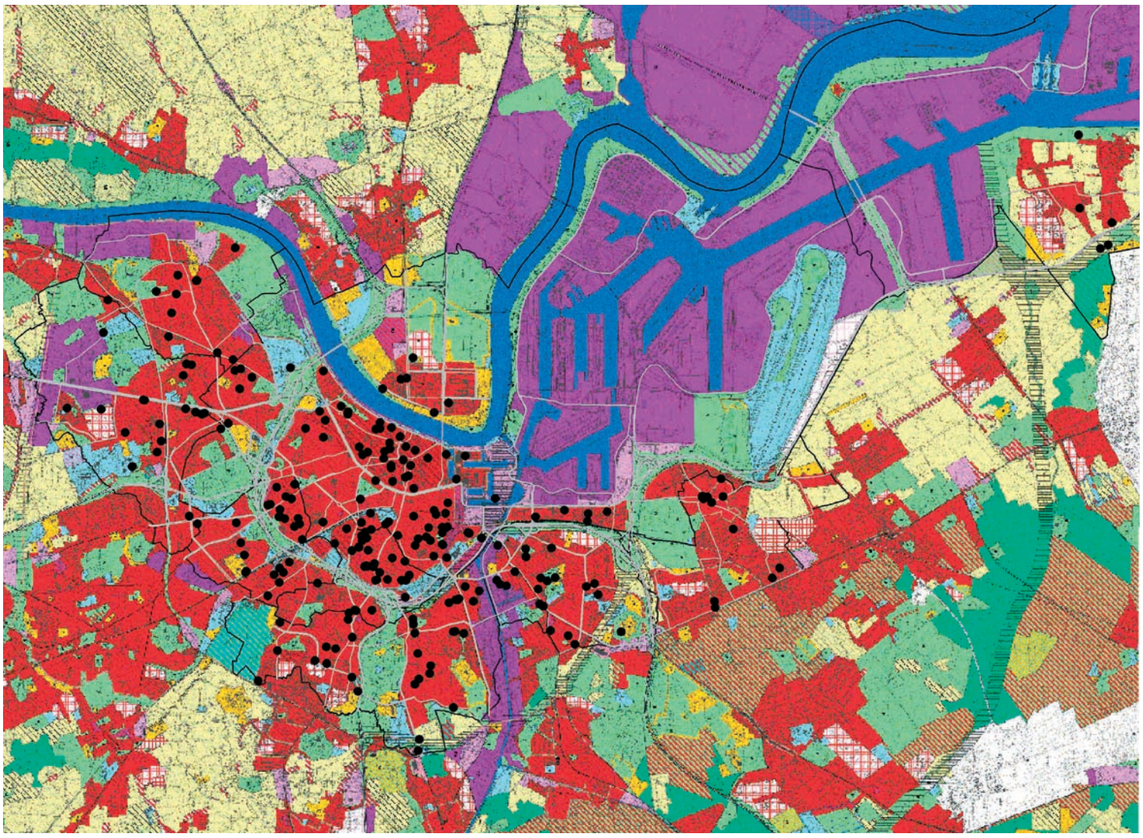
Jeugdvoorzieningen

Zonevreemdheid en behoeften

De behoeften vanuit jeugd situeren zich voornamelijk op drie terreinen: publiek domein, gebouwen en verkeer/mobiliteit. Naar publiek domein toe vraagt jeugd voornamelijk de toepassing van de jeugdparagraaf en kind- en jeugdvriendelijke publieke ruimte. Vooral naar (kleinschalige) openlucht skate-infrastructuur is een grote vraag. Qua gebouwen ervaart jeugd een tekort aan een grote overdekte skatehal en aan polyvalente en fuifruimte. Ten slotte wordt ook voldoende aandacht gevraagd voor voldoende openbaar vervoer en verkeersveilige straten voor voetgangers en fietsers.

Zonevreemde jeugdinfrastructuur is binnen de stad een relatief beperkt probleem. Een uitgebreide studie zonevreemde jeugdinfrastructuur is (nog) niet opgemaakt, wel levert een eerste toets met het gewestplan volgende resultaten op:

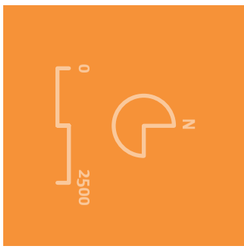
- Zonevreemde jeugdbewegingen in Berendrecht-Zandvliet (1 in buffergebied, 2 in agrarisch gebied).
- Een 4-tal jeugdbewegingen gelegen in industriegebied of KMO-zone (Merksem omgeving Albertkanaal).
- Één jeugdbeweging in Deurne, gelegen in agrarisch gebied.
- Één jeugdbeweging in Hoboken, gelegen in parkgebied.
- Één jeugdbeweging op Linkeroever, gelegen in parkgebied.



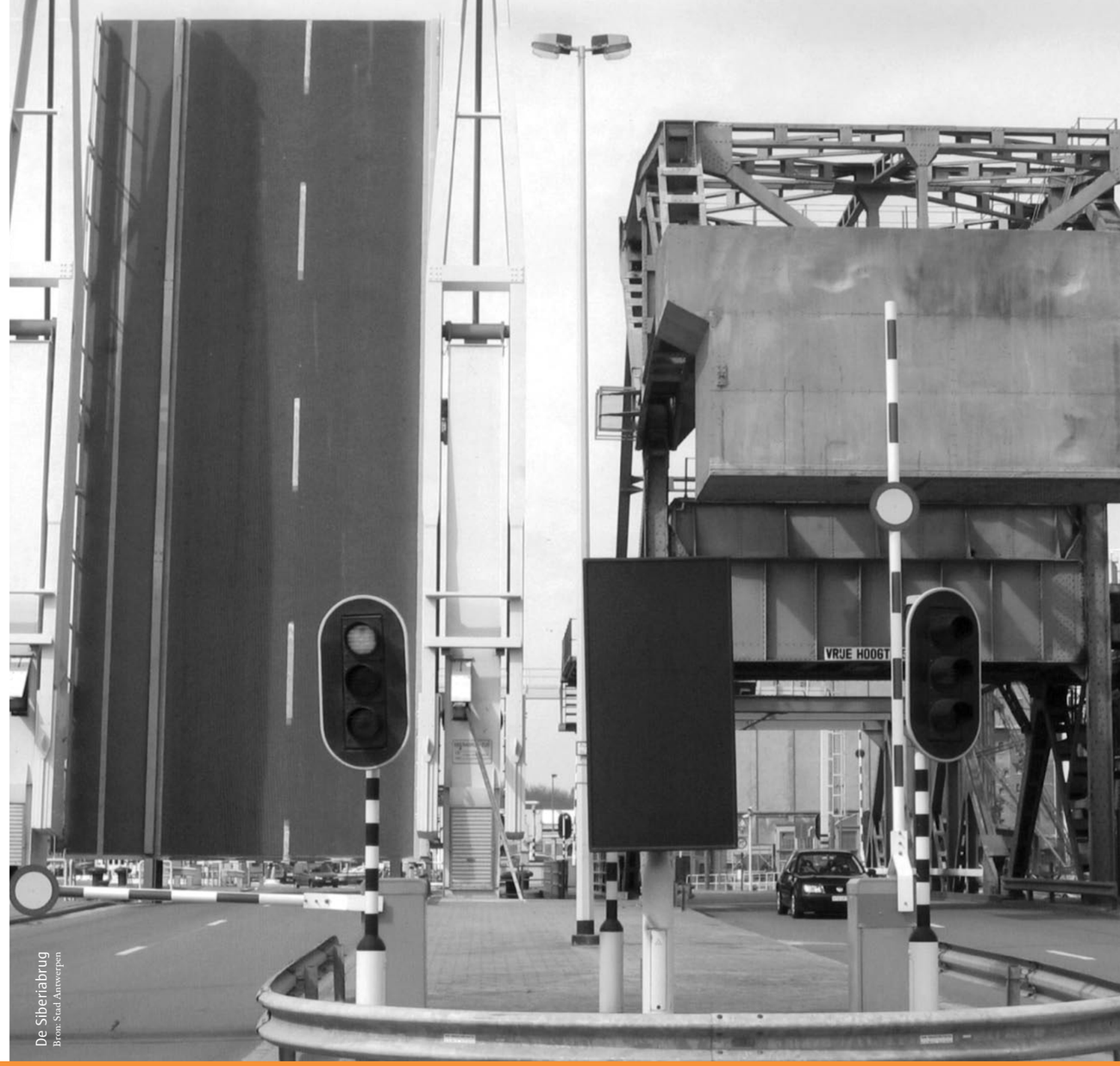
● jeugdlokaal

Kaart 80 | Jeugdinfrastructuur en onderliggende gewestplanbestemming

Bron: Stad Antwerpen en Gewestplan, 2002



de megastad



De Siberiabrug
Bron: Stad Antwerpen

2.7 DE MEGASTAD

2.7.1 Sleutelkwestie

Dubbelrol voor Antwerpen

De ligging van Antwerpen in één van de dichtste delen van Europa is een kans voor de stad, maar het kan ook de bron zijn van sommige van haar problemen. Voor wonen bijvoorbeeld tonen cijfers aan dat de stad moeilijkheden ondervindt om mensen aan te trekken en om een tegengewicht te creëren voor de aantrekkingskracht van de voorstad en tussenstad. Ook voor werken in de stad zijn er problemen: we kunnen onverantwoord ruimtegebruik vaststellen, omdat men de ruimte in de stad niet altijd als een schaars goed beschouwt. Of voor het winkelen of de organisatie van culturele activiteiten, wanneer de grootste commerciële oppervlakten de nieuwe knooppunten worden in de Megastad, in plaats van de traditionele stad. Of wanneer de afstand tussen de verschillende stedelijke gebieden klein is en het ruimtegebruik in deze gebieden even verspreid is als in het buitengebied en het mogelijk is de ganse Vlaamse Ruit te gebruiken als één grote stad.

Antwerpen is met zijn haven en de vele havengerelateerde bedrijven momenteel aan het evolueren naar een internationaal logistiek centrum, met de daarmee verbonden industrieën en diensten. Haar locatie in een van de hoeken van de Vlaamse Ruit en binnen het NWHG maakt haar de aangewezen kandidaat voor een concentratiebeleid van arbeidsintensieve activiteiten, vooral voor topkantoren in de stationsomgevingen en nabij plekken met hoge stedelijkheid. Ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt in het stedelijk gebied een invulling voor met activiteiten die de potenties ervan best valoriseren: bijvoorbeeld hoogkwalitatieve diensten voor de industrie, de internationale bereikbaarheid verzekeren, activiteiten en investeringen van internationaal belang aantrekken door een samenhangend beleid dat voldoende hoogkwalitatieve bedrijfsparken, aanwezigheid van telecominfrastructuur en kwaliteitsvolle voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid verzekert.

De ligging binnen de Megastad brengt een sterke concurrentie tussen verschillende levensstijlen met zich mee. Ook het aanbieden van een kwaliteitsvol stadsleven behoort tot de rol van de stad. Met nabijheid maar ook uitwisseling, met verweving van activiteiten, maar ook de mogelijkheid om op wandelafstand te vinden wat je nodig hebt, met niet steeds afhankelijk te zijn van de auto. Het kwaliteitsniveau van de nieuwe huisvestingsinitiatieven en van de herwaardering van bestaande woningen moet zodanig zijn dat een aanbod gecreëerd wordt van hoogkwalitatieve woonwijken waar verschillende woonvormen mogelijk zijn en moet een duidelijk zichtbare bijdrage leveren tot betere woonomstandigheden.

2.7.2 Lezing van het grootstedelijk netwerk

Antwerpen doorheen de eeuwen

Het prachtige verhaal van Antwerpen bestaat uit minstens drie veranderingen in de status van de stad. Van de Gouden Eeuw, waarin Antwerpen - dankzij de haven - een wereldstad was vol kooplieden uit de hele wereld, over de korte maar intense 'nieuwe lente' bij het begin van de 20ste eeuw - toen de stad zich een metropool voelde - tot de hedendaagse en toekomstige Megastad. Antwerpen heeft verschillende keren een nieuwe verbeelding gemaakt van zichzelf en van haar relaties met de buitenwereld.

Het Noordwestelijk Hoofdstedelijk Gebied

Antwerpen en omgeving zijn radicaal en snel aan het veranderen. Antwerpen is nu een centrumstad in een Megastad of Netwerkstad. Deze netwerkstad bestaat uit een aantal hoofdsteden, zoals Brussel en Den Haag, en omvat de twee grootste Europese havens, Rotterdam en Antwerpen. Ook een aantal belangrijke regionale centrumsteden zoals Amsterdam, Maastricht, Keulen, Rotterdam en Antwerpen en een aantal historische steden zoals Delft, Haarlem, Aken, Breda, Gent, Leiden, Leuven, Utrecht en Antwerpen zelf zijn erin gelegen. Verspreid binnen deze Megastad of Netwerkstad liggen de hoofdkwartieren van belangrijke nationale en internationale bedrijven en instellingen, universiteiten, activiteiten en voorzieningen. Deze Megastad of Netwerkstad, met een zeer hoge dichtheid aan infrastructuren, de grootste dichtheid in de wereld, is een nieuwe vorm van stedelijkheid in de late 20ste Eeuw. Waarschijnlijk kenmerkt deze nieuwe vorm een breuk in de evolutie van de verstedelijking in Europa. De ruimtelijke kenmerken van deze nieuwe vorm van Megastad en de veranderingen die er momenteel plaatsvinden kunnen als een belangrijke kans gezien worden: zij geven aanleiding tot een nieuwe vormgeving van de stad en haar omgeving. Vertrekkende van de nieuwe ideeën die de ruimtelijke samenstelling van de stad zullen bepalen, zullen zowel het beeld als de manier van functioneren anders zijn. Dit zal de sociale en economische kenmerken sterk beïnvloeden.

De ontwikkelingsmogelijkheden van de Antwerpse metropool worden sterk beïnvloed door verschillende factoren. Zo is het bijvoorbeeld duidelijk dat de economische groei en de ruimtelijke veranderingen het gevolg zullen zijn van de groei en de veranderingen in Vlaanderen, die op hun beurt sterk gerelateerd zijn aan de groei en veranderingen in het NWHG in de Europese en internationale context. Het NWHG (Vlaamse Ruit, Randstad, Ruhrgebied) vervult sinds twee à drie decennia een strategische rol op Europees en wereldniveau en op economisch, financieel en geopolitiek gebied. Maar de conclusie van heel wat studies van de laatste jaren is dat de duurzaamheid van de ontwikkeling van het verspreide verstedelijkingspatroon in het NWHG, zoals in andere regio's van Europa, problematisch kan worden. Een te sterke ruimtelijke spreiding, een te lage dichtheid en, als gevolg daarvan, een te sterke congestie van het wegennet, met de resulterende impact op de omgevingskwaliteit, kunnen inderdaad de bereikbaarheid, de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van verschillende delen van deze regio verslechteren indien deze 'uiteengelegde stad' fundamenteel als een pure autostad wordt opgevat. Deze problemen vragen om een verhoogde aandacht voor de duurzaamheidaspecten van gelijk welk ruimtelijk, sociaal en economisch beleid, voor het openbaar vervoerssysteem en voor innovatieve infrastructuurnetwerken. Het stedelijk beleid dient zich tot taak te stellen de dichtheid te verhogen en te contrasteren met uitspreiding van de verstedelijking in de open ruimte.

De Vlaamse Ruit

In de Vlaamse Ruit ontwikkelde Brussel zich in de 19de en 20ste eeuw van een belangrijke industriestad tot een dienstenstad. Op het einde van de 20ste eeuw vindt men er de centrale administraties van het Vlaams Gewest, de Belgische Federale Staat en de Europese Unie en van vele dienstengerichte bedrijven. Zowel Gent als Leuven evolueren van industriesteden naar meer kennisgerichte dienstencentra, met behoud van specifieke functies op vlak van infrastructuur. De economie van Vlaanderen was tot in het recente verleden inderdaad gebaseerd op een ruim spectrum van sterk presterende kleine en middelgrote bedrijven en op een goed uitgebouwde infrastructuur in een dichtbevolkt gebied. Dit zal ook in de 21ste eeuw belangrijk blijven. Verscheidene universiteiten en hogescholen zijn in dit gebied gevestigd. In Leuven en Gent bevinden zich vermaarde universiteiten, de grootste van Vlaanderen. Brussel heeft twee universiteiten en in Antwerpen zijn de drie universiteiten recent gefusioneerd tot één Universiteit Antwerpen. Het onderwijsbeleid in Vlaanderen bevordert het tot stand komen van samenwerkingsverbanden tussen universiteiten en hogescholen. Algemeen gesteld: de economie binnen de Vlaamse Ruit is zich aan het omschakelen van een industriegericht gebied met vele kleine en middelgrote bedrijven tot een meer dienstengerichte economie, waarbij de rol van Brussel als hoofdstad van de Europese Unie belangrijk zal zijn: 90% van de kantoren in Vlaanderen bevindt zich in de Vlaamse Ruit.

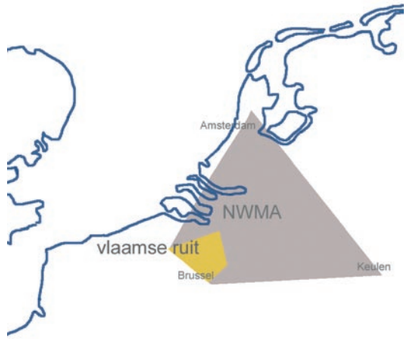
De Vlaamse Ruit is een belangrijk onderdeel van het NWHG, mogelijk met de sterkst uitgebouwde infrastructuur, zeker voor wat betreft de spoorwegen. De treinfrequentie binnen de Vlaamse Ruit is één van de hoogste in de wereld (meer dan 60 treinen die in het piekuur aankomen en vertrekken in Brussel Noord. Ter vergelijking: in Milaan Centraal station zijn dat er niet meer dan 18). Deze cijfers liggen veel lager buiten de Ruit. Dit geeft aan dat er marktverschil is tussen het 'binnengebied' en het 'buitengebied' van de Ruit zelf. De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge,











Figuur 15 | Hoeksteen van het Noord-West-Metropolitaan gebied

Verwerking: RSA, 2005

de internationale luchthaven van Brussel in Zaventem, die zich ontwikkelt tot een belangrijke Europese hub, de luchthaven van Antwerpen, die zich mogelijk kan ontwikkelen tot een city-airport, de HST-stations van Brussel en Antwerpen, en Antwerpen met goede wegverbindingen met de Amsterdam-Rotterdam regio, het Ruhrgebied en Parijs maken van de Vlaamse Ruit een belangrijk knooppunt in het Europees en wereldwijd vervoersnetwerk.

Wanneer we het Europese continent en de hele wereld als een immens netwerk beschouwen, wordt de Vlaamse Ruit een knooppunt in een nieuw en groter netwerk. Een knooppunt is een plek die dient voor uitwisseling, maar deze eigenschap roept ook het tegengestelde op, een weerstand tegen mobiliteit van personen en goederen, namelijk bij congestie. Desondanks is het de rol van een knooppunt te verbinden zonder frictie, of met zo weinig mogelijk frictie. De Vlaamse Ruit is op zoek naar een juiste omschrijving van haar rol in de context van het NWHG en van COBRA (Keulen – Brussel – Amsterdam), in de geglobaliseerde economie en maatschappij. Vaak wordt die rol omschreven als die van een internationaal 'logistiek platform': een regio waar de verschillende routes van materiële en immateriële goederen samenkomen en vertrekken. Waarschijnlijk zijn de belangrijkste elementen van dit logistiek platform: de 'poorten', die zich richten op internationale stromen (Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende en Zaventem), en de 'logistieke parken' van ongeveer 100 ha, en ten slotte in de nabijheid van de poorten, gericht op TDL en gebonden aan de belangrijkste hinterlandverbindingen, grote 'gemengde terreinen', met een mengeling van productie en logistieke diensten.

Een gebied gekenmerkt door ruimtelijke spreiding

De Vlaamse Ruit vormt geen uitzondering in het Europese continent, alleen is het de regio waar het fenomeen van de ruimtelijke spreiding duidelijker dan elders een nieuwe leefomgeving heeft bepaald.

De voorbije jaren hebben heel wat onderzoekers deze veranderingen bestudeerd.

Situaties

Ruimtelijke spreiding in België, en meer bepaald in Vlaanderen, kan niet begrepen worden zonder aandacht te hebben voor de infrastructurele onderbouw en voor het bestaan van een expliciet institutioneel en politiek project dat tot een opeenstapeling heeft geleid van diverse infrastructurele lagen, in een proces van 'flexibele accumulatie'. Zo is de industriële revolutie gepaard gegaan met een patroon van ruimtelijke spreiding van het wonen, dankzij de trein- en tramlijnen die een gelijke bereikbaarheid verzekerden van steden, gemeenten en dorpen 'zonder enig onderscheid'. Later kwamen de snelwegen met

hun ongewone dichtheid van op- en afritten, zodat Vlaanderen zich vandaag, alvast op het eerste gezicht, presenteert als een ruimte met onbegrensde mogelijkheden en ontwikkelbare plekken (Bruno de Meulder). De verschillende korrels zijn nog herkenbaar: het mozaïek van de indeling van velden en dorpen, de grootschalige moderne voorzieningen. Een complexe, overgedetermineerde ondergrond van voorzieningen, die vandaag de nieuwe postmoderne economie opvangt.

Marginale regio's en gebieden elders in Europa, die ondermaats van infrastructuur zijn voorzien, hebben andere ontwikkelingsvisies meegemaakt, waardoor ze buiten de stroom van de westerse ontwikkeling kwamen te liggen. Deze en andere situaties tonen de noodzaak aan om de ruimte, de geografische schaal, in het brandpunt van het debat over de toekomst van de stad te plaatsen.

Het Vlaams gewest bestudeert op dit ogenblik het 'Grootstedelijk Gebied Antwerpen', als uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het voorstel resulteert in de weergave van een (moeilijk te definiëren) grenslijn, welke het onderscheid vastlegt tussen stedelijk gebiedbeleid en buitengebiedbeleid. Binnen de afbakening wordt ook het principe van gedeconcentreerde bundeling verder uitgewerkt. Dit gebeurt door het identificeren van specifieke gebieden voor verdichting, complementair aan te behouden en te versterken open ruimte. Bijgevolg wordt het Antwerpse gezien als een policentrisch geheel en kan er een nieuwe samenhang in de verdergaande spreiding gebracht worden.

INFORMATIEF DEEL

totaalbeeld van de stad

3 HET TOTAALBEELD VAN DE STAD

3.1 Kansen

wat gebeurt er als... water de bebouwingswijze determineert?

De risico's verbonden aan het watersysteem, tonen de noodzaak aan om het water mee de ontwikkelingen te laten bepalen. De ruimte zelf kan dan oplossingen aanreiken om de waterproblematiek beter te beheersen. Dit blijkt bijzonder belangrijk voor de overstromingsgebieden langs de Schelde, voortkomend uit de hypothese van het Sigmaplan, voor de Schijnproblematiek en voor de bebouwbare gebieden die watergevoelig zijn.

wat als... de Schijn een nieuw verloop vindt in open lucht?

Deze oplossing (de tweede mogelijkheid voorgesteld in de recente studie over de Schijnproblematiek) kan interessante gevolgen hebben voor de landschappelijke inrichting van de buffer. Het versterkt de mogelijkheid om de buffer in te richten als een echt park, een verbindend element tussen de stad en de noordelijke dorpen.

wat als... het water een nieuw netwerk van parken bepaalt?

Als we de ruimten die gerelateerd zijn aan de verschillende waterlopen onderverdelen, kunnen we een onderling verbonden systeem van open ruimten onderscheiden. Deze ruimten kunnen aangeduid worden als een netwerk van parken; we stellen hier zowel een nieuwe interpretatie voor van het bestaande waternetwerk, als een nieuwe structuur voor de open ruimten.

Hierbij kan de Schelde een verzamelende rol innemen.

wat als... natuur zou kunnen groeien en bewegen?

De uitbreiding van deze gebieden kan overlappen met bebouwde gebieden met lage dichtheid, infrastructuurcorridors of onderbenutte gebieden. Deze gebieden zijn plekken waar natuur potentieel ergens kan indringen of uitbreiden. De laatste figuren tonen een totaalbeeld van alle potentiële gebieden voor de ontwikkeling van groene en natuurgebieden.

De infiltratie van de natuur staat in contrast met dicht bebouwde gebieden en zones voor zeer specifieke activiteiten (zoals industriele landbouw). De figuur toont de mogelijkheden voor uitbreiding van de natuur verhouding tot de minder goed doordringbare gebieden.

wat als... landbouw stedelijk wordt?

Er zijn slechts weinig stukken landbouwgebied binnen de grenzen van de stad. Het gaat om 950 ha (dit is minder dan 5% van de totale oppervlakte van de stad) en 37 bedrijven.

Omdat de landbouwgebieden sterk versnipperd zijn, kan enkel een aanzet gegeven worden over de nieuwe rol van de landbouw in de hedendaagse stedelijke ruimte. Grootschalige landbouw is niet evident. Het behouden van kleinere percelen als opbrengsteigendommen voor gezinslandbouw is dat wellicht ook niet. Maar misschien kan een stedelijke vorm van landbouw bijdragen aan het levensritme en de levenswijze van de stedelingen.

Het hergebruiken van landbouwgronden hangt af van de evolutie van de hedendaagse landbouwsector als economische activiteit.

wat als... de stad contact maakt met de haven langsheen de Noorderlaan?

Deze hypothese kan gerealiseerd worden op een geleidelijke en incrementele manier. Het is een bewijs van de bereidheid, zowel van de stad als van de haven, om een versoepelde wederzijdse relatie aan te gaan.



Figuur 16 | Kansen voor water
Verwerking: RSA, 2005



Figur 17 | Schema van het Belgische spoornetwerk

Bron: NMBS
Verwerking: RSA, 2005

wat als... natuur in de haven zich kan verplaatsen?

Veranderende en verplaatsbare natuurzones in de haven moeten de onderlinge verbondenheid van het ecologische systeem garanderen, zonder de economische rol van de haven te bedreigen. Het systeem kan bestaan uit natuurlijke gebieden die de transformaties in het Havengebied volgen. Gebaseerd op noodzakelijke natuurcompensaties, kunnen enkele stabiele plekken worden gezocht.

wat als... het spoornetwerk de stad structureert?

Het potentieel van de spoorinfrastructuur als bouwsteen van de stedelijke ruimte wordt nog te weinig benut op het Antwerpse grondgebied. Anders dan in het verleden, waar het spoorbeleid oorzaak was en icoon werd van de verregaande spreiding van woon- en werkomgevingen, kan vandaag de spoorinfrastructuur aangewend worden als een sterk middel om meer stedelijkheid en discrete concentraties te introduceren in een heterogeen patroon van nederzettingen.

Lineaire concentraties van tramlijnen en hogere dichtheden rond de stations, niet enkel van bebouwde ruimten, maar ook van activiteiten, kunnen het grondgebied van Antwerpen en de Vlaamse Ruit hertekenen.

wat als... Antwerpen niet meer verlaten wordt?

Zelfs wanneer het verlaten van plaatsen en activiteiten in de toekomst stopt, zal Antwerpen een Poreuze stad blijven. Dit betekent een stedelijke ruimte waar de onbenutte terreinen een belangrijke rol vervullen.

Onbenut is niet noodzakelijk open, het kunnen ook gebieden zijn zonder rol of gebruik. De stad moet al haar verbeeldingskracht aanwenden om van deze nieuwe porositeit te profiteren.

wat als... Antwerpen terugkeert naar de stad?

De huidige, relatief zwakke, economische dynamiek biedt veel mogelijkheden, zowel voor de fysieke als voor de sociale ruimte. Het hergebruik van belangrijke delen van de stad kan de levensstijl beïnvloeden, nieuwe vormen van verweving en ruimtelijke configuratie introduceren.

wat als... de dorpen en de metropool samenkomen in het publieke domein?

Er zijn twee soorten voorzieningen: buurtvoorzieningen en voorzieningen die een rol spelen op het grootstedelijke, nationale en internationale niveau. Zij hoeven niet van elkaar gescheiden te worden op verschillende plaatsen, ook niet wanneer de eerste groep structuurbepalend is voor de openbare centra in districten en wijken en de locatie van de tweede groep afhankelijk is van vestigingsfactoren als toegankelijkheid, beschikbaarheid van parkeerfaciliteiten, de kwaliteit van de omgeving en de nabijheid van andere uitrustingen van hetzelfde niveau.

wat als... het ruimtelijk beleid de verweving stimuleert?

In grote delen van de stad ontbreekt een positieve sociale mix. Verweving betekent een vermenging van functies (huisvesting, activiteiten, recreatie) maar ook een mix van sociale woningen en privé-woningen, kleine en grote huizen, een verscheidenheid van stedelijke vormen, ...

De problemen met monofunctionele gebieden zijn gekend: kantoorzones zijn na vijf uur verlaten en worden sociaal onveilige gebieden, horeca en toerisme verdringen het wonen in het stadscentrum (Kernstad, Zuid)... Het marktmechanisme resulteert anderzijds in een clustering van mensen met een zelfde inkomensniveau in hetzelfde gebied. De verouderingstendens en de kleinere huishoudens betekenen waarschijnlijk een dramatische toename van het aantal éénpersoonshuishoudens en bijgevolg kleinere wooneenheden. Het verspreiden van specifieke groepen van

mensen over verschillende gebieden, het bouwen van een nieuwe sociale balans, is verkieslijk boven een verdere concentratie in specifieke gebieden om sociaal en economisch problematische situaties te vermijden.

Sommige buurten vragen een oplossing voor de te hoge concentratie van sociale huisvesting, zoals Luchtbal, Kiel, Rozemaai, Linkeroever, voor te hoge concentraties van migranten zoals Borgerhout, Antwerpen Noord, Oud Berchem, omgeving stadspark, Kiel en Luchtbal, voor een te hoge concentratie van studenten in de Binnenstad, zoals in het gebied rond de universiteit en ten slotte voor de hoge concentraties van bejaarde mensen in Deurne en Linkeroever. Een nieuw evenwicht is noodzakelijk.

wat als… het woonaanbod de terugkeer naar de stad ondersteunt?

Door de toename van het aanbod aan betaalbare woningen voor de terugkeer van jonge gezinnen met kinderen van de middenklasse (dubbele inkomensgroep) naar de stad te stimuleren, zou de samenstelling van de bevolking in de stad, naar leeftijd, terug in evenwicht gebracht worden.

Sommige vragen rijzen hierbij:

Nieuwe woningen kunnen gelokaliseerd worden in stedelijke ontwikkelingsgebieden, woonuitbreidingsgebieden, in de verlaten en leegstaande gebouwen, op onbebouwde percelen in woongebied. Wat moet de kwaliteit zijn van deze woningen en hun omgeving? Wat omtrent de sociale groepen die de marktprijzen niet aankunnen? Hoe belangrijk zal het sociale huisvestingsprogramma zijn? Allemaal zaken die de ruimte zal moeten toelaten.

Met een actief beleid kan de realisatiegraad tot 70% worden verhoogd en kan ingezet worden op een woontypologie die anders is dan diegene die de markt vandaag (zonder stimulans) realiseert. In het bijzonder kan het aandeel grotere woningen met voldoende buitenruimte vergroot worden.

wat als… Antwerpen blijft groeien als een gedifferentieerde economische metropool?

De Antwerpse economie heeft vele gezichten die alle aan bod moeten kunnen komen. De sectoren gaan van de historische clusters over groeisectoren tot innovatieve domeinen. Twee ruimtelijke modellen kunnen deze gedifferentieerde behoefte opvangen: het model van de cluster en dat van de menging. Het eerste doelt op versterking door verzameling en vermenigvuldiging op een bepaalde plek, het andere op dynamische en innovatieve kruisbestuivingen. Een duurzaam evenwicht tussen beide concepten levert een stedelijk weefsel op dat een diverse economische groei ondersteunt en verdeelt over de dorpen en de metropool.

wat als… Antwerpen zijn troeven als kantorenstad kan uitspelen?

Antwerpen moet mikken op de Benelux of regionale hoofdkantoren van grote bedrijven, hoofdkantoren van belangrijke regionale bedrijven en gedecentraliseerde overheidsdiensten.

Een aantal trends kan benut worden, zoals de toenemende decentralisatie van kantoren van de Brusselse regio, die meer en meer gericht is op internationale en Europese organisaties en administraties. Antwerpen beschikt over een aantal troeven zoals een kwalitatief woonweefsel, human capital, culturele uitstraling, strategische locaties met multimodale ontsluiting, … die inzetbaar zijn in een duurzaam en dynamisch kantorenbeleid. Het strategisch inzetten op kantorenclusters kan anderzijds de aan de gang zijnde uitholling van het woonweefsel door kantoorverweving worden tegengaan. Op die manier kan Antwerpen met uitstraling meespelen op de (inter)nationale kantorenmarkt.

wat als…Antwerpen als logistieke draaischijf nog kan groeien?

In de toekomst wil de haven van Antwerpen zich verder ontwikkelen als een wereldhaven. Daartoe wordt ingezet op de verdere uitbouw van de logistieke en distributieve diensten gekoppeld aan het verbeteren van de mobiliteit. Dit alles kadert in een duurzaam ruimtelijk economisch beleid. Op die manier kan de haven uitgroeien tot een hub-haven of haven voor intercontinentale trafiek (Europa-US, Europa-Azië) met aansluitende trafiek binnen het continent. Dit groeiscenario zal belangrijke impulsen geven aan de tewerkstelling in de Antwerpse regio.

wat als… alle gekende projecten worden gerealiseerd?

Een blik op de 114 tot nu toe verzamelde projecten (atlas van projecten) leert ons het volgende:

a. De stad ondergaat een brede en grondige verandering. De infrastructuurwerken zullen zwaar doorwegen in de nabije toekomst.

b. De stad begint aan een nieuwe cyclus van modernisering, waarin de geografie van de stad voornamelijk zal gewijzigd worden door het transformeren van oudere industriële of Havengebieden. Specifiek tonen de projecten de uitbreiding van het stadscentrum naar het noorden en het zuiden, waarbij de structurerende kracht van enkele ruimtelijke elementen als de Schelde en nieuwe infrastructuren als de HST, bevestigd wordt.

c. Een vernieuwde structuur van de publieke ruimte moet de realisering van de verschillende fragmenten begeleiden. De Scheldekaaien blijken opnieuw de ruggengraat te worden voor het vernieuwde en uitgebreide centrum.

d. Het voorgestelde aantal nieuwe woningen kan gerealiseerd worden.

De atlas is een verzameling van hypothesen voor de toekomstige stad. In deze zin is het een realistisch beginpunt voor de toekomstvisie, zijn het de kansen voor de toekomst.

3.2 Bedreigingen

wat als… de ruimtelijke spreiding zich zal verder zetten?

Het algemeen ruimtelijk beleid bestaat in het verhogen van de dichtheid in de stedelijke gebieden, de ruimtelijke spreiding in het NWHG en elders in Europa in te dijken, en het bevorderen van het stedelijk karakter van de meer ‘compacte’ stedelijke gebieden.

Dit roept een aantal vragen op:

Hoe groot is het aantal jonge gezinnen dat terug wil keren naar de stad? Hoeveel van hen zijn op zoek naar een alleenstaande eengezinswoning met tuin in de verspreide stad? Wat kunnen de gevolgen zijn van de ruimtelijke spreiding voor de sociale structuur in de ‘compacte’ stedelijke gebieden?

wat als… de mobiliteitsinfrastructuren dominant zullen blijken?

Een van de hoofddoelstellingen van het RSA bestaat in het valoriseren van Antwerpen in haar internationale en nationale context.

Dit roept vragen op: de investeringen in hoogwaardige mobiliteitsinfrastructuren (HST en snelwegen) kunnen het tunneleffect versterken. Kan het tunneleffect de positie van sommige competitieve stedelijke gebieden (als Rotterdam enerzijds en Brussel anderzijds) in de Europese en NWHG stedelijke hiërarchie versterken, en dit ten nadele van Antwerpen?

wat als… de dorpen en de metropool hun identiteit verliezen?

De verweving en de superpositie van de restanten van de middeleeuwse stad, en deze van de Renaissance metropolis, de moderne stad van de 19de eeuw, het interbellum, de meer recente naoorlogse periode en de hedendaagse architectuur, geven de dorpen

en de metropool hun eigen identiteit. De historische gelaagdheid is vandaag een belangrijke uitstraling van deze stad.

Dit roept vragen op:

De stad bouwt zichzelf constant op. De gebouwen passen zich aan aan het hedendaags gebruik. Wat als het cultuurhistorisch erfgoed gesloopt en vervangen wordt? Wanneer is hedendaagse architectuur toegelaten als evenwaardig onderdeel van de historische gelaagdheid, zonder te vervallen in een mogelijke banaliteit van utilitaire vervangingsbouw?

Het onzichtbaar cultuurhistorisch substraat is zeer kwetsbaar. Of het nu om ondergronds archeologisch patrimonium gaat of om bovengronds patrimonium dat achter de gevels van de gebouwen verborgen blijft, in beide gevallen is het erfgoed niet onmiddellijk leesbaar en dreigt het bij nieuwe ontwikkelingen over het hoofd gezien te worden.

3.3 Synthese

Antwerpen is een mooie maar complexe stad. Ze zoekt haar weg binnen de Vlaamse en internationale context, maar wil tegelijkertijd een thuis zijn voor haar inwoners. De stad kent een rijk verleden en bestaat uit vele cultuurhistorische lagen met elk hun eigen kenmerken. Er zijn vele elementen die van Antwerpen de stad maken die ze nu is. Deze elementen staan alle in interactie met elkaar: water, natuur en bebouwing kunnen bijvoorbeeld niet los van elkaar gezien worden. De stad is inherent complex en dekt automatisch verschillende ladingen. Het zou fout zijn deze eigenheid te miskennen door haar uiteen te rafelen in losse analyses. Tegelijkertijd is het absoluut noodzakelijk om de stad te begrijpen, vooraleer een visie kan gevormd worden. De beelden - Waterstad, Ecostad, Havenstad, Spoorstad, Poreuze stad, Dorpen en Metropool, en Megastad - tonen de stad in haar verschillende verschijningsvormen, zonder afbreuk te doen aan de onderlinge verbanden. Het is een poging de stad te bestuderen als één groot systeem waarbinnen verschillende elementen en schaalniveaus met elkaar verweven zijn.

De Waterstad kan beschouwd worden als ‘het beeld der beelden’, aangezien ze de bestaansreden is van de stad. Niet toevallig is Antwerpen ontstaan aan de grootste rivier in Vlaanderen, die transportmogelijkheden biedt naar Nederland en de rest van de wereld. Niet toevallig is Antwerpen een Havenstad geworden, en niet toevallig is de bebouwing eerst op de rechteroever, en vervolgens op Linkeroever ontstaan. De kracht van het water is onmiskenbaar aanwezig, en hoewel het water in de loop van de geschiedenis is bedwongen in kanalen, ruien en potpolders, toch bepalen beekvalleien en open waters nog steeds waar en hoe gebouwd kan worden, en sturen zij de natuurontwikkeling.

Ecostad en Waterstad zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het water, de bodem en menselijke ingrepen zijn verantwoordelijk voor de Ecostad zoals wij die nu kunnen lezen. Ecologie verwijst naar de relaties die bestaan tussen diverse soorten, inclusief de mens, en hun habitat. Ecologie omvat dus veel meer dan enkel die uiterst waardevolle en juridisch beschermde gebieden. Hetzelfde geldt voor de Ecostad: ze mag niet herleid worden tot een set van juridische regelgeving. Wel is de Ecostad het geheel van open ruimten in de stad, onder welke vorm dan ook, gaande van natuurreservaten, parken en bossen tot volkstuinen en geïsoleerde snippers. Binnen een stad geldt zeer expliciet de relatie mens-habitat: de mens bepaalt welke gebieden beschermd worden, welke gebieden gecultiveerd worden, welke een recreatieve en welke een esthetische functie krijgen. Het beeld van de Ecostad is dan ook geen ‘plaatje’ waarnaar de stedeling kan kijken, het is een beeld dat gevormd is volgens de regels van de ecologie in haar ruimste betekenis.

De relatie Waterstad - Havenstad is minstens even groot als de relatie Waterstad - Ecostad. De geschiedenis van Antwerpen wordt gekenmerkt door een permanent zoeken naar evenwicht tussen stad en water, tussen stad en haven. De haven breidt nog steeds haar positie - en daaraan gekoppeld - haar territorium uit. Wat eens begon bij de Kaaien is flink uitgebreid, via het Eilandje in de 16de eeuw tot het Deurganckdok dat recentelijk is geopend. Stelselmatig is getracht een grens tussen beide gebieden te trekken, ook al zijn ze in feite onlosmakelijk met elkaar verbonden. De moeilijkheden die steeds weer opdoken bij het trekken van deze grens, wijzen op de sterke link tussen beiden en toont aan dat het weinig zinvol is om in getouwtrek te verzeilen. Essentieel is de relatie tussen beiden, en niet de scheiding die hen los van elkaar wil beschouwen. Antwerpen is een stad aan het water, een stad met een haven.

Water is lange tijd het belangrijkste structuurbepalende element van de stad geweest, met de Schelde op kop. De kracht van het water mag zeker niet onderschat worden, toch is een overschatting minstens even onterecht. Harde verkeersinfrastructuren zijn ruim zo belangrijk in het vormgeven van de stad. Verkeersinfrastructuren generen niet alleen verkeer en verplaatsingen, maar ook ruimtelijke ontwikkelingen zoals kantoren, commerciële functies, toerisme en stadsontwikkeling in het algemeen. Onaangename neveneffecten: barrièrewerking, geluids- en geurhinder en de uitbreiding van een (snel)wegennet dat niet steeds verenigbaar is met de ideale stadsontwikkeling. Onterecht zou men de Spoorstad kunnen herleiden tot het geheel van trein- en tramsporen. De Spoorstad omvat veel meer: het beeld verwijst naar openbaar vervoer in het algemeen, in de relatie openbaar vervoer en zacht verkeer (fietsers en voetgangers) en ten slotte naar het moeilijke evenwicht tussen openbaar vervoer en individueel transport. Uit het verleden is gebleken dat zowel openbaar vervoer als particulier autoverkeer complementair zijn aan elkaar. Er bestaat een subtiel evenwicht tussen beide. Hoe uitgebreider de openbaar vervoersmogelijkheden en hoe hoger het comfort, hoe minder de auto zal gebruikt worden, en omgekeerd. Het is dan ook onmogelijk, en zelfs fout, om de Spoorstad eng te bestuderen: het beeld verwijst juist naar dat subtiele evenwicht en behoedt ons voor toekennen van teveel gewicht aan (auto)verkeer.

Het meest moeilijke beeld is dat van de Poreuze stad. Tegelijkertijd toont dit beeld - meer nog dan alle andere - de complexiteit van Antwerpen en de zware, zoniet onmogelijke, taak om de stad uiteen te rafelen in losse elementen. De Poreuze stad verwijst naar zowel de bebouwde als de onbebouwde ruimte, naar de verschillende sociale groepen binnen de stad, naar de vele morfologieën waaruit de stad is opgebouwd. Het tracht zowel het dens bebouwde Borgerhout als het groene Linkeroever in één beeld te vatten, juist omwille van de eenheid in verscheidenheid. Het doet een poging de verschillende fragmenten van de stad zo te benaderen, dat de lezer er de grote stad Antwerpen uithaalt. Het is het beeld dat het meest tot de verbeelding spreekt en de meeste onderlinge interactie toelaat.

Een voorlaatste beeld is dat van de Dorpen en Metropool. Het wijst op de dualiteit die Antwerpen, en alle andere grote steden binnen en buiten Vlaanderen, kenmerkt. Steden willen enerzijds grootstedelijk, vaak zelfs internationaal, aanzien genieten, en daartoe zijn grote publiekstrekkende functies en infrastructuren noodzakelijk. Anderzijds moet een stad ook bevolkt worden, bewoond worden, beleefd worden. Het is dus steeds zoeken naar een evenwicht waarbij zowel de inwoners als de grootstedelijke ambities van de stad elkaar vinden. Net dié tegenstelling maakt een stad wat ze is. Het beeld van de Dorpen en Metropool kan dus eigenlijk beschouwd worden als de essentie van Antwerpen, als een zekere definitie. Het is intussen wel duidelijk dat ook deze ontwikkeling niet los kan gezien worden van alle andere beelden. Het kan als het ware beschouwd worden als het resultaat van alle voorgaande voorstellingswijzen van de stad. Zoals we de Poreuze stad voornamelijk - maar niet hoofdzakelijk - vanuit morfologische invalshoek bekijken, zo verwijst het beeld van de Dorpen en Metropool eerder naar een functionele invulling. Het verwijst naar wonen, werken en recreëren, op lokaal en metropolitaan niveau. Het beeld toont aan welke de behoeften zijn van de stad en welke haar wensen en ambities zijn. Het verbeeldt de kwaliteiten en de noden van Antwerpen. Het toont de kwetsbaarheid van de stad, bijvoorbeeld de stadsvlucht die tot voor kort een onmiskenbaar kenmerk was, maar omvat tegelijkertijd haar rijkdom, haar culturele diversiteit. Het wijst op die grote en kleine industriegebieden, de kantoorontwikkelingen en de internationaal gekende clusters - mode, design, diamant - die Antwerpen rijk is, maar ook op de kleinschalige verweving die kan beschouwd worden als de voedingsbodem van haar economie. Het beeld laat een verspreid aanbod aan voorzieningen zien, maar legt tegelijkertijd een aantal ‘blinde vlekken’ bloot. Meer nog dan alle andere beelden poneert

de Dorpen en Metropool een kwantitatieve benadering van onze stad, een taakstelling voor onze stad.

Met het beeld van de Dorpen en Metropool is het beeld van de Megastad onlosmakelijk verbonden. Het markeert de centrale ligging van Antwerpen in het NWHG (Noord Westelijk Hoofdstedelijk Gebied), in de Vlaamse Ruit. En de Megastad verwijst tevens naar haar status als 'grootste stad van Vlaanderen'. De Megastad verbeeldt de dualiteit tussen spreiding en bundeling, en omvat de ambitie om Antwerpen Centraal op de kaart te houden.

Deze synthese is een poging om de stad in twee bladzijden te vatten. Terecht voelt de stad zich tekort gedaan wanneer mensen ze links laat liggen, wanneer beslissingen worden genomen die haar samenhang verbrokkelen. Door het werken met beelden - noem het 'het collectief geheugen' van haar inwoners en bezoekers - en door het zich laten leiden door de vele cultuurhistorische lagen die Antwerpen heeft, gaat de rijkdom van de stad toch niet verloren. Het ontrafelt de stad op een manier die haar bindmiddelen behoudt. De gewenste ruimtelijke structuur, die in het volgend deel wordt opgebouwd, is een poging de stad in ere te herstellen en in ere te houden.

AFBEELDINGEN

Kaart 1 | Suggestie van gebieden op te nemen in het afbakeningsplan als gewestelijk RUP **16**
Kaart 2 | Gewenste ruimtelijke structuur voor het grootstedelijk gebied Antwerpen **17**
Kaart 3 | Gewestplan **21**
Kaart 4 | Overzicht BPA bestemmingen (actueel tot 2005) **22**
Kaart 5 | Overzicht BPA's chronologisch (actueel tot 2005)**23**
Kaart 6 | Inventaris onbebouwde percelen 2004 **25**
Kaart 7 | Aanzet tot een atlas van projecten **26**
Kaart 8 | Pedologie en topografie **38**
Kaart 9a | Evolutie van het water 1880, 1940 **40**
Kaart 9b | Evolutie van het water 1960, 1970 **41**
Kaart 10 | Het watersysteem **42**
Kaart 11 | Natuurontwikkeling in het combinatievoorstel SPRSO in Berendrecht - Zandvliet **44**
Kaart 12 | Overzicht MOG - ROG - gebieden **46**
Kaart 13 | District Beneden-Schelde: Duurzame maatregelen voor een geïntegreerd waterlopenbeheer. **47**
Kaart 14 | Stroomgebied Schoon Schijn: Duurzame maatregelen voor een geïntegreerd waterlopenbeheer. **48**
Kaart 15 | Stroomgebied Donkse, Oudelandse en Laarse beek: Duurzame maatregelen voor een geïntegreerd waterlopenbeheer. **48**
Kaart 16 | Inrichtingsplan logistiek platform ten zuiden van A12 met demping van het Schijn: **51**
nog verder te onderzoeken binnen SPRSO **51**
Kaart 17 | Geomorfologische structuur **58**
Kaart 18 | Grote landschappelijke eenheden **61**
Kaart 19a | Parken en kasteeldomeinen: historische evolutie 1880, 1940 **62**
Kaart 19b | Parken en kasteeldomeinen: historische evolutie 1960, 1970 **63**
Kaart 20 | Historische landschapselementen **64**
Kaart 21 | Biologisch en ecologisch waardevolle gebieden **66**
Kaart 22 | Vegetatie **67**
Kaart 23 | Waardering vanuit natuur **68**
Kaart 24 | Cultuurlandschappen **70**
Kaart 25 | Landbouwtypering **71**
Kaart 26 | Stadsbossen **72**
Kaart 27 | Stadsrandbossen **73**
Kaart 28 | Situering deelzones Noorderlaan, uit het eindrapport strategisch plan voor de rechter Schelde oever **79**
Kaart 29 | Historische evolutie van het Lobroekdok: 1880, 1960, 1970, 2003 **80**
Kaart 30 | Evolutie van het Kempisch kanaal en het Lobroekdok: 19e eeuw, 20e eeuw, 21e eeuw **81**
Kaart 31 | Het Vlaams logistiek platform **86**
Kaart 32 | Ligging van de grote Europese steden in functie van reistijden HSL **87**
Kaart 33a | Historiek van de spoorlijnen in Antwerpen: 1880, 1940 **88**
Kaart 33b | Historiek van de spoorlijnen in Antwerpen: 1960, 1970 **89**
Kaart 34 | Historiek van de spoorlijnen in België: 1940, 1960, 1980, 2000 **90**
Kaart 35a | Historiek tramlijnen: 1880, 1940 **94**
Kaart 35b | Historiek tramlijnen: 1960, 1970 **95**
Kaart 36a | Mobiliteitsplan stad Antwerpen: gewenste openbaar vervoersstructuur **97**
Kaart 36b | Mobiliteitsplan stad Antwerpen: gewenst functioneel en recreatief fietsroutenetwerk **98**
Kaart 37 | Totaalbeeld Pegasusplan **101**
Kaart 38 | Selectie polen en assen - afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen **102**
Kaart 39 | Masterplan Antwerpen **103**
Kaart 40 | GRUP Oosterweel **105**
Kaart 41 | Bodemgebruik van de bebouwde ruimte **109**
Kaart 42a | Evolutie van de bebouwing: 1850, 1880 **111**
Kaart 42b | Evolutie van de bebouwing: 1940, 1960 **112**
Kaart 42c | Evolutie van de bebouwing: 1970, 2000 **113**
Kaart 43 | Evolutie van de bebouwde ruimte 1970 - 2003 **114**
Kaart 44 | Overzicht van de bouwblokprojecten gecoördineerd door het Bouwblokteam (Bbp) **116**
Kaart 45 | Poreusheid van de 19e eeuwse gordel **117**
Kaart 46 | Bouwhoogtebeperking en aanvliegroute van de luchthaven van Deurne **119**
Kaart 47 | Leegstaande bedrijfsgebouwen en - percelen **120**
Kaart 48 | Leegstaande en verwaarloosde woningen en gebouwen **121**
Kaart 49 | De structuur van een spons: evolutie van de wegen 1970 - 2003 **123**
Kaart 50a | Evolutie van de wegen: 1880, 1940 **124**
Kaart 50b | Evolutie van de wegen: 1960, 1970 **125**
Kaart 51a | Evolutie van de steenwegen: 1880, 1940 **126**
Kaart 51b | Evolutie van de steenwegen: 1960, 1970 **127**
Kaart 51c | Evolutie van de steenwegen **128**
Kaart 52 | Nulmeting buurt- en wijkgroen **132**
Kaart 53 | Effect geplande ingrepen RSA op buurt- en wijkgroen **133**
Kaart 54 | Dorpen en districten **142**
Kaart 55 | Projecten voor Linkeroever **143**
Kaart 56 | Cultuurhistorische groei van de stad **147**
Kaart 57 | Contouren van de bestaande en in opmaak zijnde beeldkwaliteitplannen **148**
Kaart 58 | CHE-gebieden (cultuur-historisch-esthetisch waardevolle gebieden) volgens het gewestplan **150**
Kaart 59 | Bestaande monumenten **151**
Kaart 60 | Landschappen, stads- en dorpsgezichten **152**
Kaart 61 | Archeologische advieskaart (planologisch) **153**

Kaart 62 | Spreiding potentieel zonevreemde woningen **169**
Kaart 63 | Grootschalige detailhandel **180**
Kaart 64 | Juridisch zonevreemde bedrijven **181**
Kaart 65 | Winkelcentra en - straten en stedelijke buurtcentra **183**
Kaart 66 | Bestaande thematische clusters **185**
Kaart 67 | Overzicht zoeklocaties nieuw lokaal bedrijventerrein (in het stedelijk gebied) **193**
Kaart 68 | ENA (Economisch netwerk Albertkanaal) **194**
Kaart 69 | Overzicht zoeklocaties nieuw lokaal bedrijventerrein (in het buitengebied): **196**
aansnijden en exacte ligging voorwerp van verder onderzoek **196**
Kaart 70 | Clustering van onderwijs, sport en speelpleinen **205**
Kaart 71 | Zonevreemde sport en recreatie **206**
Kaart 72 | Basisonderwijs + bussen + tramlijnen (toegankelijkheid) **208**
Kaart 73 | Basisonderwijs + speelpleinen + groenruimten **208**
Kaart 74 | Secundair onderwijs + regionale tramlijnen + stadsbussen (toegankelijkheid) **209**
Kaart 75 | Secundair onderwijs + outdoor sportfaciliteiten + toegankelijkheid **209**
Kaart 76 | Het institutioneel cultureel systeem **212**
Kaart 77 | Niet-institutioneel systeem 1 **214**
Kaart 78 | Niet-institutioneel systeem 2 **215**
Kaart 79 | Campings en jeugdhotels **216**
Kaart 80 | Jeugdinfrastructuur en onderliggende gewestplanbestemming **218**

Figuur 1 | Tramnet Antwerpen **91**
Figuur 2 | Statistische gegevens: % appartementen, % open of halfopen bebouwing, **157**
gemiddelde netto-oppervlakte van dewoningen in m², aantal inwoners per km² **157**
Figuur 3 | Evolutie aantal inwoners in Antwerpen 1990 - 2004 **158**
Figuur 4 | Gemiddeld migratiesaldo naar leeftijd **158**
Figuur 5 | Gemiddeld migratiesaldo naar nationaliteit **158**
Figuur 6 | Algemene socio-economische enquête NIS **162**
Figuur 7 | Uittreksels stadsmonitor (thuis in de stad) en stadsmonografie **163**
Figuur 8 | Typologie van de woningen **165**
Figuur 9 | Statistische gegevens sociale huisvesting **166**
Figuur 10 | Dichtheden, oppervlakte en aantal inwoners per stadsdeel **168**
Figuur 11 | Relatieve prijsstijging verkoopprijs woningen en appartementen **168**
Figuur 12 | Theoretisch aanbod **171**
Figuur 13 | Realistisch aanbod **173**
Figuur 14 | Evolutie aantal woningen in absolute cijfers (2000 - 2004) **173**
Figuur 15 | Hoeksteen van het Noord-West-Metropolitaan gebied **224**
Figuur 16 | Kansen voor water **229**
Figuur 17 | Schema van het Belgische spoornetwerk **230**



