

LABO XX

Kiezen voor de
twintigste-eeuwse gordel

4	Voorwoord	<i>Schepen Rob Van de Velde</i>
6	Wat is Labo XX?	<i>Isabelle Verhaert</i>
14	Bevolkingsevolutie in Antwerpen	<i>Virge Smets</i>
26	Ruimtelijke analyse van de stadsregio	<i>Michiel Dehaene en Toon Vanobbergen</i>
44	De voorstad groeit	<i>Tom Naegels</i>
56	Resultaten van de vier ontwerpteams	
58	Verstedelijking, open ruimte en mobiliteit als drie-eenheid voor de stadsvernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel.	<i>Buur – bureau voor urbanisme</i>
74	Micro-centraliteit, als strategie voor verdichting en vernieuwing.	<i>Maat ontwerpers, Posad Spatial Strategies, Shinsekai analysis, 3E</i>
90	Verdichten en vervlechten. Pleidooi voor de tussenschaal.	<i>Palmbout Urban Landscapes, De Nijl Architecten, Blauwdruk Stedenbouw, Feddes Olthof Landschapsarchitecten</i>
106	Dynamieken en mechanismen voor kwaliteitsvolle vernieuwing en verdichting.	<i>51N4E i.s.m. Connect & Transform</i>
128	Naar de vernieuwing van de stadsvernieuwing. Een eerste analyse van Labo XX.	<i>Michiel Dehaene en Kristiaan Borret</i>
140	Verdichting als maatschappelijk project	<i>Stijn Oosterlynck</i>
146	Supermarkt en superdiversiteit: het publiek domein van de voorstad	<i>Arnold Reijndorp</i>

Voorwoord

Schepen Rob Van de Velde

Deze publicatie verschijnt naar aanleiding van de oplevering van het werk van vier studiebureaus die het afgelopen jaar hun licht wierpen op de toekomst van de 20ste-eeuwse gordel van Antwerpen. Dit is het gebied buiten de Ring en Singel (de kernstad), dat naast mooie historische districtscentra en forten ook veel naoorlogse woonwijken, grote industriegebieden en uitgestrekte open ruimtes en groenstructuren bevat. Waarom bestudeert de stad Antwerpen nu dit gebied? Het is ons eigen grondgebied en het ligt er toch al langer dan vandaag? Dat is waar, maar toch is het een gebied dat veel minder gekend is dan het gebied binnen de Ring en Singel.

Wanneer men het heeft over *de stad*, denkt men vaak automatisch aan iconische plaatsen in de historische binnenstad, zoals de kathedraal, de Meir en de Groenplaats. Maar ook aan ooit bijna vergeten plekken die dankzij recente stadsvernieuwingsprojecten opnieuw onder de aandacht zijn gekomen, zoals het Eilandje, het MAS, Park Spoor Noord en de Scheldekaaien. Met deze en andere projecten is de aantrekkelijkheid van de binnenstad de laatste jaren enorm toegenomen. Na jaren van stadsvlucht werden onze binnenstad en kernstad herontdekt door oude en nieuwe bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. Renovatieprojecten, originele handelszaken, creatieve ondernemingen en nieuwe woonontwikkelingen schoten als paddenstoelen uit de grond. De bevolkingsexplosie die zich de laatste jaren heeft voltrokken, manifesteerde zich dan ook grotendeels binnen de Ring en Singel.

Maar deze positieve evolutie heeft ook een aantal vervelende gevolgen. De mobiliteits- en parkeerdruk liggen hoog in de kernstad. Vastgoed wordt duur voor jonge gezinnen en ondernemers. Steeds vaker kijkt men dan ook over de Ring en Singel om betaalbare woningen te vinden. Dat is op zich geen probleem natuurlijk. Dat is eigenlijk zelfs goed nieuws. Het vormt de ideale aanleiding om de blik te verleggen van de kernstad, die dankzij gezamenlijke investeringen en inspanningen van de stad, hogere overheden, bewoners en ondernemers enorm aan uitstraling heeft gewonnen, om te kijken hoe we in de 20ste-eeuwse gordel hetzelfde kunnen bereiken. Maar dan anders.

De stad wil dat men de Ring en de Singel oversteekt vanuit een positieve herontdekking van de 20ste-eeuwse gordel, en niet vanuit een nieuw soort stadsvlucht. De stad wil ook niet dat men de 20ste-eeuwse gordel overslaat. Als potentiële stadsbewoners in grote mate in de randgemeenten belanden,

zal de mobiliteits- en parkeerdruk op de stad niet meteen afnemen, gezien werken en ondernemen vaak in de vele voorzieningen, winkels, horeca, bedrijven en kantoren van de stad blijven gebeuren. En gelukkig maar.

Ook vandaar deze studie: hoe kan wonen en ondernemen in de 20ste-eeuwse gordel even aantrekkelijk worden als in de kernstad, zonder de specifieke troeven van de 20ste-eeuwse gordel te verliezen? Wat is het potentieel van deze ruimte en waarin onderscheidt ze zich van de kernstad én van de randgemeenten?

De bureaus kregen alvast waardevolle input uit de Week van de Dialoog, die in het voorjaar van 2014 georganiseerd werd rond het thema *De stad van morgen*. De stad nodigde bewoners en groeperingen uit het middenveld uit om samen te debatteren over de troeven van de 20ste-eeuwse gordel en van de verschillende buurten in dit stadsdeel. De Antwerpenaar bevestigde hierbij dat hij in de 20ste-eeuwse gordel geen kopie wil van de kernstad. Groen, open ruimte en voorzieningen functioneren hier op andere manieren en schalen, en dat wordt door velen geapprecieerd. Ook bewoners van de kernstad gebruiken hier het Nachtegalenpark, het Rivierenhof, de scholen en de ziekenhuizen. Net zoals Antwerpenaren ook groen en andere voorzieningen in de randgemeenten gebruiken. Mogelijke gevolgen of opportuniteiten die zich aandienen naar aanleiding van huidige en toekomstige bevolkingsevoluties, worden daarom ook in stadsregionaal verband bekeken en besproken met de randgemeenten.

Maar dit studiewerk gaat ook zeker de ruimere vakwereld aan. Het zijn immers architecten, stedenbouwkundigen, ontwikkelaars en vastgoedspe- lers die in grote mate concreet vorm gaan geven aan de vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel. Het is een zeer actueel thema, ook voor andere steden met gelijkaardige gebieden, maar waar specifiek voor Antwerpen en Vlaanderen nog maar weinig concrete vakliteratuur en kennis over bestaat.

De stad kadert al dit studiewerk en haar inspanningen voor de 20ste-eeuwse gordel in een groter project onder de noemer Labo XX (spreek uit: *Labo twintig*). Labo XX vormt op zijn beurt input voor de evaluatie van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, dat het kader vormt voor de ontwikkeling van heel de stad Antwerpen op middellange termijn. Maar Labo XX is vooral het visitekaartje van een 20ste-eeuwse gordel in bewe- ging. Het is een uitnodiging aan alle huidige en toekomstige bewoners, ondernemers, architecten, vastgoedspecialisten, ontwikkelaars en finan- ciers om te komen investeren, wonen, werken, recreëren en ondernemen in de 20ste-eeuwse gordel van de stad Antwerpen.

Deze publicatie is een eerste neerslag van de grote ontdekkingstocht waaraan de stad samen met al deze partners begonnen is.

Ik wens u dan ook alvast veel leesplezier.

Wat is LABO XX?

Isabelle Verhaert

LaboXX is het project waarmee de stad Antwerpen haar 20ste-eeuwse gordel wil leren kennen en vernieuwen. De 20ste-eeuwse gordel van de stad omvat het stedelijk grondgebied buiten de Ring en Singel. Stadsvernieuwing heeft zich in de stad Antwerpen jarenlang voornamelijk afgespeeld in het gebied *binnen* de Ring en Singel (de kernstad). De voorbijgolf van stadsvernieuwingsprojecten was dan ook een reactie op een lange periode van stadsvlucht die in de tweede helft van de 20ste eeuw op gang was gekomen. Bewoners en bedrijven trokken weg uit de kernstad naar de naburige gemeenten (vaak de huidige districten), op zoek naar ruimte en groen. Delen van de binnenstad en 19de-eeuwse gordel vielen ten prooi aan verloedering. Woningen, handelspanden, haven- en industriegebieden werden verlaten en raakten in verval.

Zowel de bewoners als de verschillende betrokken overheden reageerden in de loop van de jaren met eigen initiatieven. Bewoners richtten eind jaren 1980 de beweging Stad aan de Stroom op en organiseerden samen met de stad een ontwerpwedstrijd voor verlaten havengebieden zoals het Eilandje en Nieuw Zuid. De Europese, federale en Vlaamse overheden maakten vanaf midden jaren 1990 fondsen vrij voor stadsontwikkeling. De Vlaamse overheid stelde het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op en legde aan alle provincies en gemeentes de verplichting op om een eigen structuurplan te maken.

Het Antwerpse structuurplan kreeg de naam strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA, 2006). Het s-RSA bakende strategische ruimtes af waarbinnen concentraties van investeringen een hefboomeffect zouden hebben voor de vernieuwing van de omgeving. De afgelopen jaren lag de prioriteit hierbij sterk op het herstel van de verlaten havengebieden en de verloederde gebieden in de binnenstad. Vandaag is het structuurplan aan een evaluatie toe. De verruiming van de blik naar de 20ste-eeuwse gordel is hier een belangrijk onderdeel van.



Antwerpen wil onderzoeken hoe een nieuw soort stadsvernieuwing in de 20ste-eeuwse gordel stedelijke, duurzame, kwaliteitsvolle, maar ook groene omgevingen kan creëren. Samenwerking met de randgemeenten en met Vlaanderen zal de komende jaren in elk geval van groot belang zijn.



Kiezen voor de 20ste-eeuwse gordel

Na jarenlange succesvolle stadsvernieuwing binnen de Ring en de Singel (bv. Eilandje, Park Spoor Noord, Militair Hospitaal ...), lijkt de stadsvlucht gekeerd en is de kernstad weer een aantrekkelijke plek om te (komen) wonen. De sterke bevolkingsgroei van de afgelopen jaren is dan ook vooral merkbaar geweest in de binnenstad en 19de-eeuwse gordel. De maximale dichtheid en capaciteit zijn hier stilaan bereikt. Er worden steeds vaker vergunningen aangevraagd voor te kleine wooneenheden, de prijzen stijgen in bijna alle buurten, en voorzieningen zoals scholen en rusthuizen staan onder druk. Nieuwe ontwikkelingen vergroten de voorzieningentekorten en verhogen de parkeerdruk. Straten slibben dicht. Hiermee staat de stad vandaag op een belangrijk kantelmoment.

De vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel is een logische volgende stap. In dit gebied is er veel potentieel om verdichting en stadsvernieuwing te combineren. De stad wil de toekomstige bevolkingsgroei voornamelijk in de 20ste-eeuwse gordel opnemen en ziet dit meteen als een opportuniteit om de kwaliteiten van dit gebied te versterken. Het kan niet gaan om een loutere herhaling van de geleverde inspanningen in de kernstad. Het stadsweeftel hier is heel anders tot stand gekomen. Hier gelden andere ruimtelijke condities en schalen. De stad wil nagaan hoe dit gebied unieke vormen van stedelijkheid kan bieden die op een duurzame manier gebruik maken van de stedelijke kenmerken die reeds aanwezig zijn – zij het soms slechts in de kiem.

De 20ste-eeuwse gordel ligt binnen fietsafstand van het stadscentrum en is op de meeste plekken goed ontsloten of ontsluitbaar voor het openbaar vervoer. Ook het voorzieningenaanbod is hier groter en gevarieerder dan bijvoorbeeld in de randgemeenten. Als we deze stedelijke troeven op kwaliteitsvolle manieren kunnen optimaliseren, wordt toekomstige groei duurzaam opgevangen. De stad wil hier daarom samen met bewoners, ontwikkelaars, ondernemers, financierders ... slim plannen, bouwen, verbouwen, renoveren, financieren en ontwikkelen. Kortom, de stad wil samen met alle actoren aan stadsvernieuwing doen in de 20ste-eeuwse gordel.

De keuze die de stad met Labo XX maakt voor haar 20ste-eeuwse gordel, brengt mogelijk ook voordelen en opportuniteiten met zich mee op stads-regionale en zelfs Vlaamse schaal. Door de stadsgroei zodanig te faciliteren dat ze zich op een kwaliteitsvolle en betaalbare manier manifesteert binnen de huidige patronen van bebouwing, ontwikkeling en verstedelijking, worden andere plekken en gemeenten gevrijwaard van verdere fragmentatie. Open ruimte op verdere afstand van de stad kan behouden worden en de mobiliteitsdruk vanuit de rand op de stad zal niet toenemen.

De ambitie van Antwerpen om zo veel mogelijk bijkomende inwoners op te nemen binnen de stadsgrenzen, vermindert de nood aan samenwerking met de randgemeenten niet. De vastgoedmarkt blijft een regionaal gegeven, zodat beleidskeuzes samen met de randgemeenten gemaakt moeten worden. Samenwerking met de randgemeenten en met Vlaanderen zal de komende jaren in elk geval van groot belang zijn.

Keuze voor ontwerpend onderzoek

* zie Ruimtelijke analyse van de stadsregio, p.26–43

Labo XX brengt twee doelstellingen bijeen. Enerzijds wil de stad strategieën uitwerken om toekomstige bevolkingsgroei in Antwerpen zo goed mogelijk op te vangen. Anderzijds wil zij een ruimtelijke visie ontwikkelen voor de 20ste-eeuwse gordel. De bedoeling is niet om te komen tot een vast, integraal plan of een soort van ‘blauwdruk’ voor de 20ste-eeuwse gordel. De stad koos in deze fase dan ook expliciet voor ontwerpend onderzoek als instrument. Dit liet toe om de opdracht ruim en open te formuleren en om ook ruimte te laten voor verschillende types van resultaten. De stad wil het gebied leren kennen en interessante benaderingswijzen ontdekken van de 20ste-eeuwse gordel, om die dan verder in de diepte te onderzoeken en in praktijk te brengen.

Een stadsregionale analyse leverde in 2012 een eerste ‘nieuwe’ benaderingswijze op van de 20ste-eeuwse gordel. Het team ontwerpend onderzoek van de stad bestudeerde de historische ontwikkeling van Antwerpen en de omliggende gemeenten vanuit een landschappelijk-geologische invalshoek. Deze analyse leverde waardevolle inzichten en hypotheses op over de historische patronen van verstedelijking in de stadsregio en over de huidige vorm van de 20ste-eeuwse gordel.*

De stadsregionale analyse werd in het najaar van 2013 samen met een aanzienlijke verzameling omgevingsinformatie en data-analyse meegegeven als input voor een wedstrijd om de tweeledige opdracht van Labo XX verder uit te diepen.

De oproep werd zeer open geformuleerd. Bureaus werden aangemoedigd om een eigen invalshoek te kiezen en om teams samen te stellen waarin de bijbehorende disciplines vertegenwoordigd waren. Op basis van de visie-nota's van verschillende ontwerpteams werden vier teams geselecteerd. *Buur – bureau voor urbanisme* werkten rond mobiliteit en duurzaamheid. *Palmhout Urban Planners, De Nijl Architecten, Feddes Olthof Landschapsarchitecten en Blauwdruk stedenbouw* kozen voor een landschappelijke invalshoek. *Maat ontwerpers, Posad Spatial Strategies, Shinsekai Analysis en 3E* werkten rond voorzieningen en *51N4E en Connect&Transform* kozen voor een financiële insteek.

Uitgangspunten

De teams kregen een zeer open opdracht, maar de stad gaf hen bij de wedstrijd wel drie cruciale uitgangspunten mee, die getest en verder uitgewerkt worden in het werk van de bureaus.

1. Groei en verdichting als opportuniteiten

Verdichting is een middel en geen doel. We gebruiken de verdichtingsopgave om nieuwe kwaliteitsvolle vormen van stedelijkheid te verkrijgen in de 20ste-eeuwse gordel. Verdichting gebeurt prioritair op die plekken waar hoogwaardige stedelijke milieus kunnen ontstaan door een hoge voorzieningengraad, een goed bereikbaarheidsprofiel, kwaliteitsvolle publieke ruimte... Nieuwe bewoners worden hierbij gezien als nieuw potentieel. De nodige dichtheid en een gezonde inkomensmix zorgen ervoor dat een kritische massa aan huidige en nieuwe bewoners binnen dergelijke hoogwaardige milieus kan wonen.

2. Hoog voorzieningenniveau in kwantiteit en kwaliteit

De voorzieningengraad blijft minstens even hoog als vandaag en wordt waar mogelijk versterkt. Dit betekent dat we niet alleen inzetten op bijkomende woningen, maar tegelijkertijd op bijkomende voorzieningen en werkplekken. Door bewust in te zetten op een mix van functies, kunnen tevens specifieke profielen en plekken met een eigen identiteit gedefinieerd worden in de 20ste-eeuwse gordel. Door de integratie van voorzieningen zoals warmtenetten, openbaar vervoer en fiets- of autodelen, kan vernieuwen door verdichten tevens een doorbraak betekenen in het streven naar een duurzame stad.

3. Reconversie van het bestaande weefsel

De open ruimte wordt gezien als de belangrijkste identiteitsdrager en kwaliteit van de 20ste-eeuwse gordel. We gaan dan ook voluit voor reconversie van het reeds ontwikkelde stedelijk weefsel. In eerste instantie worden er dus geen bijkomende gebieden aangesneden en zetten we in op hergebruik van (leegstaande) gebouwen, onbebouwde percelen en *brownfields*. Bovendien zetten we maximaal in op stapelen en meervoudig ruimtegebruik om de bestaande bebouwing op weloverwogen plaatsen te verdichten.

Werkwijze

De vier teams werkten hun visienota's vanaf december 2013 verder uit. Het ontwerpend onderzoek werd in vier workshops begeleid en gestuurd door een stedelijke begeleidingsgroep om zoveel mogelijk lokale kennis in het onderzoek te brengen. De stadsbouwmeester, die mee aan de basis stond van het onderzoeksproject, nam hier een belangrijke coördinerende rol op. Daarnaast werd Labo XX ook opgevolgd door een klankbordgroep met academici vanuit verschillende disciplines. Deze formule laat kennisoverdracht toe tussen de verschillende ontwerpteams onderling, de stedelijke diensten en externe experts.



De gesprekken in de workshops waren vaak moeilijk en altijd zoekend, maar ze hebben er wel voor gezorgd dat Labo XX voorbij een kwantitatieve uitdaging werd geduwd naar een kwalitatieve opdracht.



Een belangrijk deel van de uitdaging tijdens de workshops bestond erin om de *opgave zelf* verder uit te werken. De aanleiding voor het ontwerpend onderzoek was duidelijk, maar het gebied en de opdracht maakten mee deel uit van het onderzoek. Wat zijn de kenmerken en de identiteit van de 20ste-eeuwse gordel en hoe kan men hierin interveniëren? Hoe moeten we omgaan met de urgentie en de cijfers? Wat kan een overheid initiëren, wat moet zij faciliteren?

Tegelijkertijd werd er expliciet gewaakt over een afbakening van de opdracht in termen van de gewenste *output*. Antwerpen heeft de afgelopen tien jaar veel kennis opgebouwd over gebiedsregie (Groene Singel, het Eilandje...) en heeft instrumenten en capaciteit ontwikkeld om de ontwikkeling van brownfields en nieuwe woonwijken te begeleiden. De vraag aan de teams in Labo XX was om nieuwe strategieën en ideeën uit te werken, aangepast aan de uitdagingen in de 20ste-eeuwse gordel.

De gesprekken waren vaak moeilijk en altijd zoekend, maar ze hebben er voor gezorgd dat Labo XX voorbij een kwantitatieve uitdaging werd geduwd naar een kwalitatieve opdracht. In plaats van een zoektocht naar ruimte om voldoende woningen en voorzieningen bij te bouwen voor een bepaald aantal nieuwe bewoners, leverde Labo XX naast ontwerpend onderzoek een rijk debat op en inzicht in mogelijke samenwerkingen, financiële strategieën en procesvoeringen.

Mogelijkheidsonderzoek

Het onderzoek van de teams legt een diversiteit aan ideeën en mogelijkheden bloot om de discussie over de toekomst van de 20ste-eeuwse gordel concreter en in detail te kunnen voeren. Zo werkten de vier teams cases uit voor bepaalde plekken in de 20ste-eeuwse gordel, zonder daarmee de bedoeling te hebben om de toekomst van die sites werkelijk vast te leggen. Vaak is dat zelfs niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat het om private eigendommen gaat. De cases illustreren de blik van de teams op de gestelde uitdagingen en op hun opdracht. Ze tonen wat er vanuit verschillende invalshoeken mogelijk is op verschillende plekken in de 20ste-eeuwse gordel.

Het ontwerpend onderzoek heeft aldus het statuut van een *mogelijkheidsonderzoek*. Dat wil niet zeggen dat er geen keuzes worden geïmpliceerd. Het onderzoek wijst net duidelijk uit dat selectiviteit zeer belangrijk is voor de aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling van de 20ste-eeuwse gordel. Bovendien heeft elk team specifieke ideeën van wat die selectiviteit zou moeten inhouden. Dit vormt belangrijke input die in de komende periode afgetoetst en bediscussieerd zal worden met het beleid, andere overheden, de bewoners, het middenveld en de vakwereld.

Deze volgende fase van Labo XX zal eind 2015 resulteren in een visienota en een actieplan. Aangezien Labo XX en het ontwerpend onderzoek van de vier teams bovendien ook deel uitmaken van de actualisatie van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, dat het referentiekader vormt voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad op middellange termijn, is de uitvoering van Labo XX op verschillende niveaus en binnen verschillende termijnen verzekerd.

Bevolkingsevolutie in Antwerpen

Virge Smets

Een keerpunt in de bevolkingsevolutie

Voor het ontwerp onderzoek van Labo XX zijn de bureaus uitgegaan van berekeningen over de toekomstige nood aan woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen in de stad Antwerpen. Deze berekeningen zijn op hun beurt gebaseerd op cijfers over bevolkingsevoluties- en prognoses van de stad en de Antwerpse regio.

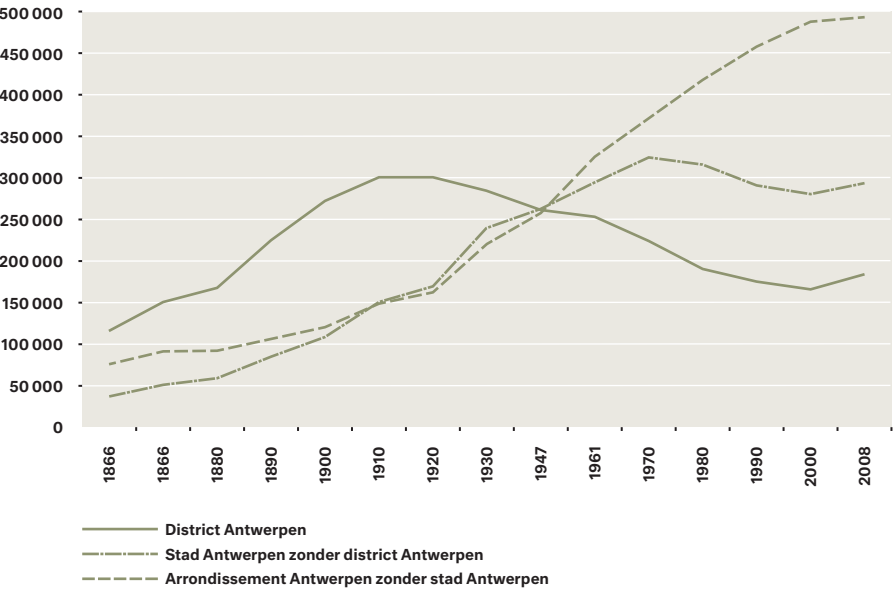
Historiek

In 2000 kende Antwerpen een kentering in de bevolkingscijfers. In het district Antwerpen (grosso modo Antwerpen binnen de Ring) begon in 1920 een jarenlange trend van bevolkingsafname, die vanaf de jaren 1970 voelbaar was in heel Antwerpen. In 2000 kwam hier verandering in, met een sterke bevolkingstoename binnen de Ring en een tragere bevolkingsgroei buiten de Ring. Het arrondissement Antwerpen zonder de stad, kende daarentegen een versnelde groei vanaf 1920, en een afvlakking van deze groei vanaf 2000.

Prognoses

Sinds 2006 maakt de studiedienst van de stad Antwerpen jaarlijks een bevolkingsprognose op in samenspraak met de universiteit Antwerpen en de studiedienst van de Vlaamse Regering. Deze prognose wordt telkens in maart opgeleverd en is gebaseerd op actuele informatie van de dienst bevolking van het jaar voordien. Ze bevat tevens de gegevens van het vreemdelingenregister en houdt rekening met specifieke trends die alleen in steden voorkomen of specifiek voor Antwerpen zijn, zoals de stijgende fertiliteit.

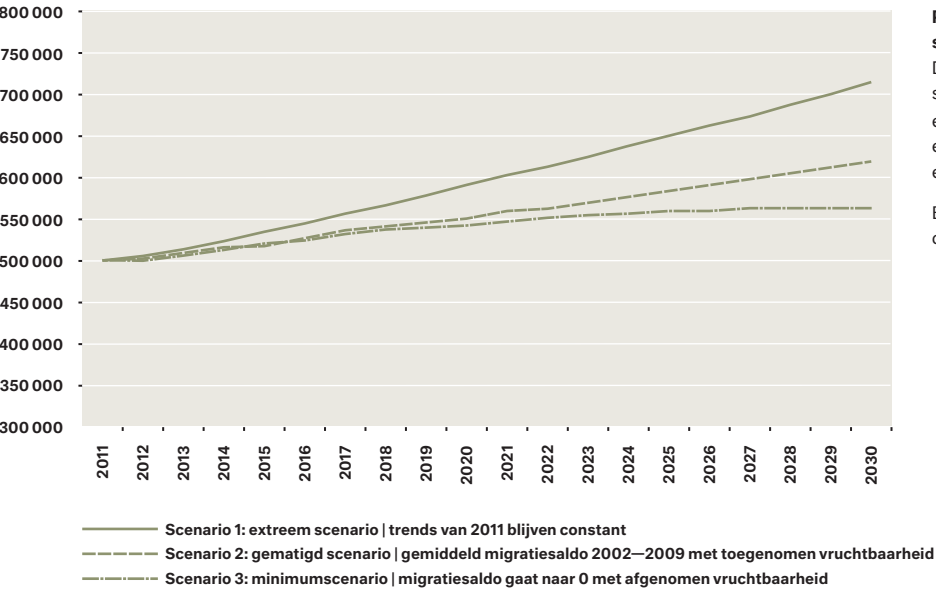
De prognose levert drie scenario's op: een extreem scenario, een gematigd scenario en een minimum scenario. De drie scenario's maken telkens een uitsplitsing naar leeftijd en herkomst. Voor wat de prognose van 2013 betreft, geven alle scenario's een bevolkingstoename aan. Labo XX ging aan de slag met het gematigd scenario, dat een bevolkingstoename van 100 000 inwoners voorspelt tegen 2030.



Evolutie aantal inwoners

In het district Antwerpen begon in 1920 een jarenlange trend van bevolkingsafname, die vanaf de jaren 1970 voelbaar was in heel Antwerpen. In 2000 kwam hier verandering in, met een sterke bevolkingstoename binnen de Ring en een tragere bevolkingsgroei buiten de Ring. Het arrondissement Antwerpen zonder de stad, kende daarentegen een versnelde groei vanaf 1920, en een afvlakking van deze groei vanaf 2000.

Bron: stad Antwerpen



Prognose aantal inwoners stad Antwerpen

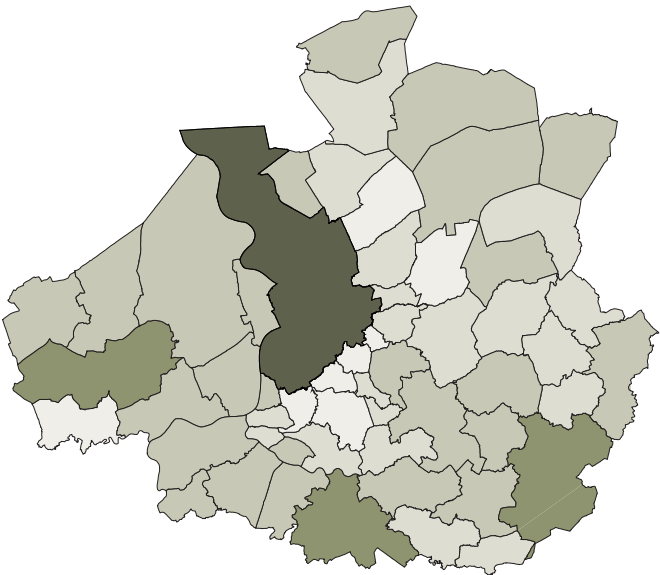
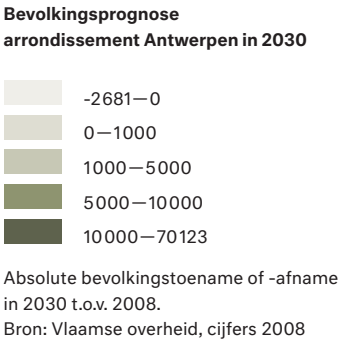
De prognose levert drie scenario's op: een extreemscenario, een gematigd scenario, een minimumscenario.

Bron: stad Antwerpen, cijfers 2013

Vergelijkingen

Als we de prognose voor de stad vergelijken met die voor de randgemeenten, zien we dat er tegenover de bevolkingstoename in de stad Antwerpen een stagnatie staat van het bevolkingsaantal in de rest van de regio. Maar er tekent zich een veel genuanceerder beeld af wanneer men de prognose per gemeente bekijkt.

Antwerpen groeit het sterkst, maar ook gemeenten zoals Stabroek en Essen gaan er in bewonersaantal op vooruit. Dit alles terwijl er in gemeenten zoals Brasschaat, Mortsel en Edegem een bevolkingsafname wordt voorspeld. Deze krimp is veel minder impactvol dan de voorspelde bevolkingstoename; het gaat over een totaal van 1600 woningen. Aangezien de woningmarkt regionaal werkt en de prognoses stoppen aan de grens, zullen deze vrijkomende woningen snel opgevuld worden door bewoners uit aangrenzende gemeenten. Men kan dus hoogstens uitgaan van een stagnatie.

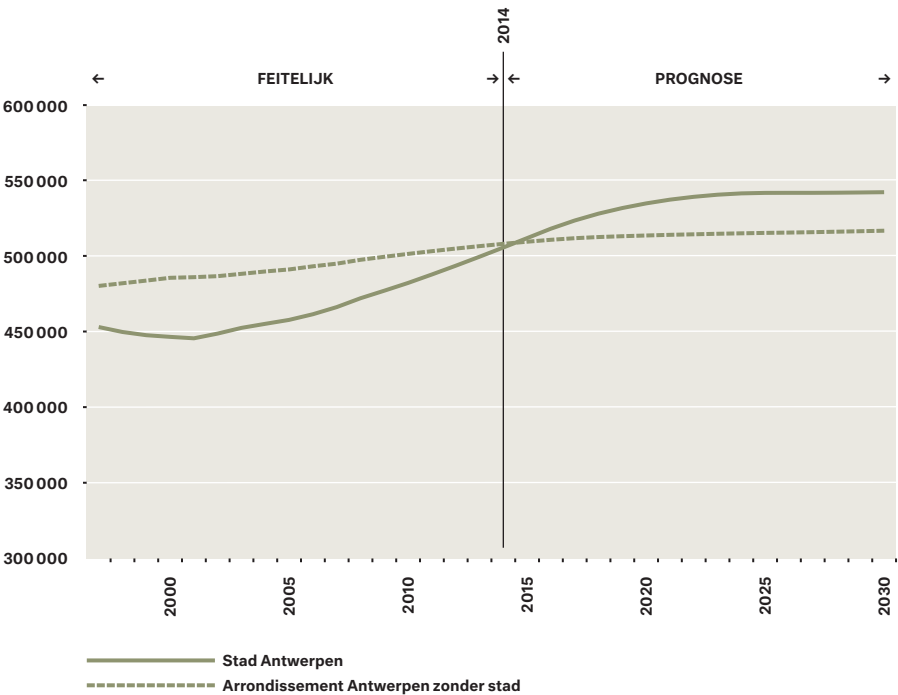


Bevolkingssamenstelling

Naast een bevolkingsgroei is er ook een verschuiving in bevolkingssamenstelling. Doordat elk jaar ongeveer 25 000 mensen de stad verlaten en er ongeveer een zelfde aantal terug bijkomt, kan de samenstelling van de bevolking zeer snel verschuiven. Hetzelfde geldt voor de interne bevolkingssamenstelling van de stad en haar wijken waar er per jaar ongeveer 50 000 verhuisbewegingen worden vastgesteld. Deze continue bevolkingsverschuiving met 50 000 interne en 50 000 externe verhuisbewegingen per jaar is kenmerkend voor Antwerpen en enkele grotere steden.

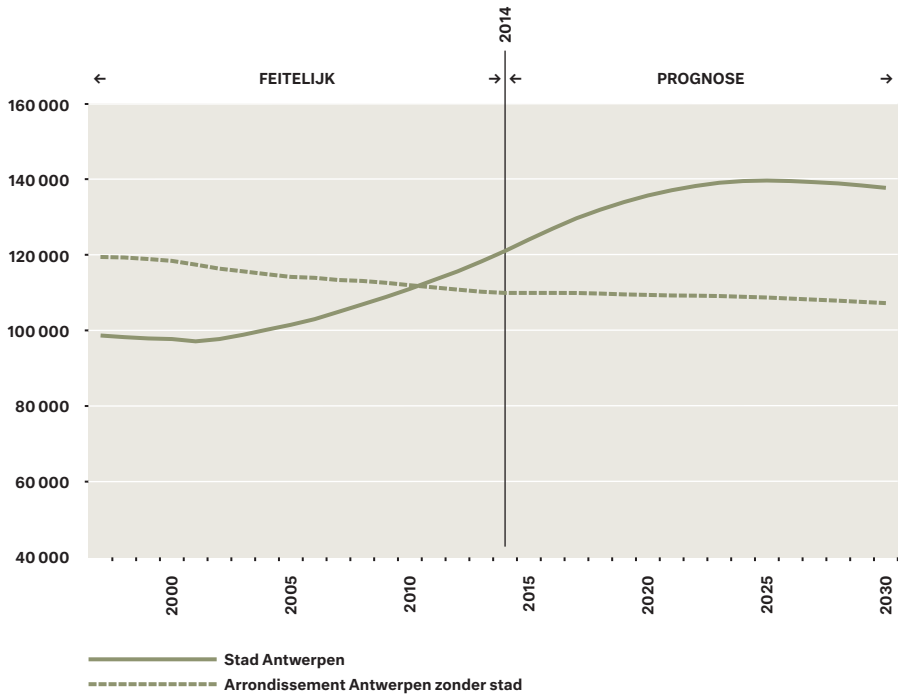
Het aantal jongeren is de afgelopen jaren in Antwerpen enorm gestegen, voornamelijk de 0 tot 9 jarigen. We zien een geleidelijke daling in de randgemeenten.

Ook de inwoners op actieve leeftijd zijn sterk gestegen in Antwerpen, terwijl een daling van start is gegaan in het arrondissement.



Prognose aantal inwoners stad en arrondissement Antwerpen (volledige bevolking)

Als we de prognose voor de stad vergelijken met die voor de randgemeenten, zien we dat er tegenover de bevolkingstoename in de stad Antwerpen een stagnatie staat van het bevolkingsaantal in de rest van de regio.
Bron: Vlaamse overheid, cijfers 2012



Prognose aantal jongeren stad en arrondissement Antwerpen (~20-jarigen)

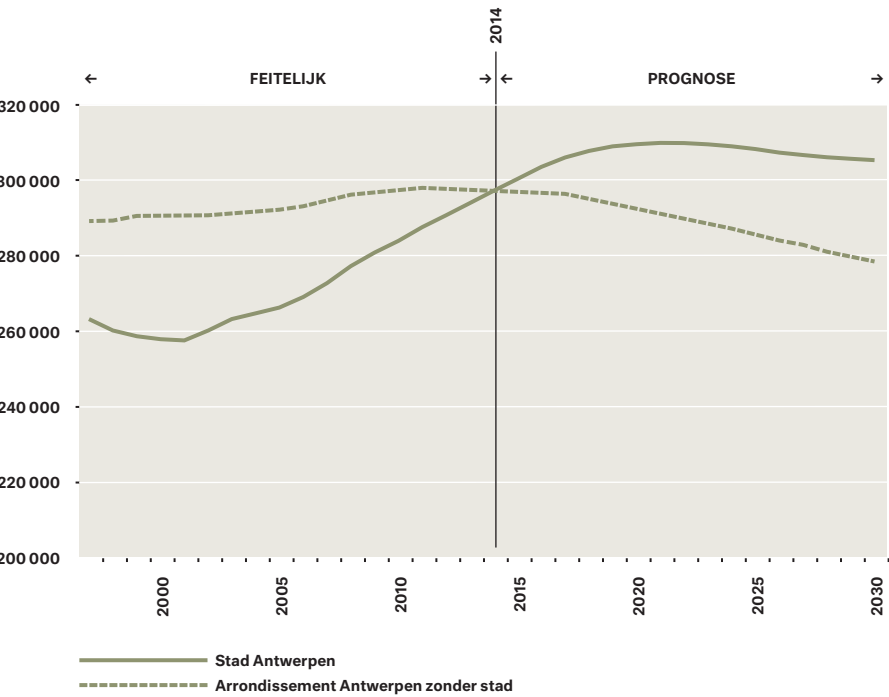
Het aantal jongeren is de afgelopen jaren in Antwerpen enorm gestegen, voornamelijk de 0 tot 9 jarigen. We zien een geleidelijke daling in de randgemeenten.
Bron: Vlaamse overheid, cijfers 2012

Dit zijn belangrijke cijfers, want het zijn deze mensen die het verenigingsleven trekken en de vacatures invullen.

Tegelijkertijd zien we dat er geen vergrijzing optreedt in de stad, in tegenstelling tot de rest van Vlaanderen. Als we de onderste grafiek op p. 19 verder opsplitsen in leeftijd is er in Antwerpen de afgelopen jaren wel een tijdelijke stijging van 80+’ers (verzilvering), maar een daling van 65+’ers (<vergrijzing). Dit is te verklaren door het feit dat de stadsvlucht vanaf de jaren 70 een selectieve stadsvlucht was, voornamelijk de babyboomgeneratie verliet toen de stad.

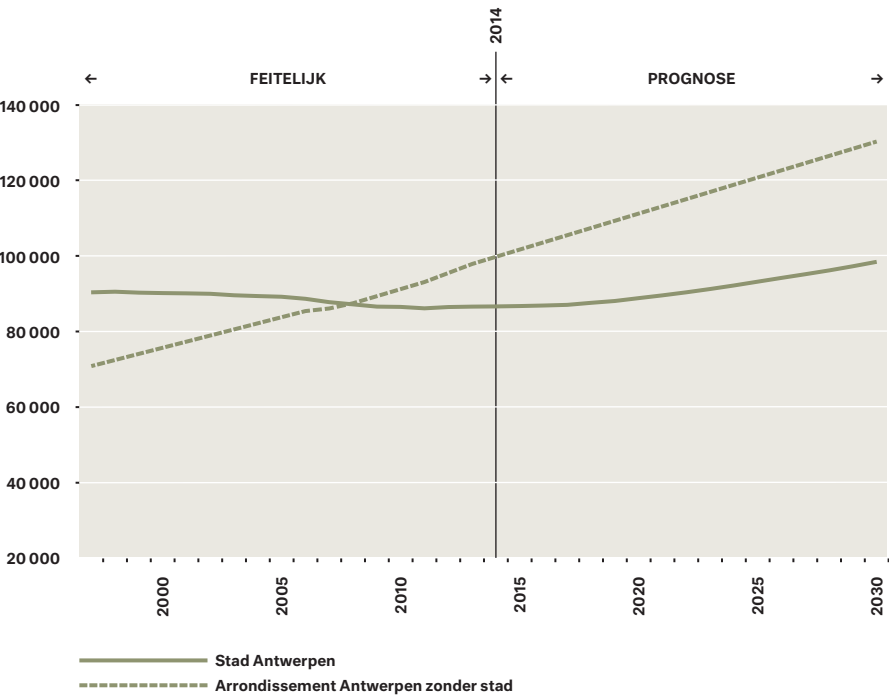
Antwerpen wordt steeds diverser en schrijft zich niet in bevolkingsaantal, maar in samenstelling in een reeks van wereldsteden als Parijs, Londen of New York. Door haar wereldhaven woont er ook een enorme variatie in nationaliteiten in de stad, ongeveer 170 verschillende nationaliteiten. Dat maakt ons diverser dan Parijs of Brussel.





Prognose actieve bevolking stad en arrondissement Antwerpen (20-tot-64-jarigen)
Ook de inwoners op actieve leeftijd zijn sterk gestegen in Antwerpen, terwijl een daling van start is gegaan in het arrondissement.

Bron: Vlaamse overheid, cijfers 2012



Prognose aantal senioren stad en arrondissement Antwerpen (65-plussers)
Tegelijkertijd zien we dat er geen vergrijzing optreedt in de stad, in tegenstelling tot het arrondissement en de rest van Vlaanderen.

Bron: Vlaamse overheid, cijfers 2012

Berekeningen

Voor het middelste groeiscenario berekenden we welke impact de prognose heeft op de nood aan woningen, voorzieningen en werkplekken in de stad.

Woningen

Om de nood aan woningen te berekenen, kijken we naar het toenemend aantal Antwerpse huishoudens met tussen 2,11 en 2,24 gezinsleden. Hier trekken we de woningen af die vandaag al gepland of gebouwd zijn en de komende jaren op de markt komen, bijvoorbeeld woningen binnen projecten zoals Nieuw Zuid.

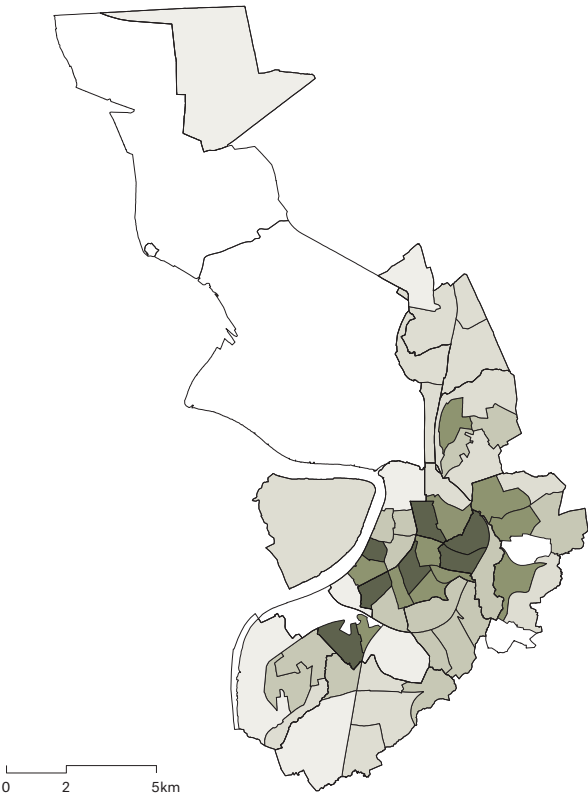
We kijken ook naar de prognoses van de Vlaamse Regering voor de rand-gemeenten, aangezien in sommige buurgemeenten een bevolkingskrimp wordt voorspeld. Wanneer we daar ook nog eens het aantal leegstaande gebouwen en onbebouwde percelen aftrekken, komen we nog op een nood aan tussen de 15 000 en 30 000 nieuwe woningen in de volgende 15 jaar.

Volgens gezinsgrootte	2,24	2,11
	<u>min</u>	<u>max</u>
Aantal extra woningen voorzien in 2030	32 112	47 161
<u>Woonvoorraad</u>		
Aantal geplande woningen	10 785	10 785
Aantal onbebouwde percelen	1 439	1 439
Aantal leegstaande gebouwen	410	410
Aantal vrijgekomen gebouwen in rand	1 800	1 800
Nog extra te voorzien	17 678	32 727

De bevolkingstoename van de afgelopen 10 jaar werd voornamelijk opgevangen binnen de Singel, in die wijken van de stad die vandaag reeds de grootste bevolkingsdichtheden kennen. Dit heeft twee verklaringen. De bevolkingsafname die zich vanaf 1920 doorzette in de wijken binnen de Singel, resulteerde in leegstand en onderbenutting, waardoor het patrimonium een zekere ‘rek’ had. Bovendien is vooral het aantal 0-tot-9 -jarigen sterk toegenomen de afgelopen 10 jaar. Dit gaat voor een deel gepaard met een evolutie naar grotere gezinnen, maar betekent dus niet noodzakelijk meer wooneenheden.

Vandaag merken we dat het centrale stadsdeel toch dichtslibt. Dit blijkt onder andere uit stijgende vastgoedprijzen en vergunningsaanvragen voor te kleine wooneenheden. Daarom moeten we als stad de toekomstige bevolking leiden naar de 20ste-eeuwse gordel, waar bijkomende investeringen een kans betekenen voor de stadsvernieuwing van dit gebied.

Voorzieningen

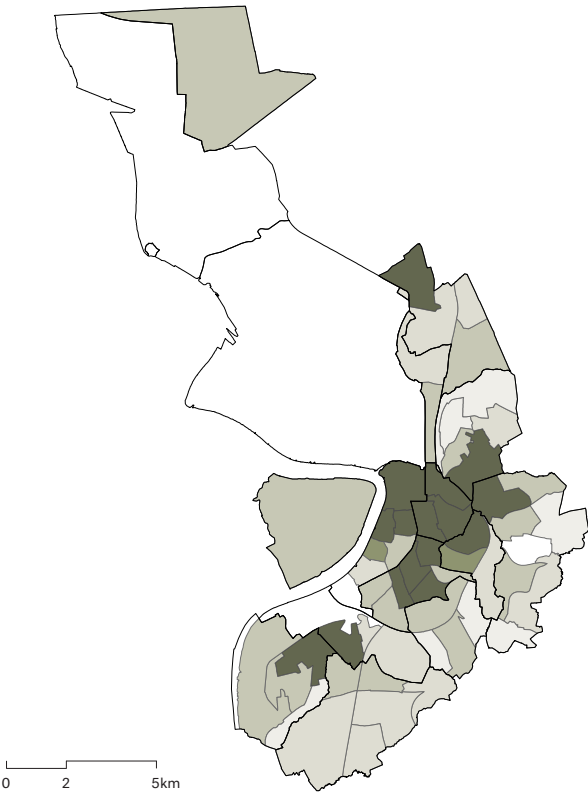


Bevolkingsdichtheid in 2014

- 1—15 inw/ha
- 16—55 inw/ha
- 56—95 inw/ha
- 96—135 inw/ha
- 136—220 inw/ha

inw/ha = inwoners per hectare
stedelijk gemiddelde is 45 inw/ha

Bron: Stad Antwerpen, cijfers 2014
Wijken met minder dan 100 inwoners zijn wit gelaten



Bevolkingsgroei 2000—2014

- daling
- groei tot 5 %
- groei tot 15 %
- groei tot 20 %
- meer dan 20 % groei

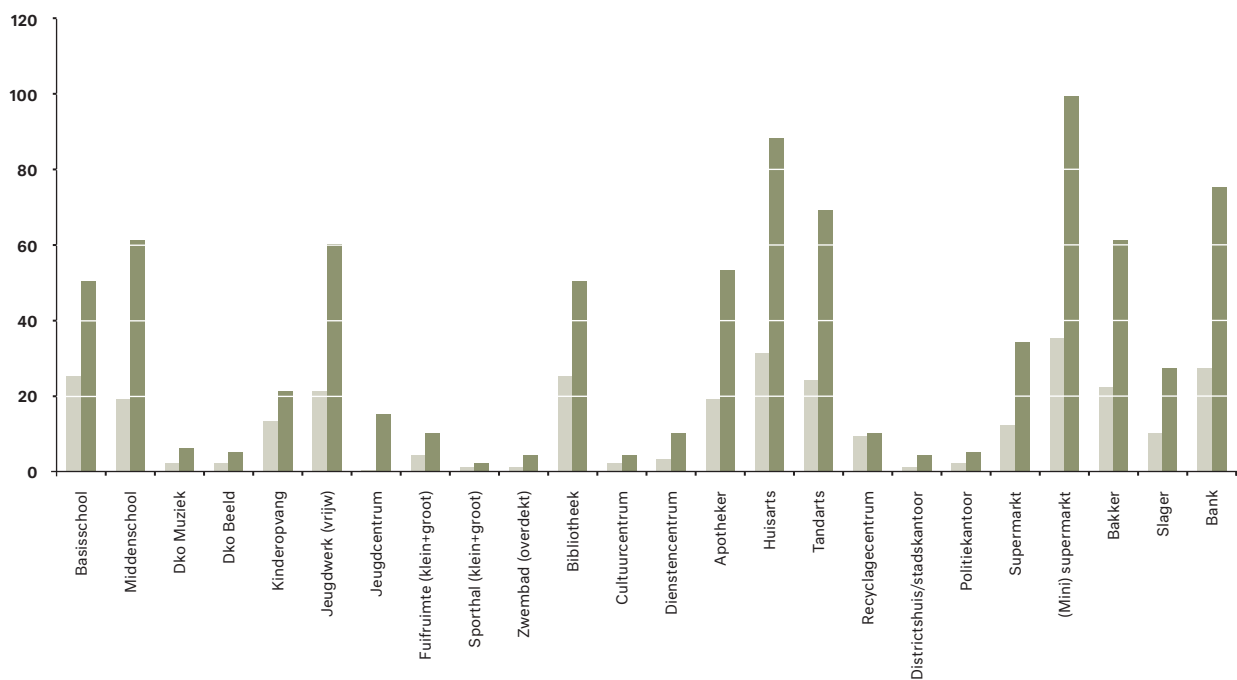
Procentuele groei inwoners 2000—2014

Bron: Stad Antwerpen, cijfers 2014
Wijken met minder dan 100 inwoners zijn wit gelaten

Door de uitsplitsing van de prognose in leeftijd kunnen we berekeningen maken voor de nood aan leeftijdsgebonden voorzieningen, van crèches tot woonzorgcentra. Door het aanmeldingssysteem in kleuter en lager onderwijs beschikken we jaarlijks over actuele data van aanmeldingen en inschrijvingen. Dit is belangrijk omdat stedelijke scholen ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld kinderen van pendelaars en kinderen uit randgemeenten, het omgekeerde geldt eveneens.

Voor de overige voorzieningen wordt beroep gedaan op normen zoals de Bloso-norm voor sport en de Barcelonanorm voor kindercrèches, of wordt de norm bepaald door beleidsbeslissingen over het gewenste aanbod, zoals de norm van 10 m² speelruimte per kind. Wanneer er geen norm is, wordt het stedelijk gemiddelde gebruikt. Op basis van deze normen en gemiddelden kunnen wij berekenen wat een bevolkingsprognose betekent voor de nood aan voorzieningen, zowel in aantal, als in oppervlakte.

Tot slot houdt de stad ook de spreiding in het oog, om de nabijheid van buurtgebonden voorzieningen zoals lagere scholen te kunnen monitoren en om in nieuwe projecten te kunnen meegeven of er een bepaald tekort is in de buurt.



Nood aan voorzieningen in 2020 en 2030
bij aanhouden van het huidig voorzieningenniveau. De prognose van 2020 is zekerder dan de langetermijnsprognose van 2030.

in 2020
in 2030

Bron: Stad Antwerpen



Arbeidsplaatsen

Voor wat betreft de cijfers voor arbeidsplaatsen beschikken we over minder goede basisinformatie. Zelfstandigen registreren zich bijvoorbeeld op hun thuisadres en niet op hun werkplaats, wat een onderschatting oplevert van het aantal arbeidsplaatsen.

Om toch een idee te krijgen van de huidige beschikbare cijfers, zijn er voor heel Antwerpen in 2010 247 650 arbeidsplaatsen (in loondienst). Daarnaast wonen er in Antwerpen 27 704 zelfstandigen. In 2014 zijn er 93 724 bedrijfsvestigingen. We zien terug een concentratie van werkplekken in de kernstad.

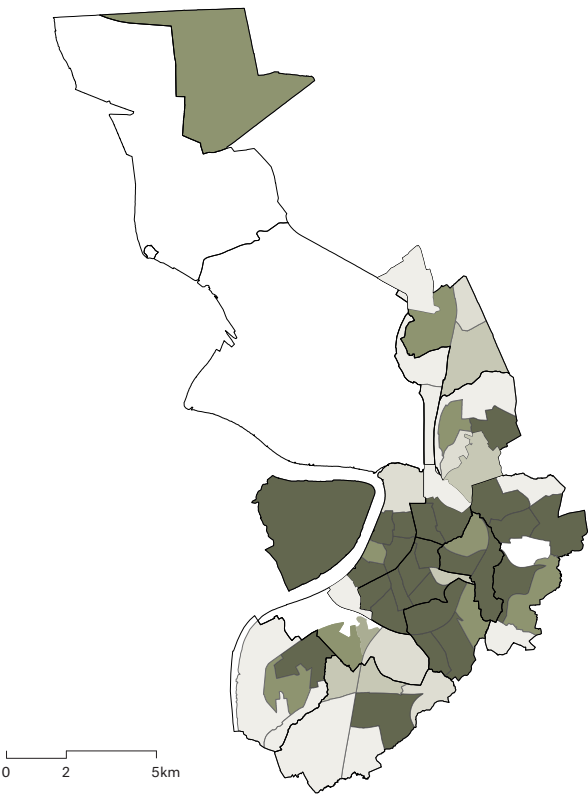
De stad gaat verder onderzoeken om nog meer gedetailleerde gegevens te krijgen van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Flexibiliteit en opvolging

Prognoses geven uiteraard geen absolute zekerheid over de te verwachten evoluties. Net om deze onzekerheid voor een stukje op te vangen, wordt gewerkt met verschillende scenario's. Omdat de bevolkingsprognose bovendien niet alleen opgesplitst wordt in leeftijd, maar ook in tijd, kunnen we bijvoorbeeld zien dat in een van de scenario's het aantal 0-tot-9 jarigen terug zal dalen na 2022. Onze voorzieningen zullen dus de nodige flexibiliteit moeten hebben om te kunnen reageren op een steeds veranderende bevolkingssamenstelling.

Achter deze cijfers en berekeningen zitten er bovendien altijd beleidsbeslissingen (over hoe normen worden bepaald of over wat de gewenste norm is) en onzekerheden (prognoses). Daarom worden de eigenlijke bevolkingsgroei en noden jaarlijks opgevolgd. Zo laten de bevolkingscijfers van 2013 voor het eerst in 20 jaar een daling zien van de externe migratie. Dit zou kunnen betekenen dat de bevolking minder snel zal aangroeien dan bepaalde scenario's hebben aangegeven, maar uit cijfers van één jaar kunnen statistisch geen conclusies getrokken worden. Opvolging blijft dus belangrijk.

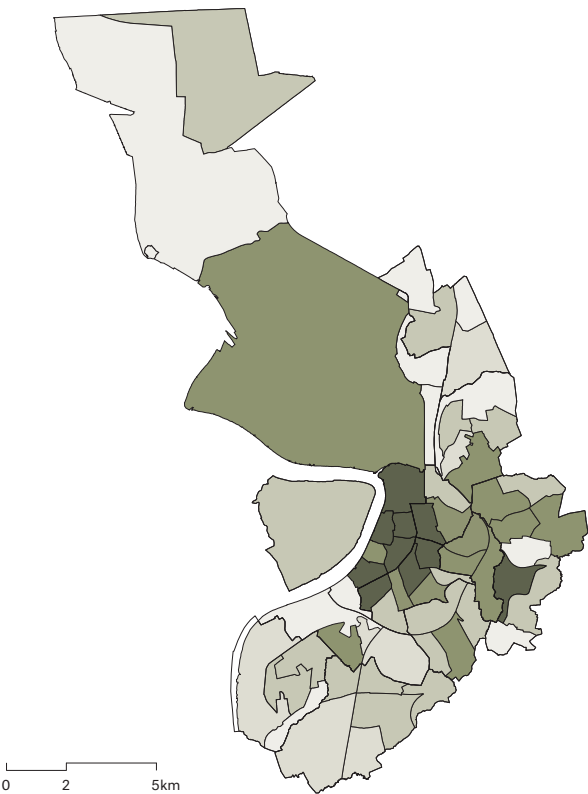
Deze tekst kwam tot stand met medewerking van Reinhard Stoop en de studiedienst stad Antwerpen.



Aantal zelfstandigen per wijk

- < 200
- 200 < 300
- 300 < 400
- 400 < 500
- ≥ 500

Bron: Kruispuntbank Sociale zekerheid, cijfers 2011
Gebieden onder de drempelwaarde zijn wit gelaten.



Aantal bedrijfsvestigingen per wijk

- < 500
- 500 < 1000
- 1000 < 1500
- 1500 < 2000
- ≥ 2000

Bron: Verrijkte Kruispuntbank voor Ondernemingen (VKBO), cijfers 2014

In 2014 zijn er 93 724 bedrijfsvestigingen.
We zien terug een concentratie van werkplekken in de kernstad.

Ruimtelijke analyse van de stadsregio

Michiel Dehaene en Toon Vanobbergen

In 2012 maakte het team ontwerpend onderzoek van de stad een uitvoerige ruimtelijke analyse van de morfologische ontwikkeling van Antwerpen op stadsregionale schaal. Deze ruimtelijke analyse toont dat er een nauwe interactie is tussen de historische ontwikkeling van de stedelijke nederzettingsstructuur en de fysisch-geografische structuur van de regio. De analyse pleit voor het bij voorkeur concentreren van de verdere ontwikkeling in die gebieden die structureel reeds het meest zijn ontwikkeld. Deze gebieden zijn niet alleen het best voorbereid op het opnemen van nieuwe ontwikkeling, ze staan ook klaar om door de slimme koppeling van verdichting en vernieuwing door te groeien van minimaal uitgeruste stedelijke ruimtes tot rijpe ruimtes met een hoog voorzieningspeil.

Een snelle blik op de kaart van de stedelijke regio rond Antwerpen laat een opdeling zien tussen de stedelijke structuur ten noorden en ten zuiden van de stad. De stadsuitbreiding vond eerst en voornamelijk plaats aan de zuidkant van de stad. Dit heeft te maken met een duidelijk verschil in fysische structuur van de regio. In het noorden onderscheiden we polders en de Brabantse wal¹. Dit landschap dat vanuit de Kempen naar de stadskern reikt, heeft een dun bezet nederzettingsspatroon.

In het zuiden zien we cuetalandschappen², doorsneden door laagland-rivieren met een uitgebouwde nederzettingstructuur langs de waterlopen. Het gebied ten westen van Antwerpen (Wase cuesta) bezit, net als de noordelijke polders en Brabantse wal, weinig dichtheid en is gekenmerkt door spatieuze landbouwkavels en stereotiepe lintbebouwing.

Het gebied ten zuidoosten van Antwerpen vormt de centrale cuesta. Deze regio vertoont een veel intensiever ontwikkelingspatroon. Het gebied strekt zich uit van Hoboken tot Deurne, ligt als een gordel tussen de barrières van de Schelde en het Albertkanaal en dijt verder uit richting Lier. Het gebied is historisch altijd meer bebouwd geweest en ook meer heterogeen ingevuld. Stap voor stap is er zo een sterk *vernette* ruimtelijke structuur ontstaan. Deze al goed uitgeruste stedelijke structuur leent zich beter tot verdere verstedelijking, terwijl er in de andere gebieden veel meer investeringen nodig zullen zijn om belangrijke verdichting te kunnen dragen. Het gebied is niet alleen beter uitgerust, het ligt ook centraal binnen de Vlaamse Ruit op de as Antwerpen-Brussel. In wat volgt, bekijken we de voornaamste stappen in de historische ontwikkeling van de stadsregio vanaf 1800 voor wat de bebouwing, infrastructuur en open ruimte betreft. Hierbij wordt het meest uitgebreid ingegaan op de bebouwing, en ligt de focus op de centrale cuesta.

¹ De Brabantse wal is een landschap van hogere zandgronden dat zich uitstrekt van de Kempen tot in Nederland en Duitsland.

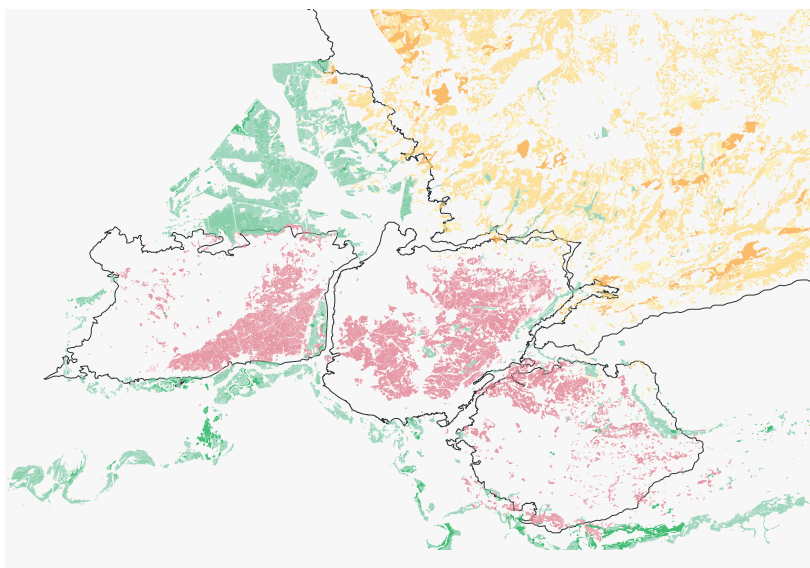
² Met cuesta wordt binnen de geologie een asymmetrische berg of heuvel bedoeld. Cuesta's in Vlaanderen bestaan vaak uit een zandlemige ondergrond.



- 1 Wase cuesta
- 2 Brabantse wal
- 3 Centrale cuesta
- 4 Polders

Bodemgesteldheid

- zand
- zandleem
- klei



Bebouwing

Snelle stadsuitbreidingen

Door de industrialisering was de Antwerpse bevolking tussen 1798 en 1845 nagenoeg verdubbeld, terwijl het woningpercentage met slechts 30% steeg. Grote delen van de binnenstad evolueerden tot verpauperde buurten. Om aan de huisvestingsproblematiek en de slechte hygiënische omstandigheden het hoofd te bieden, werd de aftrap gegeven voor de ontwikkeling van wat vandaag grofweg als de 19de-eeuwse gordel wordt omschreven: het stadsuitbreidingsgebied tussen de Spaanse omwalling en de Brialmontomwalling.

Gelijktijdig met de geconcentreerde ontwikkeling in het hart van de stedelijke regio nam de industriële revolutie bezit van het buitengebied. Steenbakkerijen, textielfabrieken, olieslagerijen, zeepziederijen, brouwerijen, kleine industriële vestigingen waarvan de bedrijvigheid vaak gericht was op de verwerking van landbouwproducten, nestelden zich tussen de historische dorpen. Ze vonden hun plek in het territorium langs waterlopen of een nieuw aangelegde spoorlijn. De baksteenindustrie langs de Rupel kende zijn hoogdagen. Zij gaf in het zuiden van Antwerpen mee gestalte aan de uitbouw van kernen zoals Boom en Rumst. Ook de uitvalswegen naar Lier en Mechelen kenden een verdere verstedelijking.

Naast de kleinere industrieën vonden ook grote industriële installaties hun plek buiten de 19de-eeuwse gordel: de Cockerillwerf in Hoboken, de Agfa-Gevaert site in Mortsel. Rond deze fabrieken, maar ook in de buurt van het Kanaal in Merksem en Deurne Noord werden in versneld tempo arbeiderswoningen opgetrokken. Vooral op de centrale cuesta ontwikkelde zich op de as Antwerpen, Brussel, Charleroi – de economische ruggengraat van België – een losgeweven patroon van doorgegroeide dorpskernen en kleine steden op de rand van de cuesta.

Reeds vóór de Eerste Wereldoorlog trad bij de meest gegoede klasse een zekere trek naar de stadsrand op. De eerste suburbane ontwikkeling

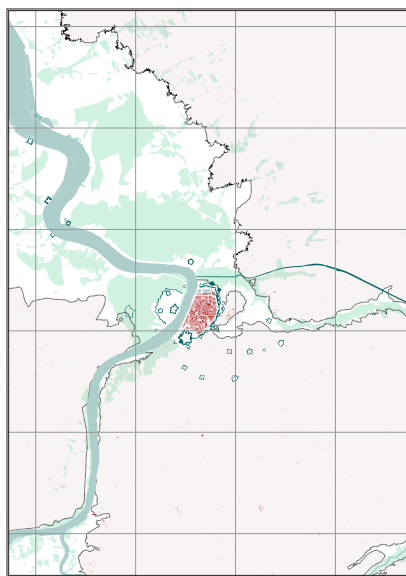
nestelde zich net buiten de Brialmontomwalling. Een goed voorbeeld is de wijk 'Nieuw Park' rond kasteel Den Brandt. Deze verkaveling ontstond in 1910 op het stuk Antwerpen *extra muros* uit een conventie tussen het Antwerpse stadsbestuur en de eigenaar della Faille. De conventie regelde onder andere de breedte van de straten en voetpaden, de aard van het wegdek, de hoogte van gebouwen, de breedte van de gevels en de aanleg van het publiek domein en van tuinen.

Toen in 1919 een directe staatstussenkomst in de huisvesting georganiseerd werd, richtte Antwerpen tal van sociale huisvestingsmaatschappijen op. In het begin van de jaren 1920 bouwden deze maatschappijen verschillende tuinwijken in Antwerpen, zij het in iets bescheidenere vormen dan het oorspronkelijke 'Nieuw Park'. Er werden dikwijls moeilijk te bereiken en afgelegen plekken opgezocht tegen lage grondprijs, onder andere in Hoboken, Merksem, Deurne en Edegem. Als geïsoleerde woonenclaves bleven de tuinwijken sterk afhankelijk van de centrumstad, ook wat werkgelegenheid betrof.

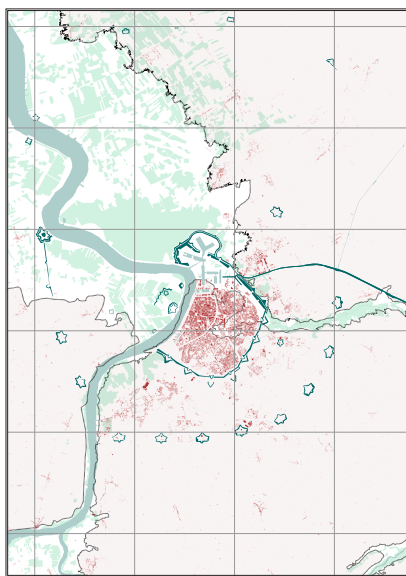
De private ontwikkeling volgde op de voet en realiseerde woonverkavelingen en woonparken in de buurt van de tuinwijkjes, mee liftend op de nieuwe ontwikkeling en infrastructuur. Bekend en berucht is het Conforta-project in Deurne. Hier werden tussen 1925 en 1928 niet minder dan 1000 goedkope huisjes gebouwd. Hoewel ze klein, van slechte kwaliteit, en gebrekkig gebouwd waren, wisten ze toch vele mensen buiten de stadsmuren te trekken. Dit is een aanduiding van de toenmalige erbarmelijke woonkwaliteit binnen de wallen. Het toont ook het gebrek aan opties en de grote afhankelijkheid van arbeiders van die woningen die in de onmiddellijke omgevingen van de nieuwe fabrieken beschikbaar waren.

In tegenstelling tot de zuidooststrand van Antwerpen bleef het in het Waasland, en tot op zekere hoogte ook in de Kempen, relatief rustig.

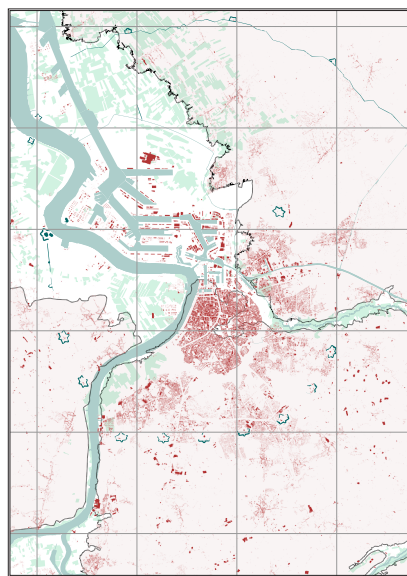
Evolutie van de bebouwing



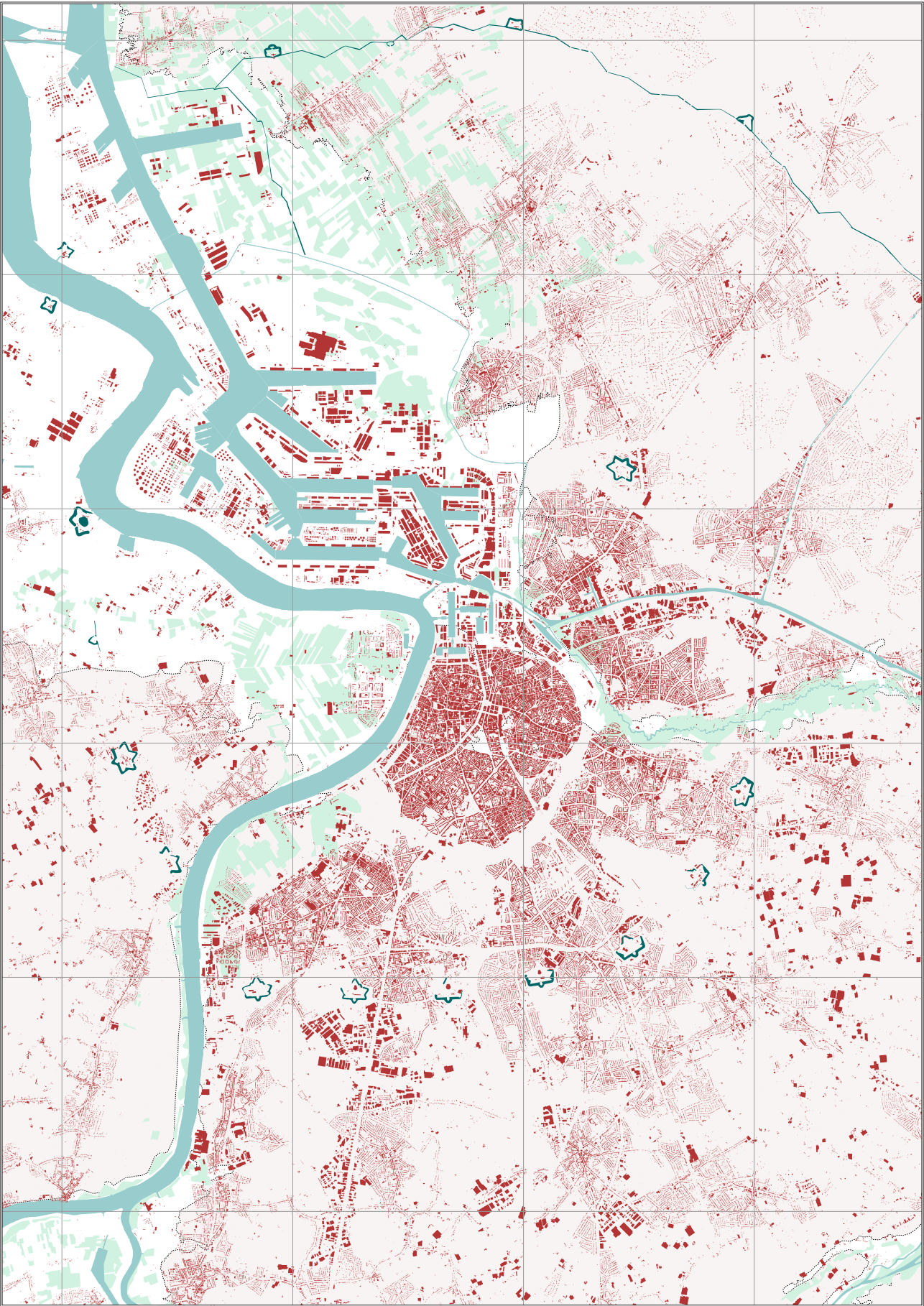
± 1850



± 1930



± 1970



3 Een steilrand is een abrupte overgang van hoger gelegen zandgronden naar lager gelegen alluviale polders.

We merken er voorlopig een intensivering en aangroei van de oude patronen, zoals dorpen op steilranden³ en de eerste sporen van verlinting... Manifest nieuwe structuren, radicaal andere woonmilieus en grootschalige ruimteconsumptie bleven er voorlopig uit.

Naoorlogse bouwwoede

In de tweede helft van de 20ste eeuw nam dit spreidingsbeleid een andere vorm aan. De suburbane ontwikkeling nam een vlucht. De stadsontwikkeling was letterlijk ontgrend en palmde op ongeziene wijze grote delen van het territorium in. De aandacht verschoof meer dan ooit naar woningbouwproductie. Op grote schaal werden slaapwijken ontwikkeld waar de vrijstaande woning op de individuele kavel het dominante type was.

4 'Nationale werven' is de benaming die werd gegeven aan een aantal bescheiden nieuwbouwwijken die gebouwd werden voor 'geteisterden' van de Tweede Wereldoorlog.

De woningnood na de Tweede Wereldoorlog zorgde voor een eerste piek in de woningproductie. Tussen 1946 en 1948 werden 'Nationale Werven'⁴ geïnitieerd in functie van de wederopbouw. Door een gebrek aan kwaliteit slaagden deze wijken echter nauwelijks aan. Tot de betere voorbeelden behoren de nationale werven van Borgerhout en Deurne, met onder andere Renaat Braem als architect.

In het zog van de nationale werven werden twee tegengestelde visies over wonen geformuleerd: de wet De Taeye (1948) waar de individuele woning centraal stond en de wet Brunfaut (1949) waar de nadruk meer lag op de collectieve woonbeleving.

De wet De Taeye vertegenwoordigde de katholieke uitgangspunten en wilde de verwerving of de bouw van een eigen woning aanmoedigen door middel van een premie of een lening met staatswaarborg. Het geweer werd van schouder veranderd, woningbouwproductie was niet langer een nationale werf maar een kwestie van koopkrachtondersteuning en vraagsturing. De woning werd handelswaar, een gegeerd consumptiegoed waarvan de aankoop samen met die van een auto en een groeiend arsenaal aan huishoudapparaten symbool stond voor een nieuwe moderne levensstijl. Met zijn aanwijzingen over oppervlakte, bestemming en uitrusting van de ruimten, legde de wet ook de criteria vast waaraan een 'goede woning' moest beantwoorden.

Het succes van de wet De Taeye overtrof ruimschoots de verwachtingen. In Antwerpen vinden we deze De Taeye-woningen in grote aantallen terug in de 20ste-eeuwse gordel. Ook verder gelegen dorpen en kleine gemeenten kregen er de nodige bebouwing bij. Vooral in de Kempen werden voormalige grootgrondeigendommen in bosgebied lustig verkaveld.

De wet De Taeye legde de basis voor een woonmodel dat in hoofdzaak georiënteerd is op een eigenaarsmarkt waar een steeds bredere middenklasse voor kiest. Deze nieuwe woningproductie maakte tegelijk ruimte vrij aan de onderkant van de markt. De kleinere woningen binnen de Singel werden betaalbare (huur)woningen in de naoorlogse periode. Betaalbaarheid werd in belangrijke mate georganiseerd bij middel van een grijs woonsysteem van slecht uitgeruste, te renoveren rijwoningen die door de suburbaniserende bevolking werden verlaten. Doorschuiven, om pas later te recyclen, werd de regel in de 20ste-eeuwse gordel waar steeds nieuwe gebieden werden aangesneden, maar waardoor elders ook leegstand en onderbenutting ontstond.

Een alternatieve visie op woningproductie die - in tegenstelling tot de visie achter de wet De Taeye - wel een centrale rol voor de overheid voorzag, werd belichaamd door de wet Brunfaut. Deze wet bepaalde het kader voor de financiering van infrastructuur bij publieke huisvesting.

De ideeën achter de wet Brunfaut vielen beter in de smaak bij de modernistische architecten, met de focus op collectief wonen rond publiek domein en op het realiseren van sociaal weefsel. Voorbeelden zijn de woontorens op het Kiel, de wijk langs de Jos Van Geellaan en de Arenawijk. Ook de ontwikkelingen op Linkeroever en Luchtbal kwamen tot stand onder de wet Brunfaut.

Doorschuiven, om pas later te recyclen, werd de regel in de 20ste-eeuwse gordel waar steeds nieuwe gebieden werden aangesneden, maar waardoor elders ook leegstand en onderbenutting ontstond.

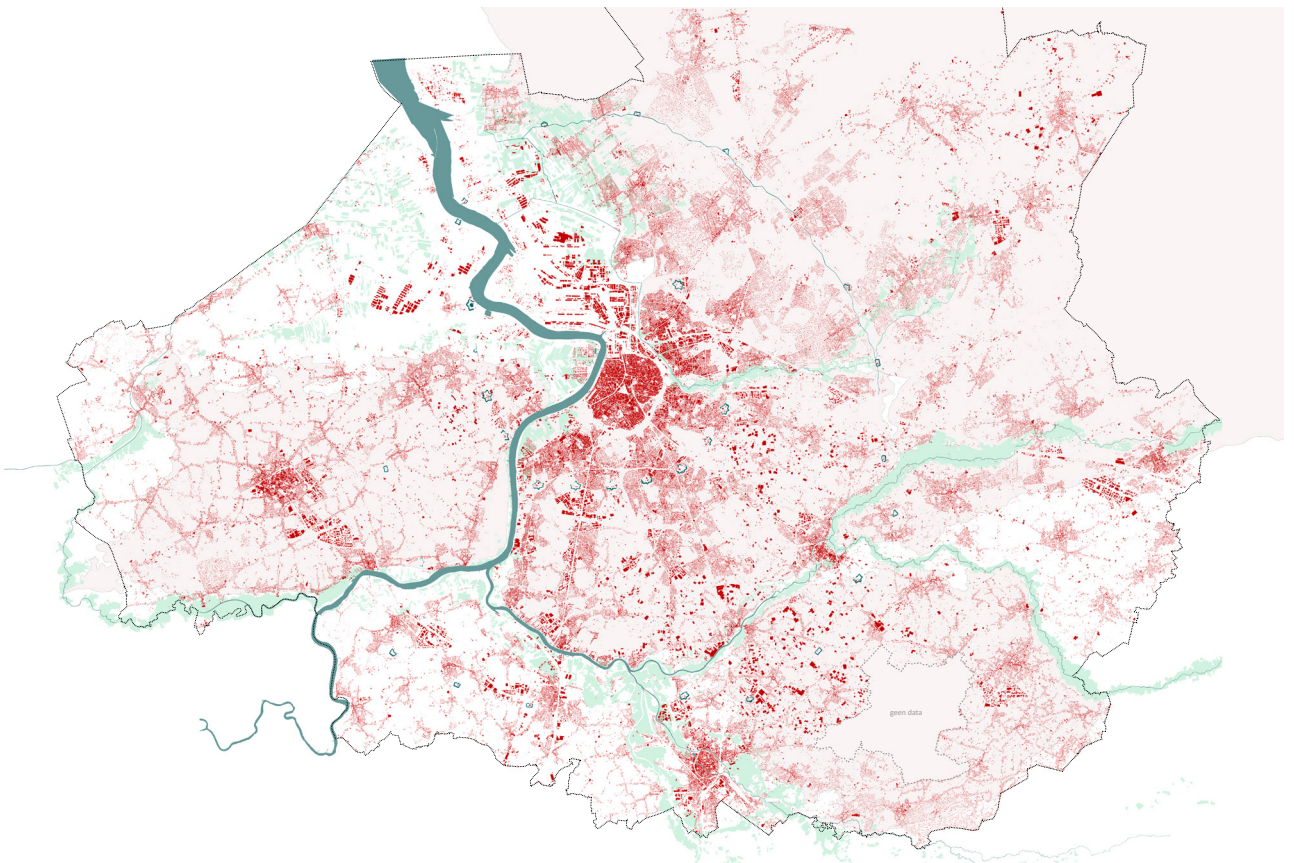
Min of meer gelijktijdig rukte ook de private appartementenbouw op. Spelers als Amelinckx en Etrimo zorgden voor een stevige woningbouwproductie met een aanzienlijk deel hoogbouw. Deze appartementen werden gerealiseerd in een kopersmarkt die zichzelf vrij snel zou omvormen tot opbrengsteigendom. Meer dan ooit werd de woning een gestandaardiseerd product. Maar spelers als Amelinckx en Etrimo kozen als ontwikkelaar wel voor een verstandig locatiebeleid. Hun blokken staan typisch op goed ontsloten locaties, langs de tramassen. Ze leggen door hun kritische massa de basis voor een goed voorzieningenniveau. Hier en daar leveren ze uitzonderlijke ensembles op zoals de ontwikkeling rondom de Fruithoflaan. Deze geoliede woningproductie vormde daarmee de uitzondering op het verspreide wonen dat zich in de naoorlogse periode doorzette.

Op de centrale cuesta heeft de bouwwoede tussen 1930 en 1970 geleid tot een stevige conurbatie van Wijnegem tot Hoboken. Met uitzondering van enkele parken en grotere lobben zoals de luchthaven, is hier een heteroog stedelijk tapijt ontstaan met fragmenten uit verschillende periodes en van zeer verschillende aard. In de zuidrand was het vanaf deze periode nog moeilijk te bepalen waar de stad ophield of begon. Het was ook in deze periode dat de eens zo duidelijke overgang tussen de centrale cuesta en de Kempen enigszins vertroebelde. Toch voelen we op regionale schaal nog duidelijk twee verschillende ruimtelijke milieus, met een overslappunt ergens rond het Albertkanaal. In het Waasland is de landbouw veel meer dan elders in staat gebleken om in deze periode weerstand te bieden aan de algehele bouwwoede. In vergelijking met de andere deelgebieden bleef de impact hier beperkter en bleven grote aaneengesloten landbouwgehelen bestaan.

Perifere sprawl

Vanaf de jaren 1970 volgde er vooral een expansie van het *economisch* weefsel. Op de linkeroever verrees de Waaslandhaven. Het nieuwe stedenbouwkundige instrumentarium (cf. de wet op de stedenbouw uit 1962), de opmaak van de gewestplannen, de investeringsprogramma's voor infrastructuur en de systematische aanleg van bedrijventerreinen moesten het nodige kader creëren voor de verdere industrialisering. In de gewestplannen werd een ruimtelijke reserve aangelegd die tot het einde van de 20ste eeuw zou volstaan. Bestemmingsplannen werden ingezet om ontwikkeling te faciliteren eerder dan ze te sturen.

De algemene verstedelijking vertraagde tussen 1970 en 2000, maar toch bevond de meeste bijkomende bebouwing zich ook in deze periode vooral in de periferie. In de Kempen vraten eindeloze verkavelingen de bossen verder aan. Merkwaardig zijn ook de verkavelingen op laaggelegen gronden die er in deze periode bijkomen, zoals Polderstad bij Hoboken, of de verkavelingen op polderklei aan de voet van Merksem en Ekeren. De eens zo zuivere congruentie tussen reliëf, landschap en verstedelijking vervaagde, met de nodige waterproblematiek tot gevolg.



Evolutie van de bebouwing ± 2000

De suburbanisering en stadsvlucht leidde in de jaren 60 tot desinvestering in de binnenstad en zelfs tot echte verkrotting. Waar dit in de jaren 60 nog de basis vormde voor een harde stadsvernieuwing gericht op sloop en nieuwbouw, werd dit vanaf de jaren 70 de context voor een vernieuwde interesse in de stad en een levendig pleidooi voor stadsvernieuwing. In 1973 zette Antwerpen opnieuw de stap naar een integrale benadering met de opmaak van het stedenbouwkundig onderzoek en structuurschets voor de binnenstad. Ook latere initiatieven zoals de opmaak van het Globaal Structuurplan Antwerpen (1990) en het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (2006, s-RSA) stelden de stad weer in een attractiever daglicht.

Infrastructuur

De ontwikkelingsgeschiedenis van de 20ste-eeuwse gordel vertelt naast een verhaal van bouwen en stedelijke ontwikkeling, ook een verhaal van de overgang van een land, gestructureerd door sporen en kanalen, naar een autoland. België was in de 19de eeuw een pionier op vlak van spoorontwikkeling en ontdekte reeds vroeg de kracht van het spoor in de ondersteuning van industriële ontwikkeling. Het spoor werd niet enkel ingezet voor logistiek maar ook voor arbeidspendel over lange afstand. Rondom de tramstops vinden we vaak kleine concentraties arbeidershuisjes. Niet enkel de nationale spoorwegen maar ook de buurtspoorwegen zorgden voor een fijnmazig netwerk dat ons reeds in de 19de eeuw tot een land van pendelaars maakte.

De buurtspoorwegen volgden hoofdzakelijk de structuur van de steenwegen die een kleine eeuw eerder werden uitgebouwd. Deze steenwegen werden eerst onder Oostenrijks bewind en later door de Belgische natie staat uitgebouwd. Opnieuw zien we dat vooral ten zuiden van Antwerpen de gebundelde ontwikkeling van deze steenwegen zich heeft doorgezet, met steenwegen richting Mechelen, Lier, Boom en Brussel. De verstedelijking zette zich vast op deze steenwegen; in de onmiddellijke stadsrand werden tussen de mazen van deze assen in de 20ste-eeuwse gordel verschillende woonwijken ontwikkeld.

België was met een vrij ongehavende infrastructuur uit de Tweede Wereldoorlog gekomen en koos lange tijd voor het opwaarderen van het bestaande wegensysteem. Ook wanneer de auto aan zijn opmars begon, werd een groot deel van het verkeer op de historische steenwegen afgevoerd. Deze wegen werden verbreed en geasfalteerd, de bomen erlangs verdwenen. Langs de uitgeruste wegen werd systematisch gebouwd met de gekende verlinting tot gevolg.

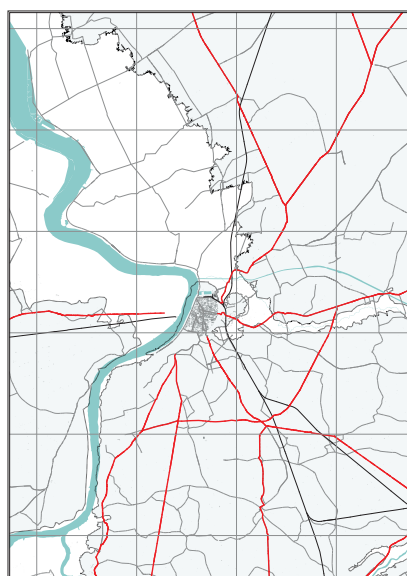
Het wegensysteem van de zuidelijke cuesta was in belangrijke mate een geleend wegensysteem dat zich ontwikkelde door de opwaardering van een historisch landelijk wegennet. Dichterbij de stad werden wel stelselmatig een aantal grote lanen ontwikkeld. In de interbellum periode werd op grondgebied van de stad reeds de Jan Van Rijswijcklaan aangelegd. In de naoorlogse periode werd door ingenieur Mennes, in onderling overleg met de randgemeentes (de huidige districten), een aaneenschakeling van lanen ontwikkeld zoals de Fruithoflaan, de Dascottalei en de Rugeveldlaan. Deze lanen vormen tot op vandaag de hoofdwegenstructuur van de 20ste-eeuwse gordel ten zuiden van Antwerpen.

Pas in de jaren 70 startte de systematische ontwikkeling van snelwegen. In Antwerpen werd de kleine Ring aangelegd. De grote Ring (R2) werd nooit uitgevoerd. Daardoor moet tot op vandaag de belangrijke bovenlokale verkeersstroom die door Antwerpen rijdt relatief dicht bij de stad worden afgevoerd, wat voor de nodige druk zorgt op de stedelijke milieus langsheen de Ring. De uitbouw van het weggennet maakte de verste uithoeken bereikbaar. Dit ging gepaard met bouwwoede in de periferie en de ontwikkeling van volledig auto-afhankelijke stedelijke milieus in de Kempen.

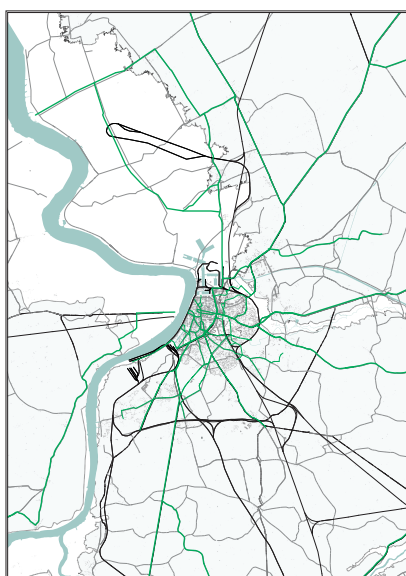
Vanaf de jaren 70 werd ook geïnvesteerd in de vertramming van het stedelijk openbaar vervoer. In de jaren 80 werd dit project voor lange tijd 'on hold' gezet maar er werd verder gebouwd aan een stadsregionaal busnet. Met de aanleg van de Brabotunnel in 1990 - en later ook de opname van het beeld 'spoorstad' in het strategisch Ruimtelijk Structuurplan - werd de tramontwikkeling terug opgenomen inclusief de afwerking en ingebruikname van onafgewerkte stukken premetro uit de jaren 70.

De uitbouw van het weggennet maakte de verste uithoeken bereikbaar. Dit ging gepaard met bouwwoede in de periferie en de ontwikkeling van volledig auto-afhankelijke stedelijke milieus in de Kempen.

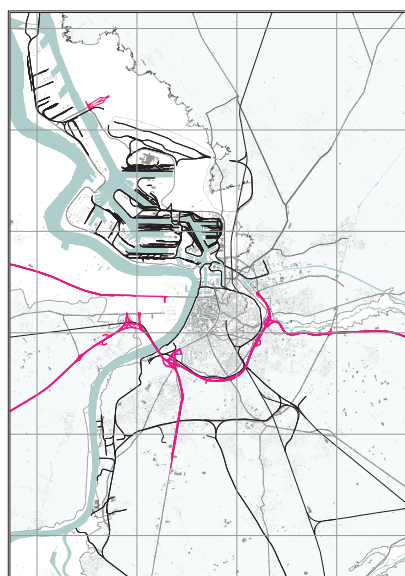
Evolutie van de infrastructuur



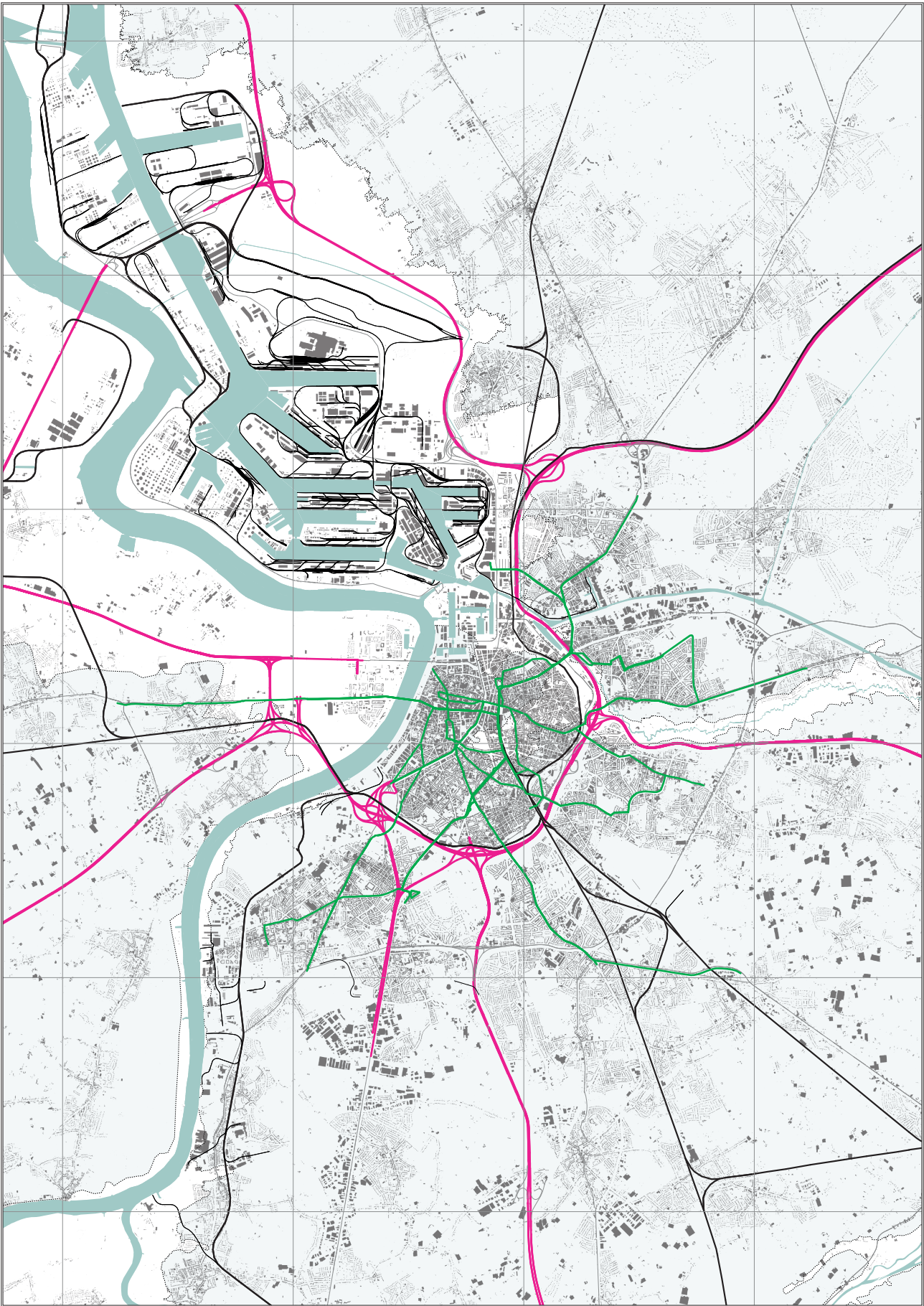
± 1850
— steenwegen
— spoorwegen



± 1930
— buurtspoorwegen en trams
— spoorwegen



± 1970
— autosnelwegen



± 2000

- trams
- autosnelwegen
- spoorwegen

Open ruimte

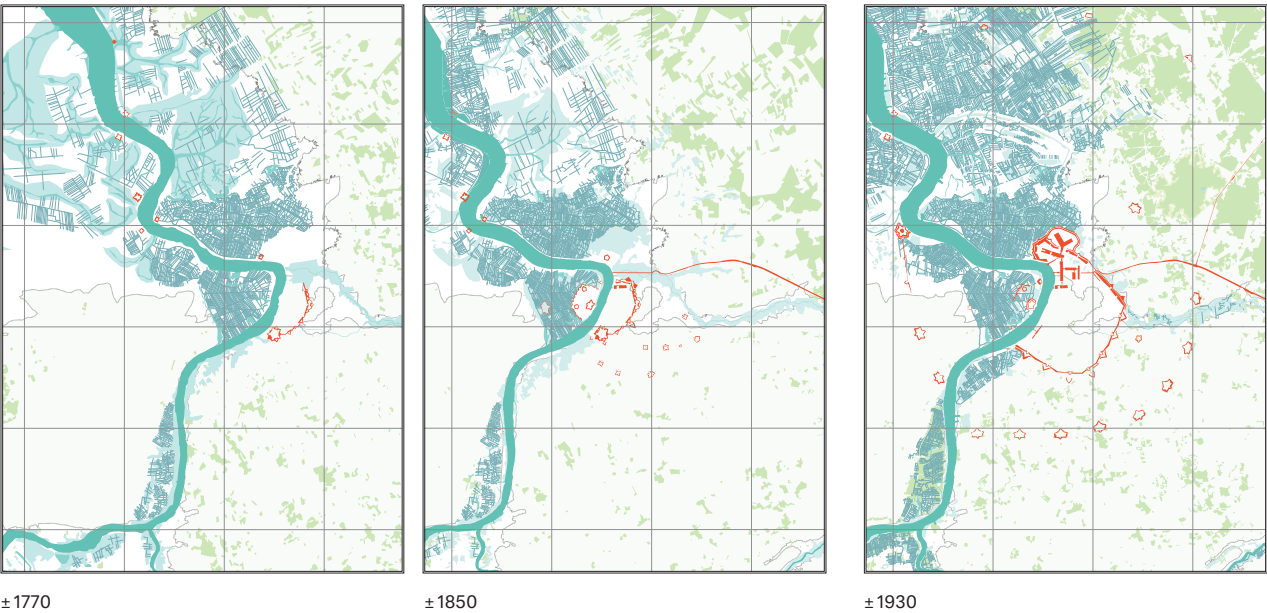
Met de 20ste-eeuwse stadsuitbreiding werd een zeer ruimteverslindende vorm van stadsontwikkeling ingezet. De verstedelijking van de 20ste-eeuwse gordel is een proces van systematische omzetting van ruraal naar stedelijk gebied. In dit proces werden echter ook belangrijke open ruimte structuren gevrijwaard die de 20ste-eeuwse gordel structureren en identiteit verlenen. De hydrografie was in belangrijke mate bepalend voor de vorming van deze open ruimte structuren.

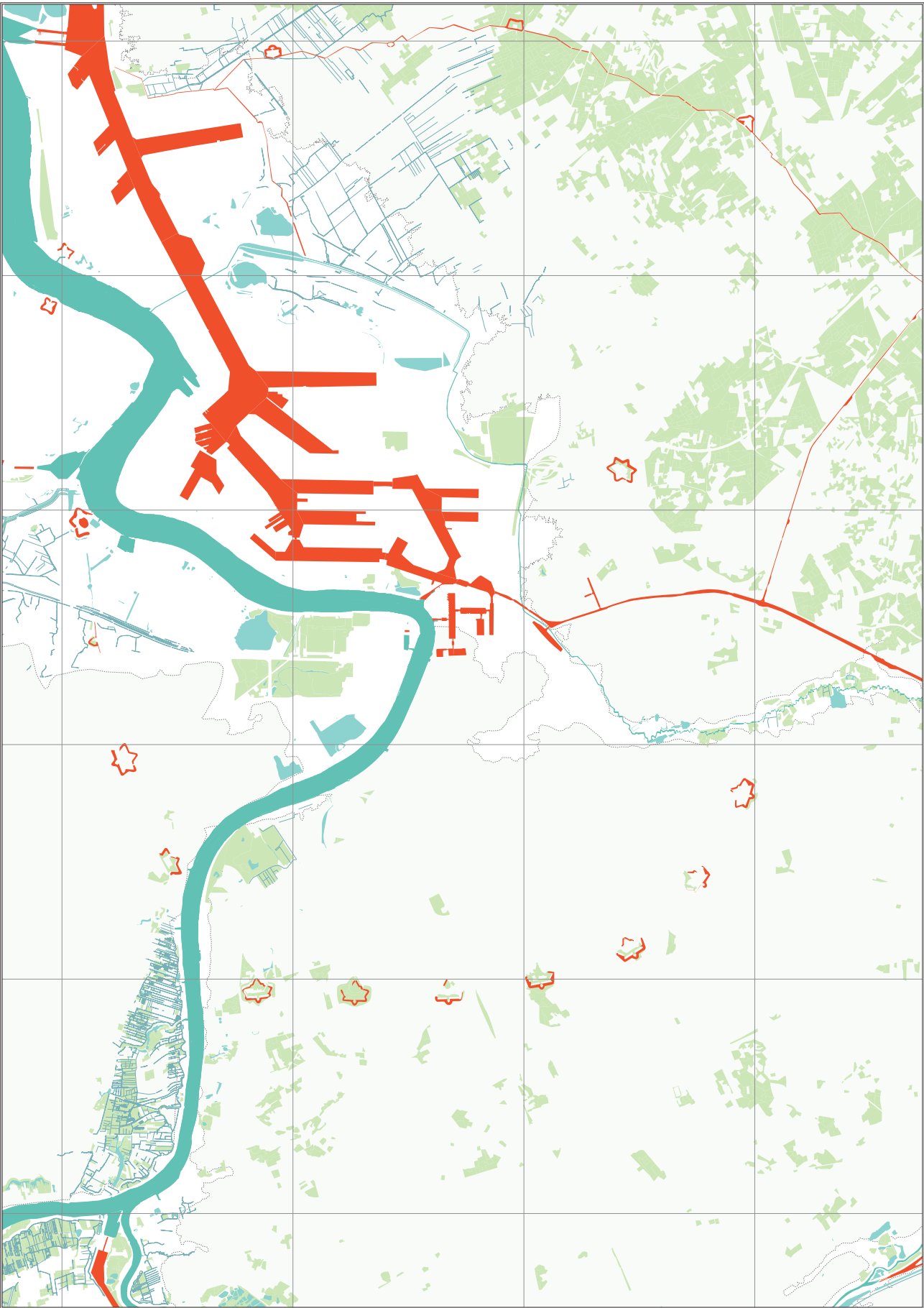
In de 19de eeuw werd ten zuiden van Antwerpen een uitgebreid fortennetwerk opgetrokken. Ook op Linkeroever werd het ‘Vlaams Hoofd’ omwald. Dichterbij de stad liggen de forten 1 tot en met 8 samen met de Krijgsbaan aan de basis van een bijzondere stedelijke figuur. De forten werden in de recente geschiedenis erg verschillend herbestemd, maar vormen tegelijk een sterk herkenningspunt en leveren in Hoboken, Wilrijk of Mortsel mooie parken op. Fort 1 werd in 1959 gedynamiteerd voor het rechte trekken van de Turnhoutsebaan. Op deze locatie zou het Wijnegem Shopping Center gebouwd worden.

Tussen de noord en zuidkant van de stad liggen grote infrastructurele breuklijnen die de scheidende functie van de Schijnvallei bevestigen. De oude Kempense Kanalen, aangelegd vanaf de Belgische onafhankelijkheid in 1830 en voorlopers van het Albertkanaal, maakten de verbinding tussen de Haven en de industrieën in Luik mogelijk. Het Albertkanaal, waarvan de bouw in 1930 een aanvang nam, zorgde naderhand voor de nodige industriële ontwikkeling en een soort corridorvorming in de verstedelijking, maar vormt tegelijk een belangrijke barrière.

- bos
- natte gronden
- kanaal – gracht
- polders

Evolutie van de open ruimte





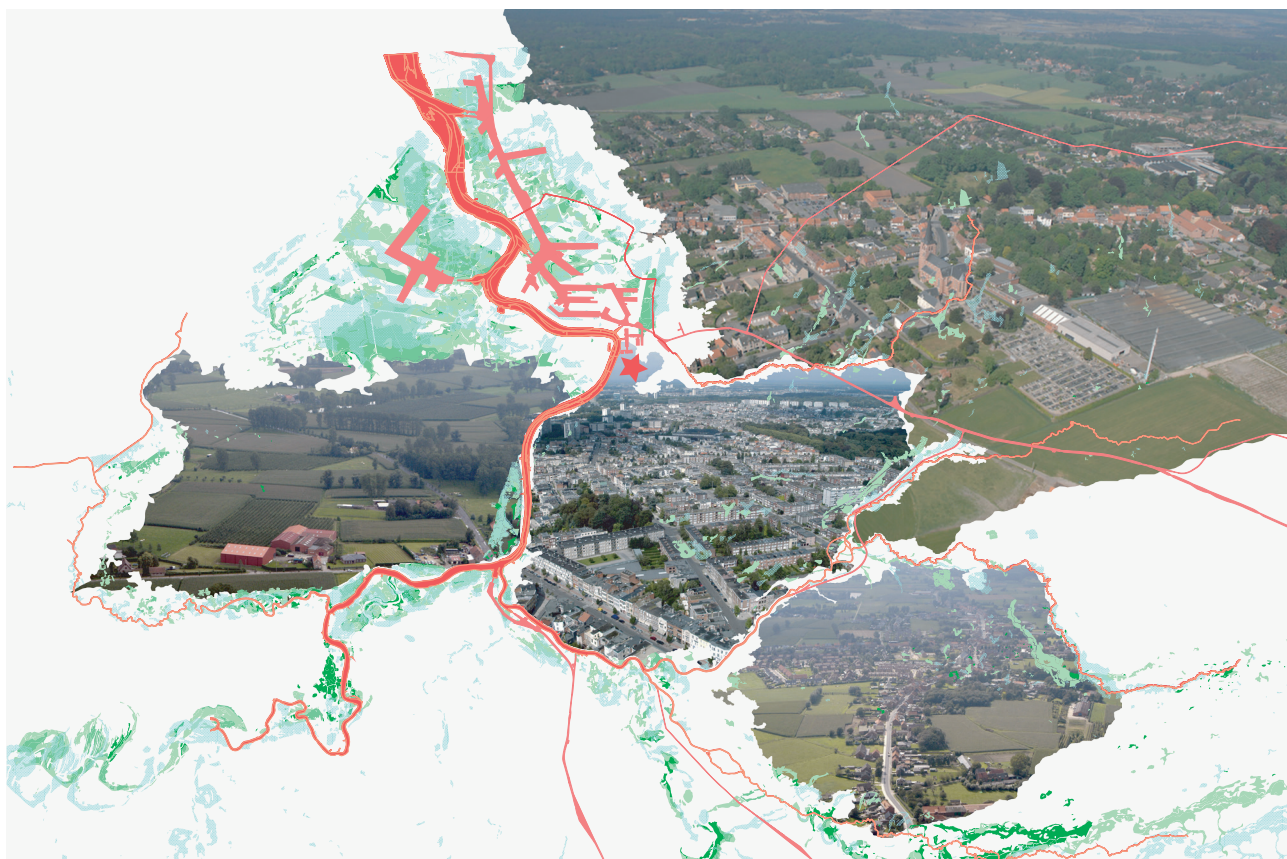
De 20ste-eeuwse gordel op een keerpunt

De regionale analyse laat zien hoe de verstedelijking van de 20ste-eeuwse gordel ruimtelijk uitkristalliseert door zich steeds verder te enten op die plekken waar reeds dichte bebouwing aanwezig was. Ontwikkeling volgt de uitbouw van infrastructuur. Nieuwe ontwikkeling vraagt vervolgens om meer infrastructuur. De ruimte van de 20ste-eeuwse gordel is geen onbeschreven blad. Het reeds afgelegde historische pad maakt vandaag dingen mogelijk maar ook onmogelijk, schept kansen maar ook problemen. De ontwikkeling van de 20ste-eeuwse gordel toont zich in deze ruimtelijke analyse als een opgave die vanuit deze padafhankelijke logica's moet worden georganiseerd.

Labo XX gaat over het intelligent ingaan op beiden, over het cultiveren van mogelijkheden maar ook over het doorbreken van logica's waar de huidige ontwikkeling zich in vast rijdt. Het gaat dan over de druk op de open ruimte, de grote auto-afhankelijkheid en de bijhorende congestie. Maar ook over het aangrijpen van mogelijkheden die zich historisch hebben opgebouwd. De sterke historische *vernetting*, maar ook de rijke aanwezigheid van aantrekkelijke landschappelijke structuren, de relatieve concentratie aan bovenlokale voorzieningen en de concentratie aan arbeidsplaatsen vallen hieronder.

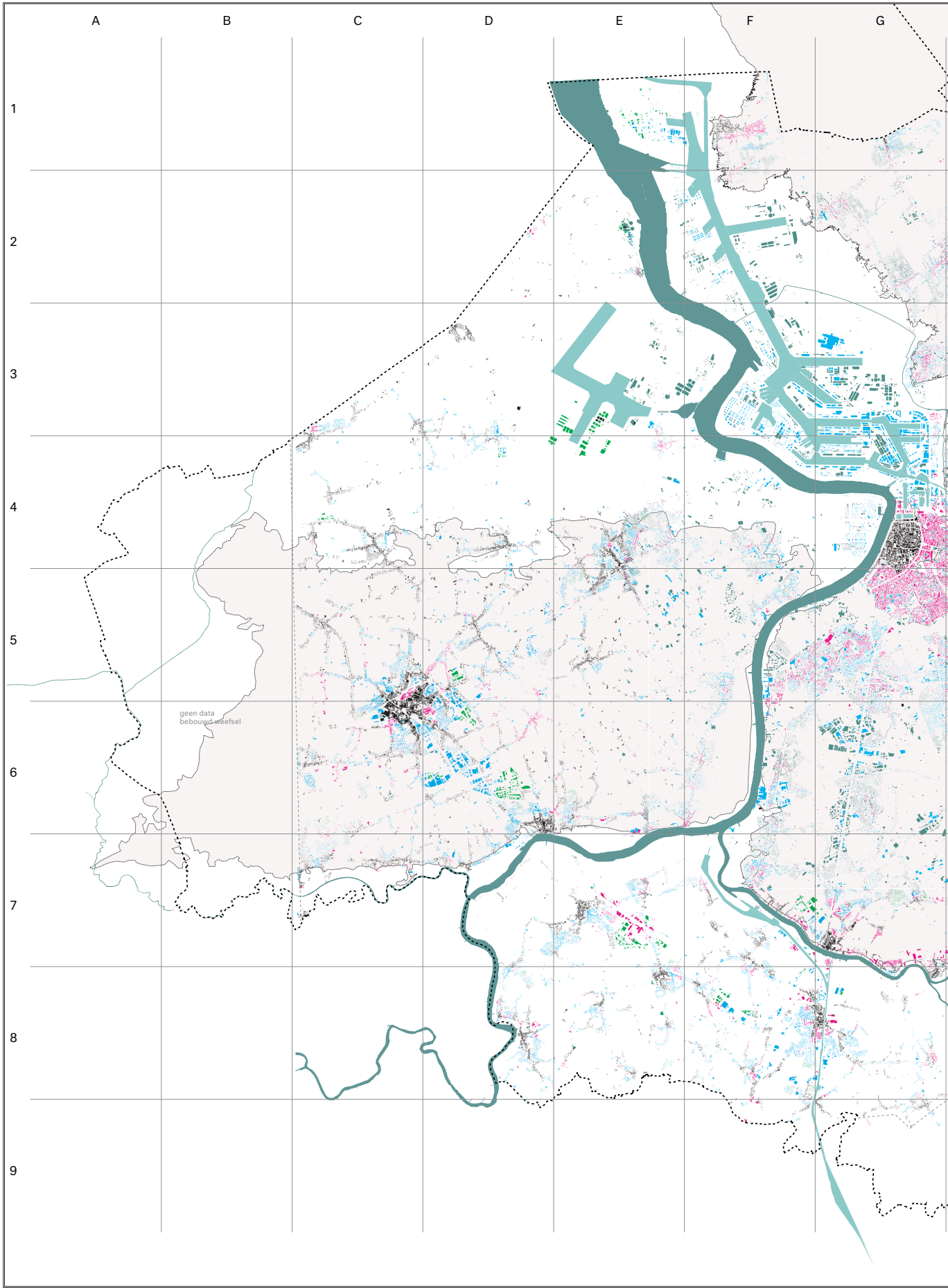
De ruimtelijke analyse bevat zowel een pleidooi voor continuïteit als voor een selectieve trendbreuk. Terugkijkend naar de geschiedenis zien we dat de verstedelijking zich vooral in de zuidelijke flank van de stad heeft afgetekend. Deze ruimte ligt daardoor letterlijk klaar als de strategische ruimte waar stadsvernieuwing het verschil kan maken en waar Antwerpen zich verder kan verankeren in de netwerkstad. Tegelijk toont de analyse hoe in de tweede helft van de 20ste eeuw stedelijke ontwikkeling gelijk kwam te staan met ruimtelijke consumptie. Deze ontwikkelingslogica heeft de nodige welvaart gebracht. De vele kavels die systematisch beschikbaar werden gemaakt voor grote en kleine investeringen in de ruimte zijn het historische speelveld van brede maatschappelijke participatie in een collectief investeringsproject. Elke individuele kavel gaf velen een ticket om mee van die welvaart te genieten.

Vandaag wordt duidelijk dat diezelfde logica zich niet eindeloos kan doorzetten. In Vlaanderen zitten we door de ruimtelijke voorraad heen. Bovendien kijken we aan tegen de oplopende maatschappelijke kost van een ruimtelijk spreidingsbeleid. De 20ste-eeuwse gordel biedt zich aan als de plek waar ruimtelijke consumptie geruild kan worden voor hergebruik, reconversie en recyclage. De ruimte waar de suburbanisering zich het eerst afspeelde, ligt klaar om een tweede laag verstedelijking te ontvangen. Labo XX kiest voor een nieuwe dynamiek die de bestaande ontwikkeling koestert, maar tegelijk geen genoegen neemt met het huidige status quo en doelbewust kiest voor een nieuwe en meer duurzame vorm van ruimtelijke ontwikkeling. Deze reconversie-opgave is geen project van Antwerpen alleen. Maar met haar 20ste-eeuwse gordel heeft Antwerpen één van de belangrijke sleutelgebieden in handen waar het verschil gemaakt kan worden. Een gebied dat door het actief uit te bouwen kan doorgroeien tot een aantrekkelijk gebied dat structureel is ingebed in het stedelijk netwerk van het sterkst verstedelijkte deel van Vlaanderen.



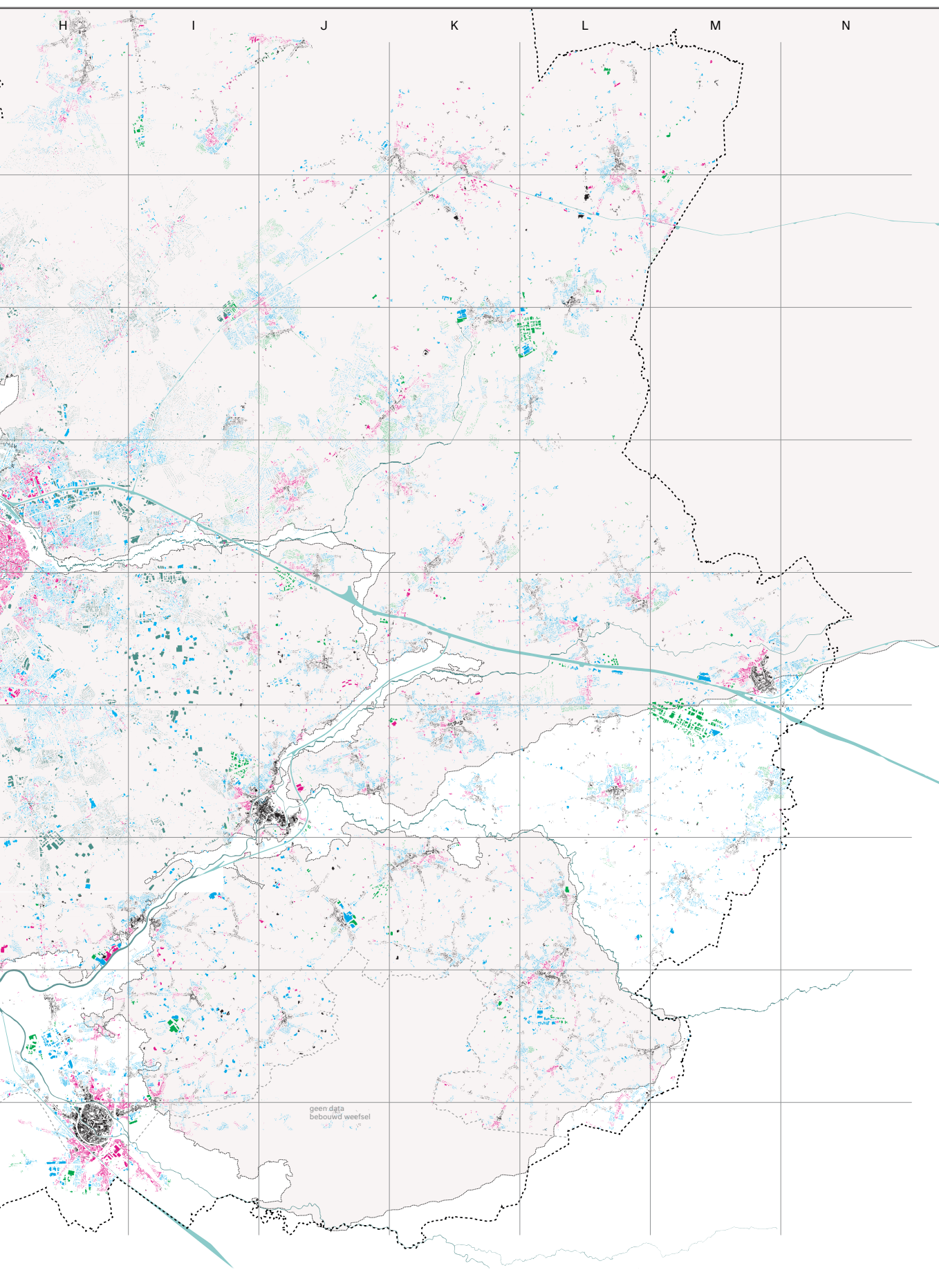
De fysisch-geografische structuur van de regio heeft geleid tot de ontwikkeling van verschillende gebiedstypes waar bebouwing, infrastructuur en open ruimte anders evolueren.

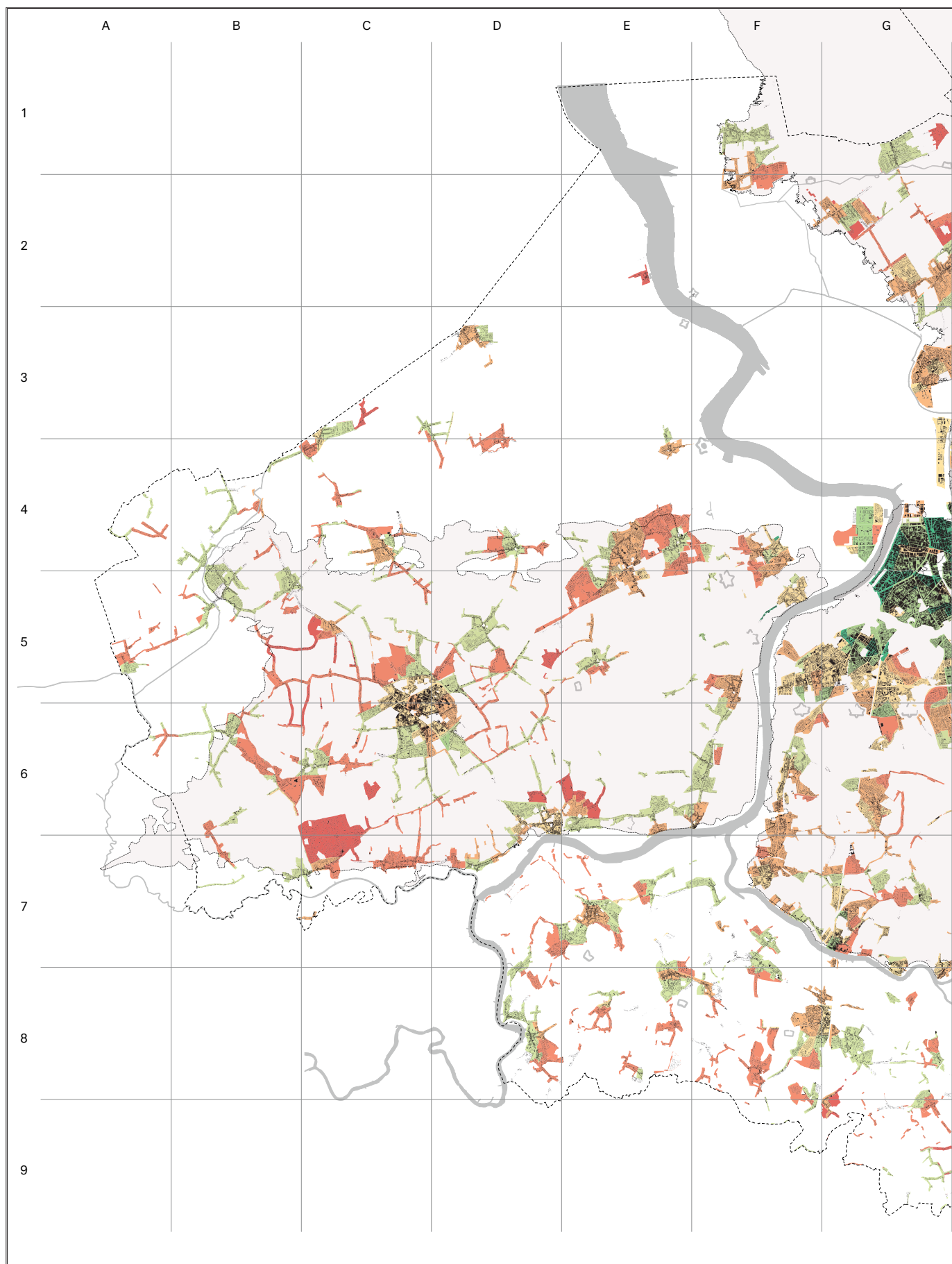
De 20ste-eeuwse gordel biedt zich aan als de plek waar ruimtelijke consumptie geruimd kan worden voor hergebruik, reconversie en recyclage. De ruimte waar de suburbanisering zich het eerst afspeelde, ligt klaar om een tweede laag verstedelijking te ontvangen.



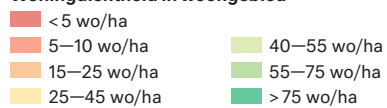
Fasering bebouwing

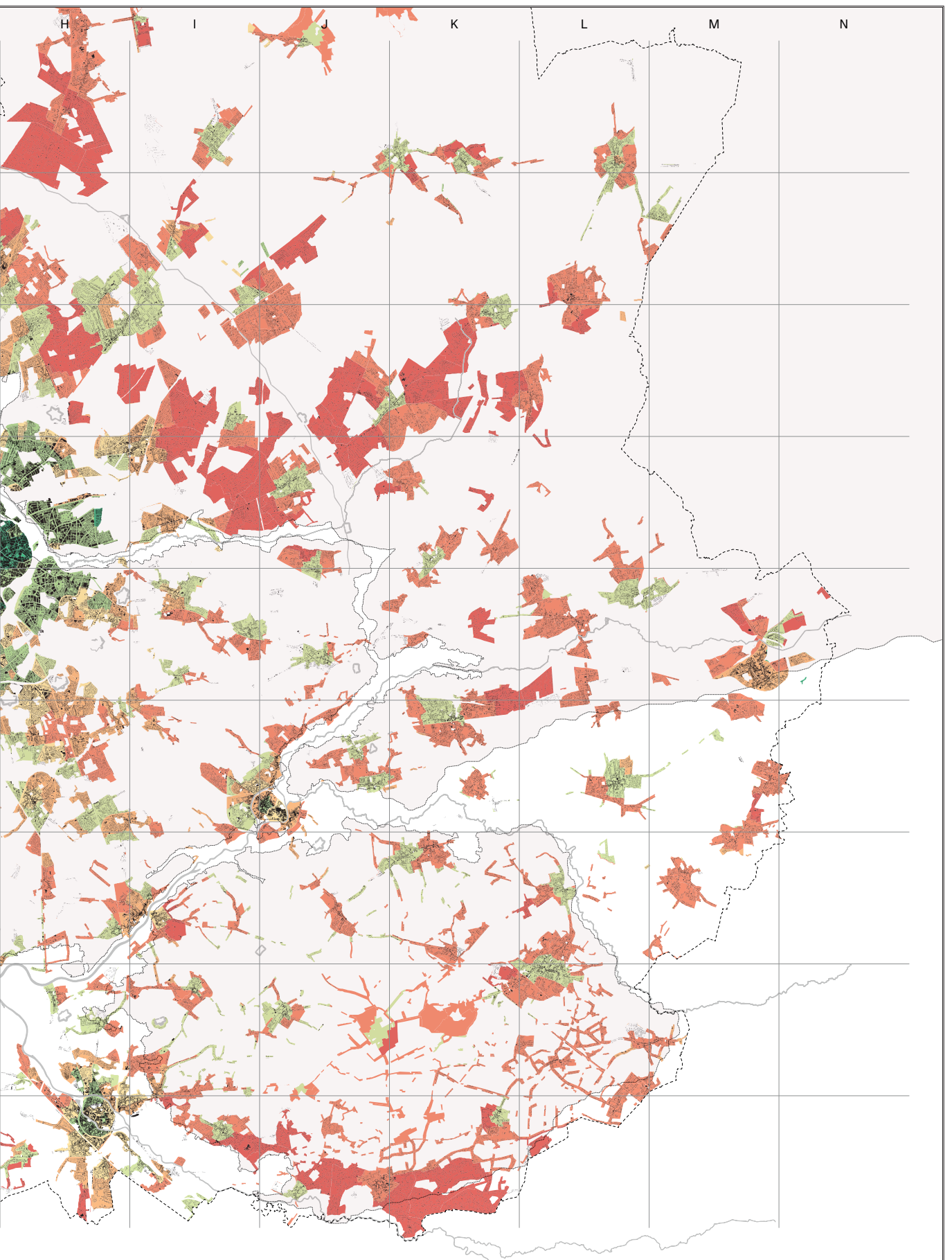
- ± 1850
- ± 1930
- ± 1970
- ± 2000





Woningdichtheid in woongebied





De voorstad groeit

Tom Naegels

Badran Al Kasham lacht. Hij heeft zich versproken, een grap omgedraaid en daarmee de clou verpest. Hij had moeten zeggen dat hij de ‘Chinese vrijwilliger’ was, waarna Tatjana Andrejeva, gezeten aan een klein formica tafeltje tegenover hem, hem had moeten corrigeren: ‘Nee, je bent een Irakese vrijwilliger.’ Maar hij zei zelf al ‘Irakees’, waardoor zijn tegenspeelster geen repliek meer had.

Badran, die 21 is, heeft dan ook een van de moeilijkste – en meest komische – rollen gekregen in het stuk dat hier gerepeteerd wordt. Hoewel hij pas drie jaar in België woont en navenant Nederlands praat, speelt hij een pedante leraar Nederlands, een taalpurist die zijn collega’s in de leraarszaal – in meerderheid nieuwkomers zoals hij – aldoor verbetert, en die in geijkte uitdrukkingen praat. Dat hij tegelijkertijd Irakees is met een duidelijk accent, draagt bij aan de hilariteit. Wat hier gerepeteerd wordt, is een traditioneel Vlaams volksstuk, een doldwaze burleske vol misverstanden en woordgrapjes, maar dan met een multiculturele setting: Vlaamse directeur van een concentratieschool gaat met pensioen, de collega’s bereiden een afscheidsfeest voor maar de helft van het leraarsteam bestaat uit allochtonen en de nieuwe directeur blijkt een Congolees met een Vlaamse naam.

‘Wat zou jij zeggen tegen een Turkse vader die zijn dochter een hoofddoek laat dragen?’ informeert de ontslagnemende directeur tijdens een sollicitatiegesprek met een van de Russische leerkrachten.

‘De pot op!’, roept die al te enthousiast. In mijn verbeelding davert een parochiezaal van het geho-ho-ho-ho van het publiek.

Ik bevind me in een kantoortje boven in *De Mess*, een café in Merksem Dok dat dienst doet als parochiecentrum en polyvalente zaal. Eerlijk gezegd: het was met enige vooroordelen dat ik erheen gefietst was. Ik ken Merksem niet goed, en met de associaties die het district bij me oproept, kan ik zelf zo’n multiculturele farce schrijven: arm,

somber en vervallen, maar zonder de grootstedelijke opwindning en kruisbestuiving die daar doorgaans mee gepaard gaat. Geen mensen op straat, geen tegencultuur, geen *urban identity* waarmee je hiphop-videoclips kunt vullen; een provinciale versie van het multiculturele drama, leeg en stil en depressief.

Maar kijk. Mogelijk ligt het aan het uitzonderlijk warme nazomerweer, maar als ik het wat afgeschermd wijkje tussen de bruggen over het Albertkanaal kom in gefietst, zitten groepjes Merksemnaren in en rond het ontmoetingscentrum gemoedelijk te keuvelen op de stoep. ('s Avonds! Buiten!) De toneelkring is naar boven verhuisd omdat in hun gebruikelijke repetitielokaal, de turnzaal beneden, *stand-up comedian* en *local boy* Jeron Dewulf een optreden geeft. Er klinkt muziek uit een woonkamer even verderop. Om nu te zeggen dat het er *swingt*, nee, dat zou overdreven zijn – maar men zou kunnen spreken van een bescheiden gezelligheid.

De districten die zich aan de buitenkant van de Antwerpse Ring bevinden, in de zogenaamde 'twintigste eeuwse gordel' van Merksem in het noorden tot Hoboken in het zuiden, wachten grote veranderingen. Bevolkingsprognoses spreken van een toename van de Antwerpse bevolking tussen de vijftigduizend en de honderdvijftigduizend inwoners tegen 2030. De stad Antwerpen, die de gulden middenweg van honderdduizend als leidraad neemt, rekent op 45000 nieuw bij te creëren wooneenheden. Die zullen vrijwel allemaal buiten de Ring moeten komen. De afgelopen decennia is er zo sterk ingezet op de herwaardering van het historische centrum en de 19de-eeuwse gordel, de wijken tussen de Leien en de Ring, dat die nu vol zitten. De districten *extra muros* zijn nog goeddeels onontgonnen terrein.

Niet alleen in stedenbouwkundig opzicht, overigens. Ook mentaal is dat zo. Waar de meeste Antwerpse wijken *intra muros* (het Zuid, de Seefhoek, de Dam, Oud-Berchem, het Eilandje...) een duidelijke eigenheid hebben, daar zwalpen de districten van de voorstad tussen een vage nostalgie naar een dorps verleden, en het trauma van een veel te snel verlopen, toch nooit helemaal doorgezette verstedelijking. *We bevinden ons in de laatste buurtwinkel van Merksem Dok*, zo luidt de eerste zin van het script van de vorige zelfgeschreven komedie van de amateurtoneelkring, het bekroonde *De Chicagodokken*, dat in 2011 twee avonden na elkaar een volle zaal trok. Het lijkt wel een *still* uit een film die zelf stil is blijven staan; een tijdsdocument dat zowel in 1985 als vandaag zou kunnen spelen. De laatste buurtwinkel, de verdwenen cafés, autochtonen en allochtonen die schutterig rond elkaar heen lopen als waren het magneten met gelijke polen, wat dan weer voor komische misverstanden zorgt: het zijn clichés geworden, stereotiep genoeg om in het repertoire van volkse komedies te worden ingepast. Maar voor een nieuw verhaal is het nog te vroeg.

'Dit is altijd wel een arme wijk geweest', zegt Christel Vermeulen, co-regisseur van de toneelgroep en voorzitter van het Buurtcomité. Ze woonde veertig jaar in 't Dokske. 'Daar moet je rekening mee

houden. Arme mensen moeten ergens kunnen wonen. En wie het wat beter krijgt, verhuist. Je ziet dat nu ook: de Belgische mensen die na de Tweede Wereldoorlog hier een huisje kochten, schippers vaak die aan het water wilden wonen... nu die overleden zijn of liever in een appartementje gaan wonen, zie je dat hun kinderen naar de overkant van de Bredabaan trekken. Hier vind je een huis aan 140 000 euro, soms minder. Aan de overkant is dat makkelijk 170 000, soms meer. Ook de kinderen van de allochtonen kopen hun huizen nu daar. Hier komen er dan weer Afrikanen en mensen uit Oost-Europa.'

Ze praat over allochtonen met de kenmerkende aarzeling van een Vlaming die bang is verkeerd begrepen te worden. Wat raar is, aangezien ze vrijwilliger is in een multicultureel amateurgezelschap – daar bestaan er toch ook niet zo veel van? 'Het is niet gemakkelijk om contact te leggen', legt ze dat uit. Met het Buurtcomité doen ze al jaren moeite om nieuwkomers te engageren. Dit toneelgezelschap is een *spin-off* van taallessen voor nieuwkomers, dat helpt.

Ze is zelf een voorbeeld van de evolutie die ze net schetste. Na veertig jaar heeft ze haar huis (eigenlijk dat van haar moeder) verkocht, en is ze naar de andere kant van de Bredabaan verhuisd. In haar plaats is een jong gezin gekomen, dat in de Seefhoek woonde. 'Dat zie je wel, dat er meer jonge mensen komen.' Het gaat om een Grieks-Vlaamse man en zijn Vlaams-Vlaamse vrouw. 'Dat zie je ook wel, dat er meer gemengde koppels zijn.' Ik maak meteen een afspraak om ook met hen te praten.

Een van de problemen bij het ontwikkelen van de twintigste-eeuwse gordel is dat het zo'n groot en chaotisch gestructureerd gebied is. De vele drukke verkeersassen en -knooppunten, de abrupte afwisseling van residentiële woningen rond parken, dorpse kernen, industriezones, rauwe armoede en ziellose nieuwbouwwijken maken het moeilijk om voor iedere plek in die enorme lap stad een *sense of belonging* te creëren. Als inwoner moet je geluk hebben waar precies je huis staat: sommige plekken bezitten een wonderbaarlijke eenheid, maar sla één hoek om en die kan volledig verdwenen zijn; alsof je in een andere stad terecht bent gekomen.

Een voorbeeld. Toen een jaar geleden mijn huis in oud-Berchem verbouwd werd, woonde ik enkele maanden in Deurne. Helemaal aan de rand van het district was dat, waar de Herentalsebaan al lang niet meer de enorme viervakker (met dubbele trambaan middenin) vormt die ze dicht bij de Ring is, maar een kasseiweg waar trams en wagens om voorrang vechten en fietsers zich ternauwernood recht op houden op de zwerfkeien. En zelfs daar woonden wij niet in het eerste gedeelte van die aftakking, de volkse winkelstraat die voor oudere Deurnenaars de identiteit bepaalde van deze wijk, maar nog verder, waar ze bijna stukloopt op de toepasselijk genaamde Autolei, in de delta van in- en uitvalsroutes, aan de uiterste grenzen van de stad.

Voor een jong gezin had de omgeving veel troeven. Er lagen wel drie parken op fiets- en zelfs loopafstand: het Rivierenhof, het Boeken-

bergpark en het Te Boelaerpark. In dat eerste was het openlucht-theater, tijdens mijn jeugd een wat duffe plek die vooral bekend stond om haar dansende fonteinen, de afgelopen jaren uitgegroeid tot de charmantste concerttempel van de stad. (En ook de minigolf mag er zijn.) Het openluchtwembad in het Boekenbergpark, waar je ook in de jaren 1980 en 1990 op hete dagen al over de koppen kon lopen, en waar de jongeren met wie ik opgroeide (maar niet ik) 's nachts over de omheining kropen om naakt te zwemmen en meer, had zich verhipt tot openluchtwembad 2.0, een *zwemvijver*, met planten in. Naar het Te Boelaerpark gingen we dan weer op hete dagen met de kinderen voor de *poor man's version* daarvan, een zwemvijver o.o, gewoon een fontein met een bodem stilstaand water waar 's zomers kleine kinderen in plensten en hun ouders op het perkje errond zonden, tot de politie kwam zeggen dat dat niet mocht vanwege de hygiëne. En kijk, taverne de Ekster, pal over de ingang van Boekenberg, dat blijft toch een van de gezelligste Vlaamse brasserieën uit de wijde omtrek. En die schattige huisjes in de Unitaswijk – die hebben toch ook iets?

Jazeker. Alleen. Al die leuke plekken leken toevallig rondgestrooid. Er zat geen *logica* in. Als ik van onze flat naar het Boekenbergpark fietste, slechts anderhalve kilometer ver, kon ik ofwel door een uitgestrekte woonwijk met honderden net eendere huizen en geen winkel te bekennen, of anders door de canyon van de Dascottelei, tussen imposante torenflats, en niemand op straat. Van het Rivierenhof (2,5 kilometer) werden we gescheiden door de Boterlaarbaan, de Ruggeveldlaan én de autosnelweg. De boerderij die ik uit het achterraam kon zien, en het knooppunt Autolei-Boterlaarbaan-Herentalsebaan dat ik rechts van me wist, lagen hooguit enkele honderden meters van elkaar; twee gescheiden universa. Om boodschappen te doen, moesten we met de fiets een heel eind over die ellendige kasseien dokkeren, of anders met de auto naar de Colruyt. Als je aan een van die parken *woonde*, ja, dan voelde het vast anders – ik heb vrienden die daar wonen, zij vinden Deurne heel leuk. Maar voor ons lagen ze mentaal erg ver. En nergens was er een *centrum*!

‘Voilà’, vloekt Walter Verbruggen. ‘Dat was ons plan hé. Dat was ons plan.’

We staan voor Verbruggens huis, een voorbeeld van nieuwe zakelijkheid in de statige Venneborglaan in Deurne-Oost, die met zijn brede rij bomen in het midden en vrijstaande woningen aan beide zijden duidelijk bedoeld is om uit te monden op een park, het Rivierenhof. De Autolei is héél ver van hier. Op de kop van de groene middenstrook, pal over zijn deur, prijkt een spandoek met een oude foto van de laan: nog iets statiger en groener, en met een kasteeltje in de achtergrond. ‘Het oude kasteel Venneborg’, zegt Verbruggen, een amateur-heemkundige en voormalig schepen van openbare werken (Groen) in het Deurnese districtsbestuur. ‘Staat al van in de dertiende eeuw op kaarten vermeld. Verkaveld in de jaren zestig.’

De foto is ook een *landmark*. Al sinds 2008 is het (voormalige) district-sbestuur in de weer om het enorme district, met 80 000 inwoners het grootste van allemaal, van zijn identiteit van ‘*suburbia* tot en met’ af te helpen (het citaat is van Verbruggens opvolger in het nieuwe district-sbestuur, Tjerk Sekeris (N-VA)). Aan de universiteit Antwerpen werd een onderzoek besteld om de (on)tevredenheid van de bewoners in kaart te brengen. Een van de resultaten van dat onderzoek was dat het district zelf te groot was om zich verbonden mee te voelen, de verschillen tussen de wijken – het arme Deurne-Noord, het rijke Deurne-Oost, de industrie rond het Sportpaleis of de rust van het Rivierenhof – te groot. Dus deelde men het op in twintig buurten, elk van maximum zesduizend inwoners, ‘dat is het maximum waar een mens zich verbonden mee kan voelen’. Daarvoor koos men telkens een *landmark* – een gebouw of kunstwerk dat die buurt moest verzinnebeelden. Dat kon een bestaand monument zijn, zoals de Drie Torekens, of een standbeeld, of bescheidener, een foto zoals deze. ‘En dan zochten we inwoners die ambassadeurs willen zijn voor die buurt.’

‘Of dat gelukt is?’, vraag ik.

Verbruggen haalt zijn schouders op. ‘Bij de ene al wat beter dan bij de andere.’

In Deurne Dorp, bijvoorbeeld, de wijk rond het Cogelsplein en de Fredeganduskerk (landmark: een rood hart), werkt het goed. De smalle, verkeersvrije straatjes lenen zich tot een buurtgevoel, de geschiedenis zit mee: dit is waar Deurne altijd was, voor het in de twintigste eeuw explodeerde van dorp tot voorstad. Dit is ook waar in een van de twee masterplannen, die in dezelfde beweging ontwikkeld werden, het nu onbestaande centrum van het district gepland is, de plek waar zowel Deurne-Noord als Deurne-Zuid zich mentaal op zouden kunnen richten; waar ze kunnen uitgaan en shoppen, waar cultuur is en rust.

Een aantal stappen ervan zijn gerealiseerd: de hoek van het Rivierenhof met de Turnhoutsebaan en de Singel is schoongemaakt, de parking is een pak kleiner en de ruimte die dat opleverde wordt gebruikt voor een speeltuin, er leiden wandel- en fietspadjes van aan de Turnhoutsebaan in het park, en de verlenging van de fietsroute langs de Ring tot in Merksem is een feit. Maar de grote ingrepen laten op zich wachten. Het Cogelsplein is nog altijd geen ‘18 meter breed plein’, zoals voorzien en zoals de naam doet vermoeden, maar gewoon een stuk van de Turnhoutsebaan, zij het nu wel met verbrede voetpaden. De Frank Craeybeckxlaan en de Hooftvunderlei, bedoeld als ‘centrale as’ tussen het districtshuis en de Amelinckx-toren, een levendig en autoluw ‘stadsplein’ met groen en zitbanken, ‘de Ramblas van Deurne’ waar de markt zou plaatsvinden en waar mogelijk ook een nieuw cultureel centrum en een grotere bibliotheek zouden komen, ziet er nog altijd hetzelfde uit als toen ik er als kind met mijn grootmoeder de Sarmabus nam.

Het masterplan werd nochtans al op 15 juli 2011 goedgekeurd door het (vorige) Antwerpse college. ‘Vanaf 2012 zullen de veranderingen

ook echt zichtbaar worden en zal Deurne centrum stap voor stap uitgroeien tot een écht centrum, Antwerpen waardig', staat er in de brochure. Volgens Verbruggen, wiens partij na de verkiezingen van 2012 in de oppositie belandde, gaat het om politieke onwil.

Dat ontkent Tjerk Sekeris, huidig districtsschepen voor openbare werken, met klem. 'We zijn zeker van plan om dat plan uit te voeren. Het is ook een knap plan, ik heb er geen moeite mee om dat toe te geven. Maar het is héél ambitieus. Het gaat om ingrepen van vijf à zes miljoen euro. De totale begroting van Deurne is drie komma zeven miljoen hé – de totale jaarbegroting van het hele district, waarmee we alles moeten doen, niet alleen straten heraanleggen. Het is ook niet eenvoudig om derden te laten meebetalen. Dus nee, op dit moment is er van dat masterplan nog niets uitgevoerd. Maar tegen 2018 zou dat centrum er toch moeten liggen.'

Het is een klacht die ik ook bij de andere districten buiten de muren hoor. Er staan nu zeven masterplannen vermeld op de website van de stad Antwerpen, alle in de twintigste-eeuwse gordel. Elk op hun manier pogen die de voorstad opnieuw leven te geven, waardoor die aantrekkelijker wordt voor de verwachte nieuwkomers. Maar vrijwel altijd moeten de districten de kosten daarvoor alleen dragen, wat een zware belasting betekent voor hun bescheiden begrotingen.

Eén en ander draagt bij aan een algemeen gevoel van stiefmoederlijk behandeld te worden. Eén van mijn andere respondenten: 'Kijk eens in de brochures als de stad iets groots organiseert, de Zomer van Antwerpen bijvoorbeeld: dan opeens is Antwerpen het Antwerpen van de Spaanse tijd. Het eindigt aan de Leien. Als ze ons er echt bij willen, dan mogen ze dat wel eens laten voelen.'

'Liever niet in de Tir', zegt Mike De Ridder. We staan in de regen voor de gesloten deuren van brasserie Charif aan de Sint-Bernardsesteenweg, een van de filialen van de populaire Marokkaanse bakkersketen. Maar dus: gesloten. Het is geen weer om lang te blijven dralen, dus stel ik voor om het fonkelnieuwe winkelcentrum binnen te lopen, waar ik achteraan een andere brasserie weet. Maakt mij het uit, en we zijn hier toch om over het vernieuwde Kiel te praten, dat enige stukje Antwerpen-Antwerpen *extra muros*, restant van de wereldtentoonstelling, net boven Hoboken. De Ridder had zélf voorgesteld om elkaar hier te treffen, op de kop van de ooit legendarische Abdijstraat. Maar hij schuttert. 'Ik voel me er niet zo thuis', zegt hij.

Mike De Ridder is de Antwerpstalige van het viertalige (Engels, Frans, Arabisch en Antwerps) hiphop collectief NoMoBS Entertainment. Kielenaars in hart en nieren. In 2012 verkozen tot 'Kielenaars van het jaar', toen hun eerste videoclip Zehma een kleine rage was. Ze *representen* 2020, enfin. Net zoals, dacht ik, dat nieuwe complex 2020 zou *representen*. Maar blijktbaar op incompatibele wijze.

De Ridder: 'Ze hebben de oude Abdijstraat willen doen herleven, met een dak op. Er gingen te veel witte winkels weg, en nu hebben ze die daar gestoken.'



‘Mij maakte het niet uit dat er hier geen uitgaanscentrum is. Ik voel me voldoende verbonden met de stad om er enkele kilometers buiten te wonen. En hier is het niet zo moeilijk om een school te vinden.’
Steve (38)



Aan die oude Abdijstraat heeft hij nochtans mooie herinneringen. ‘Vroeger was dat hier een kleine Meir. Het was alsof de hele stad naar onze braderij kwam.’ De Ridder, die als freelance videomaker werkt, heeft een Vlaamse vader en Marokkaanse moeder; hij is tot zijn zes opgegroeid bij zijn Marokkaanse grootouders, die hem de taal en het geloof hebben geleerd, ‘al heb ik recent gemerkt, bij een reis naar Marokko, dat mijn woordenschat op kinderniveau is blijven steken.’ Hij gaat me toch niet vertellen dat ook hij worstelt met die typisch autochtone nostalgie naar de hoogdagen van de lokale winkelas, waar autochtonen dan doorgaans onder begrijpen: voor de nacht-winkels en telefoonwinkels en de Turkse kruideniers (maar eigenlijk: de shoppingcentra) die verknoeid hebben? ‘Nee natuurlijk niet. Ik bedoel niet: de witte winkels. Maar de sfeer van vroeger. Dit is synthetisch, gecommercialiseerd.’

‘In het Marokkaans noemen we dat *henna op luizen smeren*’, voegt zijn collega-NoMoB Said Boumazoughe toe, die er ondertussen is komen bij zitten. We hebben ons dan maar boven in Bakkerij Bart gezet, met een cola en twee doughnuts. ‘Het is typisch iets van planners: we zetten een mooi nieuw gebouw en alles komt goed. Maar voor de jongeren in deze wijk is het geen alternatief.’

Boumazoughe: ‘Toen ik klein was ging ik ravotten achter den Tir. Nu is die ruimte weg, volgebouwd. Wanneer bouwt er eens iemand iets voor onze jongeren? Een paar dagen geleden was er hier een groot concert in den Tir – ze hadden allemaal schlagerzangers geboekt. Luisteren Marokkaanse jongeren naar schlagers? Het Kiel heeft een jeugdcentrum, Zappa. Die programmeren alleen maar rock en dance. Luisteren Marokkaanse jongeren naar rock of dance?!’ (Het moet gezegd, de wervende foto op de homepage van Zappa, waar je een volle concertzaal ziet met dansende jongeren – die zijn allemaal autochtoon. En de programmatie voor de komende maanden richt zich duidelijk op een hip blank publiek. Terwijl 63,2% van de Kielenaren, volgens de Buurtmonitor, ofwel vreemdeling, ofwel ‘Belg uit de migratie’ zijn.)

Als ik achteraf door den Tir dwaal, voorbij de klassieke ketens die je in zulke centra vindt – de H&M’s, Hema’s en Kruidvaten van deze wereld – loop ik erover te dubben: men wil de wijken in de voorstad meer identiteit geven, maar welke identiteit? Wiens identiteit? De ervaringen en verwachtingen van bewoners liggen soms mijlenver uit elkaar. Wat de ene vertrouwd vindt, werkt voor de ander vervreemdend. De voorstadsbuurten die nu al de sterkste eigenheid hebben, en waar ook recent in werd geïnvesteerd, zijn de oude dorpskernen en de residentiële straten rond het groen; wijken met een identiteit die wortelt in de tijd *voor* de districten deel uitmaakten van de stad. De naoorlogse geschiedenis van snelle (sub)verstedelijking en migratie heeft weliswaar tal van sporen nagelaten (niet zelden in de vorm van kwetsuren, frustraties, heimwee), maar heeft voorlopig nog niet geleid tot een sterke nieuwe cultuur, die door brede lagen van de bevolking gedeeld wordt, en die matuur genoeg is om in gebouwen,

pleinen, bruggen of straten te worden uitgedrukt.

Ik ben zelf een kind van de voorstad. Mijn familie aan moederszijde woont in Deurne. Ik heb mijn hele jeugd doorgebracht in het grensgebied tussen Deurne-Zuid en Borgerhout *extra muros*. Zoals zovelen van mijn generatie ben ik er na mijn studies weggetrokken. Ik beschouwde het als een blinde vlek, een bebouwde kom zonder identiteit of troeven, waar de tijd gaandeweg zijn slopende werk heeft gedaan; een plek voor oude mensen, waar gewoond werd zonder meer. De kernstad, en dan in het bijzonder die wijken die voor onze ouders net de blinde vlekken waren – Borgerhout, Antwerpen-Noord, oud-Berchem, die tijdens hun jeugd aan hun verval begonnen waren – bood de belofte om deel uit te maken van een betekenisvol project.

Je moet blind zijn om niet te zien dat dat langzaam verandert. De wijk waar ik opgroeide, en dan in het bijzonder de lokale ‘centrale as’, de Gitschotellei, vertoont duidelijk de dubbele beweging die binnen de Ring al langer aan de gang is: oprukkende migratie van nieuwe migranten, zichtbaar pakweg in de komst van evangelische winkeliers (waar er in mijn jeugd zelfs nauwelijks Turken of Marokkanen woonden), en oprukkende gentrificatie, zichtbaar in de komst van hipper restaurants aan de hoek met het te Boelaerpark (waar daar in mijn jeugd enkel traditioneel-Vlaamse, volkse brasserieën bestonden). Het ziet er spannender uit, diverser, interessanter dan in mijn jeugd. Nogal wat kennissen van mij, van dezelfde leeftijd en klasse, zijn overigens recent verhuisd naar de voorstad. Onder meer omdat wat hen als twintiger bekleemde, de rust en de leegte, vandaag aantrekkelijker is, nu ze kinderen gekregen hebben.

Niet iedereen loopt overigens zo te fretten over identiteit en het eventuele gebrek daaraan. Veel van de mensen met wie ik sprak tijdens het maken van deze reportage, waren uitgesproken positief over hun leven in de voorstad. Zoals Steve (38), die in de Berchemse (*extra muros*) nieuwbouwwijk De Veldekens is gaan wonen. ‘Mij maakte het niet uit dat er hier geen uitgaanscentrum is. Ik voel me voldoende verbonden met de stad om er enkele kilometers buiten te wonen. En hier is het niet zo moeilijk om een school te vinden.’

Mijn eigen moeder (66), die sinds 1978 in Borgerhout *extra muros* woont: ‘Ik ben nooit een echt stadskind geweest. Wij hebben altijd in de rand gewoond. En waarom? Omdat er veel groen is, meer ruimte. De straten zijn hier breder, dat geeft rust. En toch een heel gemakkelijke verbinding met de stad.’

Of zoals Petrov (41), die ik sprak in Merksem Dok, terwijl hij de gevel van zijn huis stond te verven. Hij had het drie jaar geleden gekocht. Een jaar eerder was hij uit Bulgarije hierheen gekomen. Hij heeft gehuurd in de Seefhoek, maar hier was hij véél gelukkiger: een school pal aan de overkant, waar zijn zoon gaat, en zijn dochter wordt met de trolleybus opgehaald om in Deurne naar school te gaan! En niet zo druk!

En ik hoor het ook als ik binnenloop bij Antonios (27), die met zijn vrouw het huis van Christel Vermeulen gekocht heeft, ook in



‘Merksem is dicht bij ’t Stad, waar mijn hart ligt.
Ik woon nog geen vijf kilometer van mijn werk.
En de buurt... Ik ben opgegroeid met allochtonen,
ik ben zelf allochtoon... Dat maakt mij niet uit.
En alles is in de buurt: Lidl, Aldi, Colruyt,
MacDonalds (*lacht*).’

Antonios (27)

Merksem Dok. Ik bezoek hen terwijl ze samen met de grootouders (ze hebben drie jonge kinderen) het behang van de muren aan het trekken zijn. ‘Waar vind je nog een huis met een ruime tuin, waar je de ganse dag zon hebt, en dat betaalbaar is? Merksem is dicht bij ’t Stad, waar mijn hart ligt. Ik woon nog geen vijf kilometer van mijn werk. En de buurt... Ik ben opgegroeid met allochtonen, ik ben zelf allochtoon... Dat maakt mij niet uit. En alles is in de buurt: Lidl, Aldi, Colruyt, MacDonalds (*lacht*). Het lijkt alsof er niets is omdat je aldoor drukke banen over moet, maar buiten de spits valt dat mee.’

Een stad is een optelsom van ervaringen. Of je je goed voelt in de wijk waar je woont, hangt af van honderd-en-één factoren: je algemene persoonlijke geluk, je levensfase, de relatie met je burens, of er voldoende kennissen in de buurt wonen, of je het erg vindt om met de auto naar de winkel te gaan... tot de nabijheid van groen, scholen, een uitgaanscentrum of een busverbinding. Afhankelijk waar je op focust, heeft de twintigste-eeuwse gordel net al heel veel te bieden.

Zelf merk ik overigens ook dat ik vaker in de voorstad kom. Mijn oudste zoon speelt basket in sportcentrum Het Rooi, naast het net aangelegde De Veldekens. Met allebei mijn kinderen heb ik recent een heerlijke middag doorgebracht in het nieuwe park Neerland, in Wilrijk. Ik ga joggen langs het fietspad naast de Ring, van Berchem tot Merksem of naar het zuiden, tot Hoboken. ’s Zomers ga ik picknicken in Den Brandt. Ook hier: de rust, het groen, wie kinderen heeft gaat het meer appreciëren.

Er gaan *wonen*, dat zie ik mezelf nog niet doen. Maar wie weet – de dag dat de kernstad hopeloos gegentrificeerd en onbetaalbaar geworden is, een bastion van onuitstaanbare rijkelui die ermee pronken hoe zij ooit, lang geleden, een volkswijk van de sociale verloedering gered hebben – dat mijn kinderen weer haasje-over spelen met de Ring.

Tegen dan is het 2030, denk ik.

58

Projectteam

Johan Van Reeth
Kathleen Van de Werf
Kevin Penalva
Diego Luna
Charlotte Deckers
Toon Manders
Maritza Toro
Simona Paplauskaitė

**Verstedelijking, open ruimte
en mobiliteit als drie-eenheid
voor de stadsvernieuwing van de
20ste-eeuwse gordel.**

BUUR - bureau voor urbanisme

74

Projectteam:

Peter Vanden Abeele
Laura Nagels
Emile Revier
Sarah Van Appeldoorn
Kai Van Hasselt
Marianne Lefever

**Micro-centraliteit,
als strategie voor verdichting
en vernieuwing.**

Maat ontwerpers
Posad Spatial Strategies
Shinsekai Analysis
3E

90

Projectteam

Jeroen Ruitenbeek

Leonie Rupert

Endry Van Velzen

Erik van den Berg

Roser Igual

Els Nulens

Bertie Olthof

Verdichten en vervlechten. Pleidooi voor de tussenschaal.

Palmbout Urban Landscapes
De Nijl Architecten
Blauwdruk Stedenbouw
Feddes Olthof Landschapsarchitecten

106

Projectteam:

Freek Persyn

Dieter Leyssen

Annaik Deceuninck

Jan De Visch

Bart van de Putte

Dynamieken en mechanismen voor kwaliteitsvolle vernieuwing en verdichting.

51N4E
Connect&Transform



Radiaalstad. De verstedelijkte rand van Antwerpen volgt nog steeds grotendeels de historische structuur van radiale steenwegen vanuit het centrum waarlangs vroeger de dorpskernen gegroeid zijn.

Verstedelijking, open ruimte en mobiliteit als drie-eenheid voor de stadsvernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel.

BUUR - bureau voor urbanisme

Radiaalstad

De verstedelijkte rand van Antwerpen volgt nog steeds grotendeels de historische structuur van radiale steenwegen vanuit het centrum waarlangs vroeger de dorpskernen gegroeid zijn. Ook de stamlijnen van het openbaar vervoersnetwerk zijn overwegend radiaal. Zij doorsnijden in grote mate geconsolideerd weefsel en zijn sterk op de binnenstad gericht. De belangrijkste assen zijn uiteraard mee getransformeerd, eerst als prestigieuze woonlocatie, later als ideale ontsluitingsassen voor het dichtslibbende stedelijk gebied. De groei langs de radialen heeft echter als gevolg dat er weinig onderlinge relaties bestaan tussen de 'dorpen' van de 20ste-eeuwse gordel (Merksem, Deurne-noord, Deurne-zuid, Borgerhout, Berchem, Kiel, Wilrijk, Hoboken) en dat de aanwezige voorzieningen beperkt bereikbaar zijn.

Anderzijds heeft de verdichting langs de belangrijkste assen ervoor gezorgd dat bepaalde grootschaligere infrastructuren (spoorlijnen, snelwegen...) en programma's (UZA, Middelheim, Campus Groenenborger...) in de 'tussenruimte' zijn komen te liggen, waardoor ze zich niet inschrijven in het netwerk. Vandaag leest de 20ste-eeuwse gordel dan ook als een juxtapositie van lokale, eerder homogene kernen en meer heterogene tussengebieden. Geïsoleerde districtskernen met daarrond monotone, identiteitsloze buurten, gecombineerd met industrie- en bedrijvenszones, getransformeerde historische kernen, mooi aangelegde parken, ongedefinieerde restruimte, restanten van het agrarisch landschap...

Hoewel er dus momenteel van synergie en complementariteit weinig sprake is, kan tegelijk geconcludeerd worden dat in feite alle ingrediënten aanwezig zijn voor een kwaliteitsvolle stedelijke omgeving: wonen, open ruimte en parken, economie en tewerkstelling, lokale historische kernen en stedelijke voorzieningen. Zeer eigen en opmerkelijk voor het gebied is bovendien de grote aanwezigheid van belangrijke attractoren op stedelijke en regionale schaal.

Rocade

Via ontwerpend onderzoek werd het potentieel bestudeerd van een nieuwe tangentiële openbare vervoersas middenin de 20ste-eeuwse gordel. Een tangentiële noord-zuidverbinding die Hoboken (en bij uitbreiding Linkeroever) als een *rocade* verbindt met Merksem. Het structurerend vermogen van zo'n nieuwe noord-zuidverbinding is groot. De rocade wordt geïntegreerd binnen het bestaande stedelijke weefsel en draagt bij tot de verdere *vernetting* van de bestaande stedelijke structuur en creëert mogelijkheden tot verdichting en vernieuwing.

Nieuwe tramlijnen

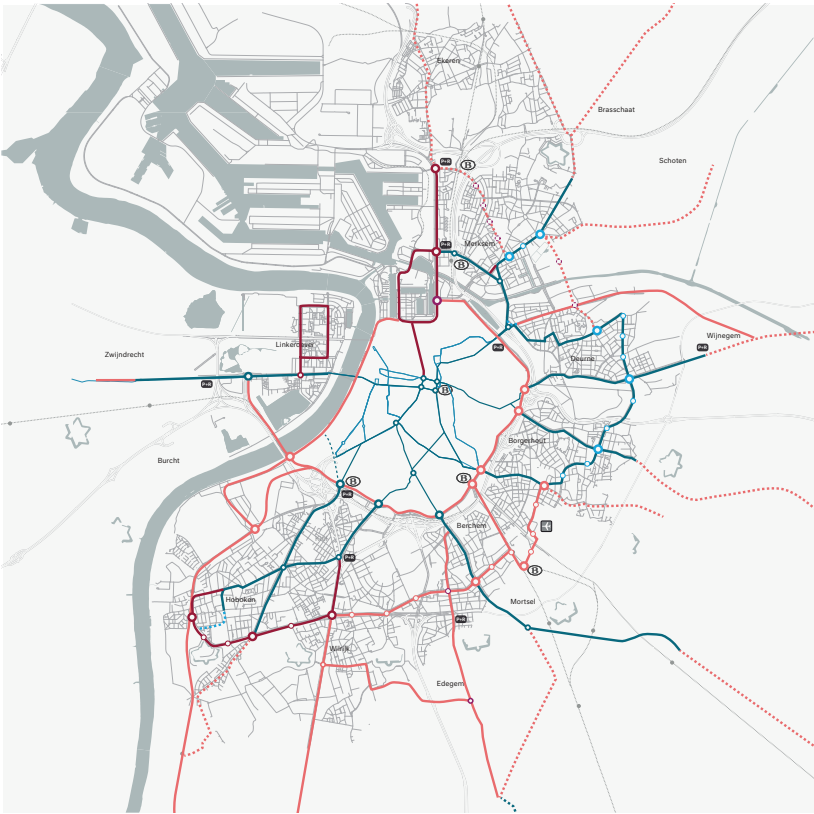
De voorgestelde optimalisatie van het openbaar vervoersnetwerk omvat in totaal 17 639 m aan lijnen (de bestaande segmenten niet meegeteld). Het spreekt voor zich dat de uitbouw van deze rocade dient te worden bekeken in functie van een haalbare en gefaseerde realisatie. Dit laat ook toe om de bestaande kernen en voorzieningen stapsgewijs beter bereikbaar te maken en binnen de stedelijke regio te ontsluiten. De rocade vormt zo van in het begin een belangrijke meerwaarde voor de huidige stedelijke structuur van de 20ste-eeuwse gordel.

Tegelijk is het belangrijk te benadrukken dat het voorstel geen alternatief is voor reeds voorgestelde of geplande lijnen, zoals een Singeltram of bepaalde tramverlengingen. Het is een *en-en* verhaal. Wel toont de rocade aan dat de *vernetting* van het bestaande radiale openbaar vervoersnetwerk prioriteit moet hebben boven de verlenging van bestaande tramassen.

Gefaseerde integratie.

De *rocade* is geen alternatief voor reeds voorgestelde of geplande lijnen, zoals een Singeltram of bepaalde tramverlengingen. Het is een *en-en* verhaal. Het toont wel aan dat de *vernetting* van het bestaande radiale openbaar vervoersnetwerk prioriteit moet hebben boven de verlenging van bestaande tramassen.

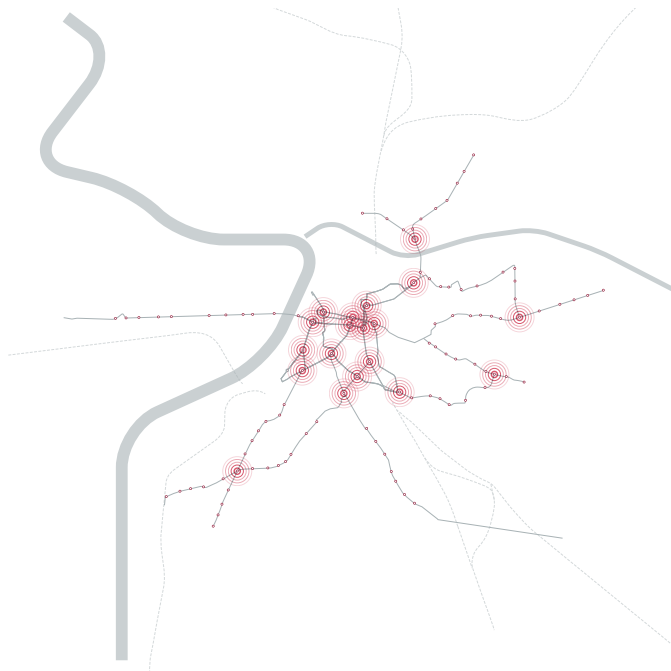
- Korte termijn
- Middellange termijn
- Lange termijn
- Bestaande tramlijnen





Stedelijke en regionale attractoren.
Zeer eigen en opmerkelijk voor het gebied is de grote aanwezigheid van belangrijke attractoren op stedelijke en regionale schaal.

De *rocade* biedt ontwikkelingsmogelijkheden in de heterogene gebieden, maar ook de huidige kernen en attractoren worden multimodaal bereikbaar.



Links

Bestaande tramlijnen

84 haltes

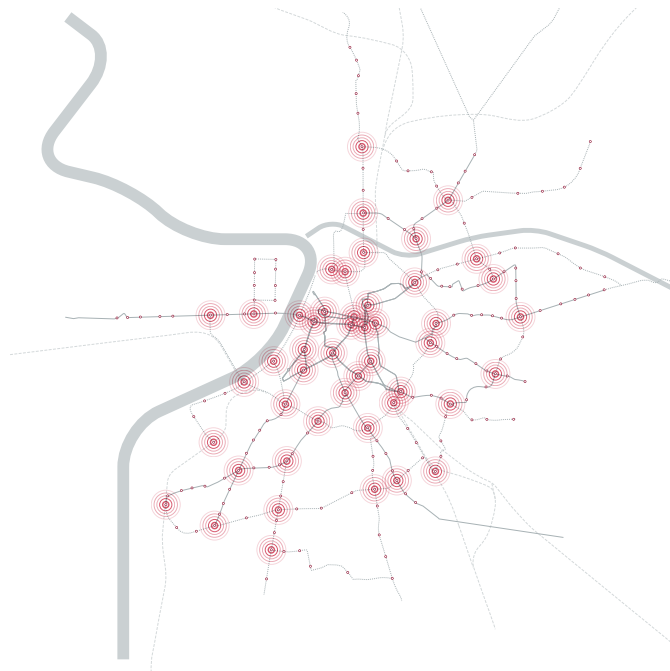
11% knooppunten

Rechts

Voorgestelde tramlijnen

157 haltes

22% knooppunten



Van haltes naar knooppunten

In het voorgestelde toekomstscenario neemt het aantal tramhaltes in de 20ste-eeuwse gordel substantieel toe. Belangrijker nog is dat hiermee ook het aandeel knooppunten – haltes aan twee kruisende lijnen – aanzienlijk groeit. Deze knooppunten hebben een hoger bedieningsniveau dan een halte langs een enkele lijn, omdat een groter aantal richtingen rechtstreeks bereikbaar zijn. We kunnen dus van een performante *vernetting* spreken en een stedelijke bereikbaarheid.

Waar nieuwe tramlijnen of verbeterde multimodale aansluitingen ontstaan, groeien ook de mogelijkheden van het omliggende gebied voor stedelijke ontwikkeling. Verstedelijking en openbaar vervoer kunnen daarbij een sterke wisselwerking aangaan: de aanwezigheid van het OV-netwerk vergroot het ontwikkelingspotentieel in de gebieden errond, wat vervolgens het draagvlak voor het OV-netwerk opnieuw vergroot. Vervoernetwerken hebben op deze manier dus een niet te onderschatten invloed op de ruimtelijke structuur van een regio en kunnen proactief ingezet worden om doelbewust ontwikkelingen te stimuleren en de verstedelijking te (her) structureren.

Wisselwerking tussen verdichting en openbaar vervoer

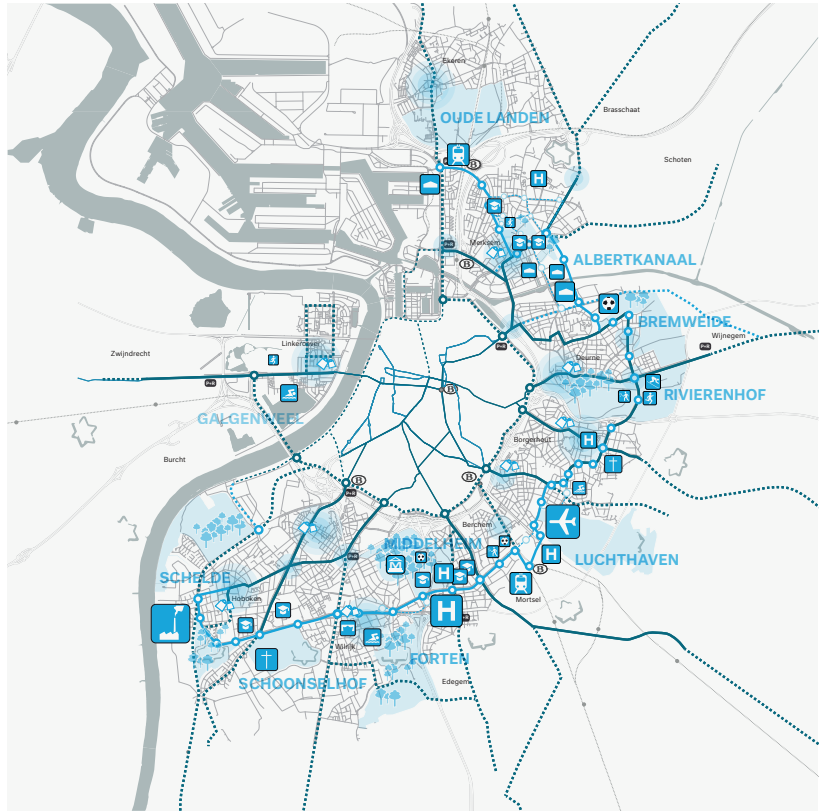
De rocade en de knooppunten creëren kansen voor de aanliggende, reeds verstedelijkte of te ontwikkelen gebieden. Omgekeerd vormen bepaalde plekken ideale plaatsen voor de passage van de rocade. Het is dus zo dat het succes van de openbare vervoersinfrastructuur en de plekken die deze aandoet in interactie ontstaat. Het ene vormt niet automatisch een garantie voor het andere.

Rocade als katalysator voor stadsvernieuwing

De strategie van de rocade laat toe om nieuwe ontwikkelingen in de stad te trekken en de voordelen van het stedelijk wonen voor een grotere groep toegankelijk te maken. De gordel biedt met haar vele stedelijke polen en parken immers unieke ruimtelijke condities, die door een betere bereikbaarheid een belangrijke meerwaarde en aanvulling vormen op de Antwerpse stadskern. De rocade vervolledigt het stadsweefsel dat tot nu toe gegroeid

is langs de radiale assen en maakt de diversiteit en (groene) kwaliteit van de tussengebieden tastbaar. Stadsdelen die nu geïsoleerd liggen, worden mee verweven. Dit alles terwijl de open ruimte zo veel mogelijk wordt gevrijwaard. Bovendien biedt de stapsgewijze uitbouw van het vervoerssysteem een alternatief voor autogebruik, zodat de druk op de stadskern afneemt.

Structurend vermogen van de rocade. De rocade en de knooppunten met bestaande tramlijnen creëren kansen voor de aanliggende, reeds verstedelijkte of te ontwikkelen gebieden.



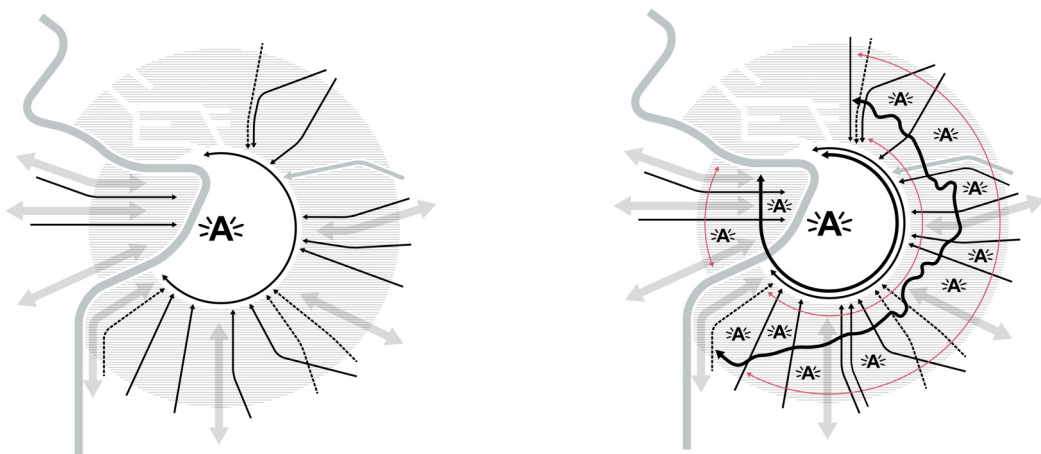
De rocade biedt ontwikkelingsmogelijkheden in de heterogene gebieden, maar ook de huidige kernen en attractoren worden multimodaal bereikbaar. Het voorzieningenniveau kan worden opgekrikt en economische zones krijgen de mogelijkheid om te groeien zonder verhoogd autogebruik. Geconsolideerde kernen, belangrijke attractoren en de tussenliggende gebieden kunnen op middellange en lange termijn selectief aangesneden worden als verdichtingslocaties om nieuwbouw en vernieuwbouw langsheen het tracé strategisch met elkaar te combineren.

Stadsvernieuwing als katalysator voor openbaar vervoer

Waar de auto-bereikbaarheid van de gordel vandaag in het algemeen reeds vrij goed is en de verplaatsingsmogelijkheden per fiets overal kunnen en moeten verbeterd worden, zullen toekomstige ontwikkelingen sterk gestuurd worden door het openbaar vervoer en de multimodale bereikbaarheid van een ontwikkelingslocatie. De concentratie van programma verhoogt het draagvlak voor voorzieningen, versterkt het vervoerspotentieel en beschermt daarenboven de publieke ruimte tegen verdere ontwikkeling.

De mogelijkheden om hoogwaardig openbaar vervoer (i.c. op volledig eigen bedding) uit te bouwen, zijn evenwel zowel ruimtelijk als budgettair gelimiteerd. In ons voorstel bundelen we de nieuwe ontwikkeling rond de openbare vervoersinfrastructuur. Op deze manier wordt de exploitatie ervan rendabeler en via bijvoorbeeld belastinginkomsten van de nieuwe bewoners wordt de investering onrechtstreeks terugbetaald. De verdichting van de gordel is dus een katalysator voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk. In die zin biedt de verdichting een belangrijke toegevoegde waarde voor de bestaande inwoners, bedrijven en voorzieningen, omdat ook hun multimodale bereikbaarheid aanzienlijk zal verbeteren.

Van radiaalstad naar
volwaardige netwerkstad



Hoogwaardige stedelijke omgevingen creëren: vier cases

Voorbeelden in Vlaanderen en zelfs langs de bestaande tramassen van de 20ste-eeuwse gordel, hebben ons geleerd dat kwalitatieve stedelijke omgevingen naast hoogwaardige openbare vervoersknopen niet vanzelf ontstaan. De grootste uitdaging is daarom om deze omgevingen te creëren. Aan de hand van vier casestudies langs de rocade wordt onderzocht waar stadsverdichting en vernieuwing mogelijk is en hoe deze gebieden structureel ontwikkeld kunnen worden.

Als case-studiegebieden werden geselecteerd: Kiel-Hoboken, Wilrijk-Slijkhoeke, Berchem-Borgerhout-Mortsel en Merksem-Deurne-Noord. Telkens werden mogelijkheden uitgewerkt voor het samengaan van de komst van de rocade met de verbetering van het bebouwd weefsel, de groenstructuur en de transversale verbinding van het fietsnetwerk. Hierna worden de uitgangspunten voor elke case samengevat.

Case 1 | Kiel-Hoboken

Hoboken en Kiel zijn uitgegroeid tot één entiteit, verbonden met het centrum van Antwerpen via de Sint-Bernardsesteenweg en de Antwerpsesteenweg. Hoewel er zich verschillende verdichtingsmogelijkheden voordoen in de bestaande geconsolideerde kernen Hoboken en Kiel, situeert een groter potentieel zich evenwel aan de randen van deze agglomeraties. De transformatie van enkele verwaarloosde gebieden in de omgeving van infrastructuur kan immers ruimte bieden aan nieuwe stedelijke centraliteiten, met nieuwe functies die complementair zijn aan de historische kernen.

Deze gebieden kunnen in de toekomst ook belangrijke stapstenen vormen vanuit de kernen naar de kwalitatieve open ruimte in de omgeving (Hobokense polder, de Schelde, Schoonselhof, Fort 8, Hollebeekvallei...). De naburige tewerkstellingsgebieden Petroleum Zuid en Umicore profiteren bovendien mee van de nabijheid van deze nieuwe centraliteiten.

De rocade met de verbetering van het bebouwd weefsel, de groenstructuur en het fietsnetwerk in **Kiel-Hoboken**.



Hoogwaardige stedelijke omgevingen aan de Zwaantjes



Case 2 | Wilrijk-Slijkhoeke

Specifiek aan het gebied Wilrijk-Slijkhoeke is de aanwezigheid van talrijke grootschalige stedelijke en regionale functies, zoals het Universitair Ziekenhuis Antwerpen, het ZNA Kinderziekenhuis, het Middelheimmuseum, de Campus Groenenborger ... Ook is er veel grootschalige groene ruimte terug te vinden, zoals het Nachtegalenpark, Park Den Brandt en het Steytelinckpark. De zone wordt echter niet gelezen als één herkenbare identiteit. Een belangrijke reden hiervoor is de R11, die als belangrijke verkeersader een grote barrière vormt.

Om het gebied meer samenhang te bieden en beter te verweven met het omliggende weefsel, worden enerzijds oost-west relaties gecreëerd, zodat het gebied met alle aanwezige troeven een aangenaam segment vormt in de verbindingen (per tram en per fiets) tussen de kernen Wilrijk, Edegem en Berchem. Anderzijds wordt ook gestreefd naar een sterke noord-zuid relatie om de barrière – gevormd door de R11 – te verzachten en de verschillende onderdelen te clusteren tot één sterke entiteit met een regionale uitstraling (bv. een campus rond het thema zorg). De kruising van deze twee logica's bevindt zich ter hoogte van het kruispunt waar de Jules Moretuslei de R11 oversteekt.



Hoogwaardige stedelijke
omgevingen aan Slijkhoeke



De rocade met de verbetering van het bebouwd weefsel, de groenstructuur en het fietsnetwerk in **Slijkhoek, Wilrijk**.

Voorbeelden in Vlaanderen en zelfs langs de bestaande tramassen van de 20ste-eeuwse gordel, hebben ons geleerd dat kwalitatieve stedelijke omgevingen naast hoogwaardige openbare vervoersknopen niet vanzelf ontstaan.



De rocade met de verbetering van het bebouwd weefsel, de groenstructuur en het fietsnetwerk in **Berchem-Borgerhout-Mortsel**.

Case 3 | Borgerhout-Mortsel

Het bestudeerde gebied is een combinatie van grootschalige stedelijke entiteiten met meer traditionele weefsels en wordt aan elkaar gelinkt door grootschalige verkeersaders, zoals de Grote Steenweg, de Fruithoflaan en de R11. De grootschalige infrastructuur van de drie spoorwegen vormen hier belangrijke barrières. Er worden drie thematische transversale assen voorgesteld. De tangentiële tramlijn maakt bestaande dichtbebouwde gebieden en grootschalige stedelijke polen beter bereikbaar en kan de aanleiding betekenen voor een opwaardering van de Groenenborgerlaan, de Ringlaan en de Fruithoflaan. Een groene ader van Middelheim naar Deurne verbindt de parken Pulhof, Rooi, Berchem sportpark, Prieel en het Te Boelaerpark tot één samenhangende structuur. Een derde as, van de luchthaven naar Fort 5, linkt verschillende heterogene transformatiezones tot een samenhangende potentiële voedingsbodem voor nieuwe vormen van stedelijke economie en huisvesting in een groene omgeving.

Deze nieuwe assen introduceren een nieuwe hiërarchie en ruimtelijke logica in het gebied. Ze komen samen ter hoogte van het station van Mortsel en ter hoogte van de luchthaven, waardoor deze plekken een grotere betekenis krijgen. De ontwikkelingsmogelijkheden, de onderbenutte kwaliteiten en de grote bereikbaarheid positioneren deze zones als potentiële nieuwe centraliteiten, zowel op lokale als op regionale schaal.

Hoogwaardige stedelijke omgevingen
aan de luchthaven van Deurne



Case 4 | Deurne Noord - Merksem

Merksem is een eerder introverte woonkern, omgeven door grootschalige infrastructuur en met de Bredabaan als belangrijkste verbinding naar de binnenstad van Antwerpen. Ook de grootschalige industriezones langs het kanaal maken deel uit van het grondgebied, maar ze doorbreken de relatie van de kern met het kanaal en de Vaartkaai. Deurne Noord betreft een dichtbebouwde woonbuurt met een mager aanbod aan voorzieningen en kwalitatieve ontmoetingsplekken.

De belangrijkste structurerende assen in de zone van deze casestudie zijn verkeersaders die vandaag weinig bijdragen aan de kwaliteiten van het stedelijk weefsel: De Bischoppenhoflaan, de Merksemsesteenweg over het kanaal... Aansluitend op het Gemeentepark Bremweide, vormt het Bosuilstadion het uiteinde van een groene vinger die het stadsweefsel van de 20ste-eeuwse gordel binnendringt. Vandaag ontbreekt echter een kwalitatieve relatie tussen deze open ruimte en het stedelijk weefsel.

Het Bouckenborghpark heeft een nogal eenzijdige oriëntatie naar de Bredabaan, terwijl de andere vier zijdes een minderwaardige uitstraling en toegankelijkheid kennen. Het potentieel voor stedelijke vernieuwing is volgens ons voornamelijk terug te vinden in de (verlaten) industrieterreinen in de zone tussen het woonweefsel en de geconsolideerde grootschalige industriezones langs het kanaal.

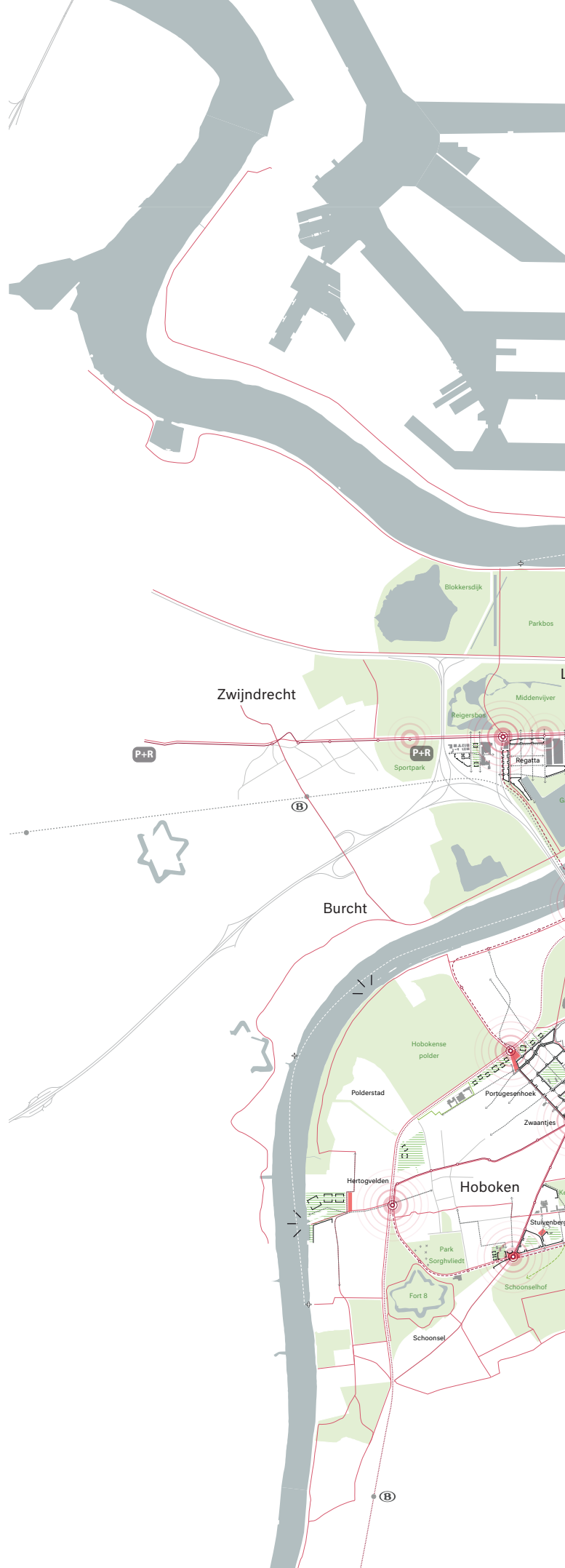
Hoogwaardige stedelijke omgevingen
aan de Bischoppenhoflaan.





De rocade met de verbetering van het bebouwd weefsel, de groenstructuur en het fietsnetwerk in Deurne Noord-Merksem.





Synthese:
van radiaalstad naar netwerkstad



Micro-centraliteit, als strategie voor verdichting en vernieuwing.

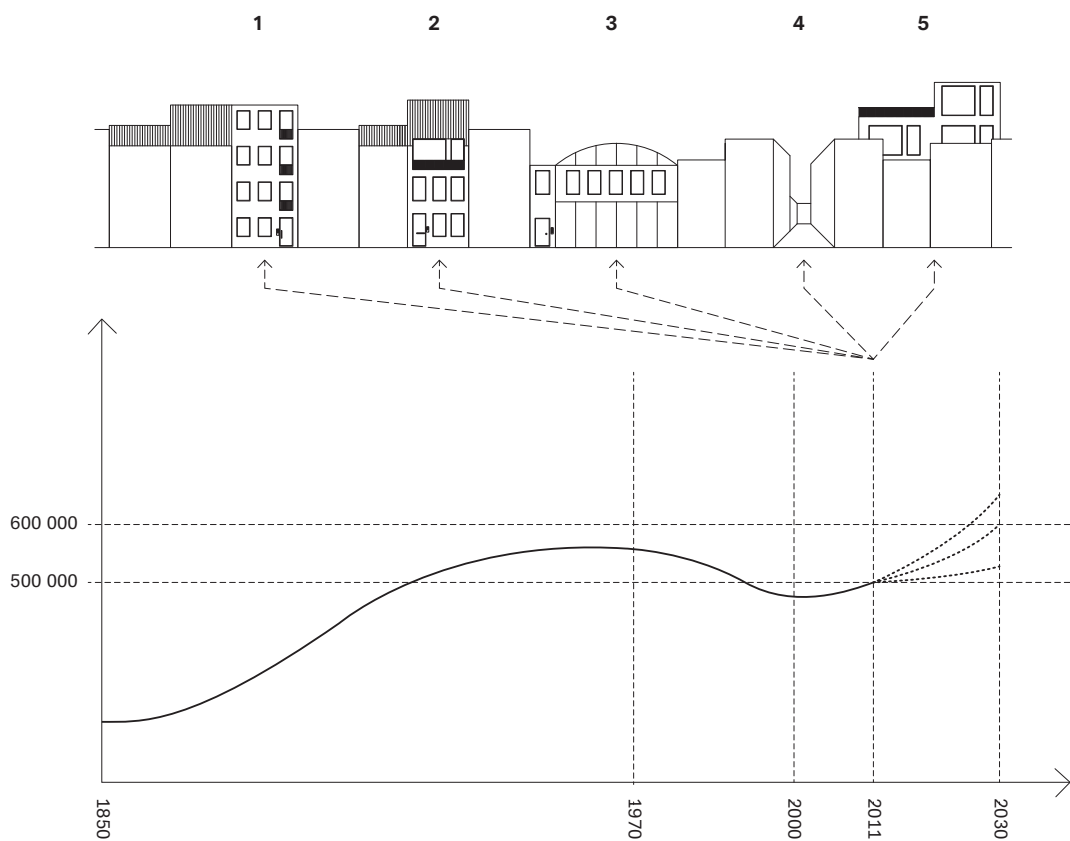
Maat ontwerpers | Posad Spatial Strategies
Shinsekai Analysis | 3E

Nood aan kwaliteitsslag

De uitdaging van de opvang van de bevolkingstoename en de bijhorende verdichting is geen opgave die binnenkort op ons afkomt. Ze krijgt namelijk elke dag al vorm in diverse ‘invulprojecten’: het bouwen van appartementen (1), opdelen van woningen (2), herbestemmen van leegstaande industriepanden (3), verdere bebouwing van restpercelen (4) en doorverkavelen van de laatste grotere binnengebieden (5). Dit resulteert langzaamaan in een eerder onoordeelkundige verdichting van het bestaande bebouwingsweefsel. Elke opportuniteit wordt aangegrepen, elk onbesproken perceel ingevuld. Zoals projecten van verappartementisering vaak tonen, voegen ze enkel bijkomende –vaak kleinere– wooneenheden toe maar versterken ze niet mee de stedelijke structuur. Verdichting, *it's happening*, maar het vraagt nu dringend om een totaalvisie die de bevolkingsgroei opvangt en het bebouwingsweefsel op een stedelijke en duurzame manier aanpakt. Er is nood aan een duidelijke kwaliteitsslag.

In de binnenstad en de 19de-eeuwse gordel bewerkstelligde de stad reeds zulk een kwaliteitsslag. Dit streven werd krachtig samengevat als een *renovatio urbis*: het vernieuwen van de bestaande stedelijke structuur en het opladen van deze structuur met nieuwe betekenis. De half-geconsolideerde context van de 20ste-eeuwse gordel kampt met een groter structureel deficit. In de context van de verdichtingsopgave stelt zich hier de kans om de structuur te verdichten en te verrijken.

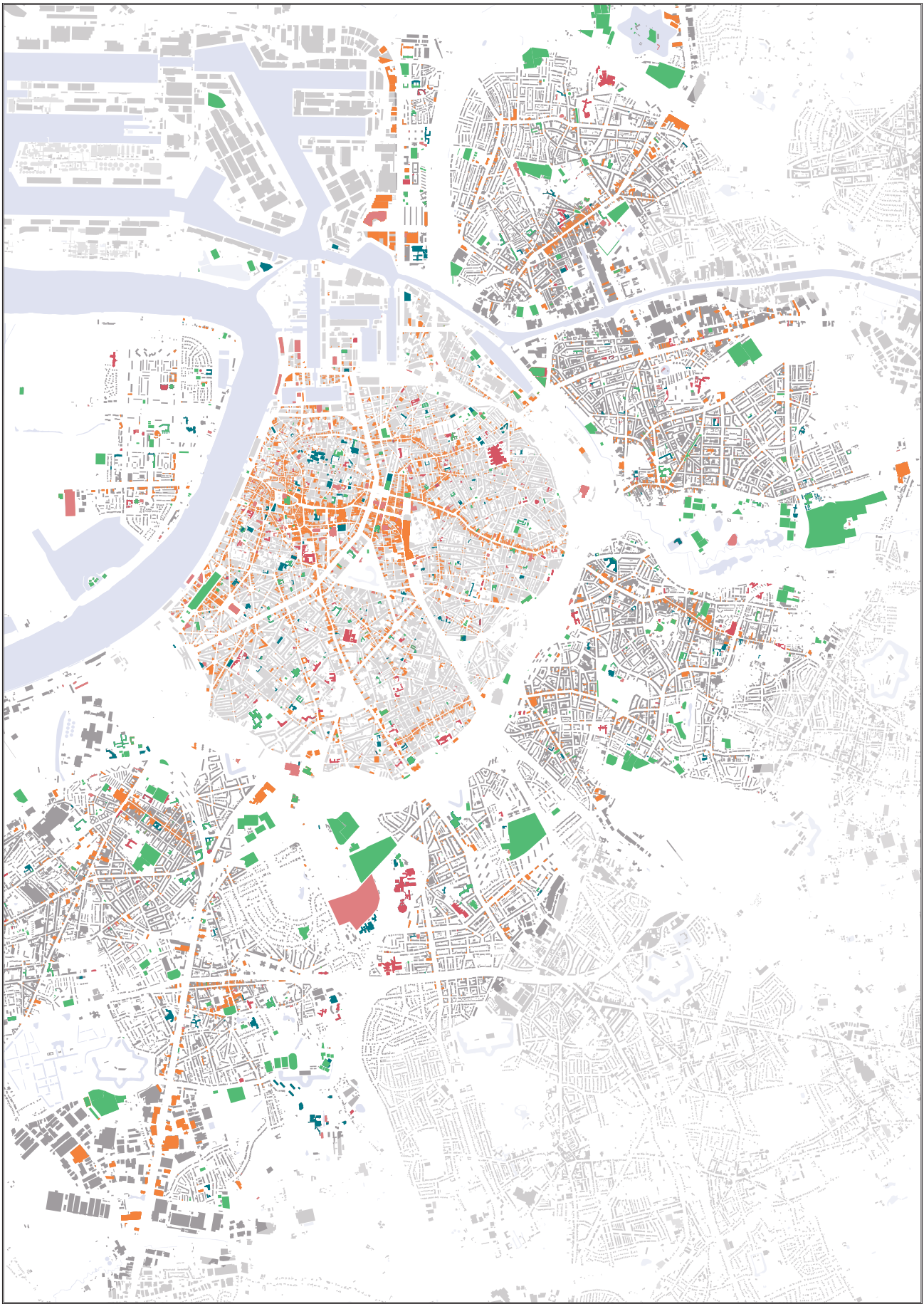
De 20ste-eeuwse gordel stelt ons dus voor een opgave die we de *reconvertio suburbis* kunnen noemen. Deze richt zich op het verder ontwikkelen van de prille stedelijkheid van de 20ste-eeuwse gordel en – zij het selectief – het opnemen van nodige bijkomende ontwikkeling. Verdichting kan de hefboom worden voor stadsvernieuwing en vraagt dus expliciet om een aanpak die zich zowel op de kwantitatieve opgave richt, als op de kwalitatieve opgave: het uitbouwen van een aantrekkelijk leefomgeving die kan concurreren met het stadscentrum en de groene stadsrand.



Quick wins

Verdichting gebeurt nu op sluimerende wijze: diverse invulprojecten nemen vandaag al een deel van de bijkomende vraag op.

- 1 Het bouwen van appartementen
- 2 Opdelen van woningen
- 3 Herbestemmen van leegstaande industriepanden
- 4 Verdere bebouwing van restpercelen
- 5 Doorverkavelen van de laatste grotere binnengebieden



We menen dat de sleutel voor de *doorverstedelijking* van de 20ste-eeuwse gordel net ligt in het op peil houden en zelfs versterken van de voorzieningengraad. Dit kan door bewust in te zetten op een mix van functies die tevens specifieke profielen en plekken definiëren in de stadsrand.

Inzetten op voorzieningen

Ten opzichte van de groene rand beschikt de 20ste-eeuwse gordel vandaag over een goed uitgebouwd voorzieningenapparaat en ruimte voor diverse vormen van werkgelegenheid. De 20ste-eeuwse gordel is in hoofdzaak misschien een monofunctioneel woongebied, maar heeft tegelijkertijd een vrij hoog aanbod aan dagdagelijkse voorzieningen (van scholen tot eenvoudige commerciële functies). Dit aanbod is bijvoorbeeld veel minder aanwezig in de verkavelingsdorpen in de groene rand, die meer fungeren als slaapdorpen.

We menen dat de sleutel voor de *doorverstedelijking* van de 20ste-eeuwse gordel net ligt in het op peil houden en zelfs versterken van de voorzieningengraad. Dit kan door bewust in te zetten op een mix van functies die tevens specifieke profielen en plekken definiëren in de stadsrand. Een bijkomende uitdaging ligt er in om bij het plannen van al deze voorzieningen rekening te houden met de veranderende samenstelling en noden van de Antwerpse bevolking.

Zo dient ingespeeld te worden op demografische evoluties zoals de verjonging van de bevolking, de groeiende groep van 80-plussers en de rijkere variaties in culturele, etnische en religieuze achtergronden. Maar er zijn ook economische uitdagingen, zoals het terug aantrekken van productie naar de stad, diverse vormen van kenniseconomie en stedelijke dienstverlening. En tot slot is er de stijgende maatschappelijke aandacht voor het verduurzamen van de stad, door het zoeken naar andere vormen van verplaatsingen, energieopwekking en duurzamere consumptiepatronen.

Via gerichte, functionele verdichting kan dus uitdrukkelijk gewerkt worden aan een veel duurzamer stadsvernieuwingsmodel voor morgen. Verdichting, verweving en vernieuwing kunnen duurzaam aan elkaar gekoppeld worden.

Voorzieningenaanbod.

Vandaag heeft de 20ste-eeuwse gordel een goed uitgebouwd voorzieningenaanbod.

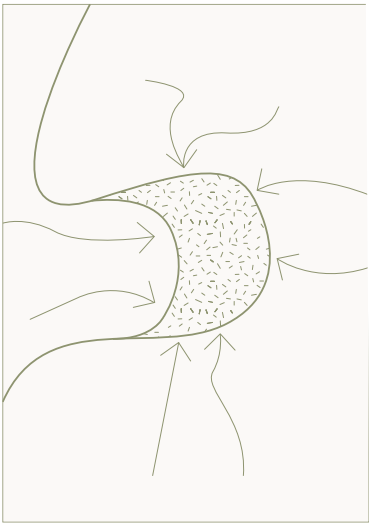
	sportvoorzieningen
	zorgfuncties
	onderwijsfuncties
	culturele voorzieningen
	commerciële voorzieningen

**Netwerk van
micro-centraliteiten**

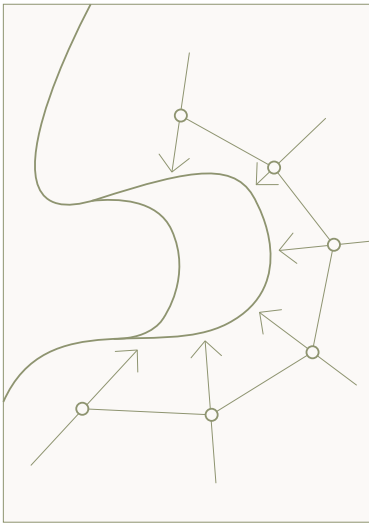
De verwachte bevolkingsgroei kan ingezet worden als hefboom om de monofunctionele woonwijken uit de 20ste-eeuwse gordel te herwaarderen en een nieuwsoortig voorzieningenapparaat vorm te geven. Dit kan tegelijkertijd ook een nieuwe ruimtelijke en functionele structuur introduceren op stedelijke schaal. Door in te zetten op functionele verdichting en vernieuwing introduceren we een ruimtelijke conditie van *micro-centraliteit*. Dit betekent concreet: de spreiding, in plaats van concentratie, van nieuwe verdichtingsprojecten met bijkomende woningen en voorzieningen over de 20ste-eeuwse gordel.

Deze micro-centraliteit doorbreekt enerzijds het monofunctionele karakter van de woonwijken in de 20ste-eeuwse gordel en speelt anderzijds net in op de bestaande gefragmenteerde structuur van het gebied. Het nieuwe verdichtingspatroon ent zich niet op grote stedelijke structuren, maar op het patroon van uiteengelegde functies en op de kriskrasverplaatsing tussen deze fragmenten. Sommige van deze fragmenten vallen samen met de oude centra, maar anderen met momenteel weinig betekenisvolle plekken in de stadsrand.

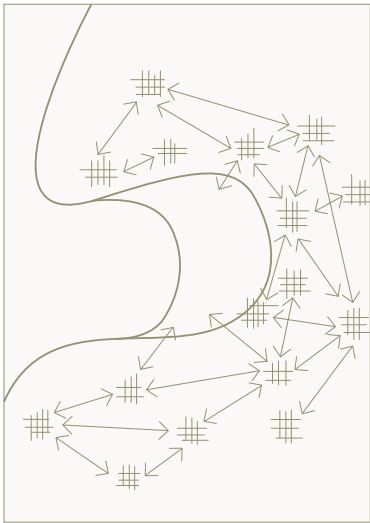
Met het begrip micro-centraliteit gaan we op zoek naar situaties die zich lenen tot een strategie van doorverstedelijking, naar milieus die aanleiding kunnen geven tot een stadsvernieuwing waarin functionele verdichting en woonverdichting hand in hand gaan. De puntsgewijze verdichtingsprojecten in het randstedelijke weefsel hebben tot doel de 20ste-eeuwse gordel te verbeteren, te verdichten en nieuwe vormen van collectiviteit en verbondenheid te genereren.



Monocentraliteit



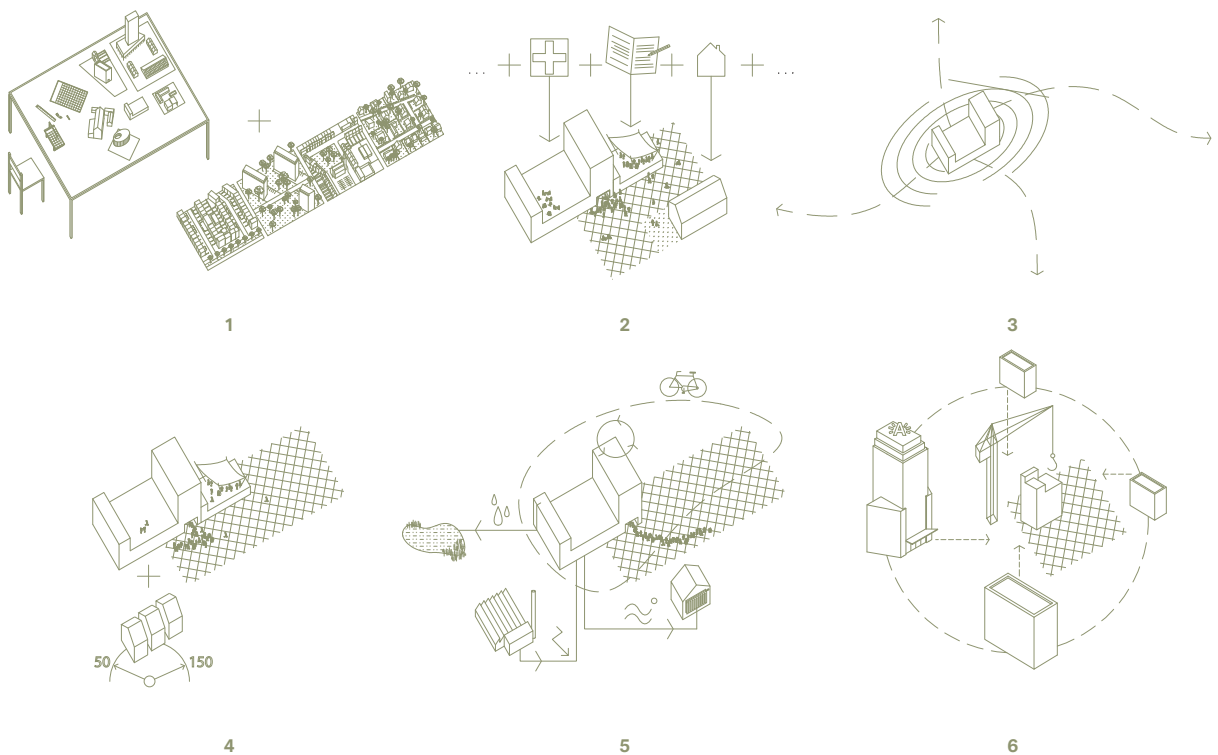
Polycentraliteit



Microcentraliteit

Zes parameters voor micro-centraliteit

Wat is het verschil tussen het louter wegzetten van bijkomende woningen en een hefboomproject voor stadsvernieuwing? Wanneer wordt een project een micro-centraliteit? Vanuit het gevoerde ontwerpend onderzoek formuleren we parameters die essentieel zijn om het karakter van een verdichtingsproject scherp te benoemen. Deze parameters garanderen dat er een nieuwe duurzame ontwikkelingsstructuur tot stand komt op schaal van de stadsrand en op schaal van het verdichtingsproject en haar onmiddellijke omgeving. Samen vormen ze zes harde voorwaarden om de conditie van micro-centraliteit te realiseren:



- 1 **Woonverdichting**. Als basis en als hefboom: het verdichten van het woonaanbod.
- 2 **Dynamiek**. Het tot stand brengen van een dynamiek via een mix van bijkomende voorzieningen.
- 3 **Inbedding**. Het kwaliteitsvol inbedden van het verdichtingsproject in het bestaande weefsel.
- 4 **Tussenschaal**. Het inzetten op een projectschaal die duidelijk kiest voor een tussenmaat van 50 tot 150 woningen.
- 5 **Supplier**. Het vormen van een leverancier van stedelijke diensten op het vlak van energie, mobiliteit, water, openbare ruimte...
- 6 **Ontwikkelingsmethodiek**. Het uitwerken van een ontwikkelingsmethodiek die inzet op projectmodus en transformatiemechanismen.

Parameter 1 | woonverdichting

Een verdichtingsproject zet eerst in op het realiseren van een bijkomend woonaanbod. De verdichting wordt als hefboom gezien om meer dan enkel woningen te realiseren. Het aanbod aan vermarktbare woningen biedt een basisopbrengst die andere investeringen, bijvoorbeeld in voorzieningen en stedelijke diensten, mogelijk kan maken. De bijkomende dichtheid biedt ook aan bewoners een mogelijk draagvlak voor het opzetten van die voorzieningen en diensten. Tegelijkertijd zorgt een grotere concentratie bewoners voor een interessanter publiek domein met meer openbaar leven. Verdichting is daarmee de eerste voorwaarde om tot vernieuwing te komen van het bestaande stedelijke weefsel.

Verdichting laat ook toe om *weeffouten* in de bestaande bebouwingsstructuur te herstellen. De verdichtingsingreep versterkt de ruimtelijke structuur van de omgeving en kan lokale problemen in het bebouwingspatroon, zoals breuken, abrupte overgangen, rug-aan-rug condities en vacante sites, herstellen en aanvullen. Ruimtelijke structuren die nooit oordeelkundig in elkaar gezet werden, maar eerder ad hoc samengebracht werden door de nevenschikking van diverse projecten en uitbreidingen, kunnen zo precies aangevuld worden.

Case Valaar

De bestaande rijkswachtkazerne wordt herontwikkeld tot een sterk gemengd woon-werkproject. Woningen worden gebouwd bovenop grotere volumes, zodat het woonaanbod bestaat uit gestapelde (boven elkaar) of geschakelde (naast elkaar) woningen, bovenop andere functies. De schakeling neemt de maat over van de nabijgelegen compacte bouwblokken, maar bundelt de ontwikkelingen in één gebouw. Dit levert een heel eigen typologie op: het *gebouwblok*.

De typologie van het *gebouwblok* zet sterk in op het combineren van verschillende korrelmaten in één gebouw geheel: grote werk-, sport- of logistieke hallen met kleinschaligere functies en woningen. Diverse vormen van stapelingen geven aanleiding tot een uitgesproken compacte typologie. De naastgelegen sociale woonwijk kan ook mee transformeren. De bestaande dichtheid ligt er zeer laag en het patrimonium is sterk verouderd. Bij vervangingsbouw wordt daar ingezet op een hogere dichtheid en op een mix aan types, met nadruk op grondgebonden woningen. De maat van het gebouwblok laat toe deze volumes in het stedelijke weefsel in te schakelen.



Valaar. De bestaande rijkswachtkazerne wordt herontwikkeld tot een sterk gemengd woon-werkproject. Woningen worden gebouwd bovenop grotere volumes met andere functies. Dit levert een heel eigen typologie op: het *gebouwblok*.

Parameter 2 | functionele dynamiek

Een verdichtingsproject brengt dynamiek door het combineren van verschillende (collectieve) functies. Een gevarieerd aanbod aan nieuwe en bestaande voorzieningen zorgt voor een mix aan gebruikers die het gebruik ook spreiden in de tijd. Het verdichtingsproject zet dus niet in op één groep gebruikers of op één tijdschema van intens gebruik. Het breder aanbod aan voorzieningen vergroot het draagvlak voor het uitbouwen van het voorzieningenapparaat. In de concentratie versterken de verschillende functies elkaar. Dit laat ook toe verschillende ruimtes en functies te delen en in te zetten op gemeenschappelijke faciliteiten, zoals specifieke mobiliteitsoplossingen, gedeeld parkeren, publieke ruimte of energievoorziening.

Door de functionele dynamiek te vergroten, ontstaan er duidelijk herkenbare plekken in de 20ste-eeuwse gordel die binnen het concept van micro-centraliteit verschillende rollen kunnen vervullen. De actieradius van de functies kan variëren. Sommige functies introduceren dynamiek op schaal van de wijk. Andere, specifiekere functies werken op schaal van een stadsdeel of de volledige 20ste-eeuwse gordel.



Het Rooi. Door recreatieve functies anders in te schakelen in een netwerk kunnen bewoners, recreanten en toeristen sterk op elkaar betrokken worden rond specifieke functies. Het Rooi betreft diverse bovenlokale vrijetijdsfuncties op elkaar en op de lokale woonomgeving. De menging van wonen en recreatie wordt tot op blokniveau doorgezet waardoor er een werkelijke verweving ontstaat.

Case Het Rooi

Met uitzondering van de grote provinciale domeinen (zoals het Rivierenhof), is recreatie een sterk verspreid systeem dat inzet op heel specifieke doelgroepen en daardoor zelf nauwelijks vermengd wordt. Door recreatieve functies anders in te schakelen in een netwerk kunnen bewoners, recreanten en toeristen sterk op elkaar betrokken worden rond specifieke functies. Het Rooi betreft diverse bovenlokale vrijetijdsfuncties op elkaar en op de lokale woonomgeving. De menging van wonen en recreatie wordt tot op blokniveau doorgezet waardoor er een werkelijke verweving ontstaat. De functionele verdichting betreft hier het diversifiëren van het recreatieve aanbod en het beter benutten van het aanwezige programma.

Door verdichting op de centraal gelegen kavel wordt slecht een bescheiden volume toegevoegd aan de open ruimte van de sportvelden in Het Rooi. Er worden ongeveer 150 woningen en 1000 m² publiek programma toegevoegd in samenhang met het aanwezige programma van tennisvelden, sauna, spa en horeca. Deze functies worden opgenomen met toevoeging van woningen en verbetering en uitbreiding van de bestaande voorzieningen. Het gehele terrein van Het Rooi biedt met eenzelfde uitwerking mogelijkheden van realisatie van tussen de 600 en 800 woningen binnen het sportpark.

Parameter 3 | Inbedding

Een verdichtingsproject van woningen en voorzieningen mikt op een sterke inbedding in de wijk. Die inbedding impliceert interactie en een impuls voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving. Het project wil een duidelijke impact hebben buiten de project perimeter, namelijk op schaal van de wijk waarin het project gelegen is. Het verdichtingsproject gaat een duidelijk maatschappelijk en functioneel engagement aan. Het zijn geen inbreidingsprojecten die enkel kwaliteiten bieden voor de bewoners van het verdichtingsproject zelf. Het type omgeving bepaalt hoe die interactie tussen het verdichtingsproject en de omgeving vorm kan krijgen.

Case Sint-Augustinus. Zorgcentrum als wijkcentrum

Specifieke maatschappelijke functies zoals schoolcampussen, zorginstellingen, ziekenhuizen en recreatiedomeinen liggen omwille van hun grote ruimtebeslag vaak in de 20ste-eeuwse gordel. Ze hebben een bovenlokale, soms zelfs regionale uitstraling en actieradius, maar gaan nauwelijks een relatie aan met hun directe omgeving. Het Sint-Augustinusziekenhuis vestigde zich in het buitengebied van de stad Antwerpen en de woonwijk is er later omheen gegroeid. Het ziekenhuis functioneert nog altijd als een eiland.

Het Sint-Augustinusziekenhuis vestigde zich in het buitengebied van de stad Antwerpen en de woonwijk is er later omheen gegroeid. Het verdichtingsproject keert het ziekenhuis binnenstebuiten en maakt het tot het hart van de wijk.



Het verdichtingsproject keert het ziekenhuis binnenstebuiten en maakt het tot het hart van de wijk. Dit doet ze door 'interne' voorzieningen zoals een droogkuis, restaurant, apotheek, huisartsenpost ... aan de buurt aan te bieden. Het project omvat 150 woningen op de ziekenhuissite, 100 woningen in de omgeving en 4 000 m² aan ruimte voor nieuwe voorzieningen in de plint van de gebouwen. De nieuwe volumes vormen een bescheiden toevoeging op het reeds aanwezige bouwvolume van het ziekenhuis, maar een substantiële toevoeging in ruimte voor publieke voorzieningen. De aanwezigheid van woningen op het ziekenhuisterrein, de aanvullingen in programma en de introductie van bouwvolume, geven de openbare ruimte vorm en maakt zo de verbinding tussen wijk en ziekenhuis.

Parameter 4, Tussenschaal

Hoewel de beschikbare ruimte sterk kan verschillen van project tot project, mikt een verdichtingsproject op een duidelijke tussenschaal. Het project mag niet te klein zijn, anders is de hefboom of het draagvlak om de voorgestelde voorzieningen en transformatie en verdichting te realiseren in het omliggende weefsel te beperkt. Te grote projecten worden dan weer al snel zeer zelfstandig en rekenen volledig op de eigen ontwikkeling.

De tussenschaal werkt gericht op maat van de gebruiker/bewoner, wat de basis kan worden voor participatieprocessen en co-productie. Het gaat om een ruime projectschaal van vijftig tot honderdvijftig woningen en verschillende functies, waardoor diverse actoren, instellingen, netwerken ...

Sint-Augustinus

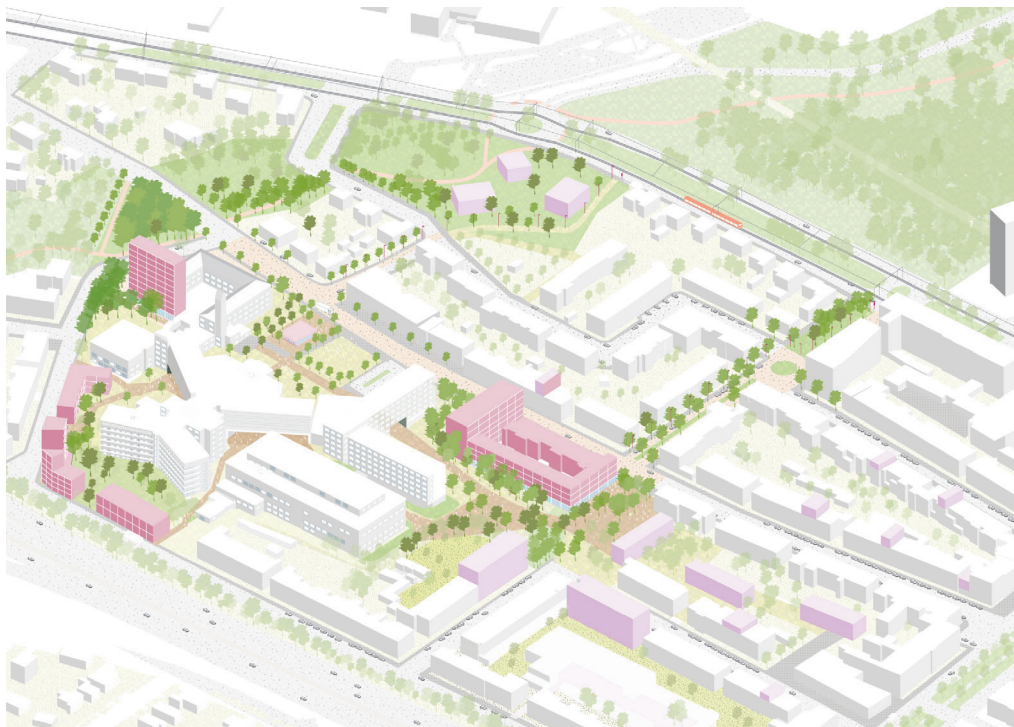
terrein: 3 ha

150 woningen

4 000m² functies

+ ziekenhuis

+ transformatie wijk met 100 woningen



betrokken worden. En door de veelvuldige herhaling van de strategie, maar dan telkens anders, kan de tussenschaal mee de gefragmenteerde stedelijke structuur van de 20ste-eeuwse gordel versterken.

Schaalvoordelen

Het inzetten op de tussenschaal waarin een ruime hoeveelheid woningen en voorzieningen wordt gekoppeld aan investeringen in de publieke ruimte en diverse netwerken biedt een aantal schaalvoordelen.

Groen en ecologie. De ruimere schaal laat toe sterkere groene fragmenten te introduceren, met een hogere ecologische, gebruiks- en beleavingswaarde dan die van vele zeer kleine tuintjes die bij elkaar geschoven worden in de stadsrand. Dergelijke grotere entiteiten kunnen makkelijker een rol van betekenis spelen in de groenstructuur op schaal van de stadsrand.

Een woonmilieu met diverse typologieën. De opschaling laat toe verschillende woonvormen samen te brengen die in kleinere woonprojecten niet haalbaar zijn. Op die manier ontstaat ook een sociale mix en een brede basis voor diverse vormen van collectieve initiatieven. Het project blijft dus niet beperkt tot één cohousingproject of collectief initiatief (waarvan de optimale schaal ergens tussen de 10 en 20 gezinnen ligt), maar laat net toe een aantal van deze initiatieven te combineren. Eén woonmilieu biedt zo verschillende woontypes en -vormen.

Eindelijk echt andere voorzieningen. Het opschalen van een verdichtingsproject laat toe op een andere manier na te denken over voorzieningen. De schaal laat toe geheel nieuwe faciliteiten toe te voegen en vooral te combineren. Het gaat bijvoorbeeld niet langer om een basisschool met wat woningen, maar om een school met verschillende types onderwijs, gecombineerd met ateliers en een *community utility center* waar via 3D-printing ook hedendaagse industrie in de stad verweven wordt. Pop-up industrie als het ware die niet belastend is voor het wonen of het milieu. Essentieel bij het opzetten van dergelijke nieuwe functies, is het aanbieden van voldoende kritische massa voor de beoogde dynamiek.

Energie- en mobiliteitsnetwerken. Functies met complementaire energiebehoeftes kunnen in de verdichtingsprojecten bewust aan elkaar gekoppeld worden, bijvoorbeeld kantoren of een school met woningen. De tussenmaat biedt ook het voordeel dat er voldoende kritische massa aanwezig is om netwerken op te starten die naderhand verder uitgebouwd kunnen worden met de buurt (zoals warmtenetten). De aanwezigheid van specifieke warmtevragers binnen het project (zoals een zorgfunctie, zwembad...) laat toe al een soort van base-load van energievraag in te schrijven waardoor investeringen in grotere collectieve installaties voor het opwekken van energie en warmte logisch en haalbaar worden. Hetzelfde geldt voor een ondergrondse parking of parkeergebouw waar de buurt ook gebruik van kan maken en voor alternatieve mobiliteitssystemen, zoals (elektrisch) autodelen, deelfietsen of collectief vervoer.

Parameter 5 | Supplier

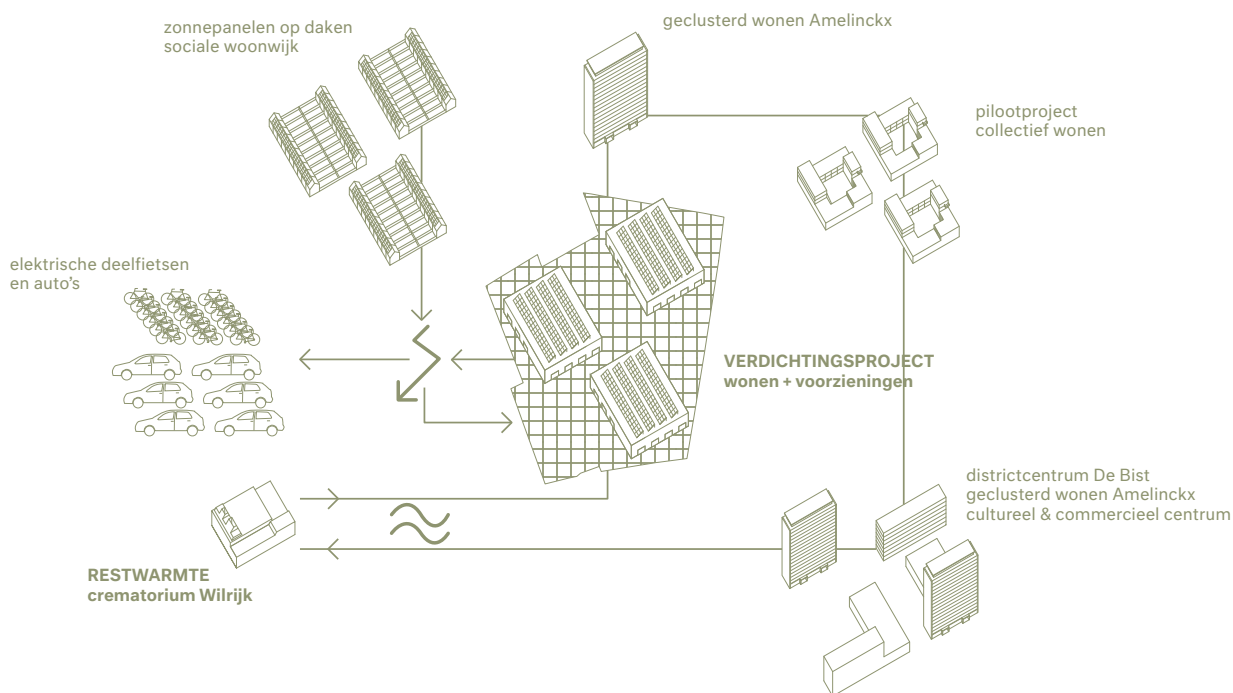
Een verdichtingsproject is een leverancier van diensten zoals energie, mobiliteit, water, publieke ruimte, groen, voedsel ... Het project biedt deze diensten aan op een duurzame manier en aan een ruimere omgeving. Tegelijkertijd worden ook verschillende netwerken uitgebouwd die net deze diensten faciliteren. Vanuit een verdichtingsproject wordt fragment per fragment een energienetwerk, groennetwerk, netwerk voor zachte mobiliteit of stelsel van publieke ruimte uitgebouwd doorheen de wijken. Verschillende verdichtingsprojecten bouwen zo samen een nieuwe structuur uit in de 20ste-eeuwse gordel.

Supplier netwerken

De functie van *supplier* kan op verschillende manieren worden ingevuld door het verdichtingsproject. Voorbeelden van netwerken die binnen de strategie van micro-centraliteit kunnen worden uitgebouwd, zijn energie-, mobiliteits- en sociale netwerken.

Ergienetwerken. Micro-centraliteit – het verdichten en integreren van voorzieningen in de omgeving – creëert ook kansen voor hernieuwbare energieproductie. Er zijn tal van slimme wisselwerkingen mogelijk tussen het verdichtingsproject en haar onmiddellijke omgeving die de verschillende ruimtelijke lagen en voorzieningenlagen kunnen verbinden en versterken. De wisselwerking tussen beide is essentieel. Het verdichtingsproject biedt de buurt een dienst aan en mag in ruil denser bouwen. Als een nieuw ontwikkelingsproject aansluit op een warmtenet of bijdraagt aan de uitbouw ervan, krijgt het de mogelijkheid om denser of hoger te bouwen dan vandaag voorzien in de regels van de ruimtelijke ordening. Door het mogelijk te maken dat een investering in de CO₂-neutraliteit van de stad ‘terugbetaald’ kan worden in meer ruimtelijke vrijheidsgraden, zou er dus ook creatiever over ruimtelijke ordening nagedacht kunnen worden in wisselwerking met andere domeinen.

Mobiliteitsnetwerken. Het werken met een verspreid patroon van kleinere centra laat toe na te denken over nieuwe vormen van mobiliteit. Deze hoeven dan niet gebaseerd te zijn op het verplaatsen van grote massa's naar één centrum (zoals de tram richting het stadscentrum) of het afleggen van grote afstanden met individueel vervoer (de auto in de groene stadsrand). Deze nieuwe vormen van mobiliteit kunnen geënt zijn op diverse vormen van collectief vervoer die een betekenis hebben over kortere afstand – krasbewegingen van verdichtingsproject naar verdichtingsproject, bijvoorbeeld met elektrische deelauto's en deelfietsen. Het verdichtingsproject vormt het oplaad- en ophaalpunt voor deze vorm van mobiliteit. Ze zijn verbonden via een lokaal netwerk van fietspaden en wegen. De stadsrand is immers een zeer poreus weefsel. Dergelijke modi kunnen mee in het lokaal energienetwerk ingepast worden en vergen aanzienlijk minder investeringen in infrastructuur dan grootschalig openbaar vervoer. Bovendien laat de schaal toe een aantal duurdere investeringen wel als haalbaar op te nemen, zoals de bouw van een (ondergrondse) buurtparking. Dergelijke projecten zijn anders in de stadsrand nauwelijks financieel haalbaar, zoals ook blijkt uit het uitblijven van de voorgestelde projecten in de districten.



Valaar. Het verdichtingsproject fungeert als hub in de wijk. Het verdeelt de restwarmte van het nabijgelegen crematorium over de grote functies op de site: de nieuwe woningen, de bestaande grotere woongebouwen (Amelinckx) en eventueel ook de sociale woonwijk. De daken van de grote loodsen van de werkplaatsen, ateliers ... kunnen maximaal ingezet worden voor het plaatsen van zonnepanelen waarbij de stroom rechtstreeks aan de gebruikers zelf kan geleverd worden. Ook de daken van de naastgelegen woonwijk kunnen

hiervoor ingezet worden. Het verdichtingsproject fungeert ook als mobiliteitshub. Het ligt op de knoop van openbaarvervoerslijnen (potentieel van radiale en tangentiële lijnen) en aan de opritten naar de E19. De hub kan de overstap organiseren tussen openbaar vervoer, auto en fiets. Nieuwe verbindingen en een parkeergebouw faciliteren het overstappen. Het verdichtingsproject voegt publieke ruimte toe en maakt hiermee groene verbindingen over de Boomsesteenweg en door de wijk.

Sociale interactie. Verschillende nieuwe voorzieningen, gekoppeld aan wonen en specifieke publieke of collectieve buitenruimtes bieden ruimte voor ontmoeting, al dan niet van bepaalde groepen van bewoners, binnen een woonweefsel dat daar nu weinig ruimte voor biedt. Dit kan op diverse schalen: van het klassieke buurtparkje tot een voedsellokaal, repair café of co-workingplace. Dergelijke tendensen sluiten aan bij de doelstellingen van transitiewijken, waarin via het stimuleren van uitwisseling van kennis en vaardigheden van bewoners opnieuw lokale binding en een sterk sociaal netwerk ontstaat binnen een wijk. Bovendien laat dit ook toe een aantal kringlopen te sluiten. Hierbij is het niet de bedoeling voorzieningen weg te trekken uit de publieke sfeer en te privatiseren, maar eerder ze vanuit de private sfeer open te stellen naar het collectieve of publieke. De stedelijke overheden hoeven daarbij niet meer de trekker te zijn van een voorziening. Diverse binnen- en buitenlandse projecten tonen hoe de *civic economy* hiervoor de basis kan vormen.

Parameter 6 | Ontwikkelingsmethodiek

De verdichting en versterking van het bestaande weefsel zet in op een dubbele realisatiestrategie, namelijk die van het initiële verdichtingsproject en de doorverstedelijking van het transformatieveld. Een ruime vacante of te herontwikkelen site vormt het uitgangspunt voor het inpassen van het initiële verdichtingsproject. De aanpak verschilt voor het initiële project niet of nauwelijks van klassieke stadsontwikkelingsprojecten. Parallel hieraan, of als gevolg van het initiële verdichtingsproject (zie inbedding), wordt ook de transformatie van de onmiddellijke omgeving beoogd. Het gaat hier om eerder kleinschalige projecten die aanvullingen vormen op het bestaande bebouwde weefsel. Deze twee verdichtingsoperaties samen vormen de basis om lokale verdichting en vernieuwing te realiseren, maar ze dienen wel expliciet aan elkaar gekoppeld te worden. De vooropgestelde verdichtingsprojecten binnen de *reconvertio suburbis* hebben als doel beide expliciet aan elkaar te linken, en lusten en lasten te verdelen over de verschillende ingrepen.

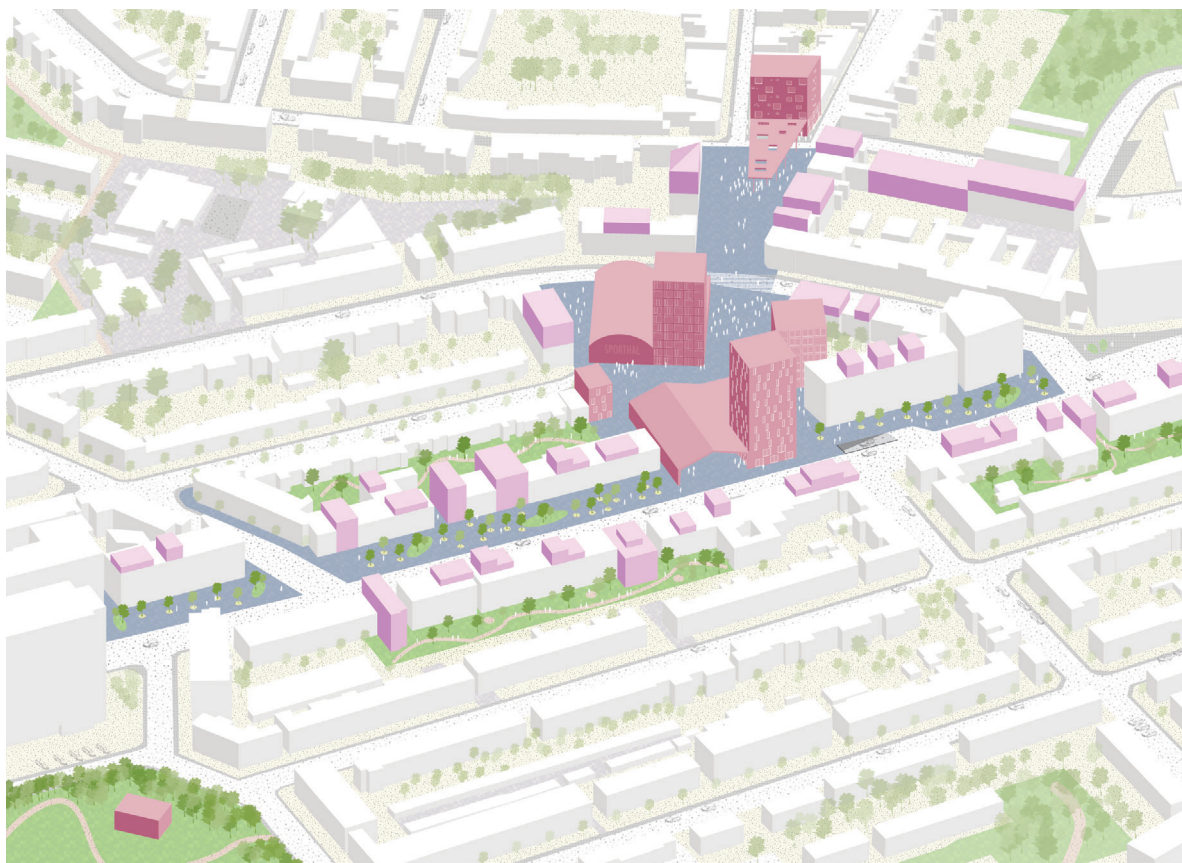
Case Merksem

Het verdichtingsproject wordt gerealiseerd op een te herontwikkelen site die eigendom is van de stedelijke overheid. Deze site kan via een ‘verkoop onder voorwaarden’ verkocht worden aan een private ontwikkelaar. De lusten voor ontwikkeling van de site worden niet vertaald in een hoge grondprijs, maar in diverse investeringen in het project en omgeving, zoals de realisatie van een buurtparking, warmtenet en herinrichting van de publieke ruimte. Ten gevolge van dit initiële project kan de omgeving verder verdichten. Afwijkingen van de bestaande bouwhoogtes en -dieptes zijn toegestaan voor wijkbewoners indien zij aansluiten op het warmtenet en indien zij eigen private parkeerplaatsen en -boxen in het binnengebied inruilen voor de buurtparking. De bestaande parkeerplaatsen in de plint bieden ruimte voor functies of woonuitbreiding, de garageboxen maken plaats voor collectieve tuinen.

Nieuw stadsbeeld

Project per project. Zo omschrijven we de beoogde verdichting van de 20ste-eeuwse gordel. De verdichting gebeurt langzaamaan en de nieuwe structuur van micro-centraliteit ontstaat gestaag. Het eindbeeld toont een stedelijk model waarin transversale bewegingen van micro-centrum naar micro-centrum (of districtscentrum) het sterk radiaal, op de binnenstad gericht model aanvullen. Hierin ontstaan nieuwe connecties en zwaartepunten in de 20ste-eeuwse gordel, als aanvullingen op plekken zoals het Rivierenhof of Middelheim, die vandaag al zo werken. Via het aaneenschakelen van kleinschalige lokale netwerken voor energie, mobiliteit, groen en publieke ruimte, ontstaat een netwerk op schaal van de stad. Een netwerk dat nieuwe logica's introduceert in de 20ste-eeuwse gordel als geheel.

De transformatie van het stedelijk weefsel is daarmee eenvoudig faseerbaar. De tussenschaal van het project vraagt niet om zeer grote stedelijke (voor)investeringen in bijkomende infrastructuur of aaneengesloten open ruimte. De verdichting rekent niet op essentiële ingrepen om aan de slag te kunnen gaan. De faseerbaarheid is niet volgordelijk. De projecten bouwen niet letterlijk voort op elkaar, maar vormen gaandeweg een verdichtings-



Merksem. Het verdichtingsproject wordt gerealiseerd op een te herontwikkelen site die eigendom is van de stedelijke overheid. Ten gevolge van dit initiële project kan de omgeving verder verdichten. Afwijkingen van de bestaande bouwhoogtes en -dieptes zijn toegestaan voor wijkbewoners indien zij aansluiten op het warmtenet en hun private parkeerplaatsen inruilen voor de buurtparking.

structuur. Bijgevolg is een sterke planning van welk project waar precies en op welk ogenblik gerealiseerd wordt, minder van tel. Een project kan geïnitieerd worden vanuit de stedelijke overheid of volgen uit initiatieven van stakeholders. De conditie van micro-centraliteit kan zowel bottom-up, als top-down tot stand komen. Het gaat er vooral om dat *elk* verdichtingsproject bijdraagt aan de verdichting en vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel.

Door het afdwingen van de opgelijste parameters, kan de stedelijke overheid de maatschappelijke kwaliteit of het hefboomeffect van elk project bewaken. De verdichtingsprojecten kunnen bewust gespreid gerealiseerd worden op basis van beschikbare opportuniteiten. Dat kunnen stedelijke eigendommen zijn, of eigendommen van partners of cruciale private actoren. Op die manier kan het beschikbare potentieel en kapitaal in de 20ste-eeuwse gordel sneller geactiveerd worden. De spreiding kan zo zeer geleidelijk aan de dichtheid verhogen in de 20ste-eeuwse gordel. De eigen initiatieven kunnen in de verschillende districten als signaal ingezet worden dat de geplande doorverstedelijking eraan komt. Verdichting krijgt zo stap voor stap vorm, en resulteert finaal in een bewust aangestuurd nieuw beeld van de stad.

Verdichten en vervlechten. Pleidooi voor de tussenschaal.

Palmbout Urban Landscapes, De Nijl Architecten, Blauwdruk
Stedenbouw, Feddes Olthof Landschapsarchitecten

Identiteit

De identiteit van de 20ste-eeuwse gordel is niet zomaar te duiden. Een lappendeken van verschillende **morfologische fragmenten**. Een open stad, zonder de ijzeren logica van straten en bouwblokken die zo kenmerkend is voor de gesloten stad binnen de Ring. Een diffuse stad, enkele jaren geleden door Bernardo Secchi en Paola Viganò getypeerd als *een territorium van bewoonde plekken met problemen van verval, veroudering en segregatie*.

Gezien Antwerpen zal blijven groeien en de 19de-eeuwse gordel steeds duurder wordt, moeten we Antwerpen buiten de Ring beter positioneren als alternatief voor de oude stad. De diffuse stad moet identiteit krijgen, met herkenbare plekken waar het prettig leven is. Met Secchi en Viganò zien we **publieke ruimte** als de primaire plaats voor de ontmoeting van verschillen. Onze insteek voor Labo XX is het verbeteren van een samenbindende structuur van (nieuwe) publieke ruimten, passend bij de wensen en noden van de toekomstige bevolking. Het is van strategisch belang om deze structuur te benutten als identiteitsdrager van de 20ste-eeuwse gordel, of de *Tussenstad*.

Groene lobben

We willen wijzen op het grote potentieel van de groene lobben. Dit zijn restanten van oude landschappen, waar de achterkanten van de stedelijke ontwikkeling samenkomen. Het zijn de **Groene Vingers** uit het planologisch concept van Antwerpen als intergemeentelijke Vingerstad. Cultuurhistorisch is sprake van een rijk landschap, met oude landgoederen, monumentale boerderijen en de overblijfselen van de Vesting Antwerpen. Vaak liggen er beekdalen met potentieel grote ecologische waarde. In de uitlopers van de lobben liggen de forten en groene functies zoals parken, sportterreinen, begraafplaatsen enzovoorts.

Dit landschap is vandaag **gefragmenteerd**. Het agrarisch gebruik staat onder druk. Restlandjes worden slecht beheerd, ruimtelijke verbanden zijn vaak versnipperd geraakt. Toch bepalen de groene lobben met hun uitlopers in belangrijke mate de aantrekkelijkheid van Antwerpen buiten de Ring.



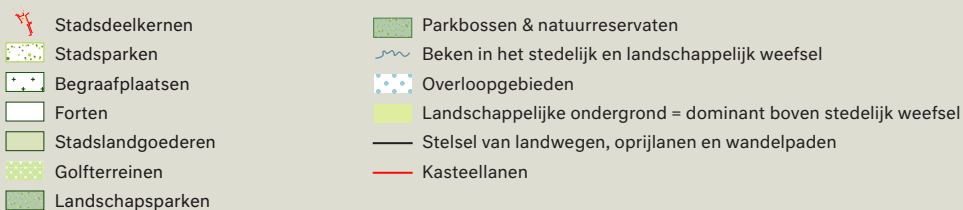
Verdichting van de 20ste-eeuwse gordel laat toe om deze latente groenstructuur beter te vervlechten met het stedelijk gebied.

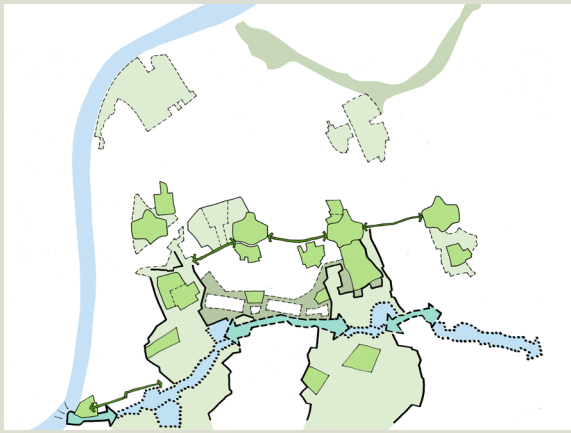
We hebben onderzocht hoe we deze oude landschappen kunnen **opwaarderen en verknopen** met andere groene functies tot een nieuwe stedelijke groenstructuur. Een structuur die ecologische verbindingen tussen stad en buitengebied legt (natuurwaarden, biodiversiteit, waterretentie) en die ruimte biedt aan groene functies voor de 20ste-eeuwse gordel (ontspanning, sport, recreatie, stadslandbouw). Een structuur begrensd met voorkanten van stedelijke ontwikkeling en goed verweven met de aanliggende woongebieden. Nieuwe centraliteiten in de open stad, als contrast met de compacte focuspunten in de gesloten stad¹.

Vervolgens hebben we gekeken hoe we die open ruimte kunnen **in-schakelen in de reconversie** van Antwerpen buiten de Ring. We willen de verstedelijking richting geven vanuit de mogelijkheden van het landschap. Vanuit de open ruimte moeten we tegendruk organiseren, die verbetering en verdichting van het bestaande weefsel kan oproepen. Onze strategie is gericht op het aanbrengen van meer structuur en ruimtelijk-functionele samenhang tussen de open ruimte en het stedelijk gebied. Ze bestaat uit een combinatie van ontwikkelkracht op vier niveaus.

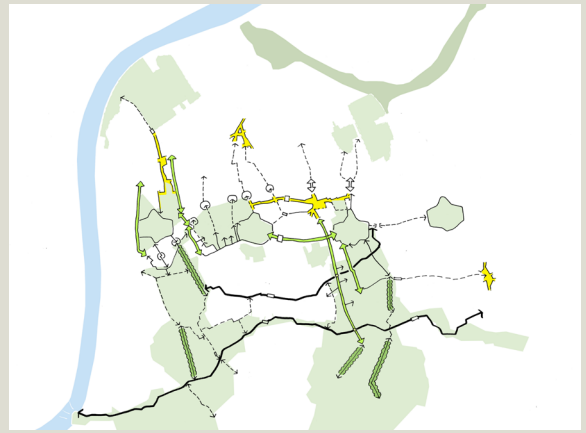
- 1 Landschapsontwikkeling.
- 2 Ontwikkeling van groenblauwe netwerken en zachte routes.
- 3 Ontwikkeling van achterkanten, lege kavels en restruimtes tot stedelijke voorkanten aan de open ruimte.
- 4 Herontwikkeling en verdichting van bestaand weefsel nabij de open ruimte.

¹ De relatie tussen stad en land in verstedelijkte gebieden is een bekend thema. We sluiten aan bij een lange Europese traditie van 'groene kernen' als polen van verstedelijking in de stadsrand. Voorbeelden zijn het 19de-eeuwse Bath en Londen Regent Park (parklandschappen als identiteitsdrager voor verdichting met crescents en terraces), Frankfurt in de jaren 20 van de vorige eeuw (omvorming van landschappen tot 'productieve volksparken' met een uitgebreid programma voor stadslandbouw, recreatie en ecologie) of, meer recent, de omvorming van anonieme groenstroken tot connectieve publieke ruimten bij de vernieuwing van de Nederlandse naoorlogse stad (Deventer Zantweteringpark, parken in Amsterdam Osdorp met verdichting langs de randen).





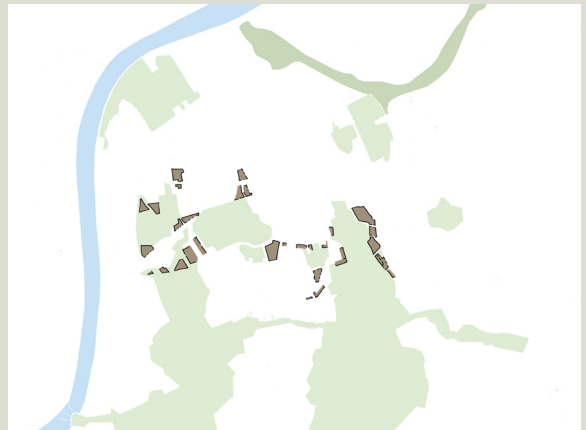
1



2



3



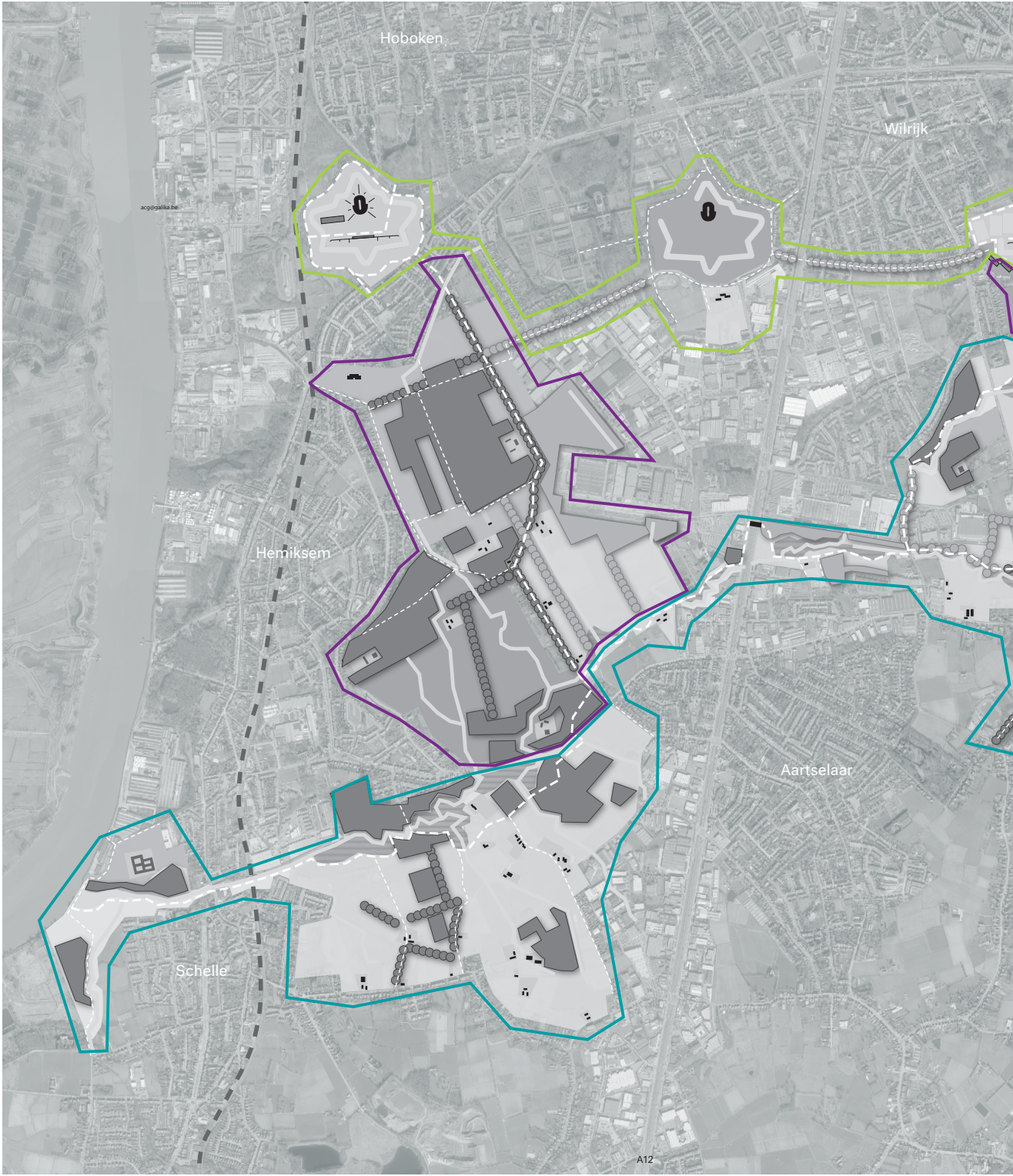
4

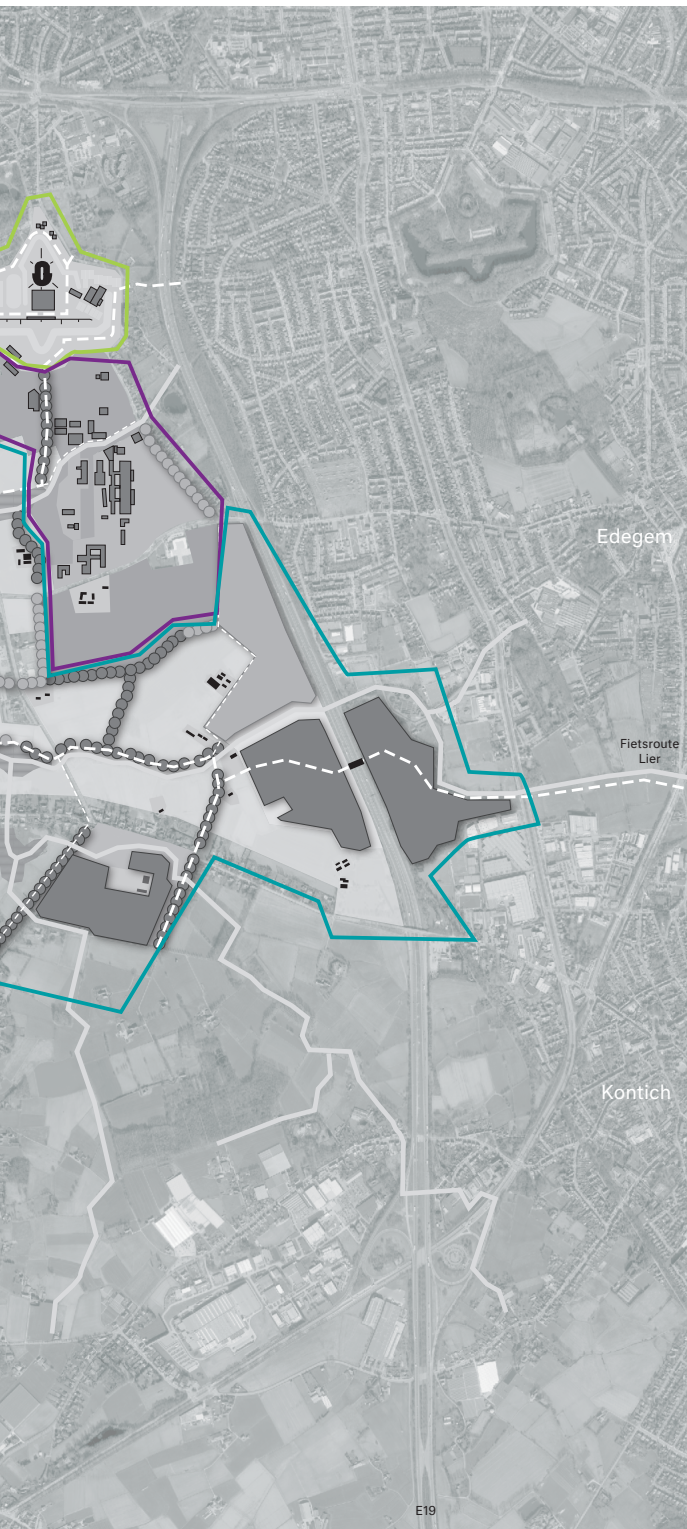
Strategie voor open ruimte.

Ontwikkelkracht op vier niveaus.

- 1 Landschapsontwikkeling: natuurlijke systemen aanvullen, meer samenhang, programmatische relaties met stadsbewoners versterken door bijvoorbeeld stadslandbouw en verkoop van streekproducten.
- 2 Ontwikkeling van groenblauwe netwerken en zachte routes: bereikbaarheid en verbindingen verbeteren, meer mogelijkheden voor ongeorganiseerde sporten als fietsen en wandelen, impuls voor verbreding van landbouw.
- 3 Ontwikkeling van achterkanten, lege kavels en restruimtes tot stedelijke voorkanten aan de open ruimte.
- 4 Herontwikkeling en verdichting van bestaand weefsel nabij de open ruimte.

We willen wijzen op het grote potentieel van de groene lobben. Dit zijn restanten van oude landschappen, waar de achterkanten van de stedelijke ontwikkelingen samenkomen.

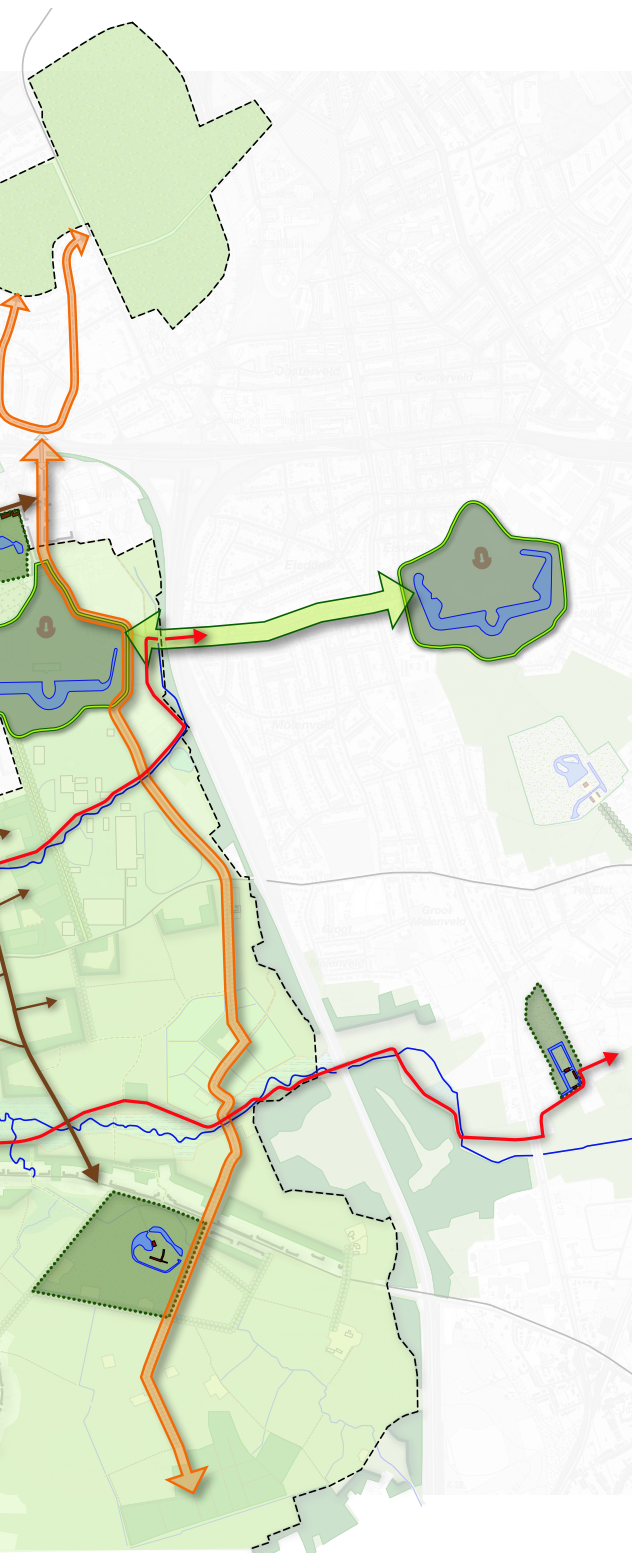




Landschapsontwikkeling.
Drie 'projectenveloppen' voor acties.
Forten, landgoederen en beekdal.

- Deelgebied forten
- Deelgebied landgoederen
- Deelgebied beekdal





Streefbeeld ontwikkeling groenblauwe netwerken en zachte routes



Het landschap ervaren vanuit de stad: van de Hobokense polders via Hoboken naar het landschap rond kasteel Klaverblad en verder. Van Nachtegalenpark en Park Den Brandt via Wilrijk richting kasteel Groeningen.



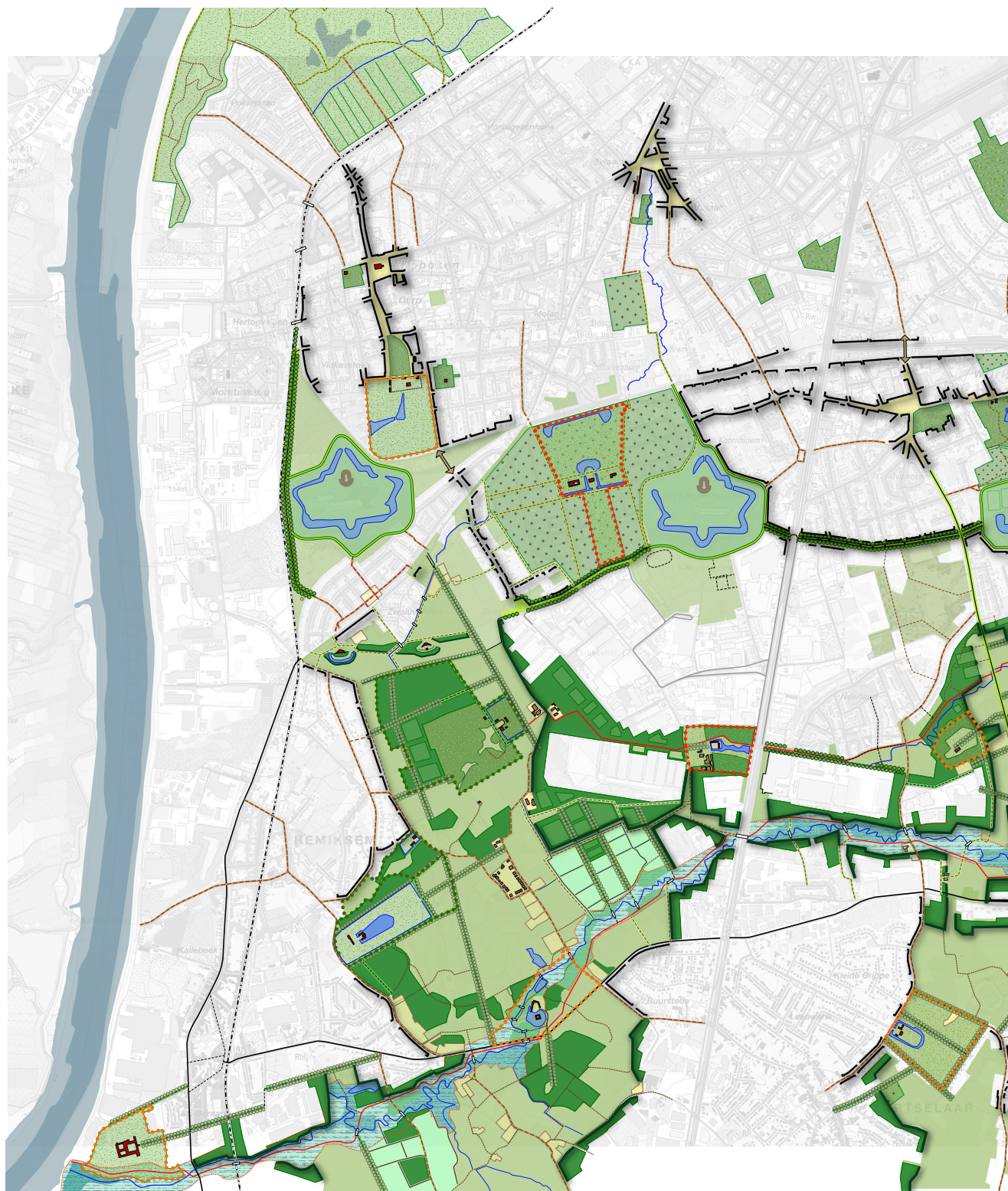
De fortenroute: fiets van Fort 8 via het domein Klaverblad langs Schoonselhof en de kinderboerderij langs Fort 7, vanaf daar via de Moerelei langs het Neerlandpark naar Fort 6 en via de fietstunnel door Elshof naar Fort 5.



Fietsen langs beken en landgoederen : fietspaden langs de Grote en Kleine Struijsbeek.



Rijgdraad van typerende stedelijke plekken: door de Groenstraat en langs de flanken van Hoboken, van het centrum Wilrijk-Bist richting het Steytelinckpark en over de Doornstraat richting het centrum Wilrijk - Bist.



Tussenschaal

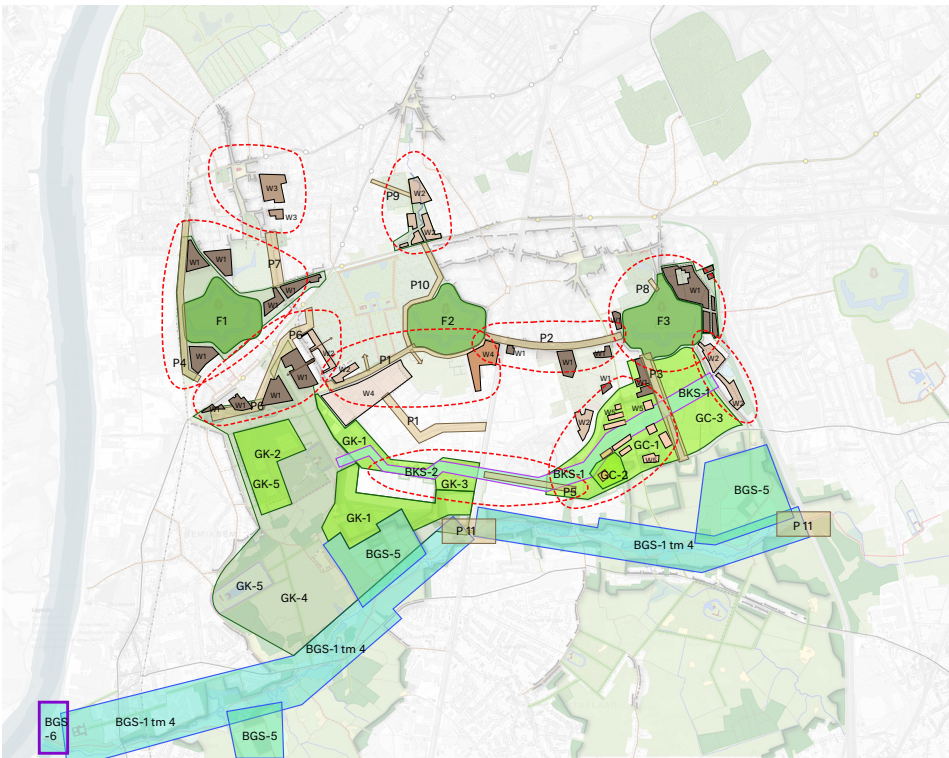
Het belang van het aanbrengen van meer structuur en samenhang in de open ruimte in de 20ste-eeuwse gordel is duidelijk. Maar hoe kunnen we dit verder uitwerken, of in een volgende stap uitvoeren? Het antwoord ligt enerzijds in een goede procesarchitectuur en het zoeken naar de juiste coalities met de betrokken overheden, bedrijven en organisaties en bewoners. Maar tegelijkertijd zit het ook in het ontwerp zelf en het gebruik van de juiste schaal. Centraal in ons ontwerpend onderzoek staat de *tussenschaal*: niet alleen als planniveau, maar ook als strategisch instrument voor het werken met inhoudelijk, organisatorisch en instrumenteel complexe projecten.

De tussenschaal positioneren we tussen structuurplan en masterplan. We zien dit als een planniveau waarop we ruimtelijke verbanden en structuren kunnen onderzoeken. Bij de tussenschaal hoort een precieze manier van tekenen, waarin potentiële relaties tussen schalen en sectoren aannemelijk worden gemaakt. Tekenen op de tussenschaal is zeker niet bedoeld als een voorstel voor een ‘grand project’. De reconversie van Antwerpen buiten de Ring zal een accumulatieproces van kleinere en grotere acties zijn, voortkomend uit zowel landschaps- als stedelijke ontwikkeling.

De tussenschaal biedt een streefbeeld en een ijkpunt voor beleidsafstemming en initiatieven. De strategie voor open ruimte en reconversie maakt duidelijk dat er een opgave voorligt die zowel sectorieel als over de verschillende schaalniveaus heen ingrepen voorstelt. Hierbij spelen veel verschillende partijen een rol omwille van bevoegdheid, grondpositie en belangen in het gebied. Bovendien worden er verschillende instrumenten ingezet. De tussenschaal brengt een groter gemeenschappelijk belang in beeld, waartoe de betrokken overheden, burgers, bedrijven en investeerders zich kunnen verhouden.

Accumulatieproces van acties, projecten en combinaties.

De reconversie van de open ruimte kan verder uitgewerkt worden door een goede procesarchitectuur, de juiste coalities en het gebruik van de gepaste schaal.



Centraal in ons ontwerpend onderzoek staat de tussenschaal: niet alleen als planniveau, maar ook als strategisch instrument voor het werken met inhoudelijk, organisatorisch en instrumenteel complexe projecten.



Hoboken verbonden met Klaverblad
via Sorghvliedt en Fort 8

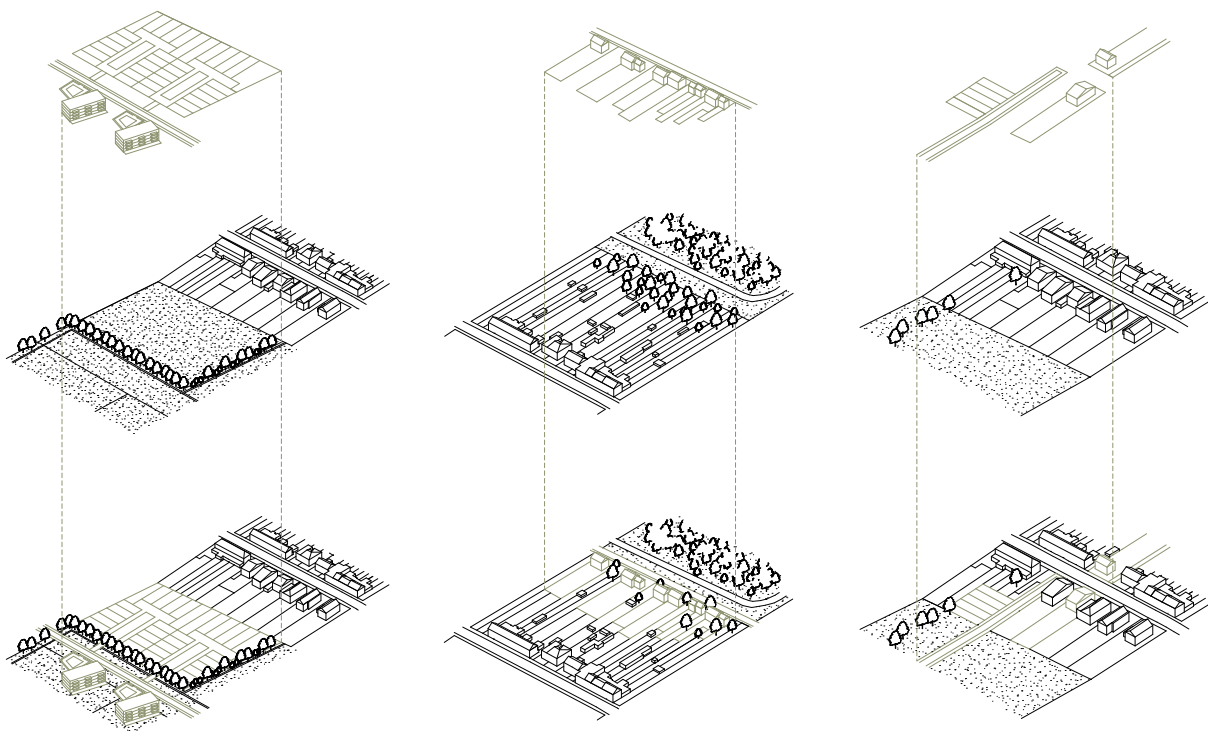
Reconversie

Verdichting in de bestaande bebouwde ruimte vraagt om **acties op kavel- of bouwblokniveau**. Verspreid in de 20ste-eeuwse gordel liggen vandaag lege kavels, open binnenterreinen en restruimtes die kunnen worden ingevuld. In het studiegebied Hoboken-Wilrijk (tussen Schelde en autosnelweg A1, op het snijvlak van open ruimte en stedelijk gebied), is de open ruimte sterk versnipperd, is het planologische concept van de Vingerstad nauwelijks meer herkenbaar in het terrein en zijn er relatief veel lege kavels of vrijkomende terreinen.

We werkten vijf cases uit. Vier voorbeelden van reconversie van stedelijk weefsel illustreren hoe acties op microniveau zich kunnen oriënteren op de strategie voor open ruimte. Deze zooms bieden een **tafereel van de tussenschaal**, waarop vernieuwing en verdichting in beweging worden gezet. De schaal is vergelijkbaar met de schaal van een bouwblokproject (ergens tussen een individuele bouwaanvraag en een masterplan). Een vijfde voorbeeld van reconversie betreft landschapsontwikkeling langs de beekdalen.

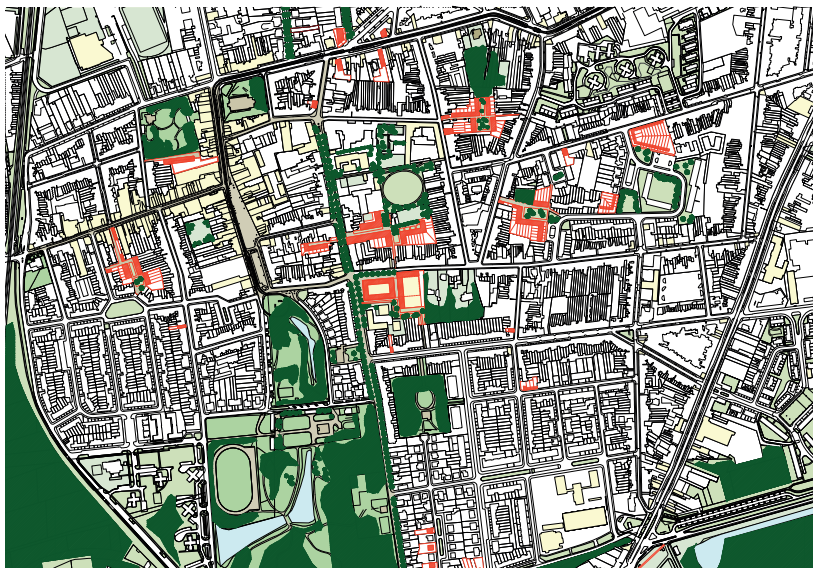
Kamerlandschap | verbeteren van een groene lob

Het eerste voorbeeld, *Groenland / kamerlandschap*, betreft de verbetering van een groene lob, centraal via de Klaverbladdeef, op de flanken vanaf de Groenstraat en vanaf het kruispunt Sint-Bernardsesteenweg-Moerelei. Dit houdt ook in de verhoging van de toegankelijkheid en doorwaadbaarheid van de open ruimte en reconversie van bestaand weefsel, waarbij een combinatie van woningen en voorzieningen denkbaar is. In de flanken is er ruimte voor selectieve verdichting van rafelranden. Achterkanten worden voorkanten.



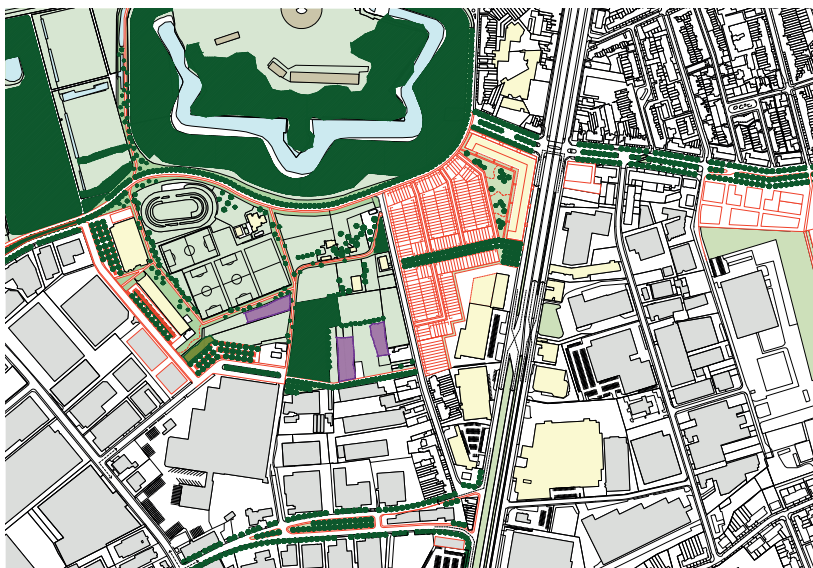
Fijnmazig netwerk | activeren van verdichtingslocaties

De inzet van het tweede voorbeeld, *Hoboken / fijnmazig netwerk*, is de activering van het potentieel aan verdichtingslocaties in Hoboken, inspeland op de ontwikkeling van de nabije open ruimte. Hierbij is er aandacht voor een fijnmazig netwerk dat de groene kwaliteiten van binnenruimten kan verbinden met de routes naar de grotere open ruimte.



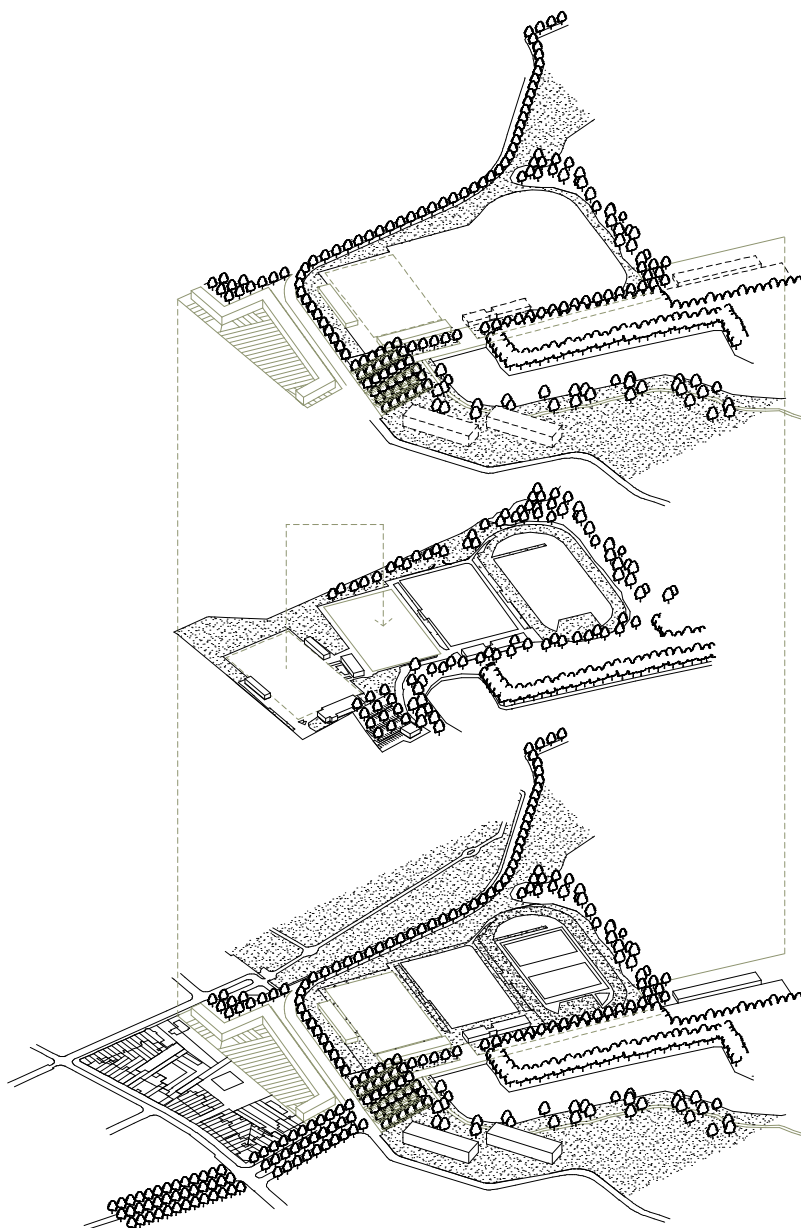
Volkspark | geleidelijke reconversie bedrijventerrein

Moerelei / volkspark betreft de ontwikkeling van een groene setting voor de geleidelijke reconversie van een bedrijventerrein. Met kleine acties vergroot hier de ruimtelijke samenhang, zodat een 'volkspark' kan groeien met synergie tussen programma's en een katalyserend effect op de herontwikkeling van twee grote bedrijfskavels tussen de Oudebaan en de hoek Krijgslaan-Boomseseenweg.



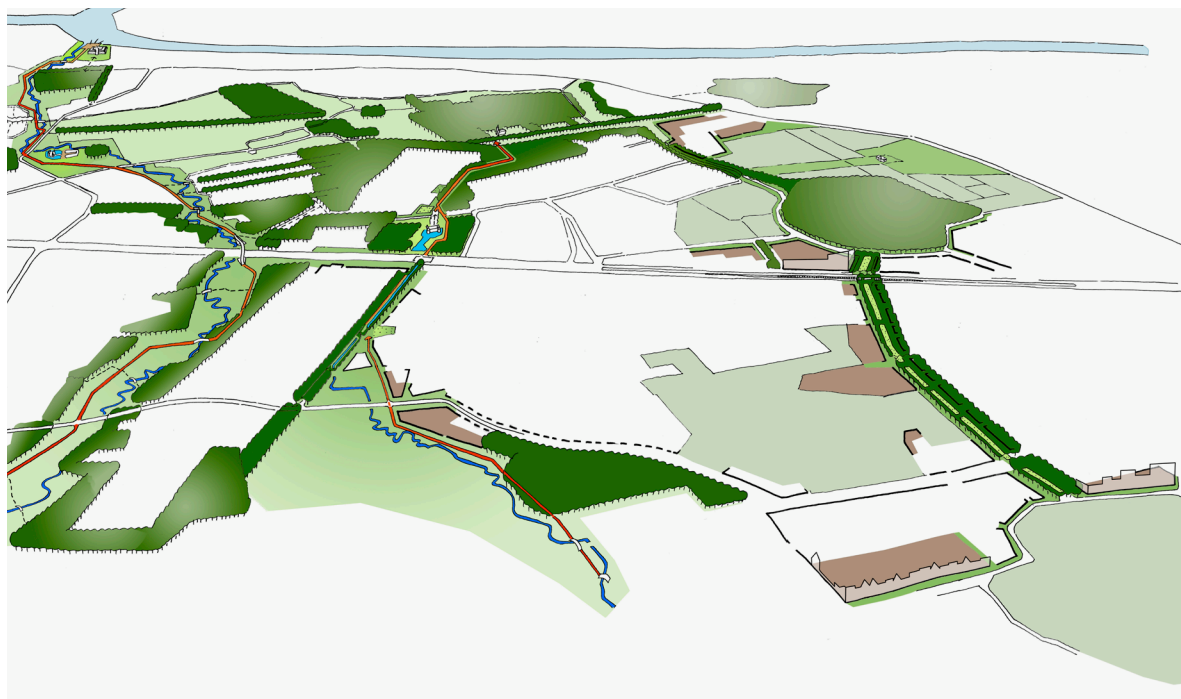
Groene schakel | samenhang in routes en open ruimtes

De inzet van het voorbeeld *Krijgslaan / Fort 6* is een betere samenhang in routes en open ruimtes rond het fort. Het gaat om de schakeling van het park, de begraafplaats, het sportcomplex, de universiteitscampus en de kop van de Krijgslaan (die vervolgens ook weer verschillende ontwikkelingen in de stadsrand samenbindt, zoals het Neerlandpark en de Moerelei).

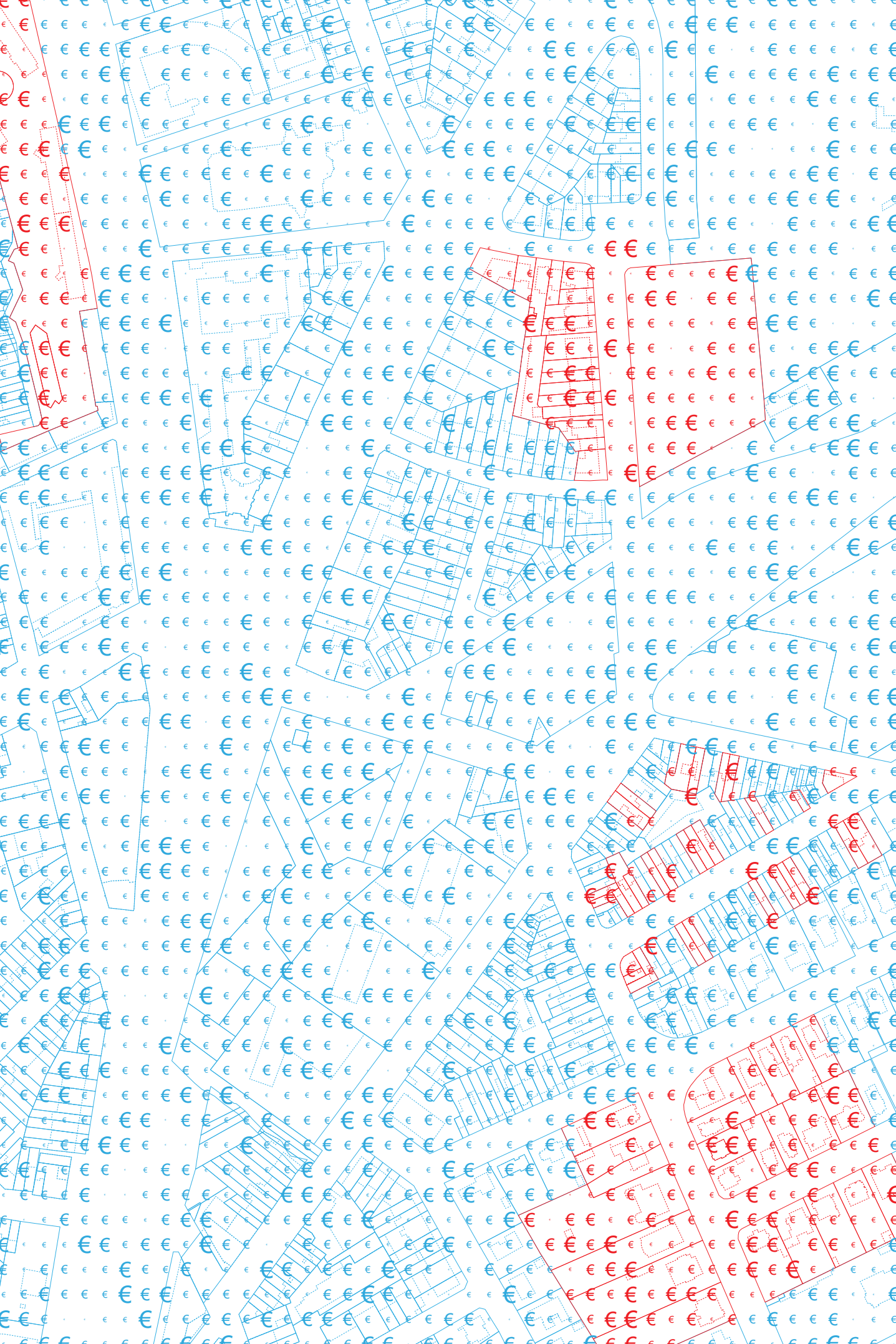


Landschapsmozaïek | van nat naar droog

Tot slot wordt in het voorbeeld *Struijsbeek en Edegemse Beek* een landschapsmozaïek ontwikkeld waarin de hele gradiënt van nat naar droog tot expressie kan komen. Langs de beken worden over een zo groot mogelijke lengte natuurvriendelijke oevers aangelegd. Verder bestaat het landschapsmozaïek uit natte graslanden, beekbegeleidend bos, en halfnatuurlijke landbouwgronden.



Nieuwe verbindingen over de A12



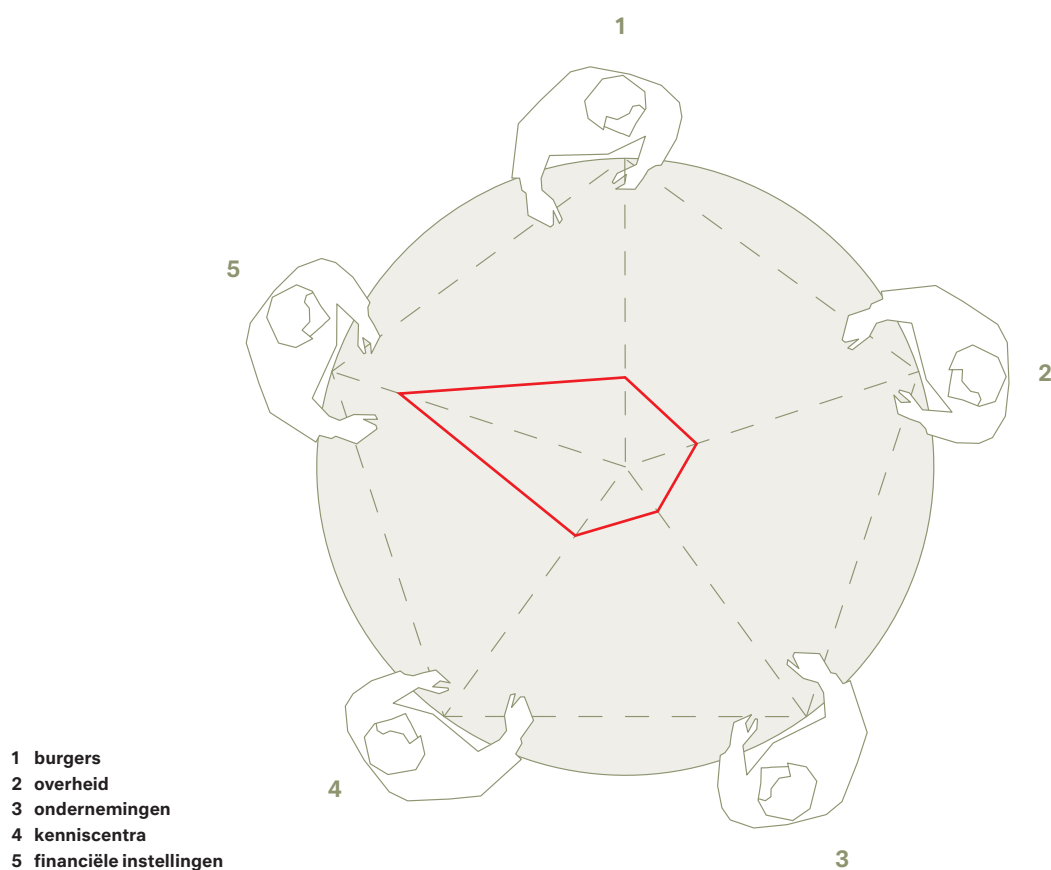
Dynamieken en mechanismen voor kwaliteitsvolle vernieuwing en verdichting.

51N4E | Connect&Transform

Om een verdere bevolkingsgroei te kunnen opvangen is er nood aan meer woningen, diverse voorzieningen en infrastructuren. Antwerpen heeft een heel pak ervaring met stadsvernieuwingsprojecten, maar een struikelblok in veel programma's die vandaag reeds lopen, is de **financiële haalbaarheid** van de projecten. Daarnaast blijft het bij elkaar brengen van private stakeholders om perceeloverschrijdende projecten te realiseren moeilijk. Onze studie onderzoekt welke de hefboomen op financieel vlak zijn om tot gezamenlijke actie te komen. Welke inzichten ontstaan er wanneer we een stadsvernieuwingsoperatie trachten door te denken vanuit financieel oogpunt? En hoe kunnen deze inzichten gebruikt worden als instrumenten voor het uitbouwen van een strategisch en toekomstgericht beleid?

Om hier een zicht op te krijgen, is het nodig om **de stad als kapitaal** te kunnen lezen en visualiseren (*Context*), om aansluitend te overwegen welke dynamieken hierbinnen mogelijk zouden kunnen zijn (*Dynamieken*). Ook hebben we een aantal banken actief bij het onderzoek betrokken. Vermits de banken de uiteindelijke kredietverstrekkers zijn voor 90% van de stedelijke ontwikkelingen, zijn zij zeer goed in staat om op een nuchtere, analytische manier naar de stad te kijken. Uit een eerste verkenningronde bleek ook duidelijk interesse om mee in deze studie te stappen.

Hoewel de focus ligt op financiële instellingen, werden **alle maatschappelijke actoren** – een vijfhoek van overheid, burgers, bedrijfswereld, kenniscentra en financierders – aan tafel uitgenodigd. Aan de hand van concrete cases werd dieper ingezoomd op de mechanismen en potenties en werden de opportuniteiten en pijnpunten getoetst en scherp gesteld. Bij deze gesprekken werd er steeds voor gezorgd dat er aan achterliggende mechanismen werd gedacht (*Mechanismen*) en vanuit concrete cases (*Typescenario's*).



Hoewel de focus ligt op financiële instellingen, werden alle maatschappelijke actoren – een vijfhoek van overheid, burgers, bedrijfswereld, kenniscentra en financierders – aan tafel uitgenodigd.

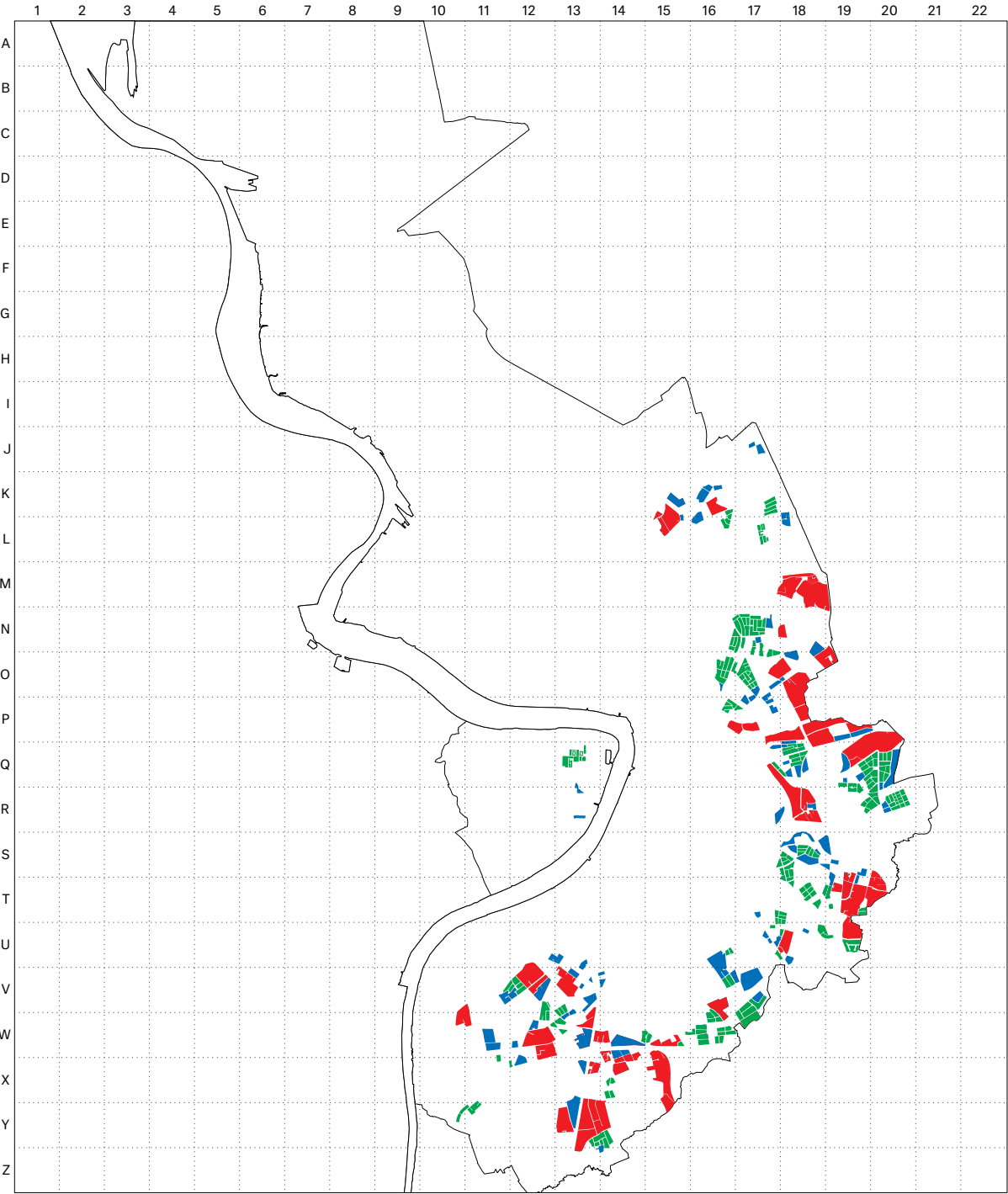
Context

De 20ste-eeuwse gordel is een gebied dat sterk ontwikkeld is binnen een beperkte tijdsduur, maar dat wil niet zeggen dat het een gebied is zonder sterk historische onderlaag. De steenwegen en oude dorpskernen, verdedigingslinies en forten zijn vandaag nog steeds aanwezig en herkenbaar, maar zijn in de realiteit niet langer dominant. Een sterk gezoneerde ontwikkeling liep parallel aan een meer organische groei van de historische structuren en creëerde grote schaalverschillen in het stedelijk weefsel. De ontwikkelingen zijn soms erg monofunctioneel (zoals de bedrijventerreinen of grote dienstenpolen) of verschillen onderling sterk van schaal (zoals de modernistische woonontwikkelingen ten opzichte van het organisch gegroeide woonweefsel). In beide gevallen zijn de stadscomponenten eerder het gevolg van een *seriële logica*, waarbij standaardoplossingen gerepeteerd worden. De voorstad is in die zin niet echt *ontworpen*, maar eerder het gevolg van verschillende ontwikkelingslogica's, min of meer gevoelig voor de potenties van de context.

Het resultaat is een stad die leest en aanvoelt als een ongeorganiseerd patchwork van verschillen, met onverwachte relaties en schaalspongen, die evenveel wonderlijke combinaties oplevert als onproductieve grensgevalen. Het is een omgeving met veel marge, ontstaan vanuit een ontwikkeling uit verschillende tijdsmomenten en vanuit verschillende verwachtingen. In tegenstelling tot *geplande* voorsteden, is er in de voorstad van Antwerpen niet naar een *af-moment* toegewerkt, wat enerzijds een chaotisch totaalbeeld opgeleverd heeft, maar anderzijds ook een omgeving met veel instabiliteiten en dus *herontwikkelingscapaciteit*.

Paul Casaer, *Landscape Of My Personal Belongings*





Het prototypische karakter van de cases is een gevolg van de seriële ontwikkelingslogica van de stad:
het horizontale programma en de collagedynamiek;
de hybride bouwblokken en de coalitiedynamiek;
de Bel-etagewijken en de ketendynamiek.

- Supermarkt
- Hybride bouwblok
- Bel-etage

De grootste spanning in de verdichtingsoperaties op stadsregionale schaal is de spanning tussen maatwerk en standaardisering. De potenties van marge in de voorstad kunnen enkel aangeboord worden door specifiek en contextueel te werk te gaan. De stad heeft een internationaal gewaardeerde ervaring met specifieke en kwaliteitsgeoriënteerde verdichtingsoperaties. Maar de cruciale vraag is hoe de stad kan slagen in deze ambitie, nu een groter werkgebied gecombineerd moet worden met een wens naar een slanker overheidsapparaat. De vraag wordt dus: hoe kan de stad andere partijen aanzetten om de stad te vernieuwen (en niet louter te verdichten). En niet door met gestandaardiseerde en voorgekauwde oplossingen te komen, maar door integendeel een veelheid van mogelijkheden te openen voor een kwalitatieve vernieuwing door een veelheid van actoren: ontwikkelaars, middenveldorganisaties, zorgverstrekkers, (gegroepeerde) bewoners... De stad zal haar rol heel precies moeten bepalen, wil ze het initiatief en de intelligentie van derde partijen combineren met verantwoordelijkheid en zorg voor het algemeen belang.

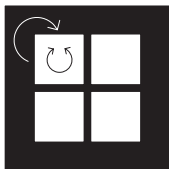
De stad zal haar rol heel precies moeten bepalen, wil ze het initiatief en de intelligentie van derde partijen combineren met verantwoordelijkheid en zorg voor het algemeen belang.

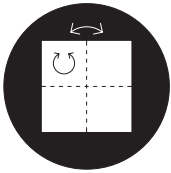
Dynamieken

We bekijken de verdichtingsoperatie als een brede maatschappelijke beweging, waarbij alle actoren aan bod komen en waarbij verschillende tijdshorizonten tegelijkertijd uitgezet worden. Afhankelijk van de situatie zijn andere spelers aan zet: beleid of investeerders, ontwikkelaars of bewoners kunnen elk hun eigen deel van het vraagstuk opnemen en zo een brede waaier aan ontwikkelingen mogelijk maken. De drie dynamieken die in dit hoofdstuk beschreven worden, zijn vanuit die optiek opgezet. Zij geven aanleiding tot generieke mechanismen die op hun beurt - afhankelijk van de uiteindelijke situatie - tot specifieke oplossingen kunnen leiden.

Collagedynamiek

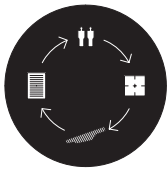
De collagedynamiek bouwt verder op de manier waarop de voorstad grotendeels ontstaan is: perceel per perceel, ontwikkeling per ontwikkeling. Het verdichtingspotentieel in deze dynamiek ligt vooral in het beter benutten van **extensief gebruikte percelen**, met winsten in tijd en ruimtegebruik. De ontwikkelingsdynamiek stoelt dan ook vooral op de logica van de economische efficiëntie. Het terrein kan meer opleveren: voor de eigenaar is het economisch interessant om meer residuele grondwaarde te capteren. De stad kan hierin faciliteren door de regelgeving voor deze terreinen aan te passen en zo andere financiële marges mogelijk te maken. Zo kan er op korte termijn veel ontwikkelingspotentie vrijkomen.





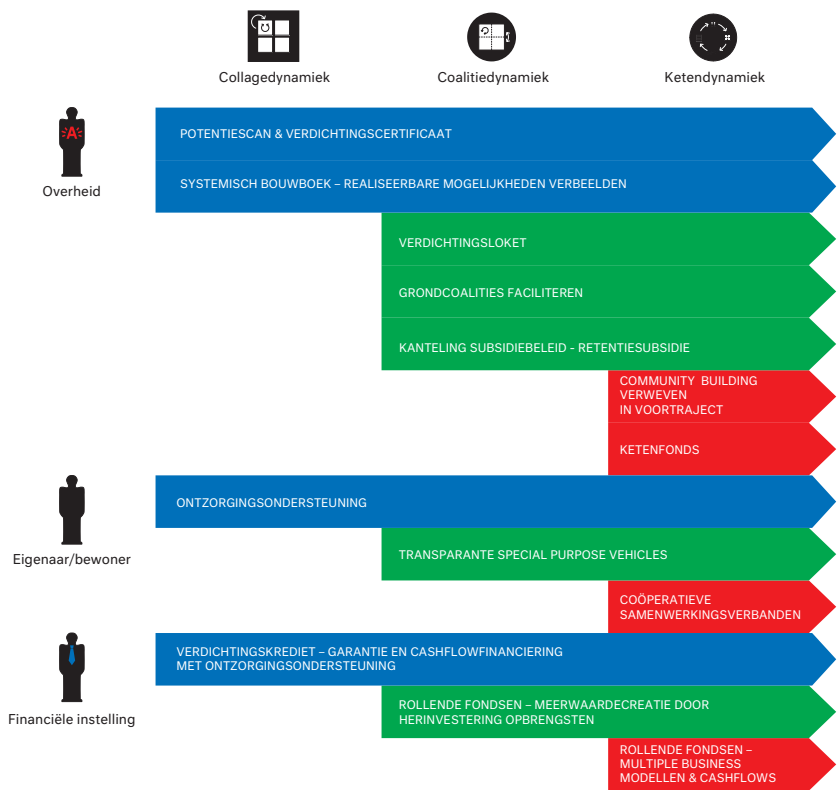
Coalitiedynamiek

De coalitiedynamiek richt zich op plekken met een grote diversiteit aan perceelsgroottes, gebruikers en gebruiken. De basisdoelstelling is om een perceelsoverschrijdende logica te installeren in die delen van de stad waar verschillende schalen samenkomen en die deels in onbruik of in transformatie zijn. We willen vermijden dat de stad verder opgesplitst wordt in steeds kleinere percelen en integendeel zoeken naar het hergroeperen en samen ontwikkelen van meerdere percelen los van hun bestaande grenzen. Door potenties samen te leggen en nieuwe verbindingen en mogelijkheden te ontwikkelen, ontstaat er een totaal nieuw referentiekader en dus ook een nieuw perspectief op waardecreatie.



Ketendynamiek

Meer nog dan een vraag naar verdichting gaat het bij de ketendynamiek over een vernieuwingsoperatie die erop gericht is om de woonomgeving en de bijhorende *levensstijl* van de bewoners te transformeren. De focus ligt niet op vastgoed en de eerste bekommernis is niet financiële winst, maar wel om met een beperkt budget zo kwaliteitsvol en *rijk* mogelijk te (blijven) leven. In deze dynamiek wordt verdichting dus aantrekkelijk als er ook andere gebruiksmogelijkheden ontstaan: als de transitie in levensstijl actief mee georganiseerd en mogelijk gemaakt wordt. Alhoewel initieel bedacht voor de homogeen residentiële wijken, is de ketendynamiek ook van toepassing op andere wijken en op de stad als geheel. In tegenstelling tot de twee andere dynamieken functioneert de ketendynamiek echter niet als een gesloten systeem, maar eerder als een ecosysteem. Het werkt niet enkel perceelsoverschrijdend maar zelfs ook wijkoverschrijdend, wat de mogelijkheid geeft om zich flexibel aan te passen aan wijzigende omstandigheden.



Mechanismen

Gebaseerd op de dynamieken stellen we instrumenten en mechanismen voor die het verdichtingsproces kunnen induceren en versnellen. De mechanismen zijn erop gericht om verschillende initiatiefnemers en partners in verschillende typescenario's in het bad te trekken bij de verdichtingsopgave. Hiertoe willen ze barrières, zorgen en hindernissen wegnemen die op drie niveaus spelen: dat van de overheid, dat van de bewoners en dat van de financiële instellingen.

Overheid

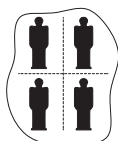
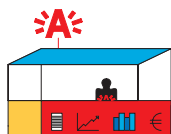
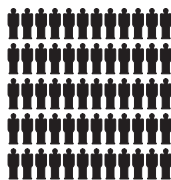
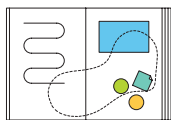
De overheid kan een **systemisch bouwboek** uitwerken om te verbeelden wat verdichting op een bepaalde plek zou kunnen betekenen en waar er met een bepaald project meerwaarde zou kunnen gerealiseerd worden. Vertrekkende vanuit typische beginsituaties in de 20ste-eeuwse gordel zou het bouwboek oplossingsrichtingen bundelen in systemische modellen. Het kan zo inspiratie vormen voor initiatiefnemers en als richtinggevend kader dienen voor de goedkeuring van ontwikkelingsinitiatieven. Dit zou een soort catalogus vormen van samenhangende oplossingen voor typesituaties in de 20ste-eeuwse gordel.

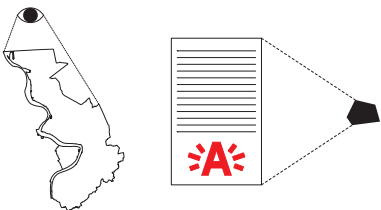
Een **potentiescan** kan als basis dienen voor de overheid om een positieve dynamiek op gang te brengen en om eigenaars uit te nodigen om het potentieel binnen hun perceel te onderzoeken. Eigenaars kunnen op basis daarvan dan een eerste toetsing vragen van hun ideeën. Dit kan leiden tot bijsturing, stopzetting of de uitreiking van een **verdichtingscertificaat**. Dat is een soort bevestiging van de aanwezigheid van potentieel en de beperktheid van risico waarmee makkelijker partners zoals financiële instellingen, projectontwikkelaars, stadsdiensten... kunnen worden betrokken.

Verschillende stakeholders (burgers, projectontwikkelaars, financiële instellingen...) kunnen op basis van een potentiescan geïnformeerd worden over de mogelijkheden van stadsverdichting in hun wijk. De organisatie van een dialoog in de voortrajecten van verdichtingsinitiatieven kan ook verbindend werken, en leiden tot **community building**. Bij dit startproces kunnen bestaande samenwerkingsverbanden, verenigingen en woonactoren worden betrokken, zodanig dat deze de conclusies uit de potentiescan mee kunnen onderschrijven. Andere actoren kunnen specifieke knowhow inbrengen rond woonvormen, betaalbaarheid, premiestelsels en dergelijke meer. Uiteindelijk zal het voortraject leiden tot een **coalitie van bereidwilligen** die zich in een **tijdelijk werkbare vereniging** kunnen organiseren.

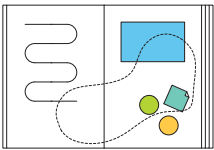
In het verlengde van de potentiescan kan de overheid ook alle beschikbare informatie voor afgebakende gebieden ter beschikking stellen via een **verdichtingsloket**. De gebundelde informatie kan de eerste stap vormen om een mogelijke leefomgevingstransformatie te schetsen en om duidelijk te maken hoe er door samenwerking win-win relaties kunnen ontstaan. Voor deze samenwerkingsverbanden kunnen er verschillende juridische modellen worden aangereikt.

Eén van de juridische samenwerkingsvormen die de overheid via de potentiescan en het verdichtingsloket kan faciliteren, is de **grondcoalitie**. Deze contractuele variant van de grondbank maakt abstractie van de perceelsgrenzen, maar de gronden worden geen collectief eigendom. Op basis van

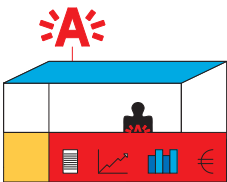




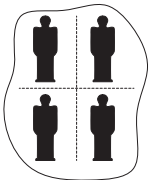
potentiescan verdichtingscertificaat



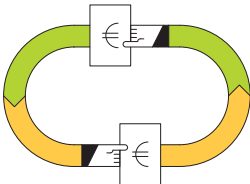
systemisch bouwblokkenboek



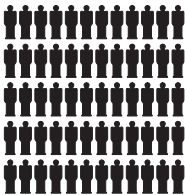
verdichtingsloket



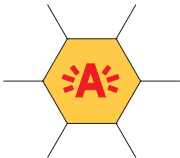
grondcoalitie faciliteren



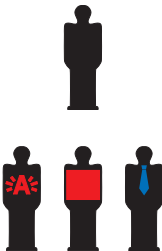
retentiesubsidie



community building



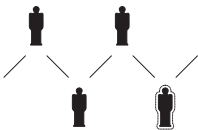
ketenfonds



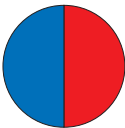
ontzorgingsondersteuning



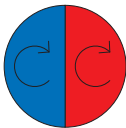
transparante SPV's



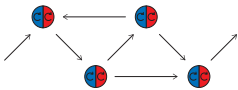
coöperatieve samenwerking



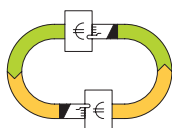
verdichtingskrediet



rollend fonds



multiple business model



een visie en een plan voor het ganse projectgebied berekent een financiële instelling de vermeerdering van de residuele grondwaarde. Vervolgens kunnen de grondeigenaars overgaan tot een gezamenlijke, dan wel een individuele ontwikkeling of tot een onderlinge ruiloperatie. Hiertoe richten ze een formeel samenwerkingsverband op (zie verder: *special purpose vehicle*).

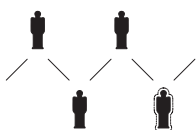
Een *ketenfonds* op het niveau van de stad kan financiële capaciteit opbouwen voor collectieve verdichtingsinitiatieven. Dit fonds kan gevoed worden door een meerwaardetaks op alle verdichtingsinitiatieven die in de stad gerealiseerd worden. Zo vloeit deze meerwaarde terug naar de ondersteuning van kwaliteitsvolle ingrepen in de leefomgeving en de ontwikkeling van *keteninitiatieven* die de gemeenschap ten goede komen. Dit kan gaan van de realisatie van een buurtlokaal of gemeenschappelijke parking (bv. in samenwerking met een autodeelmaatschappij), over het opzetten van samenwerking met zorgvoorzieningsmaatschappij of een groenonderhoudsbedrijf, tot het aantrekken van lokale economische activiteit.

Ook via subsidies kan de overheid keuzes sturen binnen een ruimtelijk ordeningsbeleid. De overheid stoot hier echter in toenemende mate op budgettaire grenzen. In het buitenland is om deze reden de *retentiesubsidie* ontstaan. Deze subsidie is niet meer gebonden aan de eigenaar/koper, maar aan de woning en wordt dan hergebruikt door opeenvolgende eigenaars. Dit mechanisme wordt op dit moment al gebruikt bij Community Land Trusts. Bij verkoop van zijn eigendom stort de eigenaar de verkregen subsidie en een gedeelte van de meerwaarde terug aan de subsidieverstrekker.

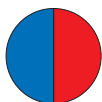
Eigenaar

Ontzorgingsondersteuning is erop gericht om de complexiteit van een verdichtingsproject hanteerbaar te maken voor eigenaars en initiatiefnemers. Het is een dienstverlening die kan aangeboden worden door een veelheid van partijen, zoals projectontwikkelaars, financiële instellingen, de overheid, huisvestingsmaatschappijen of stedenbouwkundige bureaus. Ontzorgingsondersteuning kan betrekking hebben op informatie over verdichtingsmogelijkheden en mogelijke stappenplannen, de partners waarmee dit zou kunnen gerealiseerd worden, het zakelijke model, mogelijke financieringsmodellen, het organiseren van omgevingsinspraak en het juridisch kader waarbinnen een project zou kunnen gerealiseerd worden.

Zo zal het voor eigenaars noodzakelijk zijn om hun samenwerking te structureren in een soort *special purpose vehicle*. Hiervoor komen verschillende juridische rechtsvormen in aanmerking. Enkele startprincipes kunnen helpen om de juiste keuze te maken. Een eerste principe is dat van eenvoud en het beperken van het aantal juridische structuren. Hierdoor bewaart men het overzicht en de *end-to-end* besluitvorming. Een tweede principe is dat er duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen individueel en collectief, en tussen operationele werking (dagelijkse werking, personeel ...) en uitbating van vastgoed (gronden en eventuele gebouwen die verhuurd worden). Met transparantie in de samenwerking, kunnen immers spanningsvelden worden vermeden en kunnen investeringen en mogelijke opbrengsten uit elkaar worden gehouden.

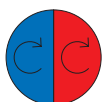


Bij de overstap van een tijdelijk werkbare vereniging in een **coöperatief samenwerkingsverband** kan er enige drempelvrees spelen, maar die is uiteindelijk vaak niet nodig. Integendeel: een coöperatie vertrekt van een gemeenschappelijke nood die men enkel kan realiseren door samen te werken. Het participatieve/democratische besluitvormingsaspect is in de statuten ingebakken. Het is een ondernemingsvorm die waardegedreven is, en niet louter winstgedreven. Er bestaan verschillende types van coöperaties op het vlak van wonen, maar nog geen coöperaties voor het realiseren van verdichting. Het welslagen van zulk een coöperatie hangt af van de ontwikkeling van een **verdienmodel**. Zo kunnen financiële instellingen meedenken over een rollend fonds waarin de terugbetalingscapaciteit van de coöperanten wordt verhoogd door inkomstenstromen uit de ontwikkeling van keteninitiatieven.

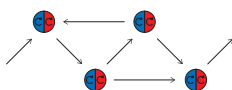


Financiële instellingen

Een **verdichtingskrediet** is in wezen een investeringskrediet waaraan een aantal instrumenten zijn gekoppeld die het risico voor de ontvanger laten dalen of de totale projectkost een grotere beheersbaarheid geven. Het kan gaan om begeleiding door een team van specialisten of om ondersteuning om de ruimere omgeving bij een project te betrekken. Bij de toekenning van een verdichtingskrediet zoekt de financiële instelling samen met de klant naar een evenwicht tussen de meerwaardecreatie voor de klant en de marge voor de financiële instelling.



Rollende fondsen kunnen meerwaarde creëren doordat opbrengsten terugvloeien en aangewend worden voor nieuwe investeringen. Betrokkenen kunnen eventueel een dividend krijgen dat licht boven het markttarief uitstijgt. Een bank zou bijvoorbeeld een fonds kunnen oprichten op het niveau van een bouwblok, waar de verschillende projectzones gradueel bij kunnen aansluiten. Het *special purpose vehicle* stuurt dit fonds mee aan en waarborgt de portfoliospreiding van de ontwikkelingen. Het fonds kan kredieten aantrekken en de financiële instelling zorgt eveneens voor een *end-to-end* ontzorgingsondersteuning. De overheid zou op basis van de potentiescan een aantal borg- en garantiestellingen kunnen toekennen.



Eenzelfde principe kan toegepast worden op een wooncoöperatie en gekoppeld worden aan **verschillende businessmodellen en cashflows**, waarbij kosten voor de ene partij, inkomsten voor de andere partij kunnen worden. De participanten brengen bijvoorbeeld hun daken of grondeigendom in een collectiviteit, die een rollend fonds vormt. De geschatte totale waarde dient om verdichting te realiseren en om verdichtingskredieten aan te trekken. Deelnemers verwerven stemrecht en een gedeelte van de winst (bv. uit verkoop of verhuur van extra wooneenheden). De woningkost kan beperkt worden tot een percentage (bv. 33%) van het gezinsinkomen. Om de terugbetalingscapaciteit te verhogen, zal de bank mee nadenken over inkomstenstromen (bv. klusjesdiensten, gedeeld toestellengebruik, groenonderhoudsdiensten, kinderopvang, dagzorgfuncties...) of de verhuur van ruimtes voor economische activiteiten (bv. repair-café's, groendiensten...). De bank begeleidt de coöperatie in het verstrengelen van deeldiensten en in het aan elkaar verbinden van meerdere zakelijke modellen, waardoor de

coöperatie verschillende cashflows creëert. Hierdoor verruimen rollende fondsen hun financiële basis en worden ze slagkrachtiger.

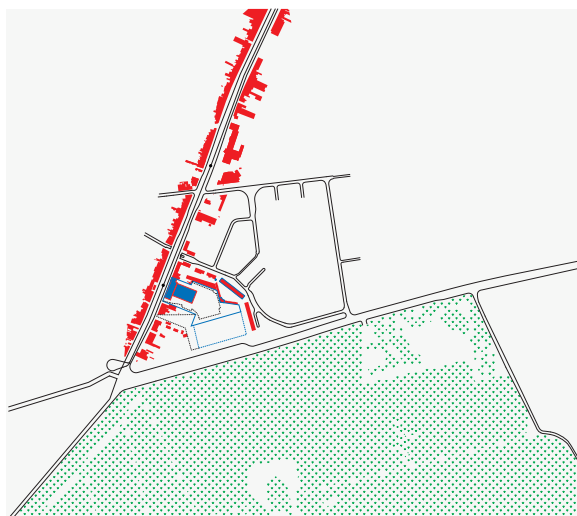
Typescenario's

De marge en het verschil die de voorstad kenmerken, dragen potentieel tot herdefinitie in zich. Drie prototypische cases illustreren dit transformatiepotentieel van de 20ste-eeuwse gordel. De cases vertrekken elk op hun manier vanuit *instabiliteiten* op vlak van ruimte, bewoners en gemeenschap: *monofunctionaliteit* in gebruik of qua bevolkinssamenstelling, *inefficiëntie* in ruimtegebruik en *overcapaciteit* door verschil in korrelgrootte en schaal, onbruik, leegstand of grote verhuisbewegingen. Sommige gebieden zijn echte wijken, terwijl andere weinig binding tussen de bewoners genereren. In elk van de cases kan de instabiliteit ten opzichte van de marge geherdefinieerd en geactiveerd worden om nieuwe mogelijkheden te realiseren.

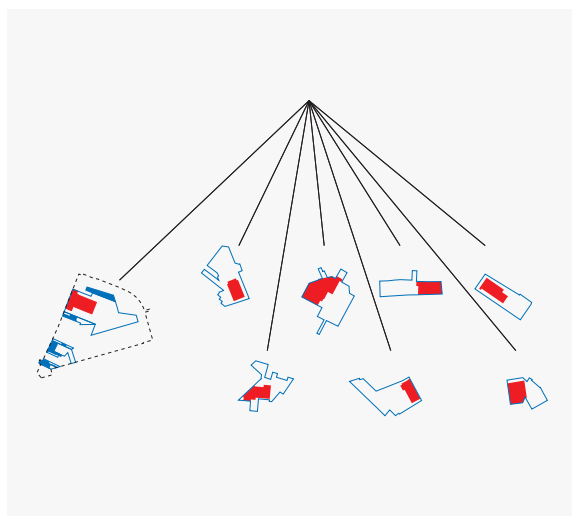
Het *prototypische karakter* van de cases is een gevolg van de seriële ontwikkelingslogica van de stad: een logica die opnieuw kan opgenomen worden om – mits een vernieuwde en systemische aanpak – een nieuwe ontwikkelingsgolf door dit seriële landschap te sturen.

Horizontale programma's en de collagedynamiek

Dit scenario verzamelt alle horizontale programma's die niet binnen woongebieden liggen. Dit zijn onder andere baanwinkels, supermarkten in het groen en opslagplaatsen. Het zijn terreinen die gebruikt worden vanuit één enkele invalshoek, voor één programma. Het zijn de plekken in de voorstad waar de rooilijn plotseling niet meer gevolgd wordt en vervangen is door een parkeerplaats of een manshoge staaldraadafsluiting. Vanuit de optiek van verdichting hebben die gebieden veel capaciteit, niet enkel in termen van extra oppervlakte, maar ook op het vlak van de diversiteit van mogelijke programma's. Vandaag hebben ze een economische efficiëntie vanuit de optiek van de gebruiker, maar niet vanuit de optiek van de stad. Ze liggen echter vlakbij bebouwing en openbaar vervoer en kunnen dus op een evidente manier beter aansluiten op de stad en deze mee versterken.



De supermarktsite te Wilrijk is gelegen aan de terminus van de tram en tegenover het Schoonselhof.



De invloedssfeer van een supermarktketen in de 20ste-eeuwse gordel

Status quo supermarktsite



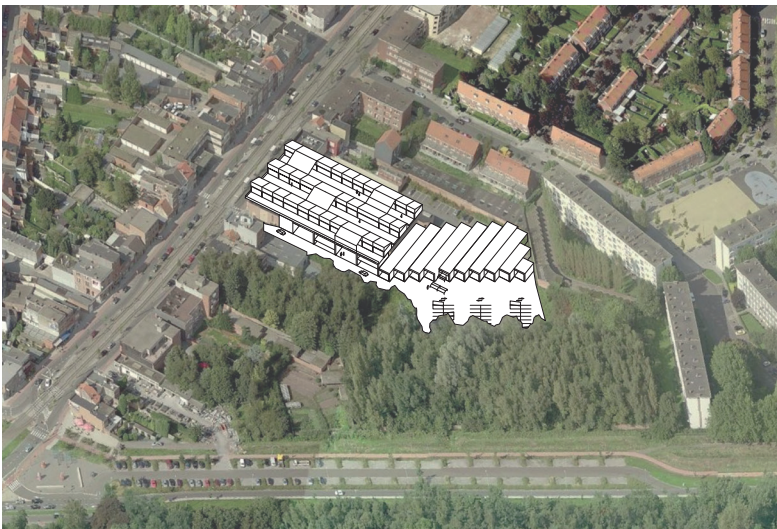
De vraag die zich hier stelt, is hoe één dominante speler kan aangezet worden om binnen de bestaande perceelgrenzen aan stadsverdichting te beginnen. We gaan er van uit dat hierbij zal vertrokken worden vanuit een zoektocht naar eigen financieel rendement. We zijn er van overtuigd dat de overheid dit in goede banen kan leiden via een potentiescan én een systemisch bouwboek. Ontzorgingsondersteuning zal stimulerend werken voor eigenaars. Financiële instellingen kunnen het geheel vergemakkelijken via een verdichtingskrediet.

Case supermarkt, Wilrijk

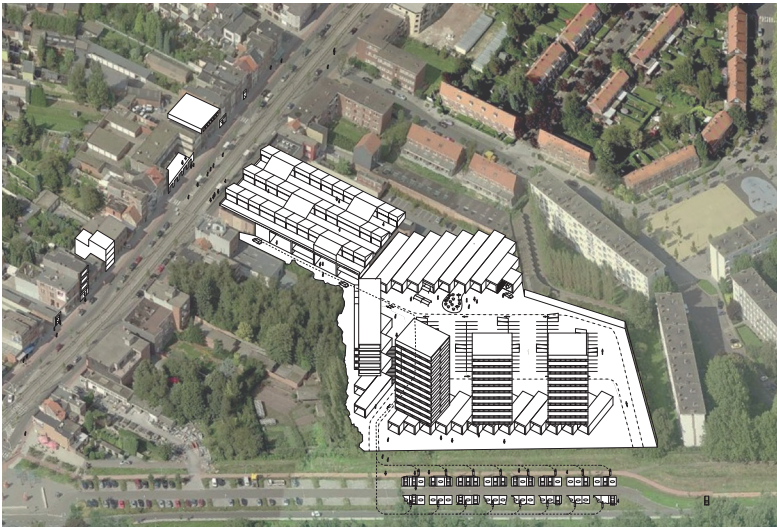
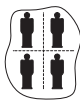
Binnen de **collagedynamiek** is er op het perceel van de supermarkt plaats voor woningen en voor kleinschalige aanvullende economische functies. Door een clustering van functies, krijgt de site een betere *afwerkingsgraad* voor de gebruiker. De horizontale oppervlakken van het dak en de parking van de supermarkt laten de ontwikkeling van woningen toe. Het dak wordt een beschermde woonomgeving met collectieve paden en private terrassen. De woningen komen op de markt als obligaties van een verdichtingsfonds en vormen interessante producten voor wie op zoek is naar een flexibel alternatief voor huur of koop. Door de verspreiding van supermarktketens wordt de keuzemogelijkheid groter voor potentiële klanten.

Binnen de **coalitiedynamiek** treedt de supermarkt in interactie met zijn omgeving. Het Schoonselhof vormt hierbij grootschalig groen dat aan de randen een hogere densiteit toelaat. De woonomgeving wordt aangevuld met een nieuwe woonvorm met een belangrijk accent op collectiviteit, bijvoorbeeld door gedeelde warmteproductie of afvalcollectie, diensten zoals een gym, crèche ... Door de parking te vergroenen en een doorsteek te creëren, wordt ze een aangename verblijfplaats met luw verkeer. Na de openingsuren van de supermarkt kan ze getransformeerd worden tot een sportveld of een groot terras.

Doorbreken van status quo:
stap 1



Doorbreken van status quo:
stap 2



De impact van verdichting en vernieuwing van de supermarktsite kan nog vergroot worden vanuit de **ketendynamiek**. De supermarktketen breidt hier zijn aanbod uit met keteninitiatieven, al dan niet in samenwerking met bewoners of middenveld-organisaties. Bijvoorbeeld door het delen van elektrische auto's, waarbij de auto's ook als energiebron dienen voor de supermarktsite. Zo beïnvloedt de zuigkracht van de off-shorespeler niet langer enkel het individuele maar zet ze aan tot gemeenschapsvorming.

Case supermarkt, Wilrijk.

Binnen de coalitiedynamiek treedt de supermarkt in interactie met zijn omgeving. Het Schoonselhof vormt hierbij een grootschalig groen dat aan haar randen een hogere densiteit toelaat. De woonomgeving wordt aangevuld met een nieuwe woonvorm met een belangrijk accent op collectiviteit, bijvoorbeeld door gedeelde warmteproductie of afvalcollectie, diensten zoals een gym, crèche...





Hybride bouwblokken en de coalitiedynamiek

Hybride bouwblokken zijn delen van de stad die organisch gegroeid zijn en ontstaan op plekken waar zoneringen elkaar raken. Vandaag hebben ze vaak veel marge omdat ze deels in onbruik en in transformatie zijn. Vanuit de optiek van energie-uitwisseling zit er veel potentieel in de grote verschillen in schaal, functies en *bioritmes*. Deze gebieden kunnen bijdragen aan een veelzijdige en productieve stad, maar worden bedreigd door verdere fragmentatie, waarbij stukken ingesloten worden en onbruikbaar worden. De grootste uitdaging is om de schaal van het geheel te activeren en om nieuwe gebruikslogica's en verbindingen te installeren. De andere uitdaging is om de veelheid aan gebruikers in te zetten als een troef en een ontwikkelingskans.

Een coalitiedynamiek vertrekt van de overtuiging dat verdichting kan gerealiseerd worden via het doorbreken van de status quo die er door de versnippering heerst. Dit kan enkel slagen als er samenwerkingsverbanden over perceelsgrenzen heen worden gecreëerd. Dat gebeurt nu al, voornamelijk door partijen die gefragmenteerde percelen opkopen om vervolgens de resterende eigenaars uit te nodigen tot een collectief ontwikkelingsproject. Deze initiatieven vinden meestal plaats in het kader van richtinggevende masterplannen. In de coalitiedynamiek gaan we ervan uit dat een overheid op basis van een potentiescan komt tot een gebiedsafbakening met een hoog verdichtingspotentieel.

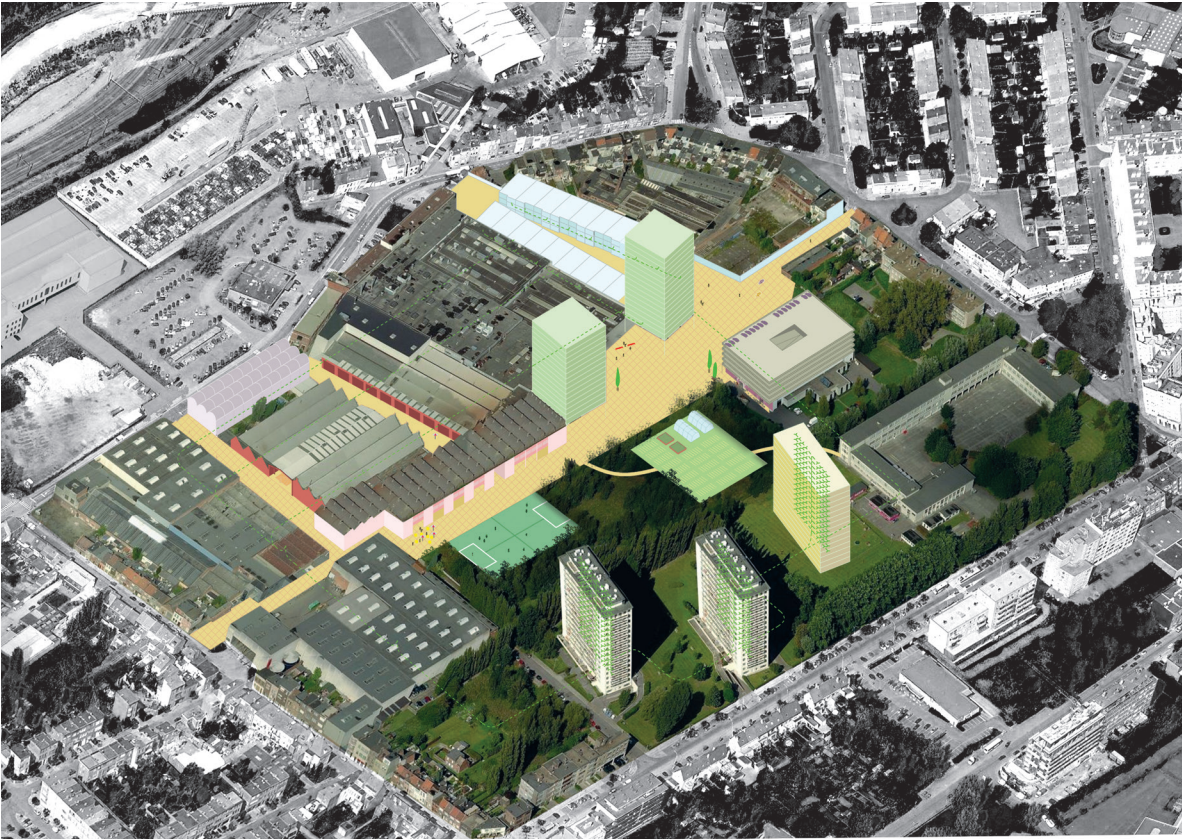
De potentiescan zal in dit scenario dienen om op een gestructureerde manier informele contacten te leggen voor de creatie van een grondcoalitie. In dit scenario zal de ontzorging verruimd worden naar het oprichten van *special purpose vehicles*, vennootschapsvormen die ook kaderafspraken bevatten om de samenwerking binnen een dergelijke grondcoalitie in goede banen te leiden. Via de gebiedsafbakening en de flankerende ondersteuning nodigt de overheid partijen uit om in een leefomgevingstransformatie te stappen. Indien dit niet lukt, kan de overheid een stok achter de deur houden en zelf overgaan tot verdichtingsinitiatieven (bv. via onteigening bij leegstand). Financiële instellingen kunnen de coalitiedynamiek ondersteunen via verdichtingskredieten én rollende fondsen.

Case hybride bouwblok, Hoboken

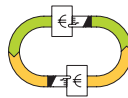
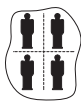
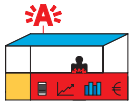
Het bestaand industrieel gebouwpatrimonium biedt hier een schaal en ruimtebeleving die fundamenteel anders is dan de residentiële nieuwbouw. De schaal en de maatvoering van de hangars uit de vorige eeuw laten *collectieve initiatieven en gebruiken* toe: van gedeelde parking tot sporthal, van een evenementenruimte tot nieuwe groene industrie, van groen verdeelcentrum tot expositiehal. Dit zal afhangen van de vraag van de bewoners en de ambities van de grondeigenaars. Op deze manier wordt de botsing van verschillende schalen een meerwaarde voor de bewoners. De verschillende bouwtypologieën maken bovendien een gevarieerd woonaanbod mogelijk.

Anders dan in woonwijken die getypeerd worden door harmonie en eenduidigheid (bv. de Bel-etagewijk of tuinwijk), kunnen de verschillen in het hybride bouwblok worden *uitvergroot*. Zo is een eenvoudige *herhaling* van

De ruimtelijke ingrepen die we voorstellen kaderen in drie maatschappelijke tendensen waarin de spanning constructief kan worden ingezet: de opkomende *deel*-gedachte, de zoektocht naar betaalbaar wonen en de verhoogde aandacht voor coöperatief ondernemen.



Case hybride bouwblok,
Hoboken



de Amelinckxstoren denkbaar. De fragmentatie binnen in het blok laat toe deze **hoge densiteit** te realiseren, in relatie tot een open en groen collectief terrein. Evengoed kan de hangar-typologie in nieuwbouw verder worden gezet als een combinatie van wonen (in de nieuwbouwstructuur) en werken (in originele structuur).

De keuze voor het behoud van de grote schaal in een woonomgeving vraagt om ruimtelijke configuraties die **mediëren tussen de verschillende schalen**. De juxtapositie van verschillende gebruiken in het hybride bouw-blok maken een ander soort openbaar domein mogelijk: verschillende soorten van **overslagruimten**. In de ruimte tussen de productieve omgeving aan de Lageweg en het groene binnengebied van het bouwblok kunnen goederen die geleverd worden met vrachtverkeer opgeslagen worden, en verder verdeeld worden naar de stad met fietsen of elektrische voertuigen. Op deze manier wordt een **tussenschaal** ontwikkeld tussen de persoonlijke leefomgeving en de stad.

Bel-etagewijken en de ketendynamiek

Bel-etagewijken zijn vaak het product van de wet De Taeye. In de context van de naoorlogse woningschaarste werden uitgerekte verkavelingen van rijwoningen ontwikkeld volgens een vrij monotoon stramien. De infrastructuur is vaak gemaakt op schaal van de auto. Gebouwd in korte periodes en overwegend in particulier eigendom, kenmerken deze woonwijken zich door een homogene samenstelling van de bevolking, die door de vergrijzing en de verkleuring vandaag sterk onder druk komt te staan.

Vandaag ziet men in deze buurten een doorschuifbeweging van de eigenaarsprofielen: de woningen zijn te ruim voor de vergrijzende originele bevolking en worden gekocht door nieuwe Antwerpenaren. Deze verschuiving zorgt voor een spanning waar de verdichting en vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel moet op inspelen. De ruimtelijke ingrepen die we voorstellen kaderen in **drie maatschappelijke tendensen** waarin de spanning constructief kan worden ingezet: de opkomende **deel-gedachte**, de zoektocht naar betaalbaar wonen en de verhoogde aandacht voor coöperatief ondernemen. De grotere mix van bewoners maakt het namelijk mogelijk een grotere diversiteit aan diensten aan elkaar te leveren.

Case Bel-etagewijk, Deurne

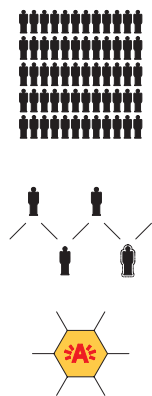
De typisch brede straatprofielen laten een hogere densiteit toe dan de twee bouwlagen van de bel-etage. In deze case wordt verkend wat mogelijk is wanneer er één of meerdere bouwlagen worden toegevoegd aan het bestaande weefsel in een **collectieve optopstrategie**. Rekening houdend met de vergrijzende bevolking in dit soort buurten, denken we aan woonproducten met een hogere densiteit, bv. appartementen of studio's, bovenop de ruime gezinswoningen.

Het principe van ambulante zorg kan in de Bel-etagewijk vertaald worden in collectieve woningen, gecombineerd met voorzieningen op het maaiveld, zoals een zorgpunt, een gym, een verdeelcentrum... Brede straten laten zelfs toe om te verdichten in het midden van de straat en om een deel als gemeenschappelijke tuin in te richten. De gelijkvloerse verdiepingen zijn

momenteel voornamelijk garages, maar kunnen herontwikkeld worden tot bv. woonruimtes of workshops. De investeringen in de openbare ruimte en voorzieningen kunnen gezamenlijk bedacht en gefinancierd worden vanuit **ketenmechanismen** zoals het rollend fonds en het ketenfonds. Het kan gaan om een gedeelde parking met autodelen-standplaats, het gezamenlijk bestellen van boodschappen, een zorgaanbod ...

In laatste instantie kan overwogen worden om de optopstrategie ook toe te laten voor **individuele ontwikkelingen**. Naarmate er meer geslaagde voorbeelden van deze strategie in de buurt verschijnen, zullen bewoners een beter inzicht in de meerwaarde ervan verwerven. Deze meerwaarde uit zich zowel in leefkwaliteit (licht en ruim wonen), als financieel (het rentabiliseren van het dak). Hierbij moet de noodzaak worden benadrukt van stedenbouwkundige randvoorwaarden (zoals het bepalen van de offset en hoogte).

Case Bel-etagewijk
Deurne

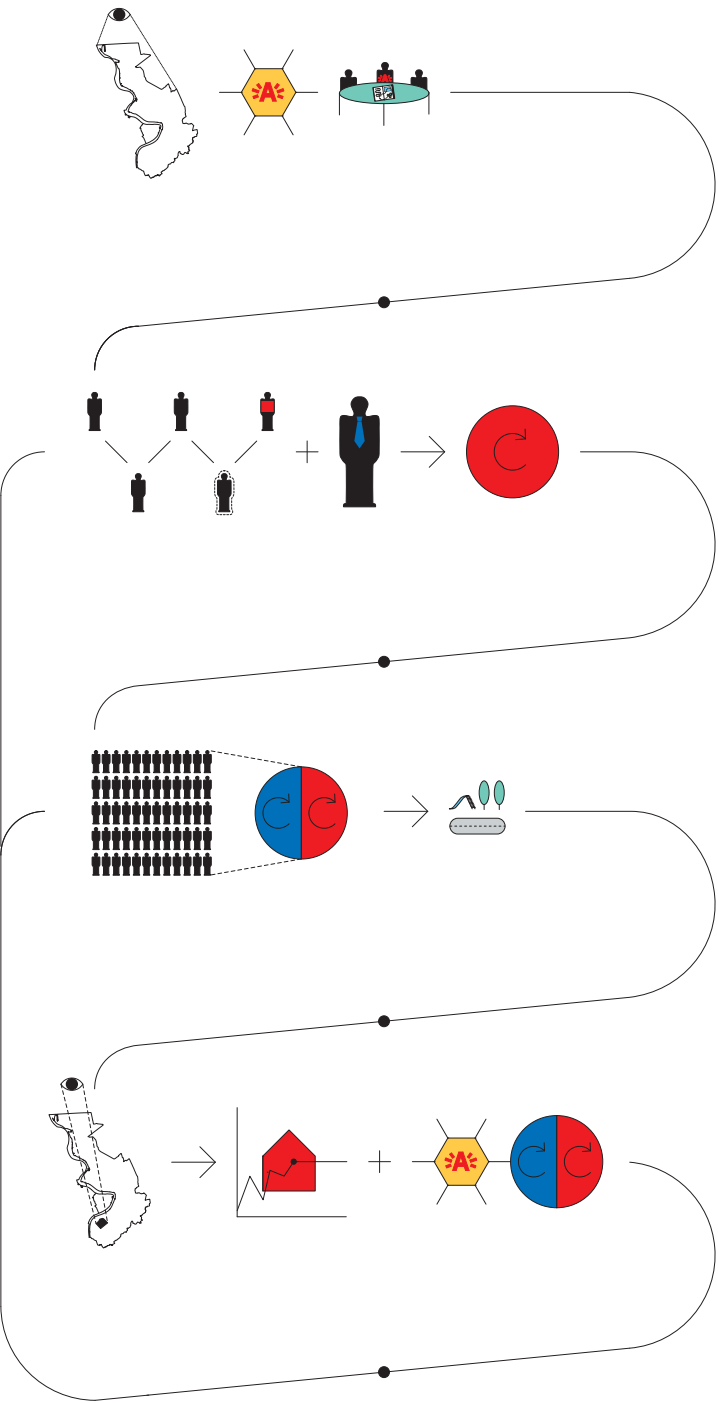


De kanteling van paradigma's

Tot slot willen we de nood aan inspirerende pilootprojecten aankaarten. Stadsverdichting zal zich realiseren als er **meerdere verhaallijnen** worden verweven: rond duurzaamheidstransities, rond sociale rechtvaardigheid, rond ruimtelijke structuur, stadslandschap en identiteit. De stad laat zich niet langer reduceren tot één enkel verhaal. Verschillende verhaallijnen mogen hun weg vinden binnenin een breder verhaal: projectmatig, co-creërend en via diverse vormen van samenwerking en participatie.

We hebben in deze studie de vraag gesteld naar manieren om **kwaliteitsvolle verdichting te versnellen**. De rode draad in de antwoorden die we geformuleerd hebben is dat de drie betrokken stakeholders het paradigma van waaruit ze vertrekken zullen moeten laten kantelen. Bij de overheid is dit het kantelen naar het sterker innemen van een faciliterende, conditie-creërende rol. Voor eigenaars/bewoners betekent dit het afstappen van het adagio van ontwikkeling op het eigen perceel. Voor financiële instellingen betekent dit het koppelen van nieuwe instrumenten aan hun klassieke kredietproducten, om zo te komen tot bredere waardecreatie.

Elk van deze kantelingen is reeds aan de gang, zij het weinig systematisch gedocumenteerd en niet breed toegankelijk gemaakt. In elk van deze kantelingen kunnen **pilootprojecten** opgezet worden om voorbeelden te creëren en de mogelijkheden verder zichtbaar te maken. Deze studie kan hierin een eerste stap zijn.



Het proces van de ketendynamiek
Een overzicht van de mechanismen die moeten ingezet worden om in de Bel-etagewijk tot kwalitatieve verdichting en vernieuwing te komen. Het toont het proces om tot een *virale* verdichting en vernieuwing van de stad te komen.

Naar de vernieuwing van de stadsvernieuwing. Een eerste analyse van Labo XX.

Michiel Dehaene en Kristiaan Borret

Antwerpen groeit, zoveel is duidelijk. Hoe snel de stadsbevolking de komende jaren zal blijven groeien, is onzeker, maar de uitdaging is aanzienlijk. Hoe maken we van de demografische groei van Antwerpen een opportuniteit? Dat is de centrale vraag van Labo XX.

Antwerpen is niet de enige stad die zich deze vraag stelt. De bevolking in heel Vlaanderen zal de komende decennia groeien. In de centrumsteden ligt de prognose voor het groeitempo echter merkkelijk hoger dan in de rest van Vlaanderen. De afgelopen twintig jaar hebben de centrumsteden een opvallende renaissance gekend dankzij doorgedreven stadsvernieuwing. Terecht heeft de stadsvernieuwing zich in eerste instantie gericht op de binnenstad en de 19de-eeuwse wijken, want in die gebieden was de verpaupering dreigend. Vandaag is de centrumstad in Vlaanderen opnieuw een aantrekkelijke woonlocatie. Maar juist in samenhang met dat succes is het ook duidelijk dat toekomstige bevolkingsgroei niet meer bijkomend in die centraal gelegen delen van de stad kan opgenomen worden. De ruimte is beperkt en daarom komen meer naar buiten gelegen stedelijke gebieden nu in het vizier.

Grote delen van de 20ste-eeuwse voorstad zijn overigens aan een update toe, nu de eerste generatie bewoners van de naoorlogse woonwijken bijna verdwenen zijn. In Antwerpen telt de 20ste-eeuwse gordel intussen meer inwoners dan de binnenstad, maar ook in andere Vlaamse centrumsteden zijn stukken en brokken voorstad rond de stadskern goed voor een substantieel aandeel in het stedelijk wonen. Het Kraainem en Jette van Brussel, het Zwijnaarde en Wondelgem van Gent, het Heverlee en Kessel-Lo van Leuven. De voorstad vormt een tussengebiet tussen centrum en suburbia. Van een scherpe grens tussen stad en niet-stad is in Vlaanderen al lang geen sprake meer. Dat hybride karakter van de voorstad hoeft geen handicap te zijn, integendeel. Met het oog op een verdere bevolkingsgroei wordt het zelfs een troef. Zoals er tijdens de voorbije decennia zwaar geïnvesteerd is om *knowhow* te ontwikkelen voor de renovatie van de historische en 19de-eeuwse binnen-

stad, is het nu tijd om opnieuw pionierswerk te verrichten en te starten met de vernieuwing van de 20ste-eeuwse voorstad. Het is onze verantwoordelijkheid om uit toekomstige bevolkingsgroei collectieve meerwaarde te puren voor de stad en voor al wie er woont en komt wonen.

De opdracht

Het ontwerpend onderzoek dat binnen Labo XX is uitgevoerd, is eerst en vooral een *mogelijkheidsonderzoek*. Dat betekent dat het zich niet zomaar leent tot onderbouwing van normatieve keuzes. Labo XX laat zien welke keuzes we zouden kunnen maken en tot welk soort ruimtelijke consequenties die keuzes kunnen leiden. Labo XX resulteert dan ook niet in een definitief plan voor hoe en waar we moeten verdichten. Het levert vooral inzicht op in wat haalbaar is en hoe verdichting gekoppeld kan worden aan kwaliteitsvolle stadsvernieuwing.

Aan de andere kant voltrekt het ontwerpend onderzoek van Labo XX zich ook niet in het luchtledige. Het Antwerpse stadsbestuur heeft voor Labo XX ambitieuze uitgangspunten geformuleerd. De stad ziet stadsgroei en verdichting eerst en vooral als een kans om aan stadsvernieuwing te doen in de 20ste-eeuwse gordel. Ze wil ten tweede dat hierbij kwaliteitsvolle stedelijke omgevingen ontstaan met hoge voorzieningenniveaus en evenwichtige inkomensmixen. Tot slot zet de stad voluit in op de reconversie of de vernieuwing van het reeds ontwikkelde weefsel vooraleer zij overweegt om open ruimte aan te snijden voor nieuwe ontwikkelingen. Dit zijn stevige uitgangspunten die met veel respect werden behandeld door de verschillende ontwerpteams.

Daarnaast is ook het voorbereidend werk dat door de Antwerpse stedelijke diensten verricht werd niet te onderschatten. Zo zijn tal van statistische data vergaard en geanalyseerd om de lopende en te verwachten trends te kunnen aangeven. Er werd een uitvoerige ruimtelijke analyse gemaakt van de morfologische ontwikkeling op stadsregionale schaal, ruimer dus dan de administratieve grenzen van het grondgebied van de stad Antwerpen.

In wat volgt, worden een aantal overkoepelende bevindingen over de resultaten van het onderzoek samengebracht en besproken. Belangrijke vaststelling daarbij is dat de uitgangspunten overeind zijn gebleven, ook in kwantitatieve termen van de benodigde oppervlakte voor de toekomstige ontwikkelingen. De ontwerpteams leggen immers flink wat ruimtelijke reserve bloot voor nieuwe ontwikkeling, zonder dat er daarvoor open ruimte moet worden aangesneden. In wezen kan de bevolkingsgroei maximaal opgenomen worden binnen het bestaande weefsel.

Selectief verdichten

Bij aanvang leek het alsof de 'Labo XX-klas' zich had opgedeeld in twee strekkingen: een strekking die vooral de nadruk legde op het belang van infrastructuur en publieke ruimte bij het opnemen van bijkomende ontwikkeling, en een strekking die vooral geïnteresseerd leek in het vrijspelen van verdichtings- en vernieuwingsmogelijkheden. De ene groep leek op zoek te zijn naar de specifieke historisch gegroeide ruimtelijke structuren zoals parklandschappen of uitvalswegen die de verdichting en vernieuwing zouden kunnen kaderen. De andere groep was vooral begaan met generieke ontwikkelingslogica's die op de schaal van de individuele eigendom de herontwikkeling van de 20ste-eeuwse gordel vlot kunnen trekken. De ene school pleitte voor een

zorgvuldige interpretatie van de ruimtelijke eigenheid van elke plek en een gebiedsgerichte aanpak. De andere stelde de hoop op algemeen repliceerbare principes die een brede toepassing in de 20ste-eeuwse gordel zouden kunnen krijgen. De ene school leek vooral top-down te werken, de andere bottom-up.

In de uitwerking van de verschillende strategieën is er echter vooral sprake van convergentie. Generiek of specifiek, universele principes of gebiedsgericht maatwerk: dit lijken valse tegenstellingen. Een veel relevantere vraag, die de verschillende voorstellen overigens met elkaar delen, is: hoe kan in dit uitgestrekte gebied verschil worden gemaakt? Hoe kunnen hier klemtonen worden gelegd? Welke gebieden lenen zich meer of minder tot een bepaalde strategie – of die nu generiek of specifiek geformuleerd is? Is het mogelijk om aan te duiden *waar* er verdicht moet worden? De vraag blijkt in belangrijke mate te draaien om de selectie van gebieden die klaar liggen om de overgang van stadsrand naar voorstad te maken. In deze zin kan het werk van de vier teams worden opgevat als een oefening in selectieve verdichting. De verschillende ontwerpstrategieën gaan stuk voor stuk op zoek naar een intelligente match tussen mogelijke ontwikkelingsmechanismen en de omgevingen waarop die van toepassing kunnen zijn.

De verschillende ontwerpstrategieën gaan
stuk voor stuk op zoek naar een intelligente
match tussen mogelijke ontwikkelings-
mechanismen en de omgevingen waarop
die van toepassing kunnen zijn.

De aandacht voor de nodige territoriale selectiviteit zat op grote schaal reeds in de stadsregionale analyse die ter voorbereiding van LaboXX werd gemaakt. Deze analyse liet namelijk duidelijk zien hoe vooral ten zuidoosten van Antwerpen een sterk *vernette* structuur is ontstaan. De analyse schoof als voorlopige werkhypothese naar voor dat dit gebied, met zijn strategische ligging binnen de Vlaamse Ruit op de as Antwerpen-Brussel, zich bij uitstek leent tot verdere verdichting.

Op een vergelijkbare manier pleit BUUR voor *vernetting* in die delen van de 20ste-eeuwse gordel waar zowel het potentieel als het rendement van hoogwaardig openbaar vervoer het grootst zijn. Het bureau werkt deze redenering uit in een strategie van mobiliteitsgestuurde ontwikkeling langs een nieuwe tramlijn: de *rocade*. Het gaat om een nieuwe tramlijn die cirkelvormig door de 20ste-eeuwse gordel loopt, tussen de Singel en de R11 in. De strategie van BUUR toont hoe net in deze zone de slag kan gemaakt worden van ‘milieus met de nodige trambediening’, zoals veelal te vinden langs de radiale stamlijnen, naar meervoudig bediende mobiliteitsmilieus. Van *halte* naar *knoop*, heet dat bij BUUR. Deze knopen worden voorzien op plekken waar een goede bediening met openbaar vervoer niet enkel wordt verantwoord vanuit de toekomstig te realiseren dichtheid. De reeds aanwezige kritische massa aan bovenlokale voorzieningen die nu al een betere ontsluiting nodig hebben is even belangrijk. Vandaag is het openbaar vervoer in Antwerpen immers hoofd-

zakelijk radiaal georganiseerd. Maar wie ergens in de 20ste-eeuwse gordel woont, kan toch niet aangewezen blijven op een omweg via het stadscentrum om publiekstrekkingen zoals het Middelheim Ziekenhuis of het Rivierenhof te bereiken? BUUR doet Antwerpen evolueren van radiaalstad naar netwerkstad. De *rocade* vergroot het potentiële gebied voor toekomstige mobiliteitsgestuurde verdichting aanzienlijk, van corridors langs de stamlijnen naar een veel ruimere omgeving binnen het raster van een kruisend tramnetwerk.

De strategie van BUUR stelt een bepaalde visie op mobiliteitsgestuurde verdichting in vraag, waarbij het doortrekken van bestaande stamlijnen de *frontier* voor ontwikkeling steeds verder verlegt, naar de verre buitenrand van de Antwerpse agglomeratie. De vraag is niet langer: hoe krijgen we de suburbane zones rond Antwerpen op de tram? De vraag is nu: hoe maken we met nieuwe tramlijnen meer ruimte in de stad? Immers, door het zo ver mogelijk doortrekken van de stamlijnen gaat de bediening in de 20ste-eeuwse gordel erop achteruit: de tram zit vol als hij de voorstad binnenrijdt. En juist daar wonen er meer mensen om van een meervoudige trambediening te genieten. Het uitgangspunt dat iedereen die in een woongebied in Vlaanderen woont, recht heeft op een gegarandeerd aanbod aan openbaar vervoer (decreet basismobiliteit) leidt niet tot een stedelijke mobiliteit maar tot een minimumdienst. BUUR stelt dit in vraag ten voordele van een selectief hoogwaardig aanbod en ziet de *frontier* voor de verdere investeringen in tramlijnen en bijhorende verdichting in de *vernetting* van de voorstad. Alleen daar zijn er voldoende bewoners en bovenlokale voorzieningen om dit vervoersaanbod op een economisch duurzame manier in stand te kunnen houden.

De redenering die Palmbout/De Nijl aanvoert met betrekking tot de groene dooradering van de 20ste-eeuwse gordel, is vergelijkbaar. De strategie is gericht op de selectie van milieus waar hogere dichtheden verantwoord zijn omdat ze betrokken zijn op een openruimtestructuur die deze dichtheden op termijn aankan. Het zijn hoofdzakelijk de grote groene vingers die als restanten van oude landschappen nog in de 20ste-eeuwse gordel aanwezig zijn die voor de compenserende open ruimte instaan. De verdichting geeft aldus een grotere groep het voorrecht om in de buurt van deze groene omgeving te wonen. De strategie voorziet niet in een gouden randje rondom het groen, maar in een publieke ruimtestructuur die het aanpalend weefsel met de groene ruimte verknoopt: publiek toegankelijk groen in de parkrand, voorplanten langs het park, paden die vanuit park tot diep in het bebouwde weefsel doorlopen ... Tegelijkertijd worden de groene ruimtes opgewaardeerd door ze meer herkenbaar te articuleren in het stadslandschap en door ze met behulp van betere toegankelijkheid en programmering meer bruikbaar te maken.

Maat/Posad gaat op zoek naar die plekken die op de drempel staan van een stedelijk voorzieningenniveau. 'Stedelijk' betekent hier zoveel als rijk aan opties, keuzes en collectief voordeel: niet één bakker maar twee, geen minimumvoorzieningen maar diversiteit, geen slaapdorpen met pendelaars maar nabijheid van voorzieningen, toegang tot werkgelegenheid, goed uitgebouwde infrastructuur, etc. Een stedelijk voorzieningenniveau gaat over meer dan programma. Maat/Posad is op zoek naar plekken waar verdichting kan gekoppeld worden aan de systematische en duurzame *retooling* van de voorstad. Ook hier gaat het om selectieve verdichting: welke plekken

lenen zich het best om de nuts- en mobiliteitssystemen van de stad van morgen hoogwaardig uit te bouwen? In het uitgestrekte territorium van de 20ste-eeuwse gordel definieert Maat/Posad een fijn verdeeld aantal plekken die de potentie hebben om micro-centraliteit op te nemen. Ze hebben de kritische maat en schaal en kunnen door een mix van nieuwbouw en reconversie als nieuwe centrumplekken bijdragen tot de doorverstedelijking van het omringende weefsel.

51N4E/Connect&Transform plaatst de zoektocht naar de juiste combinatie van actoren en factoren helemaal in het centrum van de discussie. Zij stellen hun vertrouwen in ontwikkelingslogica's die voor het nodige momentum en de nodige meerwaarde kunnen zorgen. Die mechanismes brengen partijen samen, maar fungeren op zich ook als een soort ruimtelijke scan om gebieden te detecteren waar de mobilisering van partijen mogelijk is en waar de nodige ruimtelijke randvoorwaarden vervuld of vervulbaar zijn. In die zin gaat het ook hier over een selectie van kritische deelruimtes. Plekken waar genoeg marge is om vernieuwing en verdichting te koppelen, waar voldoende mobiliteit en dynamiek voorhanden is of gecreëerd kan worden. Deelruimtes die eruit springen omdat de dichtheden er nu nog laag zijn, omdat er koppelingen mogelijk zijn tussen complementaire functies, omdat er financiële en sociale kapitaalsvorming mogelijk is...

Vandaag is de verdichting van de 20ste-eeuwse gordel al volop aan de gang. Kleine en grote ontwikkelaars dichten met 'invulprojecten' het resterende braakland en de leegstand van het huidige woonweefsel. Dat is dikwijls een goede zaak, maar soms ook duidelijk een vermindering van de woonkwaliteit van bestaande wijken. In alle gevallen ontbreekt het aan een visie om met de optelsom van die projecten op een structureel niveau en op lange termijn bij te dragen aan de stadsontwikkeling. Als we willen dat de verdichtingsprojecten in de toekomst het verschil maken en een structurele publieke meerwaarde betekenen op schaal van de gordel als geheel, dan is een of andere vorm van selectiviteit noodzakelijk.

Een nieuwe stadsvernieuwingscultuur

Labo XX stelde nadrukkelijk de uitdaging om nieuwe ontwikkeling maximaal op te nemen binnen het bestaande weefsel. Dat betekent ingrijpen in dat bestaande weefsel, in een ruimte waar vandaag reeds claims op liggen. De 20ste-eeuwse gordel is, wat verdichtingsmogelijkheden betreft, voorwerp van een vreemde paradox. Een puur ruimtelijke scan van de bestaande ruimte laat zien dat er erg veel mogelijk is. De dichtheden zijn in vele gebieden relatief laag. Er zijn vele locaties die zich lenen tot selectieve herontwikkeling of reconversie. Tegelijk is de 20ste-eeuwse gordel de afspiegeling van een soort maatschappelijke status quo. Niet het minst door het sterk *uitgekaveld* karakter. Veel verdichtingsmogelijkheden liggen opgesloten binnen de kavelgrens van de sterk geprivatiseerde eigendomsstructuur. Het terrein is een eerste maal bezet, posities zijn ingenomen.

De sleutelvraag waar alle bureaus verschillende antwoorden op formuleren: hoe krijgen we hier beweging in? Hoe doorbreken we dit status quo? Hoe kunnen we zaken en mensen mobiliseren, wetende dat het initiatiefrecht vaak niet bij de overheid ligt? Bestaande woonpatronen zijn weinig flexibel

omdat ze verankerd zitten in de versnipperde private eigendomsstructuur van het Vlaamse woonmodel. Maar ook grotere fragmenten in het verkavelingstapijt, zoals supermarkten of zorgsites, zitten niet – of niet zomaar – in handen van publieke overheden.

Mobiliseren kan door structureel in te grijpen. Door het scheppen van externe aanleidingen en nieuwe structureel stedelijke kaders zoals de *rocade* van BUUR, de groenstructuren van Palmbout/De Nijl en de warmtenetten van Maat/Posad. Maar ook hier gaat het net zo goed over het zoeken naar nieuwe ontwikkelingslogica's, financiële producten, vormen van risicodeling en risicospreiding. En naar ontwikkelingsmechanismes die niet de bestaande patronen reproduceren, maar juist aanleiding kunnen geven tot andere investeringslogica's: nieuwe coalities, maakverbanden, kapitaalsvorming, incentives, transformatievelden... Maar of er nu vanuit mechanismes of eerder vanuit structuur wordt gewerkt, in beide gevallen gaat het over hercombineren, over het herschalen van de opgave voorbij de kavelgrenzen.

De zoektocht naar nieuwe mechanismes om de status quo te doorbreken, maakt Labo XX tot een interessante commentaar op de projectgerichte stadsvernieuwingscultuur die de afgelopen 20 jaar werd ontwikkeld in Vlaanderen en in Antwerpen in het bijzonder. Labo XX zoekt naar de vernieuwing van die traditie van stadsprojecten en de vertaling ervan binnen een nieuw ruimtelijk toepassingsveld. Daardoor vertroebelt aanvankelijk het gekende beeld van wat het stadsproject moet zijn: haar ruimtelijke omschrijving, het stadsbeeld van waaruit de regie gevoerd wordt, het precieze instrumentarium ... Tegelijk tekent zich langzaam maar zeker een nieuw beeld af.

Met de vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel, staan we opnieuw aan het begin van de ontwikkeling van een instrumentarium. Aan het begin van het onderkennen van wat, naar analogie met het stedelijke bouwblok, de relevante 'eenheid' van interventie zou kunnen zijn.

Het ontwikkelen van een nieuwe stadsvernieuwingscultuur vergt tijd. Het zoekproces van Labo XX kan in die zin vergeleken worden met de eerste experimenten met stadsvernieuwing in de 19de-eeuwse gordel begin jaren 1990. Het is belangrijk om ons te herinneren hoe lang het geduurd heeft om echt greep te krijgen op de stadsvernieuwing die nu relatief evident lijkt, zowel operationeel als inhoudelijk. Het begon bij de 'ontdekking' van de 19de-eeuwse gordel naar aanleiding van *Antwerpen 93. Culturele hoofdstad van Europa*. Opmerkelijke fotografie documenteerde de eigenheid van de 19de-eeuwse gordel. Verhalen over Antwerpen als open stad kwamen tot leven. De eerste experimenten met stadsvernieuwing werden opgezet. Geleidelijk ontstond meer duidelijkheid over wat er precies moest gebeuren, en vervolgens werd daar met vallen en opstaan een methodiek uit ontwikkeld. De huidige werking rond stadsvernieuwing in Antwerpen begon ooit bij bouw-

blokkenteams die heel experimenteel te werk gingen en uiteindelijk evolueerden naar een breed in de stedelijke administratie verankerde aanpak. De stadsvernieuwing van de 19de-eeuwse gordel vormt zo een indrukwekkende oefening in collectief leren.

Met de vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel, staan we opnieuw aan het begin. Aan het begin van de verkenning van het gebied. Aan het begin van eerste experimenten. Aan het begin van de ontwikkeling van een instrumentarium. Aan het begin van het onderkennen van wat, naar analogie met het stedelijke bouwblok, de relevante 'eenheid' van interventie zou kunnen zijn. De ontwikkeling van een nieuwe en intelligente stadsvernieuwingsbenadering vraagt nieuwe investeringen in een collectief leertraject. Antwerpen kan hier opnieuw de Vlaamse voortrekker in zijn. We zijn toe aan een nieuwe *Stad aan de Stroom*. Een nieuw bouwblokkenboek. Een nieuw stadsdebat. Nieuwe voorbeeldstellende projecten.

Tegelijk valt er veel te halen uit het vorige leertraject. Wat Labo XX laat zien, is dat de sleutels voor de vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel in belangrijke mate kunnen liggen in het amenderen van de projectgerichte stadsvernieuwing zoals ontwikkeld in de afgelopen 20 jaar. De projectteams tonen zich alle vier geëmancipeerde kinderen van het stadsproject. Maat/Posad en Palmbout/De Nijl leggen beide de nadruk op het belang van de *tussenschaal*. De tussenschaal staat daarbij niet alleen voor een middelgrote omvang van het projectgebied zoals bij stadsontwerp gebruikelijk is, maar ook voor de mate waarin ingrepen concreet vastgelegd kunnen worden, een middellange ontwikkelingstermijn gesteld, een beperkt aantal partners geïdentificeerd, etc.

BUUR sluit aan bij de projectgerichte logica van *smart growth* en *transport oriented development*. Voor elke stationsomgeving in Vlaanderen is met wisselend succes onderhand wel een project getekend. Hier ligt een belangrijk laboratorium als het gaat over het ontwikkelen van de nodige grondinstrumenten, de nodige regiecapaciteit en de nodige kwaliteitssturing om mobiliteitsgerichte verdichting operationeel waar te maken. Hier ligt ook een belangrijke waarschuwing, want de Vlaamse stationsomgevingsprojecten laten zien dat de koppeling van de typische projectgerichte, operationele logica's aan doelstellingen op het vlak van stadsvernieuwing, geen evidentie is. Enkel na veel armworstelen is men er in een aantal projecten in geslaagd om de stationsomgevingsprojecten niet enkel op de *corridorlogica* van het spoor af te stemmen, maar op een intelligente manier ruimtelijk te verweven met de stedelijke structuur, om achterkanten van stations tot voorkanten te maken, om harde infrastructurele breuklijnen te verzachten ...

51N4E/Connect&Transform trekt de lijn van de publiek-private coproductie en het negotiërend ontwerp door. Het bureau is ervan overtuigd dat de meer ontspannen ruimtelijke context van de 20ste-eeuwse gordel meer vrijheid en ruimte biedt om creatieve ontwikkelingsstrategieën te ontwikkelen. Strategieën waarbij het initiatief meer dan voorheen gelegd wordt bij vernieuwende allianties van actoren en nieuwe intermediaire spelers die voor de nodige kredietverstrekking of borgstelling kunnen zorgen. Het bureau wil een deel van de capaciteit die tot hiertoe vooral is ingezet voor ruimtelijk maatwerk aanwenden voor de vernieuwing van het ontwikkelingsproces.

Tot slot wijst Palmbout/De Nijl terecht op het blijvend belang van een strak-

ke regie over het publiek domein. Ook in de 20ste-eeuwse gordel blijft het publiek domein de plek bij uitstek waar het algemeen langetermijnbelang duurzaam kan worden verankerd. Ook in de 20ste-eeuwse gordel geldt het belang van het publiek domein als kader voor een publiek-privaat samenspel. Bovendien is het zo dat verdichting de behoefte aan publieke ruimte alleen maar doet toenemen. Hoe compacter we gaan wonen, hoe meer we voor activiteiten op alternatieve buitenshuis zijn aangewezen. Als de tuin niet groot genoeg is om te voetballen, is het park de uitkomst. Als de flat te klein is voor een feestje, is de gemeenschappelijke polyvalente ruimte in een collectief woningproject de oplossing. Verdichting brengt een ruimtelijke paradox met zich mee: hoe meer ruimte besteed wordt aan bijkomende bebouwing, hoe meer open ruimte er nodig is.

De opnamecapaciteit van de 20ste-eeuwse gordel

Voor hoeveel nieuwe woningen is er plaats in de 20ste-eeuwse gordel? Dat is een vraag waarop geen pasklaar antwoord bestaat. Niet alleen spelen hier zeer veel verschillende factoren, het antwoord hangt ook in sterke mate af van de keuzes die men hierin wil maken. Labo XX toont alvast aan dat de beperkende factor in deze discussie niet in eerste instantie ruimtelijk is. Het is perfect mogelijk om de volledige demografische prognose op te nemen zonder extreme dichtheden te moeten realiseren, dit blijkt onder andere uit het cijferwerk van BUUR. De argumentatie loopt hier gelijk met de discussie op Vlaams niveau. Pascal De Decker rekende op een bierviltje reeds voor dat een verdubbeling van de dichtheid op een tiende van de kavels in Vlaanderen ruimschoots volstaat. In Vlaanderen kan dat in vele situaties zelfs gewoon door woningen op te delen of een bijkomende eenheid op dezelfde kavel toe te staan.

Labo XX bevestigt dat er behoorlijk wat organische verdichtingscapaciteit is die gradueel in het bestaande weefsel kan (en zal) worden opgenomen. Dit maakt de opgave er echter niet minder complex op. De druk die dergelijke verdichting op het bestaande voorzieningenniveau, de mobiliteit en de publieke ruimte zal leggen, blijft even aanzienlijk. Maar belangrijker nog: deze organische opnamecapaciteit is in Vlaanderen op een uitzonderlijk *aselectieve* manier ruimtelijk gespreid over een heel ruim gebied. Deze aselectieve spreiding ondergraaft in belangrijke mate de mogelijkheid van de koppeling van verdichting en vernieuwing. De courante invulprojecten die vandaag aan de gang zijn, zorgen wel voor een stijgend inwonersaantal en dus meer fiscale opbrengsten, maar niet voor verdere investeringen in de stedelijke structuur. Als er geen selectieve keuzes gemaakt worden, zal de rek op het bestaande patrimonium op een dag bereikt zijn zonder dat de kans gegrepen is om een nieuw kader te scheppen voor een diepgaande transformatie van het bestaande patrimonium.

Deze overweging stelt op scherp dat het bij de verdichting van de 20ste-eeuwse gordel in essentie gaat om de bewuste keuze om de demografische ontwikkeling in het – weliswaar verruimd – stedelijk gebied op te nemen. Wanneer de bevolkingsgroei teveel ‘weglekt’ naar de meer afgelegen groene stadsrand en op vandaag makkelijker te ontwikkelen woonuitbreidingsgebieden, mogen we verwachten dat dit tot uitloging van de voorstad zal leiden en een relatieve achteruitgang van het voorzieningenniveau. De

20ste-eeuwse gordel is de plek waar een *community of interest* gebouwd kan worden die bereid is om de lusten en de lasten van nieuwe ontwikkeling te delen. Nieuwe ontwikkeling die niet ten koste gaat van de kernstad, noch van de open ruimte. Geen monocentrische ontwikkeling ten koste van de rand, maar ook geen spreiding zonder meer, ten koste van een duurzame mobiliteit.

De 20ste-eeuwse gordel is de plek waar een *community of interest* gebouwd kan worden die bereid is om de lusten en de lasten van nieuwe ontwikkeling te delen. Nieuwe ontwikkeling die niet ten koste gaat van de kernstad, noch van de open ruimte.

Deze keuze vereist een wezenlijke omslag in de huidige 'mentale' bezetting van dit gebied. Maar zonder dergelijk stedelijk pact dreigt deze omgeving, die door zijn locatie als *best of both worlds* tussen stad en buitengebied stond aangemerkt, te evolueren naar een *worst of both worlds*. Ingeklemd tussen een vernieuwde en dynamische binnenstad en een verder ontwikkelende groene stadsrand voor wie de stad enkel een *commodity* is, een plek waar het fijn winkelen en recreëren is en waar men mogelijks naartoe pendelt voor het werk. De 20ste-eeuwse gordel laat toe om dat patroon te doorbreken en het wonen in de stedelijke agglomeratie te koppelen aan lokaal stedelijk engagement. Belangrijker dan de kwantitatieve doelstelling, lijkt in die zin een stevig *commitment* om prioritair te kiezen voor een aantal locaties met aanzienlijk potentieel en grote stedelijke meerwaarde. Op die goed ontsloten locaties kan de vraag naar nieuwe stedelijke woonvormen proactief opgenomen worden.

Betaalbaar wonen

Labo XX gaat ervan uit dat de keuze voor goed uitgebouwde stedelijke milieus in belangrijke mate los moet staan van de vraag voor wie er gebouwd moet worden. De herontwikkeling van de 20ste-eeuwse gordel moet op dit punt een doorbraakscenario zijn. Het komt erop aan te breken met een spreidingslogica waarbij men een betaalbaar woningaanbod vindt door steeds verder van de stad af te gaan wonen. Deze *grondgedreven* logica heeft zijn houdbaarheidsdatum bereikt omdat ze een aanzienlijke maatschappelijke kost met zich meebrengt. Ze is immers afhankelijk van een eindeloze bereidheid om overal waar deze stadsvlucht terecht komt in infrastructuur te voorzien en voor de nodige dienstverlening in te staan. Het failliet van het principe van de basismobiliteit is hiervan een sprekende illustratie.

In de 20ste-eeuwse gordel wordt deze redenering omgedraaid. Er wordt gekozen voor plekken waar deze dienstverlening nu en in de toekomst kan worden verantwoord omdat ze in verhouding staat tot een kritische massa van bewoners. Vervolgens is het de taak van de overheid om erop toe te zien dat deze goed geëquiperde omgevingen toegankelijk zijn voor zowel hoge als lage inkomens en voor zowel blijvers als nieuwkomers. We moeten het wonen in stedelijke omgeving betaalbaar maken, eerder dan het wonen

an sich, eerder waar. We moeten hoogwaardige mobiliteitsmilieus maken om de mobiliteit van mensen te garanderen, eerder dan basismobiliteit garanderen, eerder waar.

Het betaalbaar houden van de nieuw uit te bouwen stedelijke milieus is een grote uitdaging. In het sterk op eigendomsverwerving gerichte Vlaamse woonmodel bestaat er een losse relatie tussen de ontwikkeling van het woningbouwproduct en de uiteindelijke bewoning ervan. Projectontwikkelaars bouwen veelal met het oog op verkoop. Verhuurders zijn vaak particulieren, die geneigd zijn om te verkopen wanneer er kosten moeten worden gemaakt. Voordelen voor de eigenaar worden bij verhuur of bij een volgende verkoop teniet gedaan. De ontwikkeling van een versterkte en vernieuwende huurmarkt blijft hier de grootste prioriteit.

Tegelijk biedt de 20ste-eeuwse gordel bijzondere kansen om een interessante demografische mix te laten ontstaan, met minder kans op sociale verdringing en meer kans op een geïntegreerd sociaal weefsel. De stadsvernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel hoeft niet te gaan over het inbrengen van nieuwe hogere inkomensgroepen in een omgeving die nu als onaantrekkelijk ervaren wordt. De 20ste-eeuwse gordel biedt ruimte om los te komen van dit soort van sociaal conflictmodel, en een omgekeerde logica te initiëren, onder andere door de selectieve introductie van kleinere woonvormen in bestaande villawijken.

Op het vlak van betaalbaar wonen biedt een nieuw soort stadsvernieuwing in de 20ste-eeuwse gordel verschillende nieuwe potenties. Ten eerste is er de grote schaal van de opdracht, zeker als we vergelijken met het maatwerk van bijvoorbeeld de woningen die AG VESPA realiseert in de 19de-eeuwse gordel. Omdat de kavels buiten het stadscentrum gemiddeld groter zijn, is er meer kans op midden- of grootschalige projecten die meer wooneenheden tellen. Ook de systematische reproductie van eenzelfde verdichtingstype lijkt meer haalbaar te zijn in de 20ste-eeuwse gordel, want de wijken zijn er vaak zeer uniform. De bouwgeschiedenis is er jonger, soms gaat het zelfs pas om de eerste laag van transformatie die zich over de eerste oorspronkelijke bebouwing legt.

In tegenstelling tot het veelgelaagd stedelijk weefsel van de kernstad, biedt de 20ste-eeuwse gordel dus nog ruimte voor een zekere grootschaligheid en standaardisering. Er zijn meer wooneenheden per project mogelijk, waardoor de gemiddelde projectkost per wooneenheid kan dalen. Daarnaast zijn er ook kansen om marge te creëren met alternatieve ontwikkelingsvormen. De overheid kan hierbij een actieve regierol opnemen, met de bedoeling om een gezond sociaal evenwicht te bewaken. Het ontwerpend onderzoek bevat interessante aanzetten voor een vernieuwende kijk op die regierol: nieuwe woningbouwproviders en andere dienstenverstrekkers, een logica van *ontzorgen*, de relatieve ontkoppeling van woonkwaliteit en exclusieve eigendom, nieuwe huur- en huurkoopformules...

De 20ste-eeuwse gordel is een ruimte die historisch bezet is vanuit de stadsvlucht, waar vandaag echter een groep klaarstaat die graag in de kernstad wil wonen, maar daar niet noodzakelijk terecht kan. Hoe maken we de ruimte die nu suburbaan bezet is, beschikbaar voor een groep met stedelijke aspiraties?

Identiteit

De stadsvernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel is niet in geringe mate een zoektocht naar een nieuwe of vernieuwde identiteit. Wat Labo XX alvast duidelijk maakt, is dat het bij de 20ste-eeuwse gordel niet zomaar om één identiteit kan gaan. De 20ste-eeuwse gordel is behoorlijk heterogeen en zal zich niet lenen tot een *one size fits all* aanpak. Ook is duidelijk dat de 20ste-eeuwse gordel slechts in beperkte mate op de mentale kaart van Antwerpen staat. Bij gebrek aan kennis spreken we te gemakkelijk over een soort gebrek aan identiteit, of vallen we terug op globale metaforen als lappendeken of collage stad.

Labo XX is geen poging om definitief 'de identiteit' van de 20ste-eeuwse gordel vast te stellen. Labo XX probeert over de huidige identiteit heen te springen en te speculeren over de richting waarin deze omgeving kan evolueren. Het uitgangspunt daarbij is dat deze evolutie nu al plaatsvindt. Het is geen overtrokken profetie om te stellen dat vele plekken uit de 20ste-eeuwse gordel er over 20 jaar behoorlijk anders bij zullen liggen, met of zonder Labo XX. Het gaat om een gebied dat volop een tweede ontwikkelingsronde aanvangt en dat daarbij een tweede adem zoekt.

De huidige identiteit van het gebied kan in dergelijke situatie niet het enige uitgangspunt zijn. De 20ste-eeuwse gordel is een ruimte die historisch bezet is vanuit de stadsvlucht, waar vandaag echter een groep klaarstaat die graag in de kernstad wil wonen, maar daar niet noodzakelijk terecht kan. Hoe maken we de ruimte die nu suburbaan bezet is, beschikbaar voor een groep met stedelijke aspiraties?

Labo XX beschrijft de 20ste-eeuwse gordel als een deel van de stad waar de komende jaren veel mogelijk is. 51N4E/Connect&Transform roept in dit verband het aantrekkelijke beeld op dat de komende transformatie van de 20ste-eeuwse gordel niet gedacht hoeft te worden als een traject van steeds verder uitdijende afwerking van de stad, maar als een cyclisch transformatieproces, gericht op de voortdurende vernieuwing. De stadsvernieuwing die daarbij hoort, is een soort stedenbouwkundig drieslagstelsel waarbij nieuwe gewassen worden verbouwd op de terreinen die vorig jaar verbouwd werden, en waar op de nog niet verbouwde terreinen energie wordt opgedaan voor de vernieuwing van morgen.

Maar de identiteit van de 20ste-eeuwse gordel ligt niet enkel in de toekomst. Er zijn ook aanknopingspunten in de bestaande structuur. De 20ste-eeuwse gordel brengt op nadrukkelijke wijze lokale en bovenlokale elementen samen. Dat komt het meest tot uiting in de groenstructuur. We

treffen er uitgestrekte parken die hun betekenis ontleen aan regionaalstedelijke structuren (de Schelde, de Schijnvallei, en zelfs de Struijsbeek) en die hun gebruikers vinden in stadsregionaal verband.

Wonen in de onmiddellijke nabijheid van die bovenlokale structuren is een privilege. De 20ste-eeuwse gordel bevat daarenboven de bulk van het voorzieningenapparaat dat in de naoorlogse periode in de agglomeratie is opgebouwd. Het bevat tevens de grote infrastructuurlijnen die de agglomeratie met de rest van de wereld verbindt, met alle voor- en nadelen die daarbij horen.

Deze confrontatie van lokale en bovenlokale elementen is nadrukkelijk aanwezig maar tegelijk nauwelijks vormgegeven of expliciet gethematiseerd. De grote infrastructuurlijnen zijn weinig geïntegreerd, de synergie tussen de bovenlokale voorzieningen en de woonmilieus is beperkt, de interactie tussen de groenstructuren en de stedelijke ontwikkeling is onbepaald. Dit laatste punt werd door Palmbout/De Nijl actief opgenomen. Verdichting, zo stellen zij, kan de sleutel zijn voor een vernieuwingsoperatie die omliggende wijken nadrukkelijk op het bovenlokaal groen betreft en meer mensen het privilege laat delen om daar te wonen.

Labo XX als uitnodiging

Labo XX is een eerste verkenning van de kansen tot vernieuwing die in de 20ste-eeuwse gordel klaarliggen. Het is een bijdrage aan een ontluikend maatschappelijk debat over wie deze omgeving toekomt, over de beelden die erop geprojecteerd worden, en over de stappen die ons naar een aantrekkelijke toekomst kunnen leiden.

Labo XX is vooral een pleidooi om voor de 20ste-eeuwse gordel te kiezen als de strategische ruimte waarin een sluipend veranderingsproces kan worden omgebogen tot een structureel vernieuwingsproces. Het ontwerp onderzoek reikt geen pasklare antwoorden aan, maar is een uitnodiging om de uitdagingen die zich in de 20ste-eeuwse gordel stellen, tegemoet te treden met de nodige zin voor experiment. De vier deelstudies geven samen richting aan dit experiment. Ze vormen een voorlopige cartografie van deelruimtes waarin verdichting en vernieuwing aan elkaar gekoppeld kunnen worden.

Labo XX neemt een voorschot op de mentale herbezetting van een ruimte die zich ooit ontwikkelde als alternatief voor de stad en die er vandaag opnieuw aansluiting bij zoekt. Het is een nadrukkelijk pleidooi om in de voormalige suburbs van de stad actief plaats te maken voor een nieuwe generatie. Net omdat hier de kansen liggen om de nieuwe groepen te laten delen in de meerwaarde van een uitgebouwd stedelijk kader. Bovenal is Labo XX een uitnodiging aan zowel de overheid als de markt, en aan zowel burgers als ondernemers om in de 20ste-eeuwse gordel te investeren, met het nodige geld maar ook met het nodige engagement en enthousiasme.

Verdichting als maatschappelijk project

Stijn Oosterlynck

De gordels van suburbane wijken rond de steden trekken steeds meer de aandacht van de vakwereld. De demografische groei van de steden stelt de taakstelling voor de herstructurering en vernieuwing van die suburbane gordel scherp. Verdichting, verbetering en vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel, zijn de ordewoorden. Labo XX werkt vanuit het besef dat die verdichtingsopdracht geen loutere ontwerp- of planningsopdracht is. De voorgestelde onderzoeksvragen getuigen van een brede kijk op de vernieuwing van de 20ste- eeuwse gordel, en de stad vroeg dan ook expliciet naar multidisciplinaire teams.

In de studies van de bureaus is er toch eerder weinig gewerkt vanuit sociale expertise, terwijl de herstructurering en vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel ook een maatschappelijk project is. Deze korte bijdrage focust daarom op de maatschappelijke dimensies van het verdichtingsproject en hoe deze vertaald kunnen worden in de verdere aanpak van het project.

Suburbanisatie en de middenklasse

De suburbanisatie die zo karakteristiek is voor de processen van verstedelijking in de 20ste eeuw wordt door stadsonderzoekers op ruwweg twee manieren benaderd. Enerzijds kijkt men naar de betekenis die suburbane woonomgevingen hebben voor zij die er wonen (of er graag willen wonen), anderzijds probeert men de politiek-economische drijfveren achter de suburbanisatie te identificeren. De eerste visie gaat terug op het werk van de klassieke socioloog Max Weber. Daarin staan processen van betekenisgeving en het streven van sociale groepen naar prestige en status centraal. Vanuit dit perspectief argumenteert de Amerikaanse stadshistoricus Kenneth Fox dat de ontwikkeling van de suburbane woonomgevingen samenhangt met de vorming van de middenklasse als een nieuwe statusgroep in de naoorlogse samenleving¹. In het midden van de 20ste eeuw onderging de sociale klassenstructuur van westerse samenlevingen immers een grondige verandering. Tussen de

¹ Kenneth Fox, *Metropolitan America. Urban life and urban policy in the United States, 1940—1980*. Basingstoke: MacMillan, 1985.

arbeidersklasse en hogere klasse in ontstond een groeiende middenklasse.

Deze nieuwe middenklasse zocht een onderscheiden plaats in de samenleving. Ze deed dit onder meer door een woonomgeving op te zoeken die hun nieuw verworven welvaart reflecteerde. De middenklasse wilde weg uit de stad, weg van de benepen arbeidershuisvesting in dichtbebouwde en ongezonde wijken. De suburbane verkaveling in de groene stadsrand werd de nieuwe geprefereerde woonomgeving. De ruime, vrijstaande woning met eigen tuin en oprit in de suburbane verkaveling paste beter bij haar nieuwe status dan een kleine, aftandse rijwoning in de stedelijke arbeiderswijken. De vrijstaande woning met tuin in de groene stadsrand, met een auto op de oprit, werd het symbool van het naoorlogse succes van de middenklasse.

De middenklasse vluchtte echter niet alleen weg van de stad als gebouwde omgeving, maar ook van het sociaal leven in de stad. De nauwe sociale relaties met familie, vrienden en burens in de dense stadswijken zagen ze als een belemmering van het moderne leven. Voortaan was het nucleaire gezin, met een vader, moeder en kinderen, de hoeksteen van de samenleving en de eenheid waarmee maatschappelijk succes nagestreefd werd. Al te dichte relaties in de bredere familie en wijk waren een rem op de carrière. In suburbane woonomgevingen kon de middenklasse vrije tijd en mobiliteit privatiseren. Met het gezin naar de televisie kijken, verving de sociale activiteiten in de stad en bevestigde het huiselijke leven. De eigen tuin werd de geprefereerde buitenruimte, niet de straat of andere publieke ruimtes. Door het verwerven van een eigen wagen was ieder gezin ook zelfvoorzienend op het vlak van mobiliteit. De suburbane verkaveling werd in de naoorlogse periode dus bij uitstek de ruimte in de westerse samenleving waar de middenklasse zichzelf als klasse vormt en reproduceert.

Suburbanisatie en het kapitalisme

De andere benadering van suburbanisatie in de stadsstudies gaat terug op het denken van Karl Marx en zoekt naar de politiek-economische processen die de suburbanisatie voortstuwen. In deze optiek is de suburbane verkaveling het product van het winststreven van kapitalistische ondernemers in de bouwsector. De Amerikaanse sociaal geograaf Richard Walker heeft dit proces zorgvuldig beschreven voor de Verenigde Staten². Investerings in de gebouwde omgeving zijn een belangrijke manier om winst te maken. Walker linkt verstedelijkingsgolven daarom aan de ontwikkeling van het kapitalisme en de verschillende fases van economische ontwikkeling. Terwijl de industriestad in de 19de eeuw gebouwd is voor de noden van het industriële kapitalisme, is de suburbane gebouwde omgeving gebouwd op maat van het post-industriële kapitalisme. Eerder dan het bestaande stedelijk weefsel te saneren, herstructureren en vernieuwen, kozen private investeerders (en de overheid) in het grootste deel van de 20ste eeuw voor de vlucht vooruit. Ze lieten de verouderde stad verloederen, trokken er zich in belangrijke mate uit terug en concentreerden zich op de ontwikkeling van een volledige nieuwe gebouwde omgeving weg van de stad.

Grondeigenaars en ondernemers in de bouwsector hebben goed verdiend aan deze suburbane ontwikkelingen. Het vergde bovendien ook de uitbouw van een hele nutsinfrastructuur en een systeem voor automobilititeit, wat

² Richard Averill Walker, 'A theory of suburbanization: capitalism and the construction of urban space in the United States. Urbanisation and urban planning in capitalist society', in: Michael J. Dear and Allen John Scott (eds), *Urbanization and Urban Planning under Advanced Capitalist Societies*, Londen: Methuen, 1981, pp. 383–430.

suburbanisatie tot een solide bron van economische groei en winst in de naoorlogse decennia maakte. De productie van de suburbane woonomgeving werd ook stevig financieel gesteund door de overheden, in België onder meer via de premies voor het bouwen en verwerven van een eigen woning.

De herstructurering van de suburbs als sociale opgave

Vanuit dit dubbele perspectief is de suburbane verkaveling enerzijds onlosmakelijk verbonden met de opkomst van de middenklasse en anderzijds met een (voorbij) groeifase van het kapitalisme. Uiteraard is wat ik hierboven schets een zeer generiek beeld van de sociale en economische dynamiek achter de suburbanisatie, die voor veel nuance en verfijning in aanmerking komt. Toch geeft het voldoende aan dat, als we vandaag aan de verdichting van de suburbane verkaveling in de 20ste-eeuwse gordel willen werken, we ons bewust moeten zijn van het maatschappelijk project achter deze gebouwde ruimte. Dat betekent enerzijds kijken naar de betekenis die de suburbane verkaveling vandaag heeft voor haar bewoners en hoe die betekenis veranderd wordt door een verdichtingsproject. Anderzijds betekent het voldoende aandacht hebben voor de financieel-economische dimensie van de verdichtingsstrategieën.

Verdichting is dus geen louter stedenbouwkundige opgave, waarbij automatisch bepaald wordt waar er wel en niet verdicht kan worden aan de hand van een reeks ruimtelijke criteria, zoals het plaatselijke aanbod aan openbaar vervoer. De ruimtes die uitgekozen worden voor verdichting zijn al sterk toegeëigend en er worden reeds allerlei betekenissen op geprojecteerd. Stedenbouwkundige ingrepen zijn niet sociaal neutraal. Ze veranderen onvermijdelijk in meerdere of mindere mate de identiteit, de status en gebruikswaarde van ruimtes. Verzet van bewoners tegen deze interventies is dus altijd een reële mogelijkheid. Het is dus verstandig om, naast de ruimtelijke kenmerken, ook de sociale kenmerken van potentiële verdichtingslocaties te onderzoeken. Dit is allerm minst een pleidooi om enkel daar te gaan verdichten waar de sociale weerstand het kleinst is, want dat zou in de praktijk dikwijls betekenen: verdichten waar de bewoners zich het minst (effectief) weten te organiseren.

Het is wel een pleidooi om de ontwerpstrategie te koppelen aan sociaal-ruimtelijk onderzoek en een begeleidend traject van sociaal-ruimtelijke toe-eigening. Net zoals de stadsvernieuwing in de stadskern en 19de-eeuwse gordel sociaal begeleid worden, moet dit ook gebeuren bij de verdichting van de 20ste-eeuwse gordel. Dit houdt veel meer in dan het organiseren van traditionele participatievormen zoals een bewonersbevraging of een hoorzitting. De sociale begeleiding van de verdichting houdt in essentie in: het werken aan toe-eigening van de nieuwe bebouwde ruimte door oude en nieuwe bewoners samen. Draggers van een nieuw gemeenschapsleven kunnen gevonden worden in de inplanting van sociale voorzieningen, het ontwikkelen van nieuwe of heringerichte publieke ruimte of interventies gericht op het verhogen van de milieukwaliteit van de omgeving. Dat vraagt om ruimtelijke ontwerpen die flexibel toe-eigenbaar zijn door verschillende groepen en om sociale begeleiding van ontwerpinterventies voor een inclusieve toe-eigening van de hernieuwde gebouwde ruimte. Dit kan bijvoorbeeld door



de organisatie van nieuwe sociale dienstverlening, sociaal-artistisch werk en opbouwwerk en de programmerie van activiteiten in de publieke ruimte.

Daarbij mag de status die samenhangt met een bepaalde woonomgeving niet uit het oog verloren worden. Mensen kopen niet enkel een huis, maar ook een woonomgeving en diens status. Een deel van het verzet tegen verdichting zal draaien rond het beschermen van de verworven status en het buitenhouden van groepen die hiervoor een bedreiging vormen. Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn om toe te geven aan deze uitsluitingsdynamiek. Wel veronderstelt het een slimme omgang ermee. Vergelijk het met wat vandaag gebeurt met de auto als statussymbool. Het pleiten voor meer milieuvriendelijke vervoermiddelen en de toenemende congestie heeft tot een herwaardering van de fiets geleid. Dit leidt tot een opwaardering van de fiets als statussymbool, wat onder meer blijkt uit de ontwikkeling van nieuwe modellen en de aandacht voor het ontwerp van fietsen. Ondertussen is de status van de auto bij bepaalde groepen in de samenleving aan sterke erosie onderhevig.

Een dergelijke, naar alle waarschijnlijkheid eerder langzame verschuiving van wat een woonomgeving status geeft, zal nodig zijn om de verdichting van de 20ste-eeuwse gordel kansen te geven. Dat betekent dat stedelijke kenmerken zoals densiteit, een groter aanbod aan publieke en collectieve voorzieningen en het samenleven in diversiteit niet langer als een bedreiging gezien worden. Bij een dergelijke statusdynamiek mogen we niet uit het oog verliezen dat een statusgroep er niet alleen op gericht is om een groep te verbinden, maar via onderscheid ook sociale uitsluiting creëert. Vertaald naar de verdichtingsopdracht: de creatie van kwaliteitsvolle, verdichte woonomgevingen moet een inclusief project zijn, waar bijvoorbeeld ook plaats is voor sociale woningen als een noodzakelijk onderdeel van een meer stedelijke woonomgeving.

Evenwichtige verdeling van kosten en baten als voorwaarde voor verdichting

De voorbije decennia investeerden diverse overheden vele honderden miljoenen euro in het opwaarderen en herstructureren van de binnenstad en de 19de-eeuwse gordelwijken. Een deel van deze investeringen zijn uiteraard normale overheidsinvesteringen in het kader van het onderhoud en vernieuwing van de stedelijke ruimte. Andere investeringen dienen echter om weinig duurzame en kwalitatieve beslissingen van private actoren uit het verleden recht te zetten. Dit mogen dan wel zinvolle investeringen zijn, die het algemeen belang van de stedelijke bewoner en gebruiker dienen, toch kan men zich hier vragen bij stellen.

Vandaag kan men zich gelijkaardige vragen stellen bij de herstructurering, verbetering en vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel. De suburbanisatie is decennialang interessant en lucratief geweest voor bouwactoren en grondeigenaars. Ook grote delen van de bevolking participeerden in de suburbanisatie en slaagden er zo in om hun droom van huiseigenaarschap waar te maken. Maar de kosten voor de aanleg van nutsinfrastructuur, de milieukosten van de toegenomen automobilititeit en de versnippering en consumptie van schaarse ruimte werden hierbij niet doorgerekend. De vraag is dan ook of het nu aan de overheid is om hier volledig voor de kosten van een kwalitatieve

3 Eric Charmes and Roger Keil, 'The politics of post-suburban densification in Canada and France', forthcoming in: *International Journal of Urban and Regional Research*, 2014.

herstructurering van de suburbane gebouwde omgeving in te staan? Zijn er formules te bedenken die de private sector mee betrekken bij de maatschappelijke dimensies van de opgave en waarbij een deel van de meerwaarde wordt ingezet voor de kosten?

We moeten dus een genuanceerde en evenwichtige kijk behouden op de kosten en baten van verdichtingsstrategieën³. Er is de voorbije decennia een brede consensus gegroeid rond de idee dat verdichting een nastrevenswaardig ideaal voor ruimtelijke ordening en stedenbouw is. Het streven naar een compact gebouwde omgeving staat vandaag zo goed als synoniem voor de duurzame stad. Ook de sector van private ontwikkelaars heeft zich ten dele bij die consensus aangesloten. Achter verdichting zit immers ook een economische logica van grotere winsten op kleinere oppervlakken.

Ter conclusie

De verdichting van de 20ste-eeuwse gordel biedt kansen, zowel tot ruimtelijke vernieuwing als tot stedelijke samenlevingsopbouw. Daarom worden ontwerpstrategieën best gekoppeld aan een sociaal-ruimtelijk onderzoek en een begeleidend traject van sociaal-ruimtelijke toe-eigening. Het sociaal-ruimtelijk beeld dat daaruit resulteert, moet het mogelijk maken om het transformatieproces dat in die gebieden vandaag dikwijls al sluipenderwijs en zonder veel planning gebeurt te sturen. Dat houdt in dat stedelijke ruimtelijke kwaliteiten toegevoegd worden, maar tegelijkertijd verschillende groepen, zowel vanuit de bestaande bevolking als vanuit de nieuwkomers, hun noden en ambities kunnen projecteren op die plaats. Daarnaast is het ook nodig om een billijke verdeling van de baten en kosten voor de herstructurering van suburbane gebieden tussen publieke en private actoren na te streven.

Enkel op die manier wordt een gedeelde verantwoordelijkheid opgenomen voor de 20ste-eeuwse gordel.

Supermarkt en superdiversiteit: het publiek domein van de voorstad.

Arnold Reijndorp

De 20ste-eeuwse gordel van Antwerpen valt moeilijk te karakteriseren. De termen die daarvoor in gebruik zijn onder geografen of stedenbouwkundigen, periferie, stedelijk veld, netwerkstad, suburb, schieten volledig tekort; en hetzelfde geldt voor nieuwe begrippen als nevelstad, *void* of *terrain vague*. Tenminste als je de ervaring wilt omschrijven die het reizen door dit uitgestrekte gebied oproept. Welke woorden dringen zich dan op? Chaos? Nee, daarvoor is er teveel orde, eenheid, structuur. Magazijn of opslagplaats? Misschien, maar wie zou er zo'n bonte verzameling bijeenbrengen? Verzameling dan? Maar dan wel een verzameling van heel veel deelverzamelingen die allemaal door elkaar zijn geraakt.

Voorstad is misschien nog wel de beste aanduiding. Die term is altijd gebruikt voor het gebied *extra muros*, waar van alles terechtkwam wat niet binnen de muren kon of mocht gedijen. Dat gevoel van voorstad is des te sterker door de Ring met zijn groene belending. Daarna ben je in de voorstad, ook in de zin van nog niet stad, bezig stad te worden, het voorstadium van stad. Hoewel die twee begrippen eigenlijk hetzelfde betekenen, onderscheidt de voorstad zich zo van de suburbs, de woonwijken voor de middenklasse op afstand van de stad, tot stand gekomen als reactie op de woonomstandigheden in de stad en niet bedoeld om te verstedelijken, al gebeurt dat in veel gevallen wel.

De voorstad kent ook zulke suburbane woonwijken, die het spoor volgden van de landhuizen, buitenplaatsen en villawijken van de adel en de gegoede burgerij. Die zijn echter omgeven door een wildgroei aan bedrijven, winkels en woonpanden aan de bestaande uitvalswegen of door schamele woonbuurten daartussen. Daarnaast is alles wat te groot is voor de bestaande stad in de voorstad gelegd, ziekenhuizen, colleges, instituten, kazernes, begraafplaatsen, fabrieken, een vliegveld, een Makro en een grote mall, het Wijnegem Shopping Center. In die ontwikkeling zijn ook oude dorpen en landerijen opgenomen.

1 Walter Prigge, 'Vier Vragen zur Auflösung der Stadt', in: Walter Prigge (ed.), *Peripherie ist überall*, Frankfurt/New York; Campus Verlag, 1998, p. 8.

Verstedelijking en stedelijkheid

De voorstad is in zekere zin *verstedelijkt* zonder *stedelijk* te zijn. In het Duits is dat mooi uit te drukken: *Die 'Peripherie' ist zwar verstädtert, aber nicht urbanisiert*.¹ De opgave zou er dan in liggen deze uitdijende en aaneengegroeide voor- of tussenstad te *urbaniseren*. Waarin *urbaan* verwijst naar grootsteeds of steeds, in de zin van wellevend, beleefd, beschaafd, hoffelijk, welgema-nierd. Het zou er dan om gaan, die wilde, onbeschaafde wereld te civiliseren en te domesticeren. Tegelijk is er het besef dat dit een onmogelijke opgave is.

Dat besef komt zowel voort uit de omvang van de voorstad – en dat geldt zeker voor de 20ste-eeuwse gordel van Antwerpen – als uit de vrees dat daarmee juist ook de stedelijke kwaliteiten, de sociale diversiteit, de culturele energie en de economische dynamiek verloren zullen gaan. De oplossing lijkt dan ook niet te bestaan in het louter beteugelen van ontwikkelingen, of in het brengen van samenhang in het gehele gebied, maar in het verbinden en articuleren van de verspreide fragmenten binnen de verschillende deelverzamelingen.

In de vier uitwerkingen van LaboXX zien we die benadering terug, maar met twee verschillende accenten. Twee leggen de nadruk op verbinden, ofwel van de fragmenten van het landschap en de *groen-blauwe* netwerken, ofwel van het versterken van het openbaar vervoer. De andere twee richten zich op de articulatie van fragmenten, op zoek naar nieuwe plekken van *centraliteit*, wat in de jaren negentig vooral voor stedenbouwkundigen in Zuid-Europa gelijk stond met *stedelijkheid* in de zin van *urbaan*. Een van de twee pleit voor een benadering van stedenbouwkundige acupunctuur, de tweede legt een nadruk op nieuwe ontwikkelings- en financieringsmodellen. In alle voorstellen is verdichting met woningen een belangrijk middel om samenhang en articulatie te bereiken.

Verval of veerkracht

De voorstellen overziende kan gemakkelijk de conclusie zijn: doe het allemaal! Versterk het landschap door de parken, buitenplaatsen, forten, begraafplaatsen, beekdalen, weiden, akkers en lanen met elkaar te verbinden. Versterk het radiale vervoerssysteem met een tangent en ontwikkel een selectie van halteplaatsen tot nieuwe stedelijke kernen. Transformeer bestaande voorzieningen als ziekenhuizen, supermarkten en leegkomende kazernes en bedrijfsgebouwen tot kleinere centra, aantrekkelijk voor specifieke groepen, die een tussenlaag van stedelijkheid vormen verspreid over de gordel. Gebruik woningen om zowel de nieuwe centra mede vorm te geven en leegten in het landschap te vullen. Ontwerp ten slotte nieuwe ontwikkelingsmodellen en nieuwe vormen van financiering om dit te realiseren. Het kan, want de voorstellen sluiten elkaar niet uit, qua benadering, noch uitwerking. Ze vullen elkaar daarentegen mooi aan.

Wat ontbreekt is aandacht voor de sociale en culturele samenhang of het gemis daaraan en de manieren om die te versterken. Hier en daar raken de voorstellen eraan. Secchi en Viganò, de ontwerpers van het Antwerpse structuurplan, worden geciteerd waar ze schrijven over *een territorium van bewoonde plekken met problemen van verval, veroudering en segregatie*. Dat beeld is bekend van de oudere stadswijken en wordt nu ook op de voorstad

geplakt. Het is wat in de Amerikaanse literatuur over de oudere suburbs wordt aangeduid als *trouble in paradise*. Waarmee het scherpe contrast wordt benadrukt tussen de idylle van de suburb en het verval als gevolg van de komst van andere bevolkingsgroepen. Wat ook ter sprake komt is een gebrek aan gemeenschap waarvoor de oplossing wordt gezocht in de versterking van het collectieve domein en het gezamenlijk ontwikkelen of verbeteren van woningen.

De aandacht voor de sociaal-culturele veranderingen blijft zo beperkt tot het niveau van de buurten en met name de uitgestrekte buurten met rijwoningen langs kale straten. Die veranderingen die daar plaats vinden zijn belangrijk, maar worden vooral opgevat als *verstädterung*. Het is de vraag of dat recht doet aan de ontwikkelingen die in de voorstad plaatsvinden en die eerder in termen van transformatie, vernieuwing, vitaliteit, veerkracht en integratie, kortom van *urbanisering* en nieuw publiek domein moeten worden begrepen.

Parochiale plekken en publiek domein

Het publieke domein is het domein van sociale en culturele uitwisseling in de stad, niet tussen burens en buurtgenoten of leden van dezelfde groep, maar tussen leden van verschillende groepen, gekenmerkt naar herkomst, afkomst, etniciteit of levenswijze. Het is die uitwisseling die in hoge mate de veerkracht, vitaliteit en het integratief vermogen van de stad bepaalt.



Daarop zouden de pogingen tot *urbanisering* van de voorstad zich moeten richten. Dan richten we ons niet alleen op het landschap of op verschillende ruimtelijke fragmenten, maar op de sociale werelden die het resultaat zijn van de sociaal-ruimtelijke praktijken van de verschillende groepen die in de voorstad wonen, werken, winkelen, uitgaan, recreëren, enz. Die werelden bestaan uit een verzameling van heel verschillende plekken die bij elkaar het parochiale domein van een groep vormen.

Waar parochiale domeinen elkaar raken of overlappen, ontstaat publiek domein in de betekenis van plaatsen van culturele uitwisseling. Dat kunnen plekken zijn waar verschillende groepen gebruik van maken. Ze kunnen ook gedomineerd worden door een enkele groep, die er zijn stempel op drukt, maar zonder andere groepen uit te sluiten. Juist door het betreden van een door anderen gedomineerde plek ontstaat de ervaring van publiek domein, van een vreemde, onbekende wereld.

Publieke domeinen ontstaan dus daar waar groepen elkaar treffen, in de oude dorpen, in de super- en hypermarkten langs de oude steenwegen, in de parken en op de sportcomplexen. Mogelijk ook in ziekenhuizen, op begraafplaatsen, colleges en hogescholen. In ieder geval bieden die mogelijkheden voor de ontwikkeling van publiek domein. Dat hangt af van de positie van die plekken in het stedelijke veld: de nabijheid van specifieke parochiale domeinen, in afstand of in tijd.

Sommige plekken in de voorstad worden in hoge mate bepaald door de verbindingen met buurten gedomineerd door bepaalde groepen. Opmerkelijk genoeg ontbreken de steenwegen nagenoeg in de vier voorstellen. Soms verschijnen ze alleen als barrières. Desondanks structureren die oude steenwegen de voorstad, zeker als er een tram over rijdt, wat meestal het geval is. Het zijn de belangrijkste verbindingen, met de stad en met het land. Maar ze zijn ook op zich belangrijke publieke domeinen. Dat geldt zowel voor de straat en de aanliggende voorzieningen, als voor de tram als rijdend publiek domein².

Structuur en anti-structuur van de voorstad

De verschillende werelden zijn verspreid, maar niet gelijkelijk over de voorstad verdeeld. Dat blijkt zonneklaar uit de kaarten in de 'Analyse van de stadsregio'. De zuidoostkant van de 20ste-eeuwse gordel trekt veel meer publiek van elders dan de andere kant. Zo zijn er binnen dit stedelijke veld ook andere potentiaalverschillen. Die moet je kennen, ook als je kiest voor een lokale, acupunctuurachtige benadering. Juist dan moet je weten waar de zenuwbanen en de knopen liggen.

Ook op andere manieren verdelen zich die parochiale werelden over de verschillende lagen die het publieke domein van de voorstad organiseren; bijvoorbeeld in de tijd. Allereerst is dat de laag van de dagelijkse sociaal-ruimtelijke praktijken: de laag van de economie, werk en forenzen, van praktische zaken als boodschappen doen en de kinderen naar school brengen en halen, het Daily Urban System, het DUS. In de planologie en de ruimtelijke ordening krijgt die het meeste aandacht. Het is ook de laag van verkeer en vervoer, van de netwerkstad en multimodale knooppunten.

Naast het DUS bestaat er ook een WUS, de laag van de wekelijkse boodschappen, het winkelen in het weekend en de zondagse uitstapjes. Zo zouden

² Ruth Soenen, *Het kleine ontmoeten. Over het sociale karakter van de stad*, Antwerpen: Garant, 2006.

we ook kunnen spreken van het MUS en JUS van lange weekenden-weg en vakanties. Dan is er nog die laag, waarvan je hoopt dat die een nog langer interval vertegenwoordigt, die van ziekte en dood, de hospitalen en begraafplaatsen. Op al die lagen heeft de voorstad iets te bieden, van Agfa-Gevaert tot het Albertkanaal, van de supermarkt tot het Wijnegem Shopping Center, van de parken en fietsroutes tot Museum Middelheim en de luchthaven, en van het Sint-Antonius Ziekenhuis en het Academisch Ziekenhuis tot Schoonselhof.

De lagen van de uitstapjes, de vakanties - en van leven en dood - zouden we ook kunnen benoemen als de anti-structuur, tegenover de structuur van de dagelijkse routines en zorgen. Die anti-structuur maakt zich los en keert zich zelfs nu en dan tegen die structuur, de laag van nut en noodzaak, die alle aandacht opeist van planners en verkeerskundigen. De anti-structuur vertegenwoordigt de vrijheid en de doelloosheid, het dwalen en verwijlen, tegenover de doelgerichtheid en het tijdschema. Ze omvat ook de rituelen, de begrafenis, maar ook de kermis en het carnaval, wanneer de wereld even stil of op zijn kop staat. Zo bezien is het landschap met zijn kastelen, buitenplaatsen, lusthoven, parken en begraafplaatsen veel meer dan een *groen-blauw* netwerk. Hoe ziet een 20ste-eeuwse gordel eruit die veel meer vormgegeven is volgens die anti-structuur dan volgens de structuur? Dat lijkt me een mooie opgave, waarbij de expertise van de ontwerpers van themaparken niet mag ontbreken.

In ieder geval moeten we ons veel meer rekening geven, hoe structuur en anti-structuur met verschillende intervallen de voorstad structureren, welke programma's en sferen daarbij horen en hoe we die ruimtelijk kunnen articuleren. Dat speelt in elke benadering een rol, of het nu gaat over het versterken van het landschap, het vervoerssysteem, een acupunctuur van kleine centra of het versterken van gemeenschap.

Superdiversiteit en nieuwe vertrouwdheid

De verschillende werelden dringen ook binnen in het domein van de alledaagse vertrouwdheid, van de convivialiteit, zoals Jan Blommaert het noemt in zijn studie van zijn eigen wijk, oud-Berchem, een buurt die op het eerst gezicht het eerder genoemde beeld van verval, veroudering en segregatie oproept.³ De vertrouwdheid die er misschien vroeger bestond lijkt ten prooi gevallen aan de toenemende verschillen tussen de bewoners, niet alleen naar inkomen, werk en opleiding, maar ook naar positie, status, woonduur, levenswijze, herkomst, etniciteit en taal. Juist het toenemen van die verschillen zorgt echter voor een nieuwe samenhang. Enkele jaren terug was er misschien nog onderscheid te maken tussen *gevestigden* en *buitenstaanders*, tussen autochtone, oorspronkelijke buurtbewoners en een allochtone groep nieuwkomers, Marokkanen of Turken. Die overzichtelijke, desondanks spanningsvolle situatie bestaat allang niet meer. Er zijn nu talloze groepen te onderscheiden, langs een veelheid aan scheidslijnen. Er zijn jonge, hoogopgeleiden bijgekomen, *gentrifiers*, tot de middenklasse opgeklommen Turkse ondernemers, nieuwe transitarbeiders uit Midden- en Oost-Europa, vluchtelingen en asielzoekers uit Afrika en het Midden-Oosten.

De situatie is niet enkel superdivers, maar ook instabiel en verandert voortdurend. Van gevestigden lijkt op twee manieren minder sprake. Voor

3 Jan Blommaert, *Ethnography, Superdiversity and Linguistic Landscapes. Chronicles of Complexity*, Bristol /Buffalo/Toronto: Multilingual Matters, 2013.

sommige groepen is de buurt niet slechts een doorgangshuis, ze organiseren hun leven ook transnationaal, staan met een been in het land van herkomst, daarmee dagelijks verbonden via sociale media. Gegeven die situatie zou men de buurt als kruitvat kenmerken en dat is ook wat er gebeurt, zowel in België, als in Nederland. Het tegendeel is het geval. Diezelfde superdiversiteit zorgt voor een divers aanbod aan voorzieningen die niet enkel voor de eigen groep, maar voor verschillende groepen interessant zijn; en ze dwingt tot het spreken van een gemeenschappelijk taal, hoe onbeholpen ook, het Nederlands. Het zijn de elementen van een nieuwe samenhang, van een lichte gemeenschap, van een nieuwe *urbaniteit*.

De situatie in oud-Berchem is niet zomaar van toepassing op de 20ste-eeuwse gordel, maar ze werpt wel een andere licht op de sociale veranderingen die daar gaande zijn. In sommige buurten van de voorstad zien we soortgelijke ontwikkelingen. Probleem daarbij is, dat deze woonbuurten veelal de ruimte ontberen die in oude stadswijken als oud-Berchem plek bieden aan die nieuwe winkels en restaurants. Die vinden elders een plek; misschien wel dankzij de schaalvergroting, die tot complete supermarkten ontwikkelde allochtone winkeltjes en tot grote restaurants en feestzalen uitgroeide koffiehuisen over de Ring naar de voorstad dwingt. De convivialiteit zal in de voorstad dus een andere vorm aannemen en zich op andere plekken voordoen. Op de plekken die zich lenen voor de nieuwe centraliteit op de tussenschaal, maar ook op lege terreinen en in lege gebouwen langs de steenwegen en niet te vergeten in het openbaar vervoer. De anti-structuur speelt hierbij een belangrijke rol: waar vinden feesten en rituelen nieuwe ruimte?

Tot slot

Het zijn de sociaal-ruimtelijke praktijken van verschillende groepen die de verstedelijking van de voorstad zullen vormgeven. Niet alleen sociaal, maar ook fysiek, door het vestigen van nieuwe voorzieningen en door te investeren en te bouwen. De manier waarop dat wordt gestimuleerd en geregeld komt in de voorstellen soms uitgebreid aan de orde. Ook daarin zit een opvatting over het publieke domein, maar hier begrepen als de overheid als vertegenwoordiger van de publieke zaak. Wat daarbij opvalt is dat de overheid vooral maatregelen zou moet nemen die meer waarde creëren, zodat bewoners, ontwikkelaars, bouwers worden gestimuleerd om te investeren. Veel voorstellen doen ook een beroep op een collectieve aanpak van gebiedsontwikkeling. Onduidelijk blijft hoe de publieke ruimte daarin past. Hoe draagt die waardevermeerdering bij aan de investeringen in het publieke domein? Daar zijn elders toch interessante modellen voor ontwikkeld. *Value capturing* heet dat. De strategie van het Braziliaanse Curitiba was erop gebaseerd. Particulieren, bewoners of bedrijven, kunnen bouwrechten krijgen, maar om die te verzilveren dienen ze bij te dragen aan de publieke zaak. De meerwaarde kan soms op een simpele manier ontstaan, bijvoorbeeld door het verhogen van de bouwhoogte of het veranderen van de bestemming. In New York is zo publieke ruimte geschapen, maar is ook Antwerpen binnen de leien niet op die manier getransformeerd?

Projectteam Labo XX

Isabelle Verhaert, Toon Vanobbergen,
Virge Smets

Begeleiding Labo XX

Katlijn Van der Veken, Kristiaan Borret,
Michiel Dehaene

Begeleidingsgroep stad Antwerpen

Bram de Pooter, Christoph Pyliser,
Elsebie Huybrechts, Esther Jacobs,
Greet De Roey, Griet Lambrechts,
Guido Meulenaer, Guy Mertens, Ivan Demil,
Karina Rooman, Katrien Embrechts,
Kristof Peeters, Liesbeth Lanneau,
Lieve Custers, Marlies Lenaerts, Miryam
Bak,
Rozemie Claeys, Sarah Lagrillière,
Veva Roesems

Klankbordgroep

Ann Verhetsel, Geert De Blust,
Jef Van den Broeck, Karel Neels,
Linda Boudry, Maarten Van Acker,
Maarten Van Tuijl, Stefan Devoldere,
Stijn Oosterlynck, Tom Bergevoet,
Willy Miermans

Organisatie workshops, communicatie en participatie

Daisy De Backer, Elke Van de Mosselaer,
Katherine Meersman, Katrin Naert,
Machteld Bosschaert, Petra Panis,
Valerie Van de Velde

Ontwerpteams

Annaik Deceuninck, Bart Van de Putte,
Berdie Olthof, Charlotte Deckers,
Diego Luna, Dieter Leyssen, Els Nulens,
Emile Revier, Endry Van Velzen,
Erik van den Berg, Freek Persyn,
Jan De Visch, Jeroen Ruitenbeek,
Johan Van Reeth, Kai Van Hasselt,
Kathleen Van de Werf, Kevin Penalva,
Laura Nagels, Leonie Rupert, Marianne
Lefever, Maritza Toro, Peter Vanden Abeele,
Roser Igual, Sarah Van Appeldoorn,
Simona Paplauskaitė, Toon Manders

Teksten

Arnold Reijndorp, Isabelle Verhaert,
Kristiaan Borret, Michiel Dehaene,
Reinhard Stoop, Stijn Oosterlynck,
Tom Broes, Tom Naegels,
Toon Vanobbergen, Virge Smets

Redactieraad

Christoph Grafe, Isabelle Verhaert,
Katlijn Van der Veken, Kristiaan Borret,
Linda Boudry, Michiel Dehaene,
Valerie Van de Velde

Redactie

Alix Lorquet

Eindredactie

Elke Van de Mosselaer, Hans Willems,
Ivana Kovacevic, Veronique Vereyken

Grafisch ontwerp

Ellen Van Huffel en Inge Gobert

Fotografie

Dries Luyten

Druk

Stevens Print

Lettertypes

Neutral en Arnhem

Papier

Munken Lynx en Keaykolour Original

Oplage

500 exemplaren

Depotnummer

D/2014/0306/177

Verantwoordelijke uitgever

Patricia De Somer,
bedrijfsdirecteur Stadsontwikkeling
Stad Antwerpen,
Grote Markt 1, 2000 Antwerpen

Depotnummer

D/2014/0306/177

Beeldmateriaal

Dries Luyten: p. 7, 8, 11, 12, 18, 23, 50—51,
54, 143, 148; Team ontwerpend onderzoek,
stad Antwerpen: p. 27—29, 32, 34—37,
39—43; BUUR: p. 58—73; Maat|Posad:
p. 74—89; Palmbout|De Nijl: p. 90—105;
51N4E|Connect&Transform: p. 106—127
Copyright van alle beeldmateriaal behoort
toe aan stad Antwerpen, met uitzondering
van p. 109 © Paul Casaer.

De teksten in deze publicatie (pp. 58—127)
zijn een samenvatting van de bundels van
de vier ontwerpteams.

De bundels staan integraal op de website
www.ruimtelijkstructuurplanantwerpen.be

Disclaimer

Deze publicatie is een uitgave van
stad Antwerpen en werd redactioneel
afgesloten op 30 oktober 2014. Deze
publicatie werd met zorg samengesteld.
Stad Antwerpen kan niet verantwoordelijk
gesteld worden voor informatie die niet
meer correct is als gevolg van wijzigingen
na deze datum. Behoudens de uitdrukkelijk
bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets
uit deze uitgave worden verveelvoudigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd
gegevensbestand of openbaar gemaakt
worden zonder voorafgaand, schriftelijke
toestemming van de verantwoordelijke
uitgever. Wie meent aanspraak te kunnen
maken op beeldrechten kan zich wenden
tot de verantwoordelijke uitgever.

www.antwerpen.be
03 22 11 333



STAD ANTWERPEN