



't Stad
is van
iedereen.

Stadsontwikkeling in Antwerpen

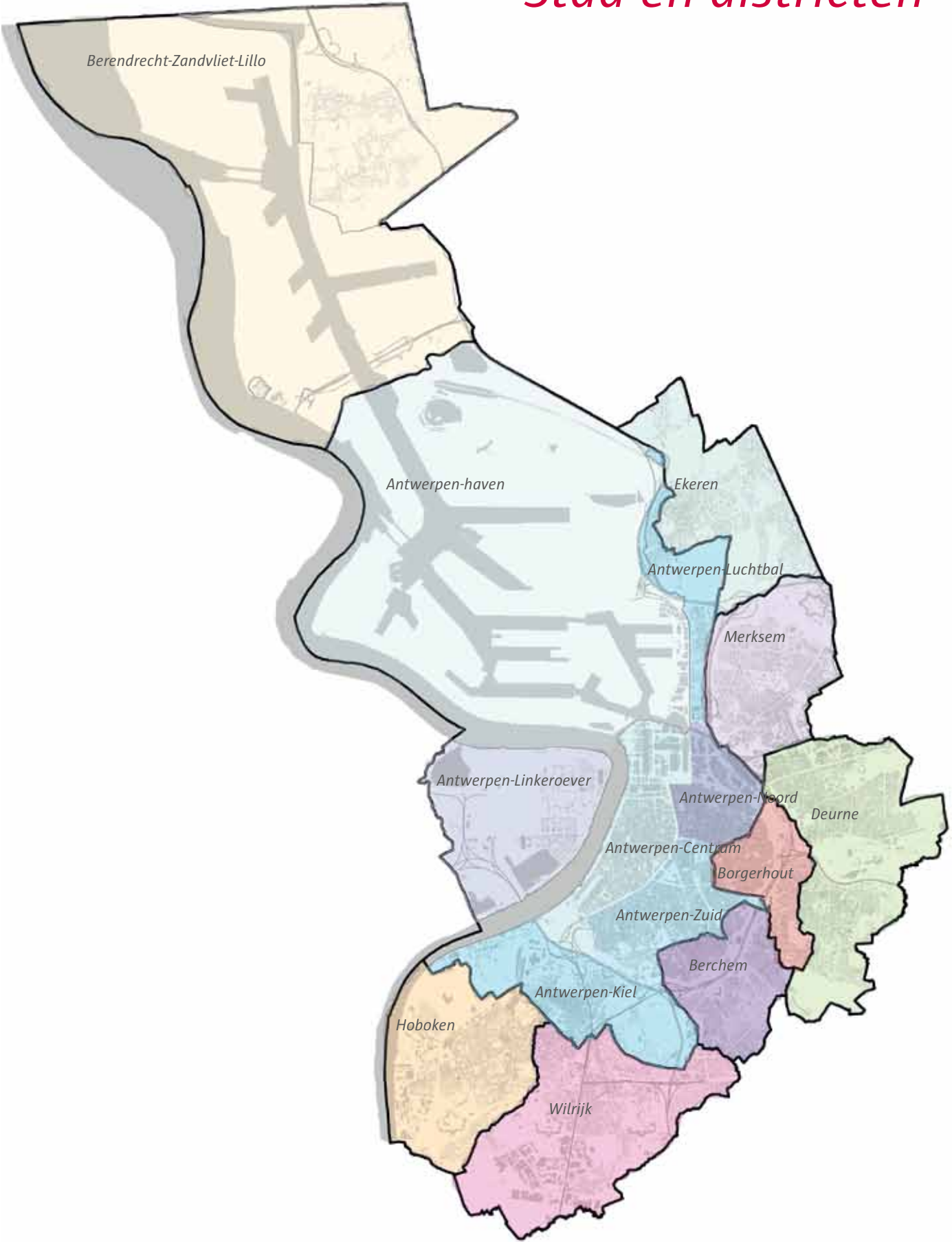
Antwerpen Ontwerpen



Projectenindex

Amuz	129
Antwerp Berchem	33
Barreiro	88
Boekenbergpark	132
BRABO II	144
Bremweide	106
Centrale brandweerkazerne	127
Cultuurcentrum De Schelde	120
De Bist	107
Den Bell	133
Diamond District	33
EcoHuis	143
Eendrachtstraat	93
Familiestraat	92
FelixArchief	131
Gravenhof	85, 120
Groen Kwartier	84
Groen Zuid	85
Handelsstraat	92
Hof De Bist	120
Hollebeekvallei	112
Investeren in Europark	124
LIVAN	145
Masterplan Deurne-Centrum	78
Masterplan Hoboken-Centrum	76
Masterplan Lillo	79
Masterplan Publieke Functies Borgerhout	123
Masterplan Rozemaai	77
Masterplan Wilrijk	107
Mellaertstraat	93
Moorkensplein	123
Munt	89
Neerlandpark	113
Nieuw Zurenborg	82
Olympiadekruispunt	144
Park Groot Schijn	110
Pothoekstraat	92
Regatta	83
Sint-Anna	121
Sint-Ludgardis	122
Statiestraat	93
Veldstraat	129
Violet	88
Viséstraat	92
West Park	33
Zappa	131

Stad en districten



Stadsontwikkeling in Antwerpen
Antwerpen Ontwerpen

Voorwoord	5
1. Van Stad aan de Stroom tot structuurplan	7
Een moeilijke start	11
Doorbraak met strategische projecten	12
Capaciteitsopbouw	13
Naar strategische planning	14
2. Strategisch Ruimtelijk Structuurplan	15
Generiek beleid	17
Specifiek beleid	20
Actief beleid	21
Doorwerking van het s-RSA	22
3. Gebiedsgerichte programma's	23
Omgeving Centraal Station	26
Scheldekaaien	34
Het Eilandje	42
Groene Singel	50
Park Spoor Noord	56
Schipperskwartier	62
4. Wonen	71
Masterplannen buurt- en districtscentra	74
Nieuwe woonwijken	80
Bouwblokprojecten	86
Vastgoedprojecten	90
Bouwcode	94
5. Publieke ruimte	99
Straten en pleinen	102
Groenprojecten	108
6. Publieke voorzieningen	115
Plannen en spreiden van voorzieningen	118
Stadspatrimonium	126
7. Mobiliteit	135
Beleidskaders	138
Voetgangers	140
Fietsers	142
Openbaar vervoer	143
Privévervoer	145
8. Ruimtelijke kwaliteit	151
Stadsbouwmeester	154
Extern advies	155
Stedenbouwkundige vergunningsaanvragen	156
Ontwerpwedstrijden	157
Werk van vele handen	161
Expo Antwerpen Ontwerpen	165
Vakpublicaties	166
Vakprijzen	167
Colofon	

Voorwoord

Deze publicatie biedt een overzicht van enkele van onze belangrijkste ruimtelijke ambities en realisaties van de laatste jaren. Het verhaal begint bij de evolutie die in Antwerpen geleid heeft tot een opmerkelijk stadsontwikkelingsbeleid en de uitbouw van de regierol die de stad daarin opneemt. Een kantelmoment was de goedkeuring van ons **strategisch Ruimtelijk Structuurplan** in 2006. Het structuurplan biedt sindsdien de zekerheid, de flexibiliteit en het zelfvertrouwen om als stad een scala van zeer uiteenlopende projecten te initiëren, met variërende draagwijdtes en faseringen.

Op het niveau van de gebiedsgerichte strategie van het structuurplan zijn er verscheidene **gebiedsgerichte programma's** lopende. Hiermee wordt op middellange termijn gestreefd naar de totaalvernieuwing van grote, samenhangende stadsdelen. Binnen de raamwerken op maat van deze gebieden worden ingrepen in de publieke ruimte gecombineerd met multidisciplinaire projecten en innovatieve vormen van publiek-private samenwerking. De meest actuele gebiedsgerichte programma's spelen zich af binnen een grootschalige ruimtelijke figuur langs de Schelde, die van noord naar zuid de historische havengebieden aan elkaar rijgt en centraal de oude stadskern omarmt.

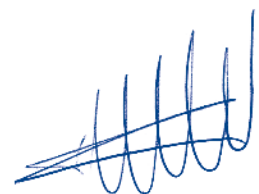
Aangedreven door visies of 'beelden' op stadsbreed niveau, zet de stad continu en projectmatig in op het heroveren van Antwerpen als woonstad, gericht op een divers publiek. Dit veronderstelt onder andere het op peil houden van een kwaliteitsvol en gediversifieerd **woonaanbod**. Daarvoor worden er op verschillende schalen projecten geïnitieerd, begeleid en geregisseerd in het kader van het vastgoedbeleid, het bouwblokkenbeleid en de regie van grootschalige woonprojecten. Voor de bestaande stadskernen worden masterplannen uitgewerkt die de centra weer de uitstraling geven van aantrekkelijke ontmoetingsplekken met alle troeven van wonen in de stad. Hiertoe werkt de stad samen met beproefde en beloftevolle architecten en masterplanners, projectontwikkelaars en de bewoners zelf.

Een basisvoorwaarde en katalysator voor het streven naar een aangename stad zijn onze investeringen in de **publieke ruimte**. Dit omvat de vernieuwing en vergroening van straten en pleinen en de aanleg van groot- en kleinschalig groen. Hierbij worden toegankelijke en kwaliteitsvolle ruimtes nagestreefd met een grote gebruiks- of natuurwaarde en een optimale inpassing in de stedelijke publieke ruimte en groenstructuur. Ook het peil, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de **stedelijke voorzieningen** worden geoptimaliseerd, zowel op het niveau van stedenbouwkundige planning, als met de bouw en renovatie van individuele stadsgebouwen – van kinderdagverblijven tot zorgcentra voor senioren en van cultuurcentra tot brandweerkazernes.

Cruciaal is de inplanting en verbinding van dit alles op een manier die uitnodigt tot **duurzame mobiliteit** en die een groot bereik en een volwaardige beleving van de stad aanbiedt aan de Antwerpenaar en de bezoeker. Voor een betere mobiliteit op bovenlokaal en regionaal niveau werkt de stad samen met de hogere overheden. Maar ook voor belangrijke lokale publieke investeringen kan de stad rekenen op de samenwerking en financiële steun van de provinciale, Vlaamse, federale en Europese overheden.

In het gehele stadsontwikkelingsbeleid van Antwerpen neemt **ruimtelijke kwaliteit** een centrale plaats in. Hiervoor kan de stad rekenen op verschillende externe adviesorganen, waar kwaliteit aan bod komt vanuit verschillende maatschappelijke invalshoeken en zo een integrale invulling krijgt. Antwerpen beschikt bovendien sinds 1999 als enige stad in België over een Stadsbouwmeester die vanuit een onafhankelijke positie de ruimtelijke kwaliteit bewaakt van alle projecten op het grondgebied van de stad.

Net als het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen gaven we deze publicatie de ondertitel '**Antwerpen Ontwerpen**' mee. Deze titel onderstreept de gedachte dat onze inzet en investeringen in de ontwikkeling van de stad actief en onvoltooid zijn, maar vooral ook uitnodigend. Immers, 't Stad is van iedereen: iedereen maakt de stad een stukje mee tot wat ze is.



Ludo Van Campenhout
Schepen voor stadsontwikkeling, sport en diamant



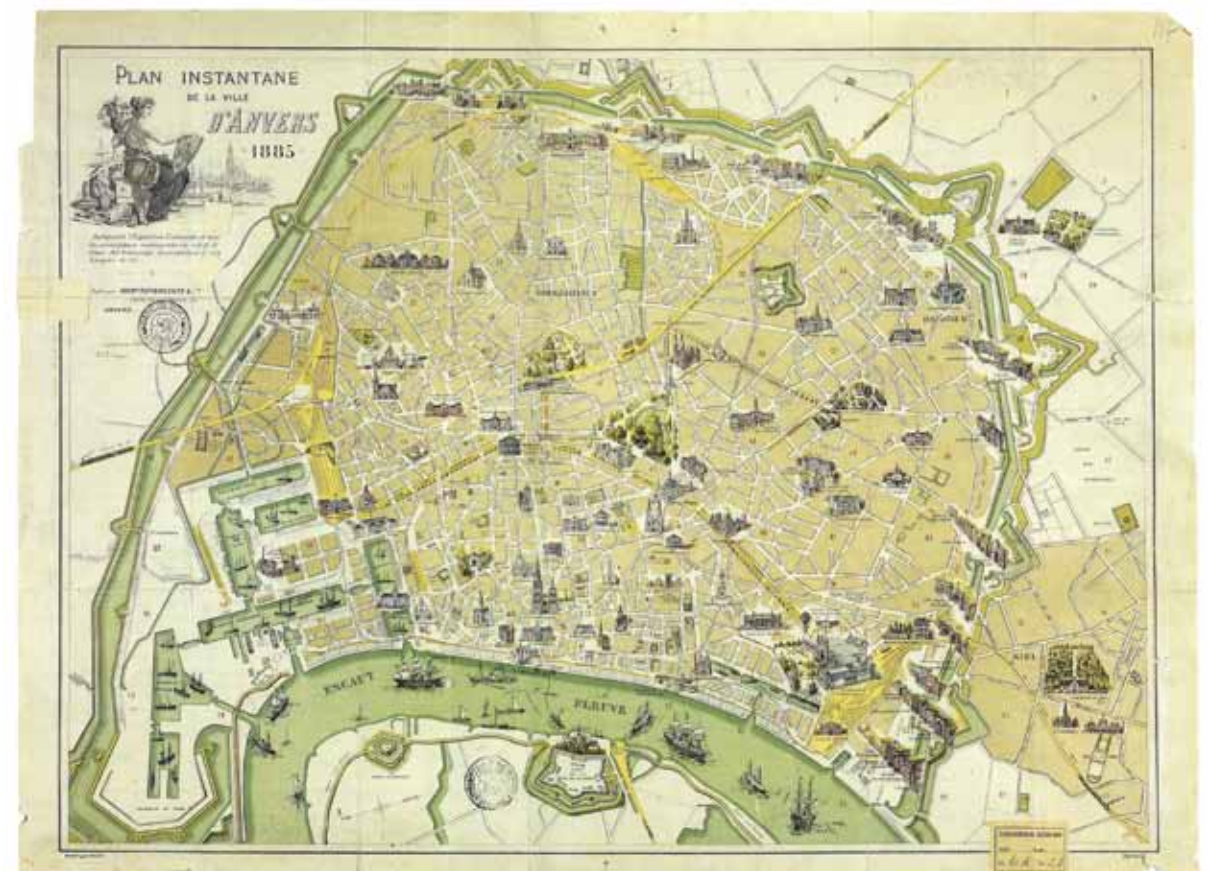
Patrick Janssens
Burgemeester

Van Stad aan de Stroom tot structuurplan

1. Van Stad aan de Stroom tot structuurplan

De geschiedenis van Antwerpen is onlosmakelijk verbonden met de Schelde. En ook de ruimtelijke ontwikkeling van de stad werd in grote mate door opeenvolgende havenuitbreidingen bepaald. Antwerpen ontstond als een kleine nederzetting in een bocht van de rivier. In de Middeleeuwen ontwikkelde de stad zich op concentrische wijze. Rond het grillige patroon van nauwe straatjes werd telkens een gordel van verdedigingskanalen aangelegd, die bij elke nieuwe expansie werden gerecycleerd tot binnenscheepvaartinfrastructuur.

In de Gouden Eeuw noodzaakten de toenemende havenactiviteiten en de snel aangroeiende bevolking de aanleg van een nieuw stadsdeel ten noorden van de binnenstad. In die zogeheten Nieuwstad fungeerden kanalen als straten. Het nieuwe stadsdeel groeide snel uit tot een volkse havenbuurt en vormde tot de Val van Antwerpen in 1585 het zwaartepunt van de Antwerpse economie. Na de Val werd het scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen door de Noordelijke Nederlanden geblokkeerd. Die blokkade zou tot het eind van de achttiende eeuw standhouden.



Begin negentiende eeuw maakte Napoleon Bonaparte van Nieuwstad een militaire basis. De keizer liet het Bonapartedok en het Willemdok graven. Met de groei van de havenbedrijvigheid kreeg Nieuwstad het uitzicht van het huidige dokkenlandschap van het Eilandje. De talrijke vlieten en ruïen werden steeds minder voor de binnenvaart gebruikt. Ze deden vooral dienst als riolering voor huishoudens en vervuilende ambachten. Stapsgewijs werden de tot een bron van stank en ziekten verworpen grachten dan ook overwelfd.

Eind negentiende eeuw werd de Schelde rechtgetrokken. Volledige stadsdelen werden hierbij vernietigd. De nieuwe kaaïen werden het toneel van zware havenactiviteiten, afgeschermd van de stad met een hek. De laatste vlieten en ruïen verdwenen onder de grond.

De bevolking bleef maar aangroeien. Geconfronteerd met verslechterde levensomstandigheden en een onaangepast en onhygiënisch woningenbestand, liet het stadsbestuur zijn oog vallen op de polders aan de overkant van de Schelde. In 1923 werd Linkeroever bij de stad gevoegd, ontpolderd en met zand opgespoten. Maar het zou tot de jaren 1950-1960 duren vooraleer de wijk echt tot ontwikkeling kwam.

Reeds in de loop van de twintigste eeuw volstond de capaciteit van de Scheldekaaien niet langer om de economische groei en de schaalvergroting van de havenactiviteiten op te vangen. In 1958 werden de noordelijk gelegen polderdorpen Berendrecht, Zandvliet en Lillo bij Antwerpen gevoegd. Grote delen van de polders gingen op de schop voor opeenvolgende havenexpansies.

In dezelfde periode werd de Brialmontomwalling rond de negentiende-eeuwse binnenstad ontmanteld. Hij maakte plaats voor de wegeninfrastructuur van Ringweg en Singel, die stad en haven op het internationaal wegennetwerk moesten doen aansluiten. De in de groene bedding van de fortengordel aangelegde infrastructuur werd breed bemeten.

Deze op vooruitgang en welvaart gerichte projecten van de jaren 1960 kenden ook een keerzijde. Grote havengebieden langs de rivier en in de buurt van het historisch centrum lagen er verlaten bij. Al snel slibde de nieuwe wegeninfrastructuur dicht.

Na de fusie van de kernstad met zeven omliggende gemeenten in 1983 kwam de Ring centraal op het grondgebied van de stad te liggen, als een barrière tussen de negentiende-eeuwse binnenstad en de nieuwe buitenstad. De stad telt sindsdien negen districten: Antwerpen, Berchem, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Hoboken, Merksem en Wilrijk en het ‘polderdistrict’ van de in 1958 aangehechte gemeenten Berendrecht, Zandvliet en Lillo.

Een moeilijke start

In de jaren 1970 en 1980 kampte nagenoeg elke Europese stad met de gevolgen van stadsvlucht en economische schaalvergroting. Het ontbrak in België op zowat alle bestuursniveaus aan de nodige visie en draagkracht om de leegloop en achteruitgang van de steden tegen te gaan. Reeds in 1984 ondernam het Antwerpse stadsbestuur een eerste, ambitieuze poging om het tij te keren. Naar aanleiding van de fusie van 1983 besloot de stad een Globaal Structuurplan Antwerpen (GSA) op te stellen voor het hele grondgebied.

Het GSA bevatte visies en concepten die ook vandaag nog actueel zijn: ‘De voorstad: kernen met een eigen karakter’, ‘Een ringbos met nieuwe brugpoorten’ en het bekende ‘stad aan de stroom’. Maar tot concrete verwezenlijkingen op het terrein kwam het niet. Daartoe ontbrak het politiek draagvlak, waardoor er ook onvoldoende mensen en middelen werden ingezet. Bovendien hadden de stadsdiensten geen ervaring met geïntegreerde ruimtelijke planning die uitgaat van een samenhangende visie op de stad.

Eind jaren 1980 probeerden bewoners en experts op het gebied van stedenbouw en ruimtelijke planning het stadsbestuur opnieuw wakker te schudden. Met hun organisatie Stad aan de Stroom ijverden zij voor de opwaardering van de verwaarloosde negentiende-eeuwse haventerreinen langs de rivier. Aanvankelijk ging het stadsbestuur mee in de visie en ambities van Stad aan de Stroom. Een internationale ontwerpwedstrijd resulteerde in voorstellen van gerenommeerde ontwerpers zoals [Toyo Ito](#) (Nieuw Zuid), [Bob Van Reeth](#) (Scheldekaaien) en [Manuel de Solà-Morales](#) (Eilandje). Maar de geesten bleken toch nog niet rijp voor de realisatie van lange termijnprojecten. In 1994 schrapte het stadsbestuur de middelen voor Stad aan de Stroom in de stadsbegroting.

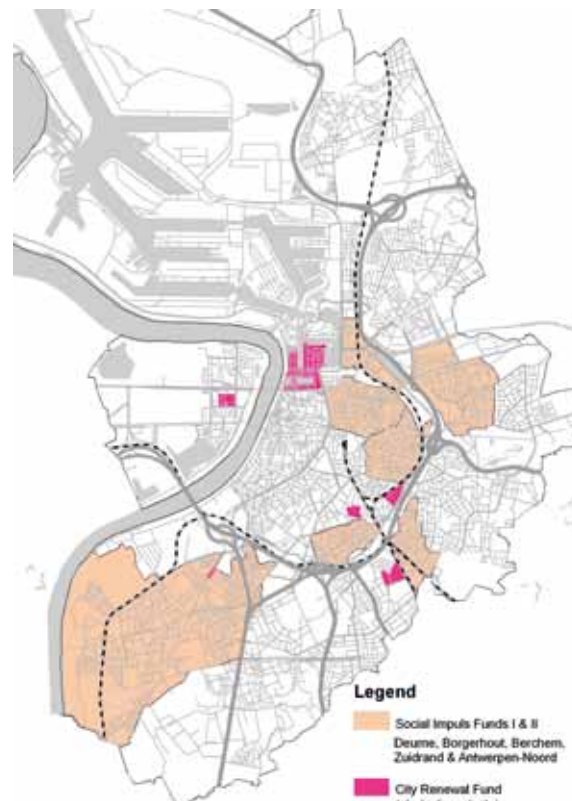
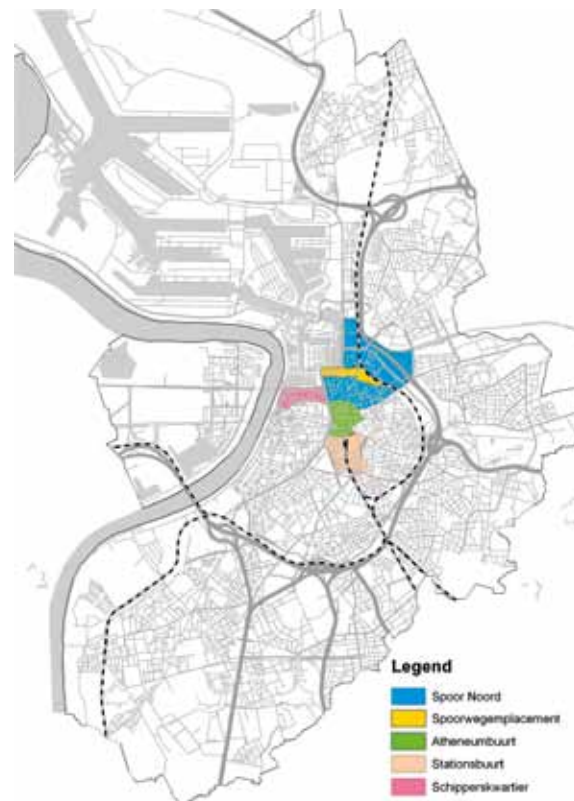
Doorbraak met strategische projecten

Midden jaren 1990 werd een keerpunt bereikt voor stadsontwikkeling in Antwerpen. In die tijd begon de Europese Unie aandacht te besteden aan de problematiek van de steden en geld vrij te maken voor stadsontwikkeling. De Belgische en Vlaamse overheden volgden al snel met eigen programma's en fondsen.

Het Antwerpse stadsbestuur speelde in op de nieuwe kansen. De stad wendde de Europese subsidies voornamelijk aan voor projecten in het noorden van de stad. De wijken in de stationsomgeving hadden immers zwaar geleden onder stadsvlucht, leegstand en ongecontroleerde immigratie.

De eerste golf van stadsvernieuwing had een overwegend sociale invalshoek. Geleidelijk aan was er ook sprake van een professionele aanpak van ruimtelijke projecten op basis van ruimtelijke langetermijnvisies. In 1996 besliste de stad om een Welstandscommissie op te richten en een Stadsbouwmeester aan te stellen. Zij moesten waken over de kwaliteit van de almaar talrijkere en gevarieerdere ruimtelijke plannen en stadsprojecten.

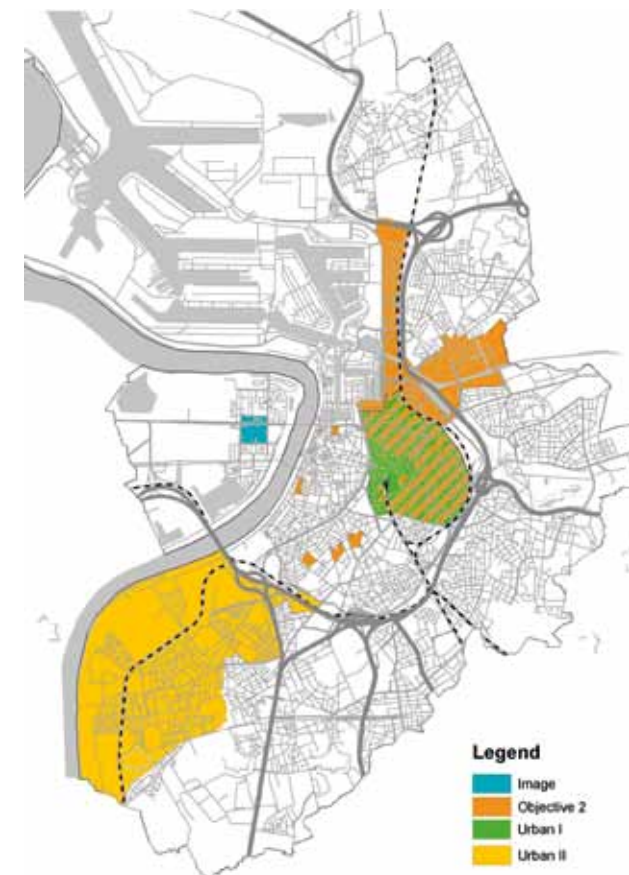
Nog in 1996 werd de draad van het planproces voor het Eilandje opnieuw opgepakt. Dat leidde in 2002 tot het Masterplan Eilandje. In Antwerpen-Noord ging het stadsbestuur in 2000 van start met een ambitieus plan- en overlegproces om de verlaten spoorwegsite Spoor Noord om te vormen tot een park. In dezelfde periode werkte de stad een geïntegreerd beleid uit om criminaliteit en overlast in het Schipperskwartier aan te pakken en tegelijk ook leegstand en verkrotting tegen te gaan. Het kopen, renoveren en herbestemmen van krotten werd gaandeweg een belangrijk instrument voor stadsontwikkeling.



Capaciteitsopbouw

Vanaf midden jaren 1990 coördineerde de stedelijke vzw SOMA (Stadsontwikkelingsmaatschappij Antwerpen) de door hogere overheden gesubsidieerde projecten. De vzw-structuur bood enkele belangrijke voordelen ten opzichte van de stedelijke administratie. Projectleiders met de juiste achtergrond, ervaring en expertise konden soepeler in dienst worden genomen en de verworven fondsen konden efficiënter worden beheerd. Maar ook de slagkracht binnen de stedelijke administratie zelf nam gaandeweg toe.

De stadsdiensten voor 'Ruimtelijke Ordening' en 'Werken' werden uitgebreid, opgedeeld in gespecialiseerde afdelingen (Ruimte en Mobiliteit, Openbaar Domein, Vergunningen ...) en ondergebracht in het overkoepelend stedelijk bedrijf Stadsontwikkeling. Ook SOMA werd in het bedrijf geïntegreerd. In 2008 zou vanuit het bedrijf Stadsontwikkeling het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen ontstaan. Fondsenwerving en -beheer gingen behoren tot het takenpakket van het Autonoom Gemeentebedrijf Vastgoed en Stadsprojecten Antwerpen (AG VESPA). Hiermee was het stedelijk bedrijf Patrimoniumonderhoud niet langer verantwoordelijk voor vastgoedtransacties, maar legde het zich naast zijn beheertaken toe op de bouw en de renovatie van stadsgebouwen.

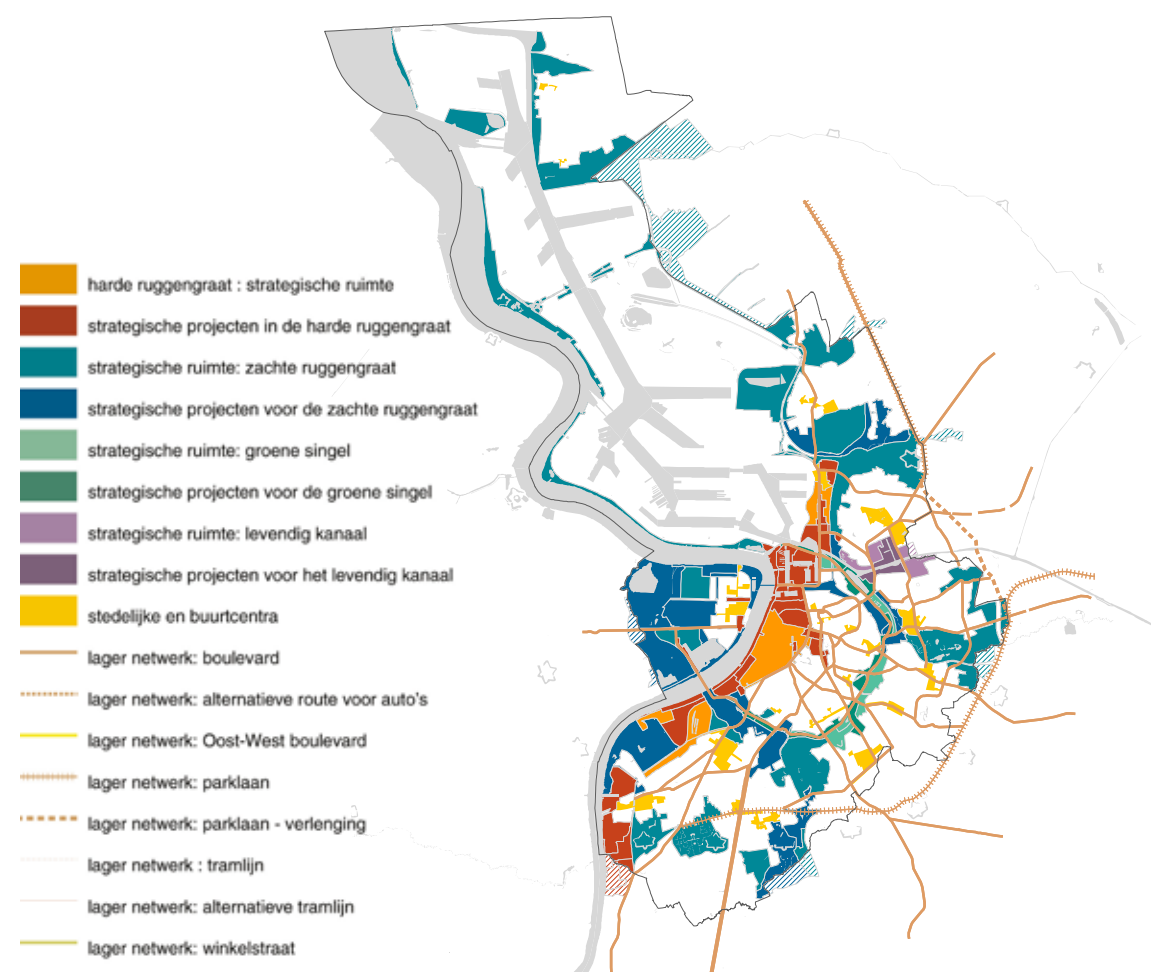


Naar strategische planning

De opleving van stadsontwikkeling in Antwerpen verliep samen met innoverende beleidsinspanningen van het Vlaamse bestuursniveau. Tot midden jaren 1990 vormden statische eindbestemmingen de kern van het Vlaamse ruimtelijk beleid. Met het decreet ruimtelijke ordening van 1996 koos de Vlaamse overheid resoluut voor structuurplanning op drie beleidsniveaus: Vlaanderen, de provincies en de gemeenten.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd in 1997 goedgekeurd. Twee jaar later werd in een nieuw decreet ruimtelijke ordening het begrip 'structuurplan' stedenbouwkundig en juridisch verfijnd voor het provinciale en gemeentelijke niveau. Het decreet voorzag ook in de overdracht van de bevoegdheid voor het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen aan de gemeenten. Die zogeheten ontvoogding treedt in werking van zodra gemeenten aan vijf voorwaarden voldoen: ze moeten beschikken over een gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, een conform verklaard plannenregister, een vastgesteld vergunningenregister, een register van onbebouwde percelen en een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Naar aanleiding van dit decreet begonnen de Vlaamse provincies en gemeenten met het opstellen van eigen structuurplannen die een middellange termijnvisie moesten bevatten op de ruimtelijke ontwikkeling van het grondgebied. In Antwerpen werden het grond- en pandenbeleid en de lopende strategische projecten en programma's (Stationsomgeving, Spoor Noord, Eilandje, Schipperskwartier, ...) in het structuurplan geïntegreerd. Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) werd in 2006 goedgekeurd. In 2008 voldeed Antwerpen aan de overige voorwaarden om autonoom stedenbouwkundige vergunningen te kunnen verlenen.



Strategisch Ruimtelijk Structuurplan

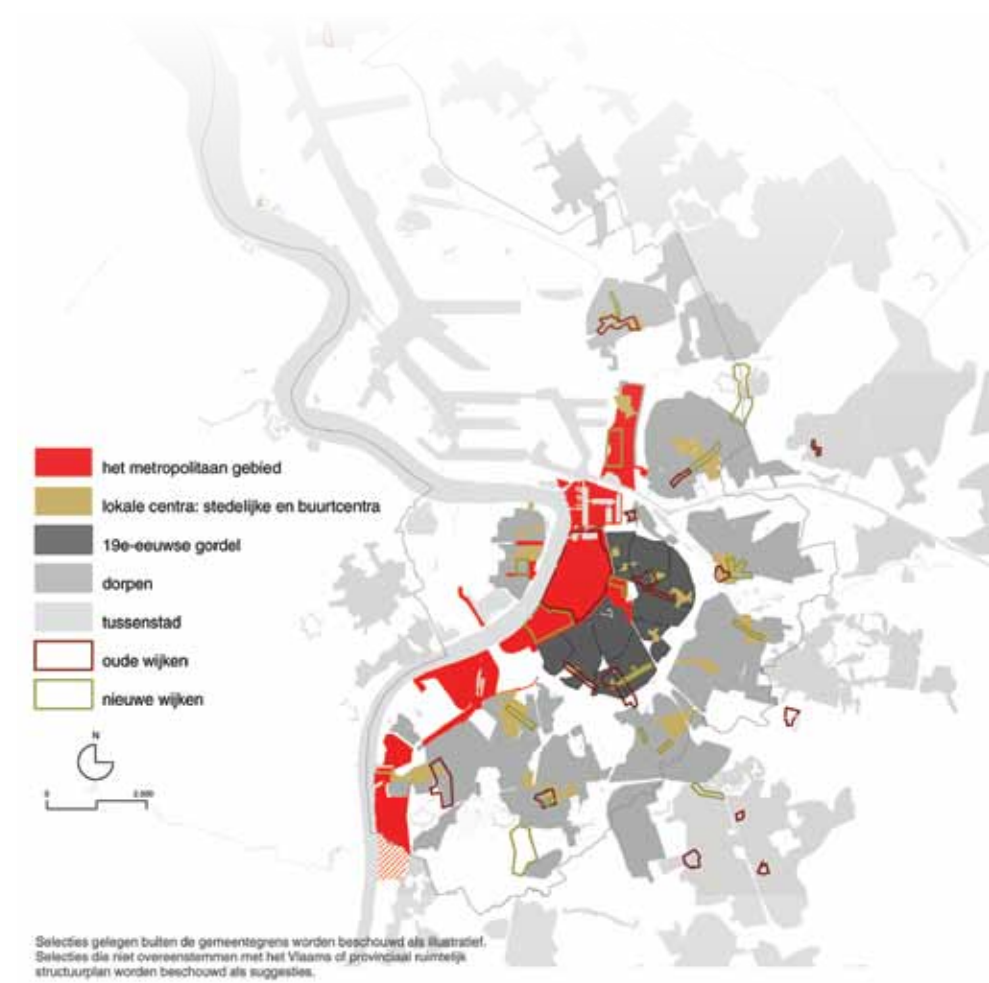
2. Strategisch Ruimtelijk Structuurplan

Voor de opmaak van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA, 2006) hebben de Italiaanse ontwerpers [Bernardo Secchi](#) en [Paola Viganò](#) drie jaar lang intensief samengewerkt met de stedelijke diensten voor stadsontwikkeling. Samen brachten ze de structuur en het potentieel van de stad in kaart.

Het structuurplan introduceert een **driededige ruimtelijke strategie** voor een *renovatio urbis*: de vernieuwing van de stad door middel van punctuele ingrepen in de publieke ruimte. Daarvoor worden drie beleidstypes ingezet: het generiek, het specifiek en het actief beleid. De drie beleidstypes zijn complementair. Het generiek beleid produceert thematische richtlijnen op stadsbreed niveau. Deze beleidsvisies, richtlijnen en normen worden op hun beurt concreet gemaakt op het niveau van grote samenhangende stadsdelen in het specifiek beleid en op het projectmatig niveau van het actief beleid.

Generiek beleid

De eerste strategie is die van het **generiek beleid**. Zeven ‘inspirerende beelden’ vertellen het verhaal van de stad. Ze verwijzen naar het collectief geheugen van bewoners en bezoekers. Het s-RSA wil deze beelden bevestigen en voor toekomstige generaties behouden en versterken. De inspirerende beelden vormen de toetssteen voor elke beleidsbeslissing en elk ruimtelijk project.



Het beeld **Waterstad** vertrekt van de oorspronkelijke en geëvolueerde waterstructuur in de stad. De belangrijkste figuur in dat netwerk is de Schelde. Het herstel van de relatie tussen stad en rivier is hier dan ook de hoofddoelstelling. Het netwerk omvat ook kleinere waterlopen en beken, valleien en overstromingsgebieden. In de richtlijnen voor Waterstad wordt uitgegaan van het waternetwerk als belangrijkste ecologische systeem van de stad. Gezien de waarde van water als ruimtelijk verbindend element, brengt Waterstad ook het potentieel van nieuwe (lokale) Scheldebruggen in beeld.

Het beeld **Ecostad** omvat de open ruimten en de ecologische infrastructuur. Bedoeling is te komen tot een gemakkelijk leesbare stedelijke parkstructuur en de groei van de natuur maximaal kansen te geven. Groene ruimten hoeven er niet allemaal uit te zien als parken of stadsbossen. Het kan ook gaan om private tuinen in bouwblokken of open landschappen. De groene ruimtes moeten door de inwoners van de stad kunnen worden gebruikt en moeten dus ook toegankelijk gemaakt worden met wandel- en fietspaden.

Het beeld **Havenstad** refereert aan de betekenis van de haven voor de stad in het verleden (groei van de stad) en het heden (wereldhaven). Twee doelstellingen staan hierbij centraal: de optimale bereikbaarheid en de uitbouw van de logistieke infrastructuur van de haven aan de ene kant, en het herstel van de band tussen stad en haven aan de andere kant. De historische havengebieden (het Eilandje, de Kaaiken, de grootschalige terreinen aan de Noorderlaan, *Blue Gate Antwerp* ...) zijn belangrijke contactzones tussen haven en stad. Zij kunnen als unieke stadsdelen worden ontwikkeld en dienen tegelijkertijd hun historische waarde te behouden. Voorts moet er een groene buffer behouden blijven tussen de zeehaven en de polderdorpen.

Het beeld **Spoorstad** zet in op een bereikende en bereikbare stad. De nadruk ligt op de *vertraming* van de stad en het vervolledigen van het fietsroutenetwerk. De uitbouw van het tramnetwerk speelt zich af op het niveau van stad en regio. Langs treinsporen en tramlijnen kunnen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden en kunnen parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen worden aangelegd.



Waterstad



Ecostad



Havenstad



Spoorstad



Poreuze stad



Dorpen en Metropool



Megastad

Het beeld **Poreuze Stad** beoogt optimaal ruimtegebruik door slim om te gaan met onbenutte bebouwde en onbebouwde ruimten. Doelgerichte evaluatie van bouwblokken kan een potentieel van aan te wenden ruimten opleveren. Door middel van verdichting of *ontpitting* kan op efficiënte wijze met de schaarse ruimte in de stad worden omgesprongen. Zo ontstaan er mogelijkheden voor het inplanten van stedelijke voorzieningen, het terugdringen van leegstand en verwaarlozing en het voorzien van groene en open ruimte in dichtbebouwd gebied.

Dorpen en metropool verwijst naar Antwerpen als policentrische grootstad en omvat de ruimtelijke en maatschappelijke relaties tussen de districten en wijken en het geheel van de stad. De nadruk ligt op aangenaam en kwaliteitsvol wonen, werken en recreëren. Voor de binnenstad (de metropool) zijn de hoofddoelstellingen het behoud van het cultuurhistorisch erfgoed en van beeldbepalende gebouwen, de vernieuwing van het stedelijk weefsel en de ontwikkeling van grootstedelijke economische en toeristische functies. Voor de 'dorpen' – de oude en nieuwe buurt- en districtscentra – zijn de belangrijkste doelstellingen het bestendigen van het centrum, de vernieuwing van de publieke ruimte en de nabijheid van voorzieningen.

Megastad verwijst niet naar Antwerpen zelf, maar naar de strategische ligging van de stad in één van de dichtst bebouwde en dichtst bevolkte delen van Europa en in een netwerk van figuren die functioneren als een 'megastad' (De Vlaamse Ruit, het noordwestelijk metropolitaans gebied, Rijn-Schelde Delta, de hogesnelheidslijn ...). De 'megastedelijkheid' dient tot uiting te komen in grootstedelijke en internationale activiteiten op toplocaties, zoals de stationsomgevingen. Het is dus belangrijk dat er wordt geïnvesteerd in de (internationale) aantrekkingskracht en bereikbaarheid van de stad. Antwerpen moet ook zijn divers aanbod op het vlak van cultuur, wonen, werken, handel en recreatie uitspelen. Op die manier kan de stad een tegenwicht bieden aan de versnippering van de open ruimte en overtollige verplaatsingen in Vlaanderen tegengaan.

Specifiek beleid

Het **specifiek beleid** is een gebiedsgerichte en projectmatige vertaling van de *renovatio urbis* en wordt gevoerd binnen vijf strategische ruimten die de basis vormen van een duurzame stadsvisie. Die ruimten zijn grote investeringszones voor gebiedsgerichte strategische programma's en concrete hefboomprojecten, die een stapsgewijze en samenhangende ontwikkeling van het gebied kunnen garanderen. Het effect van punctuele ingrepen en investeringen in de publieke ruimte in deze zones overstijgt de onmiddellijke omgeving en heeft invloed op de publieke ruimte van de stad in haar geheel.

De **Harde Ruggengraat** is een sterk structurerend element in de stad. De strategische ruimte flankeert de Schelde, loopt langs de voormalige havengebieden in het noorden en het zuiden van de stad en omsluit de binnenstad en de omgeving van het Centraal Station. Hier is plaats voor gemengde programma's op grootstedelijk en internationaal niveau, maar ook woonkwaliteit staat hier centraal.

Vanuit ruimtelijk, functioneel en symbolisch oogpunt is de hoofddoelstelling in deze ruimte het herstel van de band tussen stad en rivier. De kwaliteit en continuïteit van de publieke ruimte langs de rivier zijn cruciaal voor de leefkwaliteit in de dichtbebouwde, aanpalende stadsdelen en voor de kwaliteitsvolle ontwikkeling van de Harde Ruggengraat.

In de strategische ruimte **Zachte Ruggengraat** wordt ingezet op een samenhangend landschappelijk en ecologisch systeem. De gebieden langs de verschillende waterlopen en kanalen vormen de basis voor een systeem van vijf parkstructuren. Ze verbinden de Schelde met het hinterland van Antwerpen via de Groene Singel. Via kleinere corridors sijpelt de natuur het weefsel van de compacte stad in. Zo bepaalt de interactie tussen de Harde en de Zachte Ruggengraat de hoofdstructuur van de stad.

Met de ontwikkeling van de **Groene Singel** komen de grote parken meer binnen het bereik van de binnenstad te liggen. Het barrière-effect van de overbelaste verkeersinfrastructuur (Ring, Ringspoor, Singel) dient zoveel mogelijk te worden opgeheven ten voordele van de verbinding tussen binnenstad en buitenstad. De Singelruimte moet doorwaardbaar zijn voor fietsers en voetgangers. Het unieke reliëf van het gebied kan in een ecologische waterhuishouding worden ingezet. En hoewel de open ruimte in beperkte mate en onder strikte voorwaarden een aantal gebouwen kan huisvesten, wordt het grootste deel van de ruimte gereserveerd voor lokaal groen en wijkgroen en voor de noden van de toekomstige generaties.

In de strategische ruimte **Levendig Kanaal** worden de verbreding van het Albertkanaal en de constructie van hogere bruggen gekoppeld aan de opwaardering van beide kanaaloevers als woon-, werk- en recreatieruimte. De nieuwe bruggen zijn cruciaal om vrachtvervoer over de weg af te bouwen. Ze vormen bovendien de aanleiding om de publieke ruimte op te waarderen en de bewoners van de districten Merksem en Deurne weer dichterbij het water te brengen.



Groene Singel



Levendig Kanaal



Lager Netwerk en Stedelijke Centra

In de ruimte **Lager Netwerk en Stedelijke Centra** wordt geïnvesteerd in de verbetering van het netwerk van straten, (fiets)paden, 'boulevards', winkelstraten en openbaar vervoer. De verbetering en de uitbreiding van het tramnetwerk op niveau van stad en regio zijn van structureel belang. Het verhogen van de kwaliteit van het lager netwerk zal de kwaliteit van de daaraan gekoppelde gebieden verhogen: stedelijke buurtcentra, winkelstraten, stationsomgevingen, gebieden langs de tramlijnen... De identiteit en de aantrekkelijkheid van de verschillende centra worden versterkt. Hierbij vormt evenwaardigheid aan de metropool het uitgangspunt.

Actief beleid

Het **actief beleid** focust vanuit verschillende invalshoeken op de aanpak van sites, pleinen, groene ruimten, straten en panden. Op dit projectmatig niveau wordt de **complexiteit van de drieledige strategie** zichtbaar. Hier ontmoeten de drie beleidstypes en drie ruimtelijke benaderingen van het stadsweefsel elkaar: thematisch en normerend vanuit het stadsbrede niveau, multidisciplinair en integrerend in het kader van gebiedsgerichte programma's, thematisch en concretiserend op projectniveau.

Het gaat om een brede waaier van projecten van uiteenlopende initiatiefnemers en in samenwerking met diverse interne en externe partners. De projecten passen vaak in het kader van meerdere stadsbrede of gebiedsgerichte plannen of visies, die dan weer aansluiten op de generieke beelden en de strategische ruimten. In het licht van dit overzicht kunnen ze wel **thematisch worden gebundeld**. Hier is gekozen voor de categorieën wonen, publieke ruimte, publieke functies en mobiliteit.

‘Wonen’ omvat de maatregelen voor een degelijk en gevarieerd woningenbestand. Hier horen de masterplannen voor buurt- en districtscentra thuis, nieuwe woonwijken, bouwblok- en vastgoedprojecten, en ook de Bouwcode. **‘Publieke ruimte’** omvat de vernieuwing van straten en pleinen en de aanleg en verbetering van groene ruimten. Onder **‘Publieke voorzieningen’** vallen de masterplannen voor de inplanting van functies op schaal van de stad of van bepaalde stadsdelen en de talrijke bouw- en renovatieprojecten in het eigen gebouwenpatrimonium. **‘Mobiliteit’** omvat een brede waaier van projecten en maatregelen voor een duurzaam locatie- en mobiliteitsbeleid.

Het is op het projectmatig niveau van het actief beleid dat **ruimtelijke kwaliteit** in de concrete context van elk project kan worden beoordeeld. Daarbij wordt een beroep gedaan op verschillende interne en externe adviesorganen. Tot slot vormt het actief beleid ook het voorwerp van duurzaamheidsstudies en -projecten, participatietrajecten, economische ontwikkelingsprojecten en stadsarcheologie.

Harde Ruggengraat



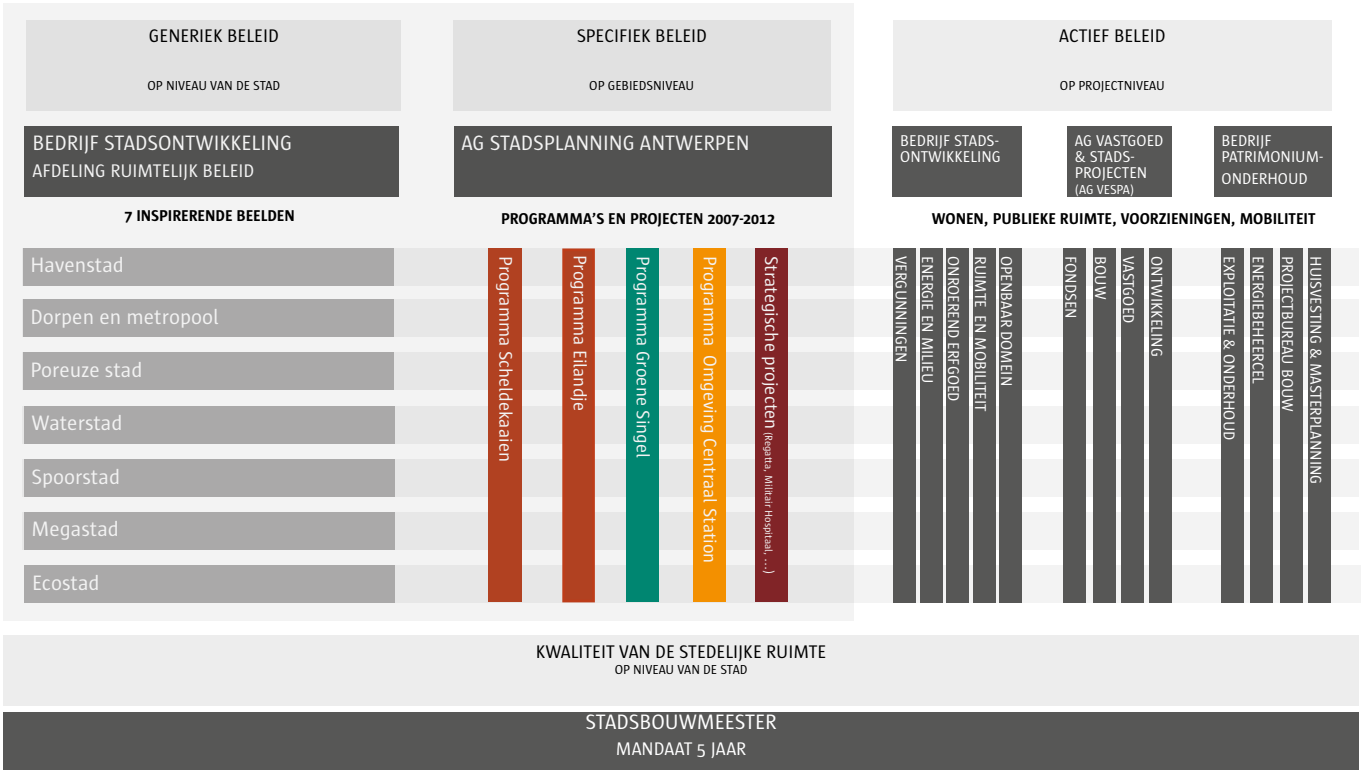
Zachte Ruggengraat

Doorwerking van het s-RSA

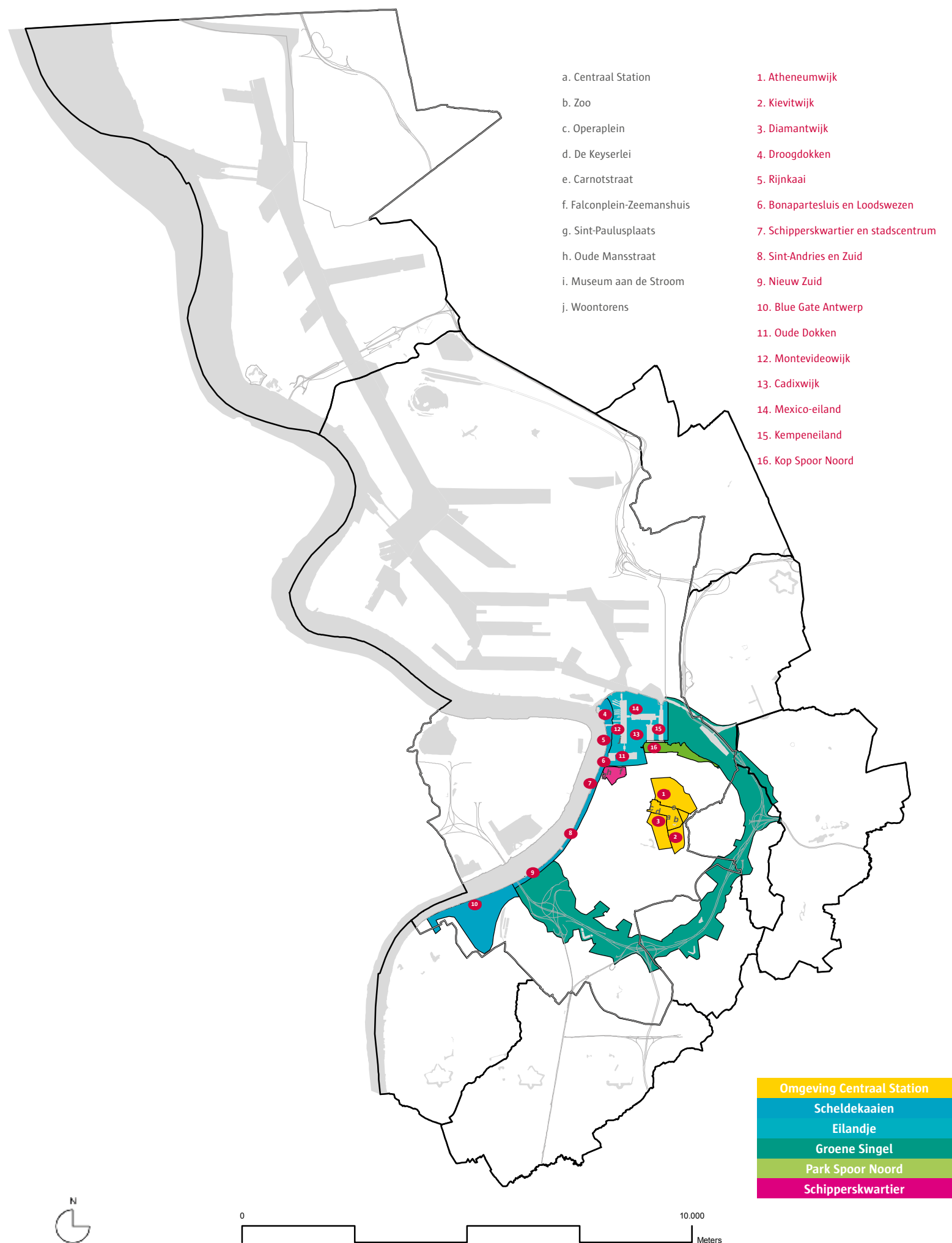
Het schema ‘**Doorwerking van het s-RSA**’ brengt de interne stedelijke partners in kaart die rechtstreeks ingrijpen in de ruimtelijke structuur en de bebouwde omgeving van de stad. De actoren met een (steden)bouwkundige opdracht zijn de bedrijven Stadsontwikkeling en Patrimoniumonderhoud, de autonome gemeentebedrijven Stadsplanning en VESPA en de Stadsbouwmeester.

Het generiek en het specifiek beleid worden hoofdzakelijk door twee actoren getrokken, terwijl voor het actief beleid gebruik wordt gemaakt van de expertise van een **diverse groep van bedrijven en afdelingen**. De Stadsbouwmeester bewaakt overkoepelend de ruimtelijke kwaliteit. Nauw betrokken en soms zelfs deel uitmakend van deze bedrijven, zijn er ook nog de actoren die weliswaar niet rechtstreeks in de stedelijke ruimte ingrijpen, maar werken rond thema’s die sterk verankerd zijn in het ruimtelijk beleid van de stad, zoals energie-efficiëntie, het milieu en respect voor het stedelijk erfgoed.

Aan de ruimtelijk-maatschappelijke transformatie die het s-RSA beoogt, werken tot slot **alle stedelijke bedrijven** rechtstreeks of ondersteunend mee. Het bedrijf Samen Leven staat in voor particulier bouwtoezicht en de betrokkenheid van bewoners bij stadsprojecten. Andere stedelijke bedrijven staan in voor kwaliteitsvolle voorzieningen, zoals AG Stedelijk Onderwijs, Algemeen Onderwijsbeleid, AG Kinderopvang, het Zorgbedrijf, de vzw Werk en Economie, AG Parkeerbedrijf en het bedrijf Cultuur en Sport. Die interne partners zorgen (al dan niet met een eigen vastgoedcel) mee voor de kwaliteit en de optimale spreiding van de voorzieningen. De interne organisatie en onderlinge afstemming van de stadsbedrijven met het oog op de voortgang van het s-RSA is een continu proces.



Gebiedsgerichte programma's



3. Gebiedsgerichte programma's

De stad zette de laatste jaren sterk in op de realisatie van programma's en projecten in de strategische ruimtes. Daarbij lag de focus op vier gebiedsgerichte programma's: de omgeving van het Centraal Station, de Scheldekaaien, het Eilandje en de Groene Singel. Daarnaast werden prioritaire projecten binnen andere programma's uitgevoerd. Twee daarvan worden in dit hoofdstuk toegelicht: het hefboomproject Park Spoor Noord (programma Schijnvalleipark) en de geïntegreerde aanpak van het Schipperskwartier (programma Binnenstad).

Omgeving Centraal Station



Omgeving Centraal Station

Omgeving Centraal Station is een programma binnen de strategische ruimte Harde Ruggengraat. Het projectgebied beslaat 130 ha en bevat de deelgebieden Atheneumwijk, Kievitwijk, Diamantwijk en Statiekwartier.

Het stadsbestuur wil deze buurt omvormen tot een internationale ontvangstlocatie. Hiervoor werkt de stad samen met andere overheden, privé-eigenaars en ontwikkelaars. Centraal staan het samenbrengen van jong en oud, van bewoner en passant, en de eerste kennismaking van bezoekers met een boeiende en metropolitaanse stad. Daarom ligt de nadruk op de herinrichting van de publieke ruimte.

De grootste uitdaging voor de stad is de onderlinge afstemming van de verschillende projecten om de Stationsomgeving opnieuw te ontwikkelen tot een samenhangend centrumgebied met hedendaagse grandeur.



EEN STADSONTWIKKELINGSPROJECT MET GESCHIEDENIS

Met de aanwezigheid van de Zoo, talrijke bioscopen, stijlvolle dancings, chique handelszaken en een uitgebreid aanbod van horecazaken groeide de stationsomgeving eind negentiende, begin twintigste eeuw uit tot de favoriete uitgaansbuurt van de nieuwe burgerij. De Ford garage Permeke op het De Coninckplein werd het symbool voor de nieuwe Amerikaanse luxe.

Maar de hoogconjunctuur bleef niet duren. Ten gevolge van de dominantie van de auto in het straatbeeld, de opkomst van de televisie en de economische schaalvergroting, kreeg de buurt het moeilijk. In de jaren 1980-1990 was er sprake van toenemende leegstand en verkrotting, illegale bewoning, drugsproblemen, prostitutie en criminaliteit. Bekende handelszaken verhuisden naar de stadsrand. De Permeke garage trok in 1982 weg. Het faillissement van cinemaketen Rex in 1993 was voor het stadsbestuur de aanleiding om in te grijpen.

Een eerste reeks van zogeheten impulsprojecten situeerde zich in de Atheneumwijk, het noordelijke deel van de stationsomgeving. De stad breidde nadien het plangebied uit tot de wijk met postcode 2060 en profileerde zich steeds uitdrukkelijker als regisseur van de ontwikkelingen, onder meer door het actief aantrekken van kleine en grote investeerders.

WIJK 2060

De wijk 2060 ligt tussen het Centraal Station en Park Spoor Noord. Deze **uitzonderlijke wijk** omvat onder meer het De Coninckplein, het Sint-Jansplein, het Stuivenbergplein en het Stuivenbergziekenhuis. Van oudsher is dit de plek waar mensen van ver buiten de stadsgrenzen – en later ook die van België en Europa – toekomen. Dit levert een typische couleur locale op. Elke nationaliteit heeft zijn eigen winkeltjes en horecazaken. Maar de wijk kent ook sociale problemen (zoals armoede, drugs en prostitutie), die ook een ruimtelijke weerslag hebben, met name een hoge graad van leegstand en verkrotting en huisjesmelkerij.



Voormalige Permeke garage werd de nieuwe centrale openbare bibliotheek.



Woonproject Arboretum © Van Eetveldt + Nyhuis

Designcenter De Winkelhaak

In aankomstgebieden als deze is het ontzettend belangrijk dat er naar een goed evenwicht wordt gestreefd tussen voorzieningen gericht op tijdelijke nieuwkomers en voorzieningen voor gezinnen die zich hier permanent willen vestigen. Een **evenwichtige mix** van deze groepen is van doorslaggevend belang voor de leef- en woonkwaliteit van aankomstgebieden. Een geïntegreerde aanpak van sociale maatregelen en ruimtelijke projecten is hierbij essentieel.

Een voorbeeld hiervan is de aanpak die op en rond het **De Coninckplein** werd uitgevoerd. Maatregelen zoals aanwezigheid van de politie in de straten, een sluitingsuur voor cafés en restaurants en een samenscholingsverbod, werden flankerend ingezet voor verschillende ruimtelijke projecten.

De stad kocht het gebouwencomplex van de voormalige garage Permeke om er de centrale stadsbibliotheek in te vestigen. De nieuwe **Permeke-bibliotheek** werd ontworpen door **Stramien** en bevat ook kantoorruimte en faciliteiten voor de logistieke ondersteuning van het buurtleven. Tegelijk werd ook het verloederde De Coninckplein zelf volledig heraangelegd. Het plein werd grotendeels autovrij gemaakt en er kwamen een houten podium, sfeerverlichting, granieten zitbanken en een basketbalveld. De opwaardering van dit plein wordt nog steeds verder gezet via het grond- en pandenbeleid van AG VESPA, die verschillende hoekpercelen opkocht om er nieuwe projecten te realiseren.

Verspreid over de wijk werden verschillende impulsprojecten gerealiseerd. Zo maakten verkrotte prostitutiepanden in 2002 plaats voor het **Designcenter De Winkelhaak**. Het gebouw werd ontworpen door **Filip Pittillion** en **Coby Manders**, **Groep Archo** en **Bureau Bouwtechniek** en verschaft vergader- en kantoorruimte aan jonge grafische ontwerpers, architecten en productontwikkelaars. Een vervallen meubelwinkel in de Carnotstraat ruimde in 2006 plaats voor **Atlas**, het stedelijk trefpunt voor inburgering en diversiteit. Het gebouw werd ontworpen door **META architectuurbureau**. Achttien verkrotte panden in de Schaafstraat maakten eind 2007 plaats voor het **woningencomplex Arboretum**, ontworpen door **Geert Vennix** en **Frederik Vermeesch**. Maar ook tal van individuele eengezinswoningen werden aangepakt.

De visie op de wijk 2060, waarbij zowel wordt ingezet op tijdelijke nieuwkomers als mensen die er zich permanent willen vestigen, wordt nu juridisch verankerd via een ruimtelijk uitvoeringsplan, **RUP 2060**. Dit RUP stelt een aantal randvoorwaarden voorop met het oog op het behoud van de kwaliteiten van de huizen en de woonstraten, maar laat evenzeer creatieve handelsactiviteiten toe. Het RUP ondersteunt een actief grond- en pandenbeleid met noodzakelijke investeringen in gemeenschapsvoorzieningen. Tot slot bevat RUP 2060 ook een voorkeurecht. Hiermee heeft de stad een belangrijk instrument om haar geïntegreerd beleid verder te zetten.

KIEVITWIJK

Begin jaren 1990 werd duidelijk dat de **hogesnelheidstrein** tussen Brussel en Amsterdam ook in Antwerpen Centraal halt zou houden. Sindsdien hebben het beschermde station en de achterliggende Kievitwijk een ware metamorfose ondergaan. Door de ondergrondse spoorverbinding is Antwerpen Centraal sinds 2009 niet langer een kop- maar een doorgangstation (architect [Jacques Voncke](#)). Het station kreeg ter hoogte van de Lange Kievitstraat (2008) een nieuwe toegang. Kievit fase I werd door de ontwikkelaar als een compact kantorencomplex gerealiseerd ([Jaspers-Eyers & Partners](#)). Daarnaast werd fors geïnvesteerd in het openbaar domein. Het Kievitplein werd aangelegd en de Van Immerseelstraat en alle straten rond de site Kievit I werden in een nieuw kleedje gestoken ([Omgeving](#)).

Voor Kievit fase II werd een stadsontwerp uitgetekend dat in overleg met Vlaanderen in een bindend ruimtelijk uitvoeringsplan werd omgezet. Het RUP legt de nadruk op een gezonde mix tussen **wonen, werken en ontspannen**. Nieuwbouw - waaronder ook hoogbouw - wordt aan de treinsporen gesitueerd. Zo ontstaat er ruimte voor een groenzone tussen de bestaande wijk en de nieuwbouw. In afwachting van de realisatie van Kievit II wordt werk gemaakt van het zorgvuldig beheer en een sterkere profilering van dit stadsdeel.

DIAMANTWIJK

Tachtig procent van de **wereldhandel in ruwe diamant** gebeurt in Antwerpen. In de Diamantwijk presenteren ook verschillende topjuweliers hun diamantjuwelen. Het stadsbestuur wil dat nog meer bezoekers de boeiende Diamantwijk ontdekken en wil die wijk aantrekkelijker maken voor investeerders.

Daartoe wordt vooral ingezet op de kwaliteit van de **publieke ruimte**. Een eerste stap werd gezet met de heraanleg van de Pelikaanstraat, de Simonsstraat en de Mercatorstraat. Die kregen na een grondige opknapbeurt een groene middenberm en een breed fietspad. De fraaie (beschermde) mozaïeken van de spoorwegberm werden in hun oude glorie hersteld.



Het stadsbestuur wil ook werk maken van een **nieuwe voetgangersverbinding** tussen het Stadspark en het hogesnelheidslijnstation. Die verbinding komt op een 1,5 hectare groot, braakliggend terrein. Rond die nieuwe publieke ruimte komt een mix van woningen, kantoren en voorzieningen. Een nieuw hoogbouwproject moet deze plek beeldbepalend maken voor de stad.

CENTRAAL STATION EN ZOO

Door de aanleg van de vier kilometer lange **noord-zuidverbinding** kunnen treinen sinds eind 2007 onder de stad door sporen en is Antwerpen aangesloten op het hogesnelheidsnetwerk. Het Centraal Station zelf werd door de NMBS prachtig gerenoveerd. Het telt nu veertien perrons, verspreid over vier niveaus. De komst van de hogesnelheidstrein in het centrum van de stad is een grote stimulans voor de sociale en economische ontwikkeling van Antwerpen.

Naast het stationsgebouw bevinden zich de Zoo en het bijbehorend **zalencomplex**. Dat complex wordt grondig gerenoveerd (naar een ontwerp van [Simpson Architects](#)). Na renovatie blijft de Koningin Elisabethzaal de thuishaven van het Vlaams symfonisch orkest deFilharmonie. Aan de zijde van de Carnotstraat wordt in congresinfrastructuur voor duizend bezoekers voorzien.

De Antwerpse **Zoo** wacht een van de belangrijkste transformaties in zijn bestaan. In uitvoering van het masterplan van [Robbrecht en Daem architecten](#) wordt het kiosklein niet alleen de nieuwe toegang tot de dierentuin maar ook een semipublieke ruimte. Met het kiosklein krijgen de Koningin Elisabethzaal en de bijbehorende zalen een soort van binnentuin annex terras met extra exploitatiemogelijkheden. Het semipublieke plein vergroot de herkenbaarheid van de Zoo als een belangrijke trekpleister in de stad.



MOBILITEITSPROJECTEN IN HET STATIEKWARTIER

Het tussen het Centraal Station en de Leien gelegen Statiekwartier is een van de drukste mobiliteitsknooppunten van de stad. Door meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers wil het stadsbestuur van het Statiekwartier opnieuw een fijne stadswijk maken, waar het aangenaam wandelen, winkelen en wonen is.

Carnotstraat

Tot voor kort was de Carnotstraat een voor fietsers en wandelaars onaantrekkelijke invalsweg voor auto's en bus en tram. Begin 2011 werd de heraanleg van de Carnotstraat afgerond. De rijweg werd versmald. Zo kwam er plaats vrij voor brede en comfortabele voet- en fietspaden. In de straat werden platanen aangeplant. De tram- en busbaan werd met verhoogde boordstenen van de rijweg gescheiden – dat komt de doorstroming van zowel openbaar vervoer als auto's ten goede. Sinds de heraanleg fungeert de Carnotstraat weer als volwaardige poort tot de stad.

Operaplein

Eind negentiende eeuw was de **Franklin Rooseveltplaats** één van de geprefereerde ontmoetingsplaatsen van de nieuwe burgerij. Vandaag is het plein een op- en overstapplaats voor tram- en busgebruikers. Samen met de Leien vormt de Rooseveltplaats een fysieke barrière tussen de stationsomgeving en de historische binnenstad. De stad en de Vlaamse overheid stelden samen de Spaanse ontwerper Manuel de Solà-Morales aan voor een oplossing op maat.

De Spaanse architect ontwierp een autoluw Operaplein van ongeveer één hectare groot. Het autoverkeer dat nu nog over de Leien rijdt, wordt tussen de De Keyserlei en de Rooseveltplaats ondergronds geleid. Zo wordt de **De Keyserlei** op de begane grond via het nieuwe plein met de Meir verbonden. Om de naburige wijken bereikbaar te houden, komen er twee keerlussen rond de tunnelsleuven op de Leien (ter hoogte van de Maria-Theresialei en van de Violierstraat). Zo blijven de zijstraten van de Leien toegankelijk en kunnen het Operaplein en de Van Ertbornstraat autovrij worden gemaakt.

Ook voor de handelszaken in de buurt is dat een opsteker. Want als het hart van Antwerpen heropleeft, wordt het ook aantrekkelijker voor investeerders. Met het nieuwe Operaplein wil het stadsbestuur een stukje **publieke ruimte** heroveren en aan de Antwerpenaar teruggeven

De Keyserlei

De De Keyserlei vormt de verbinding tussen het Centraal Station en het historische stadscentrum. Bedoeling is te komen tot één continue voetgangersas tussen het station en de Schelde. Van die as is de De Keyserlei een cruciaal onderdeel. Maar nu is deze belangrijke entree tot de stad helaas een wirwar van auto's, taxi's, bussen en fietsers en voetgangers. Daar komt verandering in. Tegen eind 2012 wordt de straat omgevormd tot een autoluwe **boulevard** met veel ruimte voor voetgangers.

Extra aandacht gaat naar de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer van en naar het Centraal Station en de toeristische trekpleisters in de omgeving.

De heraanleg van de De Keyserlei is in november 2011 van start gegaan.

Kantorennota

Bij de opmaak van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA, 2006) werd een overaanbod vastgesteld van (onvergunde) kantoren in woningen en van verouderde, kleine en slecht gelegen kantoren. Om enerzijds minder kwaliteitsvolle kantoren en grootschalige ontwikkelingen op ongeschikte plaatsen te verhinderen, en anderzijds kwaliteitsvolle kantoorontwikkelingen met internationale uitstraling te stimuleren, stelde de stad een kantorennota op. Om voor de hele stad een zo doeltreffend en rechtszeker mogelijke regeling te treffen, werd in 2008 de 'stedenbouwkundige verordening kantoren' opgesteld. Die verordening beperkt de schaal van vergunbare kantoorprojecten voor het hele grondgebied tot 1.500m² bruto vloeroppervlakte.

Tegelijk bakt de verordening vier locaties af waar grootschalige kantoorontwikkeling (vanaf 1.500m² bruto vloeroppervlakte) dan weer wordt gestimuleerd: het Eilandje, de omgeving van het Centraal Station, de omgeving van Berchem station en Regatta. Grootschalige kantoren worden elders niet definitief uitgesloten. Zo zijn er locaties die op zich interessant kunnen zijn voor grootschalige kantoorontwikkeling, maar waarvan de toekomst afhangt van andere (bovenlokale) plannen en onderhandelingen. Voorbeelden zijn de Groene Singel (top- en kantoorlocaties) en de luchthaven van Deurne. Voor locaties die niet in de verordening werden opgenomen, moeten afzonderlijke gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) worden opgesteld.

Tegelijk met de opmaak van de 'verordening kantoren' zette de stad een publiek-private samenwerking op voor de internationale promotie van Antwerpen als kantoorstad. Antwerp Headquarters vzw werd in 2008 opgericht door het stadsbestuur, Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland en 23 vastgoed- en projectontwikkelingsbedrijven. Ook Flanders Investment & Trade (FIT), het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen (POM) zijn partners.

Antwerp Headquarters verleent operationele begeleiding aan (internationale) bedrijven die zich in Antwerpen willen vestigen en aan Antwerpse bedrijven die willen uitbreiden. Daarnaast promoot de vzw Antwerpen wereldwijd als aantrekkelijke zakenstad. Daarbij wordt in de eerste plaats ingezet op de vier toplocaties voor hoogwaardige kantoorontwikkeling: Docklands (Eilandje), Diamond District (Diamantwijk), Antwerp Berchem (omgeving Berchem-station) en West Park (in het kader van het gemengde woonproject Regatta op Linkeroever).



Operaplein
© Manuel de
Solà-Morales



De Keyserlei
© Manuel de
Solà-Morales

Scheldekaaien

Scheldekaaien

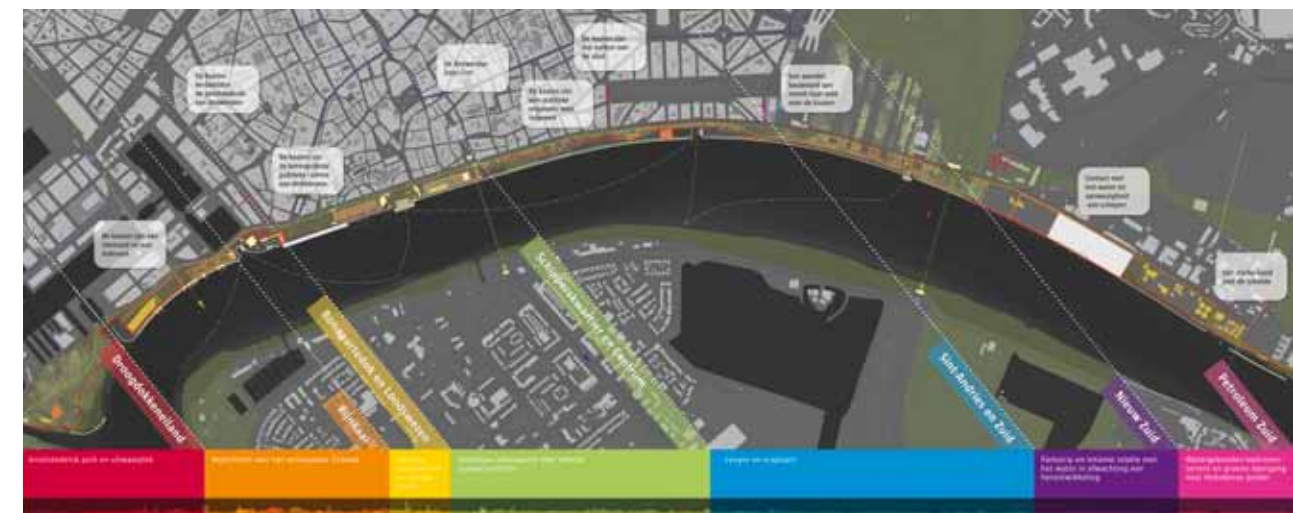
Het programma Scheldekaaien maakt deel uit van de strategische ruimte Harde Ruggengraat. Het projectgebied is 6,7 km lang en ongeveer honderd meter breed. Het telt zeven deelgebieden: Droogdokkeneiland, Rijnkaai, Bonapartedok en Loodswezen, Schipperskwartier en centrum, Sint-Andries en Zuid, Nieuw Zuid, en *Blue Gate Antwerp* (het voormalige 'Petroleum Zuid').

De heraanleg is een samenwerking tussen de stad Antwerpen en Waterwegen en Zeekanaal nv (W&Z, verantwoordelijk voor de uitvoering van het Sigmaplan tegen overstromingen in het Zeescheldebekken). De heraanleg heeft drie doelstellingen: de aanpassing van de waterkering, de vernieuwing van de publieke ruimte en de stabilisering van de oude kaaimuur.

VERLATEN HAVEN

In de tweede helft van de twintigste eeuw was de economische rol van de Scheldekaaien in het stadscentrum uitgespeeld. De havenactiviteiten verlegden zich naar het noorden van de stad. Op de centrale Scheldekaaien werd in 1978 een 1,35 meter hoge betonnen waterkeringmuur opgetrokken. De muur was een beschermende maatregel uit het eerste Sigmaplan (1977) ter bestrijding van overstromingen in het Zeescheldebekken. De muur betekende een extra barrière tussen stad en rivier.

Ondanks de gedeeltelijk succesvolle oproep van Stad aan de Stroom aan het stadsbestuur in de jaren 1980 bleef deze unieke publieke ruimte op enkele ingrepen in het centrale gedeelte na (zoals de *Cruise Terminal*, de wandel- en fietspaden en de heraanleg van de kaaiweg) jarenlang onaangeroerd liggen. Grote delen van de kaaien werden tot parking gedegradeerd. Andere delen werden spontaan door de Antwerpenaar ingepalmd om te wandelen, picknicken, joggen of fietsen, en zelfs voor grote evenementen en feesten. Intussen verscheen op privaat initiatief een nieuw *waterfront* met luxeappartementen en *lofts* aan de kaaiweg.



KAAIENPLAN

De Vlaamse overheid presenteerde in 2005 het **geactualiseerde Sigmaphan**, dat gebaseerd was op nieuwe inzichten over waterbeleid en -beheersing. Voor Antwerpen betekende de actualisering een verhoging van de waterkering van de huidige 1,35 meter tot 2,25 meter. De bestaande waterkeringmuur simpelweg verhogen was zowel voor Antwerpen als voor Vlaanderen geen optie.

Daarom beslisten het stadsbestuur en de Vlaamse regering in 2007 een ontwerp voor de herinrichting van de kaaïen te laten opstellen, waarbij **veiligheid en kwaliteit van de publieke ruimte** centraal moesten staan. Samen schreven ze een ontwerpwedstrijd uit die gewonnen werd door **PROAP** en **Wit**. Het ontwerpteam leverde in 2010 het Kaaïenplan op, dat sindsdien het referentiekader vormt voor de herinrichting van de kaaïen en voor alle deelprojecten.

KRIJTLIJNEN

Het Kaaïenplan vertrekt van de unieke eigenschappen van de kaaïen. In zes krachtlijnen wordt uiteengezet hoe er met die eigenschappen in het hele projectgebied moet worden omgegaan.

Actieve haven

De kaaïen zijn een poort op de wereld. Het aanmeren van schepen blijft het belangrijkste kenmerk van kaaïen. Kranen, hangars, dokken en bolders zijn getuigen van het rijke havenverleden en krijgen ook in de toekomstplannen een prominente plaats.

Historisch erfgoed en archeologie

De kaaïen zijn een levend monument. Het behoud van historische elementen wordt zorgvuldig afgewogen ten opzichte van andere keuzes in het Kaaïenplan. Waar mogelijk worden de historische elementen in het nieuwe ontwerp geïntegreerd.

Nieuwe waterkering

Het Kaaïenplan werkt met verschillende soorten van waterkering, die elk op een andere manier vorm geven aan de publieke ruimte. Dijken, gebouwen, balkons en mobiele keringen brengen andere mogelijkheden en beperkingen mee voor de inrichting van de omgeving. Door de waterkering dicht bij of verder van het water te plaatsen, wordt er meer droge of overstroombare ruimte gecreëerd.

Mobiliteit

Het vermijden van barrières tussen stad en rivier is een prioriteit van het Kaaïenplan. Doorgaand verkeer wordt daarom maximaal geweerd: de kaaïeweg wordt een verzamelweg voor lokaal verkeer. Over de hele lengte wordt een wandel- en fietsboulevard aangelegd. Van noord tot zuid komt er een kaaïtram die de kaaïen verbindt met het stedelijke tramnetwerk en *park and rides*. Net ten noorden en ten zuiden van het centrum worden ondergrondse parkings aangelegd.

Kaaiprogramma's

De kaaïen kunnen potentieel drager worden voor datgene waar in een aanpalend stadsdeel gebrek aan is. Dat kan ruimte zijn, groen, rust, een betere band met de rivier of een plaats voor evenementen of cultuur. Er kunnen enkele zorgvuldig ingeplante nieuwe bakens komen, maar de kaaïen moeten toch vooral flexibel kunnen worden benut voor allerlei georganiseerde en spontane activiteiten.

Bijzondere publieke ruimte

De kaaïen zijn van iedereen. Zij vormen een bijzondere ‘tussenruimte’ waar stedelingen op adem kunnen komen. De rijke geschiedenis van de stad, de sfeer van de aanpalende stadswijken en de bewegingen van het water zijn hier zo goed voelbaar, precies omdat de kaaïen zelf zo eenvoudig zijn. In het masterplan is gekozen voor het behoud van de eenvormigheid en herkenbaarheid van de kaaïen. Toch behoudt of krijgt elk deelgebied een eigen laagje couleur locale.

DEELGEBIEDEN

De voor de kaaïen uitgetekende krijtlijnen maken het mogelijk om per zone ontwerpkeuzes te maken voor de waterkering, de publieke ruimte en de aansluiting op het aanpalende stadsdeel.

Droogdokkeneiland

Het Droogdokkeneiland biedt prachtige gezichten op de hele kaaïlijn. Aan de ene kant begrensd door de natuurlijke Scheldeoever en aan de andere kant door de droogdokken, is dit de ideale plek voor een grootstedelijk rivierpark. Droogdokkenpark wordt een markante uitwaaiplaats aan het water.

Rijnkaai

Net als Droogdokkeneiland maakt Rijnkaai deel uit van het projectgebied Eilandje. De waterkering krijgt hier vorm door bebouwing op de kaaïvlakte, beperkt in bouwhoogte en met een publieke doorsteek naar het water. Het resterende kaaïvlak en de prachtige historische kranen worden behouden.

Rijnkaai en Bonapartesluis © PROAP



De huidige waterkeringmuur.



Rijnkaai en Bonapartesluis © PROAP

De kaaïen hebben een rijke geschiedenis.



Bonapartesluis en Loodswezen

Het Bonapartedok doorbreekt de continuïteit van de honderd meter brede kaaistrook. De bijna van de stad afgesneden omgeving van het Loodswezen vormt hierdoor een unieke plek. Op deze plaats is volgens het Kaaienplan ruimte voor een intieme getijdentuin. De gedempte Bonapartesluis kan een opstapplaats worden voor openbaar watervervoer. Het Loodswezen krijgt een nieuwe bestemming.

Schipperskwartier en centrum

De kaaien in het stadscentrum bieden ruimte voor activiteiten waarvoor in de binnenstad zelf geen plaats is. Zo wordt de kaaizone ter hoogte van het Schipperskwartier een plein voor openluchtactiviteiten. Aan het historisch centrum komt een mobiele waterkering vlakbij de rivier te liggen. Daardoor kunnen er op de kaaien en onder de hangars activiteiten plaatsvinden, zoals markten of beurzen.

Sint-Andries en Zuid

Ter hoogte van de wijken Sint-Andries en Zuid krijgt de waterkering de vorm van een kronkelende, dichtbij de stad gelegen dijk. Achter die dijk ontstaat een weidse, onbestemde ruimte aan het water. Er komt een ondergrondse parkeerplaats. Een nieuw gebouw ten noorden van de Zuidersluis wordt een brandpunt in de publieke ruimte. Een hellend vlak tot aan het water laat hier een intiemer contact met het water toe.

Nieuw Zuid

De voormalige spoorwegsite Nieuw Zuid wordt op middellange termijn omgevormd tot een woonwijk met een mix van voorzieningen en een groene parkstrip. Hier kan de kaaistrook zelf tot het vereiste niveau voor de waterkering worden opgehoogd, zodat het uitzicht op de Schelde gevrijwaard blijft. De nieuwe stadswijk zal op sommige plaatsen tot aan het water komen, maar het publieke karakter van de kaaien blijft daarbij gegarandeerd. Het ontwerp voor de wijk is van [Bernardo Secchi](#) en [Paola Viganò](#).

Blue Gate Antwerp

Blue Gate Antwerp wordt een hoogwaardige bedrijvenzone met een stadsregionaal, watergebonden distributiecentrum. Op deze kaaistrip wordt ook een nieuw voetbalstadion ingeplant. Een groene corridor met fietspad vormt de verbinding tussen de parkstrip van Nieuw Zuid en de Hobokense Polder. De rede wordt gereserveerd voor de binnenscheepvaart.

Schipperskwartier © PROAP



Stadscentrum © PROAP



Loodswezen © PROAP



SINT-ANDRIES EN ZUID

Het eerste uitvoeringsproject situeert zich in het deelgebied Sint-Andries en Zuid. Na de stabilisering van de kaaimuur kan de aanleg van de waterkering en van de publieke ruimte in 2014 van start gaan.

De waterkering ter hoogte van de wijken Sint-Andries en Zuid bestaat uit een vaste dijk aan de kant van de stad. De zachte hellingen van die dijk bieden een fraai uitzicht op stad en rivier. De kaaivlakte achter de dijk is overstroombaar. Op en aan weerszijden van de dijk komen er verschillende plekken voor tijdelijke activiteiten: groene zitruimtes, een amfitheater, een grote zonneweide ter hoogte van de Scheldestraat... De ruimte blijft de **maritieme sfeer** van de historische kaaien uitstralen. De bestaande kasseien worden als ondergrond hergebruikt en de kraansporen blijven liggen. En aan de karakteristieke blauwe steen blijven schepen aanmeren.

Onder de kaaivlakte wordt een nieuwe **stadsparking** gebouwd. De in- en uitritten voor auto's bevinden zich aan de rijweg ten zuiden van de Scheldestraat. De hoofduitgang voor voetgangers komt ter hoogte van de archeologische resten van het Sint-Michielsbastion, die in het ontwerp van de ondergrondse parking worden geïntegreerd.

Tussen de waterkering en het gevelfront wordt het huidige **wegprofiel heringericht**. De zone voor terrassen blijft behouden en zal nog een beperkt aantal parkeerplaatsen en laad- en loszones bevatten. Aanpalend aan het Zuid wordt een reservatiestrook voorzien voor een tramlijn. Ter hoogte van Sint-Andries kan de eventuele tramlijn in de rijweg worden geïntegreerd. Een brede fiets- en wandelzone tussen het dijklichaam en de auto- en tramweg, sluit aan op de hellingen van het dijklichaam. Grasvlakken met verspreide bomen op de hellingen worden verblijfsruimtes met zitplekken en spelvoorzieningen.

Aan de Zuidersluis wordt een **hellend vlak** voorzien waar het mogelijk is om dichterbij het water te komen. Gezien het behoud van de historische kaaimuur, is direct contact met het water enkel mogelijk daar waar de muur onderbroken is. Het hellend vlak vormt dus een unieke plek langs de kaaien. Het schetsontwerp voorziet een architecturaal baken op deze plek: een gebouw op palen dat een culturele invulling zou kunnen krijgen.

Sint-Andries: Zicht van op de talud. © PROAP



Sint-Andries: Contact met het water. © PROAP





Onder de kaaien

Met het oog op de realisatie van het eerste deelproject van het Kaaienplan, voerden de stadsarcheologen in 2010 onderzoek uit in de zone Sint-Andries en Zuid. Daarbij werden een collectieve begraafplaats van vóór het jaar 1000, de zuidelijke flank van het Sint-Michielsbastion en een deel van de zestiende-eeuwse stadsmuur blootgelegd.

Het Sint-Michielsbastion werd omstreeks 1608 gebouwd als een van de laatste onderdelen van de Spaanse omwalling. Napoleon versterkte het bastion ter bescherming van de militaire scheepswerven en het arsenaal. Het archeologisch onderzoek toonde aan dat het meer oostelijke deel van de zuidelijke bastionflank onaangetast is gebleven en nog steeds met de oorspronkelijke witte natuursteen is bekleed. Het meer westelijke deel werd ten tijde van Napoleon ontmanteld en met blauwe steen herbekleed. Hierdoor biedt de zuidelijke flank over enkele tientallen meters een prachtige kijk op de geschiedenis van het bastion. De archeologisch resten worden in het ontwerp van de ondergrondse parkeergarage geïntegreerd.



DROOGDOKKEN

Het tweede uitvoeringsproject is de aanleg van het Droogdokkenpark. In 2011 werd hiervoor door het ontwerpbureau [Van Belle & Medina](#) en [Vogt](#) landschapsarchitecten een schetsontwerp opgemaakt. Dankzij zijn unieke ligging in de Scheldebocht kan het Droogdokkenpark stad en haven dicht bij elkaar brengen. Het samengaan van natuur, maritieme infrastructuur en water geeft deze plek een uitzonderlijk karakter. Ook de beschermde droogdokken worden bij het ontwerp betrokken en kunnen op termijn publiek toegankelijk worden gemaakt.

Het **landschapspark** verwerkt de waterkering in zachte glooiingen. De bestaande en nieuwe bomen zijn bepalend in dit landschap van grasvlakten en weilanden. Door het behoud van de natuurlijke getijdenoever met zijn slikken en schorren ontstaat een bijzonder contact met de Schelde. Een dubbele pier maakt dit natuurgebied toegankelijk via het padennetwerk van het landschapspark.

De aanleg van het Droogdokkenpark betekent een aanzienlijke uitbreiding van het stedelijk groenareaal en creëert **ruimte voor recreatie**, publieke evenementen en openluchtactiviteiten. De bestaande gebouwen worden bewaard en krijgen een culturele of recreatieve invulling. Het verhoogde plein *Belvédère* vervult als uitkijkpunt en ontmoetingsplek een belangrijke rol in het park.

Om de bestaande havenactiviteiten op de Droogdokkaansite niet te hypothekeren, zal de ontwikkeling van het Droogdokkaeiland gefaseerd gebeuren. In de eerste fase wordt het gebied tussen de Droogdokkenweg en de Schelde onder handen genomen.





Het Eilandje

Het Eilandje

Het programma Eilandje maakt deel uit van de strategische ruimte Harde Ruggengraat. Het oude havengebied is 172 hectare groot en bestaat uit de deelgebieden Oude Dokken, Montevideowijk, Cadixwijk, Droogdokkeneiland, Mexico-Eiland en Kempeneiland. De stad werkt voor dit programma nauw samen met het Havenbedrijf, dat in fasen terreinen afstaat aan de stad, mee investeert in de ontwikkeling en zijn kennis inbrengt bij het beheer van het water en de dokken.

Vanuit een sterke visie en met een veelheid aan plannen, wil het stadsbestuur het Eilandje transformeren tot een bruisende stadswijk aan het water. Elke deelwijk krijgt een eigen identiteit. Die deelwijken worden met elkaar verbonden door de oostwestelijke verkeersas Londenstraat-Amsterdamstraat, die tot een groene stadsboulevard wordt omgevormd. Het Eilandje wordt met de binnenstad verbonden door de Scheldekaaien en door een culturele noordzuidas via het Schipperskwartier.

Het maritieme verleden, de prominente aanwezigheid van water, de veelheid aan open ruimte en de mengelmoe van kleinschalige woningen, grote kantoorruimten, *lofts* en hangars geven het Eilandje zijn typische karakter. Die kenmerken staan dan ook centraal in het stadsvernieuwingsproject.



De oudste dokken van de stad. © Stadsarchief Antwerpen

TOEKOMSTVISIE VOOR EEN HISTORISCH HAVENGEBIED

Het Eilandje ontstond rond 1550 en is het oudste havengebied van Antwerpen. Tijdens het Franse bewind (1795-1814) liet Napoleon twee dokken uitgraven. Het Bonapartedok en het Willemdok, de oudste dokken van de stad, deden aanvankelijk dienst als marinebasis. Na de val van Napoleon maakte de Nederlandse koning Willem I dankbaar gebruik van de aangelegde infrastructuur om het Eilandje tot een bloeiende stadshaven uit te bouwen. Maar toen de haven in de twintigste eeuw in noordelijke richting uitbreidde, verdween het drukke havenleven en trokken veel bewoners weg. Het Eilandje bleef wat verweesd achter als een barrière tussen stad en haven.

De ontwerpwedstrijd die eind jaren 1980 op initiatief van de vereniging Stad aan de Stroom werd uitgeschreven voor de verlaten haventerreinen langs de Schelde, leverde voor het Eilandje een ontwerp op van de Spaanse architect [Manuel de Solà-Morales](#). Wegens het ontbreken van politiek draagvlak bleef het bij een ontwerpvoorstel. Maar intussen was het Eilandje uit de vergeethoek gehaald en vestigden enkele pioniers zich in gerenoveerde pakhuizen.

Eind jaren 1990 bliezen het stadsbestuur en het Havenbedrijf het planproces nieuw leven in. In 2002 ontwierpen toenmalig Stadsbouwmeester René Daniëls en Buro 5 Maastricht het Masterplan Eilandje. Dat plan bevat de krachtlijnen voor de ontwikkeling van het gebied, die vervolgens in verschillende deelplannen nader werden uitgewerkt: Beeldkwaliteitplannen voor architectuur ([Atelier JPLX](#)) en buitenruimte ([Atelier JPLX](#), [Michel Desvigne](#) en [Rob Cuyvers](#)), een Groenplan ([Michel Desvigne](#)) en een Waterplan ([Urhahn Urban Design](#) en [Rob Vrolijk](#)s). Al deze plannen gaan uit van het behoud van de historische en maritieme identiteit van het Eilandje, maar voegen wel nieuwe elementen toe.

DEELGEBIEDEN

Met zijn systematische aanpak wil het stadsbestuur het Eilandje deelgebied per deelgebied opnieuw leefbaar en bruisend maken. Dat moet leiden tot een dynamische stedelijke mix van wonen, werken en recreatie. De eerste fase omvat de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk. In de tweede fase worden Droogdokkeneiland, Mexico-Eiland en Kempeneiland ontwikkeld.

De herontwikkeling ging van start in de buurt **Oude Dokken**, rond het Bonapartedok en het Willemdok. De aanleg van de jachthaven in het Willemdok in 2000 vormde daartoe de eerste belangrijke stap. In 2006 werd het Sint-Felixpakhuis grondig gerenoveerd en herbestemd tot stadsarchief (FelixArchief, [Robbrecht en Daem architecten](#)). In mei 2011 opende het Museum aan de Stroom (MAS, [Neutelings-Riedijk](#) zijn deuren. De dokranden werden heraangelegd en kregen subtiële groentoetsen.

De **Montevideowijk** bezorgde het havengebied zijn huidige naam: als vroeger alle bruggen over de dokken waren opgehaald, was de wijk als een klein eiland volledig door water omringd. De Montevideowijk wordt een echte culturele trekpleister. Karakteristieke gebouwen zoals de Montevideopakhuizen ([Poulissen & Partners](#)), de Shop en de loodsen van de Red Star Line, herinneren aan het rijke havenverleden van de buurt. Het stadsbestuur wil deze historische gebouwen in ere herstellen en een nieuwe bestemming geven. Aan de rand van het Kattendijkdok verrijzen bovendien zes indrukwekkende woontorens ([Diener & Diener, Gigon & Guyer](#) en [David Chipperfield](#), 2014).



Het Havenbedrijf bouwt een nieuw havenhuis op het Mexico-Eiland. © Zaha Hadid Architects



Montevideopakhuizen © Poulissen & Partners

Het stadsbestuur wil van de **Cadixwijk** een energiezuinige, moderne woonbuurt aan het water maken. De komende jaren worden op gefaseerde wijze woningen, scholen en andere wijkvoorzieningen gerealiseerd aan de dokranden en in de aanpalende straten. In de dokken zelf is er plaats voor een drijvend openluchtwembad en voor woonboten en een jachthaven. Een nieuw aan te leggen groen wijkplein zal zich uitstrekken van de Kunstencampus SISA tot aan het Kattendijkdok. De Cadixwijk wordt via een nieuwe tramlijn met het stadscentrum verbonden.

De ontwikkeling van de Cadixwijk vormt het sluitstuk van de eerste fase van de ontwikkeling van het Eilandje. In de tweede fase staat de **relatie met de moderne haven** centraal. Het gemeentelijk Havenbedrijf bouwt een nieuw havenhuis op Mexico-Eiland ([Zaha Hadid Architects](#)) en voor Droogdokkeneiland plant het stadsbestuur de aanleg van een stedelijk rivierpark.



De Londen-Amsterdamstraat wordt een groene stadsboulevard.

Hoogbouwnota

In het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen wordt hoogbouw enerzijds gekoppeld aan weloverwogen verdichting en vrijwaring van schaarse open ruimte en anderzijds aan de kwaliteit van de skyline en de uitstraling van Antwerpen als stad aan de stroom. Het Eilandje en Nieuw Zuid worden in het bijzonder vermeld als mogelijke locaties waar hoogbouw een kwaliteitsvol accent in de skyline kan leggen.

Uit analyses, benchmarking en studiewerk in de periode 2009-2010 is gebleken dat een duidelijk standpunt van het stadsbestuur over historisch erfgoed (de kathedraal, de historische binnenstad...) aangewezen is. De stad selecteerde bijgevolg locaties waar hoogbouw absoluut niet kan. Zo worden verschillende zichtassen op de kathedraal op macroniveau (van op een afstand van meer dan twee km) gevrijwaard. In de historische stadskern komt in een aantal in het s-RSA geselecteerde historische deelgebieden geen hoogbouw. Voorts zijn er geen uitsluitingsgebieden.

Volgens een tweede belangrijke conclusie is het immers aangewezen het beleid rond hoogbouw niet hoofdzakelijk op locaties toe te spitsen. Wel besloot de stad dat er gebieden zijn waar hoogbouw vlotter in te passen valt dan elders. In het noorden en zuiden van het redezicht kan een weloverwogen inplanting enkele kwaliteitsvolle tegenhangers opleveren voor de bekende torens van de binnenstad (kathedraal, Boerentoren, politietoren). In het noorden zijn er in het kader van stadsontwikkelingsprojecten Eilandje en Spoor Noord al enkele bakens bijgekomen (zoals het MAS, de woontorens aan het Kattendijkdok, de *London Tower* ...). In het zuiden bieden het gemengd woonproject Nieuw Zuid en het bedrijventerrein *Blue Gate Antwerp* mogelijkheden. Daarnaast vormt de Groene Singel een potentieel interessante locatie voor weloverwogen hoogbouwaccenten, met name op de aanlandingen aan de Schelde in het noorden en het zuiden.

In de rest van de stad is hoogbouw niet uitgesloten, maar midden in het stadsweefsel moet er zeer voorzichtig mee worden omgegaan. Bijzondere aandacht moet gaan naar de aansluiting op het openbaar domein, het contact met de straat, de functies en de bereikbaarheid.

De hoogbouwnota moet dus een sturend en controlerend instrument vormen voor kwaliteitsvolle hoogbouw op verschillende schaalniveaus, ongeacht de locatie. Gezien dit ambitieniveau wil de stad een minimum aan kwaliteit garanderen door de opname van criteria en richtlijnen in een checklist voor de initiatiefnemer. Deze lijst is onderverdeeld in hoofdthema's, waarbinnen kwaliteitseisen, richtlijnen en aandachtspunten worden aangereikt voor de inplanting en de architecturale uitwerking van hoogbouwprojecten.

PUBLIEKE RUIMTE EN WATER

Op het Eilandje zijn de uitgestrekte waterpartijen van de dokken prominenter aanwezig dan de gebouwen. Daarom besteedt de stad veel aandacht aan het water en aan de heraanleg van de dokranden. Bestaande **authentieke elementen** van het publiek domein worden zoveel mogelijk geconserveerd en in de nieuwe aanleg geïntegreerd. Waar mogelijk worden bruggen en sluizen gerestaureerd en worden ontbrekende verbindingen hersteld. Het respect voor het verleden zet zich ook door in de materiaalkeuze. Kasseien en blauwe steen worden gerecupereerd of nieuw gelegd.

Het Eilandje was een industrieel havengebied zonder veel groenvoorzieningen. Met het Groenplan wil het stadsbestuur bij de heraanleg van het openbaar domein **subtiële groentoetsen** aanbrengen. Op de dokranden komen vakken met planten en bomen en het nieuwe buurtplein in de Cadixwijk krijgt een groen karakter.

De Londenstraat-Amsterdamstraat wordt tegen 2013 omgevormd van een onoverzichtelijke en drukke verkeersas tot een **groene stadsboulevard** met een centrale trambaan naar het stadscentrum. Die laan wordt een cruciale schakel tussen de Scheldekaaien, de Leien en Park Spoor Noord. Aangezien de Londenstraat-Amsterdamstraat ook de deelwijken van het Eilandje verbindt, is ze ook een belangrijke ontmoetingsplaats voor bewoners en bezoekers.

Met het geactualiseerde **Waterplan* Eilandje** engageert de stad zich om tegen 2020 een aantal waterprojecten te realiseren. Het water is een belangrijke toeristisch-recreatieve troef en kan de basis vormen voor nieuwe commerciële havenactiviteiten. Voorbeelden van waterprojecten zijn onder andere de aanleg van ongeveer vijftig comfortabele ligplaatsen voor woonboten, een drijvend openluchtzwembad en een museumhaven in het Bonapartedok. Hierbij gaat eveneens aandacht naar de verbetering van de waterkwaliteit.



Het water als grootste troef van het Eilandje. © Maarten Dieryck

Met het Groenplan krijgt het openbaar domein subtiële groene toetsen. © Valerie Van de Velde



Groene Singel

Groene Singel

De Groene Singel kan als strategische ruimte een belangrijke rol spelen in het verhogen van de leefkwaliteit in de stad en in de realisatie van de Zachte Ruggengraat. De ruimte omvat de grotendeels groene bedding van de rond de binnenstad gelegen Ring en Singel. De Groene Singel is 13 kilometer lang. De breedte varieert tussen 200 en 500 meter. De Groene Singel omvat 625 hectare open ruimte en 150 hectare onbestemde restruimte. Liefst 155.000 Antwerpenaren wonen op maximaal 800 meter afstand van de Groene Singel.

GESCHIEDENIS VAN DE GROENE SINGEL

De contouren van de strategische ruimte Groene Singel worden gevormd door de Brialmontomwalling, die omstreeks 1860 rond de stad werd opgetrokken. Nauwelijks vijftig jaar na de aanleg besliste de Belgische overheid om de omwalling af te breken. In 1910 werd een wedstrijd uitgeschreven om de vrijgekomen gronden een nieuwe bestemming te geven. Maar geen van de ingezonden ontwerpen werd gerealiseerd en de ruimte van de vroegere omwalling werd mondjesmaat als recreatiegebied ingepalmd.

In de jaren 1960 werd begonnen met de aanleg van de Ringweg rond Antwerpen. Volgens de oorspronkelijke plannen zou die infrastructuur bestaan uit een grote en een kleine ringweg, een binnenboulevard en een ringspoor. De Grote Ring kwam er niet. Voorstellen voor de aanleg van die Grote Ring doken regelmatig op, maar stuitten telkens op fel verzet in de randgemeenten. De 'kleine' Ring werd hoe dan ook beschouwd als een symbool van economische vooruitgang en mocht zich dan ook breed uitrollen in het groene landschap.

VISIE EN REGIE

Het stadsbestuur wil van de Groene Singel een doorwaadbare en verbindende plek maken tussen de binnen- en buitenstad en tussen de vijf grote parken in de stadsrand. In 2007 begon het stadsbestuur met de ontwikkeling van een visie op het gebied. Het stadsbestuur startte vijf onderzoekssporen op: functioneel onderzoek, mobiliteitsonderzoek, ecologisch onderzoek, ontwerpend onderzoek en een onderzoek naar de beste ontwikkelingsstrategie.

De integratie van de onderzoeksresultaten leidde tot elf concepten, die de ruggengraat vormen van de stedelijke visie op de strategische ruimte. Deze visie werd in 2009 gebundeld in de synthesenota **‘Durven dromen van een Groene Rivier’** en wordt door het ontwerpteam [Maxwan Architects](#), [Karres en Brands](#), [HUB](#), [Universiteit Antwerpen](#) en [Goudappel Coffeng](#) verder verfijnd en geconcretiseerd in een Beeldkwaliteitplan. Samen met de uitwerking van het Vlaams Masterplan 2020 moet dat leiden tot een gezamenlijk kader voor het duurzaam inpassen van infrastructuur in de stad.

Met de **stad als regisseur** wordt intussen stapsgewijs werk gemaakt van de transformatie van de Groene Singel. De ontwikkeling zal gefaseerd verlopen, rekening houdend met de beschikbare publieke middelen en de omgevingskwaliteit (lucht en geluid). Bestaande en geplande ontwikkelingen worden vanuit de visie van de stad bijgestuurd.

Synthesenota Durven Dromen van een Groene Rivier, 2009

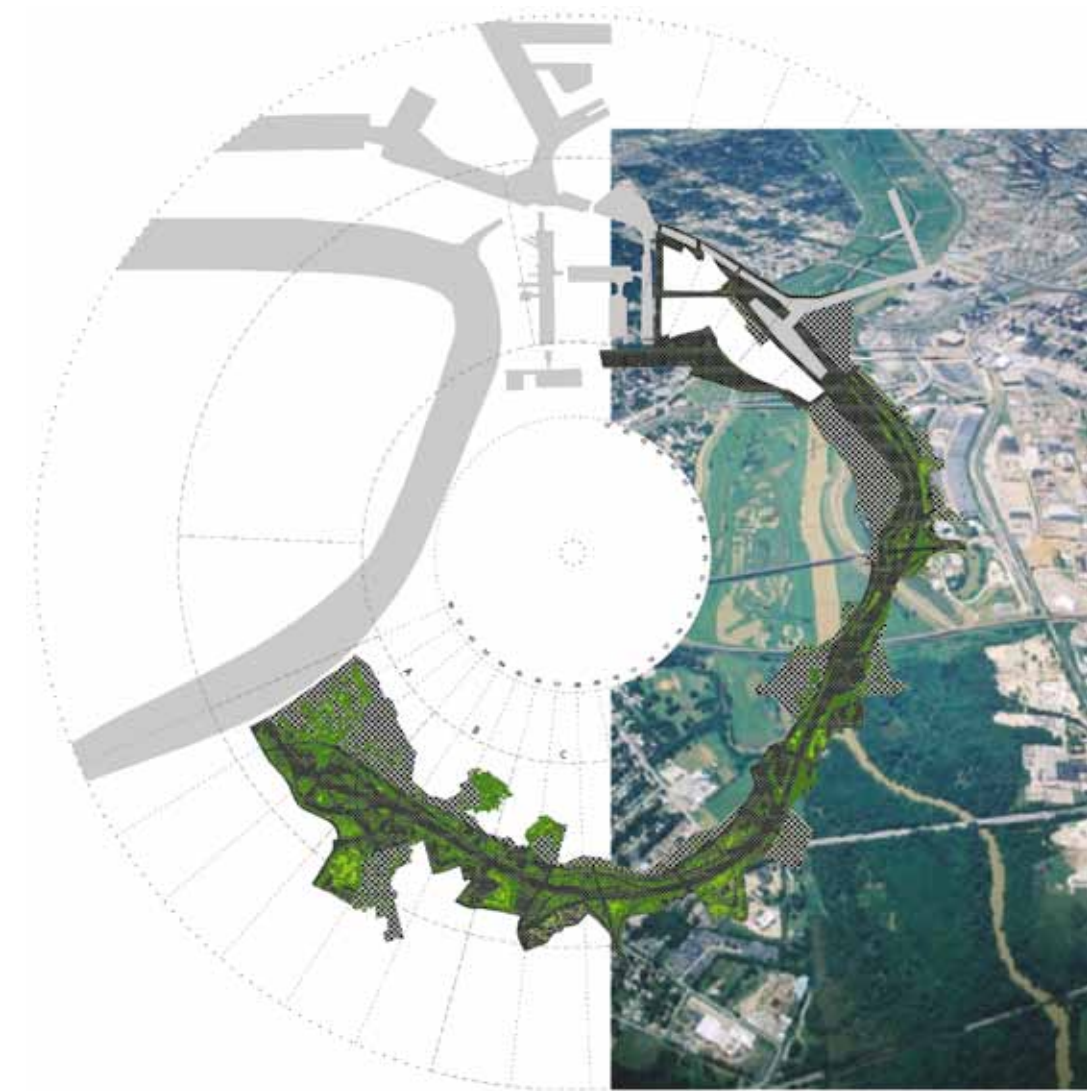


GROENE RIVIER

De Groene Rivier is het **basisconcept** voor de herinrichting van de Groene Singel. Het concept vertrekt van de stedenbouwkundige logica van de ruimte, die in grote mate wordt bepaald door de contouren van de voormalige Brialmontomwalling en de daarin ingebedde infrastructuur. Die historische contouren zijn overigens nog goed afleesbaar op kaart en luchtfoto.

Het concept van de Groene Rivier maakt van deze eigen logica een troef. **Infrastructuur, landschap en bebouwing** van de Groene Singel moeten dan ook anders zijn dan in de binnen- en buitenstad. De Groene Singel moet in de stad even herkenbaar aanwezig zijn als de Schelde.

De logica van de Groene Rivier wordt verder vertaald in de overige tien concepten.



Groene Rivier



Bermenlandschap



Waterlandschap



Parkverbindingen



Parels in de Groene Rivier



Multiway Boulevard

CONCEPTEN VOOR HET LANDSCHAP

In de langszijde wordt met het concept van het **Bermenlandschap** ruimtelijke eenheid gecreëerd. De bermvegetatie en het reliëf worden zo gemodelleerd dat er samenhang in een informeel landschap wordt gebracht. Het landschap wordt ook ingezet om het groentekort in de stad op te vangen en de lucht- en geluidskwaliteit te verhogen. Het is een ecologische corridor voor fauna en flora met een verkoelend effect op de stad.

Het water dat nu in grote ondergrondse rioleringen wordt afgevoerd, wordt in het concept van het **Waterlandschap** opnieuw zichtbaar gemaakt. De Groene Singel kan fungeren als ecologische waterbuffer van de stad. Alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen in en rond de Groene Rivier worden op die waterhuishouding aangesloten. Zo'n systeem is ecologisch en duurzaam, en vergroot de belevingswaarde van de ruimte. Fauna en flora worden rijker, water wordt op een natuurlijke manier gezuiverd en het watersysteem draagt bij tot het unieke karakter van het Bermenlandschap.

De grote parken van Antwerpen bevinden zich in de buitenstad en worden van de binnenstad gescheiden door de infrastructuurbundel van Ring en Singel. Die barrière maakt de parken vanuit de binnenstad moeilijk bereikbaar, terwijl net in het stadscentrum het groentekort het grootst is. Het concept **Parkverbindingen** laat deze grote parken daarom aansluiten bij de binnenstad via een uitbreiding over en door de infrastructuur heen.

In en rond de Groene Singel bevinden zich heel wat kleinere groenruimten met beperkte sport- en spelinfrastructuur. Toch blijft er in sommige wijken een tekort aan groenvoorzieningen en speel- en sportruimte. De Groene Singel kan die tekorten grotendeels opvangen. In het Bermenlandschap worden op strategische plekken wijk- en buurtparken ingeplant als oases in het snelweglandschap. Deze zogenaamde **Parels in de Groene Rivier** worden als rustzones ingericht. Door te spelen met reliëf en vegetatie ontstaat een aangename verblijfsruimte met de nodige sport- en spelinfrastructuur op maat van de aanpalende wijken.

CONCEPTEN VOOR INFRASTRUCTUUR

Binnen het concept **Multiway Boulevard** heeft elke verkeersdraad zijn eigen functie. Het bovenlokaal verkeer blijft in de bedding van de Ring rijden en het lokaal verkeer komt op de Singel terecht. Stedelijke en grootstedelijke functies die bovenlokaal (auto) verkeer genereren, worden geconcentreerd nabij openbaar vervoerknooppunten en op- en afritten van de Ring. Lokale functies die weinig autoverkeer genereren, kunnen een plaats krijgen in de ruimte tussen die (groot)stedelijke functies. Een nieuwe Singeltramlijn vormt een belangrijke aanvulling op het bestaande netwerk van centrumgerichte openbaar vervoerlijnen.



Yellow Brick Road



Grijze en Groene Bruggen



Randbebouwing



Keien



Bermgebouwen

De hele strategische ruimte wordt in de dwars- en langszijde aan elkaar geregen door een ladderstructuur van verbindingen voor fietsers en voetgangers. Zoals de hoofdfiguren in het sprookje van *The Wizard of Oz* langs de **Yellow Brick Road** door een bevreemdend landschap worden geleid, zo loodst de ladderstructuur langzaam verkeer door de ruimte van de Groene Singel. In die ladderstructuur is er ook plaats voor recreatie: lopen, fietsen, skeeleren, wandelen ...

Vandaag liggen er tussen de binnen- en buitenstad dertien bruggen. Het concept van **Grijze en Groene Bruggen** moet meer helderheid en logica in die verbindingen brengen. Op de Grijze Bruggen worden de aansluitingscomplexen gerealiseerd voor de uitwisseling tussen het hogere en het lagere wegnnet. De Groene Bruggen fungeren als verbinding tussen de groene snippers in het Bermenlandschap en tussen binnen- en buitenstad. Overbodige parkeer- en asfaltstroken maken plaats voor groen. De bestaande bruggen worden op die manier tot kleinschalige overkappingen opgewaardeerd.

CONCEPTEN VOOR BEBOUWING

Het versterken van de contouren van de Groene Singel door middel van **Randbebouwing** is noodzakelijk voor het beleefbaar en leesbaar maken van de figuur van de Groene Rivier. In een aantal geselecteerde randzones van de strategische ruimte is bebouwing mogelijk onder strikte voorwaarden. Op die manier wil het stadsbestuur aangenaam wonen met zicht op de Groene Rivier mogelijk maken.

In de loop der jaren ontwikkelde de zone langs de Singel zich tot een belangrijke kantoorlocatie met hoge parkeerdruk en veel bovenlokaal verkeer. Om die trend te keren, worden nieuwe toplocaties en kantoorlocaties opgevat als **Keien in de Groene Rivier**. Het betreft compacte ontwikkelingen op openbaar vervoerlocaties, die worden geënt op een bij voorkeur rechtstreeks via de Ring ontsloten parkeersysteem. Op die manier wordt de open ruimte gespaard en worden de Singel en de omliggende wijken gevrijwaard van bovenlokaal verkeer.

Teneinde de open ruimte in het Bermenlandschap te behouden, mogen nieuwe **Bermgebouwen** slechts een minimale visuele voetafdruk hebben. Gedacht kan worden aan gebouwen als kunstmatig landschap en aan opgetilde en verborgen gebouwen. Het aantal nieuwe gebouwen moet bovendien beperkt blijven. Daarom zijn er – behalve op top- en kantoorlocaties – uitsluitend lokale publieke voorzieningen toegestaan.

Park Spoor Noord

Park Spoor Noord

Park Spoor Noord is een hefboomproject in de Zachte Ruggengraat. Van het 24 ha grote gebied in Antwerpen-Noord werd 18 ha als park aangelegd (2005-2009) en wordt 6 ha ontwikkeld door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (192.000m² vloeroppervlakte). De unieke langwerpige site wordt centraal doorkruist door het viaduct Dam, zodat er sprake is van een westelijk en een oostelijk deel. Een stukje van het westelijke deel ligt onder de Noorderlaanbrug.

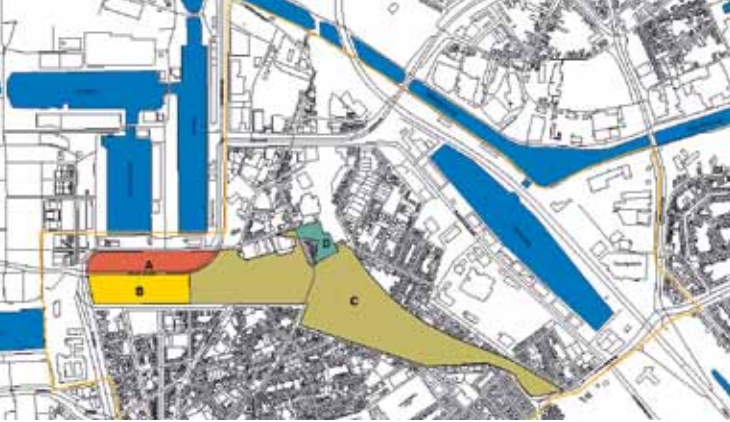
HERBESTEMMING

In 2000 verliet de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) haar rangeerstation in het noorden van de stad. Door het wegvallen van de spoorbedrijvigheid kon voor het terrein een **nieuwe bestemming** worden gezocht. Uit een enquête bleek dat de bewoners in de buurt van het rangeerstation veel behoefte hebben aan groen, licht en open ruimte. De omliggende wijken zijn inderdaad dichtbebouwd. Slechts één woning op acht beschikt over een buitenruimte.

Na grondig onderzoek en overleg met alle betrokkenen besloot het stadsbestuur in een **consensusnota** om het spoorterrein te transformeren tot een landschapspark. Om het landschapspark te realiseren, moest het gewestplan worden gewijzigd, waarop het gebied sinds 1998 ingekleurd was als ‘zone voor stedelijke ontwikkeling’.

Vervolgens sloten stad en spoorwegen een **beleidsovereenkomst**. Het spoorweg-emplacement werd in juridische zones opgedeeld. Een gebied van 18 ha zou als landschapspark worden aangelegd met ruimte voor sport, spel en cultuur (ter vergelijking: het Stadspark is 11 ha groot). In ruil mocht de NMBS de aan de Noorderplaats grenzende resterende 6 ha ontwikkelen, de zogenaamde ‘Kop Spoor Noord’.





Zones beleidsovereenkomst: Ontwikkelingszone Kop
Spoor Noord (A en B), landschapspark (C) en Damplein (D)

ONTWERP ‘DORPEN EN METROPOOL’

In januari 2003 wonnen [Bernardo Secchi en Paola Viganò](#), [Buro Kromwijk](#) en [Iris Consulting](#) de internationale wedstrijd voor het stedenbouwkundige ontwerp van het gebied. Het winnende ontwerp heet ‘Dorpen en Metropool’ en richt zich op twee schaalniveaus: de buurt en de (groot)stad. Het park zou een tuin worden voor de buurt en een park voor de stad.

Park Spoor Noord is geen klassiek park waar groen en natuurontwikkeling de bovenhand hebben, maar houdt het midden tussen een **park en een buurtplein**. Het ontwerp vertrekt van de oorspronkelijke vorm en het bestaande reliëf van het terrein. Door de uitgestrekte grasmat en de inplanting van hoogstammen ontstaat een weids, transparant landschap.

De ruggengraat van het park wordt gevormd door een bochtige kasseiboulevard van tien tot twintig meter breed. Het gebruik van zwarte beton voor banken en paden aan de randen en de inkomplekken versterkt de samenhang van het park.

Doorheen het grasveld slingert zich een **netwerk van paden** die de verschillende buurten met elkaar verbinden. Langs het padennetwerk creëren sportvelden, (zand)tuinen, speelterreinen, spoorweggebouwen en bomengroepen verschillende atmosferen. De grootste speelplekken zijn de watertuin en de zandspeeltuin nabij de open *shelter* ‘Platform’. Naast het Noorderlaanviaduct bevindt zich de indrukwekkende BMX- en skatebowl.

De keuze voor een transparant basispark met robuuste materialen was de eerste in een reeks van **duurzame keuzes** in de aanleg van het park: hergebruik van spoorwegmaterialen, integratie van viaducten en spoorweggebouwen, interne waterhuishouding met wadi’s, streekeigen beplanting ...



Een open park © Ian Coomans

Waterspeeltuin en open shelter ‘Platform’

BOUWPROJECTEN

De grote **Parkloods** (1925, voorheen ‘WDT-loods’) ligt centraal in Park Spoor Noord. Aan de hand van een ontwerp van [Verdickt & Verdickt](#) architecten werd de loods omgevormd tot een multifunctioneel complex met tentoonstellingsruimte, kantoren voor logistieke ondersteuning, een horecazaak, een buurtsportloods en een nieuwbouwsportthal. De nieuwe sporthal kreeg een transparant dak dat het daglicht binnenlaat en bij duisternis kunstlicht naar buiten straalt. De sporthal wordt zo een lichtbaken in het park.

Het **Platform** (1886, voorheen ‘SPTM-loods’) is een van de oudste spoorweggebouwen van België. Decennialang deed het gebouw dienst als onderhoudsloods voor locomotieven. Na de aanleg van het park bleef de loods staan als een overdekte open ruimte zonder specifieke bestemming. Sinds de renovatie aan de hand van een ontwerp van [Stramien](#), vinden er tal van evenementen en activiteiten plaats.

Het voormalige **opleidingsgebouw** voor spoorpersoneel biedt na renovatie door [360 architecten](#) onderdak aan deeltijds kunstonderwijs, buitenschoolse kinderopvang en een jeugdlokaal.

De **watertorens** aan de Halenstraat bevinden zich op het meest oostelijk punt van het park. De torens werden in 1898 gebouwd om de stoomlocomotieven van water te voorzien. Deze zogenaamde ‘ZEN-monumenten’ (ZEN staat voor ‘zonder economisch nut’) werden volledig gerestaureerd door architecten [Pat Heylen](#) en [Karel Beeck](#).

Kop Spoor Noord, de ontwikkelingszone tussen Park Spoor Noord en de Leien, wordt de thuis van een nieuwe campus van Artesis Hogeschool ([Polo architecten](#)), woonprojecten zoals de Parktoren ([ELD Partnership](#)) en de Lichttoren ([awg architecten](#)), openbare voorzieningen, kantoren, horeca en handelszaken. De Parkbrug ([Ney & Partners](#)) verbindt Park Spoor Noord met het Eilandje via Kop Spoor Noord en over de Leien.



Park Spoor Noord in 2010 © AG Stadsplanning



Watertorens © Ian Coomans

BEHEERPLAN

In 2008 werd het westelijk deel van Park Spoor Noord voor het publiek opengesteld. Het oostelijk deel volgde in 2009. Opdat Park Spoor Noord een aangename en propere plek zou blijven, stelde de stad een beheerplan op. Dit plan bevat richtlijnen en afspraken over de dagelijkse schoonmaak, het onderhoud van de speeltuigen en de watertuinen en over het voorkomen en bestrijden van overlast. Toezichters en politie maakten afspraken over hun aanwezigheid in het park. Het beheerplan wordt, zolang nodig, jaarlijks bijgesteld.

Ook het soort **activiteiten** dat in het park plaatsvindt, wordt nauwgezet opgevolgd en geëvalueerd. Een programmator stimuleert en ondersteunt een evenwichtige vermenging van activiteiten in het park: grotere evenementen en buurtactiviteiten, een zomerbar, kinder- en jeugdanimatie tijdens de zomervakanties ...



Lichttoren op de 'kop' van Park Spoor Noord. © awg architecten



Parkloods

Communicatie en participatie

Naar aanleiding van de opmaak van de consensusnota werden in 2001 een tentoonstelling en praatcafé georganiseerd en namen in 2002 meer dan tweehonderd mensen deel aan de 'Trek-je-Plan-dag' rond verschillende thema's (jongeren, cultuur, bruggen, veiligheid, groen, water, sport, gebouwen...). De stad bundelde alle opmerkingen van de deelnemers en maakte ze over aan de vijf geselecteerde kandidaat-ontwerpteam. Begin 2003 werden de voorstellen van de kandidaat-ontwerpers geëxposeerd.

Tijdens de grootscheepse campagne 'Park in Zicht' (2003-2005) werd de Parkloods als park ingericht en vonden wandelingen onder leiding van het winnende ontwerpteam plaats. Op basis van een maquette en simulaties van het winnende ontwerp, konden bewoners tijdens praatcafés suggesties doen. Tijdens een Tournée Générale in 2005 zocht het projectteam moeilijker bereikbare doelgroepen zelf op (in het armoedehuis, in de moskee, via de seniorenwerking ...) om over het project te praten. Er werd een overzichtelijke plattegrond gemaakt, die nadien een ereplaats zou krijgen bij de inhuldiging van de Belvédère, het uitkijkpunt aan het centrale viaduct.

Een 'Wervend Programma' zette de site in de kijker met onder meer een jaarlijkse stratenloop, de feestelijke oplevering van het gerenoveerde Damstation (architecten [Pat Heylen](#) en [Karel Beeck](#)) en 'Graaf!' - een tentoonstelling over de saneringswerken (2005). In 2006 werd het opnieuw aangelegde Damplein ([Bernardo Secchi](#) en [Paola Viganò](#)) feestelijk geopend en werd de fototentoonstelling 'Park in beeld' georganiseerd. Midden 2007 liep in de Parkloods de grote overzichtstentoonstelling 'Focus op het Noord'.

A nighttime photograph of a street in the Schipperskwartier. The scene is illuminated by warm, orange streetlights. In the background, there are historic multi-story buildings with many windows. A tram is visible on the left side of the street, its lights creating a blurred streak. The foreground shows a paved street with a circular manhole cover on the left. The text 'Schipperskwartier' is overlaid in white on the right side of the image.

Schipperskwartier

Schipperskwartier

In het s-RSA maakt het Schipperskwartier deel uit van het programma Binnenstad in de strategische ruimte Harde Ruggengraat. Het 33,8 ha grote gebied grenst in het noorden aan het Eilandje en in het zuiden aan de universiteitsbuurt. In de loop der jaren raakte de ooit bruisende, volkse zeemansbuurt geïsoleerd van de rest van de stad. Het Schipperskwartier ging ook steeds dieper gebukt onder een wildgroei van raamprostitutie, overlast en malafide handel. Met een combinatie van beleidsmaatregelen en stadsprojecten wilde het stadsbestuur van het Schipperskwartier opnieuw een aangename woonwijk maken.

TELOORGANG VAN EEN VOLKSBUURT

In de jaren 1980-1990 ging het **evenwicht tussen prostitutie en wonen** in het Schipperskwartier verloren. Dat had te maken met lokale, maar ook bovenlokale en zelfs internationale gebeurtenissen. Op internationaal niveau was er de schaalvergroting van de prostitutiesector, de instroom van Oost-Europese vrouwen en de legalisering van prostitutie in Nederland. Ingrijpende veranderingen in de buurt waren onder meer de afbraak van volledige bouwblokken en de inplanting van sociale huisvestingscomplexen.

In de jaren 1990 was de prostitutie over de hele wijk verspreid en nam de greep van de prostitutie op het woonweefsel nog toe. Het Falconplein en Klapdorp werden het speelterrein van malafide handelaars. Criminaliteit ging steeds nadrukkelijker het straatbeeld domineren. Eind jaren 1990 trokken **buurtbewoners** aan de alarmbel: ze maakten een petitie over aan het stadsbestuur. De stad werkte het 'Beleidsplan prostitutie Antwerpen' uit.

BELEIDSPLAN PROSTITUTIE ANTWERPEN

Het uitgangspunt van het beleidsplan is dat **prostitutie mag blijven**, maar onder strikte voorwaarden. Criminele randverschijnselen moeten systematisch worden bestreden, prostitutie mag geen overlast voor buurtbewoners veroorzaken, het statuut van de prostituee moet verbeteren en enkele (voormalige) prostitutiebuurten moeten worden herontwikkeld.

Het beleidsplan richtte zich op **twee stadsdelen** met elk een andere vorm van prostitutie: het Schipperskwartier (raamprostitutie) en de Atheneumbuurt (tippel- en caféprostitutie). Het plan bevatte een integrale aanpak om deze buurten weer aangenaam, veilig en leefbaar te maken. Als grootste en meest problematische prostitutiebuurt kreeg het Schipperskwartier prioriteit bij de uitvoering van het beleidsplan.

De opvallendste ingreep in het Schipperskwartier was de **afbakening van een autovrij raamprostitutiegebied**. Die beslissing was aanvankelijk controversieel, aangezien raamprostitutie wordt geassocieerd met rondjes rijdende klanten. Onder luid protest van de pandeigenaars en stil gejuich van de bewoners, werden in 2000-2001 alle prostitutiepanden in de buurt gesloten op drie straten na: de Verversrui, de Schippersstraat en de Vingerlingstraat (het zogenaamde V-model). Gelijktijdig werd de namaakhandel in de buurt Falconplein-Klapdorp doortastend aangepakt.

SPOOKSTAD

De kordate aanpak in 2000-2001 leidde snel tot spectaculaire resultaten. De prostitutiezone werd geïsoleerd van de omliggende woon- en kantoorwijk en was door zijn compact karakter **beter controleerbaar** door de politie. De zone werd bovendien autovrij gemaakt, waardoor de carroussel en dus de verkeersoverlast verdween. Ook de georganiseerde misdaad trok uit de buurt weg. Het werd rustig in het Schipperskwartier.

Te rustig, zo bleek al gauw. De wijk kreeg na de opkuisoperatie de allures van een **spookstad**. In de geamputeerde arm van het raamprostitutiegebied (Sint-Paulusplaats-Oudemanstraat) en in het centrum van de namaakhandel (Falconplein-Klapdorp) stond tot tachtig procent van de panden leeg. En een spontane heropleving leek niet meteen in de maak. Bovendien was de staat van de **leegstaande panden** ronduit slecht en was het afgedwongen evenwicht tussen wonen en prostitutie broos. Na het 'Beleidsplan prostitutie Antwerpen' was er behoefte aan geïntegreerd, gebiedsgericht beleid.



Sint-Paulusplaats by night.

EEN VERLEIDELIJK STUKJE ANTWERPEN

Begin 2002 werd het **planningsproces** goedgekeurd voor de ontwikkeling van een onderbouwde, geïntegreerde en maatschappelijk gedragen visie op het Schipperskwartier. De bewoners werden nauw bij dit proces betrokken. Tijdens verschillende 'denkdagen' stonden alle facetten van de wijk centraal: wonen, werken, recreëren, prostitutie, groen, cultuur, verkeer ... Na een druk bijgewoonde consultatievergadering en een interactieve tentoonstelling werd een nieuw verhaal geschreven voor de wijk en werden er prioriteiten gesteld. Eind 2002 werd de ontwikkelde visie door het stadsbestuur vastgelegd. Het document kreeg de naam '**Het Schipperskwartier, een verleidelijk stukje Antwerpen**'.

De visie bestaat uit **vier krachtlijnen**:

- '**Een interessant stukje stad**': het Schipperskwartier moet opnieuw uitgroeien tot een volwaardige stadswijk.
- '**Een aangename woonbuurt**': de troeven van de wijk als woonbuurt moeten worden uitgespeeld.
- '**Een beheersbaar raamprostitutiegebied**': wonen en prostitutie kunnen samengaan mits er goede afspraken worden gemaakt en nagekomen.
- '**Aantrekkelijk voor investeerders**': de wijk moet nieuwe bewoners en ondernemers aantrekken.

VAN VISIE NAAR CONCRETE PROJECTEN

De goedkeuring van de toekomstvisie op het Schipperskwartier luidde een nieuwe fase in voor de wijk. Op basis van een ruimtelijke strategie en jaarlijkse actieplannen ging de stad van start met concrete projecten.

In eerste instantie werden een aantal **structurerende assen** geselecteerd die de wijk verbinden met de aanpalende stadsdelen. Op die assen werden aantrekkelijke projecten ingeplant voor bewoners en bezoekers. In de rustige zones tussen de assen wordt de woonfunctie beschermd, ondersteund en versterkt.

In volgende fasen werkte een multidisciplinaire stuurgroep systematisch deelprojecten uit. Hiertoe werden **jaarlijkse actieplannen** opgesteld, die gekoppeld werden aan de begroting.



Verversrui by night.

EEN INTERESSANT STUKJE STAD

Vroeger leek het Schipperskwartier haast bewust van de binnenstad afgesneden. Bezoekers werden zedig om de wijk heen geleid. Daar kwam verandering in door de weloverwogen heraanleg van het openbaar domein en de introductie van aantrekkelijke activiteiten.

De heraanleg van de **Sint-Paulusplaats** was de belangrijkste schakel in het herstel van de verbinding met de binnenstad. Met de 'ruienwandeling' kreeg de buurt er bovendien een toeristische troef bij. Deelnemers aan deze wandeling duiken ter hoogte van de Grote Markt in het voormalig rioleringsysteem en komen hartje Schipperskwartier weer boven de grond.

Om weer leven te brengen in de **Oudemansstraat** lanceerde het stadsbestuur het 'atelierbeleid'. Eigenaars die hun pand renoveren maar niet onmiddellijk een geschikte huurder vinden, worden financieel gestimuleerd om de benedenverdieping van hun pand als atelierruimte ter beschikking te stellen van kunstenaars.

Bewoners en bezoekers werden nauw betrokken bij de heraanleg van het **Falconplein**. Daartoe werd een 'Wervend Programma' opgesteld met onder meer een bioplein, activiteiten van de Zomer van Antwerpen, de fototentoonstelling van Europalia Rusland en het havenfilmfestival. Hoogtepunt van het programma was de feestelijke inhuldiging van het vernieuwde plein eind 2007.

EEN AANGENAME WOONBUURT

Verschillende **woonstraten** werden opnieuw aangelegd. De verblijfskwaliteit kreeg daarbij voorrang op de verkeersfunctie. De stad ontwikkelde instrumenten om renovatie in de wijk te stimuleren en zette zelf de toon met eigen projecten.

Er werden twee nieuwe woonbeleidsinstrumenten ontworpen op maat van de wijk: het **renovatie- en het begeleidingscontract**. Beide instrumenten stimuleren de herbestemming van voormalige prostitutie- en handelspanen. De Stedelijke Woonwijzer, die renovatieprojecten ondersteunt met advies, premies en het uitlenen van materiaal, kreeg een vaste plek in de wijk.

Het eerste project dat de stad in deze wijk realiseerde, was de renovatie van het verkrotte en gekraakte **Stadsmagazijn**. Het vernieuwde Stadsmagazijn speelt als ontmoetingsplek en centrum voor buurtinitiatieven een belangrijke rol in het herstel van het sociaal leven in de wijk. Zowat alle projecten voor het Schipperskwartier zijn in dit magazijn ontstaan, uitgewerkt, bediscussieerd en tentoongesteld.



Falconplein

Falconplein-Zeemanshuis
© Rapp+Rapp en West 8



Het Gezondheidshuis voor prostituees.

EEN BEHEERSBAAR RAAMPROSTITUTIEBELEID

Na de heraanleg van de drie resterende prostitutiestraten werd de *tour d'amour* definitief stilgelegd. De zone werd als voetgangersgebied ingericht en kreeg speciaal ontworpen, onderhoudsvriendelijk straatmeubilair. Bijzondere aandacht ging naar de **veiligheid en de werkomstandigheden** van de prostituees.

Een in prostitutie **gespecialiseerde politiecel** werd opgericht. Die cel nam in 2005 haar intrek in een kantoor in nieuwbouwproject Villa Tinto, een prostitutiehuis ontworpen door [Quinze & Milan](#). Het aantal bewonersklachten over de activiteiten in en rond de prostitutiezone is de voorbije jaren aanzienlijk afgenomen.

De '**geschiktheidsverklaring raamprostitutiepand**' formuleert kwaliteitseisen waaraan raamprostitutiepanden moeten voldoen. Het is een krachtig instrument gebleken voor de politiecontrole van de prostitutiezone. Het reglement heeft er ook voor gezorgd dat in twee jaar tijd alle prostitutiepanden werden verbouwd. Dat zorgde dan weer voor een aanzienlijke verbetering van de werkomstandigheden van de prostituees.

Het **Gezondheidshuis** voor prostituees is met zijn kostenloze, anonieme en gespecialiseerde hulpverlening tot een vaste waarde in de wijk uitgegroeid. Deze opvallende nieuwbouw werd ontworpen door [LAB multiprofessionele architectenvennootschap](#) en is een baken in het centrum van de prostitutiezone.

AANTREKKELIJK VOOR INVESTEERDERS

De stad wil het Schipperskwartier aantrekkelijk maken voor **nieuwe bewoners en ondernemers**. De stad koopt via een rollend fonds krotten en prostitutiepanden aan. Die worden gerenoveerd en opnieuw op de markt gebracht. En er worden ook volledige bouwblokken geherstructureerd.

Zo omvat het project **Falconplein-Zeemanshuis** de heraanleg van het Falconplein als onderdeel van de culturele as tussen de binnenstad en het Eilandje, en de herstructurering van het aanpalende bouwblok. Op basis van een ontwerp van [Rapp+Rapp](#) en [West 8](#) worden hier groene publieke ruimten, woningen, kantoren en gemeenschapvoorzieningen gepland.

EFFECTEN EN RESULTATEN

De ontwikkeling van het Schipperskwartier werd tussen 1997 en 2007 nauwkeurig in kaart gebracht. Naar aanleiding van het aflopen van het subsidieprogramma van het Federaal Grootstedenbeleid werd in 2007 een **eindevaluatie met effectenmeting** gedaan. Een terreinopname van 2002 fungeerde daarbij als nulmeting. Via het geografisch informatiesysteem (GIS) werden de terreingegevens verwerkt en geanalyseerd. Zo konden de effecten van de waaier van beleidsmaatregelen worden gemeten en geëvalueerd.

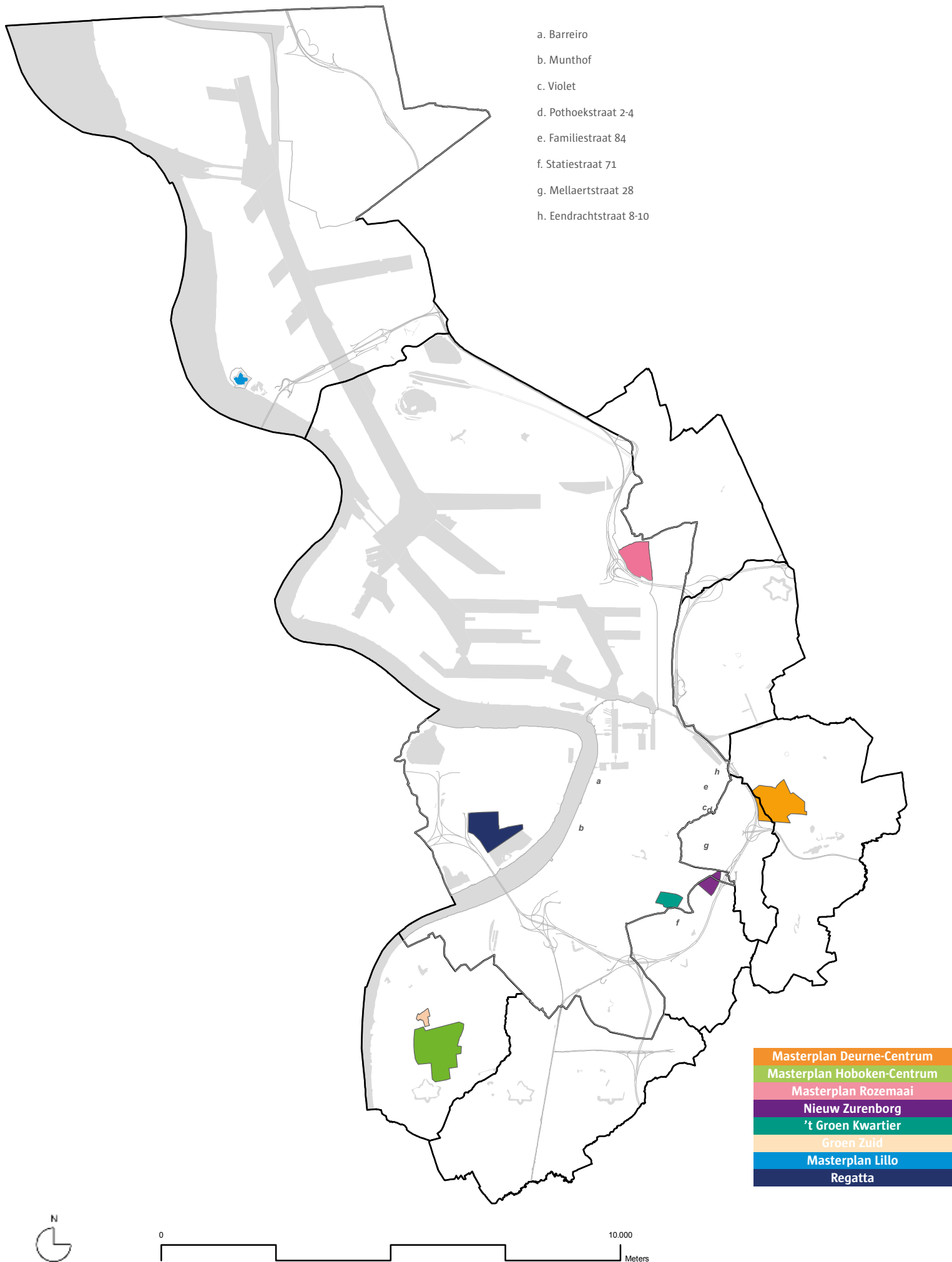
De **resultaten** spreken voor zich. Het aantal prostitutiestraten werd van 17 tot 3 herleid. Het aantal vitrines bleef nagenoeg stabiel (van 275 naar 273) maar ze bevinden zich voortaan in 61 in plaats van in 96 panden. Door het autovrij maken van de prostitutiezone werd een eind gemaakt aan de carrousel van tot 4000 auto's per dag. Liefst 42 % van alle panden in de wijk werd ingrijpend gerenoveerd. Tussen 2002 en 2007 daalde de leegstand sterk en was er sprake van een forse stijging van het aantal bouwvragen. Ook in het openbaar domein werd zwaar geïnvesteerd: 45.300m² publieke ruimte werd opnieuw aangelegd.

Het beleidsplan prostitutie, de jaarlijkse actieplannen en de concrete projecten van het stadsbestuur hebben duidelijk **privé-initiatieven** gestimuleerd. Er waren vormen van publiekprivate samenwerking (Falconplein-Zeemanshuis en Barreiro). Eigenaars en stadsbestuur sloten renovatiecontracten. En tot slot investeren almaar meer nieuwe bewoners en ondernemers in het Schipperskwartier.



Het project Falconplein-Zeemanshuis omvat onder andere een nieuw woonproject in de Falconru. © META architectuurbureau

Wonen



4. Wonen

Het stadsbestuur zet sterk in op een aangename woonomgeving. Daarom hecht de stad veel belang aan het peil, de kwaliteit en de diversiteit van het woningaanbod. Hiertoe heeft ze diverse methodes en instrumenten ontwikkeld en op punt gezet.

Met diverse masterplannen voor bestaande centra werkt Antwerpen aan de opwaardering van de ruimtelijke structuur van de buurt- en districtskernen. De stad werkt samen met projectontwikkelaars aan de ontwikkeling van volledig nieuwe wijken, en op het niveau van bouwblokken betreft ze particuliere eigenaars in perceelsoverschrijdende projecten.

Met het vastgoedbeleid neemt de stad de renovatie en vervanging van leegstaande en verkrotte panden zelf in handen. En met de Bouwcode geeft het stadsbestuur tot slot sturing aan de kwaliteit van het woningenbestand tot op het niveau van individuele burgers met (ver)bouwplannen.



Masterplannen buurt- en districtscentra

Masterplannen buurt- en districtscentra

Door de groei van de stad en haar buitenwijken, de havenuitbreidingen en de gemeentelijke fusie van 1983, bestaat de stad vandaag uit verschillende stedelijke kernen. De oude stadskern vormt de 'metropool' en de districts- en buurtcentra vormen de 'dorpen' in het beeld 'Dorpen en Metropool' van het stedelijk structuurplan. Voor de dorpen zijn de ruimtelijke uitgangspunten: gelijkwaardigheid aan de metropool, versterking van de kern en verhoging van de woonkwaliteit. De belangrijkste acties zijn de kwaliteitsvolle aanleg van publieke ruimte, de inplanting van gemeenschapsvoorzieningen, het behoud van het historisch karakter en de eigenheid van de dorpen en een ruimtelijke organisatie gericht op duurzaam verplaatsingsgedrag en openbaar vervoer.

De voorbije jaren werden verscheidene masterplannen opgesteld en plan- en uitvoeringsprocessen opgestart voor de dorpen. Daarbij wordt telkens een analyse gemaakt van het voorzieningenpeil en van eventuele behoeften. Ook de draagkracht inzake mobiliteit en parkeerdruk wordt onderzocht. Duurzame mobiliteitsoplossingen en de behoefte aan voorzieningen, groen, woongelegenheid en handel worden in de plannen geïntegreerd. Zo worden alle stedelijke centra weer visitekaartjes voor wonen in de stad.

MASTERPLAN HOBOKEN-CENTRUM

Met het Masterplan Hoboken-Centrum wordt een betere ruimtelijke organisatie beoogd van de kern van het district op sociaal, ecologisch, economisch en cultureel vlak. Om het typische karakter van Hoboken hierbij niet verloren te laten gaan dient er een evenwicht nagestreefd tussen industrie, recreatie, landschap en wonen. Het Masterplan Hoboken, opgesteld door [Brut](#), in samenwerking met [Landinzicht en Vectris](#) (2011-2012), steunt op vier krachtlijnen.

‘**Hoboken aan de Schelde**’ beoogt de versterking van de relatie tussen het centrum van het district en de Schelde en wil de (psychologische) afstand tussen rivier en landschap verkleinen. Het recreatieve potentieel van de zone langs de Schelde wordt momenteel onderbenut. Om daar verandering in te brengen, moeten industrie, recreatie en wonen worden verzoend.

‘**Hoboken, groen district**’ beoogt het realiseren van ontbrekende groene schakels: daartoe worden oningerichte open ruimten aangepakt en worden de vele parken, hoven en groenbuffers aantrekkelijker gemaakt. Groen is cruciaal voor woonwijken en speelt een verbindende rol in ecologische netwerken. In Hoboken kunnen de spoorweg en de Krijgsbaan uitgroeien tot een belangrijke verbindende corridor voor fauna en flora tussen het Schoonselhof en de Schelde (via Fort 8).

‘**Hoboken bereikbaar**’ zet voornamelijk in op een goed fietspadennetwerk, het comfort en de veiligheid van voetgangers en een aantrekkelijk openbaar domein. Een aantal centrum- en woonstraten wordt verkeersluw gemaakt. Speciale aandacht gaat naar doorsteken tussen groene ruimtes en de afstemming van het netwerk voor zacht verkeer op het openbaar vervoer. Er komen haalbaarheidsonderzoeken naar tramlijnverlengingen. Ook de haalbaarheid van de heropening van het spoorwegstation wordt onderzocht met het oog op een eventuele ‘tramtrein’ (*light rail*) die het voorstedelijk netwerk bedient. Bij de aanpak van bouwblokken worden oplossingen voor parkeren geïntegreerd. Daarnaast wordt mogelijk publiek medegebruik van privé-parkings onderzocht.

De krachtlijn ‘**Een versterkt centrum**’ zet in op aantrekkelijke publieke ruimte. Een geconcentreerd aanbod van functies rond het centrale Kiosklein en de Kapelstraat, zal de leegstand langs de langgerekte straten terugdringen. Het centrum van Hoboken kan zo uitgroeien tot een aantrekkelijke en bruisende ontmoetingsplaats met voorzieningen, horeca en terrassen.



MASTERPLAN ROZEMAAI

De woonwijk Rozemaai is gelegen op de grens tussen de districten Antwerpen en Ekeren. De wijk kwam in de jaren 1970 en 1980 tot stand. Aanvankelijk werden vooral sociale huurappartementen gebouwd, nadien volgden enkele tientallen sociale koopwoningen. In 2009 kregen [Jan Maenhout](#), [Keppler Consulting](#) en [Ontwerpbureau Pauwels](#) de opdracht voor het opstellen van het Masterplan Rozemaai. In de visie van de ontwerpers staat het landschap centraal. Het masterplan is opgebouwd rond vier ruimtelijke structuren en een sociaal-culturele dimensie.

Water is de eerste ruimtelijke structuur. Bedoeling is de verbinding van de vallei van de Donkse Beek met het centrum van Ekeren door de creatie van een natuurlijk landschapspark. Deze groenblauwe natuurzone met bomen, struweel, hooiland, grachten en wadi's (voor de infiltratie van regenwater) zal doorheen de woonzone lopen. De oude loop van de beek wordt hersteld en aangelegd met zacht hellende oevers.

Het spontaan ontwikkelde **landschap** in Rozemaai ligt aan de basis van het landschapspark. Met een minimum aan ingrepen kan de vallei van de Donkse Beek uitgroeien tot een ontmoetingsplek waar bewoners van Rozemaai kunnen picknicken, voetballen, vissen ... Wandel- en fietspaden sluiten aan op het pad in de vallei. Een nieuwe fietsroute moet uitgroeien tot een comfortabele verbinding tussen het centrum van Antwerpen, Rozemaai en het centrum van Ekeren.

Om de woonkwaliteit in de wijk Rozemaai te optimaliseren, wordt ook het **verkeer** aangepakt. In het masterplan wordt voorgesteld om de Ekersesteenweg een lagere plaats in de weghierarchie te geven. Een nieuwe tramlijn tussen Ekeren en Antwerpen krijgt twee stopplaatsen ter hoogte van Rozemaai. Tramreizigers hebben dan ook rechtstreeks toegang tot het wandelnetwerk in het natuurgebied Oude Landen.

De groenstructuur bepaalt de **bouwvelden**. De waterproblematiek is een cruciale randvoorwaarde voor de bebouwing en sluit ondergronds parkeren uit. Er komt een mix van woningtypes, waarvoor strikte duurzaamheids- en kwaliteitsrichtlijnen worden opgesteld.

Door het toevoegen van een **socioculturele dimensie** wil het masterplan de wijk Rozemaai uit haar isolement halen. Bovenlokale en lokale activiteiten kunnen nieuw leven in de wijk blazen. Daartoe worden ter hoogte van de Ekersesteenweg voorzieningen gepland en komen er in de vallei paviljoenen voor lokale activiteiten.

MASTERPLAN DEURNE-CENTRUM

Deurne bestaat uit twintig buurten, maar mist een centrum op niveau van het district. Onder het motto ‘Deurne publiek’ werden de voorbije jaren de doelstellingen geformuleerd voor zo’n centrale, kwaliteitsvolle ontmoetingsplaats. Het ontwerp bureau [Omgeving](#) vertaalde die doelstelling in 2010 in een masterplan. Dit was meteen het eerste masterplan voor de centra binnen de twintigste-eeuwse gordel.

Het masterplan speelt bestaande troeven van Deurne maximaal uit aan de hand van vier concepten. Eén van de belangrijkste troeven van Deurne is het Rivierenhof, als onderdeel van de Schijnvallei. Deze groenstructuur ligt wat verscholen voor het centrum, maar wordt met het concept ‘**open Schijnvallei**’ doorgetrokken via het Cogelsplein en het Rodekruisplein, over de Sint-Fredeganduskerk en het begraafpark, tot in het eigenlijke centrum.

‘**Centrale as**’ en ‘**Horecaknoop**’ zijn de belangrijkste concepten voor de versterking van het centrum. De Frank Craeybeckxlaan en Hooftvunderlei worden bevestigd als centrale as. De publieke gebouwen langs deze as, zoals de Expohal en het districtshuis, roepen de sfeer op van het ‘moderne’ Deurne. De versterkte horecaknoop steunt dan weer op de sfeer van het historische Deurne rond het Cogelsplein, het Rode Kruisplein en de Sint-Fredeganduskerk. Deurne-Dorp, de oude kern waaruit de gemeente Deurne is ontstaan, heeft typische steegjes en historische woonhuisjes.

Een ‘**alternatief netwerk van trage wegen**’ moet het districtshuis, het Rivierenhof, winkels en voorzieningen beter bereikbaar maken voor voetgangers en fietsers. Het concept ‘**gelijkmatige spreiding van het parkeren**’ beoogt een betere spreiding van de parkeerdruk door de onderlinge reorganisatie van de drie bestaande parkeerclusters

Masterplan Deurne-Centrum: behoud van het beeldbepalend patrimonium

Bij de opmaak van een masterplan adviseert de dienst monumentenzorg over de erfgoedwaarde van de bebouwing in het projectgebied. Eerst wordt een ‘snelinventaris’ van de beeldkwaliteit opgemaakt. Nadien wordt de structurele, historische en bouwkundige waarde van het waardevolle patrimonium onderzocht. De bedoeling is om het authentieke karakter en het beeldbepalend patrimonium van stadsdelen in ontwikkeling te behouden en versterken.

In Deurne vormde de ontstaansgeschiedenis van het centrum de basis van de snelinventaris. Er werd een foto-inventaris gemaakt van het hele projectgebied. Hierop werden de gebouwen en straten aangestipt die opgenomen zijn in de inventaris van het cultuurbezit in België. Vervolgens werd elk gebouw beoordeeld op zijn cultuurhistorische en architecturale kwaliteiten. De snelinventaris bevat ook niet-beschermd panden en gebouwen die niet in de Inventaris van het cultuurbezit voorkomen, maar wel beeldbepalend zijn voor het centrum van Deurne.



MASTERPLAN LILLO

Lillo maakt deel uit van het ‘polderdistrict’ Berendrecht-Zandvliet-Lillo. Deze voormalige polderdorpen werden in het kader van de havenuitbreiding in 1958 bij de stad gevoegd. Lillo bestaat uit een fort, met daarbinnen een gehucht. Zijn ligging en landschappelijke en cultuurhistorische waarde maken van Lillo een unieke plek in de stad.

Volgens het Vlaams Sigmaplan tegen overstromingsgevaar in het Zeescheldebekken-gebied dient de **waterkering rond het fort** te worden verhoogd van 8.30 meter tot 11.00 meter TAW (Tweede Algemene Waterpassing). Meteen rees de vraag of de jachthaven wel kon worden behouden op de huidige locatie tussen de dorpskern en de Schelde. Het stadsbestuur en Waterwegen en Zeekanaal nv (dat het Sigmaplan uitvoert voor de Vlaamse overheid) willen de waterkering aangrijpen om Lillo een **nieuwe dynamiek** te geven.

Het Masterplan Lillo (2010) van het ontwerp team [Grontmij](#) en [Cluster Landscape](#) koppelt de in het **Sigmaplan** vastgelegde veiligheidsnormen aan aantrekkelijke publieke ruimte, recreatie, cultuur en architecturale kwaliteit. Het plan bestaat uit drie onderdelen: de dijkverhoging en de heraanleg van de jachthaven, de opwaardering van de restzone tussen Lillo en de Scheldelaan en het herstel van het historisch centrum. Het is een vernieuwend ontwerp, met name omdat de jachthaven deel uit zal maken van de nieuwe dijkstructuur.

Het fort van Lillo is een onderdeel van de historische verdedigingslinie rond Antwerpen. Het Masterplan Lillo houdt dan ook rekening met de principes van het project ‘**Forten en linies in grensbreed perspectief**’ (Interreg – Europese Unie). In dit samenwerkingsverband werken verschillende provinciebesturen aan de ontsluiting en promotie van hun historische linies en versterkingen.



Masterplan Lillo © Grontmij Vlaanderen & Cluster landscape

Nieuwe woonwijken

Nieuwe woonwijken

Verlaten industriële terreinen zijn boeiende plekken voor stadsontwikkeling. Zulke sites bieden de stad zeldzame kansen voor de ontwikkeling van nieuwe groene, gemengde woonwijken. Dat vergt behalve een geïntegreerde benadering ook zware investeringen en goede samenwerking met publieke of private partners. Soms komt het initiatief voor zo'n woonuitbreiding van een private projectontwikkelaar, zoals dat het geval was bij de projecten Groen Zuid en Regatta. In andere gevallen neemt het stadsbestuur het initiatief, zoals bij de projecten Groen Kwartier en Nieuw Zurenborg.

Maar de stad behoudt in beide gevallen de regie. Ze legt de ontwikkelaar voorwaarden op, bijvoorbeeld over het aantal sociale of betaalbare woningen, groene ruimte, gemeenschapsvoorzieningen, duurzaamheid, mobiliteit en private buitenruimte. Deze voorwaarden en andere stedenbouwkundige lasten worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Als de stad eigenaar is van het terrein, dan verwerkt ze de voorwaarden in een wedstrijd met een programma van eisen of in een 'verkoop onder voorwaarden'.



Gassite Nieuw Zurenborg
© AG Stadsplanning Antwerpen

NIEUW ZURENBORG

Nieuw Zurenborg is een *brownfieldsite* van ongeveer 11 hectare groot, gelegen aan de **Groene Singel**. In 2002 werd het terrein verlaten door gasdistributeur IGAO. Een deel van de site wordt nog gebruikt als busstelplaats door Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Het terrein grenst aan één zijde aan de negentiende-eeuwse woonwijk Zurenborg. Een groot deel van het gebied ligt ingesloten tussen twee belangrijke barrières: het Ringspoor en de Singel- en Ringinfrastructuur.

In 2006 ging het stadsbestuur van start met het proces voor de aankoop, sanering en herbestemming van het vervuilde gebied. De stad verwierf het terrein in 2009. Gezien de aanpalende wijken kampen met een tekort aan open en groene ruimte, moet een ruimtelijk uitvoeringsplan Nieuw Zurenborg herbestemmen tot een groene woonbuurt met een **nieuw wijkpark**.

De resultaten van een milieustudie en van **ontwerpend onderzoek** worden als randvoorwaarden verwerkt in de stedenbouwkundige visie op het gebied. In afwachting van de afronding van het complexe herbestemmingsproces krijgt de site van Nieuw Zurenborg een tijdelijke invulling, onder meer als thuisbasis van de Zomer van Antwerpen, het cultureel zomerprogramma van de vzw Antwerpen Open.



REGATTA

De nieuwe wijk Regatta wordt gebouwd op de Borgerweertsite, een uitgestrekt grasland tussen de Blancefloerlaan en het Galgenweel op **Linkeroever**. Projectontwikkelaar **Vooruitzicht** staat als grondeigenaar in voor het ontwerp en de realisatie van de wijk, de stad voert de regie over de ontwikkeling.

In tien jaar tijd worden 450 eengezinswoningen, 1.100 appartementen, en 40.000 m² aan kantoren en winkels gebouwd. Het stadsontwerp hiervoor werd opgesteld door **awg architecten**. Met het oog op de introductie van een vorm van nieuwe stedelijkheid op Linkeroever, bevat de wijk ook andere stedelijke functies en gemeenschapsvoorzieningen, zonder dat die de bovenhand nemen. Het inrichtings- en beeldkwaliteitplan moet al die verschillende functies in een samenhangend ruimtelijk geheel inbedden.

Tussen de nieuwe wijk en het Galgenweel wordt een **nieuw park** van 12 ha aangelegd. In het parkontwerp van **Bernardo Secchi en Paola Viganò** blijven de oevers van het grootste zeilmeer van Vlaanderen onbebouwd. De Italiaanse architecten voorzien ook in heel wat recreatiemogelijkheden voor de buurt.



'T GROEN KWARTIER

't Groen Kwartier is een nieuwe wijk op de terreinen van het voormalige **Militair Hospitaal**, op de grens tussen de districten Antwerpen en Berchem. Eind negentiende eeuw werd hier een arsenaal voor oorlogsmateriaal opgetrokken. Nadien volgden het Mariagasthuis voor militairen en een klooster. In 1993 gingen de deuren van het hospitaal en het klooster definitief dicht. In 2004 beschermde de Vlaamse overheid de site als een historisch monument. In dat beschermingsbesluit werd wel rekening gehouden met de wens van het stadsbestuur om de plek als woongebied te ontwikkelen.

De stad kocht vervolgens de terreinen van het ministerie van Defensie. Na afloop van een stedenbouwkundige wedstrijd werd een overeenkomst gesloten met projectontwikkelaar [Groep Wilma-Vanhaerents](#) en de architecten [Stéphane Beel](#) en [Lieven Achtergael](#), [360 Architecten](#) en [Huiswerk](#).

Het concept '**stadstuin**' vormt de basis van het ontwerp. Bijna de helft van het terrein wordt een groene, publieke ruimte naar een ontwerp van de Franse landschapsarchitect [Michel Desvigne](#). Met de aanleg van die publieke stadstuin komt er midden in de stad een nieuwe groene ruimte bij. Voor de naburige wijken komen er extra toegangen tot de site. De wijk wordt maximaal autovrij gemaakt: er komen geen straten, maar paden. Voor de auto's van de bewoners wordt in ondergrondse parkeergarages voorzien. Bezoekers parkeren aan de rand van de site.



Groen Zuid © Crepain Binst Architecture

't Groen Kwartier wordt een gemengde woonwijk met een mix van woningen en functies. Er komen ongeveer 400 nieuwe of gerenoveerde appartementen, lofts en eengezinswoningen met tuin. De woningen variëren in grootte en richten zich op verschillende doelgroepen: van jong tot oud, van alleenstaanden tot gezinnen met kinderen en van sociaal tot residentieel wonen. Met de aanwezigheid van winkels, horeca, kantoren en praktijkruimte voor vrije beroepen wordt gestreefd naar de integratie van de nieuwe wijk in haar omgeving.

GROEN ZUID

Groen Zuid wordt een nieuwe woonwijk op de voormalige industrieterreinen van Scanfil in het centrum van Hoboken. De productie werd er begin 2006 stopgezet. De nieuwe wijk krijgt een buurtpark en voorzieningen voor de ruime omgeving en wordt **verkeersluw**. Fietzers en voetgangers krijgen voorrang. Met ondergrondse parkeergarages wordt de auto uit het straatbeeld geweerd. Enkel kortparkeerders en bezoekers kunnen hun auto bovengronds parkeren.

Een nieuwe fietsers- en voetgangerstunnel onder de sporen verbindt Groen Zuid met park Gravenhof en de wijk Polderstad. Aan de ene kant van deze **groene as** komt een vier hectare groot buurtpark met een sporthal en een zorgcluster. Aan de andere kant komt een woonwijk met een gevarieerd aanbod van bijna vijfhonderd gezinswoningen en appartementen. Het stadsbestuur streeft daarbij naar een gezonde mix van grotere gezinswoningen en betaalbare en sociale woningen.

In drie torens – tot maximaal twaalf verdiepingen hoog – komen voorzieningen: ongeveer 100 serviceflats, een dienstencentrum en een kinderdagverblijf met 110 plaatsen. Zo wil de stad nieuwe, jonge gezinnen aantrekken naar de nieuwe wijk en een oplossing bieden voor het bestaande tekort aan kinderopvang in de ruimere omgeving. De serviceflats beantwoorden aan de vraag van ouders en zorgvragers om in de buurt te kunnen blijven wonen. Het masterplan voor Groen Zuid is het werk van [Crepain Binst Architecture](#). Het openbaar domein werd ontworpen door [Stramien](#). De projectontwikkelaar is [Cores Development](#).

Bouwblokprojecten

Bouwblokprojecten

Met bouwblokprojecten streeft de stad naar hogere woonkwaliteit door een beter evenwicht tussen bebouwde en open ruimte. Een bouwblok is een door straten omzoomd geheel van aan elkaar grenzende percelen rond eenzelfde binnengebied. Het is de stedenbouwkundige hoeksteen van de stad.

In 2004 werkte de stad een systematische aanpak voor bouwblokprojecten uit. De focus ligt op het dichte stadsweefsel van de negentiende-eeuwse gordel. Daar kunnen slimme correcties in de verhouding tussen bebouwde en onbebouwde ruimte in bouwblokken tot veel kwaliteitswinst leiden.

Een bouwblokproject vertrekt per definitie vanuit een perceelsoverschrijdende benadering voor de realisatie van gebouwen of open ruimte. Naar aanleiding van een publiek of privaat initiatief wordt een intensief en gefaseerd organisatieproces doorlopen om met alle eigenaars binnen een bouwblok tot een gedragen ontwikkelingsplan te komen. Via ontwerpend onderzoek wordt nagegaan hoe een meerwaarde voor het hele bouwblok kan worden gecreëerd.

Afhankelijk van het beoogde resultaat richt het project zich op de gebouwen, het binnengebied of de publieke ruimte om het bouwblok te verdichten (meer bebouwing), te verdunnen (overbodige gebouwen verwijderen voor een doorsteek of meer open ruimte) of te ontpitten (bebouwing in het binnengebied verwijderen voor de aanleg van publieke, private of gemeenschappelijke buitenruimte).

Elk bouwblokproject is maatwerk en vereist andere afwegingen over de dichtheid, het behoud of de sloop van gebouwen en de uitbreiding of beperking en het statuut van de buitenruimte.



Bouwblokproject Violet ©
Eetveldt + Nijhuis (links)

Nieuwe private tuinen.
© AG VESPA

VIOLET

De aanleiding voor bouwblokproject Violet was de stopzetting van de activiteiten van een liftenfabrikant in een bouwblok tussen de Violetstraat en de Lange Van Bloerstraat in Antwerpen-Noord. Deze wijk kampt met een **groot tekort aan buitenruimte**: slechts één woning op acht beschikt over een privé-tuin. Het stadsbestuur kocht de liftenfabriek aan en liet ze slopen. Hierbij werd het binnengebied volledig ontpit.

Een van de doelstellingen was het creëren van (grotere) private tuinen voor de aangrenzende woningen. In totaal werden **11 privétuinen** aangelegd op basis van een ontwikkelingsplan van het ontwerp bureau [import.export architecture](#). Aangezien de meeste bewoners eigenaars zijn, kon de tuinverkaveling betrekkelijk eenvoudig worden ontworpen. Na ontpitting konden meteen zeven tuinen worden aangelegd.

De overige vier tuinen horen bij twee **nieuwbouwprojecten**. In de Violetstraat werd een bouwvallige woning vervangen door een tweewoonst met tuin, ontworpen door [Puls architecten](#). In de Lange Van Bloerstraat ontwierp [import.export architecture](#) het woonproject Ter Pitte, een markant gebouw met zes geschakelde wooneenheden, waarvan vier met tuin.

BARREIRO

De stad kocht de leegstaande portohandel Barreiro in het Schipperskwartier met het oog op een doorgedreven herstructurering op korte termijn. Via een **‘verkoop onder voorwaarden’** – met als ruimtelijk kader de gewenste open ruimte en de bouwveloppe – kwam het terrein in handen van [Impact Vastgoed](#).

Ontwerpmatig onderzoek resulteerde in een **kleinschalig residentieel project** rond een centrale, semipublieke binnentuin. Rekening houdend met de eigendomsstructuur werd voor een gefaseerde aanpak gekozen. De eerste fase betrof de aanpak van de site en de bouw van een nieuw poortgebouw op het braakliggend terrein aan de Krauwelengang.



Nieuw poortgebouw.
© Van Eetveldt + Nijhuis

Bestaande woningen zonder buitenruimte krijgen een tuin met toegang tot het vernieuwde Munthof. © AG Stadsplanning Antwerpen

Scheepsresten en vlasputten

In 2007 brachten de stadsarcheologen op de Barreiro-site goed bewaarde resten van een laatmiddeleeuwse ambachtszone in kaart. Dat gebeurde in nauwe samenwerking met de projectontwikkelaar. Het onderzochte terrein situeert zich ten noorden van de middeleeuwse stadskern. Destijds was het een moerassig gebied tussen de stad en de rivieren Schelde en Schijn, waar textielambachtslui aan de slag waren (ververs, wevers, leerbewerkers ...).

In het gebied werd een op houten funderingen rustend gebouw blootgelegd, met twee vloerniveaus en opgetrokken in metselwerk. Daarnaast werden drie grote, uit vlechtwerk en houten planken bestaande kuipen ontdekt. Het hout van de vaten bleek recuperatiemateriaal te zijn van een laatmiddeleeuws schip (eind veertiende, begin vijftiende eeuw). De tonnen werden waarschijnlijk bij de vlasbewerking gebruikt om de vezels in los te weken (roten), die nadien tot linnen werden verwerkt. Met de opgravingen werd voor het eerst de (grootschalige) aanwezigheid van dit middeleeuws ambacht in Antwerpen geregistreerd.

MUNTHOF

Het Munthof in de wijk Sint-Andries is een **informele open ruimte** tussen de Kloosterstraat en de Lange Ridderstraat. Het groene plein is omgeven door blinde muren met kleurrijke graffiti, die de plek een artistiek en informeel karakter verlenen. In de periode 2009-2010 stelden het stadsbestuur en de buurt een ontwikkelingsplan op voor de verbetering van de publieke ruimte en de afwerking van de randen van het bouwblok.

Eigenaars van aan het Munthof grenzende woningen zonder buitenruimte kunnen in het kader van het ontwikkelingsplan een **nieuwe tuin verwerven** met toegang tot het Munthof. De wachtgevels aan de Muntstraat worden afgewerkt met kleine nieuwe gebouwen die maximaal in de publieke ruimte worden geïntegreerd.

Het team [Cluster Landscape-Atelier Ruimtelijk Advies](#) kreeg de opdracht de publieke ruimte en de tuinafscheidingen te ontwerpen. In 2011 leverden ze het ontwerp op voor **drie publieke ruimtes**, twee nieuwe hoekgebouwen en enkele privé-tuintjes. De nieuwe tuinmuur vormt een gevel aan het plein en sluit naadloos aan op nieuwbouw aan de Muntstraat. Alle muren rond het plein worden met klimplanten bedekt om het groene karakter van het Munthof te versterken.



Munthof © AG Stadsplanning Antwerpen



Vastgoedprojecten

Vastgoedprojecten

Met zijn vastgoedbeleid wil het stadsbestuur verwaarloosde panden en sites uit het straatbeeld verwijderen, de kwaliteit van het woningaanbod verhogen en buurten nieuwe impulsen geven. Voor de uitvoering van haar vastgoedbeleid richtte de stad in 2003 het Autonoom Gemeentebedrijf voor Vastgoed en Stadsprojecten (AG VESPA) op. Via AG VESPA koopt de stad leegstaande en verwaarloosde panden aan om ze te renoveren of door nieuwbouw te vervangen. Die gebouwen worden vervolgens op de privémarkt verkocht. De opbrengsten van die verkoop worden in een rollend fonds ondergebracht, waar uit kan worden geput voor de aankoop van nog meer leegstaande en verwaarloosde panden. Met dat rollend fonds krijgt de strijd van de stad tegen leegstand en verkrotting een duurzaam karakter. Het vastgoedbeleid wordt mee gefinancierd door de Vlaamse en federale overheid.

Het vastgoedbeleid richt zich op delen van de stad waar de privésector onvoldoende in onroerend goed investeert. Goede woningen en een mooie woonomgeving moeten nieuwe bewoners aantrekken en privé-initiatieven stimuleren. Daarbij wordt in de eerste plaats gemikt op jonge gezinnen met kinderen.

AG VESPA is vooral actief op kleinere percelen en hoekpercelen in de negentiende-eeuwse gordel. Vaak gaat het om percelen die moeilijk te bebouwen zijn omwille van hun oriëntatie, specifieke vorm of beperkte oppervlakte. De schaal van de projecten varieert. Individuele woningen kunnen voor een kleinschalig acupunctuureffect zorgen. Maar waar wenselijk en mogelijk worden ook aanpalende panden aangekocht om in één beweging een groter geheel aan te pakken.

Zelfs met deze complexe randvoorwaarden wordt maximaal ingezet op woonkwaliteit. De woningen moeten functioneel, flexibel, energiezuinig en licht zijn. De bewoners moeten er een aangenaam ruimtegevoel ervaren. Ondanks de ruimtebeperkingen wordt er bovendien naar gestreefd om kwaliteitsvolle buitenruimte te integreren in elk ontwerp. De vaak beperkte bebouwbare oppervlakte maakt dat architecten op zoek moeten gaan naar een doorgedreven optimalisatie van de beschikbare vierkante meters. Door het veelvuldig gebruik van split level wordt het verlies van circulatieruimte tot een minimum beperkt en worden de woonruimten op verschillende verdiepingen met elkaar in contact gebracht. Deze zoektochten leiden vaak tot onverwachte oplossingen. Originele dakterrassen of patio's zorgen voor buitenruimte en leefruimten worden boven de slaapkamers getild.

Daarnaast moeten de woningen door hun uitstraling en architecturale kwaliteit een meerwaarde betekenen voor hun omgeving. Zichtbare en herkenbare ingrepen werken als een katalysator voor de buurt. Met het oog op het creëren van aangename en levendige straten, staat de gelijkvloerse verdieping van de woningen altijd in contact met de straat. Er wordt gezocht naar geschikte oplossingen om deze 'levendige plinten' te combineren met voldoende privacy voor de bewoners.

Het verzoenen van architecturale kwaliteit en wooncomfort op de moeilijkst bebouwbare percelen van de stad is een hele uitdaging. De stad werkt hiervoor samen met jonge, beloftevolle architecten. Verschillende projecten werden reeds met een architectuurprijs beloond.



Viséstraat 30 © Van Eetveldt + Nijhuis



Pothoekstraat-Potgieterstraat
© Van Eetveldt + Nijhuis



Familiestraat 84
© Van Eetveldt + Nijhuis

CORRECTIE IN DE STRAATWAND

De **Handelsstraat** is een exotische winkelstraat in Antwerpen-Noord. Ter hoogte van de huisnummers 77-79 lag een 250 m² groot braakliggend perceel, dat deel uitmaakte van een terrein van het plaatselijk politiekantoor. Architectenkantoor **Mys & Bomans** ontwierp twee geschakelde woningen, waarvan één met woonruimte aan een grote stadstuin en één met een dakterras en een terras aan de keuken. Het gebouw is rationeel opgebouwd rond een centraal ontdubbeld trappenhuis. De kamers zijn flexibel in te richten. Er is ook in een fietsenberging voorzien. De sobere en hedendaagse gevel werkt de straatwand af.

OPKOMENDE BUURT

De **Viséstraat** ligt aan Park Spoor Noord. Deze gunstige ligging is een grote troef om tot een aangename woonstraat uit te groeien. De woning met huisnummer 30 was een krot dat moest worden afgebroken. Het ontwerp van **360 architecten** gaat uit van de kwaliteiten van de plek. De woning heeft een vrij open benedenverdieping, die vooraan aansluit op de brede straat en het park, en achteraan op een stadstuin. Een open passage verbindt de twee buitenruimten. Op de begane grond en de eerste verdieping bevinden zich de leefruimten, op de tweede en de dakverdieping de slaapkamers en de badkamer. Een ruim dakterras biedt een prachtig uitzicht op het park.

SCHERP HOEKPERCEEL

De scherpe hoek tussen de **Pothoekstraat** en de **Potgieterstraat** in Antwerpen-Noord heeft jarenlang braak gelegen. Op het perceel ter hoogte van huisnummers 2 tot 4 stonden reclamepanelen. Door de ligging en de specifieke vorm is dit een opvallende, maar ook moeilijke plek om te bebouwen. **Cuypers & Q architecten** ontwierpen een woning met de traphal in de oksel en met twee benen die een maximale benutting van de ruimte toelaten. Met haar sober volume en eenvormige raamopeningen past de woning zich in het stadsbeeld in, terwijl ze zich door haar detaillering en donkere baksteen onderscheidt. De woning heeft een autostaanplaats, een polyvalente benedenverdieping aan de drukke Pothoekstraat, ruimte voor vier slaapkamers op de eerste verdieping en leefruimten op de tweede verdieping. Een terraskamer op de derde verdieping geeft toegang tot het ruime dakterras.

EXTRA WOONRUIMTE

In de **Familiestraat** in Antwerpen-Noord verloor een hoekpand zijn handelsfunctie. Huisnummer 84 stond jarenlang te verkommeren onder de toren van de Sint-Eligiuskerk. **Puls architecten** vormden deze verkommerde woning met mansardedak om tot een bijzonder geheel. De architecten creëerden een extra woonunit bovenop de bestaande woning, zonder dat die woning daarbij aan kwaliteit inboet. De bovenste woning beschikt over een ruim dakterras, de onderste woning heeft een praktische polyvalente ruimte op de benedenverdieping.



Statiestraat 71 © Stany Dederen



Eendrachtstraat 8-10 © Van Eetveldt + Nijhuis



Mellaertstraat 28 © Van Eetveldt + Nijhuis

IMPULSEN VOOR DE LOKALE HANDEL

De **Statiestraat** in het district Berchem was vroeger een populaire bovenlokale winkelstraat. Hoewel de Statiestraat nog steeds de belangrijkste winkelstraat van de wijk Oud-Berchem is, verloren de handelszaken in de jaren 1980 en 1990 veel van hun uitstraling. Architecten **Ronny De Meyer** en **Frank Van Hulle** maakten een ontwerp op voor een leegstaand pand ter hoogte van huisnummer 71.

Na afbraak werden hier drie kwaliteitsvolle duplexappartementen met groot terras opgetrokken. De opsplitsing in verschillende wooneenheden wordt zichtbaar gemaakt door de strakke lijnen van de vloerplaten en borstweringen. Op de begane grond kwam een handelsruimte. De gevel is opvallend door het afwisselend gebruik van helder glas en doorschijnend profielglas.

RUIMTE VOOR GEZINNEN

In de **Eendrachtstraat** in Antwerpen-Noord stonden geruime tijd twee kleine woningen naast elkaar (nummers 8 en 10) te verkrotten. Beide huizen werden geïntegreerd tot één grote eengezinswoning met tuin. Het ontwerp van **Teema-architecten** speelt met in- en uitsprongen en met de combinatie van authentieke en hedendaagse elementen. De oude tegelvloeren, de bestaande plankenvloer, de binnendeuren met omlijsting en de trappen werden behouden. De brede voor- en achtergevel werden wit gekalkt. Dat levert samen met de houten ramen een geslaagd geheel op.

SPLIT LEVEL EN ZONLICHT

De **Mellaertstraat 28**, op de hoek met de Bakkerstraat in Oud-Borgerhout, was al jarenlang een braakliggend hoekperceel. **Met zicht op zee architecten** kregen de opdracht om op het volledig ingesloten hoekperceel een woning te ontwerpen met veel daglicht in de leefruimtes en zonlicht op de buitenruimte. Dit werd bereikt door de centrale inplanting van de trap, de insnijdingen in het volume en de doordachte positionering van de raamopeningen. Op de begane grond bevinden zich een garage en een polyvalente ruimte. De centrale trap leidt achtereenvolgens naar de slaapruimten, de keuken, de eetruimte en het dakterras om te eindigen in de zitruimte op de derde verdieping.

An aerial photograph of Antwerp, Belgium, taken during the 'golden hour' of sunset. The sky is filled with large, dramatic clouds illuminated from below by the setting sun, creating a warm orange and yellow glow. The city below is a dense urban landscape with a mix of historic European architecture and modern buildings. A prominent tall, cylindrical skyscraper stands out in the mid-ground. The word 'Bouwcode' is written in a large, white, sans-serif font across the lower-middle part of the image.

Bouwcode

Bouwcode

Elk bouw- of renovatieproject waarvoor een vergunning vereist is, moet voldoen aan de criteria van de stedelijke Bouwcode. Daarom vormt deze stedenbouwkundige verordening een potentieel sterk instrument om kwaliteitsvol en duurzaam bouwen te sturen tot op het niveau van het kleinschalig privé-initiatief. Met de vernieuwing van de vorige Bouwcode (uit 1989) wilde de stad dit potentieel ten volle benutten. De huidige Antwerpse Bouwcode is sinds het voorjaar van 2011 van kracht en gaat uit van de kernwaarden leefbaarheid, duurzaamheid, beeldkwaliteit en veiligheid.

RUIMTE VOOR GEZINNEN

In Antwerpen is er een overaanbod aan appartementen. Aangezien veel jonge gezinnen uit de middenklasse vaak buiten de stad op zoek gaan naar een betaalbare woning met tuin, bevat de Bouwcode maatregelen ter **bescherming van gezinswoningen**. Het gaat onder meer om regels voor het behoud en herstel van voldoende leef- en buitenruimte in grote eengezinswoningen bij de opdeling, samenvoeging of functiewijziging van dit type woning.

Meer **private buitenruimte** wordt ook nagestreefd door de verplichting om twintig procent van het perceel open en onbebouwd te laten bij nieuwbouw, functiewijziging of uitbreiding. Dit geldt zelfs als die twintig procent voor de werken bebouwd was en ook indien het om een uitbreiding gaat met een extra bouwlaag.

MEER GROEN IN DE STAD

De Bouwcode verplicht de aanleg van een **groendak** op platte daken bij nieuwbouw of verbouwingen. Dat groendak moet minimaal van het extensieve type zijn, maar wie een intensief groendak aanlegt, kan een premie van de stad krijgen. In plaats van een groendak kan ook in een hemelwaterput worden voorzien, maar die moet dan ook effectief gebruikt worden.

Tuinen moeten volgens de Bouwcode open, groene ruimten zijn. Constructies zoals tuinhuisjes mogen het gebruik van de tuin niet hinderen. Verharding van tuinen en voortuinen wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke pad om de deur of garage te bereiken. Verharde terrassen moeten vanaf 50 m² waterdoorlatend zijn. De rest van de tuin moet worden beplant.

Bomen en waterlopen moeten zoveel mogelijk worden behouden, beschermd en indien nodig gecompenseerd. Het voorzien van (bij voorkeur inpandige) fietsenstallingen is verplicht en auto's mogen niet in de voor- of achtertuin worden geparkeerd.

FUNCTIES, WOONKWALITEIT EN FLEXIBILITEIT

De schaal en functie van een gebouw moeten aangepast zijn aan de **draagkracht** van de omgeving. Een gebouw moet bijdragen aan de gewenste functiemix en mag geen negatief effect hebben op de mobiliteit en parkeerdruk in de buurt.

In de stad is het belangrijk om kwaliteitsvol te kunnen **wonen boven winkels**. Daarom moeten gebouwen die wonen met een andere functie combineren een afzonderlijke toegang hebben tot de woonvertrekken en een vaste trap naar de verdiepingen.

Met het oog op meer **flexibiliteit bij functiewijziging** (wonen, horeca, handel ...) en om de kwaliteit van verblijfsruimtes in het algemeen te verhogen, moeten verblijfsruimtes een minimale vrije hoogte van 2,60 meter hebben.



Buurt in Zicht: Bewoners stellen hun nieuwe of gerenoveerde woning open voor nieuwsgierige Antwerpenaren.

LEVENDIG STRAATBEELD

De Bouwcode streeft naar **levendige straten** en een sterker sociaal veiligheidsgevoel. Blinde gevels zijn daarom verboden. Gevels dienen voor minstens 2 m² transparant te zijn en zo inkijk te geven in een ruimte met een verblijfsfunctie of – indien het niet anders kan – een fietsenbergplaats. Een garage is alleen toegestaan als de gevel minimum acht meter breed is. Winkels moeten een etalage aan de straatkant hebben en rolluiken van handelszaken moeten transparant zijn.

BEELDKWALITEIT

Het stadsbestuur zet **ruimtelijke kwaliteit** centraal op alle niveaus van stadsontwikkeling. Beeldkwaliteit speelt dan ook een belangrijke rol in de Bouwcode. Gebouwen moeten volgens de Bouwcode in harmonie zijn met de omgeving, zowel op het gebied van draagkracht als van cultuurhistoriek en beeldkwaliteit. Daarbij wordt niet naar saaie eenvormigheid gestreefd. Harmonie met de omgeving kan ook worden bereikt door accenten, contrastelementen of interpretatie van de omgeving.

Of een gebouw in zijn ruimtelijke context past, valt niet eenvoudigweg te meten. Het contextueel referentiebeeld staat evenmin vast: dat kan de straat zijn, het bouwblok, de wijk, of bij hoogbouw zelfs de hele stad. Beeldkwaliteit is altijd afhankelijk van een **kwalitatieve inschatting** van de fysieke omgeving of het programma, maar ook van opvattingen en interpretaties die vanuit het ontwerp geargumenteed worden.

Het toetsen van beeldkwaliteit veronderstelt dus altijd een concrete beoordeling. De stad heeft dan ook werk gemaakt van een op dialoog gerichte en efficiënte stedenbouwkundige vergunningsprocedure.



Nieuwe architectuur in de Cogels Osylei in de wijk Zurenborg, beschermd stadsgezicht sinds 1980.

Dynamische vergunningsprocedure

Wie (ver)bouwplannen heeft, kan voor gratis preadvies bij de stadsdiensten terecht. Een bouwaanvraag kan vooraf met een architect van de dienst stedenbouwkundige vergunningen worden besproken. Dat maakt procedures aanzienlijk transparanter en vlotter. Knelpunten kunnen nog voor de indiening van de aanvraag worden gedetecteerd en er kan samen naar kwaliteitsvolle oplossingen worden gezocht.

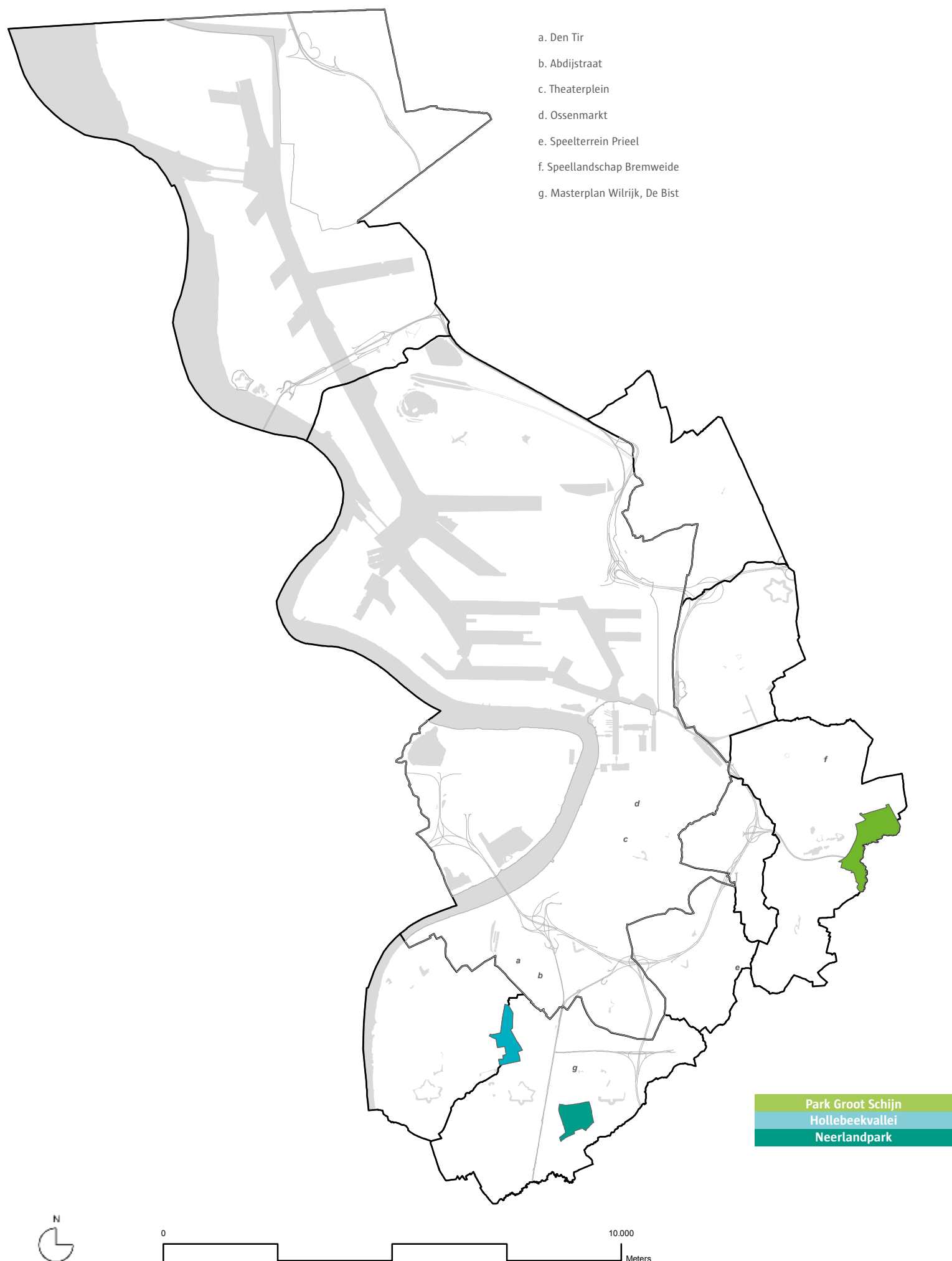
De schaal van een project, de mate waarin het met de omgeving contrasteert, of de ligging ervan op een zichtlocatie of in cultuurhistorisch erfgoedgebied kunnen de aanleiding zijn om advies van de Welstandscommissie of de Stadsbouwmeester in te winnen. Ook monumentenadvies is in bepaalde gevallen een onderdeel van de procedure. Dat is onder meer het geval voor projecten in zones met culturele, historische of esthetische waarde (CHE-zones), voor panden opgenomen in de Architectuurinventaris van het cultuurbezit, beschermde monumenten, stads en dorpsgezichten en landschappen of voor panden gelegen in het zicht hiervan. Bouwheren worden dankzij het preadvies in een vroeg stadium op de hoogte gesteld van eventueel archeologisch onderzoek.

De stad investeert in de digitalisering van de procedure voor stedenbouwkundige vergunningsaanvragen. Zo kan iedereen de voortgang van zijn aanvraag online volgen. De site www.antwerpen.be/bouwaanvraag telde in 2010 gemiddeld 9.500 bezoekers per maand. Bovendien kon Antwerpen in 2010 alle bouwaanvragen binnen de wettelijk vooropgestelde termijn afronden. De op kwaliteit gerichte procedure en de digitale inspanningen van de stad zijn hand in hand gegaan met een gevoelige stijging van het aantal bouwaanvragen.



Oud en nieuw op de monumentale Leopold de Waelplaats.

Publieke ruimte



5. Publieke ruimte

Kwaliteitsvolle publieke ruimte staat centraal in het s-RSA en het stadsontwikkelingsbeleid van Antwerpen. De inrichting van de publieke ruimte is een belangrijk onderdeel van elk stadsproject: van de gebiedsgerichte, geïntegreerde programma's en masterplannen, over woonontwikkelingen en bouw(blok)projecten tot de concrete aanleg van straten, pleinen en parken. Architectuur en publieke ruimte werken immers op elkaar in en bepalen in grote mate hoe mensen een stad ervaren.

Met het oog op kwaliteitsvolle publieke ruimte maakte het stadsbestuur werk van een specifieke 'procedure openbaar domein', een 'straatmeubilaris' en een inrichtingsdraaiboek. Het bestuur streeft niet naar vlakke uniformiteit, maar wil overal in de stad een herkenbare en sobere basiskwaliteit garanderen. Dat is nodig vanwege de grote aantallen, de verschillende planningscontexten en de sterke variatie van de projecten in de publieke ruimte. Bovendien laat deze aanpak toe om reeds van in de visie- en ontwerpfase rekening te houden met cruciale aspecten voor de publieke ruimte, zoals mobiliteit, groen, gebruik, onderhoud, verkeersveiligheid en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Sinds 2010 beschikt het stadsbestuur ook over een Bomenplan. Bedoeling is de juiste boom op de juiste plaats te planten. Daarbij wordt rekening gehouden met de beeldkwaliteit en de groeikansen van de boom.

De stad telt bijna tweehonderd speelterreinen en skaterampen. Omdat de stad ook op 'gewone' publieke plaatsen speelmogelijkheden wil creëren, wordt de jeugddienst bij elk project in de publieke ruimte betrokken. Waar het nodig is of een meerwaarde vormt, worden speelelementen of speelpleintjes in het ontwerp geïntegreerd.

De komende jaren worden het Lichtplan en het Groenplan belangrijke instrumenten voor de inrichting van de publieke ruimte. Het Lichtplan moet de nachtelijke ervaring van straten en pleinen optimaliseren en groene ruimtes en waterpartijen beter tot hun recht laten komen. Uitgaand van de beelden en de strategische ruimten van het s-RSA, wordt voor elke plek in de stad in gepaste verlichting voorzien vanuit een samenhangende visie en een beheerbaar systeem. Het Groenplan vertrekt vanuit het beeld Ecostad en de strategische ruimte Zachte Ruggengraat om richtlijnen te formuleren over de samenhang, kwaliteit, gebruikswaarde, inrichting en het beheer van de groene ruimten in stad en haven.

Straten en pleinen

Straten en pleinen

DEN TIR EN DE ABDIJSTRAAT

Sinds het begin van de twintigste eeuw is de Abdijsstraat **een belangrijke winkelstraat**. De straat is de economische slagader en het centrum van de wijk Kiel. Vanaf de jaren 1980 gingen delen van de wijk erop achteruit, met leegstand en verwaarlozing tot gevolg. Buurt en stad gingen op zoek naar manieren om die neerwaartse spiraal te stoppen.

De stad stelde in 2003 **B-architecten** en **Stramien** aan om een integraal ontwerp uit te werken voor de heraanleg van de Abdijsstraat en de vernieuwing van Den Tir, een markant gebouw dat voorheen dienst deed als schietstand van de burgerwacht. Om de **economische en centrumfunctie** van de Abdijsstraat te herstellen, werd achter de oude gevel van Den Tir een klein winkelcomplex ontwikkeld. Aansluitend werden nieuwe woningen opgetrokken en werd een buurtpleintje aangelegd. De Sint-Bernardsesteenweg – een invalsweg tussen Den Tir en de Abdijsstraat – werd aan de hand van een ontwerp van **TV SAM** omgevormd tot een lokale groene boulevard met een vrije tram- en busbaan.

Voor de heraanleg van de Abdijsstraat en de aanleg van de publieke ruimte voor Den Tir schreef het stadsbestuur een prijsvraag uit. Het geselecteerde ontwerp voor de Abdijsstraat stelde een **eenvoudig straatprofiel** voor, in één materiaal. Dit profiel deelt ‘flexibele zones’ in tussen voetpad en rijweg, die verschillende invullingen kregen als parkeerstrook, terrasruimte of vertoeftplek met zitbanken.

Voor de aanleg van de bus- en tramhalte ter hoogte van Den Tir werd met dezelfde materialen gewerkt. Dat leidt tot een **sterkere eenheid** tussen het gebouw en de publieke ruimte. Op deze plaats werd het regelmatige bomenritme van de Sint-Bernardsesteenweg doelbewust doorbroken door de puntsgewijze inplanting van enkele bomen. Samen met **Ney & Partners** werkte **B-architecten** tot slot een fijnmazige, open luifelconstructie uit van negentig meter lang, die de publieke ruimte een driedimensionale verschijningsvorm geeft.

De luifelconstructie en winkelcentrum Den Tir.



Theaterplein (links)

THEATERPLEIN

Het Theaterplein lag er voor 2008 wat versleten en verwaarloosd bij. Behalve voor de wekelijkse Vogelenmarkt trok het plein nog weinig mensen aan om er te kuieren, te spelen of even uit te rusten. Uit de vele inzendingen voor een internationale ontwerpwedstrijd selecteerde het stadsbestuur het ontwerp van [Bernardo Secchi en Paola Viganò](#). De Italiaanse ontwerpers zien het oorspronkelijke Theaterplein als een *spazio smisurato*: een maatloze, lege en ietwat intimiderende ruimte.

De kracht van het winnende ontwerp schuilt in **heldere proporties** en leesbare en eenvoudig functionerende vormen. Het nieuw aangelegde plein is een licht hellend oppervlak, dat diagonaal kan worden gekruist van de Leien tot de Meir. Voor de groenstructuur van het plein werd van de bestaande situatie uitgegaan. Op het plein werd een stadstuin aangelegd met complexere vegetatie: de planten in de perken kleuren de stadstuin verschillend naargelang het seizoen.

Over de uitstraling van de **Stadsschouwburg** zijn de meningen verdeeld. Het ontwerpteam oordeelde dat niet zozeer het voorkomen, dan wel de maat en de schaal van het gebouw het probleem vormde. Een enorme glazen luifel sluit aan op het onderste dak van het theatergebouw en verbindt het met de vernieuwde publieke ruimte.

De 23 meter hoge **luifel** bestaat uit een stalen skelet van ongeveer 900 ton. De steunkolommen van de ondergrondse parkeergarage moesten worden verstevigd om het gewicht van de luifel te kunnen dragen. Het glazen dak van zestig meter bij zestig rust op 42 pijlers met een diameter van 35 cm. Tegen de luifel aan zorgen de nieuwe noodtrappen van het theatergebouw voor een sterke afwerking van de zijwanden van het plein. Het regenwater van de luifel wordt in een ondergronds infiltratiebekken opgevangen.



Het Theaterplein: luifel en stadstuin.

OSSENMARKT

De Ossenmarkt ligt in de universiteitswijk in de binnenstad. In het wijkcirculatieplan wordt voorgesteld het doorgaand verkeer op de Ossenmarkt te 'knippen'. Het plein werd daartoe heraangelegd en van **gevel tot gevel** uitgerold. Enkel op de kopse kanten is verkeer toegestaan. Op het plein werd een laad- en loszone geïntegreerd.

De Ossenmarkt kreeg een **tapijt** van gezaagde klinkers van blauwe hardsteen. Lange stroken, ook in blauwe steen, verbinden de gevels en het pleinoppervlak en vormen het rooster voor de plaatsing van het straatmeubilair. Het niveauverschil tussen het plein en de rijweg op de kopse kanten wordt nog versterkt door een noppentapijt van grote betonbollen, die fietsers erop attent moeten maken hun snelheid op het plein aan te passen.

De **boomstructuur** werd uitgedund om de resterende bomen voldoende groeikansen te geven. Het resultaat is een licht en open plein met een waardevol boombestand en een goed evenwicht tussen de terrassen van de studentencafés en de open ruimte.



De Ossenmarkt werd uitgerold van gevel tot gevel.

SPEELTERREIN PRIEEL

In het district Berchem werd speelterrein Prieel heraangelegd en uitgebreid. Daarbij werd gebruik gemaakt van **recuperatiemateriaal**, dat zowel de duurzaamheid als de speelwaarde van het terrein heeft verhoogd. Zo vormen omgehakte boomstammen van de naastgelegen spoorberm een klimnest boven de zandput. Boordstenen werden gebruikt om trappen op de bestaande heuvels te maken. Met recuperatiekasseien werden molshopen gecreëerd en een grote glijbaan werd vervangen door drie kleine recuperatieglijbanen.

SPEELLANDSCHAP BREMWEIDE

Naast landschapspark De Bremweide in het district Deurne lag een braak terrein met een lekke vijver, een zandpad en wat randbeplanting. Het stadsbestuur besliste om dit terrein om te vormen tot een speellandschap. In de oude vijver werd een **avontuurlijk speelterrein** aangelegd. De kinderen klimmen en slingeren over het water en de modder naar een centrale eilandtoren. Er werd gewerkt met natuurlijke materialen, zoals robiniahout en reuzegrote maaskeien.



Speelterrein Bremweide:
een lekke vijver maakte plaats
voor een avontuurlijk
speelparcours.



Speelterrein Prieel: avontuurlijke speeltuigen
uit duurzame materialen.

MASTERPLAN WILRIJK

Het Masterplan Wilrijk combineert de bouw van een modern gemeenschapscentrum met de heraanleg van het grote centrale plein (De Bist) en de omliggende straten. De functies rond het opengewerkte plein transformeerden De Bist tot een echt **kruispunt van activiteiten**.

Een open doorgang vormt een **voetgangersverbinding** tussen het districtshuis en het winkelcentrum en is een plek waar evenementen kunnen plaatsvinden. Centraal op het plein bevinden zich een groene speelruimte en een basketbalterrein. Het plein werd verzonken aangelegd, met een zitrand langs de voetgangerspasserelle. Parkeerruimte is voorzien op de tip van het plein, in een groen kader met oude platanen en nieuwe bomen. Een luifel biedt wachtende busgebruikers onderdak en vormt de overgang tussen hoog- en laagbouw. Onder een 'groendak' van platanen werd een verhoogde ruimte aangelegd met zitbanken.

Het plein loopt uit op het **gemeenschapscentrum**, dat onderdak biedt aan het districtshuis, de bibliotheek, het politiecommissariaat en twee kunstacademies. De gebouwen werden ontworpen door het Wilrijkse architectenkantoor [Vanhecke](#) en [Suls](#) en [Baumschlager Eberle](#). Het centrum is gebouwd volgens de principes van duurzaam bouwen, met compacte bouwvolumes, gemeenschappelijk ruimtegebruik, solide materialen, groendaken en doordachte technieken voor lage onderhoudskosten en zuinig energieverbruik.



Nieuwe academie en bibliotheek

Groenprojecten



Groenprojecten

In uitvoering van het in het s-RSA vooropgestelde groen en blauw netwerk zet het stadsbestuur in op de kwaliteit, toegankelijkheid, gebruikswaarde en uitbreiding van groene ruimten. Waar dat kan, staat daarbij de waterhuishouding centraal. De ecologische waarde van aanwezige waterelementen wordt verhoogd en in valleien wordt ruimte gemaakt voor de Antwerpse rivieren en beken. De stad wilde tussen 2007 en 2012 in elk district een groenproject realiseren, met extra aandacht voor de verzoening van natuur, sport en recreatie.

PARK GROOT SCHIJN

Park Groot Schijn (83 hectare) in Deurne wordt van een lappendeken van sportclubs, volkstuintjes, verenigingen en vergeten stukjes natuur omgevormd tot een samenhangend en dynamisch park. In het park bevinden zich onder meer sport- en hondenclubs, een woonwagenterrein, schietclubs, jeugdverenigingen, een schaatsbaan, een skipiste en een duikclub. Bedoeling is een landschapspark te ontwikkelen waarin de ecologische waarde van de Schijnvallei en de vallei van de Koude Beek worden versterkt en waarin bewoners ruimte vinden voor recreatie.

Het ontwerpteam voor het Masterplan Park Groot Schijn bestond uit [Maxwan Architects](#), [1010](#), [Karres en Brands landschapsarchitecten](#) en [Goudappel Coffeng](#). Samen verwerkten ze de input van het participatietraject in een op **drie pijlers** gestoeld plan: ‘valleien’, ‘groene voegen’ en ‘programmamakamers’. De valleien worden het hart van het park. Door ze te verruigen, verhoogt hun ecologische en educatieve waarde. De groene voegen vormen het kernconcept van het masterplan. Ze verbinden de valleien met de programmamakamers. De groene voegen worden ingericht met gras, bomen, paden en typische parkattributen. Ze dringen door tot de randen en nodigen uit tot een bezoek aan het park. De programmamakamers bieden ruimte aan de verschillende gebruikers van het park. De kamers worden door middel van grashoogte, struiken en omheiningen afgelijnd. Die grenzen passen binnen de inrichting van het landschap, maar laten een specifieke inrichting toe volgens de noden van de gebruikers.

Naast de volledige heraanleg van het park worden er een sportcomplex en een aantal nieuwe lokalen voor clubs en verenigingen gebouwd. En er wordt een ‘ecotunnel’ aangelegd die het noordelijk en het zuidelijk deel van het park onder de E313 door met elkaar verbindt. Een **beeldkwaliteitplan** legt de ontwerp- en inrichtingsprincipes vast voor zowel het park als voor de architectuur van en de materiaalkeuze voor de lokalen voor clubs en verenigingen.

De eerste fase omvat de realisatie van 171 volkstuinen in combinatie met de verdere natuurontwikkeling van de Koude Beek.

Een uniek participatietraject

Aan de basis van het project Park Groot Schijn lag een jaren aanslepend ruimtelijk conflict, waarbij ontevreden bewoners- en actiecomités aanvankelijk weinig gehoor kregen bij het stadsbestuur. In de jaren 1990 had de stad samen met de provincie een bijzonder plan van aanleg opgesteld (BPA, de voorganger van een ruimtelijk uitvoeringsplan). Dat BPA bevatte juridische voorschriften voor zowel het provinciaal domein Rivierenhof als de stadsterreinen op Ruggeveld. Protest van de gebruikers deed de stad in 2006 besluiten om een apart Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) voor Ruggeveld op te stellen en uit te breiden tot Boterlaar en Silsburg. In de nieuwe plannen hield de stad rekening met het eerder geformuleerde protest, maar de bewoners lieten verstaan dat zij actief bij het ontwerp wilden betrokken worden.

Bewoners en gebruikers dienden dit keer een gezamenlijk bezwaarschrift in tegen het RUP. Het Comité Site Ruggeveld en Antwerpen aan 't Woord richtten samen de werkgroep Ruggeveld-Boterlaar-Silsburg op. Het stadsbestuur – dit keer geconfronteerd met een goed georganiseerde gesprekspartner – ondertekende in juni 2009 op vraag van de gebruikers van het gebied een participatiecharter.

Een scharniermoment in het participatieproces was de introductie van de idee van meervoudig ruimtegebruik. Jeugdverenigingen waren bereid hun speelterreinen te delen en sportclubs zouden hun velden samen gebruiken en beheren. De volkstuinters stemden ermee in dat hun tuintjes beperkt voor het publiek zouden worden opengesteld. Anderhalf jaar na de start van het proces werd een door iedereen gedragen masterplan voor Park Groot Schijn goedgekeurd. In mei 2011 werd het masterplan voorgesteld aan het grote publiek. Kers op de taart was een wedstrijd voor het vinden van een geschikte naam voor het park. Die naam werd in september 2011 bekendgemaakt tijdens een studiedag over de vernieuwende aanpak van het project: ‘Park Groot Schijn’.





Visiekaart Hollebeekvallei © Grontmij

HOLLEBEEKVALLEI

De Hollebeek is één van de zes belangrijkste beken op het grondgebied van de stad Antwerpen. De stad vroeg Ontwerpbureau [Grontmij](#) om een plan op te maken voor de opwaardering van de Hollebeekvallei. Een aantal terreinen in de Hollebeekvallei zijn eigendom van de stad, andere percelen zijn nog privé-eigendom. Daardoor was de volledige uitvoering van het plan in één fase niet mogelijk. Sinds de start van het project in 2010 heeft AG VESPA al een aantal gronden kunnen aankopen.

Eigenaars worden aangemoedigd om hun deel van de oeverstrook te verkopen. Stelselmatig kunnen zo de groengebieden langs de beek aangroeien. De ‘**visiekaart**’ dient als toetssteen voor elk ruimtelijk initiatief en voor het vergunningenbeleid in deze verstedelijkte beekvallei. De kaart toont de visie en ambitie voor de volledige Hollebeekvallei als groene vinger en samenhangend water- en natuurrijk verbindingsgebied met een duidelijk statuut en beheer.

Op **korte termijn** wordt het eerste fundament gelegd voor de opwaardering van de beekvallei. Deze eerste werken zijn opgenomen in een ‘realisatiekaart’ en omvatten het opkuisen en het zacht hellend maken van de oevers en het bosbeheer ter hoogte van de volkstuinten, het bos ‘t Motteke en in het groengebied achter de Hollebeekstraat.

Daarna volgt de aanleg van een **wandelpad en nieuwe aanplantingen**. Met het wandelpad en nieuwe houten bruggen wordt de Hollebeekvallei makkelijker toegankelijk en bewandelbaar. Extra poelen en nieuwe oevers zorgen ervoor dat de beek meer water kan bergen. Door nieuwe aanplantingen en een degelijk beheer verbeteren de biodiversiteit en de natuurbeleving van de hele beek.



Simulatiebeeld Hollebeekvallei © Grontmij

NEERLANDPARK

Neerlandpark behoort tot een groenzone in Wilrijk. Het terrein is deels bestemd als woonzone, deels als natuurgebied, en voor het grootste deel als groene recreatiezone. In deze laatste zone komt een park van 23 hectare, waarin waterbuffering, natuurontwikkeling, natuureducatie en spel centraal staan. De stad koos voor een gevarieerde en onderhoudsvriendelijke parkaanleg. De ontwerpers [Fris in het Landschap](#) en [Grontmij](#) en de vzw Kind & Samenleving stelden het ontwerp voor de parkzone op.

In de parkzone komen er verschillende **groene spelaanleidingen**. Daartoe werden in 2010 twee buurtscholen en de lokale jeugdbeweging Chiro Jowen bevestigd. De combinatie van natuurlijke speelelementen viel het meest in de smaak. De centrale zone van het park wordt als ‘speelnatuurlijk landschap’ ingericht met reliëf, bomengroepen, speelgrachten met kiezel of zandbodem, wilde bloemen, boomstammen en ruimte voor kinderen en jongeren om kampen te bouwen, putten te graven en wilgenhutten te maken.

In Neerlandpark wordt de ecologische en educatieve functie van de aanwezige **waterelementen** versterkt. Rond de waterelementen zal gespeeld kunnen worden. De antitankgracht en bomput worden beeldbepalend en waar mogelijk ook ingezet om de waterhuishouding te regelen.

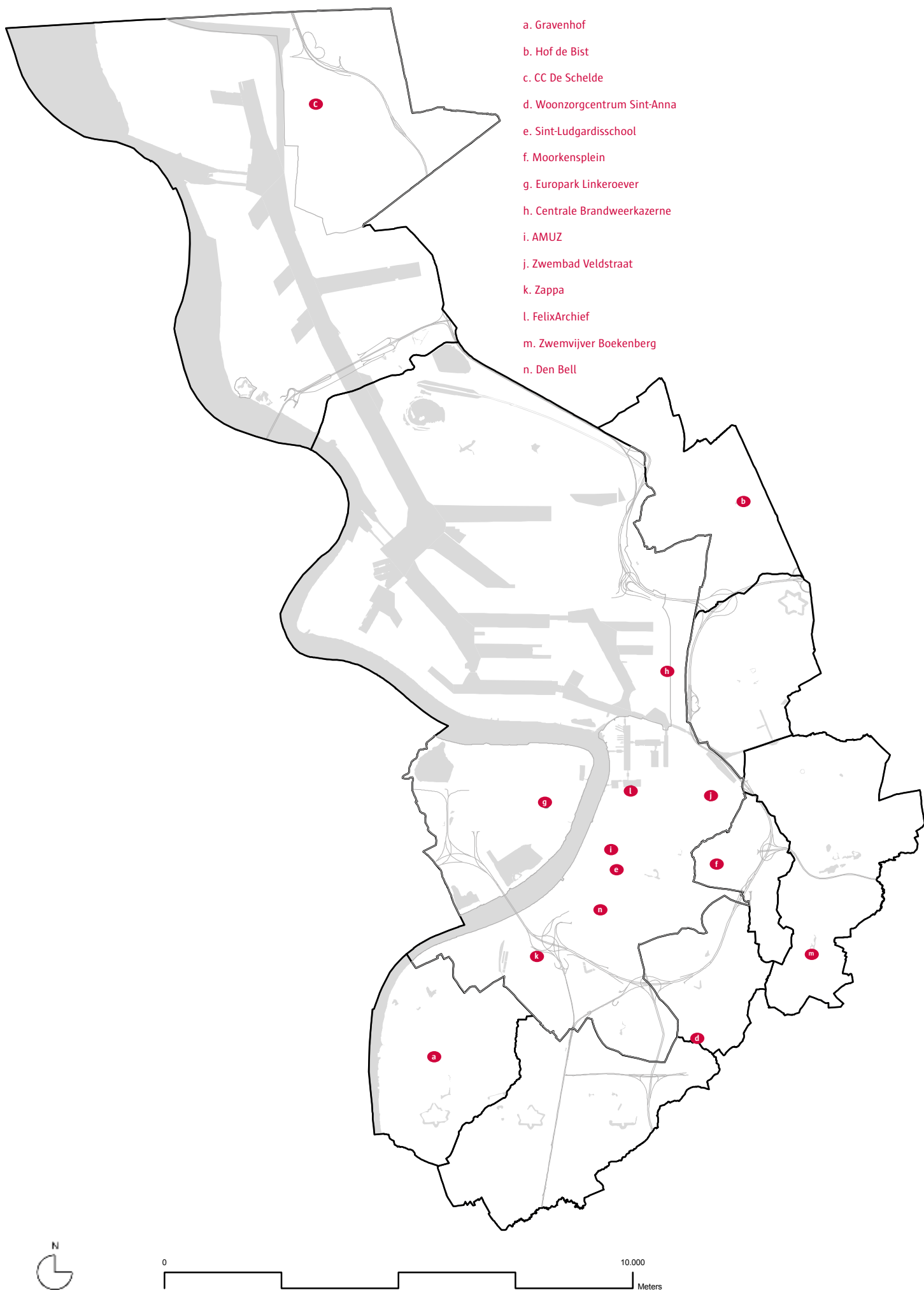
Het bestaande wandel- en fietspad wordt aangelegd als **parkpromenade** met picknickplaatsen. Een padennetwerk leidt bezoekers langs het natuurgebied, doorheen het park en naar de verschillende speelzones. Op sommige paden mogen fietsers rijden, andere zijn voorbehouden voor wandelaars.

Aan de rand van de bebouwing komt een **boomgaard** met streekeigen fruitbomen, die de natuurlijke overgang tussen de bebouwing en het park vormt. Vanuit het park vertrekken ook drie heuvelruggen naar de zone voor ecologisch waardevolle natuur. Daarnaast is er ook een natuurgebied dat beheerd wordt door Natuurpunt vzw.



Picknicken in de natuur in Neerlandpark. © Grontmij

Publieke voorzieningen



6. Publieke voorzieningen

Het stadsbestuur wil zijn huidige en toekomstige bewoners voldoende en kwaliteitsvolle publieke voorzieningen aanbieden. Het aanbod op het gebied van sport, cultuur, recreatie, onderwijs, zorg, politie en brandweer moet voor iedereen toegankelijk zijn. De infrastructuur moet dus op duurzame en comfortabele wijze bereikbaar zijn. Zo hebben centrale voorzieningen een positief effect op de mobiliteit in de stad.

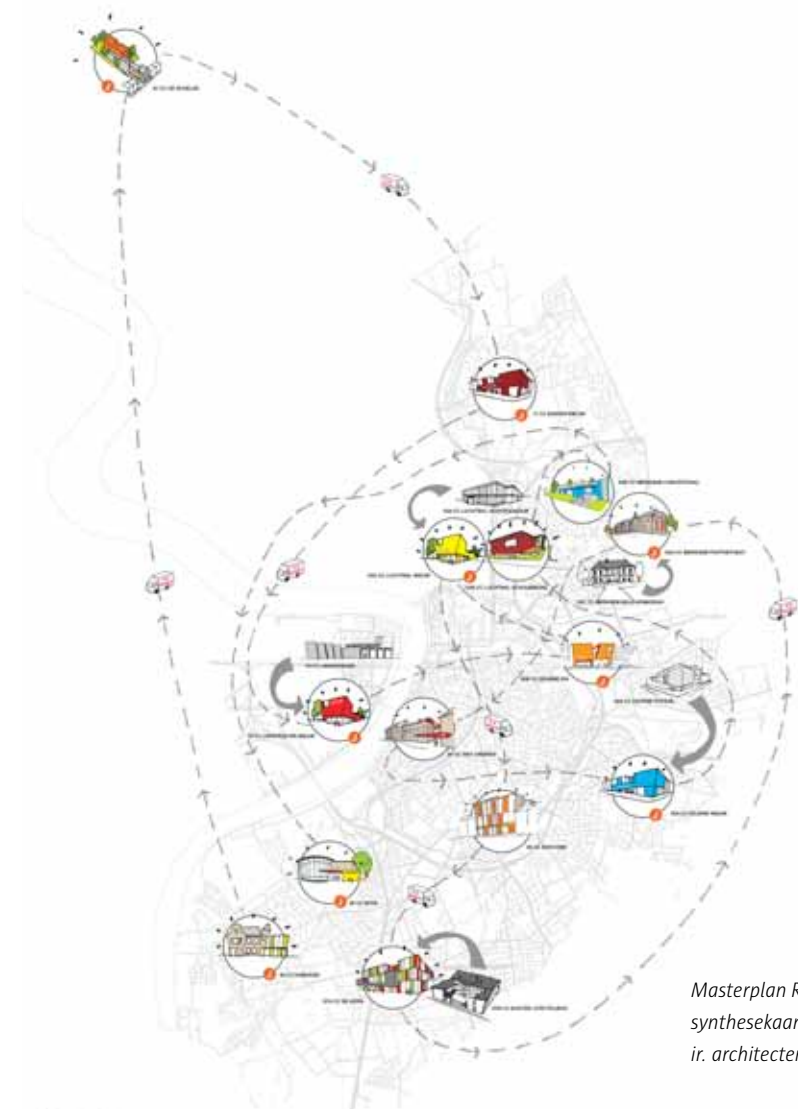
Publieke voorzieningen spelen ook een cruciale rol in het versterken van Antwerpen als woonstad. In het streven naar aangename buurt- en districtskernen en een aantrekkelijke metropool, is een doordachte inplanting van gemeenschapsvoorzieningen onontbeerlijk. Daarom worden publieke voorzieningen zowel op het niveau van de stad als van stadsdelen gepland. Met de aanpak van het stadspatrimonium werkt het stadsbestuur aan optimale dienstverlening. Door de toepassing van duurzame bouwtechnieken en de selectie van knappe architectuur geeft het stadsbestuur het goede voorbeeld.

Plannen en spreiden van voorzieningen

Plannen en spreiden van voorzieningen

Voor het plannen van voorzieningen op lange en middellange termijn werkt de stad met masterplannen. Zulke masterplannen kunnen thematisch zijn en gewijd aan één type voorziening voor de hele stad, of gericht op een evenwichtig aanbod van verschillende types voorzieningen in een bepaald stadsdeel. Aan de grondslag van de masterplannen liggen ruimtelijke analyses. Voor de realisatie van die plannen is er expertise nodig op het gebied van vastgoed, stedenbouw, architectuur, bouwtechnieken ...

De trekkers van die thematische masterplannen zijn niet noodzakelijk (steden-) bouwkundige diensten. Vaak wordt die rol vervuld door diensten uit andere beleidsdomeinen, die instaan voor een welbepaalde dienstverlening of voorziening. Een belangrijke ontwikkeling is de oprichting binnen die diensten van eigen cellen of dochterbedrijven voor vastgoed of ontwikkeling. Op die manier kunnen die diensten zelf de spreiding en planning van hun voorzieningen coördineren, in overleg met alle betrokken partners.



Masterplan Restyling Cultuurcentra:
syntheseskaart © Poponcini & Lootens
ir. architecten bvba



Cultuurcentrum Hoboken, zicht vanuit park. © Poponcini & Lootens ir. architecten bvba

MASTERPLAN RESTYLING CULTUURCENTRA

Het Masterplan Restyling Cultuurcentra werd in 2007 opgesteld door het bureau [Poponcini](#) & [Lootens](#). Het plan moet **infrastructurele tekorten** in sommige districten wegwerken en de vaak verouderde bestaande cultuurcentra moderniseren. Centraal staat de wens van de Antwerpse cultuurcentra om vaker en op meer geïntegreerde wijze samen te werken en een gemeenschappelijke identiteit uit te stralen. Het Masterplan bevat veertien projectlocaties. Drie projecten in Hoboken, Ekeren en Berendrecht-Zandvliet-Lillo werden prioritair opgestart.

In Hoboken was er **geen basisinfrastructuur** aanwezig. Hier speelde het masterplan in op de vraag om het kasteel Gravenhof een bestemming te geven en het bijbehorende parkje te beschermen. Het Hobokense cultuurcentrum zal onderdak krijgen in het gerenoveerde parkkasteel, dat met een foyerruimte en een polyvalente theaterzaal wordt uitgebreid. Ekeren beschikte evenmin over een cultuurcentrum. Ook daar wordt in de nodige infrastructuur voorzien met de renovatie van een parkkasteel, namelijk kasteel Hof De Bist. In Berendrecht-Zandvliet-Lillo wordt een grondige renovatie en uitbreiding gepland voor het bestaande cultuurcentrum De Schelde.

ZORGSTRATEGISCH PLAN

In 2009 maakte het Zorgbedrijf Antwerpen een strategisch plan op om de vergrijzing van de Antwerpse bevolking op een geïntegreerde manier op te vangen. Doelstelling is om elke wijk **levensloopbestendig** te maken (zodat het in principe mogelijk is er een leven lang te blijven wonen) en om de zorgcentra en het buurtleven meer op elkaar af te stemmen.

Met een opdeling van de stad in **woonzorgzones** en een analyse van de bestaande toestand brengt het Zorgstrategisch Plan hiaten in beeld. Bij het zoeken naar oplossingen voor tekorten betreft het Zorgbedrijf het stadsbestuur, alle beleidsdomeinen en private partners. Daarbij wordt een brede waaier van instrumenten ingezet: woningaanpassing, kangoeroewonen, serviceflats, crisis-, dag- en nachtopvang, aanleunflats, rust- en verzorgingstehuizen, mantelzorg, dienstencentra ... Er wordt ook rekening gehouden met de nabijheid van winkels, postgebouwen en bankkantoren.

In 2009 werden vijf ontwerpwedstrijden georganiseerd voor zorgstrategische masterplannen. Het gaat om plannen in **verschillende wijken en districten**: Borgerhout extra-muros (Gitschotelhof, [Huiswerk architecten](#)), Merksem Heide-Tuinwijk (Melgeshof, [BRUT](#)), Oud-Merksem (Sint-Bartholomeus, [Cuypers en Q Architecten](#)), Berendrecht-Zandvliet-Lillo (Monnikenhof, [Claus en Kaan Architecten](#)) en Berchem Nieuw Kwartier (Sint-Anna, [Hub](#)).



Een nieuw woonzorgcentrum met optimaal behoud van het bestaande groen. © Hub architecten

MASTERPLAN NIEUW KWARTIER

In de Berchemse wijk Nieuw Kwartier waren er al het rust- en verzorgingstehuis **Sint-Anna** (408 woongelegenheden), Residentie Edelweiss (54 woongelegenheden) en sinds 2008 ook het woonzorgcentrum De Veldekens (106 woongelegenheden). In de wijk was er geen dienstencentrum, waren er evenmin plaatsen in de dagverzorging en was er een tekort aan serviceflats.

Het bestaande woonzorgcentrum wordt getransformeerd tot een **nieuwe woonzorgkern** met een woonzorgcentrum voor 180 bewoners, drie zorgflats, een dagverzorgingscentrum, 110 serviceflats en een nieuw dienstencentrum. Voor de buurtbewoners was het belangrijk om zo veel mogelijk groene en publieke ruimte te behouden. Daar is in het masterplan rekening mee gehouden door middel van doorgangen en open ruimte tussen de gebouwen. In de buurt van de school Leopold III kunnen er een speelterrein voor kinderen en een nieuwe kinderkribbe komen. Er wordt in voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel voorzien. De oplevering is voorzien in 2019.

Erfgoedwaarde op twee niveaus

De dienst monumentenzorg onderzocht de cultuurhistorische elementen en waarden van het projectgebied **Sint-Anna**. Het rusthuis was immers in de inventaris van het bouwkundig erfgoed opgenomen.

Rust- en verzorgingstehuis Sint-Anna werd in 1922-25 gebouwd. Nadien werd het verschillende keren verbouwd. Het is een voorbeeld van een vroeg 20ste-eeuws godshuis in neotraditionele bak- en zandsteenstijl. De erfgoedwaarde van het gebouw situeert zich op twee niveaus. Enerzijds draagt de architecturale kwaliteit bij tot het waardevol karakter van de site en anderzijds is er de cultuurhistorische component.

Daarom was het van belang om bij de herbestemming de historische en architecturale waarden uit te spelen en te versterken. Om die historische context in het nieuwe ontwerp duidelijk herkenbaar te maken, werd een bouwhistorische studie opgemaakt. De in deze studie aangereikte waardevolle erfgoedkenmerken werden aan de ontwerpers overgemaakt om ze op een evenwichtige manier in de plannen te integreren.



MASTERPLAN STEDELIJK ONDERWIJS

Met het Masterplan Stedelijk Onderwijs willen het stadsbestuur en het Autonoom Gemeentebedrijf Stedelijk Onderwijs het hoofd bieden aan enkele grote maatschappelijke uitdagingen. Het plan beschrijft hoe het Stedelijk Onderwijs tussen nu en 2025 voor de nodige **extra capaciteit** kan zorgen en hoe verouderde infrastructuur aan gewijzigde onderwijsmethodes kan worden aangepast. Het reduceren van de ecologische voetafdruk van de schoolgebouwen en hun gebruikers, staat hierbij centraal.

De kernwaarden van het Masterplan Onderwijs zijn **innovatie, duurzaamheid, capaciteit en breed onderwijs**. In het masterplan staan liefst 240 projecten op 110 locaties beschreven - goed voor een investeringskost van minstens een half miljard euro. Sinds 2010 zijn al 80 projecten opgestart. In al die projecten staan nieuwe technologieën, groene investeringen, medegebruik door de buurt, ruimtelijke kwaliteit en flexibiliteit centraal. Voor nieuwe schoolgebouwen is de passiefhuisstandaard de norm en waar mogelijk worden thematische campussen ingericht voor competentiegericht onderwijs.

SINT-LUDGARDIS

Ook het vrij onderwijs investeert in de vernieuwing van zijn patrimonium. In 2009 lanceerden de Sint-Ludgardisschool en de stad een ontwerpwedstrijd voor de uitbreiding en aanpassing van de school. De stad had het initiatief genomen om samen met de onderwijsinstelling voor een 'brede' school te gaan, en dus voor **gedeeld publiek gebruik**. De belangrijkste eisen waren een grotere capaciteit voor de school en een sportzaal voor de buurt. De sportzaal zou mee door de stad worden gefinancierd.

Het bureau **Stéphane Beel Architecten** stelde een plan op waarin **efficiënt ruimtegebruik** centraal staat. De school ligt in een dichtbebouwd gebied met historische erfgoedwaarde. Het kleine bouwperceel en de beperkte maximale bouwhoogte maakten het ontwerp complex.

Door optimaal ruimtegebruik konden zowel nieuwe klaslokalen als een **ondergrondse sportzaal** worden gerealiseerd. Nog ondergronds kwamen er een nieuwe bergruimte voor de school, kleedkamers, sanitaire voorzieningen en een cafetaria voor de sportzaal. Bovengronds kwamen er klaslokalen, een speelplaats en een cafetaria voor de leerlingen. De ondergrondse sporthal biedt inkijk vanaf de straat en ook het groene binnengebied van de site is zichtbaar. Zo worden relaties gelegd tussen buurt en school.



Sint-Ludgardisschool © Stéphane Beel Architecten



Moorkensplein © TV
Buro Lubbers Bovenbouw
Architecten en Korteknie
Stuhlmacher Architecten

MASTERPLAN PUBLIEKE FUNCTIES BORGERHOUT

Met het Masterplan Publieke Functies Borgerhout wil de stad huidige en toekomstige **tekorten aan voorzieningen** opvangen in Borgerhout. Borgerhout is een van de dichtstbevolkte districten van de stad (en het land), met een groot tekort aan wijkgroen. Op basis van een grondige analyse van gronden, panden en mogelijkheden integreert het kaderplan onder andere de inplanting van een nieuw administratief centrum, een politiekantoor, een buurtparking, een bibliotheek, een buurtsporthal, twee kinderdagverblijven en een buurtpark naast het Moorkensplein.

Gezien de moeilijke ruimtelijke context moest worden gezocht naar **creatieve en duurzame oplossingen**, zoals het voorzien van buitenspeelruimte voor de crèche op het dak van de bibliotheek en de constructie van een sporthal op de eerste verdieping. Er waren ook drastische beslissingen nodig, zoals de verwerving van zeven particuliere woningen om de aanleg van extra open groene ruimte mogelijk te maken.

Het verruimen van het Moorkensplein met een buurtpark (samen 0,8 ha) moet het nijpend groentekort in de buurt tegengaan. Het ontwerp van Buro Lubbers - Bovenbouw - Korteknie Stuhlmacher architecten speelt in op het monumentale districtshuis. Door de 'knip' van enkele straten die op het plein en **buurtpark** uitgeven, wordt een nieuwe verkeerssituatie gecreëerd.



Plankaart Moorkensplein © TV Buro Lubbers Bovenbouw Architecten en Korteknie Stuhlmacher Architecten



De wijk Europark op Linkeroever

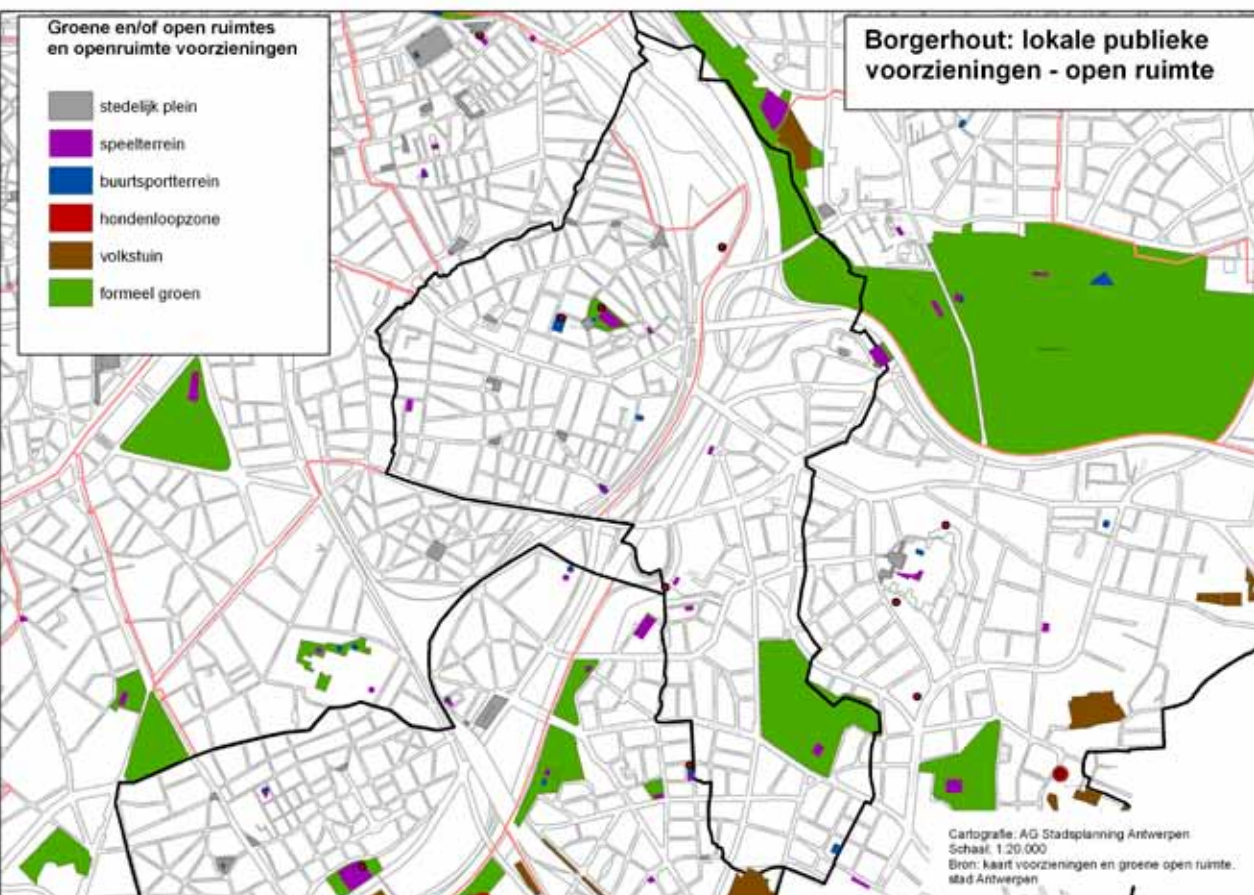
INVESTEREN IN EUROPARK

Met de realisatie van een intergenerationeel project op Linkeroever wil het stadsbestuur de sociale samenhang tussen verschillende generaties en culturen in de hoogbouwwijk Europark bevorderen. **Technum** stelde hiervoor een masterplan op.

Nieuwe sociale voorzieningen moeten wonen, zorg, cultuur en maatschappelijke ontplooiing, onderwijs en opvang voor iedereen toegankelijk maken. Het project voorziet onder meer in de bouw van een rust- en verzorgingstehuis, een kinderdagverblijf, uitbreiding van de bestaande schoolinfrastructuur, een jeugdcentrum, een dienstencentrum van het Zorgbedrijf Antwerpen, commerciële ruimten, een buurtsporthal en serviceflats.

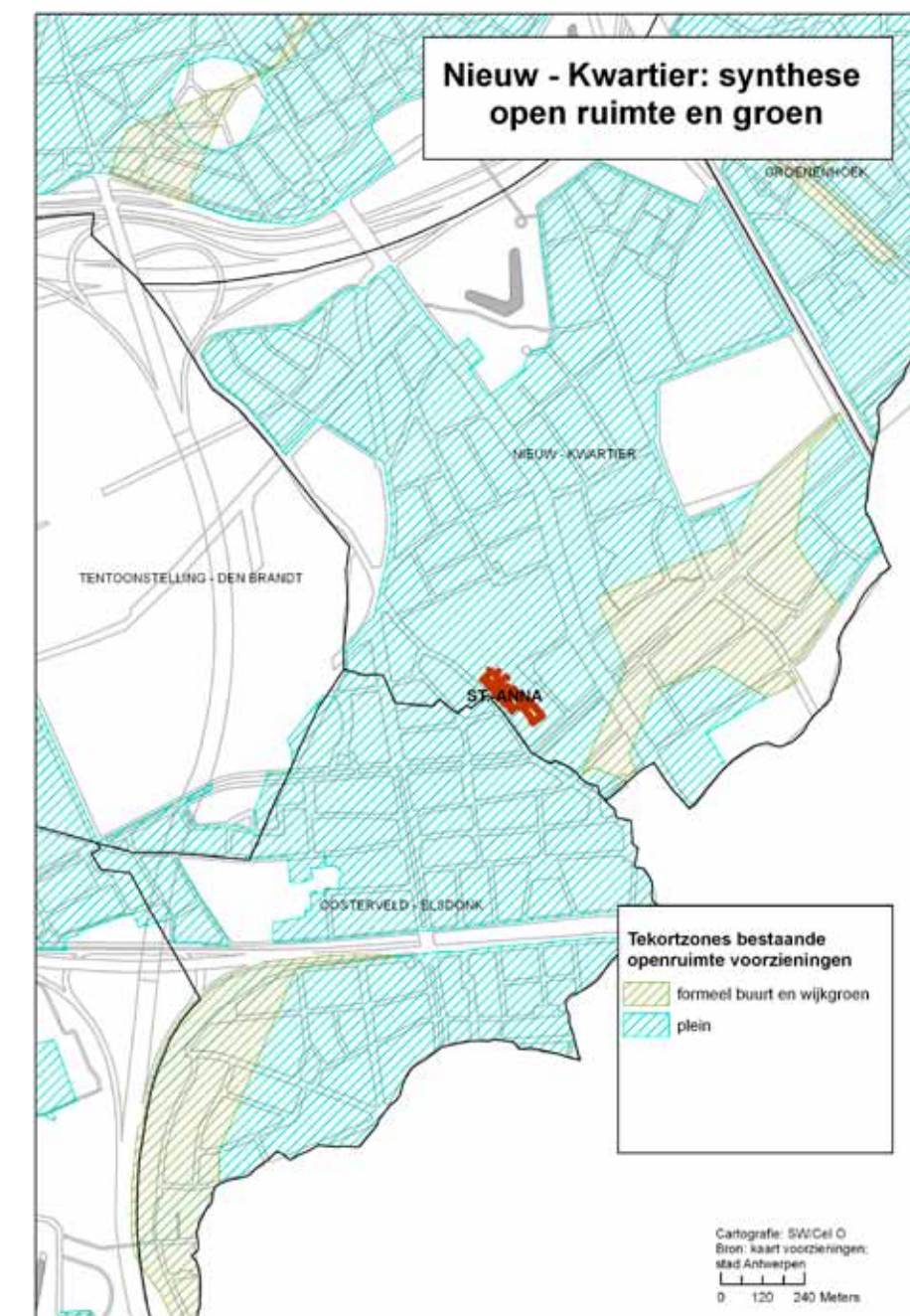
In de **eerste fase** van het project komen er serviceflats aan de Emile Verhaerenlaan. Tussen de Carel van Manderstraat en de Ernest Claesstraat komen een nieuw woonzorgcentrum en een kinderdagverblijf. In een latere fase volgen het jeugdcentrum en de buurtsporthal. De bouw van de serviceflats en de voorbereidende werken voor de nutsvoorzieningen gingen in 2011 van start.

Ook de **publieke ruimte** wordt opnieuw aangelegd. Zo komt er dwars door Europark een nieuwe straat tussen de Gloriantlaan en de Halewijnlaan. Die straat wordt de centrale ruimte van de wijk en moet een comfortabele plek zijn voor voetgangers en fietsers.



Tekortanalyses

Om een beeld te krijgen van de behoeften aan en de wenselijke spreiding van publieke voorzieningen, maakt de stad gebruik van GIS ('geografisch informatiesysteem'). Tekortanalyses vertrekken vanuit twee benaderingen: loopafstand en draagkracht. Voor wat loopafstand betreft, wordt rekening gehouden met toegankelijkheid en ruimtelijke barrières (zoals de Ring). Inwoners die een bepaald type voorziening niet te voet kunnen bereiken, wonen voor wat die voorziening betreft in een tekortzone. Een voorziening kan ook op loopafstand van heel wat bewoners liggen, maar bijvoorbeeld te klein zijn om door al die mensen te worden gebruikt. Daarom wordt ook de draagkracht in beeld gebracht: het aantal – of de oppervlakte van – bereikbare voorzieningen per inwoner.



Tekortzones voor open ruimte en groen in wijk Nieuw Kwartier.



Stadspatrimonium

Stadspatrimonium

Het gebouwenpatrimonium van de stad is cruciaal voor de huisvesting van stadsdiensten en de dienstverlening aan de burger. De Antwerpenaar moet kunnen rekenen op kwaliteitsvolle voorzieningen en diensten in stadskantoren en districtshuizen, scholen, politiekantoren, brandweerkazernes, musea, culturele centra, zwembaden, sporthallen, kinderdagverblijven en jeugdcentra. Met het oog op een goede dienstverlening en vanuit zijn voorbeeldrol zet het stadsbestuur in op integrale kwaliteit van zijn gebouwenpatrimonium.

Om de gebouwen zo efficiënt mogelijk te benutten, worden beschikbare en benodigde functies bij elke stedelijke huisvestingsvraag op elkaar afgestemd. Lang niet elke vraag resulteert overigens in een nieuwbouwproject. Ook renovatie, restauratie, herbestemming en het afstoten van gebouwen behoren tot de mogelijke scenario's. Hierbij wordt uitgegaan van een langetermijnvisie op het stadspatrimonium, waarbij ook de onderhouds-, energie- en andere exploitatiekosten in kaart worden gebracht.

Elke architectuuropdracht vertrekt vanuit de context en eigenheid van de plek en vormt een evenwichtsoefening tussen functionaliteit, veiligheid, integrale toegankelijkheid en duurzaamheid.

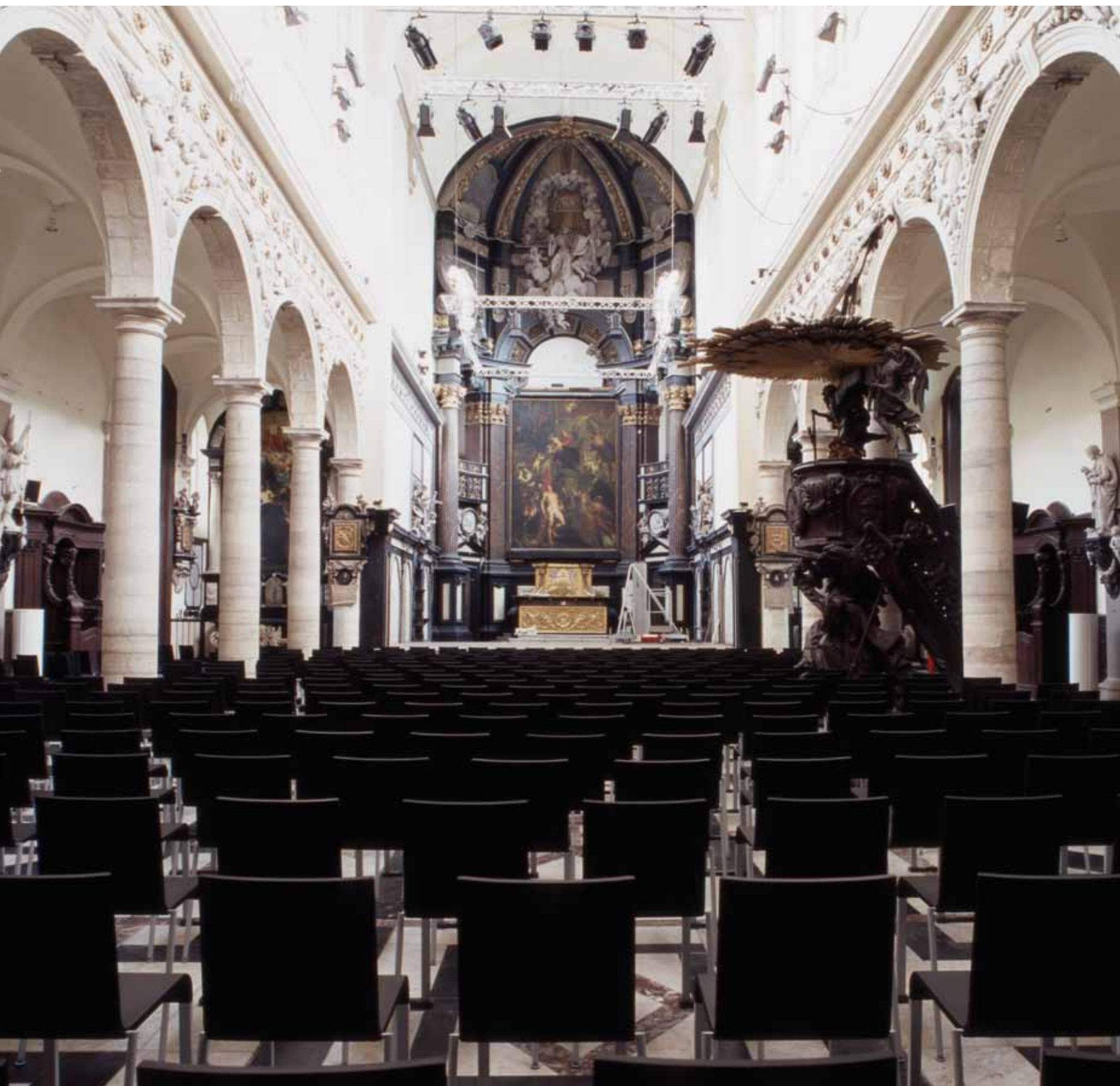
CENTRALE BRANDWEERKAZERNE

Antwerpen beschikt over zes brandweerposten voor negen districten. Omdat de **spreiding** over het grondgebied niet optimaal was, besliste het stadsbestuur om een nieuwe centrale kazerne te bouwen en een aantal andere kazernes als voorpost te gebruiken. Daardoor kan de brandweer een gerichte dienstverlening blijven garanderen. [Jan Van Elzen](#) en [Architectenteam-A](#) stelden het ontwerp op. De werken gingen in het najaar van 2006 van start. Twee jaar later waren de bouwwerken afgerond.

De nieuwe logistieke brandweerkazerne biedt ruimte voor alle administratieve diensten, tachtig interventievoertuigen en veertig containers. Circulatie, ontmoeting, technieken en distributie zijn georganiseerd in **twee grote bouwvolumes** die tegen een middenstraat liggen.

De opdeling van de stelplaats in twee delen beperkt het **warmteverlies** bij interventies. Door de visgraatopstelling is ook het aantal poorten beperkt. Nog met het oog op duurzaamheid werd het complex zo ontworpen dat het gebouw op termijn anders kan worden ingevuld.

De **locatie** van de nieuwe brandweerkazerne werd gekozen op basis van de bereikbaarheid en de mogelijkheid tot snelle interventie. Door die ligging kunnen ook de haven en de omliggende gemeenten blijven rekenen op efficiënte interventies. Zo vergroot de stad Antwerpen de veiligheid van de regio en zelfs van de hele provincie Antwerpen.



Vanhecke & Suls architecten combineerden restauratie, renovatie en nieuwbouw in hun ontwerp voor concertgebouw AMUZ.

AMUZ: VAN KERK TOT CONCERTGEBOUW

De zeventiende-eeuwse Sint-Augustinuskerk is een **architecturaal buitenbeentje**, met haar vroegbarokke bouwstijl, sporen van de renaissancetraditie in de zijgevel, een volledig barokinterieur en de in 1857 toegevoegde neobyzantijnse Onze-Lieve-Vrouwekapel. In 1939 werd het complex als monument beschermd. In de jaren 1980 gebruikte de stad de kerk voor allerlei kunstprojecten.

Omdat Antwerpen vooral behoefte had aan een volwaardig muziekplatform, besloot het stadsbestuur om de Sint-Augustinuskerk tot **multifunctioneel muziekcentrum** om te vormen. De ontwerpopdracht voor [Vanhecke & Suls architecten](#) omvatte restauratie, renovatie en nieuwbouw. Hierbij werd de cultuurhistorische waarde van de site gerespecteerd en werd tegelijk modern gebruikscomfort gecreëerd.

AMUZ is zodanig **technisch en bouwkundig uitgerust** dat er naast concerten ook andere activiteiten kunnen plaatsvinden, zoals congressen, opnames, workshops en nieuwjaarsrecepties. In de bijgebouwen werden kantoren, een ontvangstruimte voor muzikanten, een foyer en andere randfuncties ondergebracht. Zo werd een commercieel strategische plek in hartje stad maximaal benut.

ZWEMBAD VELDSTRAAT

In 1933 bouwde de stad een zwembad in **Antwerpen-Noord**, vlakbij het Oude Badhuis aan de Veldstraat. Door de ruime capaciteit voor toeschouwers werd Badinrichting Veldstraat regelmatig gebruikt voor zwemevenementen. Ten gevolge van de verstrengde hygiëne- en veiligheidsvoorschriften moest het zwembad in 2005 de deuren sluiten.

De stad stelde [Maat_Werk architecten](#) aan voor de restauratie van het beschermde monument, waarbij de **oorspronkelijke toestand en indeling** zoveel mogelijk moesten worden benaderd. De badkuip en glasramen in art-decostijl werden volledig gerenoveerd. Het originele materiaal werd waar mogelijk hergebruikt. De reconstructie van de betonramen met witgeel gehamerd glas bracht de oorspronkelijke lichtinval en serene sfeer terug.

Het vernieuwde gebouw is op de buurt gericht. Aangezien sommige huizen in de buurt nog altijd over onvoldoende sanitaire voorzieningen beschikken, werd een aantal oude functies, zoals de publieke badkamers, behouden. In de voormalige technische ruimte werden ook nieuwe buurtgerichte voorzieningen ondergebracht, waaronder een badenhuis en een hammam.



Maat_Werk architecten maakten het ontwerp voor de restauratie van Zwembad Veldstraat.



Robbrecht en Daem architecten zorgden voor een respectvolle renovatie van het Sint-Felixpakhuis op maat van de nieuwe functie als stadsarchief.

FELIXARCHIEF

Het **Sint-Felixpakhuis** werd in 1859 gebouwd in opdracht van de *Compagnie Générale des Chemins de Fer*. Over de Schelde aangevoerde bulkgoederen werden voor tijdelijke opslag binnengehaald. In 1912 kocht de stad het pakhuis, maar door de verplaatsing van de havenactiviteiten naar het noorden verloor het gebouw in 1975 zijn functie van havenmagazijn.

Het stadsbestuur wilde het monument bewaren en gaf het een **nieuwe bestemming** als stadsarchief. **Robbrecht en Daem** zorgden voor het ontwerp. Met de restauratie dienden de juiste omstandigheden voor het bewaren van microfilm, perkament en oude geschriften te worden gecreëerd. Op de tussenverdiepingen van het gebouw werden achttien aparte minidepots met aangepaste luchtkwaliteit ingebouwd. Op de begane grond kwamen een openbare bibliotheek en commerciële ruimten.

In 2006 was het FelixArchief klaar voor meer dan **twintig kilometer** archief of ruim 100.000 dozen met daarin de documenten van Antwerpse instellingen, bedrijven, particulieren en families. De oudste stukken dateren van de dertiende eeuw. Dagelijks komen bezoekers documenten raadplegen in de leeszaal op de bovenste verdieping.

ZAPPA, RUIMTE VOOR DE JEUGD

Het stadsbestuur wil in elk district een **jeugdcompetentiecentrum** creëren. Toen het bestuur plannen maakte voor een verlaten gebouw op een scholensite in de wijk Kiel, stelde de jongerenvereniging vzw Kavka zich kandidaat met het project Zappa.

De stad koos in het ontwerp voor **duurzame technieken** en slijtvaste, onderhoudsvriendelijke materialen. Het dak, de muren en de ramen kregen een verbeterde thermische isolatie en er werd gekozen voor energiebesparende verlichtingstoestellen. De ventilatie van het gebouw gebeurt via een systeem van warmterecuperatie van afgevoerde lucht. Het complex werd in energiebesparende zones onderverdeeld, zodat alleen de gebruikte delen worden verlucht en verwarmd. De interne akoestiek werd verbeterd en de geluidsoverlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Tot slot wordt regenwater hergebruikt voor de spoeling van de toiletten.



De stad transformeerde een verlaten gebouw tot jeugdcompetentiecentrum Zappa.

ZWEMVIJVER BOEKENBERG

Het Boekenbergpark werd rond 1800 aangelegd als decor voor een kasteeltje van een welgestelde familie. Toen het domein in 1934 aan Deurne werd overgedragen, voegde het bestuur er een openluchtzwembad aan toe. In 2005 werd het zwembad gesloten omdat het niet langer aan de strenger geworden milieuwetgeving voldeed. Het park maakte intussen deel uit van een **historisch waardevol** en beschermd gebied.

De stad wilde met de heraanleg van het openluchtzwembad **natuur en historiek** hand in hand laten gaan met ecologisch vernuft. Het ontwerp van [Axima Services \(Cofely\)](#) herstelt het oorspronkelijke zicht vanuit de zwemvijver richting kasteel in zijn vroegere staat. De groenzone werd uitgebreid en de aanpalende gebouwen werden vervangen door kleinere gebouwen met groendaken, die vanaf de straatzijde in het parklandschap verdwijnen. Het regenwater wordt gebruikt voor de verzorging van planten en draagt bij tot de ecologische waterhuishouding van het park.

Voor de zwemvijver worden geen chemicaliën gebruikt, maar toch wordt gezorgd voor een goede waterkwaliteit. Zo is Boekenberg een op en top **natuurlijke zwemvijver** die perfect in het park is geïntegreerd. De zwemvijver meet 160 bij 25 meter en is goed voor 4.000 kubieke meter water. Het kinderbadje is warmer en bevat 70 kubieke meter water. De waterzuiverende zone bevat 3.800 kubieke meter water. Drie circulatiepompen brengen het water van de zwemzone naar de waterzuiverende zone. De vijver in Boekenberg is de enige openbare ecologische zwemvijver van het land en de grootste in Europa.



Bij de vernieuwing van de zwemvijver en de gebouwen in Boekenbergpark stond ecologie centraal.

DEN BELL

In 1882 bouwde Graham Bell in de Boudewijnsstraat de eerste fabriek van Bell Telephone. In 1958 verrees de toren van architect [Hugo van Kuyck](#). Toen Alcatel Bell in 2006 het gebouw verliet, koos het stadsbestuur het complex met maar liefst 21.400 m² oppervlakte als centraal kantoorgebouw.

De administratieve diensten van de stad Antwerpen waren tot dan over tientallen locaties op het grondgebied van de stad verspreid. Sinds 2010 werken meer dan **2.200 personeelsleden** op deze locatie. Met dit ambitieus centralisatieproject drukt de stad haar onderhouds- en energiekosten.

Voor de ontwikkeling van de site maakte [Vooruitzicht](#) gebruik van duurzame bouwtechnieken en werd de beschikbare ruimte maximaal benut. Het **binnenplein** werd fraai aangelegd met sporttoestellen en bomenvakken, en is publiek toegankelijk. Het torengedouw huisvest op twaalf verdiepingen tientallen multifunctionele ruimten, vergaderzalen, formele ontvangstruimten en een auditorium voor 178 personen. Buiten de kantooruren kunnen deze ruimten worden gehuurd.

Voor de **klimaatregeling** zorgen een automatische zonwering en een hybride ventilatie die inspelen op de seizoenen en het uur van de dag. De combinatie van mechanische en natuurlijke verluchting zorgt voor een aangenaam en ecologisch verantwoord binnenklimaat.



Ontwikkelaar Vooruitzicht zorgde voor een duurzame herontwikkeling van de voormalige Bell Telephone fabriek.

Een duurzame stad voor iedereen

De stad rondde begin 2011 de **Visienota Duurzame Stad** af. In acht thema's (energie, mobiliteit, lucht en geluid, groen, water, materialen, ruimtegebruik en bodem) omschrijft de nota de visie, ambities, doelstellingen en reeds genomen initiatieven in het streven naar 'Een duurzame stad voor iedereen'.

Een van de belangrijkste initiatieven is het **Klimaatplan** (2011), waarin de doelstellingen en richtlijnen voor de reductie van de CO₂-uitstoot in en door de stad worden geformuleerd. 'De stad als goed voorbeeld' en 'Klimaatbewuste stadsgemeenschap' zijn sleutelhoofdstukken. Daarin worden de nodige en reeds ingezette maatregelen van de stad beschreven om de uitstoot van haar eigen werking en de uitstoot door bewoners en ondernemers in de stad terug te dringen.

Het stadsbestuur doet dat enerzijds met de **verduurzaming** van zijn wagenpark, een duurzame aankooppolitiek en door duurzaam te bouwen. Duurzaamheid is een fundamenteel criterium geworden voor de ontwikkeling en het beheer van het stadspatrimonium en de woningen die de stad in het kader van haar vastgoedbeleid bouwt en renoveert.

Er worden steeds meer instrumenten ontwikkeld om duurzaamheid in **planprocessen** te integreren. Voor grote woonontwikkelingen worden duurzaamheidseisen opgenomen in de overeenkomst met de projectontwikkelaar of gekoppeld aan een 'verkoop onder voorwaarden'. Voorts worden duurzaamheidsaspecten verwerkt in ruimtelijke uitvoeringsplannen, projectdefinities en masterplannen voor de gemengde ontwikkeling van grotere stadsdelen. Akoestische en ecologische studies worden systematisch ingezet bij de ruimtelijke planning.

Bovendien onderzoekt het stadsbestuur de haalbaarheid van **collectieve energievoorziening** en worden er reservatiestroken voorzien voor een mogelijk toekomstig warmtenet (conform de nieuwe energiestrategie 2011-2020 van de Europese Unie). Met het oog op de eventuele introductie van stadsverwarming wordt aan ontwikkelaars van appartementsblokken opgelegd om in één centraal warmte- en/of ventilatiesysteem per blok van appartementen en winkelruimten te voorzien

Het stadsbestuur investeert in de bewustmaking en ondersteuning van bewoners en ondernemers. Ondernemers kunnen bij het Bedrijvenloket van de stad terecht voor duurzaamheidsadvies. Voor bewoners is er de uitgebreide publiekswerking van het **EcoHuis** in Borgerhout, waar bewoners terecht kunnen voor informatie en advies over energie- en milieusparend bouwen, wonen en leven, de permanente tentoonstelling 'Meer doen met minder' en infosessies, workshops en demonstraties over duurzaamheid. De EcoHuisdokter verstrekt advies op maat aan bewoners die duurzaam willen bouwen of renoveren. Deze dienstverlening wordt ook aangeboden in alle woonkantoren van de stad.

Tot slot kunnen mensen in het EcoHuis terecht voor advies over de energie- en milieupremies van de stad en andere overheden. Zo geeft Antwerpen premies voor dakisolatie, woningen met een lage energieprestatie, groendaken en regenwaterinstallaties en verschaft ze groene leningen voor energiezuinige ingrepen in woningen. In het EcoHuis of online via www.antwerpen.be/zoominopuwdak kan iedereen de thermografische kaart van de stad raadplegen. Dat is een luchtfoto waarop een kleurencode zichtbaar maakt hoeveel warmte er via de daken ontsnapt.

Met het samenbrengen en bijstellen van alle initiatieven in de overkoepelende Beleidsnota Duurzame Stad heeft Antwerpen een **coherente visie** ontwikkeld op duurzaamheid. Met de focus op energie en milieu worden concrete en meetbare doelstellingen gedefinieerd, die worden gekoppeld aan een stappenplan op korte en lange termijn en een handleiding om duurzaamheid nog sterker in het stedelijk beleid te verankeren.

Mobiliteit

7. Mobiliteit

Het stadsbestuur streeft naar een aangenaam Antwerpen met een hoge levenskwaliteit. Duurzame verplaatsingen, verkeersveiligheid en het aanbieden van een groot bereik aan bewoners en bezoekers, zijn hierin belangrijke hefbomen. Centraal staat de verbetering van het ‘lager netwerk’ van voet- en fietspaden, lokale wegen, parkings, winkelstraten en openbaar vervoer – in het bijzonder het tramnetwerk. Maar door de centrale ligging in een sterk verstedelijkte regio in een Europees netwerk en met de tweede grootste haven van Europa op haar grondgebied, maken uiteraard ook het (bovenlokaal) woon-werkverkeer en het internationaal transitverkeer deel uit van de verkeersstromen in en rond de stad.

De stad wil die verkeersstromen mee beïnvloeden. De bevoegdheden inzake mobiliteit zijn evenwel sterk versnipperd. De gewestwegen en het tram- en busvervoer zijn Vlaamse bevoegdheden. De spoorwegen worden beheerd door de federale overheid en de provincie coördineert het regionaal fietsnet. De lokale wegen en het lokale openbaar domein zijn dan weer in belangrijke mate bevoegdheden van de districtsbesturen.

Er zijn drie grote beleidskaders voor mobiliteit op het Antwerpse grondgebied. De stad beschikt over een eigen Mobiliteitsplan, dat op het niveau van de districten en de wijken in wijkcirculatieplannen wordt gedetailleerd. Het Vlaams Masterplan 2020 bevat maatregelen voor de oplossing van de bovenlokale en lokale verkeersproblemen in en rond de stad. Tot slot is er het Witboek van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Deze drie beleidskaders bevatten maatregelen en projecten voor de verschillende verkeersmodi.

Het stadsbestuur gaat voor zijn multimodaal mobiliteitsbeleid uit van het STOP-principe. Alle modi krijgen een plaats binnen dat beleid. Maar op het vlak van veiligheid, doorstroming en comfort wordt prioriteit gegeven aan – in die volgorde – Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar Vervoer en gemotoriseerd Privévervoer.

Beleidskaders

MOBILITEITSPLAN

In het kader van een met de Vlaamse regering en het provinciebestuur gesloten mobiliteitsconvenant stelde de stad in 2004 een Mobiliteitsplan op. Met dit plan streven de bevoegde overheden samen naar een betere **organisatie van het verkeer** en de ontwikkeling van duurzaam verplaatsingsgedrag in Antwerpen. Deze ambities vergen maatregelen op verschillende domeinen.

Met een doordacht **ruimtelijk beleid** wordt de behoefte aan verplaatsingen beperkt. Wonen, werken en ontspannen worden in elkaars buurt ingeplant en goed aangesloten op het openbaar vervoer. Infrastructuurmaatregelen – grote en kleine werken op het openbaar domein – springen het meest in het oog. Daar horen de projecten van het Vlaams Masterplan 2020 bij (met onder meer de geplande tramverlengingen), maar ook het project ‘100 km fietspad’.

Er zijn ook **ondersteunende maatregelen**, zoals sensibiliseringscampagnes om duurzamer en veiliger verplaatsingsgedrag te stimuleren en het Parkeerbeleidsplan van het gemeentelijk autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen. Tot slot zijn er gecombineerde maatregelen, zoals infrastructuurwerken in het kader van verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Ook een gecombineerde maatregel is het stedelijk bedrijfsvervoerplan dat werd gekoppeld aan de ingebruikneming van Den Bell als nieuw kantoorgebouw voor de stedelijke administratie.



Masterplan 2020: Ingrepen voor het vervolledigen van de Ring

De aanleg van een nieuwe toltunnel (1, 2) onder de Schelde met 2x3 rijstroken, van Linkeroever tot Noordkasteel.

De aanleg van het Oosterweelknooppunt (3) aan Noordkasteel.

De aanleg van vier tunnelpijpen (met telkens twee rijstroken en een pechstrook) onder de dokken tot aan de Ring (4).

De afbraak van het viaduct van Merksem en de aanleg van een open sleuf met een nieuw op- en afrittencomplex aan Groenendaallaan (5) en aan Schijnpoort (6), en met kleine aanpassingen aan het knooppunt met de E313.

De invoering van een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel (7).

MASTERPLAN 2020

Vlotter verkeer, veiligere wegen en een grotere leefbaarheid. Dat zijn de **doelstellingen van het Masterplan 2020**. De stad, de rand, de haven en het verkeer: ze moeten er allemaal op vooruit gaan. Het Masterplan is dan ook veel meer dan een verzameling wegenwerken. Het gaat om een heleboel maatregelen die de verkeersdrukke, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen moeten aanpakken. Zo wordt het openbaar vervoer verder uitgebouwd. Er komen nieuwe, veilige fietsnetwerken en ook de waterwegen worden niet vergeten. Het Masterplan 2020 heeft overigens een zeer concrete doelstelling: tegen 2020 moet minstens de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, te voet of per fiets gebeuren.

Het Masterplan 2020 gaat voor minder congestie en minder ongevallen op het hoofdwegenet in de Antwerpse regio en minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Het bekendste project is ongetwijfeld het **vervolledigen van de Ring**. Toen in de jaren 1960 beslist werd om de Ringinfrastructuur te bouwen, was het de bedoeling om een Grote en een Kleine Ring aan te leggen. Maar de plannen voor de Grote Ring werden nooit gerealiseerd. Omdat de (kleine) Ring dus zowel lokaal als bovenlokaal verkeer moest verwerken, geraakte die snel verzadigd. Ook de congestie op de toegangswegen naar de Ring neemt nog toe. Naast het sluiten van de ring moet de aanleg van de **tangenten in het oosten (A102 en R11bis)** een deel van de oplossing aanreiken. Op die manier wordt het raster van hoofdwegen rond Antwerpen vervolledigd en wordt de Ring van doorgaand zuid-noord verkeer en havenverkeer ontlast.

Het Masterplan wil het stedelijk tramnetwerk versterken en de aansluiting op het **openbaar vervoer** in de regio verbeteren. Naast tramverlengingen naar omliggende centra in de regio, zijn onder meer de heraanleg van de stedelijke verkeersader de Leien en de aanleg van het Operaplein in het Masterplan 2020 opgenomen. Voor het **goederenvervoer** wordt specifiek ingezet op meer binnenscheepvaart, onder andere door de renovatie van sluizen, de verbreding van het Albertkanaal en de verhoging van bruggen. Voor **fietsers en voetgangers** wordt in nieuwe infrastructuur voorzien, onder andere in het kader van de werken aan de Leien en een reeks (ver)nieuw(d)e fietsroutes, zoals de Districtenroute. Ook het spoor wordt in het Masterplan als deel van de oplossing meegenomen, maar valt niet binnen de Vlaamse bevoegdheden.

WITBOEK VERKEERSVEILIGHEID

Het stadsbestuur stelde in 2008 een coördinator aan voor de opvolging van de voortgang van alle interne en externe partners in het verkeersveiligheidsbeleid van de stad. Die voortgang wordt gerapporteerd in een tweejaarlijkse **Staten-Generaal van de verkeersveiligheid**. Tijdens de eerste Staten-Generaal in 2008 kwamen alle partners voor de eerste keer samen om ambities, doelstellingen en engagementen voor een verkeersveilige stad te formuleren. Het stadsbestuur bundelde die engagementen in een Witboek, dat sindsdien het beleidskader vormt voor de verkeersveiligheidsmaatregelen van de stad.

Voetgangers

De veiligheid en het comfort van de voetganger staan centraal in de uitwerking van mobiliteitsprojecten en de aanleg van publieke ruimte. Voetgangers worden niet beschouwd als de zwakste weggebruikers, maar als de **grootste groep verkeersdeelnemers**. Alle bewoners en bezoekers van de stad leggen immers afstanden te voet af, aangezien verplaatsingen met de fiets, het openbaar vervoer of de auto nooit van deur tot deur gebeuren. Een beleid dat bijzondere aandacht besteedt aan voetgangers, andersvaliden en fietsers, draagt in belangrijke mate bij tot het streven naar een aangename stad om in te wonen en werken en om te bezoeken.

Daarom werkt de stad aan de uitbouw van een van de **langste en aantrekkelijkste voetgangersassen** van het land. Die as loopt vanaf het Centraal Station, langs de De Keyserlei, de winkelwandelstraat Meir, de Groenplaats en de historische stadskern tot de Scheldekaaien – die zelf tot een lang wandellint langs het water worden getransformeerd. Op termijn wordt die voetgangersas nog verlengd met een comfortabele en aantrekkelijke wandelverbinding naar het MAS en het Eilandje.

Alle woonwijken krijgen een **wijkcirculatieplan**. Dat is een vertaling van het Mobiliteitsplan op het niveau van de wijk. Wijken worden ‘wooneilanden’, waar wonen, werken, wandelen, fietsen en spelen op de eerste plaats komen. De auto krijgt een plek die daarmee in overeenstemming is. Het stadsbestuur stelde al verschillende wijkcirculatieplannen op.

Het stadsbestuur streeft op korte termijn naar een gevoelige uitbreiding van het **aantal zones 30**, vooral in de districtskernen en in schoolomgevingen. De afbakening van de zones 30 wordt gekoppeld aan verkeersbegeleidende ingrepen. Dat zijn relatief beperkte maar doordachte en snel te realiseren verkeersingrepen die de duidelijkheid van de verkeerssituatie verhogen.

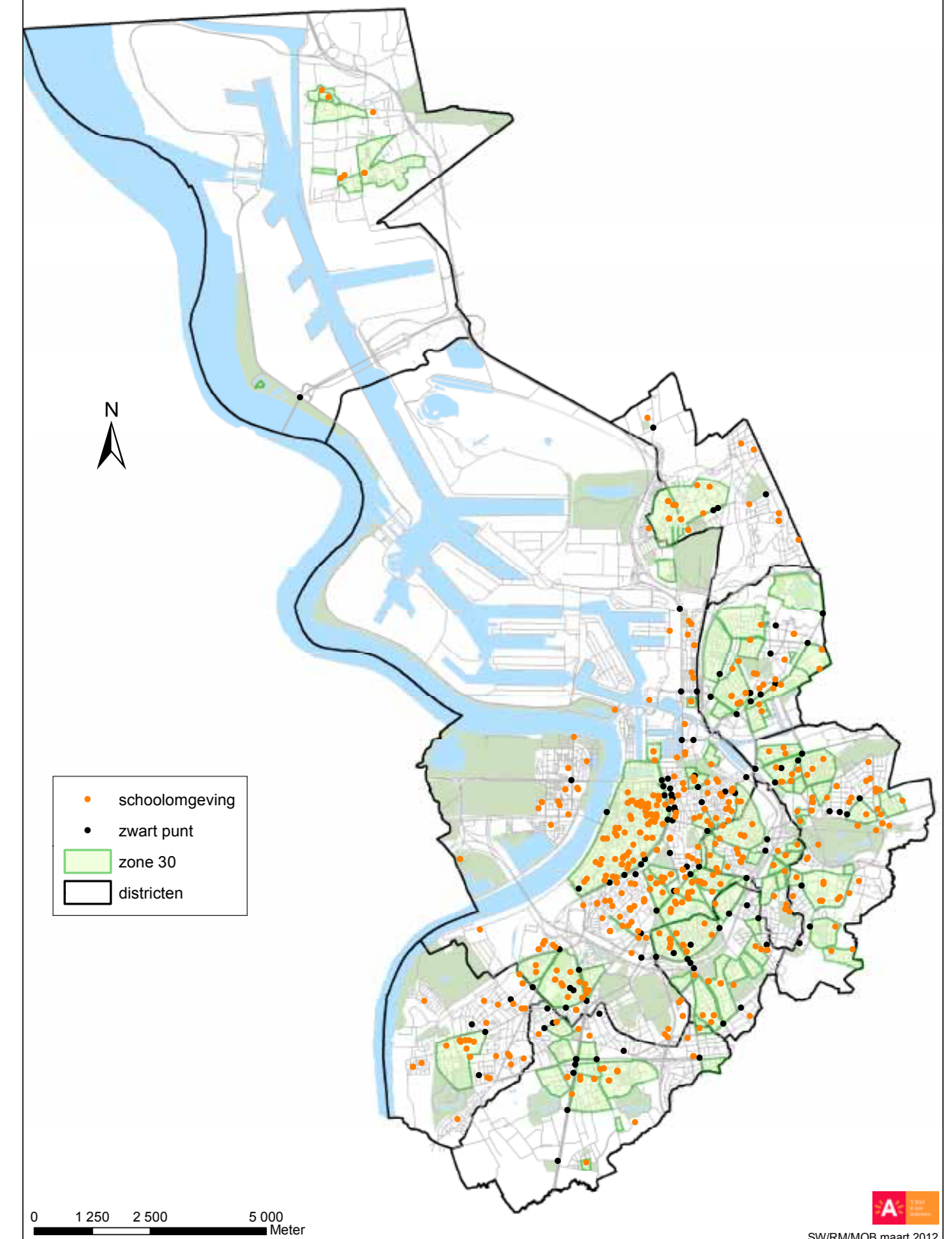
De gevaarlijkste plaatsen op de Antwerpse wegen worden op korte termijn weggewerkt. Op basis van objectieve gegevens en criteria maakt de verkeerspolitie jaarlijks een inventaris op van kruispunten of wegsegmenten waar regelmatig gelijkaardige ongevallen gebeuren. Deze zogenaamde ‘**zwarte punten**’ worden prioritair aangepakt.

Ook met de plaatsing van **voetgangersbewegwijzering** en de installatie van **verdwijnpalen** verhoogt de stad het comfort van voetgangers, wandelaars, winkelaars en kuieraars. Met verdwijnpalen worden autoluwe straten en voetgangersgebieden tijdelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Verschillende straten en pleinen zijn intussen uitgerust met verdwijnpalen, waaronder de Grote Markt, enkele straten in het Schipperskwartier, de Wilde Zee, de Offerandestraat, de Kammenstraat en de Meir.

Tot slot past de stad de **verkeerslichtenregeling** aan om zoveel mogelijk voetgangers in één keer te laten oversteken, zodat zij niet in het midden van de straat tussen het verkeer belanden. In zones 30 is het zelfs de bedoeling om de verkeerslichten weg te nemen.

Zones 30, zwarte punten en schoolomgevingen

Overzicht geplande en gerealiseerde projecten



Fietsers

Het stadsbestuur wil zoveel mogelijk mensen stimuleren om te fietsen. Met het **Fietsbeleidsplan** neemt Antwerpen maatregelen voor een comfortabele en veilige fietsomgeving. Het plan bevat acties op drie fronten: Rijden, Stilstaan en Sturen. De topprioriteit voor wat betreft het Rijden is het project 100 kilometer fietspad. Voor het Stilstaan werd een Fietsparkeerplan opgemaakt. Het luik van het Sturen omvat verscheidene ondersteunende maatregelen, zoals bewegwijzering, een fietsroutekaart, de Fietsdag voor Werknemers, een fietsaanbod, ...

Met de aanleg van **100 km fietspad** wil het stadsbestuur samen met de districten, de Vlaamse overheid en de provincie Antwerpen de ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk wegwerken. Het stadsbestuur ontvangt hiervoor subsidies van Vlaanderen, de provincie en het Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO, Europese Unie). Tussen 2007 en oktober 2011 werd in totaal al meer dan 95 km fietspad aangepakt. Onder meer de Carnotstraat, de Rubenslei, de Montignystraat, de Scheldelaan en Park Spoor Noord kregen een nieuw (stuk) fietspad. Een strategisch project in het kader van het garanderen van de continuïteit van het fietsnetwerk was de vernieuwing van het Ringfietspad in 2011.

Nog in 2011 werd de Velo geïntroduceerd in de stad: publieke fietsen op ongeveer honderd stalplaatsen (in eerste instantie binnen de Ring). De fietsen kunnen tegen democratische prijzen door iedereen worden gehuurd. Ze zijn speciaal ontworpen voor intensief gebruik in de stad en worden om de drie jaar vervangen.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan de **veiligheid** en het **comfort** van de fietsers. Dat gebeurt onder meer door het gebruik van beton of asfalt in plaats van betonstraatstenen, het wegwerken van boordstenen en oneffenheden, de aanleg van comfortstroken en het voorzien in veilige en zichtbare oversteekplaatsen aan kruispunten. Ook van veilige publieke fietsparkeerplaatsen en **stalplaatsen** wordt werk gemaakt. De Bouwcode verplicht om bij bouw- en renovatiewerken voldoende inpandige fietsstalruimte te voorzien. Het Parkeerbedrijf organiseert buurtstallingen voor bewoners in buurten met **tekorten**.



Velo: publieke fietsen.

Openbaar vervoer

Het stadsbestuur werkt samen met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn aan de **optimalisering van het openbaar vervoersnetwerk**. Met het Masterplan 2020 krijgen Deurne, Ekeren en Wilrijk een tramverbinding en worden de Leien en het Operaplein heringericht. Een aantal van de grootste openbaar vervoersinfrastructuurwerken passen in het kader van de gebiedsgerichte programma's uit het strategisch Ruimtelijk Structuurplan. Zo wordt het Eilandje met nieuwe lijnen ontsloten, omvat het programma Groene Singel een nieuwe tramlijn ('Singellijn') en komt er op de Scheldekaaien een 'Kaaitrām'. De komst van de hoge snelheidstrein, de transformatie van kopstation tot doorgangstation en de vernieuwing van het stationsgebouw waren dan weer sleutelacties in het programma Omgeving Centraal Station.

In het kader van het beeld Spoorstad uit het strategisch Ruimtelijk Structuurplan wordt werk gemaakt van de '**vertramming**' van de stad. Het bestuur wil het gebruik van de tram stimuleren als duurzaam elektrisch vervoermiddel. Daarbij wordt geïnvesteerd in bereikbare en toegankelijke tramhaltes en opstappen, met bijzondere aandacht voor senioren, rolstoelgebruikers en personen met een handicap. Het stadsbestuur ziet het **tramnetwerk** bovendien als structurerend element voor het Lager Netwerk en de Stedelijke Centra. Bovendien wordt niet alleen het tramnetwerk op het stedelijk grondgebied geoptimaliseerd, maar ook de aansluiting van het netwerk op de Antwerpse regio.

Er werden de laatste jaren reeds verschillende **tramprojecten** gerealiseerd. Zo werd het voormalige eindpunt van tram 8 op de Lambermontplaats in 2007 verlegd naar het nieuwe justitiepaleis, en in 2009 van Eksterlaar naar Silsburg. Door de aanleg van een vrije tram- en busbaan op de Sint-Bernardsesteenweg kreeg Hoboken in 2006 een snelle verbinding met het stadscentrum. Voorts zijn er nog tal van tramprojecten in voorbereiding of in uitvoering.



Het ontwerp voor het Olympiadekruispunt. © Omgeving

OLYMPIADEKRUISPUNT

Op het Olympiadekruispunt komen de Boomsesteenweg (N177), de VII-de Olympiadelaan, de Jan Van Rijswijcklaan, de Jan De Voslei en de Populierenlaan samen. Het is één van de drukste en gevaarlijkste kruispunten aan de rand van de stad en een **belangrijk knooppunt** voor alle verkeer van en naar Wilrijk. De Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en De Lijn werken samen om het kruispunt voor alle weggebruikers veiliger en overzichtelijker te maken.

Ontwerpbureau **Omgeving** kreeg de opdracht om hiervoor een ontwerp uit te tekenen. Daarbij wordt de keerlus van tram 6 verlegd en krijgt die tram een **nieuwe eindhalte** aan het Generaal Robertsplantsoen. Op dat plantsoen komt er een stadsrandparking voor 195 auto's. Bezoekers van de stad kunnen hier overstappen op het openbaar vervoer. Aan de tramhalte en de nieuwe parking worden ook fietsenstallingen voorzien.

BRABO 2

Dit project behelst de (her)aanleg van de Noorderleien, het Operaplein, de tramontsluiting van het Eilandje, de tramverbinding met Ekeren en de aanleg van de tramlijn in de Brusselstraat. Het noordelijk deel van de Leien krijgt hetzelfde profiel als het zuidelijk deel. Het Operaplein wordt autoluw, met veel **ruimte voor trams, voetgangers en fietsers**.

Tussen de De Keyserlei en de Violierstraat worden de Leien ondertunneld voor het autoverkeer. **Ondergronds** komen een parking en een groot knooppunt voor openbaar vervoer met een nieuw metrostation. Het Operaplein, de Franklin Rooseveltplaats, de ondergrondse parkeergarage en het metrostation vormen één project, waarvoor **Manuel de Solà-Morales** het ontwerp opmaakte.

De **tramlijn** richting Ekeren loopt vanaf het Operaplein en de Franklin Rooseveltplaats over de Noorderleien, de Noorderplaats en de nieuwe Noorderlaanbrug naar de Groenendaallaan en ten slotte via de Noorderlaan en de Ekersesteenweg tot het keerpunt 'De Mieren' nabij het centrum van Ekeren. Het ontwerp voor de aanleg van de traminfrastructuur is van **TV SAM**.



Ondergrondse parking met knooppunt voor openbaar vervoer. © Manuel De Solà-Morales

LIVAN-PROJECT

Het tramproject LIVAN (Lijn-Invest Antwerpen) bestaat uit **twee onderdelen**: de indienstneming van de ongebruikte premetrokoker onder de Carnotstraat en Turnhoutsebaan (stationsomgeving) en de bovengrondse tramverlenging via de Florent Pauwelslei en Ruggeveldlaan (Deurne). Bovendien wordt in een nieuwe tramverbinding voorzien, in een eerste fase tot het parkeerterrein ter hoogte van het rondpunt van Wommelgem aan de E313. Daar kunnen automobilisten overstappen op de tram. De realisatie is voorzien tegen 2014. In een tweede fase wordt de tramlijn verlengd tot Ranst. **Arcadis** werd aangesteld voor, onder meer, het referentieontwerp, de mobiliteitsstudies, het plan-MER ('milieu-effectenrapport') en de voorbereiding van de stedenbouwkundige aanvraag.

Privévervoer

De stedelijke publieke ruimte dient zo te worden ingericht dat het er aangenaam toeven is voor bewoners en bezoekers. **De kwaliteit van het openbaar domein** maakt een stad leefbaar en beleefbaar. Verkeersleefbaarheid is daar een onlosmakelijk onderdeel van. Het is dan ook logisch dat de stedelijke publieke ruimte zo wordt ingericht dat bewoners en bezoekers van duurzame vervoersmiddelen gebruik kunnen maken. Hoe meer het verplaatsingsgedrag multimodaal wordt, hoe leefbaarder de stad en de wijken en buurten worden.

Alles begint bij een **weloverwogen locatiebeleid** op stadsniveau waarbij wonen, werken en voorzieningen in elkaars nabijheid worden ingeplant en worden geënt op het fiets- en openbaar vervoersnetwerk. Het eindigt bij ogenschijnlijke 'details' zoals het integreren van fietsenstallingen in gebouwen.

In een stad die inzet op duurzame mobiliteit kan en mag de auto niet weggedacht worden. Bewoners, bezoekers en ook het economisch verkeer blijven aangewezen op gemotoriseerd verkeer. Maar als primaire keuze voor iedereen is gemotoriseerd verkeer niet langer haalbaar. De auto is er, maar vervult een **aanvullende rol**. De stad vertaalt deze evolutie in wijkcirculatieplannen, de inrichting van zones 30, de zonering van stadsdelen voor betalend parkeren, de afbakening van autovrije zones en de systematische aanpak van zwarte punten. Die ingrepen moeten voorkomen dat autogebruik ten koste gaat van duurzame vervoersmodi en leefkwaliteit en moeten ook beletten dat overdreven autogebruik tot stilstand leidt.

Cruciaal is dat het **parkeerbeleid** voor auto's het locatiebeleid ondersteunt. Concreet betekent dit dat een onderscheid wordt gemaakt tussen de behoeften van bezoekers (het parkeerbeleid) en die van bewoners (het stallingenbeleid). Daarbij geldt de filosofie dat het autoverkeer van bezoekers zoveel mogelijk aan de rand van de stad wordt opgevangen - door middel van parkeerplaatsen (*park and ride*) met goede aansluitingen op het openbaar vervoer. Het bezoekersverkeer kan ook van het openbaar domein worden weggehouden door een aanbod van ondergrondse parkeergarages met aangepaste tarifiering (hoe centraler hoe duurder) en parkeerbewegwijzering ...

Bewoners worden gestimuleerd om **in pandige stalplaatsen of buurtparkings** te gebruiken, zodat het openbaar domein meer en meer gevrijwaard blijft. Op deze manier ontstaat er ruimte voor voetgangers, fietsers en bezoekers.

Het autoverkeer dat Antwerpen niet als bestemming heeft, dient zo te worden georganiseerd dat het zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt voor de stad en haar gebruikers. Daartoe werd in het Masterplan 2020 een hele batterij **infrastructurele maatregelen** vastgelegd. Het vervolledigen van de Ring en de aanleg van tangenten in het oosten (A102 en R11bis) zijn daarin de speerpunten. In dat kader passen ook maatregelen om het wegverkeer te verduurzamen (extra tramlijnen, hogere bruggen over het Albertkanaal ...) waardoor andere vervoerswijzen aantrekkelijker worden. Bedoeling is in 2020 in de grootstedelijke regio een algemene modal split van 50/50 (50% autoverkeer, 50% andere modi) te bereiken. Vandaag bedraagt die verdeling al 63/37 in de kernstad, met een aandeel van 63% van de duurzame modi.

De samenhang van maatregelen om het gebruik van duurzame modi te realiseren, noemen we het sturen aan de hand van **'keuzearchitectuur'**. Het stadsbestuur probeert dit op alle schaalniveaus toe te passen, zowel op het niveau van de agglomeratie, als in stadsontwikkelingsgebieden en gebouwen.

PARKEERBELEID

De stad richtte in 2001 het gemeentelijk autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen op voor de uitvoering van haar **geïntegreerd parkeerbeleid**. De basisprincipes van het parkeerbeleid zijn optimale benutting van beschikbare parkeerplaatsen en gebiedsgerichte oplossingen voor parkeerproblemen. Dat houdt onder meer in dat de parkeernormen strenger worden toegepast in gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en dat parkeren op straat in de stadskern duurder is dan in een betaalparking of parkeren op afstand. Minder langparkeerders in de straten betekent efficiënter gebruik van hetzelfde aantal plaatsen en meer parkeerplaatsen voor **winkelende bezoekers**.

Voor **bewoners** wordt gestreefd naar collectief parkeren buiten het openbaar domein en op aanvaardbare afstand van de woning. Ze moeten hun wagen in de buurt van hun woning kunnen stallen, zonder naar een plaats te moeten zoeken. Parkeerplaatsen die verdwijnen op het openbaar domein bieden kansen voor de aanleg van hoogwaardige en aangename publieke ruimte met voldoende plaats voor voetgangers en fietsers.



Tunnel Schijnpoort © TV SAM



Grondplan cut and cover tunnels. © TV SAM

De stad stelde in 2009 een parkeermakelaar aan om het parkeeraanbod op de vraag af te stemmen. In straten waar bewoners en kortparkeerders moeilijk een parkeerplaats vinden nabij hun woning of bestemming, zoekt de **parkeermakelaar** naar oplossingen, zoals het 's avonds voor bewoners openstellen van bedrijvenparkings. Voor fietsers zorgt de parkeermakelaar voor veilige, droge en betaalbare buurtfietsenstallingen in gehuurde panden of garages in de buurt.

INGREPEN OP HET HOOFDWEGENNET

Het vervolledigen van de Ring is het bekendste infrastructureel project uit het Masterplan 2020. In het Masterplan Mobiliteit (2005, de eerste versie van het Masterplan 2020) zou dat gebeuren door middel van een viaduct ter hoogte van het Eilandje. In de loop der jaren gingen er steeds meer stemmen op voor een **ondergrondse oplossing** en voor het verder van de stad houden van het doorgaand verkeer. In navolging van de uitslag van een referendum over het voorliggende project met de Lange Wapper, koos de Vlaamse regering in september 2010 voor een ondertunnelde oplossing in combinatie met twee nieuwe tangenten op grotere afstand van de stad. Die beslissing vormde de basis van het geactualiseerde Masterplan 2020.

De ondergrondse oplossing omvat **twee tunnelcomplexen**: een zinktunnel onder de Schelde met twee keer drie rijstroken, en vier *cut and cover* tunnels onder de dokken tot aan de R1 zodat er vier aansluitingsrichtingen ontstaan, met telkens twee rijstroken en een pechstrook. Die tunnels worden met elkaar verbonden door het Oosterweelknooppunt, dat voorziet in verbindingen in alle richtingen. De viaducten van Merksem en Luchtbal verdwijnen en er komt een ingegraven weg in de plaats. De streefdatum voor de realisatie is 2021.

Naast het vervolledigen van de Ring moeten de **ondertunneling van de R11 (R11 bis) en de aansluiting via de A102** zorgen voor ontlasting van de Ring voor wat betreft het noord-zuidverkeer op de E19. De A102 loopt ondergronds van Ekeren (knooppunt Ring-A12-E19 Noord) tot Wommelgem (knooppunt E313-E34). Op het knooppunt Wommelgem vertrekt een tunnel onder de Krijgsbaan (de R11) naar het knooppunt E19 Zuid te Wilrijk.

GOEDERENVERVOER OVER WATER

Naar aanleiding van de geplande verbreding van het **Albertkanaal** wordt een reeks bruggen tussen Antwerpen en Meerhout verhoogd en verbreed. In (de omgeving van) Antwerpen zijn dat onder meer de Noorderlaanbrug, de Spoorwegbrug, de IJzerlaanbrug, de Theunisbrug, de Deurnealbrug, de Kruiningenbrug en de Hoogmolenbrug. Samen met de verbreding van het kanaal (tot 63 m), moeten de hogere bruggen (tot 9,10 m) de capaciteit van de scheepvaart op het Albertkanaal opvoeren.

Er werd een ontwerpwedstrijd uitgeschreven voor een masterplan dat een kwaliteitsvolle inpassing van de bruggen moet verzekeren. Het Masterplan Bruggen Albertkanaal werd opgesteld door [uaps](#) en stelt een **hoog ambitieniveau** voorop voor het ontwerp van de bruggen. Er wordt sterk ingezet op de duurzame, ruimtelijke integratie van de bruggen in hun omgeving. Veel aandacht gaat ook naar de publieke ruimte aan het kanaal en de aansluiting van de ruimte op de naburige woongebieden.

Noorderlaanbrug

De Noorderlaanbrug is de brug over het Albertkanaal ter hoogte van de Noorderlaan, de Groenendaallaan en de IJzerlaan. De voormalige brug werd **door twee bruggen vervangen**: één voor het autoverkeer en één voor het openbaar vervoer. Langs weerszijden van de eerste brug ligt een ruim voet- en fietspad. De overspanning van de brug is langer dan voorheen, waardoor er onder de brug meer ruimte komt. Doordat de twee bruggen apart staan, is ook de lichtinval onder de brug groter. Het ontwerp voor de vernieuwing van de Noorderlaanbrug werd opgemaakt door [TV SAM](#).

Fietsbrug IJzerlaan

De IJzerlaanbrug wordt in de toekomst omgevormd tot een **voetgangers- en fietsersbrug**. Dat biedt ook mogelijkheden om de terreinen in de buurt anders in te vullen. Zo ontstaat er ruimte voor stadsontwikkeling, groenvoorzieningen en de bouw van woningen en/of kantoren.



De Noorderlaanbrug kreeg ruime voet- en fietspaden. © TV SAM

Theunisbrug

De inplanting van de nieuwe Theunisbrug biedt de mogelijkheid om de bestaande **publieke ruimtes op te waarderen** in de grenszone tussen industrie en wonen. De aanloophellingen kunnen opeenvolgende open ruimtes vormen die Merksem en Deurne op een vanzelfsprekende manier met het Albertkanaal verbinden. Van noord naar zuid gaat het om een plein aan de Minister Delbekelaan en de Frans de l'Arbreiaan als toegang tot Merksem, het voetbalveld FC Jong Merksem met aangrenzende trappenpartij, een groene ruimte aan het kanaal voor de wijk en een plein voor het Sportpaleis.

Deurnealbrug

De Deurnealbrug vormt de belangrijkste **verbinding voor vrachtverkeer** tussen de rechter- en de linkeroever van het kanaal. De brug zal op een veeleer landschappelijke manier in haar omgeving worden ingepast. Uitgangspunt is een lineaire structuur die op beide oevers afwisselend door een verharde zone en groene ruimte wordt geflankeerd.



Het ontwerp voor de Deurnealbrug moet nieuwe groene ruimtes integreren.

Ruimtelijke kwaliteit

8. Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is een integraal begrip. Het slaat niet alleen op gebouwen, maar op alle projecten die in het kader van de ontwikkeling van een stad aan bod komen, zoals publieke ruimte of verkeersinfrastructuur. Ruimtelijke kwaliteit is bovendien meer dan esthetische kwaliteit. Het gaat eveneens over interactie met de omgeving, goede functionele organisatie en leefbaarheid voor de gebruikers. Ruimtelijke kwaliteit gaat vooral ook over duurzaamheid in de verschillende betekenissen van het woord: bestand tegen de tijd, energie-efficiënt, zuinig in ruimtegebruik, milieubewust, respectvol voor de historiek van de stad, (verkeers)veilig, onderhoudsvriendelijk ... Om reeds van in de ontwerpfase met al deze aspecten van ruimtelijke kwaliteit rekening te houden, consulteert de stad Antwerpen verschillende externe en interne adviesorganen.

Door zijn onafhankelijke positie vervult de Stadsbouwmeester een bijzondere rol in kwaliteitsbewaking. De Stadsbouwmeester behoort niet tot de stedelijke administratie – hij legt rechtstreeks verantwoording af aan het college. Met zijn team staat hij echter wel dicht bij de dagelijkse werking van de stedelijke bedrijven en de dochterbedrijven.

Het stadsbestuur heeft de stedenbouwkundige vergunningsprocedure aangepast om de kwaliteit op het niveau van het particuliere initiatief te stimuleren en waar nodig bij te sturen. Tot slot investeert de stad zelf in degelijk opdrachtgeverschap door de organisatie van ontwerpwedstrijden voor haar eigen projecten.

Stadsbouwmeester

In 1999 werd in Antwerpen de functie van Stadsbouwmeester gecreëerd. Een **primeur** in Vlaanderen. René Daniëls, die toen het proces- en projectmanagement van het Eilandje verzorgde, werd Stadsbouwmeester voor de periode van 2000 tot 2005. Na die periode besliste de gemeenteraad om de functie te verankeren binnen de stedelijke structuur en met een eigen mandaat te bekrachtigen. De Stadsbouwmeester zou voortaan ook door een eigen team worden ondersteund. In 2006 werd Kristiaan Borret voor een periode van vijf jaar als Stadsbouwmeester aangesteld. In 2011 volgde een tweede mandaat.

De **kerntaak** van de Stadsbouwmeester is het bewaken van de ruimtelijke kwaliteit van alle projecten in de stad Antwerpen vanuit een onafhankelijke positie. Dat geldt dus evenzeer voor stedenbouwkundige plannen, de aanleg van publieke ruimte en infrastructuur, als voor architectuur. Het gaat bovendien niet enkel om projecten waarvan de stad opdrachtgever is, maar ook om initiatieven van andere overheden of de private sector.

De Stadsbouwmeester heeft de uitdrukkelijke rol om te **adviseren** en te **sensibiliseren** met het oog op ruimtelijke kwaliteit. Hij verleent op vraag of op eigen initiatief advies aan het college van burgemeester en schepenen over de ontwikkeling en implementatie van het ruimtelijk beleid en de kwaliteit en duurzaamheid van projecten. Hij selecteert samen met een jury de ontwerpers voor ontwerp opdrachten. Hij volgt die projecten op en geeft inhoudelijke ondersteuning aan de verschillende stedelijke diensten. Voor private projecten is hij betrokken bij de fase van het vooroverleg van de stedenbouwkundige vergunningsprocedure.

De Stadsbouwmeester werkt instrumenten uit om ruimtelijke kwaliteit te **stimuleren**, streeft een breed draagvlak na en draagt daartoe het ruimtelijk beleid van Antwerpen uit in binnen- en buitenland. Niet alleen alle stedelijke diensten en het OCMW kunnen een beroep doen op de Stadsbouwmeester. Ook dochterorganisaties (AG VESPA, AG Stadsplanning...), andere overheden die in Antwerpen actief zijn (zoals sociale huisvestingsmaatschappijen) en particulieren (zoals projectontwikkelaars) roepen zijn deskundigheid in.



Politiegebouw Berchem, JDS, Ontwerpwedstrijd 2009 © JDS

Extern advies

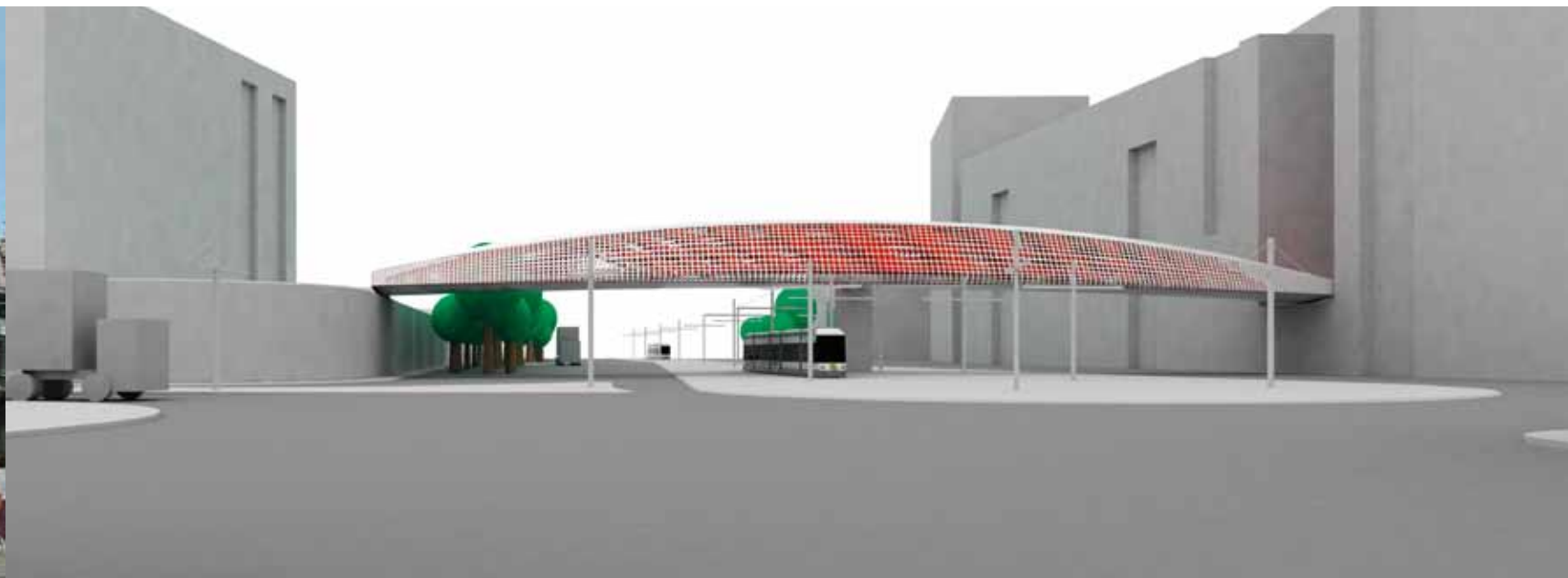
Tal van **maatschappelijke adviesraden** dragen bij aan de stad als kwaliteitsvolle leefomgeving: de Milieuraad, de Jeugdraad, de Seniorenraad, de Sportraad en de Cultuurraad. Bovendien worden bewoners betrokken bij de ontwikkelingen in hun buurt door de organisatie van inspraak door de afdeling Stedelijk Wijkoverleg. Hier worden een aantal belangrijke adviesorganen vermeld die de meest rechtstreekse impact hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

De **Welstandscommissie** werd opgericht in het kader van de Architectuurnota die de stad in 1996 opstelde. Ze is samengesteld uit vier externe architecten en de Stadsbouwmeester. De Welstandscommissie buigt zich over de kwaliteit van gebouwen. Ze adviseert het college over beeldbepalende stedenbouwkundige aanvragen en werkt daarvoor samen met de dienst Vergunningen en het team van de Stadsbouwmeester.

De **Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening** (Gecoro) is een door het Vlaams decreet ruimtelijke ordening (1999) verplicht adviesorgaan. De Gecoro neemt ruimtelijke uitvoeringsplannen en bouwverordeningen onder de loep, maar ook masterplannen en andere projecten, plannen en thema's die van stedenbouwkundig belang zijn. De leden zijn enerzijds vertegenwoordigers van de verschillende geledingen van de maatschappij (zoals werkgevers, werknemers, onderwijs, verenigingen rond natuur, middenstand, ...) en anderzijds deskundigen op vlak van architectuur, landschapontwerp, ruimtelijke planning, projectontwikkeling, waterbeheer, maar ook bijvoorbeeld juridische of stadssociologische deskundigen. Alle leden van de Gecoro zijn extern ten aanzien van de stedelijke diensten. De Gecoro verstrekt rechtstreeks advies aan het college.

De **Commissie Openbaar Domein** werd in 2010 door het stadsbestuur opgericht ter vervanging van het Plenair Overleg en adviseert het schepencollege en de districtscolleges over de integrale kwaliteit van de projecten voor de publieke ruimte. De Stadsbouwmeester is voorzitter. Naast de betrokken projectleiders en ontwerpers worden de verschillende stedelijke diensten voor de ontwikkeling, de programmering en het onderhoud van het openbaar domein in de commissie vertegenwoordigd, net zoals de verkeerspolitie en het stedelijk parkeerbedrijf. Er zijn eveneens externe deskundigen zoals vertegenwoordigers van de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk en de Fietsersbond.

De **Werkgroep Duurzame Stedenbouw** is een in de eerste plaats intern overlegorgaan dat bedrijven, dochterbedrijven en andere organisaties van de stad samenbrengt om ruimtelijke ontwikkelingsprojecten vanuit de invalshoek milieumatige duurzaamheid te bespreken.



Voetgangersbrug Park Spoor Noord, Ney & Partners, Ontwerpwedstrijd 2006-2007 © Ney & Partners

Stedenbouwkundige vergunningsaanvragen

Een grondige **beoordeling** van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen is belangrijk om de ruimtelijke kwaliteit van alle private projecten op het grondgebied van de stad te garanderen. In het algemeen pleit de stad voor een grondig traject van vooroverleg (of preadvies) dat de formele vergunningsfase voorafgaat. Op die manier is er zo vroeg mogelijk interactie met de initiatiefnemer over het ontwerp, zijn er meer kansen om samen tot een goed resultaat te komen en kan de vergunningsfase zelf zo vlot mogelijk verlopen.

Dankzij het **preadvies** kan elke vergunningaanvrager zijn dossier voorafgaand aan de formele procedure bespreken met een vergunnende ambtenaar van de stad. Die kan wijzen op de uiteenlopende dwingende voorschriften, leidraden en regels, maar de aanvrager ook stimuleren om de ruimtelijke kwaliteit van het project te verhogen.

Bovendien kan de vergunnende ambtenaar in overleg met het team van de Stadsbouwmeester voor een beeldbepalend project een **welstandsadvies** laten opmaken. Na een inleiding door de vergunnende ambtenaar voert de Welstandscommissie een gedachtewisseling met de opdrachtgever en de architect van het bouwproject om op basis daarvan een advies te formuleren.

De Welstandscommissie is op die manier uitgegroeid tot een belangrijk instrument om op een structurele wijze het gesprek te voeren over de architectuurkwaliteit van vergunningsaanvragen.

Ontwerpwedstrijden

Het is van belang om kwaliteit zo vroeg mogelijk in het ontwerpproces te **stimuleren**. Goed opdrachtgeverschap begint met een heldere omschrijving van de opdracht en de keuze van een geschikte procedure om een ontwerper aan te stellen. In Antwerpen zijn ontwerpwedstrijden inmiddels ingeburgerd als de interessantste werkwijze om de beste ontwerpers en ontwerpen voor de eigen projecten te selecteren.

Via de **Open Oproep** van Vlaams Bouwmeester kunnen steden en gemeenten twee keer per jaar projecten publiceren en openstellen voor nationale en internationale ontwerpers. De stad Antwerpen maakt voor de meest beeldbepalende projecten dankbaar en frequent gebruik van deze procedure.

Omdat niet alle Antwerpse stadsprojecten in de procedure van de Open Oproep worden opgenomen, werd er een eigen Antwerps wedstrijdinstrument uitgewerkt: de **pool van ontwerpers**. Na een open kandidaatstelling worden op basis van ingediende portfolio's tien tot vijftien ontwerpers geselecteerd voor een periode van maximum vier jaar. De opdrachten die zich in die looptijd aandienen, worden onder deze ontwerpers verdeeld naargelang de aard van de opdracht en de vereiste expertise. Dit gebeurt al dan niet via een extra minicompetitie met drie deelnemers.

Er werden pools samengesteld **op maat** van de verschillende type opdrachten: voor grote en kleine architectuuropdrachten (boven en onder ca. 500.000 €), voor stedenbouwkundige masterplannen, voor de aanleg van publieke ruimte en voor restauratieopdrachten. Hiermee werd een stedelijk instrument gecreëerd om snel en efficiënt ontwerpers aan te stellen zonder aan kwaliteit in te boeten.

Doordat het stadsbestuur vroeg en gretig heeft ingespeeld op het instrument van de Open Oproep, heeft Antwerpen in vergelijking met andere Belgische steden een lange traditie van **werken met topontwerpers**. Ook de eigen wedstrijdprocedures en de talrijke en gevarieerde ontwerp opdrachten lokken een interessante mix van kandidaten. Een van de voornaamste vaststellingen hierin, is dat daar steeds vaker talent van eigen bodem tussenzit.



Bijlagen

Werk van vele handen

WIE IS WIE IN DE ONTWIKKELING VAN ONZE STAD.

Actieve stad

De bedrijfseenheid Actieve Stad bestaat uit de afdelingen Algemeen Onderwijsbeleid, Antwerpen Studentenstad, Toerisme en Congres en Werk en Economie. Actieve Stad wil van Antwerpen de meest aantrekkelijke omgeving maken om te leren, ondernemen, werken, bezoeken en genieten. Het bedrijf is gericht op het uitbouwen van netwerken, neemt initiatieven in het opnemen van een regierol en zoekt synergieën op binnen en buiten de verschillende afdelingen van het bedrijf.

Antwerp Headquarters

Antwerp Headquarters is een uniek partnerschap tussen de publieke en private sector. Antwerp Headquarters biedt onafhankelijk advies en ondersteuning aan (internationale) bedrijven die zich willen vestigen in Antwerpen en aan bestaande Antwerpse bedrijven die willen uitbreiden.

www.antwerpheadquarters.be

Bedrijvenloket

Het bedrijvenloket is onderdeel van Actieve Stad. Het loket beantwoordt vragen over (lokaal) ondernemen in Antwerpen. De dienstverlening van het Bedrijvenloket gaat van advies over kleine, praktische en administratieve aangelegenheden tot begeleiding in de zoektocht naar een geschikte bedrijfslocatie en bij de opstart van een zaak.

www.antwerpen.be/bedrijven

Cultuur, Sport en Jeugd

De bedrijfseenheid Cultuur, Sport en Jeugd werkt aan de uitbouw van de culturele en sportieve werking en infrastructuur van de stad. Zij staat in voor de dagelijkse werking van, onder andere, musea, culturele centra en bibliotheken, zwembaden en sportvelden. Het bedrijf bestaat uit de dienst Sport en Recreatie (infrastructuur), Antwerpen Sportstad vzw (promotie en organisatie), de dienst Jeugd en de afdeling Musea en Erfgoed. Het cultuurbeleid wordt ook uitgedragen door Antwerpen Boekenstad en de Antwerpse bibliotheken en cultuurcentra. Het bedrijf heeft een eigen patrimoniumcel voor onderhouds- en bouwwerken.

AG Parkeerbedrijf Antwerpen

Het autonoom gemeentelijk Parkeerbedrijf werd in 2001 door het stadsbestuur opgericht om een parkeerbeleid uit te tekenen voor de stad Antwerpen. Sindsdien stemt het bedrijf de parkeernoden van bewoners, bezoekers en handelaars op elkaar af binnen de lijnen van het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid.

www.parkereninantwerpen.be

Patrimoniumonderhoud

De bedrijfseenheid Patrimoniumonderhoud ontfermt zich over de stedelijke gebouwen. De afdelingen huisvesting & masterplanning, projectbureau bouw, de energiebeheercel en het team exploitatie & onderhoud onderzoeken de spreiding van publieke voorzieningen, streven naar kwaliteitsvolle architectuur met duurzame technieken en herbestemmen, restaureren en renoveren de stedelijke gebouwen. Daarnaast buigen zij zich over het beheer en onderhoud van deze gebouwen.

Postadres: Grote Markt 1 - 2000 Antwerpen
Tel. 03 338 2210 | PO_Communicatie@stad.antwerpen.be

Samen Leven

De bedrijfseenheid Samen Leven bestaat uit de afdelingen Woonomgeving, Ontmoeting, Inburgering, Sociale Interventie, Stadstoezicht en Bestuurlijke Handhaving. De dienst Stedelijk Wijkoverleg van de afdeling Woonomgeving organiseert communicatie, inspraak en overleg bij stadsontwikkelingsplannen en projecten. Voor de bovenlokale projecten wordt de communicatie veelal gevoerd door de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling en het autonoom gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen met de medewerking van de bedrijfseenheid Marketing en Communicatie.

Stadsbouwmeester

Stadsbouwmeester Kristiaan Borret bewaakt de kwaliteit van projecten en bouwwerken op het Antwerpse grondgebied. Hij volgt zowel grote gebiedsontwikkelingen op, als individuele bouwwerken en ingrepen op het openbaar domein. De Stadsbouwmeester is voorzitter van de Welstandscommissie, die adviezen formuleert over bouwaanvragen voor beeldbepalende projecten.

Tot slot zorgt het team Stadsbouwmeester ook voor de (internationale) kennisuitwisseling over stedenbouwkunde, architectuur en ruimte met andere steden en instituten.

Postadres: Grote Markt 1 - 2000 Antwerpen
Tel. 03 338 2335 | stadsbouwmeester@stad.antwerpen.be | www.antwerpen.be/stadsbouwmeester

Stadsontwikkeling

De bedrijfseenheid Stadsontwikkeling bestaat uit de afdelingen Ruimte en Mobiliteit, Ontwerp en Uitvoering Publieke Ruimte, Beheer en Onderhoud Openbaar Domein, Vergunningen, Onroerend Erfgoed, Energie en milieu en de Staten-generaal van de verkeersveiligheid. Het bedrijf staat in voor het ruimtelijk beleid, het mobiliteitsbeleid, projecten en ingrepen in de publieke ruimte, stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen, monumentenzorg, archeologie en het milieu- en energiebeleid.

Postadres: Grote Markt 1 - 2000 Antwerpen
Tel. 03 338 6666 | SW_communicatie@stad.antwerpen.be
www.antwerpen.be/stadsvernieuwing
www.antwerpen.be/structuurplan

AG Stadsplanning Antwerpen

Het autonoom gemeentebedrijf (AG) Stadsplanning Antwerpen voert de regie over de uitvoering van gebiedsgerichte programma's en strategische stadsprojecten. Centraal staat een geïntegreerde, multidisciplinaire en sectoroverschrijdende aanpak, waarbij projecten, investeringen en betrokken actoren en visies optimaal op elkaar worden afgestemd.

Postadres: Grote Markt 1 - 2000 Antwerpen
Tel. 03 338 2181 | info@stadsplanning.antwerpen.be | www.agstadsplanning.be

AG Stedelijk Onderwijs

Het autonoom gemeentebedrijf Stedelijk Onderwijs verzorgt het stedelijk onderwijsaanbod in de stad. Met een eigen Cel Vastgoed en Projecten werkt AG Stedelijk onderwijs in uitvoering van het Masterplan Stedelijk onderwijs aan voldoende, duurzame en architecturaal kwaliteitsvolle schoolinfrastructuur.

www.so.antwerpen.be

AG Vespa

AG VESPA, het autonoom gemeentebedrijf voor vastgoed en stadprojecten in Antwerpen, is expert in vastgoed, bouwprojecten, ontwikkelingsprojecten en fondsenbeheer. AG VESPA zet in op kwaliteit en duurzaamheid bij al zijn vastgoedprojecten en speelt een belangrijke rol bij publiekprivate samenwerkingsprojecten, onder andere door de inname van grondposities.

Generaal Lemanstraat 55 bus 4 - 2018 Antwerpen
Tel. 03 259 28 10 | info@vespa.antwerpen.be | www.agvespa.be

Werk en Economie

Het agentschap Werk en Economie centraliseert en implementeert het Antwerps economisch beleid. Werk en Economie bestaat uit de afdelingen Ondernemingen, Detailhandel en Horeca en Werk en Sociale Economie. Werk en Economie werkt nauw samen met de bedrijven en afdelingen voor stadsontwikkeling, met name voor wat betreft de ontwikkeling van kantoren en bedrijventerreinen. Eén van de belangrijkste projecten voor de komende jaren is de ontwikkeling van bedrijventerrein *Blue Gate Antwerp*.

www.bluegateantwerp.eu

Zorgbedrijf

Het Zorgbedrijf Antwerpen zorgt voor levensloopbestendige wijken door het voorzien van een aangepast woonzorgaanbod voor ouderen in hun eigen buurt. Met een eigen dienst voor vastgoedontwikkeling grijpt het Zorgbedrijf bouw- en renovatieprojecten aan om woonzorgcentra te integreren in het wijkleven.

www.zorgbedrijf.antwerpen.be

Expo Antwerpen Ontwerpen

In 2011 werd in het gebouw van het FelixArchief op het Eilandje een info- en exporuimte ingericht over stadsontwikkeling in Antwerpen. Twaalf thematische tafels onthullen ambitieuze plannen op korte en lange termijn. Van de vernieuwing van straten, pleinen, parken en gebouwen, over grootschalige projecten zoals Park Spoor Noord, het Eilandje, de Scheldekaaien en de Groene Singel, tot nieuwe woonwijken zoals 't Groen Kwartier, Regatta en Groen Zuid.

Locatie, openingsuren en andere praktische informatie:

www.antwerpen.be/antwerpenontwerpen

Stedelijke infolijn: 03 22 11 333



Vakpublicaties

Antwerpen, Herwonnen Stad. Synthesenota Globaal Structuurplan Antwerpen, Vanreusel, J; Vermeulen, P; Koschak, L., Planologische Dienst Stad Antwerpen, 1990

Stadsvernieuwing in beweging, Knops G.; van den Broeck J.; Koning Boudewijnstichting, Brussel, 1992

Taking sides. Antwerp’s 19th-century belt: elements for culture of the city. / En marge des rives. La ceinture du XIXe siècle à Anvers: éléments pour une culture de la ville. Uyttenhove, P. [ed.], Antwerpen Open Stad, 1993

Spoor Noord. Een stedelijk park in zicht, Ludion, Antwerpen, 2003

Spoor Noord. A city park off the beaten tracks, Ludion, Antwerpen, 2003

Antwerpen Ontwerpen. Strategisch Ruimtelijk Structuurplan, stad Antwerpen, 2006

Inspirerende renovaties in de stad. Nieuw leven voor Antwerpen-Noord en Oud-Borgerhout, Lannoo, 2006

Een rode draad voor het Schipperskwartier, stad Antwerpen, 2007

Bouwblokkenboek, University Press Antwerp, Antwerpen, 2008

Antwerp, territory of a new modernity, SUN, Amsterdam, 2009

Den Bell. Het verhaal van een legendarisch gebouw, Canfyn, F., Linkeroever Uitgevers, Antwerpen, 2009

Groene Singel. Geschiedenis van de Antwerpse ringruimte. Plannen, verhalen, dromen. 1906-2009, Ludion, Antwerpen, 2009

Antwerpen innoveert. Out: Petroleum Zuid. In: Blue Gate Antwerp, Uitgeverij Snoeck, Heule, 2011

Anvers, «Faire aimer la ville», Masboungi, A. [ed.], Groupe Moniteur, département Architecture /Meddtl, Paris, 2011

Masterplan Scheldekaaien. Tussen stad en stroom, AG Stadsplanning - W&Z, 2011

Park Groot Schijn. «Een spraakmakend pad naar een nieuw park», AG Stadsplanning, 2011

Park Spoor Noord. Van idee tot park, AG Stadsplanning, 2011

Vakprijzen

Jaar	Project	Prijs	Categorie
1992	Stadsvernieuwing in herwaarderingsgebieden	Agora Award	
2002	Omgeving De Coninckplein	Thuis in de Stad-prijs	Ruimtelijk project
2003	Designcenter	Belgian Building Award	Beste bedrijfsgebouw
2003	Gezondheidshuis Schipperskwartier	Johnson en Johnson Prijs voor geneeskunde	
2003	Designcenter	Prijs Bouwheer	Nieuwbouw
2003	Heropening van De Roma	Thuis in de stad-prijs	
2003	Plein Tweemontstraat in Deurne	‘Publieke ruimte, kinderen toegelaten’	
2005	Gezondheidshuis Schipperskwartier	Prijs Bouwheer	Nieuwbouw
2005	Schipperskwartier	Thuis in de Stad-prijs	Ruimtelijk project
2006	Schipperskwartier	DIFA Award	Special Award
2006	Grond- en pandenbeleid	Provinciale Architectuurprijs	
2006	Droom de stad	Thuis in de stad-prijs 2006	Bewoners-, buurt-, of wijkinitiatief
2006	AMUZ	Vlaamse Monumentenprijs	
2006	Schipperskwartier	Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs	
2007	FelixArchief	Belgian Building Award 2007	Cultureel erfgoed
2007	Vastgoedbeleid	Prijs Bouwheer	Geïntegreerde opdracht
2007	FelixArchief	Prijs Bouwheer	Hergebruik en herbestemming
2007	Opsinjoren	Thuis in de stad-prijs	Bewoners-, buurt-, of wijkinitiatief
2008	strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen	ISOCARP Award for Excellence	
2008	Theaterplein, het dak op de markt	Thuis in de Stad-prijs	Ruimtelijk project
2008	studiewerk Masterplan Groene Singel	Vlaamse Ruim telijke Planningsprijs	
2009	Bedrijfsvervoersplan Den Bell	Business Mobility Award	
2009	Stationsomgeving	Le Palmarès des mobilités	
2009	Park Spoor Noord	Prijs Bouwheer	Publieke ruimte
2009	Nieuw administratief centrum Hoboken	Prijs Bouwheer	Energiezuinige nieuwbouw
2009	Participatietraject Scheldekaaien	Thuis in de Stad-prijs	Bewoners-, buurt-, of wijkinitiatief
2009	Park Spoor Noord	Thuis in de Stad-prijs	Ruimtelijk project
2009	Park Spoor Noord	UDiTE Knowledge sharing Award	
2009	zwembad Veldstraat	Vlaamse Monumentenprijs	Herbestemming
2010	Masterplan Lillo	Prijs voor Architectuur Provincie Antwerpen 2010	
2010	Park Groot Schijn	Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs 2010	Participatie
2010	Scheldekaaien: www.onzekaaien.be	Website Monitor Lokale Besturen 2010	Meest vernieuwend gemeentelijk webinitiatief
2011	Urnenbos Schoonselhof	Funeral Awards 2011	Herbestemming
2011	Merci om trager te rijden	OVK Sinterklaasprijs	Initiatief voor verkeersveiligheid
2011	Merci om trager te rijden	IMC European Awards	Beste non-profit activeringscampagne
2012	Driekoningenstraat-Statiestraat	Prijs Publieke Ruimte	

Colofon

Redactie

Alix Lorquet

Redactiecomité

Kristiaan Borret, Patricia De Somer, Hardwin De Wever, Ruben Haerens, Pieter Tan, Katlijn Van der Veken, Yrsa Vermaut

Eindredactie

Peter Renard

Met medewerking van

Petra Panis, Jo Van de Velde, Annemie Libert, Leo Verbeke, Eveline Leemans, Ian Coomans, Katrijn Apostel, Karina Rooman, Pieter Dierckx, David Van Proeyen, Kris Peeters, Cindy Broeckaert, Sacha Jennis, Klaas Meesters, Frederik Picard, Kathleen Wens, Dorien Vanderhenst, Ivan Demil, Ilse Peleman, Liesbeth Lanneau, Kitty Haine, Tinne Buelens, Filip Pittillion, Filip Smits, Philippe Teughels, Heidi Vandenbroecke, Greet De Roey, Joke Van haecke, Ellen Lamberts, Geert Troucheau, Anke De Geest, Iris Gommers, Peter De Pauw, Johan Veeckman, Greet Donckers, Anne Schryvers, Dirk Van Regenmortel, Saskia Goossens, Stephanie D'hulst

Kaartmateriaal

Pieter Beck

Beeldmateriaal

© stad Antwerpen, tenzij anders vermeld

Grafische vormgeving

www.CoolsConcepts.com

Drukker

Antilope NV, Lier

Wettelijk depotnummer

D/2012/0306/22

Verantwoordelijke uitgever

Patricia De Somer, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen

Deze brochure werd redactioneel afgesloten op 6 januari 2012. De verantwoordelijke uitgever is niet verantwoordelijk 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 zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke uitgever.

Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.



STAD ANTWERPEN

www.antwerpen.be
03 22 11 333