’t Stad
is van
iedereen.

STRATEGISCH RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Antwerpen Ontwerpen

RICHTINGGEVEND EN BINDEND DEEL

STRATEGISCH RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Antwerpen Ontwerpen

RICHTINGGEVEND EN BINDEND DEEL

INTERN ONTWERPTEAM

Projectleider
Katlijn Van der Veken

Projectmedewerkers
Nele Verhoeven
Filip Smits

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

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

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

Bedrijfsdirecteur
Eddy Schevernels

Planologisch ambtenaar
Frank De Bruyne

Coördinator Stadsprogramma's en projecten
Hardwin De Wever

Operationele planning
Dries Willems - Griet Geerinck

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

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

Programmaleiders
Kitty Haine
Philippe Teughels
Annik Somers
Tinne Buelens
Filip Smits

Strategisch coordinator SW
Sandy Ceulemans

Planopmaak
Marianne Smout
Pieter-Jan Bruynseels
Pieter Teugels

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

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

Algemeen secretariaat
Daisy De Backer
Ivana Kovacevic
Ludo Lorrendopt
Hans Willems

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

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

EXTERN ONTWERPTEAM

StudioAntwerpenRuimtelijkStructuurplan

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

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

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

Dirk Lauwers
Geert De Smedt
Patrick Roothaer en medewerkers

D/2006/0306/185

een wereldstad

een stad in bloei

hoeksteen van de Vlaamse ruit

een gevoelige stad

een stad met een rivier

Antwerpen

territorium van nieuwe moderniteit

een stad met meningen

de tweede haven in Europa

een stad met fluwelen visie

VOORWOORD

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

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

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

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

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

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

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

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

Patrick Janssens
Burgemeester

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

INLEIDING

Leeswijzer

Opbouw van het document

Het ruimtelijk structuurplan bestaat uit drie boeken:

Boek 1 - Informatief gedeelte

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

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

Boek 2 - Richtinggevend gedeelte en bindend gedeelte

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

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

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

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

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

Boek 3 - onderzoeksbijlage

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

Doelgroepen

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

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

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

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

AANPAK

Structuurplanning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INHOUDSOPGAVE

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

INFORMATIEF DEEL zie boek 1

RICHTINGGEVEND DEEL

1 ALGEMENE VISIE 16

2 HOE DE VISIE REALISEREN? 22
2.1 Generiek beleid 22
2.2 Actief beleid 22
2.3 Projectmatige aanpak 24
2.4 Grond- en pandenbeleid 25
2.5 Monitoren van ruimtelijke indicatoren 25

3 HET GENERIEK BELEID 30
3.1 DE WATERSTAD 30
3.1.1 Visie: het algemeen herstel 30
3.1.2 Doelstellingen voor het water 30
3.1.3 Selecties voor het water 31
3.1.4 Mogelijke maatregelen en acties 36
3.1.5 Relatie met het actief beleid 39
3.2 DE ECOSTAD 42
3.2.1 Visie: een levendige open ruimte 42
3.2.2 Doelstellingen voor de open ruimte 42
3.2.3 Selecties voor de open ruimte 48
3.2.4 Mogelijke maatregelen en acties 51
3.2.5 Relatie met het actief beleid 55
3.3 DE HAVENSTAD 58
3.3.1 Visie: contact zoeken 58
3.3.2 Doelstellingen voor de haven 58
3.3.3 Selecties grenzend aan de haven 58
3.3.4 Mogelijke maatregelen en acties 60
3.3.5 Relatie met het actief beleid 61
3.4 DE SPOORSTAD 64
3.4.1 Visie: Antwerpen een open stad 64
3.4.2 Doelstellingen voor De Lijnen 64
3.4.3 Voorstel van selecties voor De Lijnen 68
3.4.4 Mogelijke maatregelen en acties 84
3.4.5 Relatie met het actief beleid 93
3.5 DE POREUZE STAD 96
3.5.1 Visie: aanpassende verschijningsvormen 96
3.5.2 Doelstellingen voor de morfologie 96
3.5.3 Selecties voor de morfologie 97
3.5.4 Mogelijke maatregelen en acties 101
3.5.5 Relatie met het actief beleid 107
3.6 DE DORPEN EN DE METROPOOL_policentrische stad 112
3.6.1 Visie: Antwerpen policentrische stad 112
3.6.2 Doelstellingen voor de metropool 112
3.6.3 Doelstellingen voor de dorpen 115
3.6.4 Selecties 118
3.6.5 Maatregelen en acties 118
A DE DORPEN EN DE METROPOOL_Erfgoed 122
A.1. Visie: Antwerpen een historische en hedendaagse stad 122
A.2. Doelstellingen 122
A.3. Selecties 123
A.4. Maatregelen en acties 123
B DE DORPEN EN DE METROPOOL_wonen 130
B.1. Visie: een nieuw evenwicht 130
B.2. Doelstellingen 130
B.3. Selecties 132
B.4. Mogelijke maatregelen en acties 145
B.5. Relatie met het actief beleid 149
C DE DORPEN EN DE METROPOOL_werken 152
C.1. Visie: nieuwe prestaties 152
C.2. Doelstellingen 152
C.3. Selecties 158

C.4. Mogelijke maatregelen en acties 175
C.5. Relatie met het actief beleid 179
D DE DORPEN EN DE METROPOOL_recreëren 182
D.1. Visie: meer welzijn 182
D.2. Doelstellingen 182
D.3. Selecties 186
D.4. Mogelijke maatregelen en acties 194
D.5. Relatie met het actief beleid 195
3.7 DE MEGASTAD 198
3.7.1 Visie: Antwerpen als belangrijke hoeksteen van de Netwerkstad 198
3.7.2 Doelstellingen voor het grootstedelijk netwerk 198
3.7.3 Suggesties 199

4 HET ACTIEF BELEID 206
4.1 HARDE RUGGENGRAAT 206
4.1.1 Programma Noorderlaan 210
4.1.2 Programma Eilandje 214
4.1.3 Programma Kaaien 218
4.1.4 Programma zuidelijke Scheldebrug en oversteken 226
4.1.5 Programma Binnenstad 228
4.1.6 Programma Omgeving Centraal Station 231
4.1.7 Programma Zuid en Nieuw Zuid 237
4.1.8 Programma zuidelijke Scheldeoever 240
4.2 ZACHTE RUGGENGRAAT 245
4.2.1 Programma Scheldepark 245
4.2.2 Programma Zuiderpark 252
4.2.3 Programma Schijnvalleipark 255
4.2.4 Programma Noorderpark 260
4.2.5 Programma havenpark 263
4.3 LAGER NETWERK EN STEDELIJKE CENTRA 268
4.3.1 Programma Parklaan 272
4.3.2 Programma stedelijke en buurtcentra 272
4.3.3 Programma boulevards, winkelstraten en alternatieve routes 283
4.4 GROENE SINGEL 285
4.4.1 Programma Singel Zuid 288
4.4.2 Programma stationsomgeving Berchem 288
4.4.3 Programma Borgerhout 289
4.4.4 Programma Singel Noord 290
4.5 LEVENDIG KANAAL 292
4.5.1 Wonen aan het Levendig kanaal 292
4.5.2 Programma Merksem oever 294
4.5.3 Programma Deurne oever 294

5 HET WENSBEELD VOOR DE STAD 298
5.1 SYNTHESE 298
5.2 OVERZICHT VAN ACTIES, MAATREGELEN EN PROJECTEN 302
5.2.1 Maatregelen en acties 302
5.2.2 Te ontwikkelen programma's en projecten 305
5.2.3 Suggesties aan andere overheden 306

BINDEND DEEL

1 TOELICHTING 320
1.1 Decretale vereisten 320
1.2 Betekenis bindende bepalingen 320
1.3 Relatie met de andere overheden 320

2 BINDENDE ELEMENTEN 321
2.1 Doorwerking structuurplan 321
2.1.1 Als overkoepelend beleidsplan en basisdeel voor de meerjarenbegroting 321
2.1.2 Binnen de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling 321
2.1.3 Ten opzichte van de gemeentebedrijven 321
2.1.4 Ten opzichte van de districten 322
2.2 Operationaliseren van het generiek beleid 322
2.3 Operationaliseren van het actief beleid 324

APPENDICES
1 GLOSSARIUM 328
2 LIJST VAN WORKSHOPS, INTERVIEWS EN OVERLEGMOMENTEN 338
2.1 College en Gemeenteraadsbesluiten 338
2.2 Belangrijke momenten 2003-2006 338
3 LIJST VAN AFKORTINGEN 342

AFBEELDINGEN 344

ONDERZOEKSBIJLAGE

zie boek 3

RICHTINGGEVEND DEEL

algemene visie

1 ALGEMENE VISIE

Een nieuwe moderniteit

Een belangrijke moderniseringsfase is aangebroken voor Antwerpen. De stad en haar grondgebied zijn vlug en radicaal aan het veranderen. Antwerpen is nu een metropool binnen een Megastad, het Noordwest Europees Grootstedelijk Gebied (NEGG) in de Delta Regio. Een Megastad waarin hoofdsteden zoals Brussel en Den Haag zijn opgenomen en waarbinnen de twee grootste Europese havens, Rotterdam en Antwerpen, zijn gesitueerd, alsook regionale steden als Amsterdam, Maastricht, Keulen, Rotterdam en Antwerpen en oude steden als Delft, Haarlem, Aken, Breda, Gent en Leuven. Verspreid in deze Megastad bevinden zich de hoofdkwartieren van verscheidene belangrijke nationale en multinationale ondernemingen en vele economische activiteiten en voorzieningen. Deze Megastad, met haar uitermate dicht infrastructuurnet – het dichtste net van de wereld – is een nieuw soort stad, verschillend van de traditionele megasteden zoals Parijs en Londen. Sommige onderdelen van de infrastructuur, waarop de ontwikkeling van deze Megastad gesteund is, zijn in onbruik geraakt, andere worden getransformeerd of (op)nieuw gebouwd. Zo zullen in Antwerpen de nieuwe Ring en Singel, de hogesnelheidslijn, de nieuwe tramlijnen en hergebruik van verlaten industrieterreinen, elementen zijn die het beeld van de stad, haar rol en de manier waarop de stad functioneert deels beïnvloeden. Deze veranderingen plaatsen ook de bestaande infrastructuren, wegen en spoorwegen, dokken en Kaaien in een nieuw daglicht. Ze verplichten ons de bestaande infrastructuren op een nieuwe manier te interpreteren. Dit fenomeen kan men in alle Europese en westerse steden vaststellen, het markeert het einde van de eerste industriële moderniteit.

De ruimtelijke karakteristieken van dergelijke Megastad en de veranderingen die daardoor momenteel plaatsvinden, moeten beschouwd worden als een belangrijke kans. Ze geven aanleiding tot een nieuwe vormgeving van de stad, steunend op nieuwe ideeën. Dit zal een effect hebben op de ruimtelijke constitutie van de stad, waarbij zowel het imago als het functioneren van de stad zal veranderen. Dit zal een grote invloed hebben op haar sociale en economische kenmerken.

Antwerpen, een gevoelige stad

Antwerpen is een prachtige, maar geen eenvoudige, stad. De op één na grootste haven van Europa, een hoeksteen van de Vlaamse Ruit, een wereldstad met een lange en rijke geschiedenis, gelegen langs een belangrijke rivier. Maar Antwerpen is ook een stad met een schommelend inwonersaantal, een stad waarin de verschillende sociale groepen en belangengroepen van mening verschillen over wat er moet gebeuren.

Hoewel de bovengenoemde stellingen slechts ruwe omschrijvingen zijn van wat Antwerpen is, gemakkelijk te ontkennen zijn ze zeker niet. Vandaag is de stad complexer dan ze in het verleden was, de stad is ook gevoeliger dan vroeger. Maar het is evengoed waar dat de stad een belangrijke plaats inneemt in het hart van Europa, dat ze nog steeds haar rivier heeft en dat het nog steeds een wereldstad is dankzij haar huidig multicultureel karakter. Lange tijd ontbrak er een overkoepelende visie of een beleid om de fragmentatie die de stad kenmerkt aan te grijpen als een reële opportuniteit voor haar toekomst. Of, anders gezegd, er ontstond een pletora van projecten, soms los van elkaar. Tussen al deze projecten is binnen deze legislatuur naar een samenhang gezocht. Als resultaat hiervan ligt nu een visie voor.

De huidige situatie waarin Antwerpen verkeert, is ongewoon in Europa. In de afgelopen decennia hebben slechts zeer weinig steden niet gereageerd op de veranderende sociale en economische context. Sommige steden waren in staat om de toegenomen complexiteit van de hedendaagse wereld te beantwoorden met adequate studies, beleidsopties, projecten en acties. In deze gevallen behoorde stedenbouw tot de belangrijkste instrumenten voor een nieuwe ontwikkelingsstrategie. Deze Europese steden vonden in een nieuw stedenbouwkundig imago een startpunt, of minstens ten dele een instrument, om uit hun sociale en economische problemen te geraken. Antwerpen is een stad die deze uitdaging ook heeft aangenomen.

Desalniettemin is de voorbije inertie van de stad soms nog zichtbaar in de toestand waarin ze er momenteel bijligt. Om de positieve kentering die de laatste jaren is opgetreden verder te zetten, is er een sterk beleid nodig dat zich verder focust op het bereiken van overkoepelende doelstellingen. Overkoepelend in die zin dat ze verschillende sociale groepen en belangengroepen kunnen verenigen en mobiliseren in een gemeenschappelijke actie.

Hoe samenleven

Tot een aantal jaren terug beantwoordde Antwerpen de groeiende sociale en economische complexiteit met het doorvoeren van scheidingen. De conflicten tussen de havenactiviteiten en de stad werden opgelost door de haven verder van de stad te verwijderen, naar het noorden. Het conflict tussen de oorspronkelijke bevolking en de immigranten werd opgelost door de uitwijking van degenen die de geschiedenis van de stad meegemaakt hadden en die daardoor afstand namen ten opzichte van de nieuwe inwoners. De stad heeft lange tijd het probleem van de stadsvlucht gekend, die ertoe leidde dat delen van het stedelijk weefsel er verlaten bijlagen.

Hetzelfde gebeurde bij het conflict tussen economische productie en wonen. Vele activiteiten werden verdrongen en gingen in de voorstad of in de tussenstad op zoek naar een nieuwe locatie, waar ze geen ‘hinder’ veroorzaakten voor omwonenden. Het resultaat was een gefragmenteerde stad, met tezelfdertijd veel lege plaatsen en een tekort aan ruimte. Een stad van grenzen en getto’s, wat in contrast staat met de traditie van Antwerpen, die gekenmerkt wordt door openheid en belangstelling voor het nieuwe.

Fragmentatie- en scheidingsbeleid bereikten een aantal jaren geleden hun limiet, toen in een context van ruimtetekort de fragmenten elkaar begonnen te raken. Uiteindelijk bleek dat het oplossen van problemen - of beter gezegd het trachten vermijden van problemen door het toepassen van het scheidingsprincipe - in Antwerpen geen oplossing heeft geboden.

De haven heeft in haar expansie naar het noorden haar uiterste grens (de grens met Nederland) bereikt. Een sociale segregatie die de stad zou verdelen in wijken die meer en meer op zichzelf staan, zonder interactie met de naburige wijken, is evenmin wenselijk. Het is immers niet langer mogelijk om iedereen een eigen, van de omgeving afgeschermd, huis aan te bieden. En ook een ecologisch systeem ten slotte, kan niet werken op basis van geïsoleerde elementen, zelfs al hebben ze op zich een belangrijke natuurlijke waarde.

De vroegere toestand, met haar neiging tot sterke ruimtelijke en sociale fragmentatie, en de houding die de afgelopen jaren is aangenomen om hiertegen in te gaan, heeft minstens twee consequenties voor het ruimtelijk structuurplan. In de eerste plaats uit zich dit in de ‘bescheiden’ ambities die geformuleerd werden tijdens de workshops en interviews die in het kader van de opmaak van dit plan hebben plaatsgevonden. Problemen die moeten opgelost worden, hebben vaak te maken met het dagdagelijkse leven: ruimten op buurtniveau, ruimte voor ontmoeting en ontspanning. Aandacht wordt gevraagd voor de wijk en buurt, men beschouwt deze als een ‘dorp’ met een sterke sociale en ruimtelijke identiteit. In de tweede plaats is er de wens om het ‘grootstedelijk’ karakter van de stad te herontdekken. Meer in het bijzonder, de vraag naar een sterkere binding op regionaal, nationaal en internationaal niveau. Daarbij gaat het hoofdzakelijk om efficiëntere en evidentere verkeersverbindingen, maar ook om de nood aan economische en ecologische relaties en het beschouwen van de publieke ruimte als een ‘ontmoetingsruimte’ in de fysieke en abstracte betekenis van het woord.

De belangrijkste uitdaging voor de toekomst van de stad is het vinden van een hedendaagse manier om samen te leven: globale en lokale beelden en wensen, de stad en de haven, de stad en de rivier, een gemengde bevolking, verschillende culturen, een industriële en culturele stad. Kortom, werken aan mogelijke relaties en integratie, maar ook aan specifieke identiteiten en gemeenschappelijke regels.

Een specifiek aspect van de vroegere gefragmenteerde toestand in Antwerpen waren de vele elkaar overlappende plannen en programma's waarin geïnvesteerd werd. Dit was geen gewone situatie vergeleken met de rest van Europa. Dit kwam waarschijnlijk voort uit de weigering van een comprehensieve benadering en uit een te star hiërarchisch systeem van plannen, programma's en projecten. Op deze manier werden veranderingen in verschillende delen van de stad van elkaar losgekoppeld en werden ze doorgevoerd zonder publiek debat, zonder opbouw van een gemeenschappelijke visie. In het verleden werd de toekomst van de stad uitgetekend in verschillende lagen, die vervolgens wél met elkaar in verband werden gebracht. Zo werden onnodige conflicten en misverstanden vermeden. De doelstelling om samen te leven, betekent ook dat er een inspanning moet geleverd worden om uit de kunstmatig opgebouwde eilanden van vroeger te breken en verschillende hypotheses samen te brengen om zo hun samenhang te onderzoeken.

Renovatio urbis

Dit zijn de redenen waarom het structuurplan geen traditioneel comprehensief plan is dat alles overal wil vastleggen. De houding die wordt aangenomen kan omschreven worden als renovatio urbis. Dit betekent punctuele en discrete acties in strategische gebieden. Het probleem van elk renovatio urbis beleid is dat van de legitimatie: waarom deze acties en geen andere, waarom daar en niet ergens anders, waarom nu en niet later? Legitimiteit is niet hetzelfde als legaliteit, het respecteren van wetten. Legitimiteit houdt verband met consensus en, meer nog, met de vereniging van verschillende groepen en sociale actoren die zich scharen rond een langetermijnvisie. Dit verklaart het belang dat in dit document gehecht wordt aan het formuleren van een visie en aan het aangeven van de manier om daartoe te komen. De confrontatie tussen de reeds lang bestaande beelden van de stad en de nieuwe beelden, dat wil zeggen de confrontatie met het collectieve geheugen, is cruciaal voor een stad als Antwerpen. Dit zijn tevens redenen waarom het ruimtelijk structuurplan niet het volledige grondgebied van de stad op een gelijkwaardige manier behandelt, dit in tegenstelling tot het Gewestplan. Daarom wordt in het structuurplan een actief beleid voorgesteld, waarbij enkel de zaken geformuleerd worden, in welomschreven gebieden, die kunnen en moeten gezegd worden. Een ander strategisch beleid wordt in het structuurplan omschreven in 'generieke' regels. Het zijn regels die gelden voor iedereen en die afgewogen zijn ten opzichte van alle gebieden van de stad.

Antwerpen, een recreatieve stad

Dit soort stad heeft drie belangrijke betekenissen.

In de eerste plaats moet de stad opnieuw opgebouwd worden, een heropbouw (recreatie) door een proces van regeneratie. In de tweede plaats moet ze een recreatieve stad zijn, een stad vol nieuwe creativiteit: mensen en activiteiten die zorgen voor een vernieuwing van de culturele, economische en sociale sfeer. Ten derde moet de recreatieve stad ook een attractieve stad zijn, een stad van vermaak, rijk aan evenementen.

Antwerpen als een mythe: de kracht van het imago

In de westerse stedelijke cultuur is Antwerpen een mythe, zoals Venetië en Brugge. Zo zijn er niet veel andere steden in Europa. Het collectieve Europese geheugen is beladen met verhalen en vertellingen over Antwerpen en haar rijke verleden. Zodoende is het Antwerpen van vandaag tezelfdertijd het echte en het 'ingebeelde' Antwerpen. De ideeën en verhalen omtrent deze stad zijn niet enkel gebaseerd op echte gebeurtenissen, maar ook op hun inkleuring in een andere realiteit, de realiteit van een mythe en van haar invloed op de collectieve verbeelding. Het mythische aspect van Antwerpen is waarschijnlijk belangrijker buiten Antwerpen en Vlaanderen dan binnen haar geografische grenzen.

Een visie voor Antwerpen kan niet voorbij gaan aan de mythische dimensie van de stad. Daarom bouwt het structuurplan een visie op aan de hand van een aantal beelden die een sterk opbouwende en beeldende waarde hebben. Beelden moeten hier begrepen worden in de betekenis van het Latijnse woord 'imagines': zij zijn een mentale voorstelling, een idee, een concept, en niet alleen een visuele waarneming.

De Renovatio Urbis is gebaseerd op en wordt gestuurd door verschillende beelden. Visies en beelden vormen een kader voor gebiedsgerichte en generieke beleidsopties en tonen hoe oude, in het verleden verankerde beelden en nieuwe eigentijdse mogelijkheden geïntegreerd kunnen worden. De mythische dimensie van Antwerpen is tevens een rijkdom in een geglobaliseerde wereld. Het versterkt de identiteit van Antwerpen; omwille van het specifieke karakter van Antwerpen kan het gebruikt worden om inwoners en bedrijven aan te trekken naar de stad.

In het begin van de zestiende eeuw ontmoetten drie mannen elkaar op het voorplein van de Antwerpse kathedraal. Uit deze ontmoeting werd Utopia geboren, het mythische boek van Thomas More. Om deze mythische dimensie te herstellen, heeft Antwerpen een sterke verbeelding nodig.

RICHTINGGEVEND DEEL

hoe de visie realiseren?

2 HOE DE VISIE REALISEREN?

De verschillende beelden (of thema's) uit het informatief gedeelte worden aangewend als structuur voor het ruimtelijk beleid. De beelden verplichten ons de stedelijke ruimte op een niet-homogene manier te benaderen, hoewel ze wel een kader aanreiken voor de toekomstige ontwikkeling van het volledige grondgebied van de stad. In het perspectief van de renovatio urbis, en vanuit de pragmatische benadering dwingen ze ons ruimtelijke strategieën te bepalen.

De verschillende sleutelkwesties uit het informatief gedeelte leggen de kritische elementen bloot en zullen inhoudelijk mee de strategieën bepalen.

Er worden twee ruimtelijke strategieën vastgelegd: het generiek beleid en het actief beleid.

2.1 Generiek beleid

Vanuit een generieke benadering betekent het strategisch beleid het vooropstellen van een aantal doelen, gestructureerd volgens de beelden, die op hun beurt strategische selecties en maatregelen bepalen. De beelden (of thema's) van de stad vormen het referentiekader waarmee elk project dat betrekking heeft op Antwerpen, rekening moet houden. Het generiek beleid bestaat uit regels die gelden voor iedereen en die afgewogen zijn ten opzichte van alle gebieden van de stad. Het generiek beleid is dus ook van toepassing op de gebieden die geselecteerd zijn in het actief beleid.

Het generiek beleid is een vertaling van de 'renovatio urbis', die als uitgangsvisie wordt genomen, naar de ganse stad.

Selecties en maatregelen, voortvloeiend uit het generiek beleid, kunnen, maar hoeven niet noodzakelijk, onderwerp te zijn van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Een maatregel of actie wordt beschouwd als van strategisch belang om de generieke doelstellingen van het structuurplan te bereiken en om de visie te realiseren.

In het structuurplan zijn de mogelijke maatregelen en acties opgenomen. Het gaat daarbij om beleidsvoorstellen, rekening houdend met hoe de stedelijke realiteit kan getransformeerd worden om de doelstellingen te bereiken, die voor een specifiek beeld (thema) bepaald werden.

De maatregelen en acties moeten de budgettaire beperkingen, de specifieke reguleringen en beleidsregels respecteren. De uitwerking van de maatregelen en acties moet verder bestudeerd en gepreciseerd worden tijdens het implementatieproces op een manier die coherent is met de doelstellingen en suggesties die beschreven zijn in het structuurplan.

De selecties worden weergegeven op een kaart generiek beleid. Deze kaart moet samen gelezen worden met de kaart actief beleid. De kaart is een kader voor het generiek beleid op de korte, middellange en lange termijn en legitimeert de selectie en keuze van de maatregelen.

De kaart generiek beleid is een symbolische kaart; ze mag niet gelezen worden als een zoneringsplan of bodembestemmingsplan. De betekenis verschilt grondig. De kaart bevestigt of ontkent geen bouwrechten. Het duidt enkel ruimten aan waar het generiek beleid zich moet op richten, van toepassing op de ganse stad en één of meerdere thema's bevattend.

2.2 Actief beleid

Vanuit een projectmatige benadering betekent het strategisch beleid het vooropstellen van een aantal doelen, gestructureerd volgens een aantal welomschreven en gelimiteerde ruimten, die op hun beurt strategische programma's en projecten bepalen. Dit beleid is dus enkel van toepassing op de geselecteerde ruimten en is coherent met het generiek beleid.

De strategische programma's en projecten geven gedetailleerde bepalingen om de transformatie van de ruimten die als strategisch beschouwd worden, te leiden. Het actief beleid is een gebiedsgerichte en projectmatige vertaling van de 'renovatio urbis', die als uitgangsvisie wordt genomen, naar specifieke gebieden.

Selecties en projecten, voortvloeiend uit het actief beleid, kunnen, maar hoeven niet noodzakelijk, onderwerp te zijn van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Een strategische ruimte is een ruimte die een sleutelrol vervult in de stedelijke ontwikkeling. De strategische ruimten zijn de ruimten die van groter belang zijn voor de implementatie van de visie dan andere. In elke strategische ruimte wordt een nieuwe ruimtelijke, functionele en soms symbolische organisatie voorgesteld, die in staat is om de omgeving te beïnvloeden. In de strategische ruimten moet de stad haar gebiedsgerichte inspanningen en investeringen concentreren. Zij worden verder gedetailleerd in een aantal strategische programma's en projecten.

De beelden onderbouwen de strategische ruimten. Ze verantwoorden de keuze.

Een strategisch programma heeft betrekking op een deel van een strategische ruimte, en geeft er een meer specifieke en pragmatische inhoud aan. Het is de verdere uitwerking van de doelstellingen van de strategische ruimte in het beschouwde deelgebied, en wordt aangevuld met het generieke beleid dat er betrekking op heeft. De actoren zijn duidelijker en het programma bevat een voorstel van instrumenten voor de implementatie ervan. Normaliter zorgt een programma voor de coördinatie van de verschillende actoren, projecten en maatregelen tijdens de implementatiefase. De perimeters en instrumenten van een programma moeten verder bestudeerd en gepreciseerd worden tijdens het implementatieproces, op een manier die coherent is met de doelstellingen en suggesties die beschreven zijn in het ruimtelijk structuurplan.

Een strategisch project komt overeen met een actie die in het structuurplan van strategisch belang wordt beschouwd om de gebiedsgerichte doelstellingen van het plan te bereiken en om de visie te realiseren.

In het structuurplan is een verkenning van de belangrijkste strategische projecten opgenomen. Het gaat daarbij om een beleidsvoorstel, rekening houdend met hoe de stedelijke realiteit kan getransformeerd worden om de doelstellingen te bereiken, die voor de strategische ruimten bepaald werden. De bedoeling is om de vertaling ervan in ruimtelijke principes weer te geven. Dit laat een inzicht toe over prioriteiten die in overweging moeten genomen worden.

De strategische projecten moeten de budgettaire beperkingen, de specifieke reguleringen en beleidsregels respecteren.

Een hefboomactie is een zeer prioritair strategisch project. "Zeer prioritair" betekent dat het project essentieel is om de implementatie van de ontwerpideeën op gang te brengen voor het (groter) stadsdeel waarin de hefboomactie gelegen is. Een hefboomactie is een actie die andere interventies mee in de richting van de visie kan sturen.

De strategische ruimten, programma's en projecten worden weergegeven op een kaart actief beleid. Deze kaart geeft slechts een onderdeel van een meer diepgaande visie weer en moet samen gelezen worden met de kaart generiek beleid. De kaart is een kader voor het actief beleid op de korte, middellange en lange termijn en legitimeert de selectie en keuze van de strategische projecten.

De kaart actief beleid mag ook niet gelezen worden als een zoneringsplan of bodembestemmingsplan. De betekenis verschilt grondig. De kaart bevestigt of ontkent geen bouwrechten. Het duidt enkel ruimten aan waar gebiedsgericht en generiek beleid moeten geconcentreerd worden.

De perimeters van de verschillende strategische ruimten, programma's en projecten moeten geïnterpreteerd worden als een grens die moet bestudeerd worden en eventueel verder gepreciseerd in de loop van het uitvoeringsproces. De begren-

zing moet coherent zijn met de doelstellingen en suggesties uit het structuurplan.

Bijzondere aandacht moet gaan naar de grenszones tussen de verschillende projecten. Ze moeten als een samenhangend geheel worden onderzocht.

2.3 Projectmatige aanpak

Voor de geselecteerde strategische projecten zal een proces worden opgestart door de stad. Een ideaaltypisch proces voor een ontwikkelingslocatie bestaat ruwweg uit een aantal belangrijke fases:

- Verkenningsfase: hierin worden de verschillende knelpunten en potenties gedetecteerd en de standpunten van sleutelactoren per locatie. Het is van belang dat in deze fase alle sleutelactoren (eigenaars, investeerders, overheid, mobiliteitsactoren en bewoners/ervaringsdeskundigen) worden betrokken die een invloed kunnen hebben op de implementatie van het project.
- Visievormingsfase: hierin wordt, in samenspraak met sleutelactoren, een gemeenschappelijke visie ontwikkeld voor de invulling van het gebied binnen de krijtlijnen van het ruimtelijk structuurplan. In deze visie moeten de essentiële ruimtelijke randvoorwaarden uit het structuurplan worden geconcretiseerd en vastgelegd (programma, parkeernorm, openbare ruimte, ontsluiting, …). De visie wordt in algemene termen getoetst aan een financiële en ruimtelijke haalbaarheid. Betrokkenheid en inspraak van de ruimere bevolking en bewonersverenigingen worden in deze fase voorbereid.
- Stedenbouwkundig ontwerp/beeldkwaliteitplan: op basis van de visie wordt een projectdefinitie opgemaakt die als basis kan dienen voor een stedenbouwkundig ontwerp. De selectie van ontwerpers wordt aan een aantal kwaliteitscriteria onderworpen. Betrokkenheid en inspraak van de bevolking gebeurt reeds in deze fase.
- Haalbaarheidstoets: op basis van het stedenbouwkundige ontwerp worden de acties gedefinieerd en worden deze acties toegewezen aan de verschillende actoren. Daarnaast wordt een financieel plan opgesteld voor de ontwikkelingen. Het stedenbouwkundig plan wordt aangepast op basis van de haalbaarheidstoets.
- Opmaak wettelijk kader: de visie en het stadsontwerp worden vertaald in een bindend wettelijk kader (ruimtelijk uitvoeringsplan) en de nodige effectenstudies worden uitgevoerd of voorbereid. Inspraak gebeurt volgens de wettelijke vereisten.
- Ontwikkelingsfase: de daadwerkelijke ontwikkeling en realisatie van een project moet nauwgezet worden opgevolgd. Planologische toetsing, kwaliteitsbewaking en het strategisch opzetten van samenwerkingsverbanden tussen publieke en/of private actoren vormen hierin speerpunten. Voor de ruimtelijk economische en financiële sturing van complexe en omvangrijke stadsontwikkelingsprojecten kan een deskundige worden ingeschakeld.

Uiteraard moeten deze fases worden afgestemd op de voorgeschiedenis van de site en hangt de volgorde samen met de lokale karakteristieken van het proces. Het is ook mogelijk dat fasen parallel verlopen.

Voor complexe programma's zal een programmaleider worden aangesteld, voor de prioritaire sites een projectleider (definities zie glossarium).

De taak van de projectleider/programmaleider bestaat in de coördinatie tussen de verschillende beleidsniveaus en beleidssectoren, in de coördinatie van de politieke besluitvorming, de coördinatie in de communicatie en het organiseren van publieke betrokkenheid en participatie. De projectleider/programmaleider zal steeds duurzaamheid (op vlak van stedelijk weefsel, gebouwen, management, …) in acht nemen.

De perimeters van de strategische projecten en andere ontwerpdetails of illustraties moeten verder bestudeerd en gepreciseerd worden tijdens het implementatieproces op een manier die coherent is met de doelstellingen en suggesties die beschreven zijn in het ruimtelijk structuurplan. Bijzondere aandacht zal gaan naar de grenszones van de verschillende projecten en de samenhang met de omgeving.

2.4 Grond- en pandenbeleid

Het inzetten van de stadseigendommen is een middel voor het realiseren van de doelstellingen van dit structuurplan.

Het stadsbestuur zal ook maatregelen nemen binnen het kader van het grond- en pandenbeleid om regulerend op te treden op de grond- en bouwmarkt. Ook het inzetten van de stadseigendommen is een middel om de doelstellingen van dit structuurplan te realiseren. Ten slotte zullen publiekprivate samenwerkingsverbanden opgezet worden voor de realisatie van projecten in stadsontwikkelingsgebieden indien dit uit strategisch oogpunt verantwoord is.

Aan het Vlaams gewest wordt gevraagd om bijkomende instrumenten en middelen voor de centrumsteden ter beschikking te stellen om een grond- en pandenbeleid te kunnen voeren.

De projectleider of programmaleider is verankerd in de stedelijke administratie of kan via PPS-overeenkomst aangesteld worden.

2.5 Monitoren van ruimtelijke indicatoren

Een dynamisch monitoringsysteem van ruimtelijke indicatoren zal verder worden geoptimaliseerd en zal de basis vormen voor de periodieke rapportering met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Deze bevat zowel gebiedsgerichte indicatoren als generieke.

Om strategische programma's, projecten en andere maatregelen of acties te kunnen plannen en evalueren, is beheer en ontsluiting van basisdata en een dynamisch monitoringsysteem nodig. Dit systeem is continu in opmaak. De gegevens zullen permanent bijgehouden en periodiek gecommuniceerd worden.

Voorbeelden van indicatoren zijn: de tekorten aan buurt- en wijkgroen, inwonersaantallen volgens leeftijd, aantal woningen en types, kantooroppervlakten, leegstand, onbenutte percelen, parkgebied, spreiding scholen en sportvoorzieningen.

RICHTINGGEVEND DEEL

generiek beleid

Zicht vanop Linkeroever op de Scheldekaaien

Bron: Stad Antwerpen

de waterstad

3 HET GENERIEK BELEID

3.1 DE WATERSTAD

3.1.1 Visie: het algemeen herstel

Antwerpen is vergeten dat het een stad aan een stroom en met een netwerk van beken, kanalen en dokken is. Het is vergeten hoe het water de kwaliteit van het milieu, de leefomgeving en de werking van het ecologische systeem kan verbeteren.

De mogelijkheden van de Waterstad moeten terug bekeken worden. De elementen die van strategisch belang zijn voor het herstel van het waternetwerk moeten opnieuw besproken, en waar mogelijk, actief gemaakt worden. Hierbinnen speelt de Schelde een cruciale rol.

3.1.2 Doelstellingen voor het water

Structuur verbeteren

Het herstellen van het waternetwerk kan gebeuren door de oorspronkelijke structuur opnieuw zichtbaar te maken daar waar mogelijk is. Dit betekent dat de kwaliteit van het publiek domein rondom rivier, beken, dokken en kanaal moet vergroot worden en dat de toegankelijkheid ervan moet verbeteren.

De grote beken en rivier moeten, als onderdeel van een grootschalig netwerk van parken, natuurelementen en open ruimte gebieden, de basisstructuur vormen van de open ruimte van de stad.

Het kleinschalig netwerk moet beschouwd worden als belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de stad. Deze moet in de nieuwe ontwerpen van de ruimte hun belang krijgen. Watergevoelige plekken vragen hierbinnen een specifieke inrichting, specifieke regels.

Binnen dit klein- en grootschalig netwerk moet tegelijk het integraal watermanagement ondersteund worden (in woon- en bedrijvenzones), en in het algemeen gestreefd worden naar een betere waterkwaliteit (zuiveren van het water en het aanpakken van het lozen van vervuilende elementen). Een verbetering van de kwaliteit van het water heeft immers ook een ruimtelijk ondersteunend effect op de toegankelijkheid van gebieden.

Relatie met de Schelde herstellen

Het beklemtonen van de relatie met het water betekent in hoofdzaak een herbevestiging van de ruimte langs de Schelde ('stad aan de stroom'). De Schelde wordt hierbij beschouwd als het meest structurerende element van het ruimtelijk structuurplan en van de stad zelf.

In het algemeen moet de relatie tussen de stad en de Schelde verbeterd worden. De Schelde komt hierbij opnieuw centraal te liggen tussen de Linker- en de Rechteroever van de stad. De recreatieve en de toeristische rol van de stroom moet in beide gebieden verstrekt worden, en in het bijzonder ook de kwaliteit (of heraanleg) van het publiek domein. Het aanbod aan (groot)stedelijke diensten en voorzieningen langs de rivier zoals musea, congrescentrum, sportvoorzieningen, culturele hallen, … kan hier verhoogd worden. De vernieuwde Kaaimuur moet hier zo min mogelijk als barrière worden ontworpen en het ontwerp moet in haar breedste betekenis onderzocht worden.

De aanwezigheid van torens moet in hoofdzaak langs de Schelde de skyline van de stad bepalen, zodat de Schelde hier opnieuw centraal komt te liggen.

Ook voor de Scheldeboorden geldt de doelstelling om de toegankelijkheid te verbeteren; in het bijzonder ook doorheen de aansluitende natte gebieden en polders en doorheen een aantal bestaande bedrijvenzones.

Nieuwe verbindingen, waar water mogelijk als structurerend element kan dienen, moeten worden gemaakt met de Schelde.

Natuurgebieden moeten toegankelijk worden tot aan het water en het stedelijk openbaar vervoersnet moet aansluiten bij mogelijkheden voor openbaar vervoer langs het water.

Ten slotte bepaalt de Noord-Zuid geografische oriëntatie van de Schelde ook de fysische expansiemogelijkheden van de stad, waardoor het metropolitaan gedeelte in dit structuurplan zich ook uitstrekt vanaf de noordelijke woongebieden te Luchtbal tot aan de industriezones te Hoboken.

3.1.3 Selecties voor het water

Rivier- en beekvalleien

De Schelde is duidelijk de meest structurerende waterweg in Antwerpen en in Vlaanderen. Als hoofdwaterweg en bevaarbare waterloop is deze rivier geselecteerd op Vlaams niveau. De toegangen naar de dokken van de haven, het Albertkanaal en de jachthavens zijn belangrijk en eventueel bijkomende aanmeerplaatsen voor veer en pleziervaart kunnen onderzocht worden.

De meeste secundaire watersystemen zijn verbonden met de Schelde in een oost-westelijke richting. Hieronder wordt begrepen:

De vallei van de Grote Schijn, als waterloop categorie 1, en verzamelend voor het oostelijk deel van het grondgebied van Antwerpen en in het bijzonder voor: de Laarse beek, de Oudelandse beek, de Donkse beek, de Schone Schijn en de Kleine Schijn (waterlopen categorie 2).

De vallei van de Struisbeek (de Grote Struisbeek als waterloop categorie 1 en de Kleine als categorie 2, en de Hollebeek als waterloop categorie 2), en verzamelend voor het zuidelijke deel van de stad en mondend in de Benedenvliet (in Schelle, waterloop categorie 1).

In dit structuurplan wordt het fijnmazig netwerk van deze en de andere waterlopen als basislegger beschouwd bij toekomstige ontwikkelingen. De publieke toegankelijkheid van hun alluvia, de uitsluiting van of bebouwing onder specifieke regels van hun alluvia, het zoeken naar een verbinding met de stedelijke parkstructuur, zijn basisprincipes voor het beleid.

Het terug open maken van de ingebuisde Zilverbeek (vanaf Mortsel naar Wolvenberg - via spoorlijn Antwerpen/Brussel) moet verder onderzocht worden.

Historische waters: plassen, dokken, strand

Het Galgenweel wordt geselecteerd als recreatieve plas, bestemd voor de watersport (als grootste binnenwater in Vlaanderen) met mogelijkheid tot deels gebruik als natuurlijke zwemvijver. Deze laatste optie kan eventueel gekoppeld worden aan het geplande themawatercomplex van de Prestibelsite. Het bestaande schiereiland tussen Beatrijslaan en Galgenweel (met loodsen voor zeilboten) kan geherstructureerd worden, met het oog op een efficiënte clustering en medegebruik. De Ekerse putten (mits nodige studie omtrent de veiligheidsmaatregelen) en Boekenberg worden geselecteerd als natuurlijke zwemvijvers. In Boekenberg moet de noodzakelijke bijbehorende infrastructuur mogelijk zijn die de uitbating van de zwemvijver mogelijk houdt (Ruggeveld en De Molen op Linkeroever zijn kunstmatige zwembaden in open lucht).

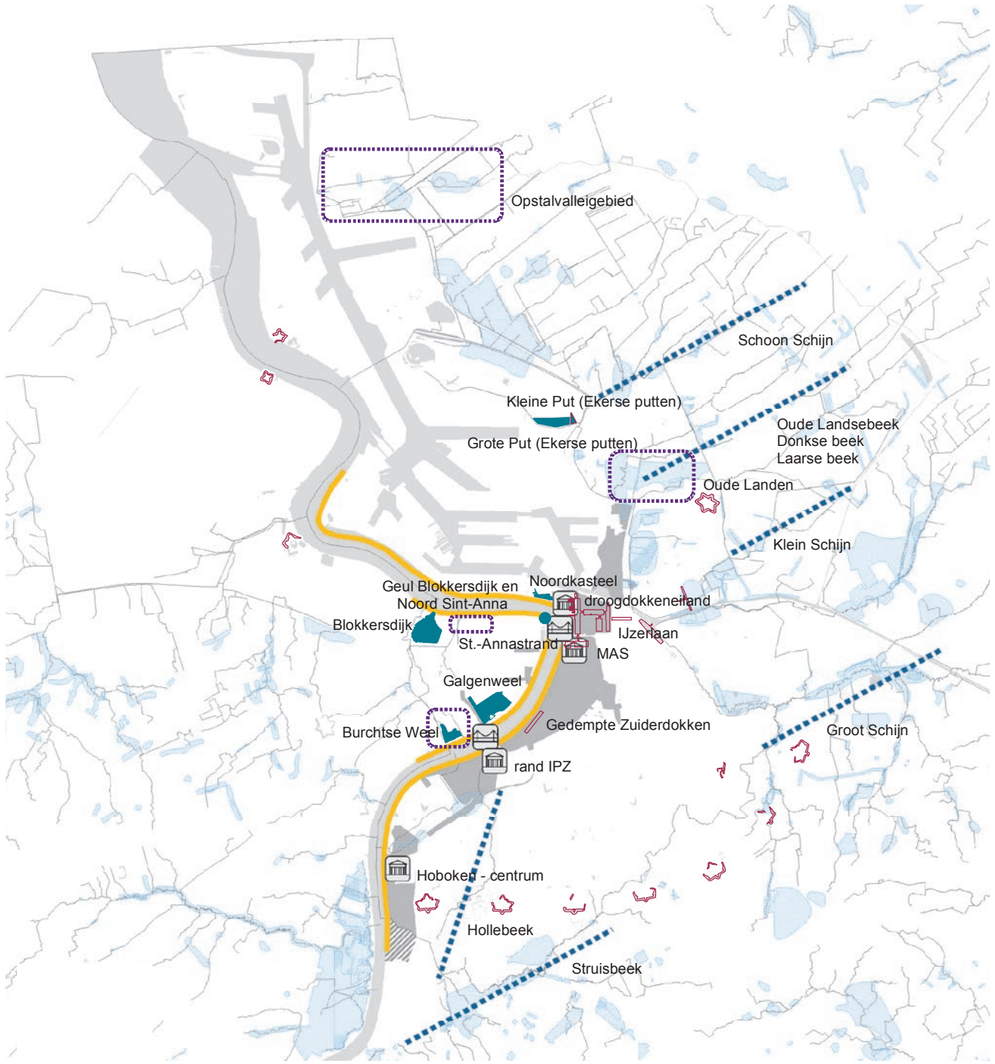
Het St.-Annastrand moet als enig natuurlijk strand in Antwerpen behouden blijven en ingeschakeld worden in het recreatief netwerk.

- De dokken van het Eilandje en de (resterende) plas aan het Noordkasteel staan in voor de belangrijkste, te accentueren, waterelementen (en link met de Schelde) in deze gebieden. Zij moeten gevrijwaard worden van vaste constructies op het wateroppervlak, als belangrijke publieke ruimte. Tevens zijn het Groot en Klein Dok aan de Kanaalzone belangrijke, te accentueren waterelementen.

- In het algemeen kan waterrecreatie langs of in de dokken een belangrijke rol spelen. De toegankelijkheid van de jachthavens in de dokken van en naar de vaargebieden (Schelde, Kempische Kanalen, Maas, enz.) zijn belangrijk. Publieke openlucht zwemmogelijkheden kunnen worden onderzocht (bvb. door constructie van tijdelijke bassins aan de kade- of dokrand).
- Lang is nagedacht om de heropening van de Ruien nog mogelijk te houden. Mogelijkheden zijn een verbinding tussen Schijn en Schelde via de Ankerrui, Oude Leeuwenrui en Brouwersvliet (via park Spoor Noord). Anderzijds, wat nu de IJzerlaan is, was ooit verbonden met het Kempisch Kanaal (zie informatief deel, Havenstad). Omdat de verbreding van het Albertkanaal de vervanging van de IJzerbrug aan de orde stelt, kan dit idee verder uitgewerkt worden. Een Singeltram, een voetgangers- en fietsersverbinding moet wel nog langs de IJzerlaan mogelijk blijven. Dit beperkt de realisatie van het herstel van dit breed waterelement gedeeltelijk. Als alternatief voorziet dit structuurplan ook een verbinding van het waternetwerk meer noordelijker, ter hoogte van Schijn en Rozemaai naar het Noordelijk park en de haven (aan de noordzijde van de A12).
- Het heropenen van de Gedempte Zuiderdokken (bvb. ter hoogte van het Hof van Beroep) of de Herentalse vaart (ter hoogte van het stadspark) zijn ingrepen die tegelijk van een hoog stedenbouwkundige ambitieniveau getuigen en anderzijds ingaan tegen een verdere verdroging van de stad. Onderzocht moet worden of ook een getijdensluis en/of een jachthaven haalbaar is.
- Voor het Lobroekdok wordt een maximaal, selectief, behoud nagestreefd. De mate waarin dit dok kan open blijven is afhankelijk van de oplossing die wordt gevonden om de bestaande vervuiling van de bodem te stabiliseren.
- Tot slot zijn er nog de historische forten, elk met hun afzonderlijke fortengrachten. Dezen behoren eveneens tot te behouden en verder te accentueren indien de oorspronkelijke structuur in de loop der jaren is verdwenen.

regionaal systeem van waterlopen
belangrijkste beekvalleien
overstromingsgebieden (ROG-MOG 2006)
nieuwe overstromingsgebieden
te behouden en te versterken waters: ecologisch en recreatief
te behouden, te versterken of te herstellen waters: historische infrastructuren
stadsdelen gelinkt aan de rivier
vernieuwing: verhoging van de toegankelijkheid tot de Schelde-oevers
nieuwe verbinding tussen linker- en rechteroever: bruggen
nieuwe toplocaties gekoppeld aan de Schelde

N
0 3125



Selectiekaart 1 | Selecties voor de waterstad: het algemeen herstel

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

Nieuwe natte natuur

1. Op de Linkeroever is de natuurlijke structuur van het watersysteem zo sterk gemanipuleerd dat hier geen beekvalleien geselecteerd kunnen worden. Nochtans kunnen hier twee nieuwe natuurlijke overstromingsgebieden worden onderscheiden:

- Burchtse Weel, n.a.v. Sigmaplan.
- Geul Blokkersdijk, incl. de gedeeltelijke verlegging van de dijk landinwaarts aan het St.-Annabos (conform de resultaten van de planMER voor de Oosterweelverbinding). Dit overstromingsgebied is het resultaat van de mitigerende maatregelen en de inrichtingsvisie die tot stand is gekomen naar aanleiding van de Oosterweelverbinding. Het zal worden ingeschakeld in de Europese beschermde gebieden omwille van de unieke waarde. De Sigmadijken zullen meer landinwaarts worden ingericht.

Waar mogelijk dient de publieke toegankelijkheid van deze gebieden met (laag periodieke overstromingsfactor), binnen de marges van de Europese wetgeving, nagestreefd te worden.

2. Ook het Opstalvalleigebied ten zuiden van Berendrecht, uit het proces van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever, een voorstel dat het structuurplan ondersteunt, mondt uit in een nieuw soort 'nat' gebied, ten zuiden van Berendrecht.

3. Bijkomende kleinere 'natte' gebieden worden ondersteund door de Waterstad. Verwacht worden een aantal hydrologische maatregelen langsheen de provinciale waterlopen categorie 2.

4. Het structuurplan ondersteunt de uitbreiding van de spoorbundel Luchtbal, gelegen langs Lijn 12 (als herlokalisatie van de spoorwegbundel Schijnpoort ter realisatie van het park Spoor Noord), en de herstructurering van Lijn 27A (als voorafname op de tweede spoorontsluiting van de haven), ten oosten van het natuurgebied de Oude Landen. Het structuurplan stelt ook voor om de buffercapaciteit van bijkomende natte natuur langsheen de waterlopen in dit gebied (Laarse beek en Donkse beek), als ontwerpconcept mee te nemen. De inplanting van de bundels moet ook rekening houden met het verval van de Laarse beek en de gewenste afvoer naar het Schijn. Wat vandaag nog belangrijke open ruimtes zijn langsheen de Laarse beek, bvb. de zone voor openbaar nut naast de St. Lukaskliniek te Ekeren, kan binnen deze visie bijkomend ingeschakeld worden en herbestemd als toegankelijke groenzone binnen het gewestelijk RUP. Ook de mogelijkheid kan onderzocht worden om stroomafwaarts aan de Oude Landen (ten westen van de Ekerse Steenweg) een nieuwe open bedding te graven die zowel het debiet van de Laarse Beek, de Oudelandse Beek als de Donkse Beek kan opvangen.

In elk geval moet de inplanting van de spoorwegbundels ten zuiden van het stroomgebied van de Oudelandse beek beperkt blijven, om zo een bufferzone en parkgebied te behouden ten noorden ervan. Enerzijds als behoud van het landschappelijke karakter en anderzijds om de kwaliteit van het nabij gelegen woongebied te vrijwaren. In het totaalontwerp voor dit vallei- en open ruimte gebied, moeten spoorwegoversteken voor voetgangers en fietsers mee onderzocht worden (eventueel behoud van de bestaande oversteek bij Lijn 12 en het voorzien van een nieuwe langs Lijn 27A). Ook het inrichten van een speelbos voor Ekeren Donk aan de Oostzijde van Lijn 27A, wordt vanuit de stad als suggestie voorgesteld.

De Scheldebruggen

Bruggen over de Schelde hebben tot doel een fysieke en functionele link tussen de Linker- en Rechteroever te realiseren. Ze zijn gekoppeld aan interessante ruimtes op beide oevers en bewerkstelligen de nieuwe centraliteit van de Schelde op stedelijk niveau. De bruggen werken complementair aan de bestaande tunnels. Algemeen doel is immers om Linker- en Rechteroever, letterlijk, dichter bij elkaar te brengen.

Twee bruggen worden in het structuurplan geselecteerd:

De zuidelijke Scheldebrug, opgevat als een nieuwe stedelijke boulevard voor lokaal autoverkeer, tram (mits potentieelonderzoek), fietsers en voetgangers, die de rivier en de parken op Linker- en Rechteroever kruist. Haar locatie ligt vast: in het verlengde van de (nieuwe) Singel op Rechteroever en de herstructurering van de Ring op Linkeroever. Er moeten maatregelen genomen worden om het vrachtverkeer of sluipend doorgaand verkeer te vermijden op deze brug. Ze dient geconcipieerd met zo min mogelijke hinder voor het scheepvaartverkeer en afgestemd met de Oosterweelverbinding (waardoor regionaal sluikverkeer moet worden voorkomen). Er moet ook rekening gehouden worden met de doorvaart van zeilboten en jachten. Afspraken moeten gemaakt worden bij diverse zeilmanifestaties.

De centrale fietsers- en voetgangersbrug is opgevat als verbinding tussen het Eilandje op de Rechteroever met het recreatieve park op Linkeroever. De precieze ligging van deze brug is op dit ogenblik nog niet bepaald. Het structuurplan geeft een hypothetische verbinding weer tussen de Londenstraat-Amsterdamstraat en de wandelpromenade langs de Linker Schelde Oever, maar een marge is mogelijk tot bij de omgeving van het Steen. Verder ontwerpmatig onderzoek en stedenbouwkundige kansen of ontwikeklingen moeten het traject vastleggen. De brug moet wel aansluiting geven op bestaande of geplande openbaar vervoersomgevingen aan beide zijden van de Schelde en moet er de bestaande recreatieve routes versterken of aanvullen. Een kaart van de bijkomende voorstellen m.b.t. het provinciaal fietsroutenetwerk is opgenomen in het hoofdstuk Spoorstad. Hierop is te zien hoe de verbinding vertrekkende vanuit de Londenstraat-Amsterdamstraat het meest de parken met elkaar verbindt: het Schijnvalleipark en het Scheldepark. Zelfs fietsverbindingen komende uit de haven en het noorden van de stad sluiten hier op aan. De vlotte toegang van de beroeps- en plezierscheepvaart naar de dokken en sluizen (van of naar haven en Albertkanaal) moet mogelijk blijven. De toegangsmogelijkheden tot zowel de Royersluis als de jachthavens van het Eilandje en Linkeroever zullen bepalend zijn bij de keuze van het tracé.

Het introduceren van watertaxi's of bussen kan complementair zijn met de nieuwe lokale Scheldebruggen en de bestaande tunnels. Ze kunnen zowel de beweging tussen de Linker- en de Rechteroever bedienen, als de beweging langs de Scheldeboorden tussen het zuiden (Temse, Burcht, Hoboken, Linkeroever) en het Eilandje en de Haven.

Het personenvervoer en/of recreatief gebruik op het Albertkanaal moet verder worden onderzocht in relatie met de economische trafiek op dit kanaal en met de inrichting van het publiek domein langs de kade.

Ten slotte behoort ook een toeristische route op de Ruien tot de mogelijkheden.

Aandachtspunt hierbij is dat het stedelijk openbaar vervoersnet ook aansluit op de pontons voor waterbussen of -taxi's (vb. doortrekken van tram 2 te Hoboken naar ponton op de Schelde), net zoals dit net ook moet aansluiten op de nieuwe bruggen.

Nieuwe hoogbouwgebieden

De nieuwe relatie met de Schelde dient bewerkstelligd te worden door een aantal torens. Hiermee wordt de 'stad aan de stroom'-idee geaccentueerd.

In het bijzonder kunnen torens de nieuwe centraliteit van de Schelde op symbolische wijze aangeven ter hoogte van het Eilandje en Nieuw Zuid en hiermee de Antwerpse skyline ten noorden en ten zuiden vervolledigen. Het gaat hier in hoofdzaak om het leggen van kwalitatieve accenten in de skyline. Het is niet de bedoeling een 'atlantic wall' of "muur" te creëren langs de Kaaien. Bij het uitwerken van de beeldkwaliteit in de RUP's, behoort de skyline (indien relevant voor het gebied) tot de onderzoekselementen (zie hoofdstuk Dorpen en Metropool).

Aan de andere oever van de Schelde, Linkeroever, zijn hoge modernistische gebouwen aanwezig. Ten westen van het Galgenweel (aan de Scheldebrug) is geen hoogbouw mogelijk. De dominante windrichting is ZW en het vrij spel hiervan is essentieel voor het behoud van de plas voor de zeilsport.

In de overige gebieden - andere dan diegene die de nieuwe centraliteit van de Schelde moeten accentueren - zijn torens in de eerste plaats minder opportuun, maar ze kunnen verder onderzocht worden.

Hoogbouw kan bijvoorbeeld wel ondersteunend werken langs de stadspoorten (invalswegen van de stad) of in de toplocaties langs de Groene Singel, als strategische ingreep, net zoals bvb. in de woon- of werkgebieden waar de open ruimte gevrijwaard moet blijven.

Hoogbouw in gebieden waar reeds een aanzienlijke concentratie aan hoogbouw aanwezig is (vb. Europark, Kiel) moet ontmoedigd worden.

Verdere richtlijnen kunnen door de stad uitgewerkt worden in een hoogbouwnotitie, waarvan de belangrijkste regels kunnen worden opgenomen in een aangepaste bouwcode. De hoogbouwnotitie kan begeleid worden met een 3D-beeldvorming waarbij de globale structuur van de stad beter tot haar recht komt.

3.1.4 Mogelijke maatregelen en acties

Watertoets

De ontwikkeling van woon- (WG) en woonuitbreidingsgebieden (WUG) onder specifieke voorwaarden, op basis van watergevoeligheid. Indien nodig wordt hiervoor een gemeentelijk RUP opgemaakt (zie woningprogrammatie). Voorbeelden zijn Neerland en het noordelijk deel Ekeren Donk.

Opmaken Masterplan voor de Kaaien

Een specifieke actie moet worden opgenomen om de rivier te heroveren en de Kaaien hierbij te herdefiniëren als een som van onderling verbonden ruimten die het hart van de stad met het water verbinden waarop gebiedsgericht een aangepast functioneel programma kan worden geënt.

Hiervoor zal een Masterplan worden uitgewerkt voor de Scheldekaaien: een kader voor de gewenste ruimtelijke en functionele invulling ervan. Een internationale stedenbouwkundige wedstrijd zal gepromoot worden, die tevens de nodige thematische deelstudies bevat (met name een mobiliteitsstudie, een functioneel - financiële studie en een technische studie) voor de heraanleg van de kaaien als een kwalitatieve publieke ruimte met integratie van de verkeersinfrastructuren en van een waterkering op 9.25 m TAW, inclusief de versterking van de Kaaimuur, waarbij gestreefd wordt de barrièrewerking van de nieuwe Kaaimuur, tussen Schelde en stad te minimaliseren (De impact van het Sigmaplan zal voor de stad zeer groot zijn. Vandaag is de huidige waterkeringsmuur 8.35m TAW - Blauwe Steen ligt op 7mTAW).

Daartoe wordt de nodige samenwerking met de stakeholders opgestart, in eerste instantie met Waterwegen en Zeekanaal nv, en in een volgend stadium met andere betrokken publieke partijen (onder meer het Gemeentelijk Havenbedrijf en De Lijn).

Opmaken studie herstel historische waterstructuur

De dokken van het Eilandje, het Dokske aan de Kanaalzone, de Gedempte Zuiderdokken, het Lobroekdok, de Droogdokken te Hoboken, de Ruien (Ankerrui, Oude Leeuwenrui en Brouwersvliet), het Kempisch Kanaal (met IJzerlaan) en de Herentalse vaart, de fortengrachten, … zijn, of waren, ooit belangrijke dragers van de stedelijke waterstructuur. Onderzocht moet worden hoe deze elementen (opnieuw) kunnen ingeschakeld worden in de ruimtelijke structuur van de stad enerzijds en hoe dit een antwoord kan bieden op de verdroging van de stad.

Onderzocht moet worden welke Europese ondersteunende maatregelen en middelen hiervoor kunnen aangewend worden. Waterrecreatie langs of in de dokken kan een belangrijke rol spelen.

Opmaken hoogbouwnotitie, aanpassen bouwcode

Opmaken notitie (studie en visie), begeleid met 3D-beeldvorming, en aanpassen gemeentelijke stedenbouwkundige verordening voor hoogbouw, waarbij:

- De nieuwe hoogbouwprojecten worden toegelaten in welgedefinieerde gebieden in de nabijheid van de Schelde ter versterking van de skyline. Het realiseren van een “muur” langs de Kaaien is alvast niet de bedoeling, alsook zijn geen gebouwen op de Kaaien toegelaten die de schaal en het karakter van de publieke open ruimte van de Kaaien overschrijden.
- De randvoorwaarden voor nieuwe hoogbouwprojecten in andere gebieden worden gespecificeerd (vb. langs de invalswegen van de stad, in de toplocaties langs de Groene Singel of in de woon- of werkgebieden waar de open ruimte gevrijwaard moet blijven).
- Het begrip hoogbouw concreter gedefinieerd wordt.

Illustratie

Een belangrijk criterium bij de definitie voor hoogbouw kan gezocht worden in de wetgeving brandveiligheid van gebouwen. Hier worden bijvoorbeeld extra voorwaarden opgelegd bij gebouwen hoger dan 35m (bvb. m.b.t. mechanische afzuiging). Om een zekere marge te behouden kan bijvoorbeeld een hoogte van 40m worden aangenomen als indicator van ‘hoogbouw’.
Ook de hoogtebeperkingen, afkomstig uit de aanvliegroutes komende uit de luchthaven van Deurne, zijn een criterium bij het bepalen van de maximale bouwhoogte in bepaalde gebieden. Ter hoogte van Nieuw Zuid dient ca. 90m beschouwd te worden als bovengrens; op het Eilandje is dit ca. 110m.

Dit moet verder onderzocht worden in de hoogbouwnotitie.

Suggesties aan het Vlaams gewest

- Bij de afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen, opnemen van de uit te sluiten woongebieden voor verdere ontwikkeling op basis van watergevoeligheid. Gevraagd wordt om de watergevoelige woon- (WG), woonuitbreidings- (WUG) en woonreservegebieden (WRG) te herbestemmen in een gewestelijk RUP (zie woningprogrammatie). Voorbeelden zijn Mariaburg (WRG Puihoek), zuidelijk deel Ekeren Donk (WUG), zuidelijk Rozemaai (WUG), delen Berendrecht-Zandvliet (WUG), Polderstad en Hobokense galet.
- Bij de bestemming en inrichting van de nieuwe natte gebieden of overstromingsgebieden (mogelijk ook GEN’s) en gebieden aan de Sigmadijken: nastreven van een maximale publieke toegankelijkheid in de gebieden met laag periodieke overstromingsfactor, binnen de marges van de Europese wetgeving natuurbescherming.
- Bij de herinrichting van de Kaaien, gekoppeld aan de versteviging en verhoging van de Kaaien en dijken: bewerkstelligen van ruimtelijke kwaliteit, accentueren van de Schelde, in deze grootstedelijke publieke zone;
- Bij de herstructurering van Ring-Singel: opnemen van de Scheldebrug als onderdeel van het lager netwerk, met de nodige verkeersmaatregelen en middelen;
- Bij de bestemming en inrichting van de regionale bedrijvenzones aan de Scheldeboord: nastreven van doorwaadbaarheid richting Schelde of dokken (publiek domein).
- In het afbakeningsproces van de haven (SPRSO): opnemen van de stedenbouwkundige ambities om in de contactzones (Noorderlaan, Eilandje, Noordkasteel) de relatie met de Schelde of dokken te bevestigen (aanleg publiek domein, fietsverbindingen, zichten, … in het stedelijk gebied).
- Bij de bestemming en inrichting van de GEN’s en GENO’s, in het bijzonder Hoboken polder en Blokkersdijk: nastreven van toegankelijkheid en oriëntatie van padenstructuur naar de Schelde.
- Bij de bestemming en inrichting van de Oude Landen: nastreven van de doordringbaarheid en toegankelijkheid van het gebied. Gevraagd wordt om bij de herstructurering van de spoorbundels de buffercapaciteit van bijkomende natte natuur langsheen de Laarse beek en Donkse beek, als ontwerpconcept mee te nemen (zie hfdst. Nieuwe Natte Natuur).
- Opstarten van een studie naar de tracés voor afwate-

Figuur 18 | Boerentoren

Bron: Stad Antwerpen

ring van het Groot Schijn (waaronder de verbinding tussen Schijn en Schelde). Algemene uitgangspunten moeten zijn: (1) er moet gezocht worden naar een zo kort mogelijke verbinding tussen Schijn en Schelde, (2) het traject dient ecologisch verantwoord uitgebouwd te worden, voorzien van mogelijkheden voor vismigratie en (3) zo mogelijk in open waterpartijen van de stad geïntegreerd te worden (Lobroekdok, IJzerlaan, dokken Eilandje).

Suggesties aan de provincie

- Nemen van hydrologische maatregelen ter voorkoming van overstromingen langsheen de waterlopen categorie 2 en dit coherent met de verbindende betekenis van deze waterlopen met de Schelde, mogelijk in provinciale RUP's.
- Opnemen en mee onderzoeken van de noordelijke voetgangers- en fietsersbrug in het provinciaal fietsroutenetwerk.

3.1.5 Relatie met het actief beleid

- Scheldebruggen
- IPZ, BM Titan, Kanaalzone: herstel van de relatie tussen stad en Schelde
- Contactzone Noorderlaan, Eilandje, Noordkasteel
- Herinrichting Kaaien en waterkeringen
- Herinrichting Scheldepark
- Verbinden van de vijf parken met de Schelde

Illustratie: een nieuwe situatie voor Hoboken

In het verleden had Hoboken een belangrijke directe relatie met de Schelde. Deze relatie moet opnieuw vorm krijgen.
De aanwezigheid van de petroleumindustrie en alle gerelateerde infrastructuren verhindert de toegang tot de rivieroever. De spoorweg snijdt het centrum van het oude dorp in twee. De bestaande polder is maar gedeeltelijk toegankelijk en niet specifiek georiënteerd naar de Schelde.
Het toepassen van het beeld van de Waterstad betekent het beter toegankelijk maken van de oevers van de Schelde doorheen het industrieel gebied en doorheen de polder.
Enkele verlaten industriële terreinen bieden de mogelijkheid om de oost-westrelatie van Hoboken met de rivier te herbekijken en deze centrale as tot aan de noord-zuidgerichte Scheldeboord consequent door te trekken.

De kaarten tonen overduidelijk hoe de verbinding van Hoboken dorp met de Schelde bestond uit een duidelijk afgebakende ruimte. Het structuurplan stelt illustratief enkele acties voor om een aantal publieke en open ruimten te herontwikkelen tussen de oude dorpskern en de Schelde. Deze interventies hebben ook als doel de leefomgeving van de mensen die in de industriële zone werken, te verbeteren door middel van nieuwe publieke voorzieningen.

Deze voorstellen moeten nog verder onderzocht worden.

Park Den Brandt - Wilrijk
Beeld: Stad Antwerpen

de ecostad

3.2 DE ECOSTAD

3.2.1 Visie: een levendige open ruimte

Voor het verstedelijkte gebied van Antwerpen en haar ruime omgeving moet het begrip ecologie en open ruimte beschouwd worden als een belangrijk deel van onze hedendaagse welvaart, als een voorziening om ons dagelijkse leven te verbeteren. De functie en de aard van de ecologische infrastructuur moeten in deze betekenis gedefinieerd worden, als stedelijk open ruimte, en vormgegeven en gestructureerd.

Om de leefkwaliteit te verhogen, moet het stedelijk gebied zijn inwoners groene ruimten kunnen aanbieden om elkaar te ontmoeten, te recreëren en te ontspannen. Deze groene ruimten hoeven er niet allemaal uit te zien als parken of stadsbossen. Open landschappen dragen bij tot de diversificatie van groene ruimten in en rondom de stad. Om hun gebruikswaarde voor de inwoner van de stad te verhogen, dienen deze zones toegankelijk te zijn voor het publiek, door middel van paden voor voetgangers en fietsers.

3.2.2 Doelstellingen voor de open ruimte

Ontwikkelen van een stedelijke parkstructuur

Het doel is een stedelijke structuur van open ruimtes te ontwikkelen, waar we een betere continuïteit en leesbaarheid nastreven. Er mag niet uitsluitend een passief en conservatief beleid gevoerd worden, gericht op natuurbehoud, maar ook een actief beleid door implementatie van een aantal ruimtelijke doelstellingen. In die zin is het essentieel om de verschillende kleine geïsoleerde, en dus fragiele snippers te verbinden met het bestaande en beschermde weefsel van natuur- en landbouwgebieden (tegelijkertijd kan deze structuur ook de natuurlijke infiltratiemogelijkheden voor water vergroten).

De mogelijkheden van een evoluerende natuur in het stedelijk gebied en de haven (als bufferconcept) moeten onderzocht worden. Het publieke domein in de open ruimte moet in het algemeen verbeterd, en waar mogelijk uitgebreid, worden. Ten slotte moeten de tekorten van buurt- en wijkgroen weggewerkt worden door barrières te doorbreken en ontpitting van het stedelijk weefsel.

Doel is een nieuwe stedelijke orde te bewerkstelligen. De stad moet gestructureerd worden door de ‘leegten’. De open ruimte moet de stad beïnvloeden op dezelfde manier waarop de verkeersstructuur dat in het verleden heeft gedaan (via de infrastructurele expansies van de stad).

Het territorium van de stad Antwerpen is vandaag eerder een patchwork van natuur, landbouw en braakliggende gebieden. Dit betekent dat het ontwerp van het open ruimtesysteem als een fundamentele stedelijke infrastructuur geen eenvoudige kwestie is. Een sterkere stedelijke open ruimte is noodzakelijk en er moet een verbinding bestaan tussen de verschillende delen van het patchwork op verschillende schaalniveaus: micro-infiltratie, corridors en grote beschermde gebieden, gebruik makend van de waterverbindingen en/of verwaarloosde gebieden.

Deze waardevolle verschillen moeten een heterogeen grondgebied op verscheiden niveaus bewaren.

Korte termijnacties kunnen soms nuttig zijn om lange termijnacties tijdelijk open te houden. Verlaten en vervuilde gronden bijvoorbeeld, kunnen soms in een recreatief of ecologisch circuit geïntegreerd worden. Op korte termijn zouden een aantal natuurlijke technieken kunnen gebruikt worden om de grond schoon te maken. Dit geeft de mogelijkheid om sommige gronden op lange termijn opnieuw te gebruiken voor andere functies, zoals bijvoorbeeld wonen.

Realiseren van leesbaarheid

Elk onderdeel van de stedelijke parkstructuur heeft een eigen karakter en een specifieke doelstelling, gebaseerd op de aanwezige geografische kenmerken en op behoeften, wensen en verlangens.

De onderdelen van de parkstructuur moeten niet allen geconcipieerd worden als traditionele parken. Het zijn heterogene gebieden waarbij de waardevolle verschillen positief benut worden. De articulatie binnen het park en het realiseren van een leesbare structuur is de voornaamste doelstelling.

Door ook de kleine open ruimten binnen het bebouwd stedelijk weefsel op te nemen, wordt de binding tussen de open ruimte met het stedelijk weefsel versterkt.

Maximaal benutten groeimogelijkheden natuur

Een wijze waarop de realiseerbaarheid van de stedelijke parkstructuur kan weergegeven worden, is de kaart van de infiltratie van natuur. Deze kaart geeft de selectie weer van verscheidene gebruiksruimten, gerangschikt afhankelijk van het feit of ze de ontwikkeling van natuur toelaten of eerder hinderen. Om deze redenen werden de gebruiksruimten verdeeld over drie groepen:

1. Gebieden die de natuurontwikkeling vergemakkelijken: bossen, marginale landbouwgronden, gebieden bestemd voor de aanleg van parken, beschermde landbouwgebieden met een ecologische of landschappelijke waarde, overstromingsgebieden. In deze gebieden kan de uitbreiding van natuur vrij gemakkelijk.

2. Poreuze gebieden die een zekere natuurontwikkeling toelaten: residentiële gebieden met een lage woondichtheid, braakliggende percelen en restgronden langsheen infrastructuren.

3. Gebieden die de natuurontwikkeling ernstig belemmeren: landbouwgebieden met een hoge opbrengst (intensieve landbouw en serreteelt), residentiële gebieden met een hoge woondichtheid, stadscentra, industrieterreinen. In deze gebieden zijn de uitbreidingsmogelijkheden van natuur beperkt. Voor deze ruimtes bestaan vaak meerdere ‘claims’. Het bewerkstelligen van de doorwaadbaarheid heeft in deze gebieden de grootste economische gevolgen.

De kansen voor de groeimogelijkheden van natuur in deze gebieden moeten onderzocht, afgewogen en maximaal benut worden binnen het functioneel programma voor de projecten.

Differentiëren van recreatief medegebruik

Sommige elementen van de stedelijke parkstructuur kunnen meer recreatief medegebruik verdragen dan het andere. Het verschil tussen bijvoorbeeld de Hobokense polder en de Wilrijkse pleinen kan dit verduidelijken. In functie van dit recreatief medegebruik onderscheidt het ruimtelijk structuurplan drie categorieën: zeer zachte recreatie, zachte recreatie en harde recreatie.

Zeer zachte recreatie
Natte gronden, meestal natuurreservaten, en overstromingsgebieden kunnen zeer ‘licht’ uitgerust worden.

Illustratie: een nieuwe situatie voor de Hobokense Polder.
Zeer zachte recreatieve inrichting.

Doelstellingen:
Het natuurreservaat in Hoboken, en sommige andere stukken langs de Schelde, zijn moeilijk doorwaadbaar. In Hoboken is de aanwezigheid van zware industrie hier ook mee de oorzaak van. Het bestaande groen moet bevestigd worden en beschouwd als een kans om de link te leggen met de rivier en de stad.
De noodzaak om de natuurlijke omgeving te beschermen gaat samen met de wil om deze belangrijke ruimte zichtbaarder te maken en om een nieuwe continuïteit te vinden tussen de Schelde en het stedelijke park.

Programma:
Het herdefiniëren van de gebieden langs de Emiel Vloorstraat, aan de rand van het park, met een aantal zachte voorzieningen en een wandelpad tot aan de Scheldeoever.

Deze voorstellen moeten nog verder onderzocht worden en dienen als suggestie aan het Vlaams gewest, dat bevoegd is voor de afbakening van de Grote Eenheden Natuur en de Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling.

Zachte recreatie
Zones die belang hebben bij de aanwezigheid van belangrijke waterstructuren (zoals de Schijnvallei of de Scheldeboorden op Linkeroever), buffergebieden, bossen (bvb. St. Anna), open ruimte binnen het dichte bebouwde weefsel (zoals bvb. het Muntplein) kunnen uitgerust worden met recreatievoorzieningen die de bestaande open ruimte waarde niet aantasten maar de beleving ervan vergroten.

Illustratie: een nieuwe situatie voor het Linkeroeverpark.
Gemengde oplossingen voor zachte en harde recreatie.

Doelstellingen:
De ontwikkeling van dit stadsdeel, waar nieuwe woonzones en andere functies ontwikkeld werden (en worden) als stedelijke fragmenten, hebben een bepaalde context gecreëerd, die gekenmerkt wordt door vele contrasten en verschillen, maar zonder duidelijke relaties. Het belangrijkste van het park is de bouw van een sterk structuurbepalend element, de Scheldebrug, als centrale verbinding in het Scheldepark (zie zachte ruggengraat) tussen Linker- en Rechteroever. Deze verbinding kan beschouwd worden als de belangrijkste waarde van het Scheldepark, namelijk de relatie met de rivier accentueren.

Recreatief programma:
Het park op Linkeroever is opgebouwd uit verschillende ruimten, met specifieke recreatieve kenmerken en onderdelen.
Een eerste is de ruimte langs het water, een lange promenade die een aantal recreatieve voorzieningen omvat en de skyline omkadert van dit 'dorp' naar de stad. De bestaande voorzieningen in het noorden rond St. Anneke moeten worden behouden en beter bereikbaar gemaakt worden. De toegang tot het water moet (ook symbolisch) worden gestimuleerd. Meer in het zuiden heeft het park eerder het karakter van een promenade, met een aantal zones voor informele recreatie en een goed aanbod aan andere voorzieningen (bars, restaurants, terrassen, pleintjes en zitbanken). In het zuiden moet dit aantal gecontroleerd blijven zodat ook de natuurlijke omgeving behouden blijft.
Ten tweede is er de nieuwe inrichting van de grote groengebieden n.a.v. de Oosterweelverbinding. Het Sint-Annabos moet een kwalitatiever stadsbos worden (in vergelijking met het huidige) en gevraagd wordt aan het Vlaams gewest en NV BAM om tijdens de werken de werfzone zo beperkt mogelijk te houden. Het bos moet zijn bestemming van natuurgebied en speelzone behouden en zijn functie van groene buffer tegenover de industrie op rechter- en linkeroever kunnen blijven vervullen.
Een derde strategisch project is de nieuwe Scheldebrug, die beschouwd moet worden als een nieuwe stadsboulevard doorheen het Scheldepark (zie zachte ruggengraat).
Het derde recreatief project betreft nieuwe ontwikkelingen in de gebieden bij het Galgenweel (Galgenweel en Middenvijver). De ontwikkeling van de voorzieningen in deze gebieden, die een sterk stedelijk programma krijgen (cultuurrecreatieve cluster op Middenvijver en ook toplocatie in de omgeving van Prestibel) worden beschouwd als een mogelijkheid om de stedelijke ruimte op Linkeroever te herwaarderen.

Wat de projecten in het bijzonder toevoegen, is het bewust worden van een nieuwe manier van leven, dat de voordelen van het wonen in een park en langs de rivier benadrukt.

De recreatieve projecten moeten beschouwd worden als een mogelijkheid om een zeer groot programma op stedelijk niveau te spreiden, gebruikmakend van bestaande en nieuwe infrastructuur, om de huidige context te herwaarderen en een functionele link Noord-Zuid te leggen. Waterrecreatie wordt voorzien op Galgenweel en St.-Anneke, indoor- en outdoorsport op Middenvijver en Prestibel, zachte recreatie, zoals wandel-, fietspaden en kleinschalige informele ligweiden, worden voorzien in Sint-Annabos en de zuidelijke promenade.

Harde recreatie
Gebieden zonder specifieke ecologische kwetsbaarheid, gebieden waar de realisatie van bijkomende voorzieningen noodzakelijk is voor herstel of voor het opvangen van tekorten aan recreatieve mogelijkheden en gebieden die goed ontsloten (of in de toekomst zullen) zijn met openbaar vervoer (het Eilandje, delen binnen de spaghettiknoop, de Singel) kunnen mogelijk een recreatief project opvangen.

Illustratie: De verbinding tussen de Singel en het Nachtegalenpark. Harde recreatie.

Doelstellingen:
Continuïteit bieden aan het parkensysteem, voornamelijk aan de geïsoleerde fragmenten dicht bij de Singel (vanuit het Hertogenpark via PIVA naar Nachtegalenpark), en een uitgebreid systeem van gemengde voorzieningen bewaren.

Programma:
Er wordt een groot park ontwikkeld dat de verschillende ruimten verbindt aan de hand van wandel- en fietspaden. Twee bruggen kruisen het Ring-Singelsysteem en de A12. Algemeen heeft het project de bedoeling om de toegang tot de parken te verbeteren, en zelfs muren en omheiningen af te breken.
Belangrijke ingrepen in het publiek domein zijn: een publiek plein dat de Singel verbindt met het zwembad, de grote parkeerstrook aan de zuidelijke rand van de Expo wordt herwerkt met de bedoeling het groene karakter te versterken en de kwaliteit van het publiek domein te verhogen.
Bestaande voorzieningen worden meestal behouden (o.a. het tankstation is vergund, …), mits een aantal ingrepen die de toegankelijkheid en leefbaarheid verhogen. De camping wordt heringericht met een groen karakter of geherlokaliseerd, kan buiten de zomermaanden dienst doen voor de uitbreiding van de parking of gedeeltelijk ingenomen worden voor beperkte uitbreiding. Een ondersteunend programma te kan enkel indien de huidige fragmentatie van het park wordt opgelost. Een totaalconcept voor het ganse Cultuurpark moet uitgewerkt worden waar deze voorstellen verder worden onderzocht.

Bebouwing innovatief oplossen

Het doel van de projecten gelegen in de stedelijke parkstructuur, is ook innovatieve oplossingen te ontwikkelen, die coherent zijn met het landschap en de integratie tussen open ruimten en stedelijke woonbuurten bevorderen. Ook bebouwbare zones (woongebieden, bedrijvenzones, recreatiegebieden, …) kunnen deel uitmaken van de stedelijke parkstructuur.

Het opleggen van bebouwingspercentages in de nieuwe of nog te ontwikkelen woongebieden of bedrijvenzones, op het niveau van een structuurplan, biedt geen garanties op kwaliteit. Dit structuurplan geeft een aantal richtlijnen weer om te "bouwen volgens de regels van de Ecostad", maar ze kunnen nog verder uitgewerkt worden in een handleiding.

Dit structuurplan wijzigt de bestemmingen niet, tenzij specifiek aangegeven voor de gebieden beschreven in de hoofdstukken over de woningprogrammatie, de economische en de cultuurrecreatieve clusters. De regels in dit structuurplan die het hebben over het "bouwen in het park (Ecostad)" hebben betrekking op de zachte ruggengraat - of de stedelijke parkstructuur - in het algemeen. Hiertoe behoren ook de onderliggende woongebieden, woonuitbreidingsgebieden, bedrijventerreinen of recreatiezones, waarop de regels van toepassing zijn.

Ontwerpmatig moeten deze regels afgetoetst worden, verder uitgewerkt worden in een handleiding, en verankerd worden in een RUP. De adviescommissies, bvb. Gecoro en Welstandscommissie, kunnen bij de advisering hiervan een belangrijke rol spelen.

Nieuwbouw binnen, of aan de rand van, de stedelijke parkstructuur moet gezien worden als een gelegenheid om de grenzen van het park aan te passen, de toegankelijkheid te bevorderen en zelfs nieuwe woonstijlen te introduceren.

Speciale aandacht moet besteed worden aan de structuur van het publieke domein, het ontwerp van een specifieke stedelijke morfologie en verdichting. De belangrijkste pijnpunten voor deze gebieden zijn: toegankelijkheid, 'fronten', het ontwerp van de benedenverdieping en verdichting.

Veel gebieden in de stedelijke parkstructuur worden doorkruist of omringd door een groot aantal kleine waterlopen, vaak overblijfselen van een oud systeem dat bijna verdwenen is door de groei van de stad.

Het is een algemene en verplichte regel om deze kleine rivieren, beken, grachten en kanalen te behouden, aangevuld met projecten voor de vergroening van de oevers. Algemeen wordt ook aangeraden dat bij het bouwen van woningen aan het water de ruimtes aan de waterkant vrijgehouden worden voor gezamenlijk gebruik. Het water moet de hoofdrol spelen bij het bepalen van de structuur van het publieke domein binnen deze gebieden.

Ook voor andere dan woonfuncties, bvb. culturele, recreatieve of economische, gelden deze regels wanneer bebouwing wordt toegevoegd in de stedelijke parkstructuur. Bijzondere aandacht moet besteed worden aan de landschappelijke inpassing en de groene dooradering.

Illustratie: een omschrijving en enkele regels

1_aan de rand van de stedelijke parkstructuur
De grenzen van de stedelijke parkstructuur moeten duidelijk omschreven en versterkt worden, vooral door ingrepen in het publieke domein. Dat kan door eventuele hekken te verwijderen en fatsoenlijk uitgeruste fronten (fietspaden, parkeerplaatsen, kleine speeltuinen, enz) te voorzien. De mogelijkheid zal bekeken worden om bepaalde delen van het front meer 'natuurlijk' te houden; de concentratie en morfologie van deze overgangsruimten zal hoe dan ook wijzigen volgens duidelijke concepten.
Ook de open ruimten vlakbij kunnen gebruikt worden, vooral als ze naast elkaar liggen, om nieuwe open publieke ruimten te creëren voor kleine benodigdheden en voorzieningen voor de parken, en de integratie tussen het groen en de bebouwde ruimte te bevorderen.
In geen geval zal het nieuwe front een barrière vormen tussen de stedelijke parkstructuur en het bestaande geheel. Om het uitzicht over het park te behouden zal het eventueel nodig zijn om plaats, hoogte en omvang van de nieuwbouw zodanig te bepalen dat de visuele impact beperkt wordt.
De huizen die op de parken uitkijken, zullen opgevat worden als stedelijk front. Welk type ook gekozen wordt voor de nieuwe gebouwen, speciale aandacht is vereist voor de vormgeving van de voorgevels.

1.1_geïsoleerde bebouwbare gebieden aan de rand van de stedelijke parkstructuur
De nieuwe gebouwen mogen de creatie van een homogeen en toegankelijk front voor de stedelijke parkstructuur niet in de weg staan; ze zullen integendeel een belangrijk deel uitmaken van de definitie van een front. Argumenten om voor hoogbouw te kiezen:

- als er reeds een campusmodel bestaat en de bevestiging ervan past binnen het karakter van de site (vb. Silvertop, Kiel, Middelheim, UA Wilrijk, ...);
- als er voor het bepalen van de grenzen de plaatsing van een krachtig en opvallend object in het landschap nodig is (vb. Bredabaan, Noordkasteel of rand van de Droogdokken);
- als er specifieke redenen zijn om de oppervlakte beneden zoveel mogelijk vrij te houden, bijvoorbeeld de noodzaak om ingangen naar de stedelijke parkstructuur te realiseren (vb. in geval van lintbebouwing) of naar een belangrijk publiek domein (vb. Postgebouw Berchem).

1.2_bebouwbare gebieden in een ononderbroken en afgebakend front dat uitkijkt op de stedelijke parkstructuur
Er moet geëvalueerd worden wanneer het bebouwbare gebied een essentiële rol kan spelen in een goede verbinding met de stedelijke parkstructuur. Deze oppervlakten kunnen dus eventueel herverdeeld worden of er kunnen meer gebieden toegevoegd worden, die dan in een breder ontwerp ingepast worden. Wanneer de bebouwbare open ruimte ingepast wordt in een homogeen geheel en duidelijk een discontinuïteit betekent in het stedelijke front, kan het verkieslijk zijn het front dicht te maken, en zelfs een aantal publieke open ruimten achter de voorgevels te verbergen.

1.3._bebouwbare gebieden aan de rand van de stedelijke parkstructuur, in een gedeeltelijk bebouwd front
In dit geval moet nauwgezet overwogen worden hoeveel en welk soort toegangen naar de stedelijke parkstructuur nodig zijn om die gevallen te onderscheiden waarin het nodig is een vrije doorgang binnen het bebouwbare gebied te behouden. Dat kan gebeuren door verschillende oplossingen:
- het gelijkvloers (maaiveld) open houden;
- de gebouwen zodanig plaatsen dat de ingang van het park behouden blijft en geherdefinieerd wordt;
- typologieën kiezen die minder ruimte innemen om de oppervlakte gedeeltelijk open te houden.

2_in de stedelijke parkstructuur
Zelfs al is het aantal voorbeelden heel beperkt, de bebouwbare gebieden binnen de stedelijke parkstructuur bieden een uitstekende gelegenheid om innovatieve projecten uit te proberen als alternatief voor de traditionele perceelverdeling (vb. Prestibel, het Zand en opnieuw UA Wilrijk). Hier kan getest worden of een sterke integratie tussen publiek en privé, bebouwde en open ruimtes, groen en voorzieningen mogelijk is. Daarbij moet natuurlijk grondig nagedacht worden over woningtypologie en structuur van het publieke domein. In de regel wordt een groot deel van de oppervlakte voorbehouden voor groen. Speciale aandacht is er voor de groenruimten in het publieke domein, zelfs als dat niet direct vertaald wordt in enige aanwijzing voor de hoogte van de gebouwen. Er kan integendeel expliciet gevraagd worden om de nieuwe gebouwen laag te houden, als het nodig is om hun visuele impact te beperken.

3_in de stedelijke parkstructuur, tussen heterogene stedelijke fragmenten
Veel gebieden in dit geval liggen in feite in uitgestrekte onbebouwde zones die vaak nog gebruikt worden voor landbouw of worden doorkruist door lintbebouwing. Ze zijn omringd door heterogene, niet-afgebakende gehelen waar men zowel woningen als voorzieningen of clusters voor industriële activiteiten en grootschalige kleinhandel kan vinden (bvb. Boomsesteenweg). De rol van het huisvestingsbeleid in deze zone is om de structuur en de leesbaarheid van de parken te versterken en zo een woonruimte van hoge kwaliteit te creëren.

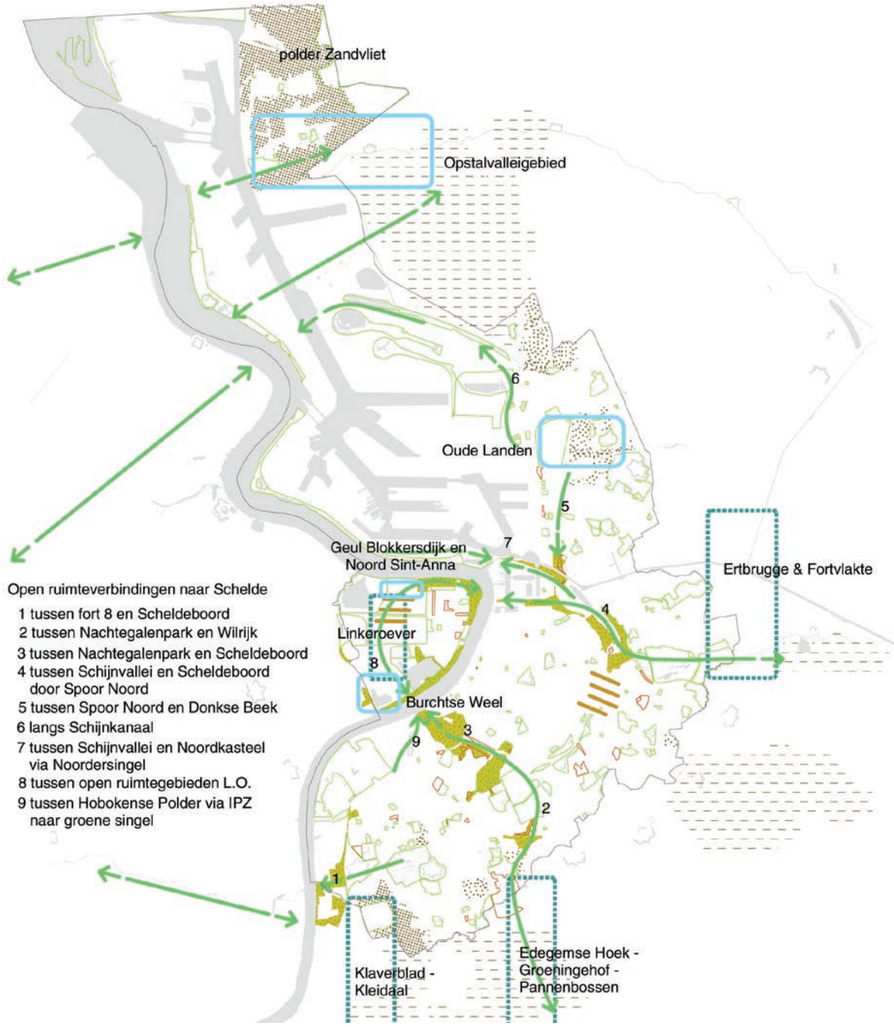
Deze regels moeten nog verder onderzocht worden in een handleiding innovatieve bouwtypes (zie verder).

basisstructuur: beschermde en waardevolle gebieden, natuurlijke verbindingselementen:

- bestaande open ruimte: ecologisch en gebruiksgroen
- potentiële stads(rand)bossen gerelateerd aan het regionale systeem
- nieuwe overstromingsgebieden of natte natuur

open ruimte:

- regionale agrarische gebieden
- stedelijke agrarische gebieden
- geïsoleerde agrarische snippers
- open ruimteverbindingen naar de Schelde
- ontbrekende vlakvormige schakels
- bestaande geïsoleerde snippers in de bebouwde ruimte
- natuurlijke overkappingen van wegeninfrastructuur



Selectiekaart 2 | Selecties voor de ecostad: een levendige open ruimte

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

3.2.3 Selecties voor de open ruimte

Op basis van de nieuwe definitie en betekenis van ecologie en open ruimte in de stad, kan een stedelijke parkstructuur aangeduid worden. Deze parkstructuur moet instaan voor een continue en leesbare open ruimte die meer levenskwaliteit biedt in alle districten.

De structuurbepalende elementen van deze stedelijke parkstructuur zijn:

- Waternetwerk
- Groengebieden
- Ontbrekende schakels
- Stads(rand)bossen
- Agrarische landschappen (stedelijke en regionale landschappen; open ruimte snippers)
- Snippers in de bebouwde ruimte

Waternetwerk

Vooreerst kan de open ruimte omschreven worden als een opeenvolging van ruimten, verbonden door en met het water. Water is overal aanwezig in de stad en is niet beperkt tot de grote rivieren en kanalen, maar vormt een diffuus en complex netwerk. De gebieden langs de verschillende rivieren, beken, dokken en kanalen zijn zeer belangrijke structuurbepalende elementen in het structuurplan (selecties, zie Waterstad). Water wordt de natuurlijke verbinding tussen de verschillende snippers in de stad en suggereert hierdoor de ruimte voor de groei en interpretatie van de open ruimte.

Illustratie: het alluvium van de Schelde

De huidige en potentiële ecologische waarde van dit kwalitatieve halfopen landschap kan ontwikkeld worden. Zo kunnen de populierenbossen vervangen worden door streekeigen soorten (zwarte els, es en zomereik, …), en moet de relatie met de stroom en tussen de gebieden onderling versterkt worden. Daarbij is het wenselijk intensieve activiteiten (landbouw) uit te sluiten. De toegankelijkheid naar de Schelde moet in het algemeen verbeterd worden.

Groen- en traditionele parkgebieden

De groengebieden volgens het gewestplan of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen behoren tot deze groep van gebieden (zie informatief deel).

Illustratie: de noordelijke schorren en slikken van de Schelde

Deze zones moeten te allen tijde beschermd en waar mogelijk uitgebreid worden. Samen met de dijken zijn ze van vitaal belang voor de ontwikkeling en bescherming van de Schelde als ruggengraat en als belangrijkste verbindend element van het ecologisch systeem in de Antwerpse regio. Waar mogelijk dient de toegankelijkheid van de gebieden met laag periodieke overstromingsfactor, binnen de marges van de Europese wetgeving, geoptimaliseerd worden. Twee nieuwe gebieden zijn gepland op Linkeroever, als mitigerende maatregelen voor de Oosterweelverbinding: Burchtseweel en Blokkersdijk/St.-Annabos.

Naast de grote belangrijkste ecologische eenheden, bevat het grondgebied van Antwerpen ook een complex systeem van juridisch beschermde gebieden. Dit geeft een uitgesproken, maar zeer verspreid en gefragmenteerd beeld, bestaande uit kleine sterke elementen. Het huidige juridische kader ‘reduceert’ het grondgebied tot een verzameling van afzonderlijke, soms erg kleine, natuurreservaten, zonder een duidelijke verwijzing naar de idee van een ‘systeem’. Anderzijds blijkt vanuit de fundamentele opbouw van het landschap, in zijn geomorfologische, bodemkundige en hydrologische context, een overduidelijke relatie met de natuur en de configuratie van enkele systemen.

De getijdengebieden, natte zones, watergebonden gebieden en bossen zijn kwetsbare en waardevolle plekken. Deze karakteristieke landschappen worden gelijkaardig benaderd vanuit hun kwetsbaarheid en hoge ecologische waarde. Dikwijls beschermd door de overheid, suggereren ze onmiddellijk een ‘passief’ concept qua gebruik en te ontwikkelen programma’s. In deze ruimten stelt het structuurplan voor de ‘uitbreiding’ van de natuur te situeren, zoals in het natte gebied van de Oude Landen, dat het hart vormt van een ruimer natuurlijk systeem (in dit geval ook gecombineerd met de uitbreiding van spoorbundels Lijn 12 en 27A).

Ook de door het gewestplan bestemde parkgebieden behoren tot deze groep van gebieden (zie informatief deel).

Ontbrekende schakels

De continuïteit, gestructureerd op basis van het waternetwerk en de bestaande groen- en effectieve parkgebieden, is een eerste belangrijke laag. Maar deze elementen zijn niet de enige die zich laten gelden binnen de stedelijke open ruimtestructuur. Een aantal van deze elementen worden ook niet goed gebruikt. Nieuwe ruimtelijke verbanden moeten gelegd worden tussen bestaande of beschermde, uitgeruste groengebieden, recreatieve voorzieningen en de woongebieden. Barrières (veelal mobiliteitsinfrastructuren) moeten hierbij weggewerkt worden. Selectieve overkappingen behoren tot de mogelijkheden, bvb. Ring ter hoogte van de Schijnpoortknoop tot aan de omgeving Berchem station. Inclusief dient onderzocht of hier de bestaande groengebieden ten zuiden van het station mee in het gebied van de overkapping kunnen worden opgenomen.

De belangrijkste open ruimteverbindingen zijn diegene:

- Tussen Fort 8 en de Scheldeboord.
- Tussen Nachtegalenpark en Wilrijk.
- Tussen Nachtegalenpark en de Scheldeboord.
- Tussen de Hobokense polder, via IPZ, naar de groene Singel.
- Tussen Schijnvallei en Scheldeboord door Spoor Noord.
- Tussen Spoor Noord en de Donkse beek.
- Langs het Schijnkanaal (tussen de vallei van de Donkse beek en de haven, langs de noordzijde van de A12).
- Tussen Schijnvallei en Noordkasteel via de Noordersingel.
- Tussen de verschillende open ruimtegebieden van Linkeroever.

Deze verbindingen zijn essentieel voor het realiseren van het concept van een functionele en vormelijke complexiteit voor de open ruimte. Het ontwikkelen van de ontbrekende schakels (missing links) als kwaliteitsvolle open ruimtegebieden (toegankelijk maken) is een belangrijk onderdeel in de realisatie van de open ruimteverbindingen.

Illustratie: een nieuwe situatie voor Ekeren

Ekeren is onderhevig aan overstromingen, ten gevolge van het slecht functioneren van de ondergrondse kanalen die het water van de Schijn afvoeren naar het noordelijke deel van de haven. De buurt ligt bij een polder, die functioneert als wateropvang bij overstromingen. Deze groene zone moet worden gebruikt als buffer om de natuur te versterken en moet overgaan in het noordelijke deel van het park richting Rozemaai en Luchtbal. Het toepassen van het beeld van de Ecostad betekent dat Ekeren verbonden wordt met de stad via dit lineaire groene park, dat het waardevolle polderlandschap wordt beschermd en versterkt en dat er slechts geconcentreerde ontwikkelingsmogelijkheden mogen gegeven worden aan de verbouwbare delen van de ruimte.

Naast deze belangrijke verbindingen zijn er ook een aantal puntvormige elementen die de stedelijke parkstructuur vervolledigen. De aangelegde parken, kasteeldomeinen en oude militaire structuren (forten) en kleine bossen vormen sterke puntvormige elementen. Ze moeten geïntegreerd en bewaard worden, mits enkele noodzakelijke herstelmaatregelen. Dit dient te gebeuren in functie van een betere integratie van de – zowel huidige als toekomstige – voorzieningen. Daar waar de recreatieve behoeften groot zijn, moeten ze ingepast worden, door het behoud van de historisch ecologische waarden zo veel mogelijk na te streven.

Stads(rand)bossen

De mogelijke potentiële bebossinggebieden zijn: Muisbroek, Oude Landen (in dit geval gecombineerd met de uitbreiding van spoorwegbundels Lijn 12 en Lijn 27A), Deurne Ertbrugge en Fortvlakte, Petroleum Zuid, Antwerpen Linkeroever, het gebied ten zuiden van UZ Edegem en de buffers tussen de Haven en de polder.

Ze hebben een concept op regionale schaal. Gedefinieerd moet worden waar, hoe en wanneer een nieuw bos hier een nieuwe open ruimte kan ontwikkelen in een algemeen project rond herwaardering en herstel van landschappelijke structuren. Hiertoe behoren ook de waardevolle kasteeltjes en oude hoeven (vb. Ertbrugge). Het houdt ook rekening met de noodzaak om te denken, in termen van stedelijke voorzieningen, aan nieuwe bossen die bruikbaar en toegankelijk zijn. Meer nog moet elk bebossingproject onderzoeken hoe de bossen gebruikt kunnen worden als

uitgestrekte maar 'lichte' parken, eerder op regionale schaal en sterk gelinkt aan de beboste gebieden buiten de gemeentegrens.

Bijkomend kunnen beekbegeleidende bossen steeds het waternetwerk ondersteunen.

Agrarische landschappen

De agrarische landschappen, met hun eigen beperkingen, kunnen in verschillende vormen de stedelijke ruimte binnendringen, en in een nieuwe stedelijke vorm toegelaten worden. Ze dragen bij tot de bouw van een belangrijke landschappelijke structuur en tot een aangenaam woongebied.

Aangezien het Vlaams gewest bevoegd is voor de afbakening van de agrarische gebieden, gelden onderstaande selecties als suggesties aan de Vlaamse overheid.

1. Vele kleine snippers landbouwgebied op het grondgebied van de stad zijn vaak minder bruikbaar voor de professionele landbouw (o.a. Ekeren, Deurne). Wanneer ze in de nabijheid liggen van de groengebieden, parken of bossen, kan onderzocht worden of en hoe ze opgenomen kunnen worden in de stedelijke parkstructuur (als ontbrekende schakels).

Omdat volkstuinen (of eventueel in de toekomst ook andere vormen van hobbyachtige landbouw zoals bvb. paardenhouderijen of individuele tuinen in agrarisch gebied) geen publieke gebruikswaarde hebben voor het landschap, zijn nieuwe vestigingen ervan niet wenselijk. In zekere zin betekenen ze een privatisering van de open ruimte. Bestaande volkstuinen die niet coherent zijn met andere doelen van dit structuurplan (bvb. woningprogrammatie) moeten geherlokaliseerd worden indien de behoefte nog actueel is, en geherstructureerd. Ze moeten worden georganiseerd via een goed gestructureerd geheel van stedenbouwkundige voorschriften, als leidraad voor de infrastructuur en de vorm van de constructies. Een voorbeeld zijn de volkstuinen van Eksterlaar die gedeeltelijk een permanente en gedeeltelijk een uitdovende functie moeten krijgen in het woonuitbreidingsgebied Drakenhof (niet te ontwikkelen zonder geactualiseerde woonbehoeftestudie, voor park en woningen, zie verder).

2. Het poldergebied te Zandvliet is een gebied dat waardevol is vanuit cultuurhistorisch oogpunt (historische ontpolderingen), nog een zekere professionele uitbating kent, maar geleidelijk aan ingesloten geraakt is tussen haven en het bebouwd perifeer gebied ten noordoosten van de stad Antwerpen. Het kan beschouwd worden als een typisch stedelijk agrarisch gebied met een belangrijke meerwaarde voor het recreatief medegebruik (via voet- en fietspaden, plattelandstoerisme). Zo kan het een bijdrage leveren voor de inwoners van de stad. Maar ook voor de inwoners van de dorpen levert het een bijdrage, als buffer ten opzichte van de haven. De mogelijkheden om de relatie tussen dit stedelijk agrarisch landschap, met nog een specifiek professioneel karakter, en de overige delen van de stedelijke parkstructuur te leggen, sporen ons aan om het karakter van dit gebied te versterken.

Naast de landbouwactiviteiten moeten in dit gebied ook de huidige en potentiële natuurwaarden ontwikkeld kunnen worden.

Illustratie: de noordelijke wetlands

De inrichting en het beheer van deze poldergebieden zijn gericht op het duurzaam behoud, herstel en ontwikkeling van de huidige en potentiële natuurwaarden. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat elk gebied deel uitmaakt van een groter ecologisch geheel van wetlands. Voor de ontwikkeling van de 'noordelijke wetlands' wordt geopteerd voor een blijvend open en recreatief polderlandschap, waarbij de (restanten van) natuurlijke geomorfologie en karakteristiek ontginningspatroon behouden blijven. Hierbij staat de landschappelijke opbouw en de afwisseling tussen soortenrijk rietmoeras, (moeras)bos, waardevol hooiland, (wilgen)struweel, grasland, moeras en open water voorop. Door een ecologisch beheer en een verbetering van de waterkwaliteit van de Verlegde Schijn kunnen deze waterloop en haar oevers functioneren als een belangrijke ecologische verbinding die de verschillende gebieden met elkaar verbindt. In het Havengebied wordt een ecologisch netwerk ontwikkeld dat de noordelijke wetlands verbindt met de natuurlijke compensatiegebieden (o.a. Drijdijk te Verrebroek, Opstalvalleigebied Berendrecht) en de Scheldeoevers (zie ook het Strategisch Plan voor de Rechter- en Linker Schelde Oever).

3. Ten slotte kunnen in het oosten en het zuiden van de stad een aantal agrarische zones onderscheiden worden, met nog een zekere professionele activiteit, maar dan eerder aansluitend op de grote regionale open ruimte gebieden. Deze gebieden moeten binnen de regionale context bestudeerd worden en een rol toegewezen krijgen. Op grondgebied van de stad Antwerpen kent enkel de open ruimte van Wilrijk een beperkt landbouwgebruik, als aanzet van een grotere regionale structuur. De andere regionale open ruimtegebieden bevinden zich buiten de grens van de stad.

Illustratie: de lappendeken ten zuiden van Antwerpen

Een kwalitatief landschap kan ontstaan in de nabijheid van de stad door de ontwikkeling van een verzameling kleine landschapselementen bestaande uit bossen, bomenrijen, poelen, bosjes en hagen. Het kleinschalig landschap vormt het raamwerk voor de landbouwactiviteiten. Met name de beekvalleien vormen de ruggengraat die het landschap structureren en de natuurlijke elementen verbinden en uitbreiden. Zowel de structuurkwaliteit als de waterkwaliteit van de beken moeten verbeterd worden. Grote uitbreidingen van bedrijvenzones, woonzones of harde recreatiegebieden en industriële landbouwactiviteiten (serrebouw) moeten in dit gebied vermeden worden.

Snippers in de bebouwde ruimte

Enkele interventies in de compacte stad kunnen de groei van natuur toch mogelijk maken. Binnen de bestaande bebouwing of langsheen mobiliteitsinfrastructuur komen verlaten of informele plekken voor die van grote betekenis zijn voor de stedelingen. Het is van belang deze mee in te schakelen in de stedelijke parkstructuur, daar waar ze met elkaar verbonden kunnen worden. In de bouwblokprojecten, binnen de visie van de Poreuze stad komen zij aan bod. Veelal komt het erop aan de wijken met belangrijke tekorten aan buurt- en wijkgroen in verbinding te stellen met de stedelijke parkstructuur. Dit kan onder meer door het doorbreken van barrières.

De open ruimtestructuur infiltreert dan letterlijk de stad.

Ook moeten in alle ontwikkelingsplannen voor nieuwe woongebieden voldoende groenoppervlakten en publieke ruimten voorzien worden. Deze ruimten kunnen aansluiten op de stedelijke parkstructuur. Ook privétuinen zijn ecologisch belangrijk.

3.2.4 Mogelijke maatregelen en acties

Uitbouwen stedelijke parkstructuur

Bevestigen van de elementen en de schakels van de stedelijke parkstructuur en herbestemmen indien nodig, met als doel de samenhang en de continuïteit van de open ruimte te bevorderen en een deel van de tekorten inzake groenrecreatieve voorzieningen op te vangen.

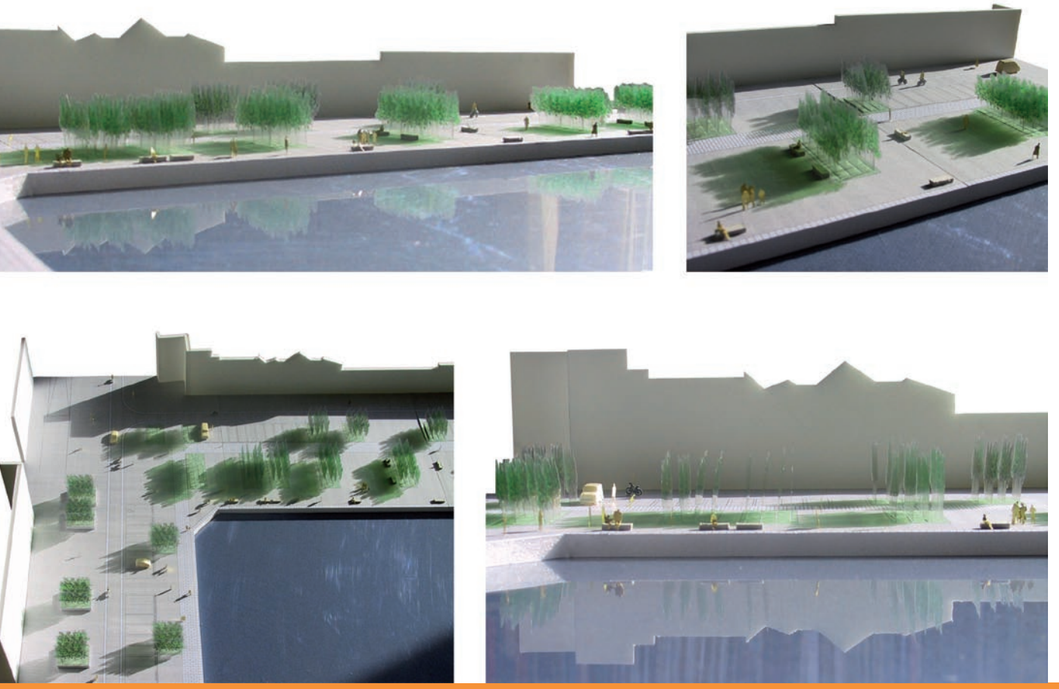
Tot het uitbouwen van de gemeentelijke parkstructuur behoort ook de uitsluiting van woon- (WG) en woonuitbreidingsgebieden (WUG) voor verdere ontwikkeling. Zij zullen worden herbestemd in een gemeentelijk RUP (zie woningprogrammatie). Voorbeelden zijn zuidelijk deel Rozemaai (WUG), Hof ter Lo (WG), Rode Kruislaan (WG). De open ruimte aan de Jan Van Rijswijcklaan moet open blijven, maar kan deels ingericht worden als (groene) parking voor de buurt.

Tot de stedelijke parkstructuur behoren ook een aantal woon- (WG) en woonuitbreidingsgebieden (WUG) of anders bestemde gebieden, die onder specifieke voorwaarden van de Ecostad kunnen worden ontwikkeld. Hiervoor zal, indien nodig, een gemeentelijk RUP worden opgemaakt (zie woningprogrammatie).

Voorbeelden zijn Silsburg, Drakenhof en Eksterlaar, Prestibel, Spoor Oost en het noordelijk deel Ekeren Donk en Neerland. Ook de uitbouw van de UA campus te Wilrijk, de herinrichting van de parking van het bouwcentrum, het lokaal bedrijventerrein het Zand, de cultuurrecreatieve cluster en randafwerking te Middenvijver en de forten kunnen volgens deze voorwaarden ontwikkeld en waar nodig bestemd worden.

Opmaken studie overkapping van de Ring

Deze studie zal samen met het Vlaams gewest en de mobiliteitsactoren moeten worden opgestart.



Figuur 19 | Toekomstige Dokranden, Eilandje

Bron: Stad Antwerpen, ontwerp Desvigne

De studie behandelt in hoofdzaak het gebied ter hoogte van de Schijnpoortknoop tot aan de omgeving Berchem station (inclusief de bestaande groengebieden ten zuiden van het station). Met betrekking tot het gebied gelegen aan de Oosterweelknoop te Linkeroever (aansluiting E17 op de Ring) kan een overkapping overwogen worden, in zover het proces van de Oosterweelverbinding dit nog toelaat.

De studie zal de wenselijke verhouding tussen open ruimte en stedelijke voorzieningen moeten vastleggen. In elk geval is het vanuit het beeld Spoorstad aan te bevelen dat kantoorontwikkelingen zich vooral in een aantal stationsomgevingen moeten kunnen verder zetten. Ook de toplocaties verdienen een beperkt aantal bereikbare plekken langsheen de groene Singel. De studie tekorten buurt- en wijkgroen, en de selecties van de nieuwe open ruimte verbindingen langs de Singel, moeten aanwijzen waar bijkomend groen voorzien kan worden.

Stimuleren kleinschalige ecologie

Er zijn maatregelen nodig om de relatie tussen de stedelijke parkstructuur en het privaat groen te versterken:

- Het in kaart brengen van waardevol hoogstammig groen.
- Stimuleren van (her)aanplanting waardevol hoogstammig groen.
- Stimuleren ontpitting bouwblokken.
- Stimuleren groendaken.
- Stimuleren buffering van regenwater en doordringbaarheid van verhardingen.
- Stimuleren benutting planopbouw, bezonning, oriëntatie, materialen, … .

Opmaken handleiding innovatieve bouwtypes

Het opleggen van bebouwingspercentages in de nieuwe of nog te ontwikkelen woongebieden of bedrijvenzones, op het niveau van een structuurplan, biedt geen garanties op kwaliteit. Dit structuurplan geeft een aantal richtlijnen weer om te “bouwen volgens de regels van de Ecostad (zie illustratiekader)”, maar ze kunnen nog verder uitgewerkt worden in een handleiding.

Ontwerpmatig moeten de regels om te “bouwen in de Ecostad” afgetoetst worden, verankerd worden in een RUP of beoordeeld worden bij het verlenen van de vergunning. De adviescommissies, bvb. Gecoro en Welstandscommissie, kunnen hier een belangrijke rol spelen.

Het stimuleren van de kleinschalige ecologie (of de relatie tussen de parkstructuur en het privaat groen) is een onderdeel van deze handleiding.

Het is mogelijk dat een selectie van een aantal regels wordt opgenomen in de gemeentelijke bouwcode.

Het verfijnen en verder ontwikkelen van bouwtypes past binnen een ruimtelijke woonstrategie, maar richt zich ook tot de historisch gegroeide industriële gebieden, bedrijventerreinen, recreatiegebieden en gemengde woon-werkgebieden. De definitie van duurzame bedrijventerreinen (zie informatief deel, locatiecriteria) dient hiermee samen gelezen te worden.

Opmaken structuurschets voor Berendrecht-Zandvliet

Berendrecht-Zandvliet-Lillo is het enige district dat volledig gelegen is buiten het eindvoorstel afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen (Arohm, Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen, 15 april 2005). Er gelden specifieke regels en planprocessen, vertrekkende vanuit het versterken van de samenhang van de open ruimte. Volgende vraagstukken moeten hierbij opgelost worden:

- De algemene samenhang van het stedelijk agrarisch landschap.
- De bufferende functie voor de haven.
- De randafwerking van het resterende woonuitbreidingsgebied Berendrecht met inbegrip van woonfunc-

tiegebonden voorzieningen.
- Het aanbrengen van een structuur in de wijk Viswater in samenhang met de oude dorpskern van Berendrecht.
- Het versterken van de centrumfunctie Berendrecht, resp. Zandvliet.
- Het oplossen van de zonevreemdheid recreatie, bedrijven, recyclagepark en wonen (incl. mogelijk permanent wonen in de weekendverblijven).
- Landschappelijke inpassing van het nieuwe lokaal bedrijventerrein.

De opmaak van een structuurschets is noodzakelijk om de consequenties van deze processen te begrijpen en verenigen. Hierdoor kan de structuurschets mede onderzoeken op welke manier een cultuurrecreatieve cluster kan vormgegeven worden (zie Dorpen en Metropool: recreëren) en hoe de kernen van beide polderdorpen kunnen versterkt worden (zie Dorpen en Metropool en zie actief beleid: lager netwerk). Het is mogelijk dat deze structuurschets zich uitbreidt tot het noordelijk deel van Ekeren. Dit is afhankelijk van de Afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen.

Suggesties aan het Vlaams gewest

- Bij de bestemming en inrichting van de GEN's, GENO's, natuurgebieden, natuurreservaten, groengebieden, bosgebieden, bosuitbreidingsgebieden en agrarische gebieden: nastreven van toegankelijkheid en aansluiting op de stedelijke parkstructuur.
- Bij de herinrichting van het St.-Annabos, naar aanleiding van de Oosterweelverbinding: het St.-Annabos moet een kwalitatiever en duurzamer nieuw stadsbos worden (in vergelijking met het huidige) en gevraagd wordt om tijdens de werken de werfzone zo beperkt mogelijk te houden, en alle alternatieven te onderzoeken om de kap zo minimaal mogelijk te houden. Het bos moet zijn bestemming van natuurgebied en speelzone behouden en zijn functie van groene buffer tegenover de industrie op rechter- en linkeroever kunnen blijven vervullen.
- Bij de herinrichting van het Scheldepark: de stad ondersteunt de natuur-ontwikkelingsvisie die is uitgewerkt voor de grensoverschrijdende en aaneengesloten natuurgebieden op het grondgebied van Zwijndrecht en Antwerpen (Burchtse Weel, het Rot, Middenvijver_west, Blokkersdijk, St.-Annabos, Vlietbos). Hierdoor ontstaan nieuwe ecologische en ruimtelijke verbindingen, die kwalitatief en op korte termijn zullen worden gerealiseerd. Prestibel, het Zand en Middenvijver_centraal maken geen onderdeel uit van de grootschalige natuurvernieuwing en zijn van groot belang om de vooropgestelde doelstellingen m.b.t. het aanbod betaalbare woningen, bedrijventerein en bovenlokale cultuurrecreatieve voorzieningen, te kunnen realiseren, op landschappelijke wijze ingepast.
- Bij de herinrichting van het Scheldepark, naar aanleiding van de Oosterweelverbinding: beperken van het ruimtebeslag van het tolplein tot het minimum en aanwenden van de nieuwste ruimtebesparende technieken hiervoor.
- Bij de bestemming en inrichting van de Oude Landen: nastreven van een groter natuurlijk geheel en een vernieuwd evenwicht van het watersysteem, verbonden met een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van het gebied en de uitbreiding van de spoorwegbundels van Lijn 12 en Lijn 27A. Het structuurplan stelt hier voor om de buffercapaciteit van bijkomende natte natuur langsheen de waterlopen in dit gebied (Laarse beek en Donkse beek), als ontwerpconcept mee te nemen. De inplanting van de bundels moet ook rekening houden met het verval van de Laarse beek en de gewenste afvoer naar het Schijn. Wat vandaag nog belangrijke open ruimtes zijn langsheen de Laarse beek, bvb. de zone voor openbaar nut naast de St. Lukaskliniek te Ekeren, kan binnen deze visie bijkomend ingeschakeld worden en herbestemd als toegankelijke groenzone binnen het gewestelijk RUP. Ook de mogelijkheid kan onderzocht worden om stroomafwaarts aan de Oude Landen (ten westen van de Ekerse Steenweg) een nieuwe open bedding te graven die zowel het debiet van de Laarse Beek, de Oudelandse Beek als de Donkse Beek kan opvangen. In elk geval moet de inplanting van de spoorwegbundels ten zuiden van het stroomgebied van de Oudelandse beek beperkt blijven, om zo een bufferzone en parkgebied te behouden ten noorden ervan. Enerzijds als behoud van het landschappelijke karakter en anderzijds om de kwaliteit van het nabij gelegen woongebied te vrijwaren. In het totaalontwerp voor dit vallei- en open ruimte gebied, moeten spoorwegoversteken voor voetgangers en fietsers mee onderzocht worden (eventueel behoud van de bestaande oversteek bij Lijn 12 en het voorzien van een nieuwe langs Lijn 27A). Ook het inrichten van een speelbos voor Ekeren Donk aan de Oostzijde van lijn 27A, wordt vanuit de stad als suggestie voorgesteld.
- Bij de ontwikkeling en inrichting van de nieuwe Ring en Singel (stedelijke Ringweg): prioritair aandacht besteden aan de ontbrekende schakels. Vermits de ruimtes tussen deze mobiliteitsinfrastructuren een centrale en verbindende rol spelen in de stedelijke parkstructuur, wordt gevraagd om de barrières te minimaliseren. Gevraagd wordt om een selectieve overkapping te onderzoeken ter hoogte van de Schijnpoortknoop tot aan de omgeving van Berchem station. Inclusief dient onderzocht of hier de bestaande groengebieden ten zuiden van het station mee in het gebied van de overkapping kunnen worden opgenomen.
- Maatregelen nemen voor de implementatie van de stadsrandbossen, in overleg met de provincies.
- Onderzoek voeren naar de luchtkwaliteit in de stedelijke omgeving en nemen van milderende maatregelen.

Suggestie aan de provincie en het Vlaams gewest

Maatregelen nemen voor de implementatie van de stadsrandbossen, in overleg met het Vlaams gewest.

Ontwikkelingsperspectieven voor de vier forten op grondgebied Antwerpen (Outfort Hoboken, Natuurfort en Campusfort Wilrijk, Kinderfort Merksem): te bevestigen als in overeenstemming met de stedelijke parkstructuur en de principes van recreatief medegebruik.

3.2.5 Relatie met het actief beleid

De stedelijke parkstructuur legt de basis voor de zachte ruggengraat. Binnen deze strategische ruimte leggen de strategische projecten de open ruimteverbindingen vast doorheen het stedelijk weefsel. Er worden vijf parken gedefinieerd, thematisch georganiseerd en verbonden met de rivier. Ze omringen de stad en zorgen voor een fysieke verbinding tussen verschillende omgevingen.

de havenstad

Kranen op de Rijnkaai
Bron: Stad Antwerpen

3.3 DE HAVENSTAD

3.3.1 Visie: contact zoeken

De haven is en blijft in de eerste plaats een belangrijke wereldhaven. Aan de selectieve en multimodale bereikbaarheid en de logistieke organisatie moet groot belang gehecht worden.

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

3.3.2 Doelstellingen voor de haven

Verbeteren bereikbaarheid en logistiek

De algemene doelstelling om de multimodale bereikbaarheid van de haven, en de logistieke platforms hieraan verbonden, te verbeteren, wordt ondersteund in het structuurplan. Het havengebied is bedoeld voor maritieme functies. Hierbij moet ook op de sanering van bestaande brownfields en vervuilde gronden en op de inname van braakliggende terreinen en restgronden - waar mogelijk - ingezet worden.

Verbeteren interactie met de stad

Het scheidingsmodel haven/stad blijft de algemene regel. Anderzijds moet ook een verbetering van de ruimtelijke interactie tussen stad en haven (in de randen in transformatie) doorgezet worden. Het vormgeven van een meer stedelijke omgeving in de contactzones met de haven of een buffer vormen tussen de noordelijke dorpen en de haven (poldergebieden) is een belangrijke doelstelling. De stedelijke parkstructuur dient ook hier de haven te omarmen, met inbegrip van het Opstalvalleigebied ten zuiden van Berendrecht voor de noordelijke wetlands (SPRSO).

3.3.3 Selecties grenzend aan de haven

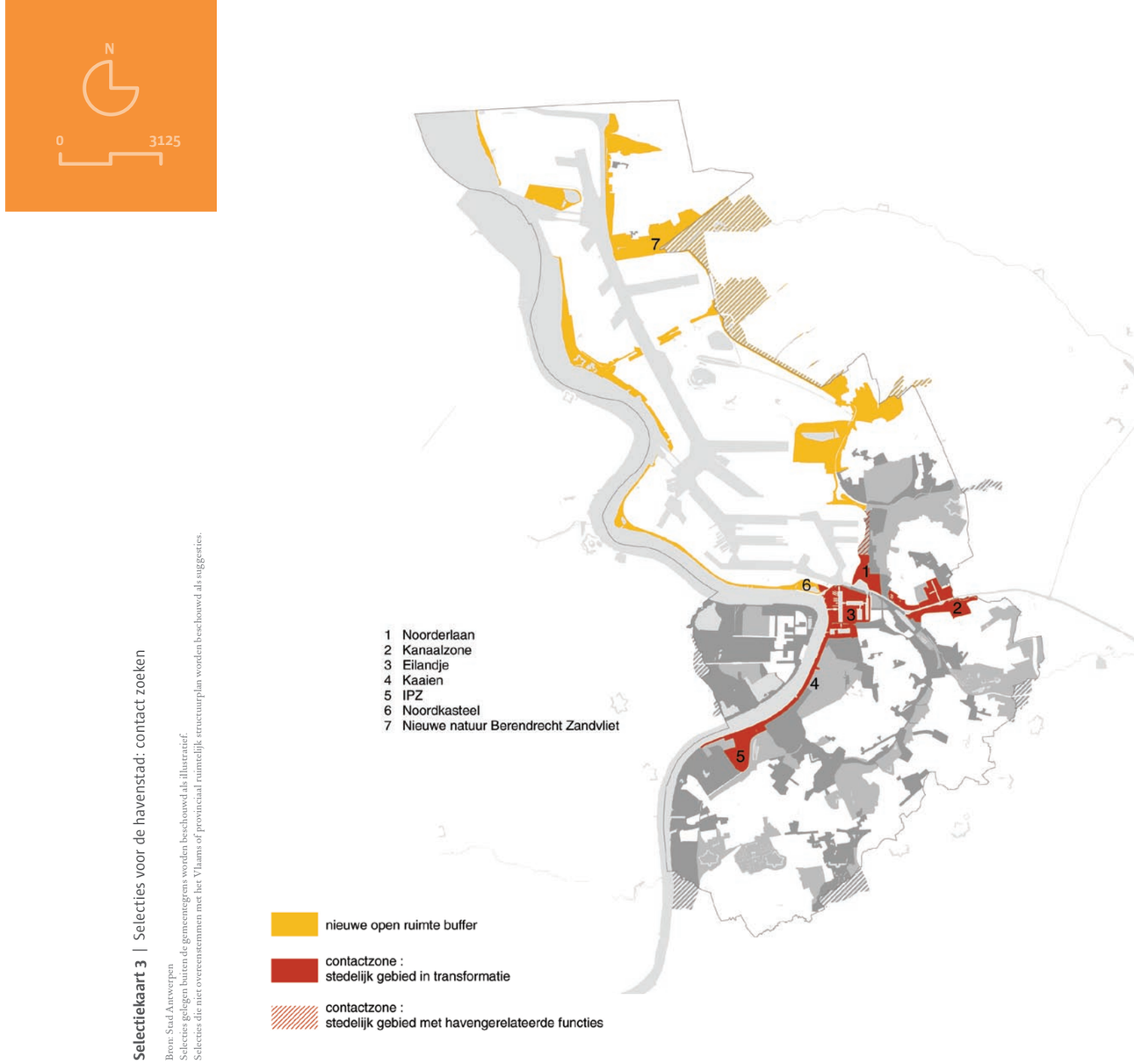
Contactzones: stedelijk gebied in transformatie

- Noorderlaan: zuidelijk deel tussen de Vosseschijnstraat en de Noorderlaan en omgeving Asiadok.
- Eilandje.
- Kaaien.
- IPZ, behoudens de Petroleumcluster (de opname van deze cluster in stedelijk gebied of havengebied is nog een onderzoeksvraag binnen het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever).
- Kanaalzone Merksem-Deurne Noord.

De Noorderlaan en omgeving is een locatie voor grootschalige stedelijke functies en voorzieningen. Ze verzorgt tevens de verbindingsfunctie tussen Luchtbal, Rozemaai en Ekeren met de stad en heeft voor deze gebieden dus ook een lokaal ondersteunende betekenis. Voor de grens hiervan zal de stad een suggestie maken aan het Vlaams gewest. Voorgesteld wordt om het zuidelijk deel van het gebied tussen Noorderlaan en Vosseschijnstraat te voorzien voor de optimalisatie van de grootschalige detailhandel en grootstedelijke voorzieningen en het noordelijk deel (tot aan Masurebrug) te behouden voor KMO en havengerelateerde functies. De precieze grens zal bepaald worden in een RUP, maar kan ongeveer gezien worden ter hoogte van de noordgrens van het tweede havendok. Aandacht moet gaan naar de inrichting van het publiek domein.

Het Eilandje is ook reeds verregaand in transformatie: de Oude Dokken, de Montevideo- en de Cadixwijk in een eerste fase; het Droogdokken Eiland en het Mexico-Eiland in de tweede fase. Een stedelijke omgeving wordt hiervoor nagestreefd, waarbij de relatie met de dokken en de Schelde bevestigd wordt en waarin ook havengerelateerde functies kunnen gevestigd worden.

De Kaaien hebben hun stedelijke rol (grotendeels) verworven. Op IPZ en in de Kanaalzone moet het transformatieproces nog starten. Deze gebieden kunnen beschouwd worden als havengere-



Selectiekaart 3 | Selecties voor de havenstad: contact zoeken

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

lateerde gebieden in evolutie. De aanpassing van een aantal delen naar meer stedelijke omgevingen is een suggestie aan het Vlaams gewest (zie verder).

In de kanaalzone (Albertkanaal) moet rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek dat leidt tot een gebiedsgerichte visie op alle deelgebieden. In RUP's kan dan zo snel mogelijk rechtszekerheid worden geboden. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk.

Contactzone:
stedelijk gebied met havengerelateerde functies

- Noorderlaan: noordelijk deel tussen de Vosseschijnstraat en de Noorderlaan tot aan de Masurebrug-Havanastraat.

Bufferzones

Rond de haven geldt een natuurlijke zone als buffer tussen de dorpen (Ekeren, Berendrecht, Zandvliet, Lillo). Een nieuw 'nat' natuurgebied is voorzien ten zuiden van Berendrecht. Aandacht moet gaan naar de afwerking van de bestaande woonuitbreidingsgebieden.

Het Noordkasteel wordt beschouwd als een natuurrijke variant van een contactzone.

3.3.4 Mogelijke maatregelen en acties

Opmaken gemeentelijke RUP's voor de contactzones in stedelijk gebied

- Opmaken van een gemeentelijk RUP voor het Mexico-Eiland (vandaag nog bedrijvenzone volgens gewestplan) en het Droogdokken Eiland (vandaag nog bedrijvenzone volgens gewestplan), als contactzones waarin een stedelijke omgeving wordt vastgelegd (nieuw gemengd woongebied).
  Een BPA voor de Oude Dokken, Montevideo- en Cadixwijk is reeds goedgekeurd; dat van de Rijnkaai is in procedure.
- Opmaken van een gemeentelijk RUP contactzone Noorderlaan. Voorgesteld wordt om het zuidelijk deel van het gebied tussen Noorderlaan en Vosseschijnstraat te voorzien voor de optimalisatie van de grootschalige detailhandel en grootstedelijke voorzieningen en het noordelijk deel (tot aan Masurebrug) te behouden voor KMO en havengerelateerde functies. De nieuwe activiteiten mogen geen negatieve gevolgen hebben op de vestigingsregels van havenactiviteiten in het aanpalende havengebied. Dit kan verder worden uitgewerkt in de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Aan de oostelijke zijde van de Noorderlaan (Luchtbal) zal het gebied ontwikkeld worden als een (woon)gebied onder breed management (zie Dorpen en Metropool, wonen).

Suggesties aan het Vlaams gewest

- In het voorstel van eindrapport van het Strategisch Plan van de Rechter Schelde Oever (SPRSO) zijn de zones A, B, C, D, E en F opgenomen als stedelijk gebied langsheen de Vosseschijnstraat (zie informatief deel). Vanuit het structuurplan wordt voorgesteld om ook zones G en een deel van zone H op te nemen als stedelijk gebied met mogelijkheden voor havengerelateerde functies (tot aan de Masurebrug-Havanastraat). Aan de overzijde is het stedelijk centrum Luchtbal gelegen en de Noorderlaan dient aan beide zijden te worden ontwikkeld als territoriale boulevard. Specifieke doelstellingen zijn het vernieuwen van het publiek domein, het uitklaren van de toegankelijkheid van de verschillende ruimten en functies en het duidelijk stellen van de grenzen en toegangen.
- Gevraagd wordt om bij het project van de Oosterweelverbinding rekening te houden met deze belangrijke contactzones, en om bij de realisatie van het project een hoge beeld- en esthetische kwaliteit na te streven. Een zorgvuldige landschappelijke integratie in de stedelijke en natuurlijke omgevingen van de stad is vereist. Aan NV Bam wordt gevraagd een landschapsontwerp voor het Noordkasteel te voorzien alvorens de verkeerswisselaar aan te leggen.
- Het structuurplan ondersteunt de natuur (Opstalvalleigebied) die is uitgewerkt voor de haven op de Rechter Schelde Oever, waarbij natuurlijke elementen die ten voordele van de havenactiviteiten uit het Havengebied zullen verdwijnen, worden gecompenseerd ten zuiden van Berendrecht. Hier moet onderzocht worden in hoever de inrichting aan de grenzen met de aangrenzende woonuitbreidingsgebieden kan afgestemd worden met de randafwerking van de bebouwing.
- Het structuurplan stelt tegelijk voor om de (af te schaffen) loop van de Schijn aan de oostzijde van de haven te compenseren aan de noordzijde van de A12, mogelijk met inbegrip van (delen van) de nieuwe afwateringsstructuur en fietspad - zodat een (fijne) verbinding in de stedelijke parkstructuur, nl. het Noorderpark met de rest van het Havenpark, kan gerealiseerd worden.
- Ook delen van IPZ en de Kanaalzone te Merksem en Deurne Noord (vandaag nog bedrijvenzones volgens het gewestplan) kunnen beschouwd worden als haven(gerelateerde) gebieden in transformatie. De aanpassing van een aantal, nader te onderzoeken, delen naar meer stedelijke omgevingen is een suggestie aan het Vlaams gewest (zie ook Dorpen en Metropool, wonen en werken). De petroleumcluster te IPZ kan hierbij wel behouden blijven (de opname ervan in stedelijk gebied of havengebied is nog een onderzoeksvraag binnen het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever).
- In de kanaalzone (Albertkanaal) moet rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek. Aangedrongen wordt op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen), maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen.

3.3.5 Relatie met het actief beleid

Volgende strategische ruimten en projecten worden voorgesteld:

- Het hertekenen van de contactzones tussen de stad en de haven, door ze te veranderen in een gemengde zone met functies en bedrijvigheden die zowel de haven als de stad met de rivier verbinden.
- De stedelijke parkstructuur voorziet tevens in een bufferzone rond de haven, waarin verschillende aspecten moeten ontwikkeld worden in relatie tot de dorpen vlakbij de haven en de natuur.

Illustratie: een nieuwe situatie voor Berendrecht en Zandvliet

Berendrecht en Zandvliet zijn de noordelijke dorpen, grenzend aan de haven en afgescheiden van de stad door die haven. Ze hebben hun landelijk karakter behouden en hebben lage dichtheden. Via de snelweg is er een snelle verbinding met de stad.
Om het beeld van de Havenstad te verwezenlijken wordt een groene buffer gecreëerd die de zuidelijke en de westelijke grens van de nederzettingen bepaalt, om zo de residentiële gebieden af te schermen van de havenactiviteiten maar ook om de natuurdoelstellingen vanuit het strategisch plan voor de haven te behalen. De buffer zal tevens de dorpen met de stad verbinden via een langgerekte stedelijke parkstructuur en zo (voor traag verkeer) een alternatief bieden voor de snelweg.

Jan Van Rijswijcklaan
Bron: Stad Antwerpen, dienst toerisme

de spoorstad

3.4 DE SPOORSTAD

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

3.4.1 Visie: Antwerpen een open stad

De toenemende verkeerscongestie, de verbetering van comfort en efficiëntie van tramlijnen en treinen dragen vandaag bij tot een gewijzigde opinie inzake de autogerichtheid van de stad. Het openbaar vervoer, treinen en tramlijnen, kunnen een positieve rol spelen in het verwezenlijken van een nieuwe stedelijke concentratie, waarbij de verdere spreiding, fragmentatie en gebrek aan stedelijkheid in het grootstedelijk gebied wordt tegengegaan. De rol van het openbaar vervoer moet verder versterkt worden. De knooppunten van de verschillende vormen van openbaar vervoer moeten de ontwikkelingspolen van de stad bepalen.

De stad en de haven moeten ook bereikbaar blijven via de autowegen. Het sluiten van de Ring en het scheiden van het doorgaand en het stedelijk verkeer hebben grote gevolgen op het lager netwerk van de stad, zowel ruimtelijk als naar verkeersafwikkeling. Tijdig moet gezocht worden naar oplossingen en verbeteringen van de getroffen omgevingen.

Deze oplossingen, samen met de uitwerking van een fijnmazige en optimale verdeling van het verkeer over het lager netwerk van de stad, moet van de stad een ruimtelijk 'open' systeem maken, net zoals haar economie en haar samenleving. Dit is coherent met de mogelijkheden van haar noord-zuid geografische oriëntatie en met de kansen van haar fysische expansie.

3.4.2 Doelstellingen voor De Lijnen

Verbeteren lager netwerk

Bovenlokale mobiliteitsinfrastructuren worden vaak ontworpen volgens een functionele classificatie om de verkeersstromen te versnellen. Het basisidee is om 'freeway-types' uit te voeren waar een grote hoeveelheid verkeer snel ingang kon vinden, een snelle rit kon maken en de weg snel kan verlaten naar een aantal belangrijke bestemmingen. Deze infrastructuren kunnen beschouwd worden als grote bundels voor auto- en vrachtverkeer (snelwegen, maar ook de huidige Singel).

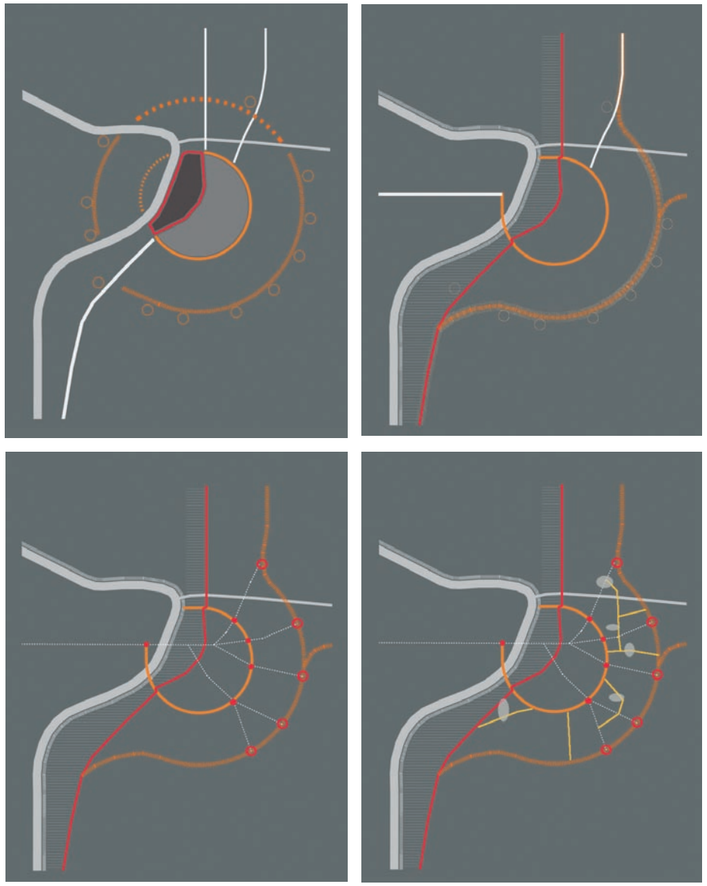
Het verbeteren en versterken van een 'lager' netwerk wordt vanuit het structuurplan naar voor geschoven als het aangewezen structurele middel om mee congestie te helpen oplossen, in het bijzonder omdat Antwerpen een eerder uitgespreide nederzetting is en omdat de stad een zeer dicht spoornet heeft.

Het lager netwerk bestaat uit het netwerk van tramsporen (de spooras), het netwerk van stedelijke en territoriale boulevards (radialen en tangenten), lokale wegen, stations en spoorbundels, stelplaatsen, parkings, P&R's en transferia, winkelstraten, voetgangers- en fietspaden en de stedelijke centra. Het is 'lager' omdat het niet verwijst naar de snelwegen of naar de Ring, die internationaal en lange afstandsverkeer moeten verwerken (en dus bundelen), maar staat speciaal ten dienste van het stedelijk gebied.

De infrastructuren op een hoger schaalniveau en de infrastructuren op een lager schaalniveau moeten natuurlijk wel op elkaar afgestemd zijn.

Versterken openbaar vervoer

Het versterken van het openbaar vervoer wordt centraal gesteld binnen dit lager netwerk. Dit zal het territorium (en de manier waarop het wordt gebruikt) grondig moeten hervormen. Beter



Figuur 20 | De mythe van de ring

Bron: RSA, 2005

bereikbare locaties voor openbaar vervoer betekent immers ook minder auto's in de stad.

Elke keuze rond nieuwe locaties moet geverifieerd worden, met als doelstellingen:

- Het beperken van privaat transport in het stadscentrum.
- Het versterken van de rol van lokale centraliteit (buurt-/stedelijke centra).
- Het versterken van de rol van treinstations als regionale en metropolitane centraliteit.

Kantoren, diensten, commerciële activiteiten en voorzieningen, moeten dus gelegen zijn langs de tramlijnen om zo stedelijke centra te vormen, het karakter van de buurt te verhogen en een sterkere relatie tussen de verschillende bestaande infrastructuren te definiëren.

Nieuwe grote ontwikkelingsgebieden situeren zich daarenboven op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer (bvb. kantoorontwikkelingen, bedrijventerreinen, toplocaties).

De basisdoelstelling voor het lager netwerk is het territorium te laten werken als een spons, waar een gemakkelijke doorwaadbaarheid doorheen een dicht en wijdverspreid netwerk mogelijk is. Dit is in hoofdzaak mogelijk door een nog verder doorgedreven modal split. Het lager netwerk moet oost-west- en noord-zuidverbindingen garanderen die de Ring vermijden. Antwerpen moet verder gaan dan een radioconcentrisch systeem en de belangrijkste verbindingswegen moeten geherinterpreteerd worden als een deel van een verbindend netwerk.

Het lager netwerk voor publieke en private mobiliteit moet ervoor zorgen dat voor elke verplaatsing het meest verantwoorde verplaatsingsmiddel wordt gekozen. Hierbij moet rekening gehouden met de geplande stadsontwikkelingen. Met andere woorden moet het openbaar vervoer zo veel mogelijk de residentiële gebieden bedienen en hen verbinden met de parken, met de voorzieningen (sportclusters, scholen, winkelcentra, etc.), met de stedelijke centra van de verschillende districten en met de winkelstraten, en dit op een wijze waarbij volgende overwegingen zijn gemaakt:

- Minimaliseren van de overstappen.
- Onderzoek van de potentialiteit.
- Onderzoek naar de wijze waarop: via capaciteitsverhoging, spoorverlengingen of verandering van vorm (bus versus tram), … .

De oplossing om deze doorwaadbaarheid in de stad te verbeteren bestaat in het verdichten en evenwichtig verdelen van het openbaar vervoersysteem in de stad (gekoppeld aan een uitbreiding ervan in het ganse grootstedelijk gebied). Dit vraagt ook een vernieuwde inrichting van het grootste deel van het lager netwerk van wegen.

Nieuwe verbindingen moeten ook leiden naar mogelijkheden voor openbaar vervoer langs het water.

Uitwerken coherent parkeerbeleid

Het verbeteren van het openbaar vervoersnetwerk vraagt op zijn beurt een duidelijk beleid voor het parkeren:

- Minder langparkeermogelijkheden in de Binnenstad.
- Randparkings rond de Binnenstad (Kaaien, Leien) en aan Singel en toplocaties.
- Transferia aan de stationsomgevingen.
- Park & Rides aan de rand van de stad (Parklaan).

De straat ontdekken als publieke ruimte

Coherent maar in aanvulling op het mobiliteitsplan van de stad en het Masterplan van de Vlaamse regering – waarin ontwerpoplossingen voor mobiliteitskwesties worden voorgesteld, gebaseerd op een functionele wegencategorisering die uitgaat van een scheiding van de verschillende verkeersfuncties op bovenlokaal niveau – stelt het ruimtelijk structuurplan voor om op stedelijk niveau over de straat te reflecteren als een specifieke en stimulerende stedelijke ruimte.

In feite zijn er twee thema's in rekening gebracht in het ruimtelijk structuurplan in het ontwerp van het lager netwerk:

- Mobiliteit op zich (hoe het netwerk functioneert naar een betere selectieve en multimodale bereikbaarheid, snelheid, comfort en verkeersveiligheid).
- Het ruimtelijke karakter van de omliggende stedelijke ruimte: hoe en waar er verdicht moet worden, en hoe en waar de bebouwde en open ruimten kunnen heraangelegd worden.

De elementen van het netwerk mogen niet louter beschouwd worden als ruimten voor mobiliteit op zich, maar als een geheel van gebieden die een ruimtelijke samenhang kunnen vertonen met de mobiliteitsinfrastructuur. Om een route te versterken moet er zowel gewerkt worden aan de herstructurering van de straat als aan de ruimte die meteen gekoppeld is aan de straat zelf.

Met betrekking tot ruimtelijke aspecten moet het lager netwerk beschouwd worden als een voorkeurslocatie waar we inspanningen concentreren rond het verhogen van de stedelijkheid, door middel van een goede kwaliteit van het publiek domein, door de rijkdom en expressie van ruimten en door een hoger niveau van vermenging.

Een handleiding publiek domein (aanvullend bij de handleiding straatmeubilair) kan hiervoor soelaas brengen. Concreet betekent dit ook dat regels moeten worden ontworpen om om te gaan met garagepoorten, open (en gesloten) terrassen en reclame.

Nadenken over een ruimer gebied

Ontwikkelingen langs het lager netwerk staan in relatie met de doelstellingen afkomstig van het actief beleid en de strategische projecten. Omdat de situaties en voorwaarden van elk gebied anders zijn, is het niet mogelijk een algemene strategie voor te stellen voor de interne organisatie van deze gebieden. De organisatie ervan is ook afhankelijk van de fysieke kenmerken van het terrein.

Hoe de ontwikkelbare of te vernieuwen percelen geëvalueerd kunnen worden, wordt hieronder weergegeven. Voor de Singel en de radialen worden zij later nog eens gespecificeerd (hoofdstuk selecties).

Illustratie: een omschrijving en enkele regels

c.1_ langs het lager netwerk
Langs het lager netwerk is het belangrijk om:
1_het straatgedeelte en het openbare domein te herstructureren en indien aangewezen opnieuw te ontwerpen, met speciale aandacht voor de vorm en het type van de bebouwde ruimte er omheen;
2_de bebouwde ruimte langs de straat te consolideren en opnieuw af te bakenen: hoogte van de gebouwen, het op één lijn plaatsen van de gebouwen, toegangen en functies op de benedenverdieping en hun impact op de bovenverdiepingen (winkels enz.), algemene functie van de straat (winkelstraat, straat met kantoren, enz.);
3_de belangrijke toegangen tot de hoofdruimten, voorzieningen (parken, sportvoorzieningen, scholen, winkelcentrum, enz.) duidelijk te maken: snijpunten met zijstraten, voet- en fietspaden, ingangen;
4_de bebouwbare gebieden te gebruiken om ontbrekende functies en nieuwe types te versterken, beter te structureren, te vernieuwen en voor te stellen

Op dezelfde manier is het belangrijk om rekening te houden met:
a. spooras: breedte
De spooras is een ruimte gecreëerd door de straat en een aantal gebieden erlangs. De as versterken doet men door te werken aan zowel de vernieuwing van de straat als de ruimten die met de straat in directe verbinding staan.
b. spooras: de straat
De vernieuwing van de straat gebeurt niet alleen door haar sectie – aantal sporen, openbaar vervoer, fiets- en voetpaden – of de vernieuwing van de façade erlangs opnieuw te bekijken, maar ook door na te denken over haar functie – winkelstraat, straat met kantoren, straat met grote kleinhandels, enz. Dat betekent de nadruk leggen op haar karakter of de functies beter herverdelen.
c. spooras: voorzieningen
De voorzieningen en diensten langs en in de buurt van de straat bestaan op zowel lokale als grootstedelijke schaal. Een duidelijke ruimtelijke en functionele structuur van de as kan betere verbindingen tot stand brengen tussen de straat en deze voorzieningen.
d. spooras: woningen
Het huisvestingsprogramma ten slotte, is buitengewoon belangrijk om het karakter van de as te versterken. Dat betekent het ontwikkelen van programma's die de behoeften in evenwicht brengen en compenseren, waarbij niet alleen verschillende types geïntroduceerd worden, maar ook kleine voorzieningen en diensten toegevoegd worden waar die ontbreken.

c.2_ in de stedelijke centra
Het hoofddoel is het centrale en stedelijke karakter van deze gebieden van de stad te versterken. De programma's moeten een duidelijk en kwalitatief karakter aan het publieke domein verlenen, groene en open ruimten opnieuw afbakenen of creëren als die ontbreken, en een gepaste mix van functies introduceren. De gebouwen moeten het geheel afwerken, de morfologie van de bebouwde ruimte duidelijk maken, de kwaliteit van de omgeving garanderen, nieuwe typologieën introduceren om andere bewoners aan te trekken.
Lokale voorzieningen zoals sportvelden of speelplaatsen kunnen behouden worden of voorzien worden als ze ontbreken. Deze spelen een belangrijke rol in het sociale leven en dat brengt een sterke toegankelijkheid en integratie met andere gemeenschappelijke ruimten en openbare voorzieningen met zich mee. Het kan voornamelijk zijn nut bewijzen om de stedelijke centra te verbinden met de parken als die zich aan de rand bevinden.

Deze regels zijn nog verder te onderzoeken in een handleiding innovatieve bouwtypes (zie verder).

Omgaan met het sluiten van de Ring

De stad en de haven moeten ook (inter)nationaal bereikbaar zijn via de weg. Bij het sluiten van de Ring, op basis van het voorstel van de Vlaamse Regering, worden een aantal stadsontwikkelingsgebieden gekruist (gelijkvloers, bovengronds en ondergronds).

De integratie in het stedelijk en natuurlijk weefsel van de stad moet vertrekken vanuit de maximale landschappelijke mogelijkheden. Er moet gestreefd worden naar een hoge beeldkwaliteit en esthetische waarde van de brug.

Gezocht moet worden naar het realiseren van aanvaardbare overgangsgebieden met bijzondere kwaliteiten en verbindingen tussen de onderdelen van het lager netwerk. De wijzigingen kunnen ook kansen bieden voor de herinrichting van bepaalde gebieden. In het bijzonder de gebieden die worden ingericht tot werfzone of de gebieden die schijnbaar zullen overblijven als 'restruimte' na de aanleg van de Oosterweelverbinding kunnen in dit licht toch een nieuwe toekomst vinden.

De standpunten m.b.t. het onderliggend wegennetwerk worden aan het einde van dit hoofdstuk weergegeven, als suggesties aan de Vlaamse overheid.

3.4.3 Voorstel van selecties voor De Lijnen

Het lager netwerk is gemaakt op basis van een voorstel van selectie van bestaande mobiliteitselementen en een aantal nieuwe elementen, die verdeeld kunnen worden in verschillende categorieën, volgens de aard van de verkeersstroom die ze moeten dragen en volgens hun ontwerpkwaliteiten.

De Lijnen (of delen ervan) die in het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) of het RSPA (Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen) reeds geselecteerd zijn met bovenlokale betekenis, worden in de suggesties aan het Vlaams gewest en de provincie afzonderlijk nog eens opgesomd. De ruimtelijke selecties uit dit structuurplan doen geen afbreuk aan de selecties uit het RSV of het RSPA, tenzij expliciet vermeld. In dat geval geldt de afspraak dat de gemeentelijke visie als suggestie zal worden ingebracht in het bovenlokale planningsproces.

De tangenten

De Leien en de Parklaan (R11) openen de stad naar het noorden en naar het zuiden, en ondersteunen zo de geografische structuur van de stad. De R11 wordt voorgesteld door te trekken tussen Bisschoppenhoflaan en Bredabaan, als onderdeel van het lager netwerk van de stad. Een alternatief voor deze nieuwe verbinding, nl. een stedelijke boulevard tussen de Melkerijstraat en Kruiningestraat, wordt eveneens voorgesteld.

De Singel is niet meer bedoeld als een verbindingsweg, maar als een brede groene en stedelijke ruimte, die werkt als een visuele, fysische en functionele link tussen het centrale deel van de stad en de tussenstad, en is deel van het stedelijk netwerk, samen met de stedelijke boulevards, de steenwegen en de extern gelegen Parklaan.

Langs deze routes loopt ook het bus- en tramnetwerk voor openbaar vervoer en een uitgebreid systeem van wandel- en fietspaden. Als ruimtelijk structurerend element hebben zij de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan de opbouw van een nieuw, sterk imago van de stad.

De ruimte rond de Singel moet gezien worden als een visuele, fysieke en functionele schakel tussen twee delen van de stad. Vanuit de stad bekeken is de stedelijke ruimte van de Singel een gebied tussen de Kernstad en de buitenwijken. Tegenwoordig wordt dit deel beschouwd als een breuk en zelfs een luidruchtige en vervuilde barrière; het moet daarom omgevormd worden tot een nieuwe stedelijke ruimte van hoge milieukwaliteit. Het gebied van de Groene Singel kan verdeeld worden in een groot aantal delen met elk een ander karakter en een andere sfeer. Elk stelt een ander projectthema voor, elk verbindt op een andere manier de twee delen van de stad met elkaar.

Wat in elk geval duidelijk gedefinieerd moet worden is de aard van de Singel als een stedelijke boulevard en als een groengebied: dit betekent aan de ene kant de noodzaak om nauwkeurig de stijging van het vrachtverkeer te evalueren, aan de andere kant moeten de programma's vergeleken worden met de dichtheid van het huidige weefsel.

Het mengen van functies: wat het ruimtelijk structuurplan benadrukt is nog steeds de idee van de Singel als een plaats om te wonen; hier moeten kantoren deel uitmaken van een globaal programma voor multifunctionele stedelijke ontwikkeling.

De radialen

De territoriale boulevards (met tramverbinding) en de alternatieve routes (voor autoverkeer) zijn wegen die het centrum van Antwerpen verbinden met andere centra in de regio (vaak de oude steenwegen), de buurgemeenten.

De tramlijnen op de territoriale boulevards worden steeds beschouwd als ruimtelijk structuurbepalend, zowel op het niveau van de straat (profielbepalend) en haar omgeving (functiebepalend) als op het niveau van de ganse stad. Ze maken van Antwerpen een 'open' stad voor de buurgemeenten; de tramlijnen maken deel uit van het collectieve geheugen van haar inwoners en haar bezoekers.

De fysieke haalbaarheid binnen de bestaande straatprofielen, en daaraan in sommige gevallen gekoppeld het precieze tracé, moeten verder onderzocht worden in overleg met de actoren (De Lijn, AWV, BAM) en de stad.

Het voorstel van territoriale boulevards is:

- Sint-Bernardsesteenweg en Brederodestraat: bereikt Hemiksem, Schelle en Niel in het zuiden en komt de stad binnen via de Kolonel Silvertopstraat en de Brederodestraat (een alternatieve tramlijn loopt via het nieuwe Justitiepaleis, Bolivarplaats).
- Noorderlaan: bereikt het noorden van de stad, in het gebied van Leugenberg; samen met de voornoemde Sint-Bernardsesteenweg voorziet de Noorderlaan in de verlenging van de Leien.
- Boomsesteenweg: loopt naar Boom en komt binnen in de stad als de Jan Van Rijswijcklaan. Wat hier geselecteerd wordt als een territoriale boulevard moet onderscheiden worden van de A12, een verkeersas op een hoger schaalniveau. De relatie tussen deze beide wegen moet specifiek gedefinieerd worden en kan pas optimaal worden indien de A12 ondertunneld/ingesleufd wordt met een gelijkvloers aantal stedelijke plateaus. Binnen de 19de-eeuwse gordel loopt deze boulevard verder als de Belgiëlei. De mogelijkheid om een trambedding te voorzien langs de Jan de Voslei is afhankelijk van de potentialiteit, en hierbij dus van de mogelijkheid de tram door te trekken tot aan Boom.
- Mechelsesteenweg en Grote Steenweg: loopt zuidwaarts richting Mortsel en Kontich en oostwaarts richting Boechout en Lier.
- Herentalsebaan: loopt oostwaarts (ten zuiden van het Rivierenhof) richting Ranst en Herentals.
- Turnhoutsebaan: loopt ten noorden van het Rivierenhof richting Schilde en Turnhout.
- Bredabaan en Kapelsesteenweg: reikt naar Breda

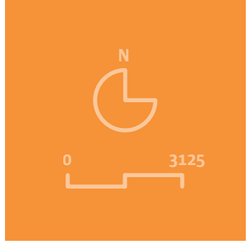
en Noord-Brabant en komt de stad binnen via de Theunisbrug.
- Blancefloerlaan: reikt naar Oost-Vlaanderen via Zwijndrecht en Beveren. De Beatrijslaan, Thonetlaan, de Esmoreitlaan en A. Vermeylenlaan moeten specifiek ingericht worden voor het langzaam verkeer, Gloriantlaan en Halewijnlaan zullen hierbij ook nog een tramtracé bevatten. De karakteristieke platanenlanen kunnen bewonderenswaardige eindpunten (bebouwing) of zichten verlenen. De lanen worden best herhaald en benut voor de begeleiding van wandel- en fietsroutes waar gepast.
- Groenendaallaan tussen Bisschoppenhoflaan en Noorderlaan, kruisend met de Bredabaan.

Het voorstel van alternatieve routes voor autoverkeer is:

- Schroeilaan-Emiel Vloorstraat: alternatief voor de Sint-Bernardsesteenweg, gebruik makend van de nieuwe Krugerbrug, en aansluitend op de stedelijke ringweg. Een mobiliteitsonderzoek moet deze keuze verantwoorden of verfijnen. Naast dit vrij drastisch nieuw tracé - langs de spoorlijn - moeten ook andere alternatieven worden onderzocht, waaronder het alternatief langs de Curiestraat. Belangrijk bij dit laatste alternatief geldt de integratie met het onderzoek naar de nieuwe buffer tussen het woon- en industriegebied en het daaraan gekoppelde grond- en pandenbeleid.
- Elisabethlaan - Prins Boudewijnlaan: alternatief voor de Grote Steenweg.
- Boterlaarbaan: alternatief voor Herentalsebaan.
- Bisschoppenhoflaan: alternatief voor de Turnhoutsebaan.

- De bouw van de nieuwe Krugerbrug vervolledigt de route van de Emiel Vloorstraat (naar Schroeilaan) en voorziet in een betere ontsluiting van de bedrijvenzones groothandelsmarkt en IPZ. Op lange termijn wordt vanuit het structuurplan voorgesteld om een eerder zuidelijke verbinding met het hoger netwerk, voor vrachtverkeer, te onderzoeken (zie acties).

- nieuw station/stop
- bestaand station/stop
- te vernieuwen station/stop
- te onderzoeken passagiersstop
- te heroriënteren station
- te herlokaliseren spoorwegbundel
- uit te breiden spoorwegbundel
- internationaal openbaar vervoersknooppunt
- regionaal openbaar vervoersknooppunt
- belangrijk tramknooppunt
- te vernieuwen bus-depot
- te herlokaliseren bus-depot
- onderzoeksvenster omleidingsweg Adolf Greinerstraat
- zoekzone
  1 tram Nieuw Zuid
  2 tram naar Burcht
  3 tram naar Hoevenen
- park&ride
- transferium
- territoriale boulevard
- stedelijke boulevard
- parklaan
- nieuw te realiseren parklaan
- bestaande tramlijn
- nieuwe tramlijn
- Krugerbrug voor ontsluiting bedrijvenzones Hoboken
- spoorweg
- spoorweg Haven



Selectiekaart 4 | Selecties voor de spoorstad: Antwerpen een open stad

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

Het voorstel van algemene regels voor de ruimtelijke ontwikkeling langs deze assen, is:

Variatie maken
Het basiskenmerk van de territoriale boulevards is hun variatie langsheen de as, gaande van een dicht stedelijk weefsel in de 19de-eeuwse gordel over verschillende delen extra muros en de verspreide stad daarachter (tussen Singel en Parklaan) en dan ten slotte tot andere dichte secties in de centra van de buurgemeenten. De basisdoelstelling van deze boulevards is hun variatie (3-deling) te verbeteren en ze te beschouwen als een mogelijke manier om het probleem van reorganisatie van de verkeersstromen op te lossen

Tussen Parklaan en Singel: stedelijk en commercieel karakter verhogen
In het algemeen komt het erop aan om tussen de Parklaan en de Singel het stedelijke en commerciële karakter van de territoriale boulevards te verhogen door het versterken en uitbreiden van de tertiaire sector, voornamelijk kleinhandel, door de bestaande open ruimte te herwaarderen en verschillende gebruikswijzen te integreren met elkaar (winkelen, verplaatsen, wonen).

Algemeen kan dus gesteld worden om de assen zowel stedelijk als territoriaal te versterken, d.w.z. te verdichten om aan het stadsdeel dat voornamelijk buiten de Ring ligt, een duidelijke structuur te geven. Dat betekent dat er niet alleen een sterker stedelijk karakter verleend moet worden aan een bepaald gebied langs de as, maar dat ook de bedoelingen duidelijk moeten blijken: beter afgebakende winkelstraten, goede toegankelijkheid van voorzieningen en diensten, een duidelijker vormgeving van het geheel. Er moet dus niet alleen aan de façade langs deze straten gewerkt worden, maar ook nagedacht worden over een ruimer gebied waarbinnen de verschillende delen (open en bebouwd) verhelderd moeten worden en verbonden met de as.

Binnen de Singel: oversteekbaarheid bevorderen
Binnen de Singel worden de boulevards de bestaande radiale straten binnen de 19de-eeuwse stad en maken zij deel uit van een vlot oversteekbaar netwerk.

Illustratief worden een aantal oplossingen getoond.

territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie 1_splitsing
Voorbeeld 1_ de Herentalsebaan, als een territoriale boulevard, met openbaar vervoer (een spooras) en commerciële functies. De Boterlaarbaan wordt beschouwd als een deel van de territoriale boulevard, met specifieke functies (alternatieve route voor wagens).

territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie 2_netwerk type A
Voorbeeld 2_ de Turnhoutsebaan, als een territoriale boulevard, met openbaar vervoer (een spooras). Commerciële functies zijn gelinkt aan de boulevard. Andere wegen zoals de Bisschoppenhoflaan of de Ter Heydelaan kunnen beschouwd worden als parallelwegen, met specifieke functies (alternatieve routes voor fietsers), of een meer lokaal en verdelend karakter.

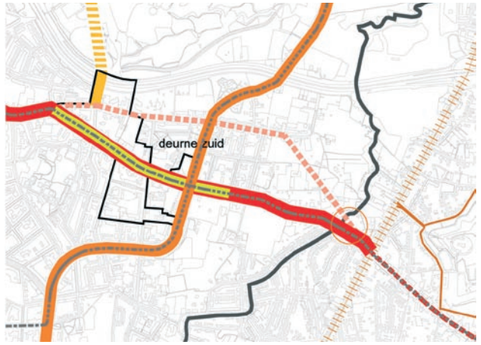
territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie 2_netwerk type B
Voorbeeld_ de Bredabaan, als een territoriale boulevard, met openbaar vervoer (een spooras) en commerciële functies. Geen andere wegen kunnen vandaag beschouwd worden als parallelle wegen of alternatieve routes voor voertuigen, maar om het idee van de spons te benadrukken moeten we de relatie met het omliggende weefsel en de andere routes opnieuw overwegen.

Deze oplossingen moeten nog verder worden onderzocht.

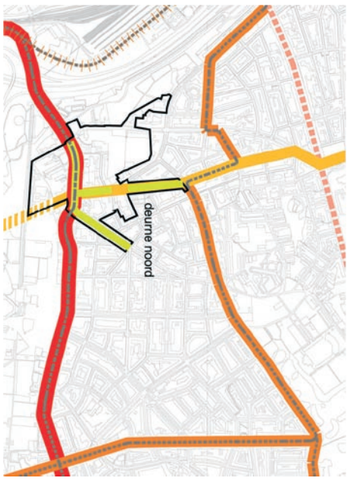
De stedelijke boulevards zijn wegen die de stedelijke en buurtcentra met elkaar verbinden. De stedelijke boulevards verdelen het verkeer tussen de verschillende stadsdelen (districten). Ze bevatten al dan niet een tramverbinding, afhankelijk van de fysieke mogelijkheden van het straatprofiel en de potentialiteit vanuit het oogpunt openbaar vervoer. De voorstellen in dit structuurplan moeten verder onderzocht worden in overleg met de mobiliteitsactoren (De Lijn, AWV, BAM) en de stad.

Het voorstel van stedelijke boulevards is:

- Antwerpsesteenweg en De Bruynlaan: verbindt de stedelijke centra van Hoboken en Kiel.
- Fruithoflaan, Zilverbeeklaan (suggestie buiten stad Antwerpen), Diksmuidelaan: maken verbindingen tussen de stedelijke centra Fruithof en Gitschote en de stationsomgeving van Berchem. In het geval van Fruithoflaan moeten de inrichtingsmogelijkheden maximaal onderzocht worden om het huidige groene ontwerp van de middenberm zo veel mogelijk te respecteren.



Figuur 21 | Territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie1_split
Figuur 22 | Voorbeeld ruimtelijke configuratie1_split: Deurne Zuid

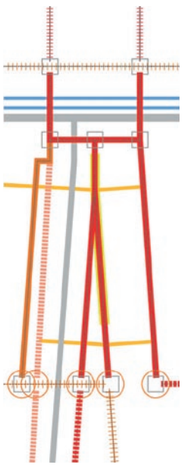


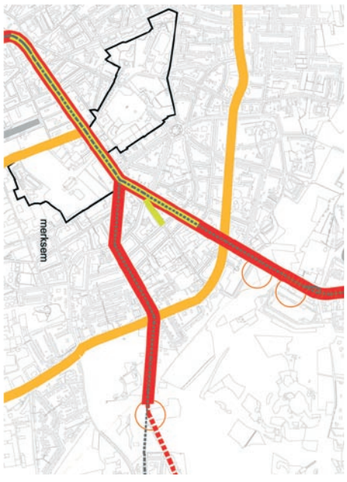
Figuur 23 | Territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie2_netwerk typeA

Figuur 24 | Voorbeeld ruimtelijke configuratie2_netwerk typeA: Deurne Noord

Figuur 25 | Territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie2_netwerk typeB

Figuur 26 | Voorbeeld ruimtelijke configuratie2_netwerk typeB: Merksem





- Boekenberglei-Dascottelei-Pauwelslei en Ruggeveldlaan: verbindt de stedelijke centra Deurne Noord en Deurne Zuid, langsheen bestaande boulevards. Er wordt een nieuwe tramlijn voorzien.
- Ter Heydelaan - delen van de Dascottelei: verbindt de oostelijke delen van Deurne, van de Parklaan tot het noordelijke deel van de 19de-eeuwse gordel (Schijnpoort) en, meer naar het zuiden, naar de omgeving centraal station; binnen de Kernstad en dicht bij het stedelijk centrum van Deurne Noord wordt de boulevard gestructureerd door de tramlijn. Bovendien wordt de boulevard verkeersluw gezien, wegens de beperkte dimensie van het kruispunt en draaiing van de weg, en door het dense weefsel.
- Steynstraat en Weerstandlaan: doorkruist het district Hoboken en reikt zo naar het centrum van Kiel.
- Groenborgerlaan-Ringlaan: verbindt Oost en West Wilrijk, van de Krijgsbaan tot het stedelijk centrum van Fruithof (Fruithoflaan).
- Roderveldlaan-Posthofbrug en Pelikaanstraat: verbindt het stedelijk centrum van Fruithof met de omgeving centraal station, langs het spoorwegviaduct van Berchem.
- Plantin en Moretuslei en Luitenant Lippenslaan: kruist de Ring en verbindt het extra murosdeel van Borgerhout met de omgeving centraal station.
- Craeybeckxlaan-Confortalei en Merksemsesteenweg - Deurnsebaan: verbindt de stedelijke centra van Deurne Noord, Deurne Zuid en Merksem, doorkruist het Rivierenhof en het Albertkanaal.
- Kerkstraat-Pothoekstraat: is de enige stedelijke boulevard die volledig binnen de 19de-eeuwse gordel is gelegen, in het district van Borgerhout.
- Kruiningenstraat, Winkelstap-Merksemheidelaan en Ringlaan–Maantjessteen-weg: verbindt het noordelijke deel van Deurne met het stedelijk centrum van Luchtbal Noord, langs een soort tangentiële route binnen het district van Merksem. Er wordt een nieuw deel, over het Albertkanaal, voorgesteld als project. Geldt als alternatief voor de doortrekking van de Parklaan.
- Veltwijcklaan: doorkruist het district Ekeren, van de Kapelsesteenweg tot de A12 en de haven.
- Scheldebrug, parallel aan de Kennedytunnel: afgestemd met de uitvoering van de Oosterweelverbinding (weren van regionaal sluikverkeer dat tolheffing zal proberen ontwijken). In de eerste plaats is deze brug een stedenbouwkundige ambitie. In tweede orde vervolledigt deze brug het lager netwerk. Dit is een historisch debat. Het ruimtelijk structuurplan maakt een duidelijke keuze die past binnen het samenhangend verhaal van de beelden Waterstad, Spoorstad en de Dorpen en Metropool. Deze stedelijke boulevard verbindt enerzijds de Linker- en de Rechteroever met elkaar (en is ook het enige lokale alternatief bij calamiteiten in de Waaslandtunnel), en anderzijds ook Antwerpen met Zwijndrecht, via de Blancefloerlaan. De Blancefloerlaan functioneert op haar beurt als een territoriale boulevard (zie hoger), de enige lokale ader die de stad ‘opent’ richting Waasland. De Beatrijslaan, Thonetlaan, Esmoreitlaan en A. Vermeylenlaan zijn dus lokale wegen binnen Linkeroever, en moeten als dusdanig ingericht worden, in het bijzonder ook voor langzaam verkeer. De Gloriantlaan en de Halewijnlaan zullen daarbij ook het tracé voor de tram bevatten. In het RSA zijn langs al deze wegen ook fietsroutes ingekleurd. De karakteristieke platanenlanen kunnen bewonderenswaardige eindpunten (bebouwing) of zichten verlenen. De lanen worden best herhaald en benut voor de begeleiding van wandel- en fietsroutes waar gepast.

Twee Oost-Westverbindingen in het Noorden van de stad, worden voorgesteld als bijzondere variant van stedelijke boulevard. Vanuit deze stedelijke centra lopen ze Oost - West om verbinding te maken tussen de kernen van de buurgemeenten en de haven.

- Groot Hagelkruis-Veltwijcklaan, doorheen het centrum van Ekeren richting het westelijk gelegen Havengebied (Transcontinentaalweg) en richting de oostelijk gelegen Kapelsesteenweg.
- Putsebaan, doorheen het centrum van Zandvliet richting A12 (zonder aansluiting).
- (Te Hoevenen kan de Dijkstraat - Kerkstraat een gelijkaardige Oost-Westverbinding realiseren; dit geldt als suggestie aan de gemeente Stabroek).

De stations(omgevingen), wijzigingen spoorbundels, lightrail

Naast de hoofdstations worden drie (vier) nieuwe stations of haltes voorgesteld:

Luchtbalstation (kruising Noorderlaan en Groenendaallaan): als regionale verknoping van het IC-station, de buslijnen uit het noorden, de tramlijnen komende van Singel en Leien, Groenendaallaan, Noorderlaan en Eilandje, en de Park & Ride ter hoogte van Metropolis. Deze knoop, met nieuw aan te leggen stationsplein, moet ontwikkeld worden in één stedenbouwkundige oefening.

Station Zuid, minder complex, maar verder uit te bouwen als IC station.

Station of halte Linkeroever: aan groene Singel: voor een optimale ontsluiting van de Prestibelsite, de wandelpromenade als verlengde van het bruggenhoofd, de banaanvormige toplocatie ten westen van de Scheldebrug (zie verder), de bedrijvenzones, … en de andere recreatieve gebieden te Linkeroever.

Bij beslissing van de Vlaamse regering over de luchthaven van Deurne is een station of halte op deze locatie, met diaboloverbinding tussen Antwerpen Centraal en hiermee ook Zaventem, een gewenste optie. Vanuit het beeld van de Spoorstad moet immers elke kantoorlocatie ook vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, in dit geval met een spoorlijn (omdat reeds een spoorlijn aanwezig is). Deze verbinding dient dan ook vlot aan te sluiten bij het stedelijk openbaar vervoersnet.

De vernieuwing van de stations Antwerpen Centraal en Berchem moet worden verder gezet, afgestemd met de ontwikkelingen in de omgeving. Onderzocht moet worden het huidige op de Rooseveltplaats georiënteerd stads- en streekbusvervoer te evalueren alsook de prémetrolijnen en het ondergronds verbinden van de verschillende openbaar vervoerslijnen en -knooppunten (zie hoofdstuk transferia).

Ook wordt aangedrongen op een aansluiting van de treinverbinding tussen Antwerpen en Zaventem op de city-airport van Deurne (in het geval deze behouden blijft bij beslissing van de Vlaamse regering) en het stedelijk openbaar vervoernet.

Afgewacht moet worden hoe het aantal personengebruikers zal evolueren voor Damstation en stopplaats Antwerpen Oost en Dam, wanneer station Luchtbal in gebruik zal genomen worden voor de Noord-Zuidverbinding. De rol van deze stations moet geevalueerd worden, alsook bekeken in functie van de ontwikkeling van het Ringspoor (goederenspoor, lightrail, verlegging naar de vernieuwde Ring, …). Een heroriëntatie van Stopplaats Oost is te overwegen en moet geïntegreerd worden met de ontwikkelingen voor de Gassite (Nieuw Zurenborg).

Afgestemd op bovenstaande evolutie kan tevens een nieuwe openbaar vervoersverbinding tussen het noordelijk deel van de haven en de Noorderkempen overwogen worden.

Voorgesteld wordt ten slotte om ook het station Hoboken Centrum te vernieuwen en het station Kapelstraat te heropenen.

Ook een lightrail systeem kan onderzocht worden om lokale stations/stopplaatsen opnieuw in te schakelen in een vernieuwde uurregeling. Voordelen zijn de snelheid van de stellen, waardoor lokale lijnen opnieuw potentieel kunnen krijgen. Als voorbeeld kan een lightrail langs Lijn 52 (Puurs-Boom-Zuid) verder onderzocht worden, naast de huidige IC-verbinding. Voorgesteld wordt om in overleg met NMBS en De Lijn een studie lightrail in Antwerpen op te starten.

Het stallen van treinen vereist de nodige spoorbundels, temeer omdat een aantal aanwezige bundels in het dichte stedelijk gebied belangrijke barrières vormen tussen woonwijken en open ruimtegebieden. Soms komen zij in aanmerking voor nieuwe stadsontwikkeling (vb. Spoor Noord, Spoor Oost, Spoor Zuid). De herlokalisatie ervan moet gelijktijdig met de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan onderzocht worden, in overleg met de NMBS.

De spoorbundel Schijnpoort (korte termijn) wijkt uit naar de Oude Landen wegens de herinrichting als Park Spoor Noord.

Het is wenselijk de spoorbundels Schijnpoort op lange termijn op te heffen om de verbinding tussen het park Spoor Noord en het Schijnvalleipark te kunnen ontwikkelen. In elk geval moet hiervoor voorafgaandelijk een alternatieve locatie worden gezocht, in overleg met de NMBS.

De spoorbundel op het terrein van Nieuw Zuid zal worden gesupprimeerd en die van IPZ ingeschakeld in een logistieke gemengde bedrijvenzone.

De nieuwe tramverbindingen en wijzigende stelplaatsen

Aanvullend bij de selectie van de tramlijnen uit het Masterplan Antwerpen en Pegassusplan worden een aantal bijkomende spoorlijnen voorgesteld. De voorstellen leggen geen lijnvoering vast; het is een stelsel van hardware dat kan ingezet worden voor combinaties van trajecten te bepalen door De Lijn. De uitvoering van deze voorstellen zijn suggesties aan De Lijn en kunnen nog verder onderzocht worden aan de hand van een potentieelonderzoek.

- Op de zuidelijke Scheldebrug (n.a.v. nieuwe ontwikkelingen Linkeroever).
- Kaaitram: van IPZ tot Droogdokken (mits storingvrije brug over de Kattendijksluis), verder noordwaarts richting Luchtbal station. Kan ook georganiseerd worden als Cirkellijn.
- Tramlijnen Eilandje zijn: Londenstraat-Amsterdamstraat (met storingvrije oplossing Londenbrug), Kattendijkdok-Oostkaai-Mexicostraat (Cadixwijk en later verder richting Luchtbal) en Groene Singel (via noordrand Mexico-Eiland).
- Tram Noorderlaan.
- Tram Boomsesteenweg via de Jan Van Rijswijcklaan; de mogelijkheid om een trambedding te voorzien langs de Jan de Voslei is afhankelijk van de potentialiteit, en hierbij dus van de mogelijkheid de tram door te trekken tot aan Boom.
- De Roodervеldlaan tussen de Fruithoflaan en het station van Berchem.
- De Fruithoflaan en de Diksmuidelaan en hun verbinding d.m.v. de Zilverbeeklaan.
- Vanaf de Bredabaan over de Kapelsesteenweg.
- Vanaf de Bredabaan over de Kleine Bareel richting Schoten.
- De bestaande premetrokokers moeten mee kunnen ingeschakeld worden in het vervolledigen van het sneltramnetwerk.

De Singeltram is reeds opgenomen in het Masterplan. De Lijnvoering kan bestaan uit een combinatie van tangentiële en radiale verbindingen, te bepalen door De Lijn.

Ten slotte worden ook 3 zoekzones geselecteerd voor de tracés van tramverbindingen waarvoor nog verder onderzoek moet gebeuren:

- Zoekzone Nieuw Zuid, in afwachting van de verdere inzichten in de ontwikkeling van Nieuw Zuid, de Groene Singel en de Scheldebrug.
- Zoekzone naar Burcht, in afwachting van de verdere inzichten in de ontwikkeling van de Oosterweelknoop, de Singel en de stedelijke ontwikkelingen.
- Zoekzone Ekeren, in afwachting van de afweging van de multicriteria-analyse.

Bussen en trams, ook degene die de regionale lijnen verzorgen, behoeven een verzamelplaats voor onderhoud en stalling. De locatiekeuze voor deze functie is niet eenvoudig in dicht bebouwde stedelijke gebieden en vereist dus bijzondere aandacht:

- De huidige stelplaatsen Noorderlaan (trams; Punt aan De Lijn) en Putsebaan Zandvliet (bussen) kunnen op hun huidige locatie behouden blijven.
- Depot Tjalkstraat (bussen) kan een stedenbouwkundige vernieuwing ondergaan, inspelend op de stations- en kantooromgeving. Het is mogelijk dat bij de aanleg van de Oosterweelviaduct een hoogspanningsmast geherlokaliseerd moet worden - eventueel aan het depot Tjalkstraat. Het stedenbouwkundige project moet uitgaan van een onderzoek naar de alternatieven voor dit depot, mogelijk gepaard gaande met een uitbreiding van de stallingcapaciteit (ook voor trams), en gekoppeld aan de herinrichting van de potentiële multimodale knoop te Groenendaal en dit in overleg met De Lijn.
- De stelplaats Zurenborg (bussen) ligt nabij een woonbuurt en grenst aan de verlaten Gassite, waarvoor in dit structuurplan een nieuwe bestemming wordt voorgesteld. Het hele gebied heeft potentie als nieuw gemengd stadsontwikkelingsgebied (Nieuw Zurenborg). Wanneer de exploitatievergunningen aflopen, kan een alternatieve locatie gezocht worden, die de regionale lijnbussen kan stallen. Mogelijk moet deze opgesplitst worden in twee locaties, bvb. één ten zuiden (bvb. ter hoogte van Zuidstation of Boomsesteenweg) en één ten noorden van de stad (bvb. ter hoogte van Luchtbalstation. Onderzoek is vereist alvorens een gemeentelijk RUP op te maken en dit in overleg met De Lijn.
- De stelplaats Van de Wouwestraat (Hoboken; trams) kan mogelijk geherlokaliseerd worden om de porositeit in het woongebied te vrijwaren. Hierdoor kan het bouwblok van de huidige stelplaats verdicht én ontpit worden, wat de kwaliteit van het woonweefsel in Hoboken ten goede komt.
- In het gebied Ertbrugge, aan de verlengingvan de tram naar Wijnegem, wordt een bijkomende stelplaats voor trams voorzien.
- Het trammuseum Groenenhoek ten slotte kan als een schakel worden ingezet in het museumbeleid van de stad, gekoppeld aan sterke toeristische routes en historische gebouwen en de ingebruikname of promotie van nieuwe tramverbindingen (bvb. kaai- of Singeltram) tijdens de weekends.

In het algemeen wordt voorgesteld om samen met De Lijn een locatieonderzoek op te starten inzake de benodigde stalplaatsen voor bussen en trams en de locaties die in aanmerking komen ter vervanging van de stelplaatsen die op termijn zullen moeten verdwijnen.

Parkings, transferia en Park & Rides

Om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen en als oplossing om zich beter binnen de Ring te verplaatsen, wordt een goed uitgerust parkeer- en overstapsysteem uitgewerkt.

Er wordt op lange termijn gestreefd naar een beperking van het langparkeren hoe meer men de Binnenstad nadert, met uitzondering van bewonersparkeren of parkeren voor specifieke doelgroepen (bvb. beroepsactieven die men niet op het openbaar vervoer krijgt).

Via parkeernormen, die kunnen worden opgenomen in de RUP's, kan men dan het aantal parkeerplaatsen voor deze langparkeerders uiteraard wel beperken (afhankelijk van reële parkeerbehoefte van de buurt, de gewenste modal split en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Op lange termijn is het de betrachting om het aantal bovengrondse parkings in de Binnenstad te verminderen, bvb. door het sluiten van parkings die niet voldoen aan opgelegde normen betreffende veiligheid, ...

Om het langparkeren in de Binnenstad te beperken, worden flankerend drie overstapsystemen uitgewerkt:

- Randparkings rond de Binnenstad (Kaaien, Leien) en aan Singel en toplocaties.
- Transferia aan de stationsomgevingen: overstapplaatsen op openbaar vervoer, gelegen op goed ontsloten plekken.
- Park & Rides aan de rand van de stad (Parklaan): overstapplaatsen auto op openbaar vervoer, gelegen op de kruisingen van de boulevards en de Parklaan.

Buurt- en bewonersparkeren
Het lager netwerk moet beschouwd worden als een voorkeurslocatie. Hier moeten de inspanningen geconcentreerd worden. Een kwalitatief publiek domein is hier de inzet, maar ook de rijkdom en expressie van de individuele ruimten langs de straten moet worden gestimuleerd. Een hoger niveau van vermenging van functies kan hiertoe bijdragen.

Daarom wordt voorgesteld om het parkeren in de straat in hoofdzaak toe te laten voor buurtactiviteiten (bvb. kortparkeren winkels), de bewoners en specifieke doelgroepen (zoals beroepsactieven die men niet op het openbaar vervoer krijgt).

Gezocht moet worden naar meer gemeenschappelijke parkeerruimtes voor buurtbewoners en specifieke doelgroepen, liefst ondergronds. Zij kunnen aangelegd worden onder pleinen, of bij de oprichting van grotere bouwprojecten kan de opname van een extra aanbod van (ondergrondse) staanplaatsen aangemoedigd worden.

In het algemeen moet de straat als ontmoetingsruimte opnieuw ontdekt worden en kan bij de ontwikkeling van panden en gevels gestreefd worden naar het versterken van de relatie met de straat.

Hoe dan ook is de straatwand de expressie van een aaneenschakeling van individuele leefgewoontes. Een minimaal vereiste breedte van de woningen is een belangrijk aandachtspunt voor het toelaten van garagepoorten. Bewoners- en buurtparkeren blijft dan mogelijk; het creëert nog voldoende staanplaats op het publiek domein tussen twee garagepoorten. Ook de aanplanting van boomvakken of de inrichting van terrassen blijft hierdoor mogelijk, wat de laatste jaren bemoeilijkt werd door de toenemende aaneenschakeling van garagepoorten.

Het laden en lossen op eigen terrein moet zo veel mogelijk gestimuleerd worden.

Randparkings
Het privaat verkeer in de Binnenstad en Singel kan beperkt worden door enkel nog nieuwe publieke parkeerruimten te voorzien op de Kaaien, de Leien, de Singel en de toplocaties (met eventueel kleine tussenliggende voor kortparkeren nog mogelijk).

In het algemeen wordt gestreefd naar ondergrondse parkings. Parkeernormen kunnen worden uitgewerkt in de bouwcode of in gemeentelijke RUP's (waar gebiedsgericht de parkeerbehoefte kan onderzocht worden). Hierbij wordt afstemming voorzien met de verwerkingscapaciteit van het onderliggende wegennet.

Bij de herinrichting van Kaaien zijn de waterkering en het parkeerbeleid van de Binnenstad belangrijke uitgangspunten waarmee rekening gehouden zal moeten worden. De Kaaiweg zal worden ingericht als een ontsluitingsboulevard en een openbaar vervoersas met maximale oversteekbaarheid. Het principe van autoluwe Binnenstad wordt hierbij ondersteund, waarbij de Kaaien selectief kunnen ingericht worden met gedifferentieerde parkings, door middel van een (nog op te maken) parkeerbeleidsplan dat tegemoet komt aan verschillende doelgroepen. Bedoeling is om deze as minder voor doorgaand verkeer in te richten. De toegangen naar de parkings zullen bepalen welke delen mogelijk autoluw zullen worden.

Transferia
Transferia verzamelen het lokale verkeer en lokale gebruikers en geven toegang tot regionaal en (inter)nationaal openbaar vervoer. Ze zijn gelegen aan de hoofdstations zoals Antwerpen Centraal, Berchem, Zuid, Luchtbal.

De belangrijkste focus voor het programma voor de transferia is gericht op de transfer tussen verschillende types openbaar vervoer (trein–trein, tram–trein, bus–trein, voetgangers en fietsers–trein). Bereikbaarheid met de auto is minder belangrijk gezien het gaat om passagiers van binnen de stad. Ondergrondse parkeergarages bij de transferia zijn mogelijk in functie van de eraan gekoppelde programma's of toplocaties, maar hierbij moet afstemming worden voorzien met de verwerkingscapaciteit van het onderliggend wegennet.

Met de geplande verdere uitbouw van het tramnetwerk (tramverlengingen en tangentiële verbindingen) ontstaan er mogelijkheden om het huidige op de Rooseveltplaats georiënteerd stads- en streekbusvervoer af te bouwen in het stadscentrum en te heroriënteren op de eindpunten van de tramverlengingen, de kruisingen met de Parklaan en/of de andere transferia zoals Luchtbal, Berchem en Zuid. Op deze manier ontstaat een netwerk van tramlijnen (stamassen) en een aanvullend netwerk van buslijnen (feeders). De Rooseveltplaats blijft daarbij het busstation voor het stadscentrum, weliswaar sterk verkleind ten opzichte van het huidige busstation. De Rooseveltplaats wordt op deze wijze een aantrekkelijke verblijfsruimte.

Met de reorganisatie en mogelijk verder aanleggen van de prémetrolijnen en het ondergronds verbinden van de verschillende openbaar vervoerslijnen en -knooppunten kan in deze omgeving van het Centraal station bovengrondse ruimte gewonnen worden.

Voorstel van Park & Rides
Een tweede overstapsysteem is een verspreid systeem van Park & Rides aan de kruisingen van de assen van openbaar vervoer (regionale buslijnen, sneltramlijnen, maar ook treinhaltes) en het hoger netwerk (op- en afritten van stedelijke en internationale snelwegen, bvb. Linkeroever). Deze Park & Rides dienen als clusters van parkeergelegenheden dicht bij de knooppunten van openbaar vervoer, gelegen aan de Parklaan of buiten de Singel.

Deze Park & Rides kunnen uitgerust worden met voldoende parkeerruimte en ondersteunende faciliteiten (comfortabele wachtruimte, horeca, krantenwinkel, infopunt,…).

De bedoeling is om zoveel mogelijk parkeerruimte te voorzien dicht bij deze knooppunten om het autoverkeer binnen de Singel te verminderen. Gezien het gebrek aan grote beschikbare ruimten langsheen de boulevards opteren we voor meerdere kleinschalige parkings langs elke boulevard. Door de toename van het aanbod aan parkeerruimte kunnen mensen aangezet worden om hun wagen achter te laten en het openbaar vervoer te gebruiken.

Deze situatie verschilt van de huidige situatie waar knooppunten van regionaal openbaar vervoer (bussen) gelegen zijn vlak naast stations als Antwerpen Centraal, Rooseveltplaats of zoals in Mechelen, Brussel, … . (Hierdoor ontstaan dan mogelijkheden om het stads- en streekbusvervoer af te bouwen in het stadscentrum en te heroriënteren, zie transferia).

Langsheen deze tramassen ontstaan interessante Park and Ridelocaties op het eindpunt van de tramassen (eveneens knooppunt van buslijnen) en aan de kruisingen van de radiale tramassen met de parklaan. Deze moeten volstaan om het dagelijkse woon-werkverkeer naar het centrum op te vangen. Deze ruimten moeten zo groen mogelijk aangelegd worden om aansluiting te geven op de stedelijke parkstructuur. Een uitwisseling met een buslijn op een vrije busbaan op de Parklaan is mogelijk, waardoor de tangentiële verbinding verzorgd wordt.

Een aantal Park&Rides bevinden zich op het grondgebied van de buurgemeenten. In het algemeen zijn de Park&Rides die in dit structuurplan zijn opgesomd suggesties aan het Vlaams gewest en de provincie.

Het voorstel van Park & Rides binnen het grondgebied van de stad, opgesomd:

- Blancefloerlaan–huidige Park & Ride (uiteinde Groene Singel)
- Centrum Ekeren
- Ekersesteenweg–Rozemaai
- Overgang Noorderlaan–Ekersesteenweg
- Kruising Bredabaan–E19 noord (nabij op- en afrit Merksem/Brasschaat)

- Bredabaan–Keizershoek
- Kruising Bisschoppenhoflaan–doortrekking Parklaan
- Kruising Eugeen Fahylaan–doortrekking Parklaan
- Kruising August Van de Wielelei–Parklaan
- Kruising Herentalsebaan–Parklaan
- Kruising Grote Steenweg–Parklaan
- Kruising Prins Boudewijnlaan–Parklaan (de tijdelijke parking dient vervangen te worden door een groene parking)
- Kruising Boomsesteenweg–Parklaan
- Kruising Boomsesteenweg–Krijgslaan
- Kruising Boomsesteenweg–Populierenlaan
- Kruising Sint-Bernardsesteenweg–Parklaan
- Kruising Sint-Bernardsesteenweg–grens met Hemiksem

De realisatie van de Park & Rides is gekoppeld aan een verbetering van het openbaar vervoer op de vermelde kruisende wegen. Hiermee wordt een eindbeeld van verschillende kleinere P&R's gegeven, waarbij voor de uitvoering met de mobiliteitsactoren de prioriteiten moeten worden bepaald.

Dichterbij en langsheen de Singel worden de parkeerruimten eerder kleinschalig en goed verspreid in het weefsel geconcipieerd. Voorbeelden zijn de parkings aan het bouwcentrum en langs de Populierenlaan.

Parkings voor zwaar verkeer, mobilehomes en touringcars
Deze zullen verder gebiedsgericht onderzocht moeten worden.

De criteria die het RSA vooropstelt (coherent met het mobiliteitsplan), zijn alvast de volgende:

Uitgesloten in autoluwe of verblijfsgebieden (woonzone of stedelijk centrum, zie verder);

Afgestemd op de wegencategorisering: internationaal transport op grootstedelijk niveau; overstappunten en overnachtingen van lokale transporten op stedelijk niveau langs alternatieve routes voor autoverkeer (vb. Emiel Vloorstraat-Schroeilaan).

Mobilehomes, als vorm van verblijfsrecreatie, horen thuis in de cultuurrecreatieve clusters. Hun inpassing moet gebeuren afhankelijk van de ruimtelijke draagkracht en ontwikkelingsperspectieven van de cluster.

Een locatieonderzoek touringcars moet worden opgestart. In hoofdzaak de harde ruggengraat (de bezoekers van het metropolitaan gebied) heeft nood aan een overkoepelende visie hierop.

De winkelstraten

De winkelstraten vormen de centrale delen van de stedelijke en buurtcentra. Voorzieningen en diensten moeten gebruikt worden om de publieke rol en het karakter van de 'centraliteit' te versterken. Dit kan op twee schaalniveaus, zowel lokaal als bovenlokaal, volgens het niveau van toegankelijkheid, meestal in het geval van openbaar vervoer. Het is de algemene bedoeling om een betere relatie te scheppen tussen haar belangrijkste rol als lokale kleinhandelstraat en de voorzieningen en woningen erlangs gelegen.

De stedelijke en buurtcentra, de belangrijkste winkelstraten bevattend, zullen worden geselecteerd in het hoofdstuk Dorpen en Metropool (oude en nieuwe centra).

Het extra lager netwerk: voet- en fietspaden

De basis van het fietsnetwerk is het provinciale fietsnetwerk en het bestaande netwerk van fietspaden in de stad. Ook worden een aantal nieuwe verbindingen voorgesteld. We onderscheiden twee verschillende soorten fietspaden: fietspaden met enkele rijrichting, meestal een essentieel onderdeel van de boulevards, en de fietspaden met dubbele rijrichting als doorlopende fietspaden.

Langs de boulevards en parken
Fiets- en wandelvoorzieningen zijn noodzakelijk langs de stedelijke en territoriale boulevards, onderdeel van het lager netwerk en langs en doorheen de stedelijke parkstructuur.

- Het functioneel bovenlokaal fietsroutenetwerk is te vergelijken met het netwerk van stedelijke en territoriale boulevards. Dit verbindend netwerk moet in staat zijn om de verschillende delen van het Antwerps grondgebied te bedienen, ook voor de fietser en voetganger. Elke boulevard zou uitgerust moeten zijn of worden met vrije fietspaden en brede voetpaden. Op de kruisingen met de boulevards moeten specifieke veiligheidsmaatregelen voorzien worden voor fietsers en voetgangers.
- De stedelijke parkstructuur speelt een belangrijke rol in het fietsroutenetwerk. Langs en doorheen de parken kunnen fietswegen uitgewerkt worden. De fietswegen moeten bovendien onmiddellijk toegang verlenen tot belangrijke bestemmingen als scholen, sportclusters, ziekenhuizen, commerciële concentraties; kortom bestemmingen die een goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers vragen.

Een deel van deze fietswegen kunnen als hoofdroute (binnen het provinciaal fietsroutenetwerk) een belangrijke functionele en recreatieve rol opnemen. Het is wenselijk om de continuïteit van deze fietsroutes te benadrukken door zoveel mogelijk kruisingen met voertuigen te vermijden.

De gebieden van de stedelijke parkstructuur moeten uitgerust worden met een kleinschalig snoer van paden in verschillende richtingen en vooral in de richting van de ingangen.

Belangrijke hoofdroutes zijn de tangenten langs de kaaien, Singel en Parklaan.

Gevraagd wordt de fietsverbindingen tussen Antwerpen Noord en de haven verder te onderzoeken in het kader van het SPRSO.

Oversteekbaarheid en nieuwe verbindingen
De oversteekbaarheid van alle grote assen is belangrijk voor het functioneren van het fietsnetwerk en verdient speciale aandacht. Verschillende infrastructuren (Albertkanaal en de dokken, snelwegen, spoorwegen) en de Schelde (en een aantal niet toegankelijke natuurgebieden) zijn grote barrières voor voetgangers en fietsers. De bestaande infrastructuren moeten op zijn minst in staat zijn om deze barrières te overbruggen. Soms moeten ook nieuwe relaties gevonden worden die het netwerk kunnen verfijnen en een aantal veilige toegangen en verbindingen naar belangrijke bestemmingen kunnen optimaliseren. Op specifieke plekken kunnen nieuwe voetgangers- en fietsbruggen voorzien worden:

- Over de Ring
- Over het Albertkanaal
- Over de Leien (Noorderplaats)
- Over de Schelde
- Over de spoorinfrastructuur

De nieuwe noordelijke voetgangers- en fietsersbrug wordt beschouwd als verbinding tussen de Kaaien en de parkachtige gebieden van Linkeroever. Deze fietsverbinding moet ook afgestemd zijn met de bovenlokale fietsverbinding zoals voorzien bij de Oosterweelverbinding.

De zuidelijke brug over de Schelde moet ook uitgerust worden met voet- en fietspaden.

Er wordt aan de provincie gevraagd om bijkomende schakels in het fietsnetwerk als hoofdroute te selecteren (zie suggesties en de op kaart aangeduide groene fietsroutes) en als functionele of alternatieve fietsroutes (zie kaart aangeduide roze fietsroutes).

Fietsparkings
Fietsparkings zijn vooral nodig bij de stations, Park & Rides, publieke voorzieningen en scholen, commerciële centra en aan de ingang van de parken. Commerciële gebieden zullen voornamelijk uitgerust worden in functie van de voetganger en met een hoge verblijfskwaliteit.

Autoluwe of verblijfsgebieden
Om de autodruk in de Binnenstad te beperken, is het beleid erop gericht dit deel tussen Leien en Schelde autoluw maar bereikbaar te maken (via openbaar vervoer en randparkings op Leien en Kaaien).

Maar ook in het algemeen zijn de buurtcentra en woonzones van de 19de-eeuwse gordel, de stedelijke centra en woonzones van de 20ste-eeuwse gordel, in de eerste plaats plekken waar door de concentratie van activiteiten welvaart ontstaat en die tegelijk aantrekkelijk zijn door de mogelijkheid in de nabijheid van die activiteiten te wonen. Die aantrekkelijkheid wordt mee bepaald door de kwaliteit van de inrichting van die gebieden. Die inrichting moet op een vanzelfsprekende wijze de verkeersveiligheid verzekeren doordat het gewenste verkeersgedrag afleesbaar is uit de omgeving: de verkeersfunctie is hier duidelijk ondergeschikt aan de verblijfsfunctie.

Vaak is weinig (her)inrichting nodig om die vanzelfsprekende afleesbaarheid te vergroten: de bebouwde omgeving in het middeleeuwse stadsgedeelte (Binnenstad) met zijn smalle straten maakt dit eenvoudiger dan verspreide hoogbouw zoals op bvb. op Linkeroever.

De echte woonzones worden beschouwd als verblijfsgebieden, waar meer aandacht besteed moet worden aan het langzaam verkeer en openbaar vervoer. In deze gebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger en fietser te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten.

De stedelijke en buurtcentra, die een belangrijke rol spelen als centrum voor het stadsdeel waarin zij gelegen zijn, met diensten en winkels, geldt als voorwaarde voor voldoende intense activiteiten en vaak economische leefbaarheid dat daarnaast ook de bereikbaarheidskwaliteit verzekerd wordt. Dit wil zeggen dat een minimum aantal bezoekers moet gehaald worden. Daarvoor zorgen de verkeersnetwerken van openbaar vervoer, fiets en auto met de wegenhiërarchie. De bereikbaarheid voor dienstverlenend verkeer en bewoners moet verzekerd zijn. Als aan die voorwaarden is voldaan kunnen in het hart van die verblijfsgebieden voetgangersstraten en -pleinen voorzien worden.

Anderzijds blijven er in een stedelijke omgeving onvermijdelijk takken van het lager netwerk die verblijfsgebieden doorsnijden (bijvoorbeeld de stedelijke of territoriale boulevards). Aan het profiel van een dergelijke weg moet af te lezen zijn dat een verblijfsgebied doorkruist wordt.

Personenvervoer over het water

Wat zeker verder onderzocht moet worden, is de haalbaarheid van het inzetten van watertaxi's of -bussen over de Schelde. Dit zowel om de beweging tussen de Linker- en de Rechteroever te bedienen, als de beweging langs de Scheldeboorden tussen het zuiden (Temse, Burcht, Hoboken, Linkeroever) en het Eilandje en de Haven.

Het personenvervoer en/of recreatief gebruik op het Albertkanaal moet verder worden onderzocht in relatie met de economische trafiek op dit kanaal en met de inrichting van het publiek domein langs de kade.

Ook een toeristische Ruienroute behoort tot de mogelijkheden.

Aandachtspunt hierbij is dat het stedelijk openbaar vervoersnet ook aansluit op de pontons voor waterbussen of -taxi's (vb. tram 2 te Hoboken tot aan ponton op de Schelde doortrekken), net zoals dit net ook moet aansluiten op de nieuwe bruggen.

3.4.4 Mogelijke maatregelen en acties

Het beleid voor de Spoorstad is een set van acties met een dubbel doel voor ogen: enerzijds het verbeteren van de verkeersstromen en het oplossen van een aantal congestieproblemen, anderzijds het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de ruimten in de straten en hun omgeving.

Opmaken gemeentelijke RUP's lager netwerk

Uitsluiten van woongebieden voor verdere ontwikkeling, omwille van realisatie van een beter lager netwerk, gebaseerd op publiek domein, vaak gecombineerd met groene ruimte of parking. Deze woongebieden worden herbestemd in een gemeentelijk RUP (zie woningprogrammatie).

Voorbeelden zijn Hof ter Lo (Singel), Rodekruislaan (Singel) en het park Desguinlei (Singel). De open ruimte aan de Jan Van Rijswijcklaan/Populierenlaan moet open blijven, maar kan deels ingericht worden als (groene) parking voor de buurt en als overstapzone naar de tram. De Park & Ride aan de Bredabaan is reeds een herbestemming van woongebied ten voordele van deze visie.

Andere woongebieden kunnen dan weer wel best ontwikkeld worden, onder specifieke regels, omdat ze gelegen zijn langs een stedelijke of territoriale boulevard, of winkelstraat. Het Militair Hospitaal in Antwerpen en de gebieden langs de winkelstraat te Zandvliet of langs de Noorderlaan, zijn hiervan de beste voorbeelden.

Vervolledigen lager netwerk

Om de Emiel Vloorstraat te vervolledigen als alternatieve route voor auto -en vrachtverkeer, teneinde de bedrijvenzones van Hoboken beter te ontsluiten, en de Lage Weg te ontlasten, zal de Krugerbrug worden gerealiseerd (verbinding Schroeilaan-E. Vloorstraat).

Het structuurplan stelt ook voor om op lange termijn het zwaar verkeer te scheiden van het lokaal verkeer, door het creëren van een centrale ruggengraat die de industriële zone bedient en ze direct met de A12 naar het zuiden verbindt. Het doorkruisen van woonomgevingen met hoge dichtheid moet vermeden worden. Verder onderzoek moet gebeuren naar de haalbaarheid van deze rechtstreekse verbinding naar het zuiden, zodat dus op termijn de verbinding met de snelweg via de spaghettiknoop kan vermeden worden.

Voor de vervollediging van het extra lager netwerk, waaronder de realisatie van de zuidelijke Scheldebrug en de centrale fiets- en voetgangersbrug, wordt partnership gezocht bij de andere overheden (zie hoger). De exacte tracés die in het structuurplan zijn opgenomen kunnen op basis van fysische terreinkenmerken in uitvoeringsfase verfijnd worden.

Opmaken parkeerbeleidplan

Een parkeerbeleidplan moet verder uitgewerkt worden waarin de basisprincipes uit dit structuurplan verder verfijnd kunnen worden.

Verder onderzoek moet bvb. gevoerd worden naar de randparkings, die kunnen aangelegd worden in functie van de eraan gekoppelde programma's of toplocaties. Hierbij wordt afstemming voorzien met de verwerkingscapaciteit van het onderliggend wegennet.

De kleinere Park & Rides langs de Singel en de Parklaan zullen systematisch worden aangepakt, en in overleg met het Vlaams gewest in een gemeentelijk of gewestelijk RUP worden uitgewerkt. Hetzelfde geldt voor de permanente of tijdelijke keerlussen.

Opstarten locatieonderzoek touringcars

Een locatieonderzoek touringcars moet worden opgestart. In hoofdzaak de harde ruggengraat (de bezoekers van het metropolitaan gebied) heeft nood aan een overkoepelende visie hierop.

Opstarten mobiliteitsonderzoek omleiding zuidelijke industriegebieden

Een alternatieve route voor auto- en vrachtverkeer is geselecteerd vanaf het kruispunt met de St. Bernardsesteenweg (territoriale boulevard met tram) langsheen de spoorlijn naar de Schroeilaan en Emiel Vloorstraat. Deze alternatieve route maakt gebruik van de nieuwe Krugerbrug en moet ten slotte aansluiten op de stedelijke ringweg. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan de herinrichting van de verschillende kruispunten, in het bijzonder

ter hoogte van de Kapelstraat, mogelijk mits ondertunneling van de spoorlijn Antwerpen-Boom.

Een mobiliteitsonderzoek moet deze keuze verantwoorden of verfijnen. Naast dit vrij drastisch nieuw tracé - langs de spoorlijn - moeten ook andere alternatieven worden onderzocht, o.a. het tracé langs de Curiestraat. Belangrijk is hierbij de mogelijke integratie met het onderzoek naar de nieuwe buffer tussen het woon- en industriegebied.

Elke oplossing in dit gebied vereist een doorgedreven grond- en pandenbeleid.

Opmaken handleiding innovatieve bouwtypes, secties lager netwerk

Om te werken aan de ruimtelijke aspecten van de structuurbepalende wegen op stedelijk niveau wordt door de stad een handleiding opgemaakt met streefbeelden, richtlijnen en voorstellen van secties voor het lager netwerk. Deze handleiding past binnen een te verfijnen ruimtelijke woon- en werkstrategie van de stad en bevat met betrekking tot het lager netwerk volgende onderzoekselementen:

Vernieuwing van de sectie:
Gezocht moet worden naar het vergroten van de dimensies en de complexiteit van de randelementen (zacht verkeer), naar een duidelijker identificatie van de ruimten voor de verschillende verkeersstromen en naar een beter 'imago' door middel van elementen van continuïteit (ontwerp van de sectie, materialen, verlichting, meubilair).

Ontwikkeling van de functies:
Om het karakter van een straat te benadrukken, om het een sterke en samenhangende identiteit te geven moet een functioneel programma ontwikkeld worden, of moeten functies op een betere manier herverdeeld worden (minder congestie, beter toegankelijk, meer gemengd). Dit is een erg belangrijke kwestie, vooral met betrekking tot de winkelstraten.

Voorzieningen en diensten moeten gebruikt worden om de publieke rol en het karakter van 'centraliteit' te versterken. Dit kan op twee schaalniveaus, zowel lokaal als bovenlokaal, volgens het niveau van toegankelijkheid, meestal in het geval van openbaar vervoer. Het is de algemene bedoeling om betere verbindingen te maken tussen de straat en haar voorzieningen.

Wonen is ook erg belangrijk om programma's te ontwikkelen die evenwicht kunnen brengen en kunnen compenseren.

Herdefiniëren van de ruimten, vernieuwing van de stedelijke gevel:
Het 'front' langsheen de straat speelt een belangrijke rol om het ruimtelijk karakter te bepalen, om elementen met betrekking tot kwaliteit en leesbaarheid toe te voegen. Specifieke doelstellingen zijn het uitklaren van de toegankelijkheid van de verschillende ruimten en functies en het duidelijk stellen van de grenzen en toegangen.

Illustratie: streefbeelden en richtlijnen

Het is onmogelijk om specifieke regels vast te leggen rond minimumdimensies en uitzicht van kruispunten voor elk element uit het netwerk, omwille van de extreme variatie aan situaties. Wel is het mogelijk om een aantal streefbeelden voor te stellen voor de belangrijkste situaties. Het streefbeeld vertegenwoordigt hoe een weg het gewenste mobiliteitsprofiel en een ruimtelijk karakter krijgt. Het beschrijft een aantal algemene doelstellingen en onderscheidt deze van een aantal algemene situaties. De volgende richtlijnen zijn een reeks van principes die voorgesteld worden met betrekking tot de realisatie van het netwerk.

voetpaden en fietspaden
- elke weg binnen het netwerk moet op zijn minst het volgende hebben: 1,5 m voetpad aan beide zijden van de weg en een fietsstrook aan één of aan beide zijden (minimumbreedte van een voetpad is 1,5 m zonder obstakels, volgens de Vlaamse wetgeving; voor een boulevard is een minimum van 2,5 m wenselijk).
- voetpaden moeten verbreed worden in winkelgebieden, waardoor de ruimte voor verkeer en parking daalt en de verblijfswaarde verhoogt.
- het is wenselijk om fietspaden zo dicht mogelijk tegen de voetpaden te voorzien. In het geval van een parkeerstrook is het fietspad gelegen tussen de parkeerruimte en het voetpad. Op kruispunten moeten specifieke veiligheidsnormen uitgewerkt worden.
- fietspaden zullen van het gemotoriseerde verkeer gescheiden worden bij een ontwerpsnelheid van de weg van 50km/u. (gemengd verkeer is toegelaten bij een ontwerpsnelheid van 30km/u).

openbaar vervoer
- openbaar vervoer moet in zijn eigen bedding rijden om vlotte doorstroming te garanderen en zo een concurrentiele positie in te nemen ten opzichte van het privaat vervoer; een vrijliggende tram- en busbaan is 6 m breed (3 m voor een enkelrichting vrije trambaan). Vrijliggende tramlijnen vereisen specifieke veiligheidsmaatregelen (zoals scheidingsbermen, duidelijke oversteekpunten) bij een ontwerpsnelheid van 50 km/u; overal waar de totale breedte het niet mogelijk maakt om deze scheiding door te voeren zijn alternatieve routes voor voertuigen wenselijk, om openbaar vervoer en voetpaden beter op elkaar af te stemmen.
- de ligging van de bedding van het openbaar vervoer (midden of zijkant) moet verder gevalsgewijs onderzocht worden in functie van de te bedienen functies en de fysieke kenmerken van de weg.

boulevards
- de wenselijke snelheid voor boulevards, inclusief Groene Singel, Leien en Parklaan, is 50km/u.
- de snelheid in het stadscentrum (binnen de Leien) en in de 19de-eeuwse gordel moet 30km/u zijn.
- de ontwerpsnelheid voor de territoriale boulevards buiten de Parklaan varieert van 50 tot 70km/u, afhankelijk van het feit of ze een centrum doorkruisen of niet.
- de breedte van een rijstrook voor gemotoriseerd verkeer, met een ontwerpsnelheid van 30km/u, is 3,15 m met bussen (overwegende dat de algemene breedte van een bus 2,5 m is, De Lijn heeft al bussen van 2,55 m breed), 2,75 m zonder bussen of zonder een grote hoeveelheid aan zwaar verkeer.
- als een boulevard vier rijstroken heeft, kunnen asymmetrische stroken ontworpen worden om het verkeer te verplichten trager te rijden (vb de binnenste stroken smaller dan de buitenste – 2,75 m en 3,5 m). In dit geval zullen enkel de buitenste lanen bereden kunnen worden door vrachtwagens en de snelheid voor de wagens in de binnenste stroken zal verminderd worden door het gebrek aan ruimte.
- parkeerstroken langs de territoriale boulevards zijn enkel toegelaten als ze de ruimte voor de rijstroken niet innemen.
- daar waar mogelijk zullen bomenrijen geplant worden langs de boulevards.

Illustraties: het ontwerp van de sectie, morfologie

Verschillende soorten wegen (territoriaal, stedelijk, districtswegen, de Parklaan, de Singel, de Leien, …) vormen het lager netwerk; hun verschillende rollen en karakters, samen met het breed gamma aan materiële kenmerken, vragen om een verschillend ontwerp. Er zijn in feite drie morfologische types.
Het onderscheid tussen hen kan beschouwd worden als louter functioneel in een algemene beschrijving, omwille van de noodzaak – hier onderlijnd – om een specifiek ontwerp te voorzien.

Boulevardstraat is het meest eenvoudige geval van een straat met enkel een centrale rijweg, zelfs met verschillende verkeersstromen. Hier ligt het accent op de noodzaak om de kwaliteit van deze ruimte te verhogen door de realisatie van brede voetpaden met bomen langs elke kant.

Boulevard met centrale middenberm_ heeft een wijde centrale landschappelijke middenberm, geflankeerd aan elke zijde door rijwegen en voetpaden. De centrale middenberm kan een wandelpromenade zijn (zoals de Ramblas) of kan eenvoudig beplant zijn met gras, bomen en struiken (Mennes route). Ook de parkeerruimte kan in de centrale middenberm een plaats krijgen.`

Meervoudige boulevard_ is ontworpen om doorgaand verkeer van lokaal verkeer te scheiden, om personenverkeer van openbaar vervoer te scheiden en, vaak, om speciale voet- en fietspaden met bomenrijen te voorzien. Ze wordt gekenmerkt door een centrale rijweg met op zijn minst twee rijstroken voor snel en bovenlokaal verkeer; aan elke zijde scheiden bermen met bomenrijen het parallel verkeer van wegen voor langzaam verkeer. De toegangswegen laten in het algemeen een of twee stroken voor parkeren toe en één rijstrook. Ze staan gewoonlijk ten dienste van hoofdfuncties in termen van personenverkeer, maar zij kunnen ook een continue toegang verlenen tot verkeersaders en fungeren als erfontsluiting. Deze algemene beschrijving kan uitgedrukt worden in meer complexe en ongewone oplossingen, en kan zelfs asymmetrie benadrukken, in die situaties waar dit een essentieel element is.

Opmaken handleiding publiek domein

Een handleiding publiek domein, aanvullend bij de bestaande handleiding straatmeubilair, moet het concept van de straat als stedelijke ruimte verder uitwerken en hiervoor concrete ontwerpregels vastleggen. Deze kan volgende onderdelen bevatten: een stoepenplan (aanpak, aankleding en materiaal), een lichtplan (gevels, vitrines, stoep, …), een groenplan (verlaning, boomvakken, …) en algemene regels over garagepoorten, open (en gesloten) terrassen en reclame (ontmoediging op onbebouwde percelen).

Aanpassen gemeentelijke stedenbouwkundige verordening

Ondergrondse gemeenschappelijke buurt- en bewonersparkings moeten gestimuleerd worden bij nieuwe bouwprojecten van zekere omvang.

Omtrent het toelaten van individuele garagepoorten zal een minimumbreedte van de woning worden vastgesteld teneinde het bewoners- en buurtparkeren in de straat nog mogelijk te maken.

Parkeernormen kunnen worden onderzocht, ook in relatie met de stedenbouwkundige ontwikkelingskosten, en kunnen mogelijk opgenomen worden in een RUP of de bouwcode.

Een aantal aspecten die de straat als stedelijke ruimte sterk beïnvloeden, zoals de stoepen, straatmeubilair, verlichting, groen, open (en gesloten) terrassen, reclame (o.a. ontmoediging op onbebouwde percelen), afzonderlijke toegangen bij winkels waar haalbaar, …, afkomstig uit de handleiding publiek domein, kunnen ook vastgelegd worden in de nieuwe bouwcode.

Suggesties aan De Lijn

Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van snelheid, veiligheid en comfort.

Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van tramlijnen en stations/perrons:

Aanvullend bij de selectie van de tramlijnen uit het Masterplan Antwerpen en Pegassusplan worden volgende tramlijnen aan De Lijn voorgesteld:

- Op de zuidelijke Scheldebrug (n.a.v. nieuwe ontwikkelingen Linkeroever).
- Kaaitram: van IPZ tot Droogdokken (mits storingvrije brug over de Kattendijksluis), verder noordwaarts richting Luchtbal station. Kan ook georganiseerd worden als Cirkellijn.
- Tramlijnen Eilandje zijn: Londenstraat-Amsterdamstraat (met storingvrije oplossing Londenbrug), Kattendijkdok-Oostkaai-Mexicostraat (Cadixwijk en later verder richting Luchtbal) en Groene Singel (via noordrand Mexico-Eiland.
- Tram Noorderlaan.
- Tram Boomsesteenweg via de Jan Van Rijswijcklaan; de mogelijkheid om een trambedding te voorzien langs de Jan de Voslei is afhankelijk van de potentialiteit, en hierbij dus van de mogelijkheid de tram door te trekken tot aan Boom.
- De Roodervеldlaan tussen de Fruithoflaan en het station van Berchem.
- De Fruithoflaan en de Diksmuidelaan en hun verbinding d.m.v. de Zilverbeeklaan.
- Vanaf de Bredabaan over de Kapelsesteenweg.
- Vanaf de Bredabaan over de Kleine Bareel richting Schoten.

Drie zoekzones worden voorgesteld voor de tracés van tramverbindingen waarvoor nog verder onderzoek moet gebeuren:

- Zoekzone Nieuw Zuid, in afwachting van de verdere inzichten in de ontwikkeling van Nieuw Zuid, de Groene Singel en de Scheldebrug.
- Zoekzone naar Burcht, in afwachting van de verdere inzichten in de ontwikkeling van de Oosterweelknoop, de Singel en de stedelijke ontwikkelingen.
- Zoekzone Ekeren, in afwachting van de afweging van de multicriteria-analyse.

De uitvoering van deze voorstellen zijn suggesties aan De Lijn en kunnen nog verder onderzocht worden aan de hand van een potentieelonderzoek.

Samen met de stad, opstarten van een locatieonderzoek inzake de benodigde stalplaatsen voor bussen en trams en de locaties die in aanmerking komen ter vervanging van de stelplaatsen die op termijn zullen moeten verdwijnen.

Samen met de stad, onderzoeken van de mogelijkheden om het huidige op de Rooseveltplaats georiënteerd stads- en streekbusvervoer te heroriënteren op de eindpunten van de tramverlengingen, de kruisingen met de Parklaan (Park & Rides) en/of de andere transferia zoals Luchtbal, Berchem en Zuid. De Rooseveltplaats blijft daarbij het busstation voor het stadscentrum.

Samen met provincie en Vlaams gewest, onderzoeken van een nieuwe openbaar vervoersverbinding tussen het noordelijk deel van de haven en de Noorderkempen.

Samen met de stad, onderzoeken van de reorganisatie en mogelijk verder aanleggen van de prémetrolijnen en het ondergronds verbinden van de verschillende openbaar vervoerslijnen en -knooppunten in de omgeving van het Centraal station.

Suggesties aan de NMBS

- Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van snelheid, veiligheid en comfort.
- Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van tramlijnen en stations/perrons.
- Aanvatten met de bouw van de stations Linkeroever, Luchtbal en Zuid (mogelijk Deurne in geval van beslissing Vlaamse Regering), in overleg met de stad.
- Aansluiten van de treinverbinding tussen Antwerpen en Zaventem op de city-airport van Deurne (in het geval deze behouden blijft bij beslissing van de Vlaamse regering) en het stedelijk openbaar vervoernet.
- Bestuderen van het medegebruik voor reizigersvervoer op goederenlijn 11.
- Gevraagd wordt aan de NMBS om de mogelijkheid te onderzoeken de stations Oost en Dam te heroriënteren (zie hoofdstuk stationsomgevingen).
- Vernieuwen van station Hoboken Centrum, in overleg met de stad, en heropenen van het station Kapelstraat.
- Opstarten van een lightrail studie, in overleg met De Lijn en de stad. Onderzoeken van het mogelijk verleggen van het Ringspoor naar de bedding van de (vernieuwde) Ring.
- Op termijn vrijgeven van de spoorbundels Schijnpoort, voor stedelijke ontwikkeling (in hoofdzaak park), zoals is gebeurd voor Spoor Noord en de bundel op Nieuw Zuid, en samen met de stad het onderzoeken van een herlokalisatie.
- M.b.t. het mobiliteitsonderzoek inzake de omleidingsweg A. Greinerstraat in Hoboken: Een alternatieve route voor auto- en vrachtverkeer is geselecteerd vanaf het kruispunt met de St. Bernardsesteenweg (territoriale boulevard met tram) langsheen de spoorlijn naar de Schroeilaan en Emiel Vloorstraat. Deze alternatieve route maakt gebruik van de nieuwe Krugerbrug en moet ten slotte aansluiten op de stedelijke ringweg. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan de herinrichting van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van de Kapelstraat, mogelijk mits ondertunneling van de spoorlijn Antwerpen-Boom.
- Spoorlijn 12 is een vrij drukke spoorlijn. Om het aantal goederentreinen op deze lijn te verminderen is de aanleg van lijn 11 wenselijk. Door het verminderen van het aantal goederentreinen op lijn 12, kan het aantal treinen met personenvervoer er uitbreiden en een optimaal voorstadsnet worden.

Suggesties aan het Vlaams gewest

Dit ruimtelijk structuurplan wenst over te gaan tot het verlagen in categorie van een aantal door het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en het RSPA (Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen) geselecteerde secundaire en zelfs primaire wegen. Voor een aantal wegen of delen van wegen wijkt de visie in dit ruimtelijk structuurplan af van de eerder ontwikkelde visie op een stedelijke wegencategorisering in het mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen.

Er wordt aan de Vlaamse overheid gevraagd om:

- De Noorderlaan niet meer te selecteren op primair (noch secundair) niveau. In het RSV wordt de Noorderlaan als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Noorderlaan als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Noorderlaan een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Singel niet meer te selecteren op primair (noch secundair) niveau. In het RSV wordt de Singel als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Singel als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. Het mobiliteitsplan dateert van voor de ontwikkeling van het groene Singel concept, waar de stedelijke ringweg de functies verzamelen en verbinden overneemt. Een doorgedreven verlaging van de wegencategorie voor de toekomstige Singel lijkt dan ook aangewezen (in onderzoek). In dit ruimtelijk structuurplan maakt de Singel onderdeel uit van de strategische ruimte Groene Singel.
- De zogenaamde ‘A102’ niet meer te selecteren op hoofdweg- noch primair (noch secundair) niveau. Deze schakel wordt in het mobiliteitsplan in één variant als ‘oostelijke ringweg’ als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd, in de andere variant niet gecategoriseerd. In dit ruimte-

lijk structuurplan wordt deze schakel als doortrekking van de Parklaan, vanaf Bisschoppenhoflaan tot aan de Bredabaan geconcipieerd, als onderdeel van het lager netwerk. Een alternatief voor deze verbinding, nl. een stedelijke boulevard tussen de Melkerijstraat en Kruiningestraat, is ook in het RSA opgenomen.

- Het deel van de R11 tussen de A12 zuid en de E19 zuid niet meer te selecteren op primair (noch op secundair) niveau. In het RSV wordt deze schakel als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt deze schakel als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan maakt deze schakel deel uit van de Parklaan, onderdeel van het lager netwerk.
- De Charles de Costerlaan niet meer te selecteren op primair (noch op secundair) niveau. De Charles de Costerlaan is in het RSV als primaire weg categorie II geselecteerd. De Charles de Costerlaan is niet meer geselecteerd in het mobiliteitsplan. Na de realisatie van de Oosterweelverbinding is er geen uitwisseling meer met het hoger wegennet van op de Charles de Costerlaan. Deze wordt afgebroken, met uitzondering van het fietspad/de dienstweg tot aan het kruispunt Halewijnlaan–August Vermeylenlaan–'Konijnenpijp'.
- Het deel van de Antwerpsebaan ten zuiden van Berendrecht tot aan de kruising met de Kruisweg, niet meer te selecteren op primair niveau. In het RSV wordt de Antwerpsebaan grotendeels als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt deze schakel als lokale weg, type verzamelweg in Havengebied geselecteerd.

In het kader van het convenantgebonden onderliggend wegennet van de Oosterweelverbinding, worden door de Vlaamse overheid de volgende voorstellen gedaan ter aanpassing/aanvulling van de wegencategorisering:

- De stedelijke ringweg neemt de taakstelling over door het RSV toegewezen aan de R10 (Singel): primaire weg categorie II. Dit is in overeenstemming met de visie van de Stad Antwerpen.
- De nieuw aan te leggen parallelweg tussen de Keetberglaan en de Pastoor Coplaan (Zwijndrecht) wordt beschouwd als secundaire weg type II: verzamelend voor Burcht, Zwijndrecht en Antwerpen Linkeroever naar het hoofdwegennet. Dit is in overeenstemming met de visie van de Stad Antwerpen.
- M.b.t. het traject Blancefloerlaan-Halewijnlaan-Konijnepijp: oneigenlijk verkeer (doorgaand verkeer) moet beperkt worden. De oversteekbaarheid van de Blancefloerlaan is een belangrijk aandachtspunt dat verdere opvolging vereist, in hoofdzaak door een aangepast verkeersregime en inrichtingsprincipes. De kruispuntinrichtingen zijn daarbij capaciteitsbepalend.
- De categorisering van de N180 Noorderlaan als primaire II wordt beperkt tot het kruispunt Kinepolis, en omgebogen via de N120 Groenendaallaan naar de aansluiting met de stedelijke ringweg. Dit is niet in overeenstemming met de visie van de Stad Antwerpen (zie ook suggestie 1). De Noorderlaan wordt in het mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen als stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. De Groenendaallaan wordt afhankelijk van de variant als stedelijke hoofdverkeersweg of als lokale weg type wijkverzamelweg gecategoriseerd. In het voorontwerp van dit ruimtelijk structuurplan worden de Noorderlaan evenals de Groenendaallaan als territoriale boulevards (met tramverbinding) geselecteerd.

Verder worden nog een aantal aanvullende suggesties gegeven aan het Vlaams gewest:

- Uitdrukkelijke en bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de stedenbouwkundige impact van de aanleg van de Oosterweelverbinding. Gezocht moet worden naar het realiseren van aanvaardbare overgangsgebieden met bijzondere kwaliteiten, daar waar de Oosterweelviaduct het stedelijk gebied bovengronds of gelijkvloers kruist. Specifiek wordt gevraagd in de gebieden die worden ingericht tot werfzone of de gebieden die schijnbaar zullen overblijven als 'restruimte' na de aanleg van de Oosterweelverbinding, te voorzien in een landschappelijke herinrichting die coherent is met de visie van de stad. Voorbeelden zijn de toegankelijkheid van het nieuwe St.-Annabos, de groene bedrijvenzone het Zand, de festivalweide, het landschap van het Noordkasteel, de Stationsomgeving Luchtbal, het ringpark Schijnpoort (ten zuiden van Schijnpoort en ten noorden van Berchem station), de parkzone Deurne Noord, Lobroekdok-Slachthuissite, … Gevraagd wordt om een hoge esthetische en beeldkwaliteit na te streven bij het ontwerpen van de viaduct.
- Gevraagd wordt om bij de opmaak van de project-MER van de Oosterweelverbinding de alternatieven verder te onderzoeken in functie van de integrale uitvoering van de multimodaliteit van het Masterplan. Het Masterplan is immers meer dan alleen het oplossen van de hogere verkeersproblematiek. Parallel moet onlosmakelijk gewerkt worden aan de verkeersleefbaarheid van en in Antwerpen. Als op Vlaams niveau de discussie wordt gevoerd over de financiële haalbaarheid van het Masterplan en van de Oosterweelverbinding en/of de overige deelprojecten van het Masterplan, dan kunnen ook de andere prioriteiten van het Masterplan (Leien 2e fase, verlenging tramlijnen, verbreding Albertkanaal, …) worden vastgelegd in het bijkomend onderzoek.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot het gewestelijk RUP voor de (beperkte) uitbreiding van de spoorbundel Oude Landen: Gevraagd wordt de stedelijke parkstructuur als basis te nemen voor het uitvoeringsplan, waarbij nieuwe vormen gezocht moeten worden voor het water, de natuur (incl. speelbos ten oosten van Lijn 27A) en de algemene toegankelijkheid van het gebied (o.a. d.m.v. spoorwegovergangen voor langzaam verkeer). De inplanting van de bundels moet ook rekening houden met het verval van de Laarse beek en de gewenste afvoer naar het Schijn. Wat vandaag nog belangrijke open ruimtes zijn langsheen de Laarse beek, bvb. de zone voor openbaar nut naast de St. Lukaskliniek te Ekeren, kan binnen deze visie bijkomend ingeschakeld worden en herbestemd als toegankelijke groenzone binnen het gewestelijk RUP. Ook de mogelijkheid kan onderzocht worden om stroomafwaarts aan de Oude Landen (ten westen van de Ekerse Steenweg) een nieuwe open bedding te graven die zowel het debiet van de Laarse Beek, de Oudelandse Beek als de Donkse Beek kan opvangen.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de stedelijke Ringweg: Gevraagd wordt om, bij de ontwikkeling en inrichting van de nieuwe Ring en Singel prioritair aandacht te besteden aan de ontbrekende schakels uit de Ecostad. Vermits de ruimtes tussen deze mobiliteitsinfrastructuren een centrale en verbindende rol spelen in de stedelijke parkstructuur, wordt gevraagd om de barrières te minimaliseren. Gevraagd wordt om een selectieve overkapping te onderzoeken ter hoogte van de Schijnpoortknoop tot aan de omgeving van Berchem station. Inclusief dient onderzocht of hier de bestaande groengebieden ten zuiden van het station mee in het gebied van de overkapping kunnen worden opgenomen. Tegelijkertijd wordt gevraagd de op- en afritten verder te onderzoeken, in relatie met de stedelijke ontwikkelingsperspectieven voor de gebieden. Het gaat in hoofdzaak om de verfijning van de weerhouden invalswegen op de Singel uit de haalbaarheidstudies (zie informatief deel): spaghettiknoop, Jan Van Rijswijcklaan, Grote Steenweg, Berchem station, Plantin Moretuslei en Schijnpoort.
- Suggestie met betrekking tot de herinrichting van de Ring: Gevraagd wordt om een duidelijke volgorde uit te werken m.b.t. de stappen die leiden tot de herinrichting van de Ring en dit in het voordeel van een spoedige heraanleg van de Groene Singel. Gevraagd wordt om hierbij een eventuele verlegging van het Ringspoor naar de bedding van de (vernieuwde) Ring te onderzoeken.

- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de A12 (zuidelijk deel): In het structuurplan wordt de R11 geconcipieerd als een Parklaan die de verschillende districten met elkaar verbindt en waarbij bepaalde segmenten dienen te worden versmald (vb. het downgraden van de Krijgsbaan te Wilrijk), andere te worden verbreed. Het ruimtelijk karakter is een vloeiende laan, gebed in een groen en kwalitatief ontworpen landschap. Het aansluiten van R11 op A12 kan in elk geval positief bijdragen in het verminderen van verkeer op het Olympiadekruispunt en op de parallelwegen van de Jan de Voslei. Voorgesteld wordt om in de streefbeeldstudie A12 in te gaan op de aansluitingsmogelijkheden van de R11 met de A12 en dus het tunnelconcept voor de A12 verder te onderzoeken. Suggesties m.b.t. de herinrichting van de A12 zijn: (1) centrale rijweg in doorlopende open sleuf ongelijkgronds met de ventwegen; (2) een aantal stedelijke plateaus als overkapping om de beide zijden met elkaar te verbinden. Deze plateaus bieden ruimte voor stedelijke ontwikkelingen (bv. Wilrijk thv. Jules Moretuslei); (3) hoogwaardig openbaar vervoer met een stamlijn over de Boomsesteenweg; (4) stelselmatige herordening van de ruimte langs de Boomsesteenweg met enkele groen-corridors (bv. t.h.v. Fortengordel en Struisbeek). Gevraagd wordt om deze visie in te brengen in de streefbeeldstudie en om middelen te voorzien voor de realisatie van de sleuf en overkappingen.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de A12 (noordelijk deel): Een structuurschets Berendrecht-Zandvliet zal worden opgemaakt. Mogelijke suggesties voor de streefbeeldstudie A12 zullen hierbinnen worden ingebracht, in zover het proces dit nog toelaat.
- Gevraagd wordt tevens om de Scheldebrug op te nemen als onderdeel van het lager netwerk, tussen Singel en Blancefloerlaan, en ondersteuning te geven aan de nodige verkeersmaatregelen en middelen.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de bruggen over het Albertkanaal: heraanleg Theunisbrug als lokale verbinding (en territoriale boulevard), met behoud van tram, en heraanleg Noorderlaanviaduct met nieuwe tramlijn naar Ekeren (Hoevenen).
- Suggestie aan het Vlaams gewest om de Park & Rides en de transferia op te nemen en in te schakelen in het hoger netwerk.

Suggesties aan de provincie

Dit ruimtelijk structuurplan wenst over te gaan tot het verlagen in categorie van een aantal door het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en het RSPA (Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen) geselecteerde secundaire en zelfs primaire wegen. Voor een aantal wegen of delen van wegen wijkt de visie in dit ruimtelijk structuurplan af van de eerder ontwikkelde visie op een stedelijke wegencategorisering in het mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen.

Er wordt aan de provinciale overheid gevraagd om:

- De Bredabaan niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Bredabaan als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Bredabaan in één variant ten dele als lokale weg type wijkverzamelweg, ten dele als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd, in de andere variant volledig als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Bredabaan een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Kapelsesteenweg niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Kapelsesteenweg als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Kapelsesteenweg als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Kapelsesteenweg een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Turnhoutsebaan–August Van De Wielelei (extra muros) niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Turnhoutsebaan–August van de Wielelei als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Turnhoutsebaan–August Van De Wielelei (extra muros) als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Turnhoutsebaan een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Grote Steenweg niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Grote Steenweg als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Grote Steenweg als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Grote Steenweg een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Blancefloerlaan ten westen van de huidige op- en afrit Linkeroever niet meer te selecteren op secundair niveau. Dit deel van de Blancefloerlaan is in het RSPA als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan is dit deel van de Blancefloerlaan als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Blancefloerlaan een stedelijke boulevard met tramverbinding.

Er wordt aan de provincie gevraagd om de volgende schakels in het Provinciaal fietsroutenetwerk als hoofdroute te selecteren (zie kaart selecties lager netwerk, hoofdstuk het extra lager netwerk):

- Een fietsroute langsheen de A12 noord, vanaf de Oude Landen verder noordwaarts.
- Een oost-west-fietsroute langsheen het goederenspoor in Ekeren, aan te sluiten op de hoofdroute langsheen de A12 noord en de reeds geselecteerde hoofdroute langsheen het treinspoor naar Kapellen.
- De als functionele fietsroute geselecteerde route langs de kaaien, van Petroleum Zuid tot het Eilandje.
- De als functionele fietsroute geselecteerde route langs de Parklaan.

Er wordt aan de provincie gevraagd om alle op de kaart aangeduide ‘roze’ wegen als functionele of alternatieve functionele fietsroute te selecteren (zie kaart selecties fietsroutes, hoofdstuk het extra lager netwerk).

Gevraagd wordt de fietsverbindingen tussen Antwerpen Noord en de haven verder te onderzoeken in het kader van het SPRSO.

Verder wordt ondersteuning gevraagd voor de voltooiing van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen (zie hoofdstuk extra lager netwerk), teneinde de bovenlokale verbindingen te vervolledigen.

3.4.5 Relatie met het actief beleid

Alle elementen van het lager netwerk behoren tot de strategische ruimtes van de stad en worden in hun geheel behandeld in het actief beleid. Dit kleinschalige netwerk moet in staat zijn om de stedelijke organisatie te herdefiniëren.

Illustratie: nieuwe situaties voor Borgerhout:

Het netwerk van tramlijnen is zeer dicht, maar verschillende lijnen lopen parallel en onderlinge links ontbreken.
Het gebied wordt ook gekenmerkt door een aantal elementen die een barrière vormen voor dwarse verkeersstromen en sociale samenhang, zoals de snelweg en een spoorbundel. Het structuurplan stelt, illustratief, voor om enkele nieuwe sites aan te duiden voor overstapmogelijkheden om de bestaande tramlijnen beter te laten functioneren. Deze moeten nog verder onderzocht worden. De tramlijn langs de Singel kan hier een verbindende rol vervullen
De Herentalsebaan en de Turnhoutsebaan vragen eveneens om enkele interventies. In de negentiende-eeuwse gordel worden acties voorgesteld om de bestaande densiteit van activiteiten en stromen te verminderen. Buiten dit gebied worden acties voorgesteld om dit gebrek aan verbindingen tussen commerciële en louter woongebieden te voorkomen, door de stedelijke functies te verhogen. In het bijzonder kunnen langsheen de Turnhoutsebaan betere verbindingen gerealiseerd worden tussen de tramhaltes en de winkels, door middel van voetgangerszones of verkeersremmende maatregelen.

Collage poreuze stad
Bron: Studio 05 - RSA-team

de poreuze stad

3.5 DE POREUZE STAD

3.5.1 Visie: aanpassende verschijningsvormen

Porositeit is een materieel gegeven en heeft betrekking op de morfologie van de stad. Het is gerelateerd aan de verschillen in het stedelijk ruimtegebruik en de verschillende stromen van gebruikers in deze ruimte. De stedelijke ruimte en haar verschijningsvormen moeten zich kunnen aanpassen aan de steeds wijzigende omstandigheden en leefgewoonten in de maatschappij.

De porositeit van de stad moet gebruikt en verbeterd worden door handelsactiviteiten, wonen en werken te integreren in elkaars nabijheid. Het terugdringen van de leegstand is hieraan gekoppeld.

3.5.2 Doelstellingen voor de morfologie

In gebruik nemen van 'holtes' in de straatwand

Het doel is het in gebruik nemen van leegstaande gebouwen of onbebouwde percelen voor residentiële of economische activiteiten, eventueel gekoppeld aan de vernieuwing van het materiële weefsel en de open ruimte. Hierbij moet ook infrastructuur voor het sociale leven en het verenigingsleven gecreëerd worden. Het behoud van een zekere mix op sociaal en functioneel vlak moet verder gedifferentieerd worden op buurtniveau (hoge verweving, lage verweving, geen verweving).

Verbeteren van leefkwaliteit

Het uiteindelijke doel is het garanderen van de kwaliteit van wonen en werken in de stad, het verhogen van het welzijn. Hierbij dient voldoende open ruimte in gebieden met een hoge dichtheid behouden of gecreëerd te worden en moet een kleinschalig weefsel met extra voetgangers- en fietsdoorsteken voorzien worden.

Respect voor en bewust omgaan met het cultuurhistorisch substraat is een sleutelkwestie wanneer de leefkwaliteit van onze samenleving ter discussie staat. Het verleden vormt een referentiekader zonder hetwelk elk begrip van het hedendaags samenleven onmogelijk wordt. Wie doordacht omgaat met het verleden bouwt aan een evenwichtige toekomst.

Het recreatieve potentieel van de stad kan ook vergroot worden door kleine natuurlijke of agrarische gebieden in te schakelen in de porositeit van de stad. Bij lage ecologische of agrarische waarde kunnen onbenutte plaatsen opnieuw een functie krijgen in de recreatieve sfeer.

Op stadsdeel- en wijkniveau kan de leefkwaliteit worden bevorderd door verhoging van het groen in de publieke en private gebieden. Vooral de tekortzones aan buurt- en wijkgroen hebben behoefte aan sterke impulsen. Naast een belevingswaarde fungeren buurt- en wijkgroen eveneens als ecologische stapstenen in verstedelijkte gebieden.

Het doel is dus om de woon- en leefkwaliteit, ook op sociaal-maatschappelijk, economisch en cultureel vlak, te verbeteren. Deze kwaliteiten verschillen per gebied en vergen dus ook verschillende oplossingen. Flexibiliteit van percelen en bebouwde structuren enerzijds, en toepassing van innovatieve concepten in het stedelijk weefsel anderzijds, moeten mogelijk blijven, teneinde de jonge gezinnen met kinderen terug naar de stad te brengen.

De straat als voorkeurslocatie

In het beeld van de Spoorstad is een kwalitatief publiek domein de inzet, en ook de rijkdom en expressie van de individuele ruimten langs de straten moet worden gestimuleerd. In het algemeen moet de straat als ontmoetingsruimte opnieuw ontdekt worden en kan bij de ontwikkeling van panden en gevels gestreefd worden om de relatie met de straat terug op te nemen.

Vormen van 'gated communities' (woonprojecten waarbij doorgangen publiek domein worden geprivatiseerd) of projecten waarbij de rol van de straat als ontmoetingsruimte ernstig benadeeld wordt, moeten vermeden worden.

Anders gezegd overlapt het beeld van de Spoorstad (functioneel ruimtelijk) deels dat van de Poreuze stad (morfologisch). Zo ontstaat er een rijker beeld van de Spoorstad dat refereert naar de mogelijkheid een breder en kleinschaliger lager netwerk uit te bouwen, onder andere als waardig alternatief voor de auto.

3.5.3 Selecties voor de morfologie

Gebieden en hun vormen van porositeit

Op een intermediair schaalniveau is er behoefte aan een planologisch kader om bouwblokprojecten op microniveau te sturen. Het betreft een wensbeeld met aandacht voor beeldkwaliteit van open en bebouwde ruimte, functionele verweving, mix van typologieën, porositeit, fasering… dat best wordt doorvertaald in een RUP. In de toelichtingsnota van het RUP wordt dan een coherent en richtinggevend wensbeeld opgemaakt waarvan een aantal elementen bindend worden vastgelegd in stedenbouwkundige voorschriften. De afweging tussen flexibiliteit en stringente voorschriften is een continue evenwichtsoefening die in nauw overleg met de dienst stedenbouwkundige vergunningen zal moeten worden gedaan.

In de Binnenstad kan indien nodig het BPA Binnenstad aangepast worden naar aanleiding van bouwblokprojecten, wijzigende maatschappelijke omstandigheden en het beeldkwaliteitplan. Herinrichting vanuit een cultuurhistorisch perspectief dringt zich op.

In het ruimtelijk structuurplan wordt prioriteit gegeven aan de 19de-eeuwse gordel voor de opmaak van gebiedsgerichte RUP's. Gezien de schaalgrootte van dit gebied suggereert het ruimtelijk structuurplan om de 19de-eeuwse gordel op te splitsen in deelgebieden die de opmaak van een gebiedsgericht RUP hanteerbaar maken. De indeling is gebaseerd op het ontwerpend onderzoek dat door het Henry van de Velde-instituut in 2005 rond de 19de-eeuwse gordel werd gevoerd. De indeling is niet te fijnmazig (zodat voor een gehele gebiedsdekking slechts een beperkt aantal RUP's dient te worden opgemaakt) en gerelateerd aan statistische sectoren zodat flankerend een functionele monitoring kan worden opgezet (zie maatregelen en acties). Deze deelgebieden bedekken vaak ook meerdere architecturaal samenhangende gebieden, waarvan de verschillende aspecten in de RUP's zullen moeten doorwerken (zie Dorpen en Metropool, thema erfgoed).

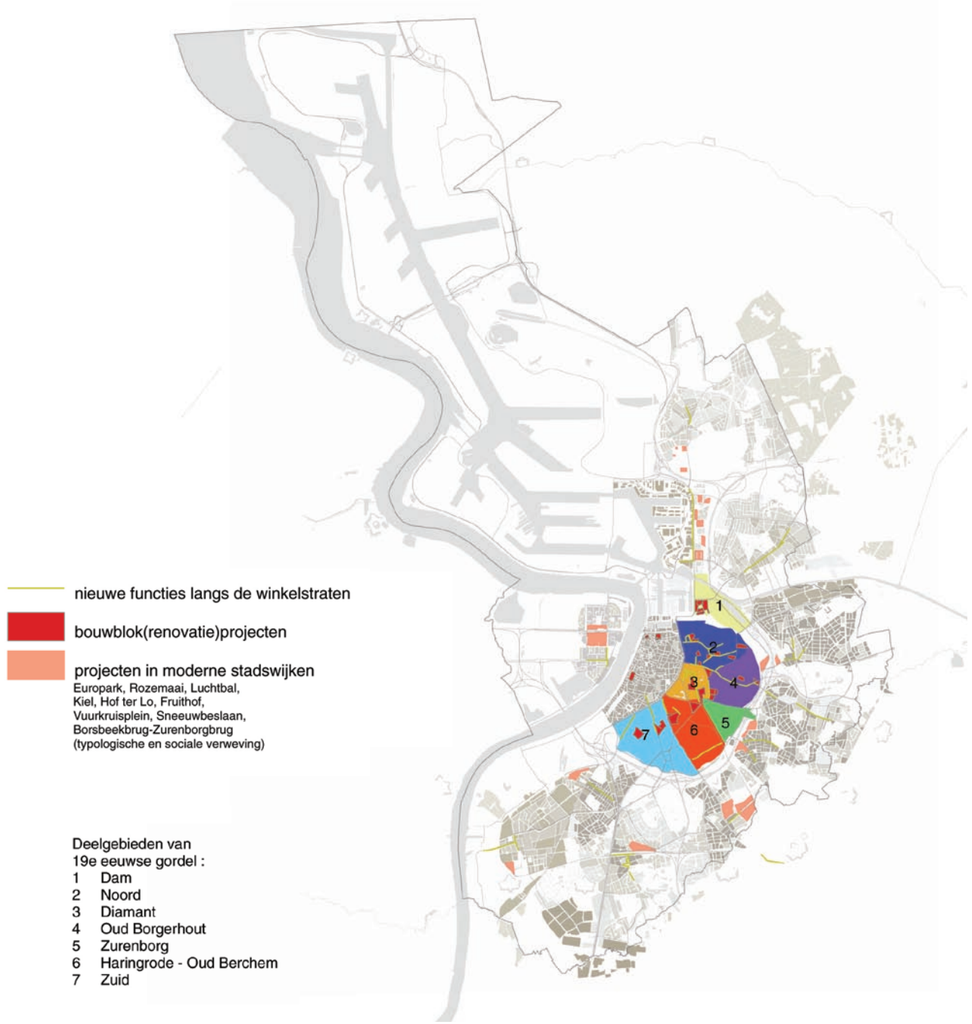
Volgende richtinggevende deelgebiedsindeling van de 19de-eeuwse gordel, op basis waarvan gebiedsgerichte RUP's kunnen worden opgemaakt, wordt geselecteerd. Het gaat om 7 deelgebieden:

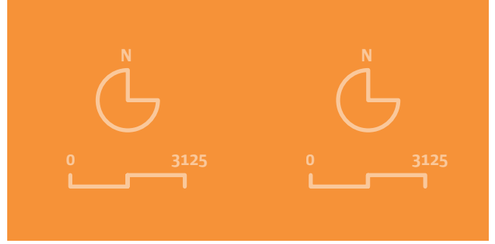
- Dam
- Noord
- Diamant
- Oud Borgerhout
- Zurenborg
- Oud Berchem-Haringrode
- Zuid

Aan de deelgebieden Noord, Diamant, Oud Berchem - Haringrode en Zuid wordt de hoogste prioriteit gegeven.

Buiten de Kernstad (= Binnenstad + 19de-eeuwse gordel) worden de stedelijke centra en aanpalende oude wijken geselecteerd. Voor deze stedelijke centra annex oude wijken kunnen eveneens gebiedsgerichte RUP's worden opgemaakt. Het gaat om volgende stedelijke centra:

- Linkeroever
- Hoboken
- Kiel
- Wilrijk
- Gitschote
- Fruithof
- Deurne Zuid
- Deurne Noord



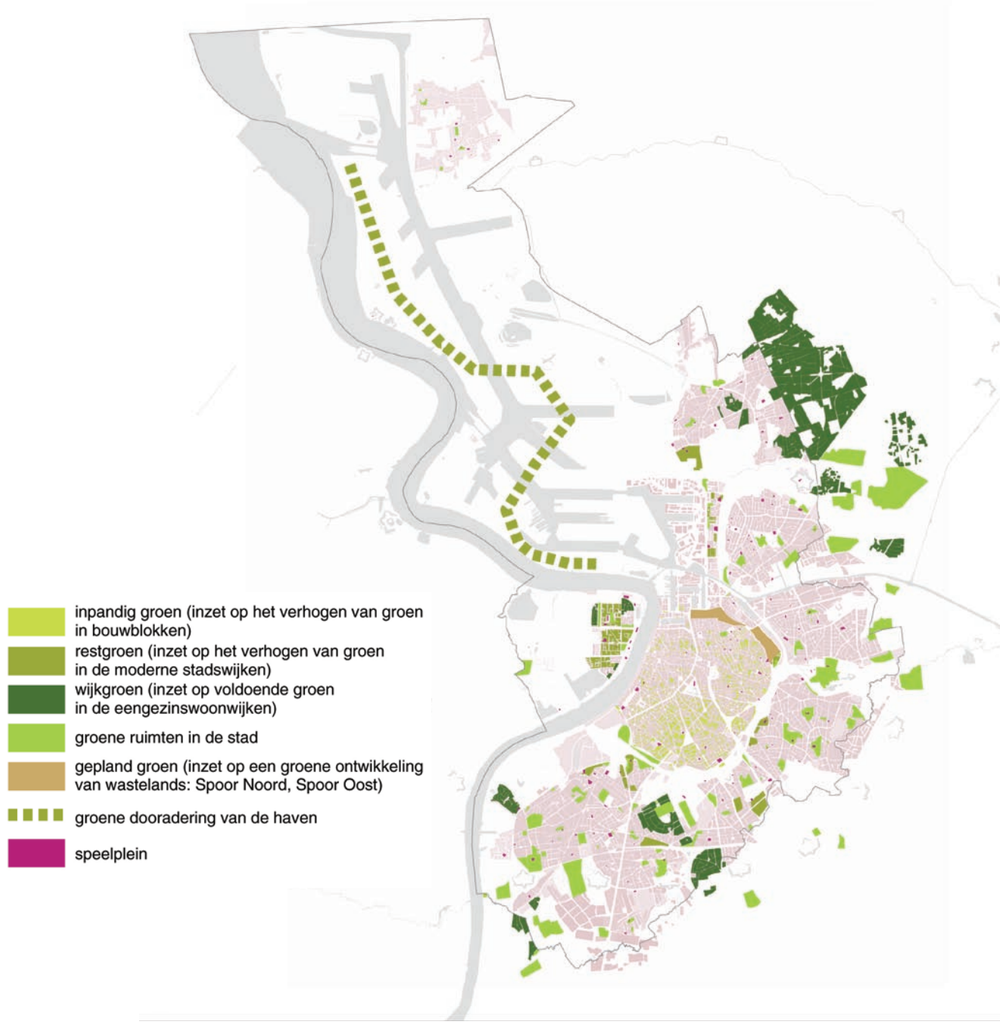


Selectiekaart 5a | Selecties voor de poreuze stad (bebouwde ruimte): aanpassende verschijningsvormen

Bron: Stad Antwerpen
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Selectiekaart 5b | Selecties voor de poreuze stad (groene ruimte): aanpassende verschijningsvormen

Bron: Stad Antwerpen
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.



- Merksem
- Luchtbal Noord
- Ekeren
- Lillo
- Berendrecht
- Zandvliet

Vanuit de doelstelling om het sociaal-maatschappelijk, cultureel, economisch evenwicht in verschillende wijken te herstellen via ingrepen in de morfologie, de leegstand terug te dringen en de porositeit te verhogen, kunnen een aantal richtlijnen aangehaald worden die ondersteunend werken bij de opmaak van vermelde RUP's. Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur worden een aantal gebiedstypes aangeduid, met daaraan gekoppeld een specifiek ruimtelijk beleid:

- De 'modernistische' hoogbouwwijken, vaak met concentraties sociale woningen: Kiel, Europark op Linkeroever, Luchtbal, Fruithof, Rozemaai, Hof ter Lo, Vuurkruisplein. In deze wijken met een vrij duidelijke maar vaak eenzijdige identiteit, moet ingezet worden op een kwaliteitsverbetering van het publiek domein en de woningen. Een evenwicht moet nagestreefd worden met andere bewonersdoelgroepen, bvb. door het aanbieden van grotere woningen met meer private buitenruimte.
- Gebieden met grote dichtheden (gesloten bouwblokken en kleine woningen): Binnenstad (binnen de Leien), Stuivenberg, Dam, Oud Borgerhout en direct aangrenzende Antwerpse buurten, Deurne Noord en Merksem in de omgeving van het Albertkanaal, Wilrijk in de omgeving van de Boomsesteenweg, Zurenborg, (deel van) de wijk Warande. Aandacht gaat naar de groenstrategie (zie veder). Opsplitsen van gebouwen in koten of kleine appartementen moet gecontroleerd blijven.
- Gebieden met industriële gebouwen in transformatie: Eilandje, Merksem Dokske, Slachthuissite. Dit zijn specifieke verwevingsgebieden voor economische en culturele activiteiten en wonen. Functievermenging moet hier nagestreefd worden door ook in de achterhuizen of loodsen vernieuwde typologie toe te staan.
- Residentiële gebieden onder commerciële citydruk (kantoren, horeca, winkels): Binnenstad, gebied tussen Meir-Leien-Wilde Zee, 't Zuid, Eilandje fase 1, de Singel (zuidrand). De residentiële functie in de woonstraten moet hier versterkt worden door het beperken van de kantoor-, winkel- of horeca-index waar mogelijk. De gedefinieerde winkelstraten en commerciële boulevards moeten hun specifieke rol wel kunnen invullen. De mogelijkheid om leegstaande kantoren om te bouwen tot woningen moet onderzocht worden.

Gebieden met significante leegstand boven winkels: Winkelstraten en commerciële boulevards. In deze straten moet het wonen boven winkels opnieuw gestimuleerd worden (bijvoorbeeld door premies). Vooral in de Binnenstad, die bijna volledig bebouwd is maar niet ten volle benut wordt, vindt men leegstaande bovenverdiepingen. Daardoor ontstaat een soort van verticale porositeit, die verschilt van de horizontale porositeit die bvb. eerder terug te vinden is in de 19de-eeuwse gordel.

Gebied met te versterken Skyline: Eilandje, Nieuw Zuid en Linkeroever (zie Waterstad). Naast het behoud van de bestaande skyline in de Binnenstad.

Poreuze groenstrategie

Vanuit de doelstelling van het garanderen van de leefkwaliteit wordt een groenstrategie weergegeven die zich richt op de poreuze delen van de stad. In de publieke delen moet voldoende ruimte gelaten worden voor speelruimte op wijkniveau. Ter bevordering van de groenvoorziening in de diverse stadswijken kunnen een aantal gebieden (niet limitatief) met een specifiek beleid worden geselecteerd:

- De gebieden behorende tot de Binnenstad en de 19de-eeuwse gordel. Hier moet het inpandige groen of het groen in de bouwblokken verhoogd worden. Deze gebieden zijn meestal ook de gebieden met significante tekorten buurt- en wijkgroen. Door middel van punctuele ingrepen in bestaande bouwblokken, het wegwerken van barrières of het verminderen van de maximale bebouwingsindex waar mogelijk, kan de infiltratie van open ruimte bewerkstelligd worden. Deze richtlijnen moeten ook toegepast worden in die zones van de 20ste-eeuwse gordel met tekorten aan buurt- en wijkgroen (Kronenburg, Hoboken Noord, de Zwaantjes, Valaar, Luchtbal).
- Moderne stadswijken in de 20ste-eeuwse gordel. Hier moet het restgroen aangevuld worden en omgevormd tot volwaardig recreatief groen, ondersteunend aan het woon- en werkweefsel. Het gaat om een kwalitatieve opwaardering van het bestaande groen.
- Eengezinswoonwijken in de rand (Polderstad, Parkkwartier, Elsdonk, Neerland, Linkeroever, Villalaan, …). Hier moet het groene karakter bewaakt worden.
- Huidige wastelands (Spoor Noord, Spoor Oost, IPZ, greenfield het Zand, …). Deze gebieden komen in aanmerking voor een stedelijke ontwikkeling via een geplande groenstrategie.

De ruimtelijke inventaris van groene ruimten in de stad en de inventaris tekortzones buurt- en wijkgroen, moeten ingezet worden om op stadsniveau een groennetwerk uit te bouwen.

Volgende normen worden hierbij gehanteerd, gebaseerd op loopafstand (bereik van woning tot aan het groen) en oppervlakte (areaal van het bereikte groen).

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

Hetzelfde kan gebeuren voor speelpleinen.
In het Havengebied kan een ecologische infrastructuur worden uitgebouwd die voorziet in een groene dooradering ervan.

3.5.4 Mogelijke maatregelen en acties

Verhogen heffing op onbebouwde percelen in de straatwand

Onbebouwde percelen die niet in aanmerking komen voor het verhogen van het buurt- en wijkgroen of het versterken van de stedelijke parkstructuur, veelal bij rijbebouwing, moeten gestimuleerd worden te bebouwen. Vaak zijn ze ingepalmd door definitieve reclamepanelen en worden ze niet aangeboden op de markt. Door het verhogen van de heffing kunnen de vaak nutteloze 'gaten' in de straatwanden weggewerkt worden. Juridisch moet verder onderzocht wat de mogelijkheden hiervoor zijn. Een ontmoedigingsregel voor reclame op deze percelen moet worden uitgewerkt. Ook het opstarten van bouwblokstudies kan de nodige stimulansen geven om percelen een nieuwe en zinvolle invulling te geven.

Invoeren subsidiëring afbraak in binnengebieden

Het invoeren van een subsidiëring voor de afbraak van bebouwing (zonder beeldkwaliteitwaarde weliswaar) in binnengebieden, zou

een goede stimulans kunnen zijn voor het 'ontpitten' van bouwblokken. Bedoeling is hier open ruimte te creëren voor bewoners en buren. Naarmate de meerwaarde voor publiek gebruik groter is, zou de subsidie gradueel kunnen worden opgetrokken.

Opmaken handleiding innovatieve bouwtypes

Deze handleiding heeft tot doel nieuwe woon- en bebouwingstypes te promoten, teneinde duurzaamheid te bereiken in het ruimtegebruik en tegelijkertijd te beantwoorden aan de actuele maatschappelijke noden van gebruikers van de stad. Ook de regels, afkomstig uit de andere beelden voor de stad (bvb. Ecostad, Spoorstad, Dorpen en Metropool - Wonen), dienen hierbij gevolgd te worden en maken deel uit van de handleiding. Binnen het bestaande stedelijk weefsel zal ook een methodiek vereist zijn om met het cultuurhistorische patrimonium om te gaan (zie Dorpen en Metropool).

Deze handleiding moet passen binnen de te verfijnen ruimtelijke woon- en werkstrategie van de stad. De handleiding richt zich niet enkel op perceelsgebonden bebouwing, maar tevens op innovatieve en duurzame bouwblokoplossingen om doelstellingen als ontpitting, doorwaadbaarheid, begroening, ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijke vermenging, … vorm te geven.

De handleiding richt zich bovendien niet enkel tot het stedelijke woonweefsel, maar tevens tot de historisch gegroeide industriële gebieden, bedrijventerreinen en gemengde woon-werkgebieden. De definitie van duurzame bedrijventerreinen (zie informatief deel, locatiecriteria) dient hierbij gehanteerd te worden.

De juridische aanbevelingen, als resultaat van deze handleiding, kunnen worden opgenomen in de stedenbouwkundige verordening (bouwcode) en beleidslijnen, of verder worden verfijnd in de beeldkwaliteitplannen (zie verder).

Opstarten/verderzetten van bouwblokprojecten

Een bouwblokproject is een strategisch, stedenbouwkundig instrument ter ondersteuning van stadsontwikkeling, waarbij, op basis van ontwerpmatig onderzoek, wordt nagegaan hoe een bouwblok ruimtelijk, economisch en sociaal, op korte termijn, opgewaardeerd kan worden en waarbij een proces en een organisatie opgestart worden in functie van de uitvoering van minimum één deelproject binnen het bouwblok en als maximum het ganse bouwblok.

Voor een aantal soorten gebieden, met hun verschillende vormen van porositeit, is dit de strategie die vaak het meest bruikbaar is en het beste resultaat kan opleveren. Het zijn wel vaak intensieve 'processen', die de nodige tijd vragen.

De bouwblokprojecten worden in hoofdzaak geconcentreerd in de 'modernistische' hoogbouwwijken, gebieden met grote dichtheden, gebieden met industriële gebouwen in transformatie, residentiële gebieden onder commerciële citydruk en gebieden met significante leegstand boven winkels, maar de methodiek is van toepassing op alle mogelijke kansen die zich aandienen.

Omdat elk bouwblokproject uniek is in schaal, context, draagkracht, programma en eigendomsstructuur, is het onmogelijk om een vastomlijnde handleiding voor de aanpak van bouwblokprojecten op te stellen. Onderstaande aanpak is ontwikkeld door het bouwblokteam (Bbp) binnen de stedelijke planningscel en wordt als richtinggevende methodiek in het ruimtelijk structuurplan meegenomen.

Figuur 27 | Stadsproject Falconplein-zeemanshuis

Bron: Ontwerpers: Rapp+Rapp ism West 8

Globaal gezien zijn er wel twee mogelijke pistes voor de selectie en de opstart van een bouwblokproject. Een eerste piste vertrekt vanuit een 'topdown'-benadering, terwijl een tweede methodiek de contacten en confrontaties op het terrein als uitgangspunt neemt.

Top down
Door een clusteranalyse toe te passen op basis van een beperkt aantal strategische indicatoren (dichtheid van de bebouwing, percentage volledig leegstaande panden, de bouwfysische toestand en het aantal leegstaande bedrijfsruimten per bouwblok) worden verschillende soorten bouwblokken onderscheiden. Deze ruimtelijke analysetechniek clustert bouwblokken met dezelfde kenmerken en/of gebreken.
Een dergelijke screening van de bouwblokken laat toe om bepaalde zones te selecteren, waar het initiatief tot een bouwblokproject wenselijk is. Deze 'topdown'-benadering houdt echter geen rekening met het beschikbare budget en de interesse van de verschillende actoren, noch met de eigendomsstructuur of de juridische context ervan.

Bottom up
Door proactief opportuniteiten inzake mogelijke projectgronden in de negentiende-eeuwse gordel op te sporen en te screenen, kan het stedelijk weefsel op korte termijn nieuw leven ingeblazen worden. Een haalbaarheidsstudie op basis van ontwerpmatig onderzoek wijst daarbij uit of AG Vespa (Autonoom Gemeentebedrijf Vastgoed en stadsprojecten Antwerpen) bepaalde projectgronden kan aankopen om er een kwalitatief project te realiseren. Zo wordt permanent gezocht naar interessante synergieën.

Ontwerpmatig onderzoek
Een aantal vaak terugkerende kenmerken voor bouwblokprojecten zijn de uitvoering van ontwerpmatig onderzoek, de ontwikkeling van een proces, de begeleiding van de actoren en kwaliteitsbewaking. Hierbij gaat er steeds veel aandacht uit naar de fasering, de haalbaarheid en de definitie van het programma van het project.
Dit onderzoek vormt de basis van een uitgesproken, maar flexibel, stedenbouwkundig ontwikkelingsmodel. Het stedenbouwkundige model wordt veelal opgebouwd aan de hand van een aantal ruimtelijke scenario's, waarin het potentieel van het bouwblok op verschillende manieren uitgespeeld wordt. Het onderzoek naar mogelijke ruimtelijke scenario's is hierbij belangrijker dan het ontwerp als eindproduct. Het ontwerpend onderzoek op bouwblokniveau wordt dus niet ingezet als een finaal plan, maar eerder als een medium, dat via een nauwgezette en kritische lezing van een site de concrete ontwikkelingsmogelijkheden van een bouwblok wil blootleggen.

Naast deze ontwerpbenadering is ook een procesmatige aanpak noodzakelijk. Het ontwerpmatig onderzoek en het ontwikkelingsplan voeden een constructief debat tussen relevante eigenaars binnen het bouwblok, potentiële investeerders en de ontwerpers. Het uitwerken van het stedenbouwkundige concept van een bouwblok gebeurt bij voorkeur in overleg met alle gekende en potentiële actoren en beoogt een 'win-win'-situatie voor alle betrokken partijen. Op basis van de scenario's wordt een kwalitatieve consensus nagestreefd, waarbij het team een proces uittekent om dit te bereiken. Het team vormt het aanspreekpunt bij uitstek voor allerhande vragen van ontwikkelaars en eigenaars over mogelijkheden en plannen. Naast een ruimtelijk kader wordt dus ook een organisatorisch kader aangeboden.

Begeleiding en kwaliteitsbewaking
De opgestarte bouwblokprojecten worden door een bouwblokteam opgevolgd. Een permanente kwaliteitsbewaking moet garant staan voor de vooropgestelde ruimtelijke kwaliteit. Het team zal bijvoorbeeld tot en met het indienen van een bouwaanvraag de kwaliteit bewaken of bijvoorbeeld de procedure van een BPA of RUP nauwgezet begeleiden. Hiervoor moet beroep worden gedaan op de dienst stedenbouwkundige vergunningen en monumenten en landschappen. Het bouwblokteam komt echter niet meer tussen in de eigenlijke bouwprocessen of bij de realisatie van de individuele architectuurprojecten.

Fasering
Bij het uittekenen van het proces wordt voldoende ruimte ingebouwd voor een gefaseerde aanpak. Bedoeling is, in de mate van het mogelijke, dat een totaalplan in een opsplitsing van verschillende acties voorziet, die eventueel los van elkaar kunnen verlopen. Een deelproject moet dus op zichzelf kunnen staan en moet voldoende ruimtelijke kwaliteit garanderen. Het is daarom van belang dat de verschillende deelprojecten elkaar niet hypothekeren qua timing en/of realisatie om zo veel vlotter resultaten te boeken. Bovendien boezemen deze eerste resultaten vertrouwen in bij de betrokken en potentiële actoren en zijn ze tevens een stimulans voor de rest van het proces.

Programma
Een stedenbouwkundig concept wordt o.a. beïnvloed door de confrontatie van het programma en de ruimtelijke context. Het bouwblokteam definieert een gewenst programma en probeert de eisenbundel van de actoren en de noden van de buurt met elkaar te verzoenen. Zo'n programma kan functies behelzen zoals economische activiteiten, huisvesting, groen, gemeenschapsvoorzieningen, socio-economische activiteiten, kwalitatieve publieke ruimte, ... Daarbij wordt telkens een maximale functieverweving, mix van typologieën, en een synergie tussen de bestaande en nieuwe functies nagestreefd.

Haalbaarheid
De haalbaarheid van een bouwblokproject is vaak omgekeerd evenredig met de toenemende, ruimtelijke complexiteit van de ingrepen. Bouwblokprojecten die bijvoorbeeld de bestaande structuur radicaal wijzigen, hebben in een bouwblok met een complexere eigendomsstructuur, eigen aan bvb. de Binnenstad of de 19de-eeuwse gordel, een veel beperktere kans op slagen. Een bouwblokproject vertrekt bovendien niet alleen van de bestaande ruimtelijke context maar ook van de financiële realiteit ervan. Het beschikbare budget vanwege de overheid en/of de private actoren en het rendement van het voorgestelde ruimtelijk scenario zijn hierbij kritische succesfactoren.

Definitie
Bovenstaande kenmerken en aandachtspunten worden dan als volgt samengevat in de definitie van een bouwblokproject: Een bouwblokproject is een strategisch, stedenbouwkundig instrument ter ondersteuning van stadsontwikkeling, waarbij, op basis van ontwerpmatig onderzoek, wordt nagegaan hoe een bouwblok ruimtelijk, economisch en sociaal, op korte termijn, opgewaardeerd kan worden en waarbij een proces en een organisatie opgestart worden in functie van de uitvoering van minimum één deelproject binnen het bouwblok.
Tijdens de conceptfase van de ruimtelijke scenario's weegt het bouwblokteam telkens een aantal opties af. Een aantal terugkomende thema's hierbij worden hieronder op niet-limitatieve wijze aangehaald.

Herbestemming versus nieuwbouw
Bij de uitwerking van een concept op bouwblokniveau wordt steeds nagegaan wat het potentieel is van het bestaande patrimonium. Ook is een analyse mogelijk van de ontwikkelings- en herbestemmingsmogelijkheden van dat patrimonium. Tijdens dit ontwerpmatig onderzoek probeert het bouwblokteam telkens de eigenheid van waardevolle gebouwen te integreren op duurzame wijze. Dit kan onder andere door dit patrimonium te herbestemmen met een nieuwe economische voorziening of door middel van een karaktervolle woningtypologie, die ook een impact heeft op de ruimere omgeving van het bouwblok.

Verdunnen versus verdichten
Het bouwblokconcept zoekt telkens een evenwicht tussen het (her)introduceren van licht, zicht en ruimte enerzijds en het opladen van de site met (bijkomende) programma's anderzijds. De schaal en draagkracht van het binnengebied bepalen in sterke mate de potentiële interventiemarge. Een belangrijke taak is het verdichtend ontwerpen, met als doel de capaciteit en de kwaliteit van het bouwblok maximaal te verhogen.

Naast het voorzien van voldoende vloeroppervlakte, een voldoende aantal woningen, voorzieningen of parkeerplaatsen moet een bouwblokproject immers in staat zijn om op langere termijn wijzigende programma-eisen op te vangen.

Publieke participatie versus private inbreng
Wanneer het om een publiek eigendom in portefeuille gaat, kan de stad gemakkelijker het initiatief voor de realisatie van een project nemen en sturen. Dat is echter zelden het geval in de negentiende-eeuwse gordel van Antwerpen. Via het grond- en pandenbeleid en via AG Vespa bepaalt de stad in hoge mate de publieke interventiemarge, zowel voor de realisatie van zuiver publieke als voor publiekprivate bouwblokprojecten.
Het publieke aandeel dient vaak als katalysator van de realisatie van private projectonderdelen. Voornamelijk in Antwerpen Noordoost is de verwerving en sanering van beschikbare terreinen een belangrijke factor bij het opzetten van PPS-projecten. Alvorens er een grond- en pandenbeleid gevoerd werd in de stad, beschikte men reeds over stedenbouwkundige instrumenten zoals onteigening en voorkooprecht. Deze instrumenten blijven onontbeerlijk om de aanwezige kansen en het ontwikkelingspotentieel ook in de praktijk te benutten. Een bouwblokproject hoeft zich echter niet te beperken tot de reeds aanwezige eigenaars. Ook nieuwe actoren kunnen betrokken worden. Denkpistes die reeds bewandeld werden, zijn die van een (contractuele) PPS, een verkoop onder voorwaarden, de oprichting van een grondbank, ...

Solitair versus geïntegreerd
Men kan werken binnen de huidige perceelsstructuur of opteren voor een radicalere aanpak. Een bouwblokproject kan zich enerzijds beperken tot een ingreep, die zich op slechts een aantal percelen van het bouwblok situeert en die de verkavelingstructuur respecteert. Anderzijds kan een bouwblokproject de ambitie hebben om de stedenbouwkundige structuur van het bouwblok volledig te wijzigen. Zo kan het project uitgroeien tot één samenhangend en integraal project, dat evenwel door verschillende eigenaars wordt ontwikkeld.
Private versus publieke binnengebieden
Een wooninbreidingsgebied, een enkel door bewoners gebruikte en geprivatiseerde groene binnenruimte, een speelplaats op buurtniveau of een bedrijfsverzamelgebouw zijn maar enkele voorbeelden van de herbestemming van een binnengebied. Bij het herbestemmen en het ontpitten van het binnengebied komt één vraag steeds terug aan bod, nl. welk statuut en gebruik die binnenruimte dan krijgt. Veel hangt af van de schaal en de locatie van het binnengebied, het beheer van de site, de potentiële sociale controle, enz. Het doorbreken van de bouwblokschil en het stimuleren van passage in het bouwblok door de aanleg van een informele doorsteek is een voorbeeld van hoe binnengebieden in de bouwblokprojecten soms een semi-publiek karakter krijgen.

Langzaam versus mechanisch verkeer
Economische bedrijvigheid en commerciële functies vereisen autostaanplaatsen voor bezoekers en personeel. Wonen in de stad vraagt dan ook om een effectief en gemakkelijk parkeerplaats wordt voorzien… Deze premissen eisen een intelligente oplossing voor het gemotoriseerde verkeer en het parkeren binnen de bouwblokprojecten. Vaak terugkerende vragen handelen over de toelating van auto's in het binnengebied, aan de rand van de bebouwing of ondergronds, over gegarandeerde toegankelijkheid voor het plaatselijke verkeer, voor interventiewagens of voor laden en lossen.

Definitie
In geval van een inbreidingsproject in het binnengebied gaat het nieuwe project de confrontatie aan met de bestaande binnen- en buitenzoom van het bouwblok. Een bouwblokproject kan resoluut kiezen voor een typologie en verschijningsvorm, die radicaal breekt met de bestaande parameters. Ofwel kan dit project juist inspelen op de bestaande verschijningsvorm en kiezen voor continuïteit en discrete integratie en voor naadloze aansluiting bij de bestaande bebouwing. Een aantal opties zijn het verder afbouwen van de schil van het bouwblok, ofwel opnieuw positieve gevels maken, gericht naar het hart van het bouwblok.

Product
Meestal resulteert ontwerpmatig onderzoek in een ruimtelijk ontwikkelingsmodel, dat de contouren aanduidt waarbinnen gebouwen kunnen ontwikkeld worden. Bouwvolumes, bouwhoogten en -dieptes, gebouwenvelopen en publieke ruimte geven de krijtlijnen aan, waarbinnen toekomstige ontwikkelingen kunnen ontworpen en gerealiseerd worden. Er wordt steeds teruggekoppeld met Stedenbouwkundige Vergunningen en AROHM inzake de ruimtelijke uitspraken. Een stedenbouwkundig concept wordt ook steeds bekrachtigd door het stadsbestuur via een goedgekeurd collegebesluit. Dit ontwikkelingsmodel wordt ook vertaald in een wervend beeld van het bouwblokconcept. Zo'n wervend beeld heeft als doelstelling om projectontwikkelaars aan te trekken als mogelijke investeerders en eigenaars te informeren en te enthousiasmeren. Een ontwikkelingsplan wordt gedragen door gerichte en wervende beelden, die de mogelijke interventie interesse van de deelnemende publieke en private actoren voeden. Schema's, referentiebeelden, collages, een maquette en/of 3-D computermodel worden het meest gebruikt. Een wervend beeld moet trouwens overtuigen en onderlinge samenwerkingsverbanden stimuleren.
In het kader van een planningsproces en een gebiedsgerichte visieontwikkeling kan het team de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden ook vertalen in een discussienota met een gedragen consensus als doel. Het team heeft dus ook een belangrijke beleidsvoorbereidende taak.
Met het oog op een korte termijnrealisatie kan een bouwblokstudie de opmaak van een projectdefinitie ondersteunen. Daarin worden de beoogde ambities, de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het gewenste programma omschreven in functie van de concrete uitvoering en realisatie van een bouwblokproject. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren ter voorbereiding van een verkoop onder voorwaarden, via een architectuur- en/of stedenbouwkundige wedstrijd, via een prijsvraag voor ontwerpers gevolgd door een onderhandelingsprocedure, zoals de procedure van de Open Oproep, ...

Om de gewenste langetermijnvisie te garanderen en vast te leggen, moet soms een RUP worden opgemaakt. Vanwege de geijkte procedures kan dit vaak wat tijd in beslag nemen. Regelmatig blijkt dit echter broodnodig om een vooropgestelde visie te bestendigen. De voorkeur wordt gegeven aan de opmaak van een RUP op het niveau van de focusgebieden of stadsdelen. De opmaak van een stedenbouwkundig attest 2 is een kortetermijnoplossing, op voorwaarde dat er een consensus is tussen de verschillende partijen.

Monitoren van ruimtelijke indicatoren op wijkniveau

Een dynamisch monitoringsysteem van ruimtelijke indicatoren zal verder worden geoptimaliseerd en zal de basis vormen voor de periodieke rapportering met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de wijken binnen de stad (zie ook hoofdstuk 2.4, "Hoe de visie realiseren?"). In de 19de-eeuwse gordel kan dezelfde gebiedsindeling als voor de RUP's gehanteerd worden (zie gebiedselecties).

Om ruimtelijke ingrepen in de Poreuze stad functioneel te kunnen opladen en evalueren, is beheer en ontsluiting van basisdata en een dynamisch monitoringsysteem nodig. Dit systeem is continu

in opmaak. De gegevens zullen permanent bijgehouden en periodiek gecommuniceerd worden.

Voorbeelden van indicatoren zijn: de tekorten aan buurt- en wijkgroen (of open ruimten in het algemeen), inwonersaantallen volgens leeftijd, aantal woningen en types, kantooroppervlakken, leegstand, onbenutte percelen, parkgebied, spreiding scholen en sportvoorzieningen.

Het monitoringsysteem kan GIS-data opleveren, die als toetskader dienen bij ruimtelijke interventies in de Poreuze stad. Op die manier kan een evenwichtige functionele verweving op wijk- en stadsdeelniveau gestuurd worden, waarbij steeds zicht wordt gehouden op behoefte en aanbod. De monitoring levert een toetskader ten aanzien van de functionele implementatie van bouwblokprojecten (zie verder) en kan ondersteunend en aanvullend werken aan de gebiedsgerichte RUP's.

Door de screening van functionele randvoorwaarden en opportuniteiten kan een evenwichtige spreiding van functies op wijk- en stadsniveau worden nagestreefd.

Opmaken van gebiedsgerichte RUP's

- Uitsluiten woongebieden voor verdere ontwikkeling, op basis van de porositeit van het weefsel. Deze woongebieden worden herbestemd in een gemeentelijk RUP (zie woningprogrammatie). Voorbeelden zijn het Muntplein, het binnengebied van de Veldekens, het park Fruithof.
- Indien nodig kan het BPA Binnenstad in herziening worden gesteld wanneer herbestemmingen of voorschriften dienen te worden aangepast in functie van bouwblokprojecten of wijzigende maatschappelijke omstandigheden. (Her)inventarisatie van het cultuurhistorisch patrimonium met de bedoeling een duidelijker kader voor nieuwe ontwikkelingen te plannen is van groot belang.
- In de 19de-eeuwse gordel worden gebiedsgerichte RUP's opgemaakt voor 7 deelgebieden: Dam, Noord, Diamant, Oud Borgerhout, Zurenborg, Oud Berchem-Haringrode. Aan de gebieden Noord, Diamant, Oud Berchem-Haringrode en Zuid wordt de hoogste prioriteit gegeven. De RUP's nemen aspecten op van beeldkwaliteit, porositeit, functionele verweving, … De RUP's dienen in nauw overleg met de dienst stedenbouwkundige vergunningen te worden opgemaakt.
- Buiten de Kernstad worden voor de stedelijke centra gebiedsgerichte RUP's opgemaakt in functie van de porositeit.

Bij het opstarten van gebiedsgerichte RUP's dient steeds afstemming te worden gezocht met lopende BPA-processen en bestaande BPA's, hetzij door het BPA-projectgebied weg te knippen uit het RUP-plangebied hetzij door het BPA te 'overrulen' door het nieuwe RUP.

Aanpassen gemeentelijke bouwverordening

Opnemen in de bouwcode (gemeentelijke bouwverordening):

- Eventueel algemene toegelaten gebiedsgerichte morfologische ingrepen (aan de hand van criteria, afkomstig uit de ervaringen van de bouwblokprojecten) die de verschillende vormen van porositeit, in hun verschillende gebieden, kan bevorderen.
- Bepaalde richtlijnen uit de handleiding innovatieve bouwtypes.

3.5.5 Relatie met het actief beleid

Het lager netwerk van straten en stedelijke boulevards is een ruimte die bestaat uit een veelvoud aan trajecten die een fundamentele bijdrage leveren aan het functioneren van de stad. Het lager netwerk huisvest en garandeert de spreiding van de verschillende stromen, via de mazen van het net, over een ruim grondgebied.

Illustratie: nieuwe situatie Hoboken

Hoboken is een goed voorbeeld van porositeit. Indien men het heterogeen weefsel vanuit deze invalshoek bestudeert, kan men de verschillende vormen van porositeit afleiden. De porositeit komt voort uit de verschillende, afzonderlijk ontworpen onderdelen van het district, waardoor voordeel kan gehaald worden uit deze naast elkaar bestaande elementen. Ze hebben ieder op zich een andere graad van toegankelijkheid en daardoor een andere graad van porositeit.

Dankzij de aanwezigheid van een microporositeit van open ruimten, al dan niet publiek, voetpaden, groene ruimten en privé-tuinen, kunnen bestaande bouwblokken, open of halfopen, geïntegreerd worden in een netwerk van nieuwe stedelijke ruimten.

Hoboken Noord verdient aandacht naar ontpitting van dichtgeslibde bouwblokken. In andere delen van Hoboken moeten omwille van porositeit bepaalde bouwzones worden opengehouden zoals bijvoorbeeld het speelplein aan de zuidrand van Polderstad en de publieke ruimte tussen de Adolf Greinerstraat en de Baron Sadoinestraat.

Luchtfoto Eilandje
Bron: Mysk&Bomans architectuurkantoor bvba

dorpen en metropool

dorpen en metropool -
policentrische stad

Wonen in Luchtbal
Bron: Stadsarchief Antwerpen

3.6 DE DORPEN EN DE METROPOOL_ policentrische stad

3.6.1 Visie: Antwerpen policentrische stad

Antwerpen heeft, zoals zoveel andere Europese steden, een lange traditie van verschillende naast elkaar bestaande dorpen in een metropool en van grootstedelijke functies, gelokaliseerd in die dorpen. Vandaag is de onderlinge relatie tussen de dorpen en de metropool aan het evolueren. Antwerpen maakt op zijn beurt deel uit van een nieuwe stedelijke vorm, het grootstedelijk netwerk of de Megastad (zie volgend hoofdstuk). Nieuwe relaties moeten ontwikkeld worden tussen de dorpen en de metropool binnen de Megastad.

De stad moet ervaren worden als een verzameling van wijken die hun herkenbaarheid, leefbaarheid en zelfstandigheid – tot op een bepaald niveau - kunnen behouden. Dit betekent dat handel, diensten en werkgelegenheid verdeeld moeten worden tussen deze kernen. Hun schaal moet in overeenstemming zijn met de draagkracht van de dorpen, de metropool of de cultuurrecreatieve clusters en de bereikbaarheid. Het RSA zou dit nog verder kunnen integreren in de visie op verweving (werken), wonen en recreeren (voorzieningenniveau op schaal van de clusters) en in het hoofdstuk Lager Netwerk. Het RSA voorzag reeds in het uitwerken van een handleiding verweving. Hiertoe dient een aangepast instrumentarium ontwikkeld en/of ingezet worden bij wijze van aanpassing bouwcode of gebiedsgerichte RUP's.

Anderzijds moet ook het imago van Antwerpen als metropool opgewaardeerd worden. Het is het imago van een wereldstad, met zijn economische slagkracht, en zijn cultureel belang. Als een hoeksteen van de Vlaamse Ruit moet Antwerpen voordeel halen uit enkele belangrijke traditionele én recentere activiteiten, zoals de diamant- en modesector. Het gaat ook om de ruimte voor kennisintensieve activiteiten, zoals de universiteit, het vermenigvuldigen van ruime culturele evenementen en het verbeteren van de kwaliteit van het toerisme.

3.6.2 Doelstellingen voor de metropool

Behoud van het cultuurhistorisch erfgoed, beeldbepalende en beeldondersteunende gebouwen

Het cultuurhistorisch erfgoed komt in de hoogste concentratie voor in de metropool (m.b.p. de Binnenstad) maar kent eveneens een spreiding over de verschillende dorpen. Dit erfgoed bepaalt in belangrijke mate de identiteit van de dorpen en de metropool. Het behouden en beschermen van dit erfgoed vormt een belangrijk aandachtspunt bij de verdere stedelijke ontwikkeling. Daarnaast worden de verschillende stadswijken ook gekenmerkt door het voorkomen van beeldbepalende gebouwen uit diverse architectuurperioden. Ook zij verdienen een inventarisatie en waardering tot behoud. Verder is er ook de zogenaamde beeldondersteunende of begeleidingsarchitectuur. Het gaat om minder opvallende gebouwen die door een veelvuldig of geclusterd voorkomen een wijk- of stadsgezicht kunnen bepalen zoals de vele pakhuizen op het Eilandje of de vele 'witte' herenhuizen op het Zuid. Om de typische identiteit van een wijk- of stadsdeel te ondersteunen is het ook hier belangrijk om behoudensgezind op te treden.

Vernieuwen stedelijk weefsel

Het vernieuwingsproject voor het metropolitaan gebied langs de Schelde (zie harde ruggengraat) moet speciale aandacht besteden aan het publieke domein. In vele Europese steden kende het vernieuwingsprogramma succes door sterk in te grijpen in de publieke ruimten. In de Binnenstad is de concentratie van bebouwde ruimte en het gebrek aan groenruimten duidelijk. In deze kwestie zijn de Kaaien van zeer groot belang. De continuïteit van het publieke domein langs de rivier is de voorwaarde voor een kwalitatieve ontwikkeling van de harde ruggengraat. Op het niveau van de wijken hebben de Kaaien een belangrijke rol als een open en toegankelijke ruimte. Een goede inrichting en gebruik moeten een antwoord bieden aan de nood aan open en publieke ruimte in de kern van de stad.

Op het grootstedelijk niveau zijn de Kaaien sterk determinerend voor het beeld van de stad. Ze bieden een exclusieve locatie voor mogelijke metropolitane functies en tijdelijke evenementen. Bijgevolg zijn de Kaaien in principe niet bedoeld voor het bouwen van private functies zoals woningen. De herbestemming van de kop van Rijnkaai vormt hier de enige en laatste uitzondering. De Kaaien zijn in de toekomst enkel bestemd voor publieke en stedelijke collectieve functies. In het metropolitaan gebied vindt men enerzijds vervallen gebouwen die niet altijd oud zijn of historische of archeologische waarde hebben, zoals voormalige kantoorgebouwen, die restauratie of herinvulling nodig hebben, of die, in sommige extreme gevallen, zelfs afgebroken en heropgebouwd moeten worden.

Anderzijds vindt men, zoals op het Eilandje, langs de Noorderlaan of in Nieuw Zuid, grote bebouwbare gebieden die een strategische rol kunnen spelen bij het tot stand komen van een evenwichtige bebouwingstypologie en een goede mix van sociale groepen.

Hieronder worden een aantal stedelijke situaties omschreven met mogelijke ingrepen.

Binnenstad: kleine, verspreide ingrepen

- Wonen boven winkels: specifieke instrumenten zijn noodzakelijk om de beschikbaarheid van de hogere bouwlagen te vergroten, boven op de winkels op het gelijkvloers; het is noodzakelijk om deze vernieuwing te stimuleren door middel van financiële instrumenten (subsidies, aanmoedigingen, ...).
- Herinvulling van voormalige kantoorgebouwen: de transformatie van vervallen kantoorgebouwen naar woningen dient gestimuleerd te worden.
- Aanpassing aan nieuwe levensstijlen (wonen en werken): onderzoek naar nieuwe typologieën is noodzakelijk.
- Nieuwe porositeit: recente oefeningen vanuit de bouwblokstrategie geven nieuwe inzichten. De algemene principes van het BPA Binnenstad (de zgn. harmonieregel) kunnen behouden blijven, maar het BPA dient op een correcte, maar flexibele manier toegepast te worden, teneinde kwalitatief om te gaan met de veranderingen die de stad ondergaat. Meer functionele flexibiliteit kan worden ingevoerd in dit BPA.
- Cultureel historisch erfgoed en markante gebouwen: een duurzaam omgaan met historisch of archeologisch waardevolle en beeldbepalende gebouwen of structuren vormt een speerpunt zodat de identiteit van de Binnenstad wordt gevrijwaard.
- Voorzieningen op wijk- en grootstedelijk niveau.

Het Eilandje, Nieuw Zuid: ruime en ingrijpende transformatie
Het Eilandje en Nieuw Zuid kunnen beschouwd worden als een uiteinde, vlakbij de Kernstad. Voor deze gebieden is een sterk programma nodig: een functionele mix die voor een groot deel uit huisvesting bestaat en met speciale aandacht voor de bewoonbaarheid en het publieke domein. Er zijn ook voorzieningen en functies nodig op stedelijk schaalniveau, zoals het inpassen van opleidings- en sportmogelijkheden die in de Binnenstad al aanwezig zijn of nog ontbreken. De gebieden moeten gezien worden als een schakel tussen de stad en de rivier.

Noorderlaan en Hoboken: verdichting
Het hoofddoel in de omgeving van de Noorderlaan is het gebied te verdichten met andere types woningen dan de bestaande, om een mix van verschillende sociale, leeftijds- en inkomensgroepen te realiseren. Omdat het gebied in de buurt ligt van een nieuw IC-treinstation (Luchtbal) en de haven en omdat in deze buurt in de toekomst nieuwe kantoren gebouwd kunnen worden, is de kans groot dat deze ambities gemakkelijk verwezenlijkt kunnen worden, gebruik makend van de toekomstige dynamiek. In het zuidelijk deel van het gebied tussen Noorderlaan en Vosseschijnstraat kan ruimte geboden worden voor een geclusterde uitbouw van grootschalige handelsactiviteiten.

Het hoofddoel in Hoboken is het centrum met de rivier te verbinden. In de gebieden zullen uiteenlopende functies, types, voorzieningen en functies voor zowel de buurt als de stad gevestigd moeten worden. Verder moeten de potenties van de porositeit en

het groene karakter van Hoboken worden benut in het nastreven van een aangenaam randstedelijk woonklimaat.

Ontwikkelen representatieve en grootstedelijke economische functies

Het metropolitaan gebied is de belangrijkste ruimte voor de ontwikkeling van representatieve en grootstedelijke economische functies.

Vele reeds lopende projecten zullen deze ruimte in de komende jaren drastisch wijzigen, bijvoorbeeld het Eilandje, Nieuw Zuid, IPZ en rond het centraal station.

De algemene regel die toegepast moet worden wil zowel gebruik maken van economische functies om processen rond stadsvernieuwing en transformatie te promoten en te implementeren, als van een stedelijke vernieuwing om processen rond economische groei te promoten en te implementeren.

Hierbij worden volgende criteria gehanteerd:

Kantoren op knopen van openbaar vervoer, minder auto's in het stadscentrum
Belangrijke knopen voor openbaar vervoer in de Spoorstad kunnen de belangrijkste locaties worden voor nieuwe kantoorontwikkelingen binnen het metropolitaan gebied. Als HST-station is Antwerpen Centraal de locatie met de grootste internationale potentie. Voor de locatie Kievitplein heeft de Vlaamse regering een gewestelijk RUP gemaakt en de ontwikkelingen zijn reeds gestart. Secundaire kantoorclusters zijn eveneens gelinkt aan de Spoorstad en gelegen in het noorden en het zuiden van het metropolitaan gebied.

Een levendige stedelijke omgeving
Kleine en middelgrote activiteiten kunnen vermengd worden met andere functies, vooral met wonen. Dit is het geval voor kleine en middelgrote ondernemingen, kantoren en winkels. Buiten de clusters en knopen moet de gewenste ruimtelijke structuur van het metropolitaan gebied de determinerende factor zijn voor de graad van verweving.

De schaal van activiteiten moet in overeenstemming zijn met de draagkracht van de dorpen, de metropool of de cultuurrecreatieve clusters en de bereikbaarheid. In een aantal gevallen moet de bestaande mix getemperd worden. Dit is uitdrukkelijk het geval in Antwerpen Zuid en het gebied tussen Meir, Leien en Wilde Zee. Kantoorfuncties tasten de residentiële functie van deze gebieden aan. De mogelijkheid om leegstaande kantoren om te bouwen tot woningen moet onderzocht worden.

Het is ook belangrijk om de studie rond mogelijke economische functies in het stedelijke weefsel, bijvoorbeeld gebruik van leegstaande industriële panden, te linken aan de studie buurt- en wijkgroen.

Benadrukken van de metropolitane functies en identiteit
Een aantal sterke en stevig gedefinieerde sectoren hebben vandaag een plek binnen het metropolitaan gebied; dit aspect moet benadrukt worden, met de focus op een aantal behoeften en mogelijkheden.

Commerciële hart
De as De Keyserlei-Meir-Wilde Zee moet verder worden versterkt als commercieel hart met een duidelijke bovenlokale uitstraling. Het uitzetten van een duidelijke routing vanaf het openbaar vervoersknooppunt in de stationsomgeving via ruimtelijke ingrepen in het publiek domein is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Bijkomend dient de relatie met aanpalende winkelstraten te worden onderzocht zodat een fijnmazig commercieel netwerk met specialisaties (mode, antiek, …) kan groeien.

Diamant- en juwelencluster
De diamant- en juwelencluster moet ruimte en voorzieningen voorzien voor industriële activiteiten gelinkt aan de diamant en juwelen, voor een verdeelcentrum voor diamanten en voor aanverwante detailhandel.

De doelstelling van het ruimtelijk structuurplan is om een netwerk te definiëren dat de bestaande productiegebieden in het diamantdistrict en de aanverwante detailhandel verbindt met andere aantrekkelijke sectoren binnen de stad, bijvoorbeeld mode. Dit netwerk kan een goede relatie bepalen die zowel stedelijke als economische elementen versterkt.

Bovendien moet nagedacht worden over de beste plek voor nieuwe sites voor diamant(klein)handel; het ruimtelijk structuurplan ondersteunt de idee van een 'diamanticoon' in de nieuwe hal van het centraal station, zo wordt haar rol als toegangspoort voor de naburige detailhandelsplekken – die beter gedefinieerd moeten worden – gekoesterd.

Het is belangrijk om de activiteiten uit te breiden en om de randactiviteiten gelinkt aan de diamantsector te versterken. Dat kan de bijzondere werkkracht die niet meer nodig is voor de productie van de diamant opvangen.

Bovendien moeten de investeringsmogelijkheden voor het gespecialiseerd onderwijs maximaal gebruikt worden, door het promoten van de scholen, zowel voor beroepsonderwijs als voor management of het juweelontwerp; ook dit kan gelinkt worden aan de mode- of designsector. Borgerhout kan een goede locatie zijn voor deze structuur, gelinkt aan bestaande voorzieningen als het Designcentrum.

Congrescentrum
Een professioneel congrescentrum moet een capaciteit van 1.500 tot 2.000 man hebben. Het bouwcentrum kan in zijn huidige functie blijven bestaan en uitbreiden met ondersteunende voorzieningen. Ook een nieuw congrescentrum op een nieuwe locatie moet voorzien worden. Een vlotte bereikbaarheid voor buitenlandse bezoekers met de wagen en tram, met minimum aantal overstappen te nemen naar trein of vliegtuig, is noodzakelijk. Er moet ook een duidelijke verbinding zijn met het stadscentrum. Een hoog kwaliteitshotel, naast het centrum, verhoogt de haalbaarheid van het project.

Modedistrict
Het is belangrijk om een eigen plek te definiëren om randactiviteiten gelinkt aan de modeproductie op te vangen; dit om bedrijven als PR, import-export en reclamebureaus te behouden.

3.6.3 Doelstellingen voor de dorpen

Versterken van het centrum

Het beeld van de Dorpen en Metropool suggereert dus een policentrische stad, niet enkel vanuit functioneel oogpunt, maar ook vanuit de verschillende identiteiten en sociale structuren in de stad.

Elk dorp heeft zijn eigen centrum en wenst dit te versterken op een manier dat de eigen identiteit en rol in de stedelijke, regionale en metropolitane context bevorderd wordt. De verschillende centra zijn historisch reeds vrij oud (19de-eeuwse gordel, maar ook de polderdorpen); andere zijn nieuwer wegens recentere stadsuitbreidingen of -ontwikkelingen.

Bijgevolg moet het programma voor de stedelijke en buurtcentra verder gepreciseerd worden, met aandacht voor de verschillende situaties in de dorpen, de eventuele gebreken van voorzieningen en de mogelijkheid ze op te laden met nieuwe grootstedelijke functies en activiteiten. Een eerste onderzoek zal gebeuren in het hoofdstuk Actief beleid, strategische ruimte van het lager netwerk.

Het doel voor deze stedelijke en buurtcentra is het verbeteren van de mobiliteit, maar ook van de centraliteit en het stedelijk karakter van een aantal publieke sites. Deze stedelijke en buurtcentra zijn stedelijke gebieden waar het ruimtelijk structuurplan voorstelt om het huidige centrum en het stedelijke karakter te versterken.

De toekomstige ingrepen in deze gebieden moeten een duidelijk en kwalitatief karakter geven aan het publiek domein, moeten

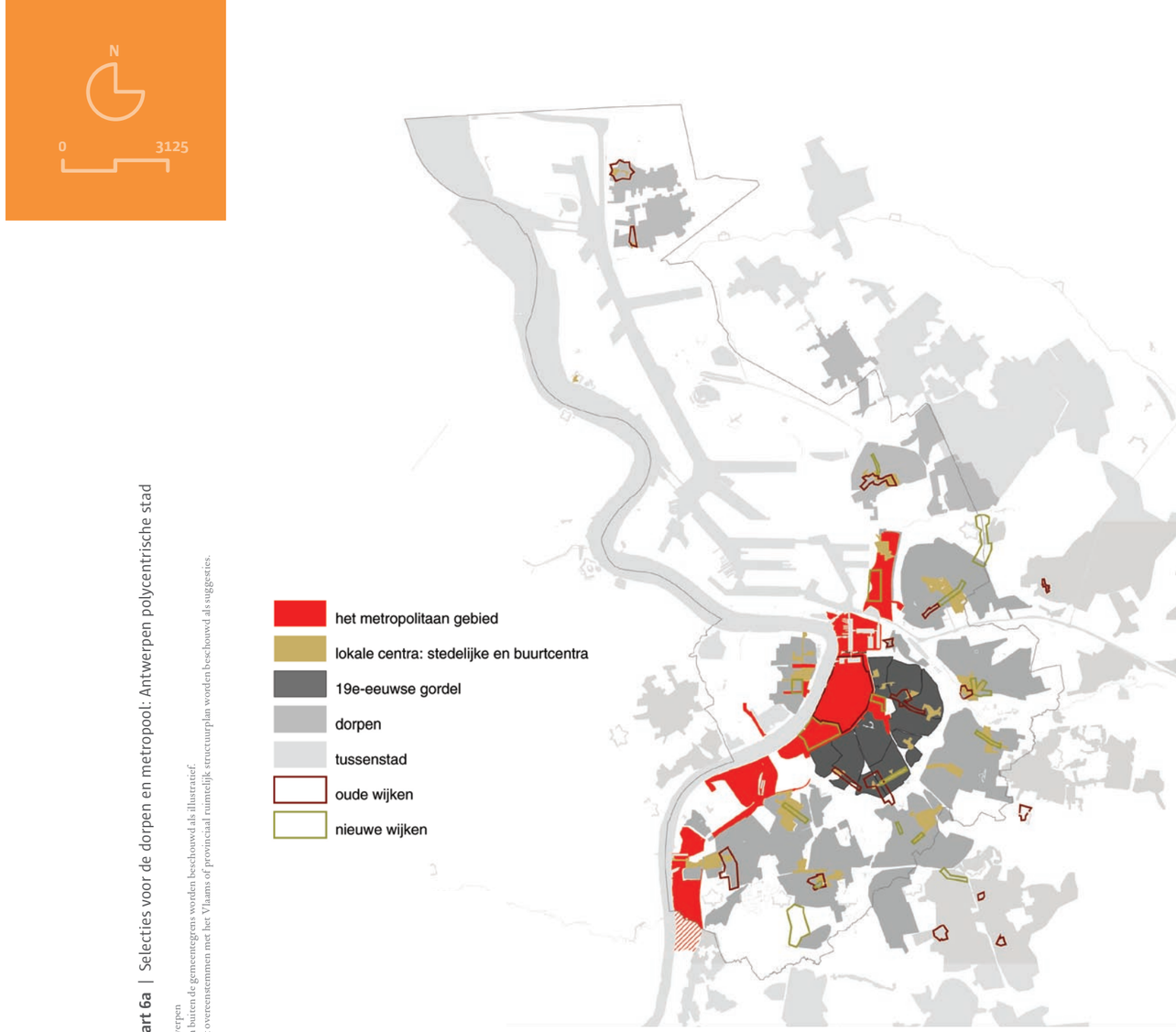
nieuwe pleinen of parken definiëren of creëren, en moeten een geschikte mix aan functies introduceren. Het weefsel moet vervolledigd worden, de morfologie van de bebouwde ruimte moet uitgeklaard worden, de kwaliteit van de omgeving moet verhoogd worden, nieuwe typologieën moeten geïntroduceerd worden om verschillende bevolkingsgroepen aan te trekken. Lokale voorzieningen, zoals sportvelden of speelpleinen, kunnen behouden of toegevoegd worden.

Omdat ze een belangrijk element in het sociale leven zijn, betekent dit dat een goede bereikbaarheid en de integratie met andere gemeenschappelijke ruimten en publieke voorzieningen noodzakelijk is. Deze infrastructuur kan ook nuttig zijn om de verschillende stedelijke centra met de stedelijke parkstructuur te verbinden, vooral als ze aan de rand gelegen zijn.

Ook in de 19de-eeuwse gordel, net zoals in de andere districten, moeten de publieke centra op een leesbare en duidelijke manier worden versterkt. De publieke ruimten kunnen functioneler ingericht worden en moeten herdacht worden in functie van de voetganger en langzaam verkeer.

Illustratie: een nieuwe situatie voor Linkeroever

Zoals het microverhaal over Linkeroever aantoont, is de integratie van dit grondgebied met de rest van de stad nog steeds geen feit. De integratie van dit gebied in de ganse stad en het trachten weg te werken van de tegenstelling tussen beide zijden van de Schelde kan bediscussieerd worden. Misschien is het net interessant om de tegenstelling tussen beide oevers te versterken. Het probleem van deze discussie bestaat erin dat ondertussen beide delen aan het veranderen zijn: er komen meer nieuwe woningen bij op Linkeroever, maar ook meer groene ruimten op de rechteroever (de parken). Deze veranderingen wijzigen de yinyang interpretatie. Het structuurplan beschouwt deze interpretatie als gedateerd en niet meer bruikbaar om de veranderingen op beide zijden te begrijpen. Op Linkeroever is een verbeterde integratie tussen de bebouwde en groene delen nog steeds mogelijk: een nieuwe stedelijke en groene structuur, aansluitend op de bestaande open en bebouwde ruimten, kan verwezenlijkt worden. De realisatie van een of twee bruggen zal zeker de afstand tussen Linkeroever en rechteroever verkleinen.
Voor Linkeroever worden volgende thema's vooropgesteld:
1. De herwaardering van het 'grand ensemble': hier stelt het structuurplan voor om de intrinsieke kwaliteit van de open en groene ruimten te herwaarderen en verder te articuleren.
2. Het herdenken van het stedelijk centrum, vandaag eerder verspreid en weinig leesbaar, door het bepalen van het concentratiegebied van voorzieningen langsheen een openbaar vervoerstraject.
3. Het toevoegen van functies en voorzieningen om de koppeling met de rest van de stad te versterken: een festivalruimte, een nieuwe cultuurrecreatieve cluster, sportfaciliteiten, toegankelijke open ruimten, een zwembad, een lokaal bedrijventerrein en kantoren.
4. Het toevoegen van nieuwe woningen om nieuwe leefgewoonten te benadrukken en om enkele delen van het bestaande weefsel te verdichten.
5. Het bestuderen van de bestaande en toekomstige verbindingen tussen beide zijden als uitgangspunt van een strategie om meer stedelijkheid te geven aan Linkeroever. De verschillende contactpunten zullen verschillende kenmerken en dichtheden vertonen (stedelijke ruimten).
6. Het absorberen van de impact van nieuwe infrastructuren (Oosterweel), niet door ze te concipiëren als barrières, maar door er een logica tegenover te stellen die vertrekt vanuit de aanwezige structuur van het grondgebied (herstel van water en landschap).



Selectiekaart 6a | Selecties voor de dorpen en metropool: Antwerpen polycentrische stad

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

3.6.4 Selecties

Het metropolitaan gebied

Het metropolitaan gebied wordt geselecteerd als alle onderdelen van de harde ruggengraat (zie verder, actief beleid):

Antwerpen Noord, het Eilandje, Kaaien, Scheldebruggen en kruisingen, de Binnenstad, het Centraal Station-Diamant, Zuid en Nieuw Zuid, IPZ en de zuidelijke Scheldeboorden, de Kaaien.

De stedelijke en buurtcentra

Volgende lokale centra worden geselecteerd:

- De stedelijke centra: Hoboken, Wilrijk, Kiel, Gitschote, Fruithof, Deurne Zuid, Deurne Noord, Merksem, Luchtbal, Ekeren, Lillo, Berendrecht, Zandvliet, Linkeroever.
- De buurtcentra (in de 19de-eeuwse gordel): Sint - Jansplein, De Coninckplein, Kerkstraat, Oud Borgerhout, Zurenborg, Oud Berchem, Markgrave.

3.6.5 Maatregelen en acties

Opmaken RUP's

De opgave voor de afzonderlijke stedelijke centra is uitgewerkt in het hoofdstuk Lager Netwerk. Deze kan verder worden uitgewerkt in gemeentelijke RUP's, alsook de buurtcentra van de 19de-eeuwse gordel.

Uitwerken stedenbouwkundig kader verweving van functies

In het algemeen kan een instrumentarium uitgewerkt worden om in de verschillende buurten, wijken en straten de verschillende activiteiten en functies met elkaar in overeenstemming te brengen. De schaal van kleine en middelgrote activiteiten en functies moet in overeenstemming zijn met de draagkracht van de dorpen, de metropool of de cultuurrecreatieve clusters en de bereikbaarheid. Het RSA bevat reeds een visie op verweving (werken), wonen, en recreëren (voorzieningenniveau op schaal van de clusters) en het Lager Netwerk (boulevards en winkelstraten). Dit kan verder uitgewerkt worden aan de hand van een aangepast instrumentarium, ingezet worden bij wijze van aanpassing bouwcode of gebiedsgerichte RUP's. De zogenaamde 'overlastbezorgende functies' en 'levensbeschouwelijke' infrastructuur vragen op dit ogenblik, naast een politioneel kader, ook om een stedenbouwkundig kader.

Opmaken structuurschetsen

Voor volgende stedelijke centra zal een structuurschets de opgave - zoals beschreven in het hoofdstuk Lager Netwerk - verder uitwerken en dit in een ruimer verband (de omliggende open ruimte).

Berendrecht - Zandvliet:
Volgende vraagstukken moeten hierbij opgelost worden: de algemene samenhang van het stedelijk agrarisch landschap; de bufferende functie voor de haven; de randafwerking van het resterende woonuitbreidingsgebied Berendrecht met inbegrip van woonfunctiegebonden voorzieningen; het aanbrengen van een structuur in de wijk Viswater in samenhang met de oude dorpskern van Berendrecht; het versterken van de centrumfunctie Berendrecht, resp. Zandvliet; het oplossen van de zonevreemdheid recreatie, bedrijven, recyclagepark en mogelijk permanent wonen in de weekendverblijven; de inplanting en landschappelijke inpassing van het nieuwe lokaal bedrijventerrein.

De opmaak van deze structuurschets is noodzakelijk om de consequenties van deze processen te begrijpen en verenigen. Hierdoor kan de structuurschets mede onderzoeken op welke manier een cultuurrecreatieve cluster kan vormgegeven worden (zie Dorpen en Metropool: recreëren) en hoe de kernen van beide polderdorpen kunnen versterkt worden (zie Dorpen en Metropool en zie actief beleid: lager netwerk). Het is mogelijk dat deze structuurschets zich uitbreidt tot het noordelijk deel van Ekeren. Dit is afhankelijk van de Afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen.

Linkeroever:
Het woongebied van Linkeroever kan verder afgewerkt worden. De herstructurering van het Europark en de herinrichting van het F. Van Eedenplein werken hierbij als belangrijke katalysator. Maar ook verder in de omgeving van de as Gloriantlaan (tevens stedelijk centrum) komen nog niet bebouwde zones voor, die thans op het gewestplan bestemd zijn als woongebied (zie hiervoor ook: wonen_gebieden onder breed management).

Bijzondere aandacht dient dus besteed te worden aan de uitbouw van een stedelijk centrum langsheen de Gloriantlaan, vertrekkende vanuit het F. Van Eedenplein, als "hart van Linkeroever". Dit moet afgestemd zijn op het intergenerationeel project Linkeroever aan het Europark (IGLO), waarin vernieuwing van de maatschappelijke voorzieningen wordt nagestreefd. Langsheen de Gloriantlaan komen verderop nog een aantal kleine centrale plekken voor, ondersteunend voor specifieke woonwijken. Ze kunnen de behoefte aan een aantal commerciële en gemeenschapsvoorzieningen verspreid opvangen. Prestibel wordt ontwikkeld als uitbreiding van het woonweefsel waarin nieuwe woontypologiën de specifieke doelgroepen bedienen (jonge gezinnen, senioren).

De relaties met de grote groengebieden en de Schelde blijven belangrijk bij de afwerking van het woonweefsel van Linkeroever. Het grootschalige natuurinrichtingsproject zal van Burchtseweel, het Rot, Middenvijver_west, Blokkersdijk en St.-Annabos een kwalitatief aaneengesloten geheel vormen en betere ecologische en functionele verbindingen tot stand brengen. De cultuurrecreatieve clusters Esmoreit_De Molen en Middenvijver_centraal functioneren als overgangszones. De Scheldeboord moet opnieuw doorwaadbaar worden en het natuurlijk karakter behouden met recreatief medegebruik. Middenvijver_centraal vervult de rol als bovenlokaal recreatief park, ingebed in de groene omgeving en goed ontsloten door openbaar vervoer, waarbij drie verbindingen met de omliggende woongebieden moeten gerespecteerd worden (zie hiervoor ook: recreëren_cultuurrecreatieve clusters).

De mobiliteit langs de lanen blijft van lokaal karakter. Bij de herinrichting van de Blancefloerlaan zijn de kruispunten capaciteitsbepalend om doorgaand verkeer via de Konijnepijp te ontraden (zie hiervoor ook: Spoorstad_convenantgebonden onderliggend wegennetwerk Oosterweel).

Archeologische site onder het toekomstige MAS
Bron: Stad Antwerpen

dorpen en metropool - erfgoed

A DE DORPEN EN DE METROPOOL_ Erfgoed

A.1. Visie: Antwerpen een historische en hedendaagse stad

Antwerpen heeft een uitzonderlijk rijk cultuurhistorisch verleden, dat zijn ruimtelijke uitdrukking vindt in de stedenbouwkundige structuur, het bouwkundig en het archeologisch erfgoed. Deze historische stedelijke kwaliteit is de Antwerpse footprint en geeft Antwerpen zijn identiteit. Het bouwkundig en het onderliggend archeologisch erfgoed zijn voor de stad dan ook structuur- en beeldbepalend. Dit erfgoed heeft niet alleen invloed op de beleving van de stad, maar heeft ook een fundamentele sociale dimensie met betrekking tot de woon-, werk- en leefkwaliteit. Daarnaast heeft het waardevol cultuurhistorisch erfgoed ook belangrijke toeristisch-recreatieve troeven en daardoor een duidelijk economisch impact.

De cultuurhistorische identiteit van de verschillende wijken en buurten geeft de stad een sterke uitstraling. Ze hebben allen, binnen de globale atmosfeer van de stad, hun eigenheid.

De identiteit van de verschillende wijken en buurten kan pas versterkt worden indien zorg gedragen wordt voor het cultuurhistorisch en archeologisch erfgoed. Dit wordt beschouwd als de superpositie van vele lagen bebouwing (en open ruimte) die getuigen van verschillende generaties, zowel de oude als de nieuwe. Deze ‘palimpsest’ (herschrijfbaar perkament) als een geheel wordt beschouwd als de fysieke vertegenwoordiging van het erfgoed van de stad. Het verdwenen (of ogenschijnlijk verdwenen) weefsel is even belangrijk als de fysiek zichtbare elementen (gebouwen, groen, straten en pleinen) waaruit de stad is opgebouwd. Niet alleen de stadsgroei in enge zin, maar ook de prestedelijke bewoningsfasen en bij uitbreiding zelfs de oorspronkelijke topografie drukten elk hun stempel op de ontwikkeling, die nog steeds doorwerkt in de huidige stad

Gemaakt van gebouwen en tuinen, parken en landelijke relicten, draagt dit erfgoed bij tot een ruimtelijke rijkdom en een duidelijke identiteit. De verweving en de superpositie van de restanten van de middeleeuwse stad, en deze van de renaissancemetropolis, de moderne stad van de 19de eeuw, het interbellum, de naoorlogse periode en de meer recente architectuur, geven de stad de verschijningsvorm van een soort ‘inlegwerk’ en hebben allen hun waarde binnen het erfgoed.

De stad moet zich verder kunnen blijven heropbouwen. De gebouwen moeten zich kunnen aanpassen aan het hedendaags gebruik en omgekeerd. Duurzame hedendaagse architectuur moet toegelaten worden als onderdeel van de historische gelaagdheid, zonder te vervallen in een mogelijke banaliteit van utilitaire vervangingsbouw. De bepaling van de cultuurhistorische waarde van gebouwen en open ruimte en de vertaling daarvan in hanteerbare principes bij het evalueren hiervan in functie van de stedelijke ontwikkeling is een belangrijke randvoorwaarde.

A.2. Doelstellingen

Behoud en versterking waardevol patrimonium

Behoud van het waardevol patrimonium, zowel boven- als ondergronds, is een belangrijk aandachtspunt, waarbij het versterken van betekenissen en waarden van dit erfgoed vooropgesteld moet worden. Zorgvuldige inventarisatie van en systematische bewustmaking over het archeologisch en monumentaal patrimonium zijn prioritair. Voor alle cultuurhistorische en architecturaal waardevolle gebouwen moet een functiewijziging mogelijk zijn teneinde deze in stand te kunnen houden.

Verbeteren (beeld)kwaliteit van de gebouwde omgeving

Het beeld van de Dorpen en Metropool suggereert dus een policentrische stad, niet enkel vanuit functioneel oogpunt, maar ook in de sociaal-economische en cultureel-historische betekenis. De verschillende centra ontstonden op verschillende momenten en ontwikkelden zich volgens specifieke mechanismen; andere zijn nieuwer wegens recentere stadsuitbreidingen of -ontwikkelingen.

De verschillende leefomgevingen binnen de globale atmosfeer van de stad moeten in hun eigenheid behouden en gedifferentieerd blijven. De (beeld)kwaliteit van de gebouwde omgeving van de verschillende wijken en buurten kan versterkt worden door zorg te dragen voor het historisch en archeologisch erfgoed en bewust om te gaan met hedendaagse toevoegingen.

Zowel de duurzaamheid als de historische waarde van een gebouw staan hierbij centraal. Dit geldt zowel voor oude als nieuwe gebouwen.

Duurzame gebouwen zijn gebouwen die door meerdere generaties kunnen gebruikt worden en dus doorheen de tijd kunnen aangepast worden aan de steeds wijzigende leefgewoonten, zonder daardoor onnuttig te worden.

A.3. Selecties

Cultuurhistorisch en architecturaal samenhangende gebieden

Op basis van het cultuurhistorisch erfgoed en architectuurkenmerken, kunnen in het ruimtelijk structuurplan reeds volgende samenhangende gebieden onderscheiden worden:

- De Binnenstad: ‘t Zuid, Sint Andries, Pieter Potbuurt, Wapper, Academiebuurt, Schipperskwartier, Burchtstad, Ruienstad.
- In de 19de-eeuwse gordel: Zuid, Eilandje, Leikwartier, Haringrode-Klein Antwerpen, Oud Berchem, Oud Borgerhout, Stuivenberg, Zurenborg, Oud Kiel, …).
- In de 20ste-eeuwse gordel (Oud Kiel, Valaar, Tentoonstellingswijk, Wijk Den Brandt, Portugezenhoek, Moretusburg, Oosterveld, Boekenberg, Ter Rivieren, IJskelder, Kwade Velden, Luchtbal, Schoonbroek, Europark, Mariaburg, Deurne dorp, …).

De Fortengordel rond Antwerpen wordt geselecteerd als structurerend en cultuurhistorisch geheel, gekoppeld aan de parklaan en de open ruimte verbindingen. De bestemmingen kunnen geëvalueerd worden.

In het algemeen kan ook aangenomen worden dat de open ruimten, thans bestemd en door de stad beheerd als park, met daarin de eventueel gelegen gebouwen, tevens cultuurhistorische waarde hebben wanneer zij een historische band hebben met het district en daarmee hun identiteit hebben bepaald of bepalen.

Deze lijst is niet limitatief en moet verder aangevuld worden; de verfijning of de afbakening van de gebieden moet nog verder onderzocht worden (zie acties en maatregelen).

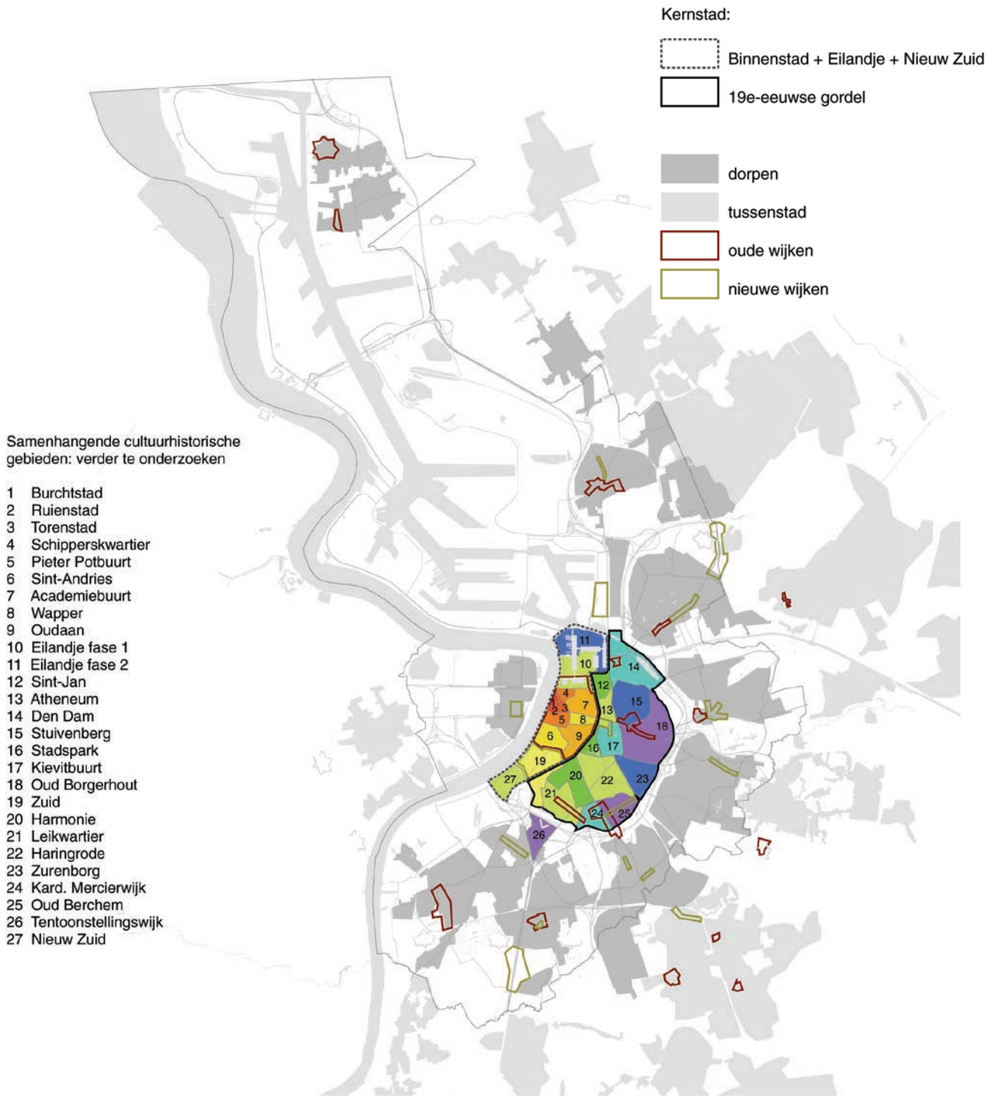
A.4. Maatregelen en acties

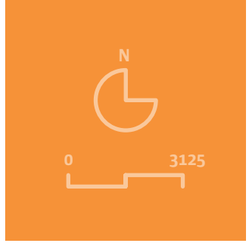
Voltooien en verfijnen archeologische inventaris

Door het verfijnen van de archeologische inventaris en de daaraan gekoppelde advieskaart kan pro-actief ingespeeld worden op ruimtelijke ontwikkelingen en bouw- en infrastructuurwerken.

De Binnenstad, die tot op heden als één archeologisch onderzoeksgebied op de advieskaart wordt aangeduid moet gedetailleerd geïnventariseerd worden om efficiënt een rol in het stedelijk ontwikkelingsproces te kunnen spelen.

Ook m.b.t. de historische oude waterstructuren dient de inventaris aangevuld te worden. De dokken van het Eilandje, het Dokske aan de Kanaalzone, de Gedempte Zuiderdokken, het Lobroekdok, de Droogdokken te Hoboken, de Ruien, het Kempisch Kanaal en de Herentalse vaart, de fortengrachten, … zijn, of waren, ooit belangrijke dragers van de stedelijke waterstructuur. Onderzocht moet worden hoe deze elementen (opnieuw) kunnen ingeschakeld





Selectiekaart 6b | Selecties voor de dorpen en metropool: Erfgoed, Antwerpen een historische en hedendaagse stad

Bron: Stad Antwerpen
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

worden in de ruimtelijke structuur van de stad enerzijds en hoe dit een antwoord kan bieden op de verdroging van de stad.

Onderzocht moet worden welke Europese ondersteunende maatregelen en middelen hiervoor kunnen aangewend worden.

Voltooien inventaris cultuurhistorisch en architecturaal patrimonium

Een inventaris van monumenten en belangrijke beeldbepalende gebouwen en landschapselementen moet worden geactualiseerd en aangevuld. Deze inventaris en de interpretatie van de samenhang kan aanleiding geven tot het definiëren van cultuurhistorisch en architecturaal samenhangende gebieden. De inventaris monumenten en beeldbepalende gebouwen en landschapselementen kan juridisch verankerd worden in de gebiedsgerichte RUPs die voor de 19de-eeuwse en 20ste-eeuwse gordel worden opgemaakt (zie hoofdstuk Poreuze stad).

Het is noodzakelijk om tot een gebiedsdekkende inventarisatie van de stad te komen, anders dreigen minder gekende gebieden - louter en alleen bij gebrek aan kennis - ondergewaardeerd te blijven met alle gevolgen voor het cultuurhistorisch erfgoed van dien.

In het algemeen kan ook worden aangenomen dat de open ruimten, thans bestemd en door de stad beheerd als park, met daarin de eventueel gelegen gebouwen, tevens worden opgenomen in de inventaris cultuurhistorisch en architecturaal patrimonium, wanneer zij een historische band hebben met het district en daarmee hun identiteit hebben bepaald of bepalen.

Voor de opmaak van deze inventaris is een terugkoppeling met de districten vereist die vaak goed op de hoogte zijn van hun cultuurhistorisch patrimonium.

De inventaris van het bouwkundig patrimonium werd opgemaakt in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw. In het kader van de recente ontwikkelingen met betrekking tot omgaan met onroerend erfgoed zijn deze inventarissen sterk verouderd. De aandacht gaat overwegend naar visuele kenmerken voor zover die af te lezen zijn aan het exterieur, c.q. voorgevel, en gaat voorbij aan het interieur of de bouwhistoriek. De bestaande inventarissen onderwaarderen daarnaast het 20ste-eeuws architecturaal erfgoed. Bijvoorbeeld in Hoboken komen heel wat waardevolle 'kasteeltjes' voor (Gravenhof, Meerlenhof, Sorghvliedt, …). Bijvoorbeeld in Ertbrugge waardevolle kasteeltjes en hoeven, … .

Onderzoek beeldkwa liteit

De beeldkwaliteit kan verder worden onderzocht. De architecturaal en cultuurhistorisch samenhangende gebieden geven reeds een indicatie weer van de samenhang die hierbij verder moet worden onderzocht.

Het onderzoek naar beeldkwaliteit dient informatie te geven over de aan- of afwezigheid van monumentale of beelddragende waarde van de gebouwen/gebouwtypologieën en begeleidings of beeldondersteunende architectuur. Beeldkwaliteit gaat dus verder dan de inventaris cultuurhistorisch en architecturaal patrimonium of de archeologische inventaris. Het onderzoek kan aanleiding geven tot het formuleren van generieke richtlijnen voor toekomstige ingrepen in de bebouwde en open ruimte.

Historisch waardevolle en beeldbepalende panden moeten hierbij indien mogelijk behouden en zorgvuldig gerenoveerd blijven. Archeologische lagen gerespecteerd. Gestimuleerd moet worden om de beeldverstorende elementen te vervangen. Nieuwe toevoegingen moeten geïntegreerd zijn in het straatbeeld en duurzaamheid beogen.

Deze aanpak mag niet leiden tot inertie, tot het vergroten van de leegstand (zie hoofdstuk Poreuze stad). De gebouwen moeten kunnen gebruikt worden voor de leefwijzen van vandaag, zonder te vervallen in een mogelijke banaliteit van utilitaire vervangingsbouw. Een evenwichtsoefening moet worden gemaakt tussen het stringent vastleggen van monumentale en beeldbepalende gebouwen en het inbouwen van flexibiliteit die creatieve oplossingen op maat toelaat. Een verbeterde doordringbaarheid van gebouwen en bouwblokken moet mogelijk blijven.

Intensief studiewerk en onderzoek is noodzakelijk. Om uit de traditionele en verouderde visie te raken die alleen aandacht schenkt aan de bescherming van enkele verspreide en geïsoleerde 'monumenten' in de stad, kunnen deze studies de hele 'palimpsest' van het stedelijk weefsel herinterpreteren: zowel van de bebouwde als van de open ruimten, oud en nieuw, in het stadscentrum en in de dorpen. Het zullen typologische, morfologische en culturele studies zijn, die aandacht schenken aan de materiële, de historische en archeologische samenstelling van de stad, aan het verschillend gebruik in het verloop van de tijd, aan 'vreemde' culturele invloeden die zich aftekenen in de fysieke ruimte en aan de invloed die de Antwerpse architectuur en stedenbouw hebben in andere Europese steden. Het onderzoek naar beeldkwaliteit dient rekening te houden met de wijzigende sociaal-maatschappelijke, economische en culturele invullingen en de hedendaagse woonkwaliteitseisen.

Invoegen beeldkwaliteit in gemeentelijke RUP's

Monumenten, beeldbepalende gebouwen en generieke richtlijnen in verband met beeldkwaliteit moeten mee opgenomen worden in de gemeentelijke RUP's om ze meer juridische waarde te geven.

Deze moeten een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving en de identiteit van de gebieden. Dit veronderstelt dat in de RUP's volgende aspecten kunnen onderzocht worden:

- De algemene wijze van bebouwing binnen de cultuurhistorische en architecturaal samenhangende gebieden.
- De mogelijkheden van functionele invulling (bestemming) van beeldbepalende, -ondersteunende of beschermde (hetzij zonevreemde) gebouwen, gekoppeld aan de flexibiliteit binnen een poreuze stad als Antwerpen (zie hoofdstuk Poreuze stad). Voor alle cultuurhistorische en architecturaal waardevolle gebouwen moet een functiewijziging mogelijk zijn - in overeenstemming met de draagkracht van de omgeving - teneinde deze waardevolle gebouwen in stand te kunnen houden.
- De mogelijkheden van beeldverstorende gebouwen en het omgaan met beeldverstorende elementen.
- De wijze van omgaan met aanwezig archeologisch patrimonium, inclusief de historische waterstructuur van de stad.
- Het valoriseren van historisch typische structuurgevende elementen en kenmerken in het landschap.
- Hedendaagse oplossingen bieden voor de binnengebieden binnen deze cultuurhistorische samenhang in relatie met de poreuze groenstrategie.
- Het omgaan met de skyline indien van toepassing.

Aanpassen gemeentelijke bouwverordening

Opnemen in de bouwcode (gemeentelijke bouwverordening):

- Bepalingen die het statuut van de beeldkwaliteit voor de architecturaal samenhangende gebieden meer juridische waarde geven.
- Bepalingen die het statuut van de CHE-gebieden meer juridische waarde geven.
- Verankering van de archeologische advisering van stedenbouwkundige plannen en bouwaanvragen middels de archeologische advieskaart.
- Regelgeving rond CHE-gebieden verder expliciteren en implementeren.

Opmaken RUP Mariaburg

Om het cultuurhistorisch erfgoed en zijn architectuurkenmerken en het groene karakter van Mariaburg in uitvoering brengen, zal een RUP worden opgemaakt. Voor de binnengebieden zal een aangepaste invulling toegelaten worden in overeenstemming met het groene karakter en een beperkt woonprogramma. Zie ook gebied breed management.

Suggestie aan het Vlaams gewest

Uitdrukkelijke en bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de stedenbouwkundige impact van de aanleg van de Oosterweelverbinding. Gezocht moet worden naar het realiseren van aanvaardbare overgangsgebieden met bijzondere kwaliteiten, daar waar de Oosterweelviaduct het stedelijk gebied bovengronds of gelijkvloers kruist. Gevraagd wordt om een hoge esthetische en beeldkwaliteit na te streven bij het ontwerpen van de viaduct.

Suggestie aan het Vlaams gewest en de provincie

In het kader van de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen en in het kader van het gebiedsgericht beleid van de provincie wordt gevraagd om ook aan de andere gemeenten op te leggen om de aansluiting tussen de verschillende forten uit te werken en de bestemmingen te evalueren.

dorpen en metropool - wonen

Wonen in Antwerpen
Bron: Stad Antwerpen

B DE DORPEN EN DE METROPOOL_ wonen

B.1. Visie: een nieuw evenwicht

De laatste decennia kende Antwerpen een proces van emigratie van de autochtone bevolking. Hoewel deze trend de afgelopen jaren gestabiliseerd is, moet hier blijvend en verder aandacht aan besteed worden. Het wegwerken van de oorzaken van een mogelijk suburbanisatieproces is de enige manier om het proces zelf te weren.

Een nieuw evenwicht moet worden gevonden in de stad. Voor wat de woonfunctie in het kader van dit nieuw evenwicht betreft, geldt een bijzondere aandacht voor de woning en voor de woonomgeving. In ruimtelijke termen: een nieuw evenwicht tussen open en (dicht) bebouwde ruimten, tussen hoogbouw en laagbouw, tussen huur- en koopwoningen, tussen verschillende woonvormen en woningtypes, tussen woningen van verschillende prijs en kwaliteit.

Met andere woorden, mensen moeten aangetrokken en overtuigd worden door een kwalitatief, interessant woonmilieu, namelijk de stad Antwerpen. Er moeten voortdurend kwaliteitsimpulsen gegeven worden aan de diverse bestaande woonomgevingen. Ook de geplande nieuwe woonomgevingen moeten getoetst worden aan deze kwaliteitseisen.

Het woonbeleid moet een toereikend aanbod van huizen voorzien voor een steeds veranderende bevolking.

B.2. Doelstellingen

Aanbieden van nieuwe woningen

Om de centraliteit van Antwerpen te versterken in het grootstedelijk netwerk is het belangrijk een groot aantal inwoners te kunnen huisvesten en dit op kwaliteitsvolle wijze, met respect voor de ruimtelijke draagkracht van de verschillende gebieden.

Als ambitie kan een aanbod van ca. 1000 nieuwe woningen per jaar worden voorgesteld, en dit gedurende een planningshorizont van 15 jaar. Dit betekent een verhoging van de gemiddelde jaarlijkse bouwactiviteit van de laatste jaren met ca. 150 extra nieuwe woningen per jaar. Deze ambitie is kwantitatief haalbaar, rekening houdend met de kwalitatieve doelstellingen voor ontwikkeling en uitsluiting van bepaalde woongebieden.

Vandaag is een positieve impuls merkbaar in de woningbouwsector. Het aantal vergunningen voor nieuwe woningen is de laatste jaren opnieuw gestegen. De projecten die kaderen binnen ‘Antwerpen, werf van de eeuw’ (Leien, justitiepaleis, HST, Ring en Singel, …) maar ook de ingrepen en vernieuwingen in het publiek domein, hebben de basis gelegd voor een structureel geloof in de verbetering van de kwaliteit van het stedelijk weefsel. Deze inspanningen moeten worden verder gezet en uitgebreid.

Stimuleren van de selectieve inwonersinstroom

De selectieve stadsvlucht van een aantal jaren geleden is gestabiliseerd. Dit fenomeen, deze kentering, dient zorgvuldig verder gezet te worden. Het bijkomend aantrekken van gezinnen met kinderen dient een aandachtspunt te blijven en kan mogelijk versterkt worden. De ‘uitwijkende’ nieuwe, jonge gezinnen die vaak op het moment dat er kinderen komen, de stad verlaten, dienen overtuigd te worden om in de stad te blijven. Betrachting is de mogelijke uitwijking van deze groep te voorkomen. Het draagt bij tot een evenwichtiger bevolkingssamenstelling en vergroot het financiële draagvlak van de stad.

Gezien echter het stijgende aandeel appartementen in de woningbouw, dient de stad specifiek in te zetten op het woningaanbod dat gericht is op de gezinnen met kinderen.

Aanbieden nieuwe woonvormen

Het aantal appartementen ten opzichte van het totale aantal woningen is zeer hoog (bijvoorbeeld meer dan 90 % in de districten Antwerpen, Borgerhout en Berchem, 2004).

Om jonge gezinnen met kinderen aan te trekken naar de stad, dient in stedelijke delen van de stad het extreme aandeel appartementen gekeerd te worden. Deze ‘potentiële’ stadsverlaters verwachten immers vaak een andere woningtypologie dan het ‘klassieke’ appartement (bvb. grotere woningen met veel buitenruimte, meerdere slaap- en badkamers, …), maar ook een aantrekkelijk publiek domein en toegankelijke parkgebieden.

In het bestaand stedelijk weefsel zijn, gelet op de beperktheid van de ruimte, innoverende woonvormen nodig, die enerzijds een zekere collectiviteit nastreven tussen de woningen onderling en anderzijds toch voldoen aan deze eerder private wooneisen. In het bestaand stedelijk weefsel kan gedacht worden aan de omvorming van grote (historische of industriële) panden tot gemeenschappelijke woonprojecten. In de gebieden met elk hun verschillende vormen van porositeit, onderscheiden in het hoofdstuk van de Poreuze stad, en in het bijzonder ook in de architecturaal samenhangende gebieden moeten nieuwe woonconcepten mogelijk worden gemaakt en flexibel omgegaan worden met de bestaande context teneinde de jonge gezinnen met kinderen terug naar de stad te brengen.

Ook in de grotere gebieden (stadsontwikkelingsgebieden), waar de stad de regie in eigen handen moet houden, moet een trendbreukverdeling ‘grondgebonden’ woningen versus appartementen tot stand gebracht worden, wil men de doelstellingen van de stedelijke parkstructuur bereiken. De privatisering ervan moet zo veel mogelijk beperkt blijven door in de ontwerpfase de publieke open ruimtes en gemeenschappelijke functies (zoals parkings), maximaal te verkennen.

Anderzijds neemt ook de vergrijzing van de stadsbevolking meer en meer toe. In 10 tot 15 jaar of iets meer, wanneer de babyboomgeneratie de leeftijd van 60 bereikt, kan 27% van de bevolking van Antwerpen meer dan 60 zijn (databank sociale planning). Dit scenario kan enorme gevolgen hebben op de huisvestingssituatie.

Meegroeiwoningen, kangoeroewoningen, … tot zelfs seniorencomplexen (kleinere woningen) kunnen inspelen op de specifieke behoeften.

Bij de uitwerking van elke nieuwe woonvorm moet het uitgangspunt steeds duurzame ruimtelijke ontwikkeling zijn, hetzij met betrekking tot inrichting en organisatie van de gebieden (energetische planning, efficiënt ruimtegebruik, opvang regenwater, …), hetzij op vlak van materiaalgebruik (doorlaatbare verharding, duurzame materialen, …).

Een woonstrategie van de stad zal hiervoor uitgewerkt worden, gecombineerd met de handleiding innovatieve bouwtypes.

Wonen voor iedereen

In het algemeen kan een kwalitatief leefmilieu voor verschillende groepen van mensen aangeboden worden: voor studenten, jonge families met of zonder kinderen, eenpersoonshuishoudens, bejaarde mensen, gehandicapten, gezinnen in woonboten of woonwagens, … De woonwagengezinnen leven ofwel residentieel, op een residentieel woonwagenterrein, ofwel nomadisch, op een doortrekkersterrein of pleisterplaats. Noch de residentiële woonwagenterreinen als de doortrekkersterreinen kunnen worden aanzien als recreatieve of toeristische infrastructuur, maar moeten integraal deel uitmaken van de woonstructuur van de stad.

Voor gezinnen in woonboten of woonwagens kunnen specifieke RUP’s worden opgemaakt in functie van de maatschappelijke noden.

In het algemeen moeten concentraties van dezelfde woontypologieën zoals hoger vermeld, vermeden of doorbroken worden. Bijvoorbeeld betekent dit dat in monofunctionele gebieden met hoofdzakelijk sociale huisvesting de verwevenheid bevorderd kan

worden door het toevoegen van nieuwe functies en het voorzien van betaalbare woningen (in de nabije ontwikkelingsgebieden).

In het algemeen moet gestreefd worden naar een evenwichtige mix van woontypologieën en het uitbreiden van het aanbod betaalbare woningen. Dit laat ook een evenwichtig sociaal huisvestingsbeleid toe, dat op projectniveau verder gespecifieerd kan worden.

Publiek domein als rode draad

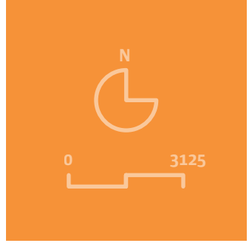
Om de kwaliteit van het woonmilieu te verbeteren en nieuwe mensen in de stad aan te trekken is het noodzakelijk om de hoeveelheid openbare ruimten te verhogen en hun kwaliteit te verbeteren. Het publiek domein kan de stad structureren en de kwaliteit verbeteren. Het staat ook centraal als de voornaamste ruimte waar de verschillende groepen mensen elkaar kunnen ontmoeten en met elkaar optrekken. Veiligheid is een blijvend aandachtspunt in elk ontwerpproces.

B.3. Selecties

Woningprogrammatie

Op basis van de algemene doelstelling om te voorzien in een toename van 1000 nieuwe woningen per jaar, zijn al de theoretisch beschikbare gebieden (juridisch bestemd volgens het gewestplan) geïnventariseerd en vervolgens, via een zeefmethode, getoetst aan een aantal uitsluitende of beperkende criteria.

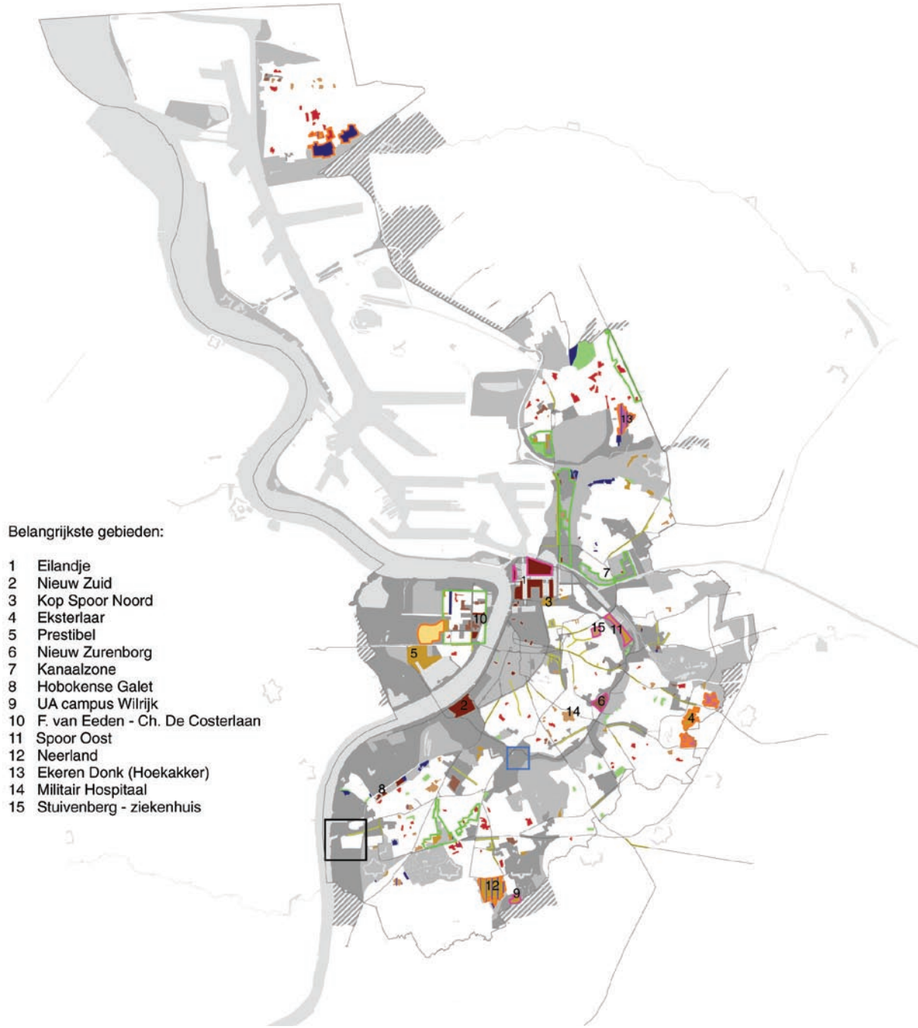
Deze criteria zijn afkomstig uit de verschillende beelden (vb. water, stedelijke parkstructuur, lager netwerk, porositeit, ...) maar de selectie van de woongebieden gebeurt toch in dit hoofdstuk, Dorpen en Metropool, gelet op de specifieke finaliteit, nl. het voorzien in een afdoend woningaanbod.



- woonuitbreidingsgebieden (WUG) en woonreservegebieden
- nieuwe gemengde woongebieden
- gebieden onder breed management
- onderzoeksvenster buffer industrie/wonen
- te onderzoeken binnen ondersteunend programma toplocatie
- ontwikkelen volgens regels van poreuzestad
- ontwikkelen volgens regels van ecostad
- ontwikkelen volgens regels van ecostad (niet te ontwikkelen zonder geactualiseerde WBS)
- ontwikkelen volgens regels van spoorstad
- ontwikkelen volgens regels van dorpen en metropool: metropolitaan gebied (harde ruggengraat)
- ontwikkelen volgens regels van dorpen en metropool: stedelijk en buurtcentrum (lager netwerk)
- uitgesloten gebieden voor wonen op basis van recreatie
- specifieke ontwikkelingsgebieden - watergevoelig
- uitgesloten gebieden voor bebouwing op basis van watertoets (ROG-MOG 2006), historische waarde of natuurwaarde
- uitgesloten gebieden voor wonen op basis van strategische ruimten en van de visie
- tramlijn
- winkelstraat

Selectiekaart 6c | Selecties voor de dorpen en metropool: wonen, een nieuw evenwicht

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



Criteria bij het selecteren van aan te snijden gebieden volgens het gewestplan

1. Het theoretisch aanbod van juridisch bebouwbare gebieden vertrekt vanuit de bebouwbare gebieden volgens het gewestplan.

Als basis zijn de woongebieden (WG), de woonuitbreidings- (WUG) en de woonreservegebieden (WRG) en de gebieden voor stedelijke ontwikkeling genomen.

Aanvullend zijn gebieden bestemd voor openbaar nut of bedrijvigheid ook onderworpen aan dezelfde criteria. Het gaat over de verlaten Gassite (Zurenborg), het Stuivenbergziekenhuis (Antwerpen), de UA campus (Wilrijk), het Mexico- en Droogdokken Eiland en de Kanaalzone (Merksem, Deurne).

2. Uitgesloten gebieden:

2a ROG-MOG 2003 (waterhuishouding, recent overstroomde en mogelijk overstroombare gebieden)_Water is een strikt criterium en leidt tot uitsluiting.

2b historisch waardevolle zones_Het criterium van de historische waarde (ankerplaatsen en relictzones) kan tot uitsluiting leiden, maar hangt af van de context. Voorzichtigheid is geboden.

2c biologisch zeer waardevolle gebieden_Bij de biologisch zeer waardevolle gebieden wordt algemeen voorgesteld om woningprogramma's te ontwikkelen onder specifieke voorwaarden. Het is wenselijk de projecten en de hypothesen in deze gebieden te evalueren en te bestuderen hoe ze een verbindingsrol kunnen krijgen of hoe ze de natuurlijke structuur kunnen versterken.

3. Als de natuurlijke waarde van de gebieden in overweging wordt genomen, samen met andere argumenten, zoals water of de noodzaak om bufferzones of groene verbindingen te behouden, kan beslist worden om het gebied uit te sluiten.

4. Het bijkomend aanbod woningen moet worden gerealiseerd op basis van een keuze voor evenwichtige en kwalitatieve groei, op basis van verschillende ruimtelijke mogelijkheden: renovatio urbis (of de kwalitatieve renovatie van de bestaande bebouwde ruimtes) en het beperkt aansnijden van bijkomende gebieden. Maar het beleid moet in functie van duurzaam ruimtelijk beleid vooral insteken op het herstellen, versterken en bestendigen van het bestaand weefsel en dit via het bestrijden van leegstand en verwaarlozing, verdichting en ontpitting, bouwblokrenovatie, … .

5. Wegens de uitgestrektheid van sommige gebieden, en de invloed die ze daardoor kunnen uitoefenen op de huidige dynamiek en toekomstige ontwikkelingen, is het aangeraden om de woonprogramma's uit te breiden met gemengde toepassingen en activiteiten. Dan denken we vooral aan het introduceren van publieke voorzieningen of economische activiteiten, die de transformatie van het gebied moeten verbeteren.

Gebieden die bebouwd kunnen worden onder specifieke voorwaarden

Hieronder volgt een lijst van de belangrijkste gebieden die kunnen ontwikkeld worden onder de specifieke voorwaarden van de visie. De kleinere onbebouwde gebieden worden niet afzonderlijk besproken, maar zijn aangegeven op de kaart woningprogrammatie.

Eilandje (Antwerpen)
Dorpen en Metropool
nieuw gemengd woongebied
strategisch project harde ruggengraat
Voor dit strategische gebied met uitzonderlijke ligging binnen de stad is het de bedoeling een uitgebreid gemengd programma op te zetten dat woningen, kantoren, lokale bedrijven, onderwijs, diensten en een aantal sport- en culturele voorzieningen omvat. Het huisvestingsprogramma zal de aanwezigheid van de dokken optimaal benutten (om te profiteren van het licht en open ruimte). Verschillende typologieën van woningen kunnen verschillende soorten bewoners aantrekken. Het gebied moet een goede openbaar vervoersverbinding hebben met de stadskern, en via de Londenstraat naar Spoor Noord. Grote voorzieningen kunnen geconcentreerd worden in de zuidoostelijke hoek, in de buurt van de toekomstige voorzieningen van het Cadixpark en park Spoor Noord, om het gebrek ervan in de Binnenstad op te vangen. De culturele as loopt vanuit het Falconplein, over de Oude Dokken, naar de Montevideobuurt en Droogdokken. Het Mexico Eiland (nog steeds bedrijvenzone op gewestplan) biedt goede potenties als verwevingsgebied voor wonen, werken, retail. Ook het Droogdokken Eiland (bedrijvenzone op gewestplan) zal een nieuwe bestemming moeten krijgen als gemengd stedelijk gebied voor toplocatie, kantoren en wonen.

Kantoren, ook die met de haven of maritieme functies te maken hebben, zijn in het algemeen in het Eilandje toegelaten als onderdeel van het gemengd programma. Hoe dan ook is het mogelijk dat de verschillende functies er in elkaar overlopen.

Nieuw Zuid (Antwerpen)
Dorpen en Metropool
strategisch project harde ruggengraat
Het doel is in het project voor dit gebied een aantal sociale en betaalbare woningen te integreren, alsook lokale sport-, cultuur- of onderwijsvoorzieningen die zowel voor het gebied in kwestie als voor een deel van de Kernstad kunnen dienen.

De concentratie kan dezelfde blijven, maar de morfologie van het project moet opnieuw bekeken worden om het gebied beter te doen aansluiten bij het toekomstige spaghettipark. Het project zal een soort zuidelijk uiteinde van de Binnenstad zijn en moet gezien worden als strategische schakel tussen de Schelde, de Groene Singel en de dichtbebouwde stad. Het programmeren van kantoorgebouwen dient herverdeeld te worden met de omgevende ruimte aan het Zuidstation.

Kop Spoor Noord (Antwerpen)
Ecostad
strategisch project zachte ruggengraat
Deze kop van het stedelijk park Spoor Noord is recent bestemd in een BPA als nieuw gemengd gebied voor wonen, kantoren en stedelijke functies. Een dens programma is opgemaakt teneinde het overige projectgebied te kunnen ontwikkelen als werkelijk stedelijk park. De huisvesting van een stedelijk ziekenhuis is één van mogelijke opties.

Eksterlaar (Deurne)
Ecostad
Dit woonuitbreidingsgebied biedt samen met de twee andere woonuitbreidings-gebieden (Silsburg en Drakenhof) de mogelijkheid om betaalbare woningen aan te bieden in een groene omgeving. Hier moet naar een nieuwe definitie voor het concept van 'wonen in het park' gezocht worden: een landschapspark met woningen, een bebouwd park dat meer open is en een lage concentratie van voorzieningen telt. De herinrichting van deze gebieden moet beschouwd worden als een katalysator voor het bekomen van een aangenaam en kwaliteitsvol park.

Een mix van verschillende types woningen en een duidelijke parkstructuur (van het geheel) moeten hier voorzien worden. De grenzen van de bebouwde zone moet duidelijk worden afgebakend en er moeten een aantal groene ruimten en verbindingen voor publiek gebruik geselecteerd worden.

Prestibel (Linkeroever)
Ecostad
Het gebied tussen het Galgenweel en de Middenvijver kan ontwikkeld worden met een programma dat voornamelijk bestaat uit (ook betaalbare) eengezinswoningen, die de huidige typologie en sociale samenstelling van Linkeroever in evenwicht brengen. De bebouwingswijze moet veel belang hechten aan het publiek domein, gemeenschappelijke functies (zoals parkings en tuinen) en nieuwe woonvormen. Het gebruik van het Galgenweel voor sport en vrije tijd, de mogelijke ligging van sportvoorzieningen en scholen in de omgeving en de toekomstige verbinding door een nieuwe brug met Nieuw Zuid en de Kernstad maken het gebied waardevol om het ambitieniveau van de stad met betrekking tot wonen te ondersteunen.

Militair Hospitaal (Antwerpen)
Spoorstad
Dit grote renovatieproject, tussen Lange Leemstraat (geselecteerd in dit structuurplan als territoriale boulevard binnen de Singel),

Boomgaardstraat en Marialei, voorziet 389 wooneenheden, die over zowel het historische monument als enkele nieuwbouwvolumes verdeeld worden. Er wordt hierbij gestreefd naar een typologische variatie en sociale mix. In het historische monument worden voornamelijk lofts voorzien. Het westelijk deel van de site wordt ingevuld met appartementen en in het oostelijke deel worden ééngezinswoningen ingeplant. Circa 98 wooneenheden zijn sociale koop- of huurwoningen. Het voorstel streeft ernaar om een groot aandeel open ruimte (circa 73%) te behouden. In het noordelijke deel van de site wordt een langgerekte publieke groene ruimte voorzien, die de verschillende delen van de site met elkaar verbindt en als buurtpark zal functioneren.

Stuivenbergziekenhuis (Antwerpen)
Spoorstad
Bij het verdwijnen van de huidige functie van de site van het Stuivenbergziekenhuis, aansluitend aan de Lange Beeldekensstraat (geselecteerd in dit structuurplan als winkelstraat), is een gemengd renovatieproject mogelijk, vergelijkbaar met het project voor de site van het Militair Hospitaal. Voor dit historisch waardevol complex moet nieuwe invulling worden onderzocht, die bestaat uit en combinatie van wonen, woonondersteunende functies, groen en dit gecombineerd met een mogelijke vestiging van een psychiatrische instelling voor geïnterneerden.

Nieuw Zurenborg (Berchem)
Dorpen en Metropool
nieuw gemengd woongebied
strategisch project groene singel
Er wordt voorgesteld om in dit gebied, incl. de verlaten Gassite, een hoogkwalitatief programma op te zetten met bebouwing die coherent is met de omgeving, waarbij verweving tussen residentiële functies en kleinschalige, laagdynamische (niet-hinderlijke) economische activiteiten (bijvoorbeeld kleinschalig bedrijvencentrum) en een aanbod aan groen vooropstaan. Het doel is een project te ontwikkelen dat nauw aansluit bij een aantal belangrijke plekken zoals de Draakplaats, het station van Berchem en omgeving en de Singel, die het sociale leven daar bepalen. Op het front langs de Singel kunnen verschillende woningen, onderwijsvoorzieningen en/of een klein aantal kantoren, bedrijfjes en winkels komen.

Om dit gebied optimaal te kunnen ontwikkelen, moet een alternatieve locatie gezocht worden voor de stelplaats van de bussen van De Lijn, in overleg en na afloop van de exploitatievergunningen.

Postgebouw (Berchem)
Dorpen en Metropool
strategisch project groene singel
Het gebouw moet een nieuw gemengd programma krijgen, in hoofdzaak kantoren en een grote stedelijke en publieke, semi-publieke functie als toplocatie. De nabijheid van een hoofdstation, de groene Singel en de Ring zijn hierbij de hoofdmotieven.

De verweving van beide hoofdfuncties is een bijzonder aandachtspunt en dit moet onderzocht worden in twee dimensies: zowel boven elkaar als naast elkaar.

Een aantal residentiële eenheden behoort tot de mogelijkheden maar is ondergeschikt. Ook een beperkt buurtverzorgend winkelaanbod is mogelijk, maar mag de twee bestaande winkelstraten (Driekoningenstraat/Statiestraat en Gitschotelei) niet ontwrichten; een shoppingcentrum is dus niet toegelaten. Andere cultuurrecreatieve voorzieningen zijn aan te bevelen.

Naast het benutten van het openbaar vervoer, moet de ontsluiting via de vernieuwde Ring - Singel onderzocht worden, evenals de mogelijkheid van het ontwikkelen van een ondergrondse randparking. Het aanbieden van gemeenschappelijke parkeerplaatsen voor de buurt wordt hierbij aangemoedigd.

Bijzondere aandacht moet gaan naar het publiek domein en de relatie met het E. Rijkaertplein, de doorwaadbaarheid (vb. sokkelgebouw) en groen.

Bedoeling is een architecturale unit te ontwerpen, als één van de verschillende monumentale solitairen langs de Singel. Een gelijkaardige frontvorming met bvb. de nieuwe gebouwen van Nieuw Zurenborg kan worden gestimuleerd. Hierbij kan het bestaande skelet van het gebouw behouden blijven of volledig vervangen.

Hobokense Galet (Hoboken)
Dorpen en Metropool
In deze strip langs de Schroeilaan (spoorlijn) en Jules Pauwelsstraat, waar ook het ziekenhuis Hoge Beuken gelegen is, zijn een aantal gebieden nog onbebouwd. Een toplocatie is hier aangeduid in het structuurplan, aangewezen voor de mogelijke inplanting van een grootstedelijke voorziening. Niettemin zijn de overige zones bebouwbaar voor een gemengd programma waarbij bijzondere aandacht moet gaan naar de aanleg van een kwaliteitsvolle aanleg van het publiek domein.

UA campus (Wilrijk)
Ecostad
nieuw gemengd woongebied
strategisch project zachte ruggengraat
Dit gebied (vandaag bestemd als zone voor openbaar nut op het gewestplan) is onderdeel van een herstructureringsplan van de UA (binnen- en buitencampus). Voor het onderbrengen van de exacte en toegepaste wetenschappen op de buitencampus te Wilrijk zijn nieuwe toevoegingen nodig. Het respecteren (en waar mogelijk herstellen) van de fortstructuur blijft het belangrijkste aandachtspunt. Toevoegen van nieuwe gebouwen is toegelaten binnen een campustypologie (zie Ecostad, bouwen in het park).

De beperkte toevoeging van woningen is mogelijk aan de rand van het park, en dan enkel in een zone ten zuidwesten. Privatisering van de open ruimte moet zo veel mogelijk vermeden worden. Belangrijk is dat de noord-zuidrelatie met de regionale open ruimte vinger richting Edegem blijft bestaan. Bij de verdere ontwikkeling van het gebied moet maximaal rekening gehouden worden met de Struisbeek.

Als sportcluster is bvb. een topsportschool mogelijk wanneer de bestaande sportvelden maximaal worden mee gebruikt.

F. Van Eedenplein (Linkeroever)
Dorpen en Metropool
strategisch project harde ruggengraat
Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de uitbouw van een sterk centrum rond het F. Van Eedenplein, als “hart” van Linkeroever. Dit moet gebeuren in relatie met het intergenerationeel project Linkeroever aan het Europark (IGLO), waarin vernieuwing van de maatschappelijke voorzieningen wordt nagestreefd, en in relatie met de voorzieningen in het stadsuitbreiding op Prestibel. Een structuurschets zal voor IGLO worden opgemaakt. Het F. Van Eedenplein zal een modernisering moeten ondergaan, met behoud van het openbaar vervoersknooppunt, een toevoeging van groen en een beperkt aantal nieuwe kleinschalige en publieke voorzieningen aan de noordzijde van het plein (mogelijk op een deel van de te herdimensioneren E. Verhaerenlaan). Verder ontwerpmatig onderzoek zal de inrichting van het plein verder moeten definiëren. De relatie met de Schelde en dit plein moet in elk geval een sterk accent krijgen en het zicht naar de rechteroever moet open blijven.

Spoor Oost (Borgerhout)
Ecostad
nieuw gemengd gebied
strategisch project zachte ruggengraat
De hoofddoelstelling voor spoor Oost in het RSA is dit gebied te transformeren waarbij een sterke verbinding tussen de Schijnvallei en spoor Noord tot stand kan komen. De strategische rol bestaat erin de kwaliteit van de 19de-eeuwse gordel te verbeteren door de een park aan te leggen dat de verbinding tussen de Schijnvallei en spoor Noord realiseert. Nieuwe gemengde ontwikkelingen aan de randen van het park moeten coherent zijn met de principes en de regels van de Ecostad. De ruimtelijke invulling beoogt een gemengde stedelijke ontwikkeling (wonen en KMO) en park waarbij een zuinig ruimtegebruik zal worden nagestreefd (gekoppelde bebouwing, gemeenschappelijke voorzieningen, ...). De randen, palend aan de Groene Singel, kunnen als zichtlocatie worden uitgewerkt met hoogwaardige architectuur die imagoversterkend werkt, maar moeten doorlaatbaar blijven. Een aanpassing van de Noordersingel - die daar een vreemde bocht maakt - en het

Ringspoor kan mee onderdeel uitmaken naar het onderzoek van het park en de ontwikkeling van het gebied.

Neerland (Wilrijk)
Ecostad, Waterstad
Het plan voor dit gebied moet een aantal belangrijke elementen vastleggen: het behoud en de vernieuwing van een watergebied binnen de perimeter dat groen moet blijven en gebruikt worden als een park, en de introductie van een aantal gemengde typologieën voor woningen van gemiddelde dichtheid.

Programma's voor woningen en vrije tijd moeten geïntegreerd worden in specifieke oplossingen voor de watergevoelige zone. Maar het is ook interessant om te laten zien hoe voorwaarden en aanwijzingen die uit het concept volgen, te werk kunnen gaan: bijvoorbeeld bij voorstellen over de manier waarop het stedelijke front van het park opgevat moet worden of de manier waarop nieuwe en bestaande gehelen geïntegreerd worden, waarbij de relaties met de groenruimten verbeterd worden.

Rand Middenvijver_Oost (Linkeroever)
Ecostad
strategisch project zachte ruggengraat
Door de ontwikkeling van dit gebied, onder de voorwaarden van de zachte ruggengraat, kan bijgedragen worden tot het voeren van een specifiek doelgroepenbeleid (grote gezinnen en ook senioren) én een maatschappelijk verantwoord aanbodbeleid (betaalbare woningen).

Het uiterst oostelijk deel van Middenvijver past vooral in een kwalitatieve benadering om de rand langs de August Vermeylenlaan en de Halewijnlaan af te werken in de nabijheid van voorzieningen (achtergelegen gebied districtshuis, politie, ...) en de toekomstige tramverbinding langs de Halewijnlaan. Door de aansnijding van dit gebied kan mogelijks een nieuw sociaal evenwicht gezocht worden tussen Europark en de rest van Linkeroever. De ontwikkeling gebeurt onder regie van de stad.

Een groene of publiek toegankelijke relatie moet behouden blijven tussen het stedelijk centrum van Linkeroever, het vernieuwde St.-Annabos en het Galgenweel.

Bouwcentrum (Wilrijk)
Te onderzoeken binnen ondersteunend programma Bouwcentrum
Strategisch project zachte ruggengraat
De goede bereikbaarheid van het gebied laat een topvoorziening toe, mits aandacht voor het concept van de parken en de noord-zuidas doorheen dit gebied. De camping kan gedurende de wintermaanden worden ingeschakeld als (groene) parking of definitief geherlokaliseerd worden. Er moet actief ingezet worden op een optimale ontsluiting met het openbaar vervoer. Enkel in functie van de uitbreiding en het behoud van de Expo kan een ondersteunend programma worden onderzocht, dat tegelijkertijd de fragmentatie van het park oplost. Een totaalconcept voor het ganse Cultuurpark moet uitgewerkt worden onder volgende voorwaarden: (1) voorzien in een continue en leesbare nieuwe parkstructuur tussen Singel en Wilrijkse pleinen; (2) voorzien in langzaam verkeersverbindingen in dit park, die de relatie tussen de verschillende objecten en aanwezige functies versterken en aansluiten bij de bovenlokale verbindingen; (3) reorganisatie van de sportterreinen; (4) mogelijk maken van de uitbreiding van de Expo; (5) voorzien in een ondergrondse parking die kan worden ingericht als randparking bij de toplocatie en langs de Groene Singel; (6) ondersteunende functies zijn mogelijk op voorwaarde dat het park in leesbaarheid verbetert; (7) in het gebouw van de Expo kan een flankerende winkel- en horecafunctie toegelaten worden. Een shoppingcentrum wordt uitgesloten.

Niet te ontwikkelen gebieden zonder een geactualiseerde woonbehoeftestudie

Volgende gebieden zijn niet te ontwikkelen zonder een geactualiseerde woonbehoeftestudie.

Een geactualiseerde woonbehoefte gebeurt wanneer aangetoond kan worden dat de gezinsprognose en/of de evolutie van de behoefte aan betaalbare woningen is gewijzigd. Momenteel is de woonbehoefte berekend in het informatief deel - hoofdstuk "lezing van het wonen - vraagzijde woningen".

Ekeren Donk (Hoekakker)
Waterstad, Ecostad
strategisch project zachte ruggengraat
Het uitbreidingsgebied in Donk is een uitgestrekte oppervlakte die grotendeels beplant is en rondom rond al verstedelijkt is door de traditionele verkaveling (eengezinswoningen met tuin). Indien het gebied ooit wordt ontwikkeld, dient de stad hier een specifiek doelgroepenbeleid (gezinnen met kinderen en seniorenwoningen) en betaalbaar aanbodbeleid te voeren.

In het midden van het gebied loopt een kleine waterloop. Het project moet dus het water als startpunt nemen om de structuur van de open ruimte te bepalen. In geen geval mag de bebouwing het watersysteem fundamenteel verstoren. De ontwikkeling van Hoekakker staat onder strikte voorwaarden. Beperkte ontwikkeling is mogelijk, mits het nemen van maatregelen die het groene karakter bewaren en rekening houden met de watertoets (bvb. beperken van kelders en verharding; nieuwe woontypologie met vrije of beperkte grondinname). De ontwikkeling van Hoekakker moet in harmonie aansluiten bij het gebied Ekeren Donk zodat het dorpskarakter en de identiteit van deze wijk gevrijwaard blijft. Het project moet een bijkomend programma aan recreatief medegebruik bevatten en ander recreatief gebruik onderzoeken. De ontsluiting en de verkeersafwikkeling van het gebied moet onderwerp zijn van gebiedsgericht onderzoek en dit in relatie tot de wijk Donk.

Bij het parkproject voor het gebied ten oosten van de Oude Landen wordt bijzondere aandacht besteed aan de waterhuishouding. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de impact van de ontwikkeling van Hoekakker.

Silsburg, Drakenhof (Deurne)
Ecostad
Het woonuitbreidingsgebied Silsburg aan de zuidelijke grens van het Deurnepark biedt de mogelijkheid om de grens van het park af te bakenen in een gebied waar het bijna onzichtbaar is en waar het groen vooral wordt bepaald door het landschap van een bebouwde stadsrand. Hier moet naar een nieuwe definitie voor het concept van 'wonen in het park' gezocht worden: een landschapspark met woningen, een bebouwd park dat meer open is en een lage concentratie van voorzieningen telt. De herinrichting van deze gebieden moet beschouwd worden als een katalysator voor het bekomen van een aangenaam en kwaliteitsvol woonpark op termijn. Het moet worden voorbehouden voor het voeren van een aanbodbeleid voor gezinnen die willen wonen in een groene omgeving.

Een mix van verschillende types woningen en een duidelijke parkstructuur (van het geheel) moeten hier voorzien worden. De grenzen van de bebouwde zone moeten duidelijk worden afgebakend en er moeten een aantal groene ruimten en verbindingen voor publiek gebruik geselecteerd worden.

In Silsburg zal het belangrijk zijn om een nieuw front voor het park te creëren, waarbij de N116 de rol kan aannemen van een filter. Dat betekent niet dat het opgevat moet worden als traditionele lintbebouwing. Er moeten open verbindingen blijven op de noord-zuidrichting, richting Deurne park en op de oost-westrichting richting het fort, misschien langs de weg. Andere indicaties voor Silsburg, die voortkomen uit het concept van het lager netwerk, suggereren een groter deel van de bebouwing te concentreren in het zuiden, dat een sterker stedelijk karakter heeft, maar toch toegang heeft tot een grotere groene ruimte.

In Drakenhof zullen op korte termijn wel volkstuinen ontworpen worden in samenhang met een gedeeltelijk parkachtige recreatieve omgeving (met open lucht sportterreinen). De volkstuinen van Eksterlaar moeten hier immers geherlokaliseerd worden. Ook voor het aanwezige verzorgingstehuis kan op korte termijn voorzien worden van een beperkte afwerking. Bij een geactualiseerde woonbehoeftestudie, die de behoefte voor de aansnijding van dit gebeid kan aantonen, kan dit gebied op termijn ontwikkeld worden als een toegankelijk park met woningen.

Gebied dat niet bebouwd kan worden voor wonen op basis van recreatie

Centraal Middenvijver (Antwerpen Linkeroever)
Het centrale deel van het woonuitbreidingsgebied Middenvijver wordt geschrapt voor bijkomende woningen, maar heeft wel een functie mbt. cultuur, recreatie en stedelijke voorzieningen ingebed en geïntegreerd in een groene omgeving. Het is een cultuurrecreatief cluster op bovenlokaal niveau. Middenvijver wordt gezien als een kruispunt tussen de noord-zuid georiënteerde recreatieve ruimtes en de oost-westverbinding met de stad en heeft daarbij ook een doelstelling m.b.t. de bovenlokale groenvoorziening.

Dit cluster beklemtoont de noodzaak aan een kwalitatieve omgeving, benut de mogelijkheid van de stamlijn voor openbaar vervoer en wil betere verbindingen aangaan met open ruimte en andere recreatiefaciliteiten. Er wordt gekozen voor de ontwikkeling van het gebied als een uitgerust recreatief park op het niveau van de stad, waarbij het park de recreatieve elementen structureert d.m.v. paden en groene relaties. Groene of publiek toegankelijke relaties moeten bijvoorbeeld behouden blijven tussen het stedelijk centrum van Linkeroever, het Galgenweel en het St. Annabos.

Gebieden die niet bebouwd kunnen worden

In deze categorie is randafwerking voor een betere stedenbouwkundige inkadering mogelijk, indien aangegeven.

Opstalvalleigebied (Berendrecht)
Een belangrijk deel van de zuidelijk gelegen woonuitbreidingsgebieden, en ook agrarische gebied, te Berendrecht maakt deel uit van een natuurcompensatievoorstel in het kader van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever (zie ook informatief deel). Dit gebied zal worden heringericht voor natuur, waaronder ook natte natuur, als compensatie van delen van de wachtboezems en de Kuifeend, die naar aanleiding van de optimalisatie van de main hub in de haven zullen verdwijnen. Met dit voorstel wordt voldaan de Europese compensatiewetgeving. Gevraagd wordt om bij de inrichtingsplannen de randafwerking van het resterende woonuitbreidingsgebied mee in rekening te brengen.

Puihoek (Ekeren)
Te Ekeren, op de grens met Kapellen bevindt zich een woonreservegebied (grensoverschrijdend). Dit is watergevoelig en is te vrijwaren wegens zijn bufferende functie vanuit water. Het gebied, kan ingericht worden als open ruimte gebied, aansluitend bij de grotere open ruimtes buiten de stad Antwerpen.

Kwaedevelden (Merksem)
Te Merksem, tussen de woongebieden en de autostrade E19, bevindt zich nog een verkavelbare oppervlakte op amper enkele tientallen meter van de snelweg. Het gebied maakt deel uit van een verbindingszone tussen de grote natuurlijke eenheden van Merksem langsheen de Laarse beek en de stad, binnen de stedelijke parkstructuur. Het gebied fungeert hierdoor als buffer tussen het dorp en het (haven)gerelateerd verkeer langs de E19. Het kan worden ontwikkeld als park- en recreatief gebied, met wandel- en fietspaden, voor Merksem, en moet rekening houden met de reservatiestrook voor de A102 volgens het gewestplan, een zone waarvoor dit structuurplan voorstelt de R11 verder aan te leggen tussen Turnhoutsebaan en Bredabaan als Parklaan op stedelijk niveau. Wegens de ligging nabij de Laarse beek wordt door deze buffering ook de infiltratiemogelijkheden vergroot.

Zuidelijk deel Rozemaai (Antwerpen)
Het gebied langs de Donkse beek is een omvangrijk beboste oppervlakte, gedeeltelijk waterrijk, tussen de snelweg en het woongebied van Donkske. Het waterprobleem is hier vrij delicaat doordat de Schijn tot kanaal gemaakt is. Vanuit het oogpunt van een organisch programma van de renaturalisatie van de Schijnvallei (dat betekent ook zoveel mogelijk ruimte langs de stroom beschikbaar laten voor natuurlijke infiltratie) en de relevante kwaliteit van dit bos wordt voorgesteld om het zuidelijke deel van het gebied Rozemaai uit te sluiten.

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

Dat is ook coherent met het doel om een natuurlijke filter tot stand te brengen voor de snelweg die voor geluidshinder zorgt en de kwaliteit van de woonruimte in de buurt naar beneden haalt.

Het is ook coherent met het voorstel om de kwaliteit te verbeteren in de andere delen van Rozemaai door een programma van vernieuwing van het bestaande bebouwde patrimonium, inbreiding, met een specifiek project voor de open ruimte. Een bijkomend woonaanbod kan uitgevoerd worden door de bestaand woonomgeving te verdichten en verder in te vullen.

Park & Ride Bredabaan (Merksem)
Dit gebied aan de rand van een onbebouwde en beplante strook is direct toegankelijk vanaf de Bredabaan op een heel relevant punt, omwille van de tramlijn en tussen twee handelsgebouwen in. De sterke toegankelijkheid en de aanwezigheid van commerciële functies op bovenlokaal niveau verantwoorden om in dit gebied een programma te ontwikkelen voor een Park & Ride-parking en een publiek domein met voorzieningen (fietsparking, busstation, en zelfs kleine speelplaatsen, enz.), waardoor een soort platform gerealiseerd wordt voor de aanwezige voorzieningen en handel. De herbestemming is reeds gerealiseerd door middel van een BPA.

Publieke ruimte Luchtbal (Antwerpen)
Het algemene programma voor Luchtbal beschrijft ingrepen om de buurt te vernieuwen, de bestaande gebouwen te restaureren en nieuwe gebouwen op te trekken, waardoor het aandeel sociale woningen opnieuw in evenwicht gebracht kan worden. Eveneens dienen de structuur van het publieke domein en het niveau van voorzieningen verbeterd te worden. Deze plek dient beschouwd te worden als een soort brug naar de haven, en als een belangrijke plek waar de aanleg en inrichting van de stationsomgeving moet doorwegen.

Bepaalde gebieden zijn nodig om publieke ruimten, voorzieningen en infrastructuur (bijvoorbeeld parkeerplaatsen) te realiseren; de twee gebieden werden geselecteerd op basis van hun feitelijke gebruik en hun nabijheid tot centrale of meer toegankelijke punten.

Uiteindelijk zal dit gebied verder onderzocht moeten worden in het omvattende stedenbouwkundig plan voor de stationsomgeving (zie Spoorstad), waarbij een coherente oplossing moet worden gevonden voor de verknoping van de trams Noorderlaan en Groenendaallaan, de buslijnen en het Luchtbalstation.

Hof ter Lo (Borgerhout)
Verschillende overwegingen liggen aan de basis van de uitsluiting van deze twee gebieden.

Om te beginnen bestaat de wens om een eventuele groene schakel te verzekeren tussen het Rivierenhof en Spoor Oost, doorheen de Singel. Verondersteld wordt dat het project voor een nieuw park op de eigenlijke plaats ontwikkeld wordt. Dat is ook coherent met de noodzaak om de Singel, als groene stedelijke ruimte, de gepaste omvang te geven op een heel moeilijk punt.

Een tweede sterk argument vinden we in de omschrijving van een specifiek functioneel programma; de huidige appartementsgebouwen staan op dit moment geïsoleerd in een gebied dat vooral op kantoren en activiteiten gericht is. Het is een nauwe ruimte die doorkruist wordt door de Singel (die daar het karakter van een snelweg heeft). Dat lijkt niet coherent met het idee om nieuwe woningen te bouwen. Integendeel, het project voor de Singel wil de verbinding en de interactie met het districtsdeel verbeteren, alsook de kwaliteit van de open ruimte en de woonruimte. Er dient naar gestreefd om de ruimten die al gebruikt worden voor publiek groen te houden, om bijkomende niet-residentiële functies als handel of voorzieningen toe te voegen en zelfs de mogelijkheid te overwegen om de bestaande appartementen om te vormen tot aangepaste kwaliteitsvolle volumes (residentieel, KMO of commercieel) in het park.

Park binnenzijde De Veldekens (Berchem)
Het gebied in Fruithof vertegenwoordigt een van de meest uitgebreide programma's van de laatste jaren en is bijna helemaal voltooid. Slechts een deel is niet bebouwd en in gebruik als volks-

tuinen. Het is wenselijk om een (beperkte) parkstructuur in het gebied te beschouwen als onderdeel van de vijf parken. Door de dichte bebouwing in dit deel van de stad, het hoge aantal huidige woningen en de noodzaak om meer publieke ruimtes toe te voegen, wordt voorgesteld om de huidige parkfunctie van Fruithof te behouden. Een beperkt aantal woningen (waaronder seniorenwoningen) zijn nog toegelaten in het gebied als laatste toevoeging. Het centrale gedeelte blijft gevrijwaard voor openbaar park.

Rodekruislaan (Berchem)
Het gebied ligt aan de buitenkant van de Ring op een punt waar het groen dat als buffer tegen het verkeer moet dienen, niet zo omvangrijk is. De ontwikkeling van het gebied zou de buffer versmallen en zo problemen van lawaai en vervuiling veroorzaken (ook voor de nieuwe woningen). Het idee van een park langs de Singel houdt in dat alle groengebieden erlangs dienen bewaard en niet beperkt te worden, om tot een kwaliteitsvolle ruimte te komen.

Park Fruithof, Prieel (Berchem)
Een van de hoofddoelen voor het stadscentrum van Fruithof is een schakel te creëren tussen de eigenlijke sportcluster en het bebouwbare gebied aan de andere kant, waardoor een aantal doorgangen onder de sporen gerealiseerd worden. Dit gebied wordt nu gebruikt als een lokaal park en het is de bedoeling het vrije gebruik van de groene ruimte in relatie tot de voorzieningencluster te behouden: de openbare ruimte zal dienen als een ontmoetingsplaats voor de twee delen van het dorp. Een beperkte randafwerking is mogelijk waarbij ook de kwaliteit van het park kan verbeterd worden.

Park Desguinlei (Antwerpen)
Het gebied ligt tussen het Hof Van Leysen en de parkeerruimte langs de Desguinlei en kan als een deel van de stedelijke parkstructuur langs de Singel beschouwd worden. Een doorgang kan gecreëerd worden die de twee ruimten met elkaar verbindt. Het park wordt op die manier een groene toevoeging binnen de stad en zorgt ook voor een verbinding met een van de stedelijke centra binnen de Kernstad, Markgrave.

Park Van Rijswijcklaan, Populierenlaan (Antwerpen)
Dit groene grasveld, waar mensen buiten zitten, spelen en eten, ligt in de rand van het Zuiderpark. Het dient ook als een vrije ruimte vlakbij het kruispunt op de A12, waar er uitwisseling zal zijn met een tramplaats. De ruimte geeft ook een speciaal perspectief, vanop de Boomsesteenweg, op het huis ontworpen door Le Corbusier. Het gebied moet open blijven maar komt in aanmerking om deels te ontwikkelen als (groene) parking om de woonstraten bij perioden te ontlasten en de overstap met de tramplaats te voorzien. Het G. Robertsplantsoen kan worden beschouwd als baken in dit te vernieuwen publiek domein. Het geheel moet aansluiten met fietsverbindingen.

Park Polderstad (Hoboken)
Ten zuiden van Polderstad (tussen Harold Rosherstraat en Wouter Dilftlaan) bevindt zich een recreatief gras- en sportveldje dat intensief gebruikt wordt door de omliggende buurten. Deze functie dient bestendigd te blijven voor dit gebruik. De relatie met het publiek domein kan verbeterd worden.

Munthof (Antwerpen)
Dit open gebied binnen het dichtbebouwde geheel van de Kernstad is een, weliswaar ongeorganiseerde, maar veelgebruikte groene publieke ruimte met een informeel karakter. Herinrichting van het gebied als waardevolle stedelijke open ruimte dient zich op termijn aan. Het groene en informele verblijfskarakter is te bestendigen. Terzelfdertijd dient onderzocht –in overleg met de buurt– hoe het geheel een geschikte stedelijke inkadering kan krijgen.

Polderstad (Hoboken)
Het gebied tussen de wijk Polderstad en het KMO-gebied kan op deze plek een buffer ontwikkelen die tegelijk de relatie met de Schelde opnieuw aanhaalt.

De meer zuidelijk gelegen rand van Polderstad ter hoogte van de spoorlijn kan wel afgewerkt worden met nieuwe woningen (te bebouwen onder specifieke voorwaarden van de Spoorstad).

Meerlenhof (Antwerpen)
Dit cultuurhistorisch waardevol parkje in de omgeving van het fort, is een belangrijke ontmoetingsruimte voor de omliggende woonwijken van Hoboken. Het bevat een specifiek historisch kasteeltje, dat behouden moet blijven. Een specifieke en haalbare functie moet gezocht worden teneinde het gebouw te kunnen instandhouden, renoveren en eventueel beperkt uitbreiden. De toegankelijkheid van het gebied moet nagestreefd worden.

Luchtbal Noorderdokken (Antwerpen)
De leefbaarheid van de Luchtbal wordt vergroot door hier een plek aan te bieden voor gemeenschappelijke recreatieve voorzieningen in open lucht. Het garanderen van die leesbaarheid en de vlotte bewegingen tussen de voorzieningen is de basisdoelstelling voor dit gebied, als eindpunt van de woonwijk. Een tweede doel is het benadrukken van de oost-westverbinding tussen deze cluster en Merksem (gebruikmakend van bestaand groen) en tussen het water (de haven) en Luchtbal. Door de herinrichting ontstaat een afgewerkte open ruimte met een beter recreatief gebruik, die noodzakelijk is voor het te herstructureren en dicht woonweefsel te Luchtbal. De Havanastraat kan eventueel aan de noordzijde afgewerkt worden met een bebouwingswijze die coherent is met de watergevoeligheid en met een cultuurrecreatieve functie die aansluit bij het lokale cluster.

Onderzoeksvenster Moretusburg (Hoboken)
Een onderzoek naar de noodzaak en wenselijkheid van een bijkomende milieubuffer tussen de industrie en de wijk Moretusburg moet worden opgestart. Mogelijk kan deze buffer landschappelijk uitgewerkt worden. Volgende doelstellingen, die een win-win situatie creëren voor zowel de buurt als het bedrijf, moeten hierbij nagestreefd worden: (1) het creëren van een nieuwe groene buffer tussen de woonomgeving (Moretusburg) en de industriële zone, die zich uitstrekt tot aan de rivier en een verbinding zoekt met het fort aan de Linkeroever; (2) dit veronderstelt een complementair en doorgedreven milieu- en saneringsbeleid vanuit de industrie; (3) dit veronderstelt een integratie met de resultaten van het mobiliteitsonderzoek met betrekking tot de alternatieve verbindingsweg voor auto- en zwaar verkeer (zie hoofdstuk spoorstad), en de bestaande en nieuwe fietsverbindingen (4) dit veronderstelt een doorgedreven grond- en pandenbeleid. Nieuwe woonontwikkelingen moeten hier gemotiveerd worden vanuit de geldende milieuwetgeving en opportuniteiten voor redelijke herlokalisaties moeten zorgvuldig onderzocht worden; (5) het herdefiniëren van de patronen en recreatieve routes in het park rond fort 8 en in het industriegebied.

Het mobiliteitsonderzoek moet de verbinding onderzoeken tussen de zuidelijke industriegebieden en het hoger netwerk en dit als alternatief voor de A. Greinerstraat die momenteel door de industriezone loopt en veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Bij het mobiliteitsonderzoek moeten alle varianten in beeld worden gebracht, incl. het voorkeurscenario ten westen van de spoorlijn Antwerpen-Boom, waarbij bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het oplossen van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van Kapelstraat.

Nieuwe gemengde woongebieden

De nieuwe gemengde woongebieden hebben vandaag nog geen bestemming als woon-, woonuitbreidings- of woonreservegebied, en zullen dus door middel van een gemeentelijk RUP herbestemd moeten worden als nieuw gemengd woongebied. Bij het ontwikkelen van deze gebieden zal een commissie samengesteld worden die verantwoordelijk is voor de selectie van een ontwerper en voor de uitwerking van een programma van eisen. De regie blijft in handen van de stad.

Het zijn de gebieden: Nieuw Zurenborg (Gassite), Mexico- en Droogdokken Eiland, Stuivenbergziekenhuis, UA campus en Spoor Oost. De voorwaarden waaronder zij ontwikkeld kunnen worden is telkens beschreven (zie te ontwikkelen onder specifieke voorwaarden).

Gebieden onder breed management

Gebieden onder breed management zijn aangeduid met een contour waarbinnen zich verschillende onbebouwde of te herstructu-

reren percelen bevinden uit de woningprogrammatie. De gebieden zijn elk afzonderlijk gekenmerkt door een gemeenschappelijke problematiek:

- Langsheen de Kapelsesteenweg te Ekeren is er een commercialiseringsdruk. Uitbreiding van kleinhandelszaken verdringen er de woonfunctie. De resterende binnengebieden moeten gevrijwaard blijven voor residentiële of publieke ontwikkelingen.
- In Luchtbal Noord moet gezocht worden naar een sociaal evenwicht (wonen en voorzieningen). Deze zone moet, als stedelijk centrum in het lager netwerk, extra aandacht krijgen voor deze woonproblematiek. Nieuwe woontypologieën en verder ontwerpmatig onderzoek zijn vereist om een nieuwe mix van woningen te bewerkstelligen, gecombineerd met centrumfuncties.
- Ook in de omgeving van het Europark Linkeroever moet gezocht worden naar een sociaal evenwicht (wonen en voorzieningen). Deze zone moet, als stedelijk centrum in het lager netwerk, extra aandacht krijgen voor deze woonproblematiek. Nieuwe woontypologieën en verder ontwerpmatig onderzoek zijn vereist om een nieuwe mix van woningen te bewerkstelligen, gecombineerd met centrumfuncties.
- Het woongebied van Linkeroever kan verder afgewerkt worden. De herstructurering van het Europark en de herinrichting van het F. Van Eedenplein werken hierbij als belangrijke katalysator. Maar ook verder in het woonweefsel en in de omgeving van de as Gloriantlaan (tevens stedelijk centrum) komen nog niet bebouwde zones voor, die thans op het gewestplan bestemd zijn als woongebied. De ontwikkeling van deze - in theorie bebouwbare gebieden - dient voorzichtig te worden bestudeerd. Meestal zijn deze gronden in eigendom en beheer van de overheid. Een ontwikkelingsvoorstel kan ingediend worden waarbij het gebied geherstructureerd of ontwikkeld wordt, op voorwaarde dat de toegankelijkheid en de openheid in evenwicht blijft met de concentratie aan woningen of hoogbouw in de omgeving. Nieuwe woontypologieën voor jonge gezinnen worden gestimuleerd. De zone achter het revalidatiecentrum van de A. Vermeylenlaan kan gebruikt worden voor eventuele beperkte uitbreiding van het huidige verzorgingstehuis (landschappelijk geïntegreerd). Het behoort tot de rand van het woongebied van Linkeroever. De rand van de Halewijnlaan (woonuitbreidingsgebied Middenvijver_Oost) kan afgewerkt worden, landschappelijk geïntegreerd en begrenst daarmee het Sint-Annabos en de cultuurrecreatief cluster Middenvijver.
- In de Stationsomgeving Luchtbal Zuid, ook verder in dit structuurplan aangeduid als onderdeel van de strategische ruimte harde ruggengraat, is er het verknopingsprogramma voor verschillende mobiliteitsgebruikers, gekoppeld aan de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De ontwikkeling van de regionale vervoersknoop en een bijkomend kantorenprogramma moet gebeuren op basis van een samenhangend stedenbouwkundig ontwerp, waarbij een coherente oplossing moet worden gevonden voor de verknoping van de trams Noorderlaan en Groenendaallaan, de buslijnen en het Luchtbalstation. Het moet ook rekening houden met de herstructureringsmogelijkheden van de bestaande woonblokken. De optie het station dichter bij het Albertkanaal in te planten, kan mee deel blijven uitmaken van het onderzoek.
- Langs de Kanaalzone, ook verder in dit structuurplan aangeduid als onderdeel van de strategische ruimte levendig kanaal, is er behoefte aan een verbetering van de relatie wonen-werken, het gebied kan staan voor een verbinding tussen de woonwijken in Merksem en Deurne Noord met de waterkant, zodat de bewoonbaarheid van de buurt verbeterd kan worden. Maar in het algemeen moet in de kanaalzone (Albertkanaal) rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek dat leidt tot een gebiedsgerichte visie op alle deelgebieden. In RUP's kan dan zo snel mogelijk rechtszekerheid worden geboden. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk. Bij het Vlaams gewest wordt aangedrongen op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen) maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen. Dit is een suggestie aan het Vlaams gewest die verder in overleg met de POM en de economische actoren moet worden geëvalueerd en uitgewerkt. Delen van de Kanaalzone zijn immers geselecteerd als Doelstelling 2-gebied en dienen als dusdanig ontwerpmatig verkend te worden.
- Te Rozemaai Zuid geldt de waterproblematiek voor die zone die verder in dit structuurplan geselecteerd is in de zachte ruggengraat. Aansluitend Rozemaai Noord, ligt een te herstructureren gebied met een sociale doelstelling voor wonen, gekoppeld aan het verbeteren van het publiek domein. Dit moet deel uitmaken van verder ontwerpmatig onderzoek en een samenhangend stedenbouwkundig plan.
- In de grenszone Wilrijk/Hoboken is een zone aangeduid die gelegen is in de zachte ruggengraat (zie verder) en dus te ontwikkelen volgens de principes van de ecostad. In dit ruimer gebied moet de woonfunctie in de nabijheid van de Parklaan en in een groene omgeving optimaal benut worden. De Hollebeek (BPA in opmaak) en het aanwezige park zijn er structuurbepalend en te vrijwaren. De natuurlijke karakteristieken moeten gevrijwaard blijven, grenzend aan een kwaliteitsvolle woonomgeving. Deze enclave in de stad dient zich bijzonder voornatuurontwikkeling en recreatie. Dit gebied kan de bewoners dagelijks in de contact brengen met de natuur.
- Ook in deze omgeving van de Parklaan, een kleiner gebied dat aansluiting vindt met de Boomsesteenweg, moeten de verschillende binnengebieden en restpercelen afgestemd worden op elkaar. De gemeenschappelijke problematiek is het omgaan met de Boomsesteenweg die als barrière werkt, waardoor contact gezocht wordt met het achterliggende binnengebied, en de uitbreiding van de Steinerschool.

Wanneer deze gebieden in een strategisch project vallen, zullen zij door de stad geregisseerd worden. In het andere geval wordt een bredere scoop gevraagd bij de vergunningsaanvraag, waarbij de kenmerkende van de problematiek als beoordelingsfactor worden meegenomen.

B.4. Mogelijke maatregelen en acties

Hanteren van de woningprogrammatie als toetskader

De kaart woningprogrammatie duidt de gebieden aan die in aanmerking komen voor ontwikkeling onder specifieke regels en de gebieden die worden uitgesloten voor ontwikkeling. Voor de watergevoelige gebieden doet de stad een suggestie aan het Vlaams gewest ze op te nemen in een gewestelijk RUP (zie Waterstad).

Ingeval hiervoor specifieke bestemmingswijzigingen vereist zijn of ordeningswijzigingen of beheersmaatregelen moeten worden genomen, zullen naderhand RUP's of eventuele verordeningen worden opgemaakt; dit is zeker het geval voor de nieuwe gemengde woongebieden, de stadsontwikkelingsgebieden en (delen van) gebieden onder breed management.

Voor de permanente woonwagenterreinen zal de stad een RUP opmaken indien vereist. De selectie van de gebieden gebeurt in overeenstemming met de besluiten van de provinciale commissie woonwagenterreinen. Bij invulling van de toplocatie op de kop van IPZ (d'Herbouvillekaai) zal het huidige doortrekkersterrein geïntegreerd moeten worden of geherlokaliseerd indien verweving

niet mogelijk is. Op het Eilandje en Linkeroever (jachthaven) kan voorzien worden in locaties voor woonboten.

Voor de (weinige) zonevreemde woningen zullen de decretale bepalingen gevolgd worden, behoudens de woningen die gesitueerd zijn in een gebied waarvoor vanuit een gecombineerde problematiek, aangegeven in het structuurplan, een gebiedsgericht ruimtelijk uitvoeringsplan zal worden opgemaakt. Hun ontwikkelingsperspectieven zullen hierbinnen geïntegreerd worden.

Faciliteren en regisseren van stadsvernieuwingsprojecten

Stadsvernieuwingsprojecten worden gedetecteerd op basis van de (geactualiseerde en geïnterpreteerde) inventaris van onbebouwde percelen, de interpretatie van leegstaande of onderbenutte gebouwen(complexen) of bouwblokken, de tekortzones buurt- en wijkgroen, …

Stadsvernieuwingsprojecten zullen actief gepromoot worden; een aantal zullen ook door de stad zelf worden opgestart (vb. Schipperskwartier, bouwblokprojecten, zie ook Poreuze stad).

De stad zal de vernieuwing ervan stimuleren, in overeenstemming met de visie, door in overleg te treden met de eigenaars en constructieve concepten uit te werken.

Het opzetten van een communicatie- en informatiekanaal is hierbij te onderzoeken. Onderdeel hiervan kan zijn het installeren van een ‘beurs’ voor betaalbare woonprojecten of kleinschalige bedrijvenunits, onder de vorm van een jaarlijks evenement of een website, digitale nieuwsbrief, … .

Het grond- en pandenbeleid van Vespa, of middelen uit het Europees of grootstedenbeleid kunnen mee worden ingezet.

Regisseren van stadsontwikkelingsgebieden

Stadsontwikkelingsgebieden zijn de nieuwe gemengde woongebieden (kaart woningprogrammatie), de woonuitbreidingsgebieden (gewestplan), de woonreservegebieden (gewestplan) en de gebieden voor stedelijke ontwikkeling (gewestplan).

Het zijn veelal grootschalige gebieden waar, in vele gevallen, oude functies worden afgestoten of totnogtoe niet (ten volle) ingevulde gebieden, vaak in de randen van de stad, waar volgens de woningprogrammatie nog een belangrijk potentieel is voor nieuwe woningen.

Voorbeelden zijn Silsburg, Drakenhof en Eksterlaar, Neerland, Prestibel, Nieuw Zuid, het Eilandje, Nieuw Zurenborg, Spoor Oost, Rozemaai, Stuivenbergziekenhuis, oostelijke rand Middenvijver.

De stad zal hier, naast het voorzien in een toereikend aanbod van (betaalbare) woningen voor een steeds veranderende bevolking, actief onderzoek voeren naar een evenwichtig programma. Aandacht zal worden besteed aan het nastreven van gebiedsgerichte stedelijke dichtheden, sociale mix, diverse woontypologieën, ondersteunende voorzieningen en een kwalitatief aanbod aan publieke, semi-publieke en private open ruimte (pleinen, speelpleinen, tuinen, …).

Wegens hun omvang en ligging moeten sommige van de stadsontwikkelingsgebieden ook voorzien in een recreatieve cluster of toplocatie (zie verder), of kantooraanbod.

Bij het ontwikkelen van stadsontwikkelingsgebieden kan een commissie samengesteld worden van investeerder(s), sociale huisvestingsmaatschappij(en), Vespa, … en de stad. De commissie is verantwoordelijk voor de selectie van een ontwerper en voor de uitwerking van een programma van eisen (dichtheid, functies, typologie van woningen, aandeel betaalbare of sociale woningen, aandeel sport of onderwijs, beeldkwaliteit, mobiliteits- en parkeeraspecten, …) conform de visie.

De regie blijft in handen van de stad.

De stad opteert voor de opmaak van gemeentelijke RUP’s voor de stadsontwikkelingsgebieden. Deze RUP’s hebben een hoog ambitieniveau en zullen door de stad worden ingezet om het wonen in de stad aantrekkelijk te maken zodat de trendbreuk qua wonen uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen effectief op het terrein kan worden gerealiseerd.

Opmaken handleiding innovatieve bouwtypes

Dit structuurplan wijzigt de bestemmingen niet. Enkel een ruimtelijk uitvoeringsplan, met haar afzonderlijke goedkeuringsprocedure, kan een bestemming wijzigen. Het is wenselijk dat voor specifieke gebieden een herbestemming wordt overwogen. Deze gebieden worden op het einde van dit structuurplan opgesomd (zie overzicht van acties, maatregelen en projecten).

Dit structuurplan geeft een aantal richtlijnen weer om te bouwen volgens specifieke regels (Ecostad, Spoorstad, Poreuze stad, Waterstad, ..), maar ze kunnen nog verder uitgewerkt worden in een handleiding.

De regels in dit structuurplan die het hebben over het “bouwen in het park (Ecostad)” hebben betrekking op de zachte ruggengraat - of de stedelijke parkstructuur - in het algemeen. Hiertoe behoren ook de onderliggende woongebieden, woonuitbreidingsgebieden, bedrijventerreinen of recreatiezones, waarop de regels van toepassing zijn.

Ontwerpmatig moeten deze regels afgetoetst worden, verder uitgewerkt worden in een handleiding, en verankerd worden in een RUP. De adviescommissies, bv. Gecoro en Welstandscommissie, kunnen bij de advisering hiervan een belangrijke rol spelen.

De handleiding heeft tot doel nieuwe woontypes te promoten, teneinde duurzaamheid te bereiken in het ruimtegebruik en tegelijkertijd te beantwoorden aan de actuele noden van de gezinnen met kinderen, de senioren, …

De juridische aanbevelingen als resultaat van deze handleiding kunnen worden opgenomen in de stedenbouwkundige verordening (bouwcode) of beleidslijnen.

Opstarten onderzoek buffer Moretusburg

Een onderzoek naar de noodzaak en wenselijkheid van een bijkomende milieubuffer tussen de industrie en de wijk Moretusburg moet worden opgestart. Mogelijk kan deze buffer landschappelijk uitgewerkt worden. Volgende doelstellingen, die een win-win situatie creëren voor zowel de buurt als het bedrijf, moeten hierbij nagestreefd worden: (1) het creëren van een nieuwe groene buffer tussen de woonomgeving (Moretusburg) en de industriële zone, die zich uitstrekt tot aan de rivier en een verbinding zoekt met het fort aan de Linkeroever; (2) dit veronderstelt een complementair en doorgedreven milieu- en saneringsbeleid vanuit de industrie; (3) dit veronderstelt een integratie met de resultaten van het mobiliteitsonderzoek met betrekking tot de alternatieve verbindingsweg voor auto- en zwaar verkeer (zie hoofdstuk spoorstad), en de bestaande en nieuwe fietsverbindingen (4) dit veronderstelt een doorgedreven grond- en pandenbeleid. Nieuwe woonontwikkelingen moeten hier gemotiveerd worden vanuit de geldende milieuwetgeving en opportuniteiten voor redelijke herlokalisaties moeten zorgvuldig onderzocht worden; (5) het herdefiniëren van de patronen en recreatieve routes in het park rond fort 8 en in het industriegebied.

Het mobiliteitsonderzoek moet de verbinding onderzoeken tussen de zuidelijke industriegebieden en het hoger netwerk en dit als alternatief voor de A. Greinerstraat die momenteel door de industriezone loopt en veiligheidsrisico’s met zich meebrengt. Bij het mobiliteitsonderzoek moeten alle varianten in beeld worden gebracht, incl. het voorkeurscenario ten westen van de spoorlijn Antwerpen-Boom, waarbij bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het oplossen van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van Kapelstraat.

Invoeren stedenbouwkundige ontwikkelingskosten

Onderzoek zal gebeuren met betrekking tot het invoeren van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning voor grootschalige (gemengde) woonprojecten, en dit in verhouding tot de te ontwikkelen projecten. Deze kan mogelijk in de gemeentelijke bouwverordening (bouwcode) worden vastgelegd, of worden omgezet in een gemeentelijke richtlijn.

Belangrijke stedenbouwkundige ontwikkelingen impliceren niet alleen nieuwe private, maar ook publieke investeringen in onder meer nieuw publiek domein, voorzieningen zoals sport- en speelpleintjes, kinderkribben en wijkschooltjes en andere sociale voorzieningen met inbegrip van betaalbare of sociale woningen. Vaak blijven die publieke voorzieningen achterwege door een gebrek aan beschikbare gronden en financiële middelen bij de overheid, wat uiteindelijk het project zelf minstens vertraagt en ook de rentabiliteit voor de privé-investeerder in gevaar brengt.

Anderzijds komen zonder herverdelingsmechanismen van ontwikkelingskosten 'makkelijke' projecten in 'greenfields' zoals woonuitbreidingsgebieden nog altijd veel gemakkelijker van de grond dan 'moeilijke' projecten als bouwblokrenovatie of de herbestemming van 'brownfields'. Het effect van de meestal veel goedkopere grondprijs wordt daarbij nog eens versterkt door de veel eenvoudiger eigendomssituatie en het ontbreken van bijkomende kosten zoals saneringskosten e.d. Door uitsluitend te focussen op de lucratieve aspecten (de 'kersen' op de taart) kan een onevenwicht ontstaan (bijvoorbeeld sociale verdringing) dat de overheid binnen de beschikbare middelen niet kan wegwerken.

Daarom moet er gestreefd worden naar een meer evenwichtige verdeling van lasten en lusten, waarbij er in de eerste plaats voor gezorgd wordt dat de noodzakelijke publieke investeringen voor een harmonische stadsontwikkeling zo snel mogelijk gerealiseerd worden, door ook het publieke deel van de ontwikkelingskost volledig in beeld te brengen en het verdelen van de kosten op een voor beide betrokken partijen vooraf duidelijke manier. De uitvoering gebeurt bij voorkeur door de ontwikkelaar zelf, maar moet, indien dit niet mogelijk (wettelijk bvb.) of wenselijk is, door de overheid zelf (bvb. heraanleg publiek domein of bouw sociale woningen) of door een gespecialiseerd overheidsbedrijf (bvb. VESPA of GAPA) gebeuren.

Art 105 van het Vlaamse Decreet RO bepaalt dat de omvang van de stedenbouwkundige lasten 'in verhouding moeten staan tot de te ontwikkelen projecten', maar in praktijk is het belangrijk dat algemene richtlijnen worden uitgewerkt om voor een veelheid aan projecten het gelijkheidsprincipe te respecteren.
Hiervoor zal het nodig zijn alle projecten vanaf een bepaalde minimumdrempel een last op te leggen die geïnvesteerd wordt in de randvoorwaarden voor het project zelf of in het corrigeren van het veroorzaakte of versterkte onevenwicht binnen de stad. Uiteraard behoren hiertoe niet de kleinschalige individuele projecten; deze projecten vergen meestal geen bijkomende publieke voorzieningen.

Hanteren toetskader zonevreemde woningen

Dit structuurplan volgt de wettelijke overgangsbepalingen voor zonevreemde woningen. In gebiedsgerichte RUP's kunnen volgende bepalingen deze wettelijke regeling aanvullen:

1. Voor volgende situaties verstrengt dit structuurplan de wettelijke bepalingen. Zonevreemde niet-vergunde residentiële bebouwing is niet wenselijk (zie hiervoor de selectiekaarten bij de diverse beelden):

- Langs de geselecteerde beekvalleien.
- In de nieuwe overstromingsgebieden of natte natuurgebieden.
- Langs de ecologische en recreatieve te versterken waters.
- Langs de historische waters in de zachte ruggengraat.
- Langs de Scheldeoevers.
- In de open ruimte verbindingen naar de Schelde.
- In de regionale agrarische gebieden.
- In het noordelijk deel van de contactzone Noorderlaan.
- In de nieuwe bedrijventerreinen.

2. Voor volgende situaties versoepelt dit structuurplan de wettelijke bepalingen. Zonevreemde niet-vergunde residentiële bebouwing kan opgelost worden (zie hiervoor de selectiekaarten bij de diverse beelden):

- Langs de historische dokken in de harde ruggengraat, groene singel of levendig kanaal.
- In de zachte ruggengraat (de parken) wanneer dit de leesbaarheid van het park vergroot.
- In stedelijke agrarische gebieden.
- In geïsoleerde agrarische snippers.
- In snippers in de bebouwde ruimte.
- In stationsomgevingen en de nabijheid van belangrijke stopplaatsen.
- In het metropolitaan gebied, de 19de-eeuwse gordel en de dorpen.
- Wanneer dit de instandhoudingsmogelijkheden van een historisch waardevol gebouw verbetert.
- In de te ontwikkelen gebieden van de woningprogrammatie (volgens specifieke regels).

Suggesties aan het Vlaams gewest

- Bij de afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen: de kaart woningprogrammatie duidt de gebieden aan die worden uitgesloten voor ontwikkeling. Voor de watergevoelige gebieden doet de stad een suggestie aan het Vlaams gewest ze op te nemen in een gewestelijk RUP (zie Waterstad).
- Bij het Opstalvalleigebied Berendrecht: afstemming voorzien tussen de natuurinrichting en de randafwerking van het resterend woonuitbreidingsgebied, met behoud van de principiële consensus die bereikt is in het proces van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever.
- In de kanaalzone (Albertkanaal) moet rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek dat leidt tot een gebiedsgerichte visie op alle deelgebieden. Bij het Vlaams gewest wordt aangedrongen op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen) maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen.
- Onderzoek voeren naar de luchtkwaliteit in de stedelijke omgeving en nemen van milderende maatregelen.

B.5. Relatie met het actief beleid

De criteria voor uitsluiting of ontwikkeling van woongebieden vindt zijn oorsprong in de verschillende beelden. Voor de strategische ruimtes worden deze criteria gebiedsgericht uitgewerkt en verfijnd.

Het Axa-kantoorgebouw
Bron: Stad Antwerpen

dorpen en metropool - werken

C DE DORPEN EN DE METROPOOL_ werken

C.1. Visie: nieuwe prestaties

Een ruimtelijk plan zoals het ruimtelijk structuurplan heeft niet als doel het economisch beleid voor de stad uit te stippelen. Het ruimtelijk beleid in het ruimtelijk structuurplan kan wel beschouwd worden als een aanvulling op een beleid voor ontwikkeling en kan helpen en sturen bij een duurzame groei, door een aantal 'deugdzame relaties' te ondersteunen en een aantal andere te ontmoedigen.

In feite is het grondgebied een fundamentele bron voor algemene ontwikkeling. Het grondgebonden ruimtelijk beleid heeft als taak om de voorwaarden waaronder de ontwikkeling mag gebeuren, op te bouwen. Daarbij wordt de aard en de cultuur van het grondgebied als richtinggevend beschouwd. Het gehele grondgebonden ruimtelijk beleid maakt integraal deel uit en is een absolute vereiste voor elke ontwikkelingspolitiek.

Wat we kunnen omschrijven als 'een beleid voor toegevoegde waarde' is een geheel van acties waarvan het doel is het bevorderen van de duurzame groei in de stad, het verhogen van het reële inkomen van de inwoners, het verbeteren van de gelijke spreiding over de verschillende sociale onderwerpen en het bevorderen van de tewerkstelling.

Dit beleid gaat over het lokaliseren en kwantificeren van bedrijventerreinen, van kantoren, kleinhandel, grootschalige commerciele activiteiten, toerisme en horeca.

Het doel van het ruimtelijk structuurplan – in functie van dit thema – is een bijdrage te leveren door het aanduiden van competitieve locaties, met specifieke aandacht voor de locatie van productiebedrijven, voor de mogelijkheden van de bestaande infrastructuur (vb. ontsluitingsmogelijkheden via de weg en/of het spoor, maar ook het integraal watersysteem en energiekoppeling), voor de planning van voorzieningen in functie van de effectieve ontwikkeling van het menselijk kapitaal.

C.2. Doelstellingen

Behoud van de historische internationale clusters

Transport en logistiek
De Schelde is, vanuit historisch en actueel oogpunt, een belangrijke schakel voor transport en logistiek, met als zwaartepunt het Havengebied.

De haven van Antwerpen wil blijven groeien als een hub voor verkeer tussen Europa en Azië en de VS voor handel landinwaarts in het Europese continent. Dit kan bereikt worden door een belangrijk deel van het groeiende containerverkeer aan te trekken. In functie van deze doelstelling, zijn er 5 belangrijke onderdelen:

- Aanbieden van een volledig en competitief pakket van logistieke dienstverlening, gericht op waardevermeerderende logistiek.Aantrekken van distributie- en logistieke centra.
- Verbeteren van de mobiliteit.
- Voorzien in een aangepast ruimtelijk beleid, waarbij de relevante natuur-instandhoudingsdoelstelling gerespecteerd wordt (hiervoor is er een ruimtelijk afbakeningsproces).
- Creëren van goede werkomstandigheden, aangepast aan de huidige economische criteria.

Petrochemie
Dankzij een aantal genomen maatregelen is de tewerkstellingsgraad in deze sector stabiel. De sector zal behouden blijven in Antwerpen. De petroleumcluster ten zuiden van Antwerpen krijgt binnen het gewestelijk RUP een lange termijnperspectief en kan dus binnen de planperiode behouden blijven (de opname ervan in stedelijk gebied of havengebied is nog een onderzoeksvraag binnen het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever).

Diamant
De positie van de stad als zenuwcentrum van de diamant moet verdedigd worden. Het voorziene verlies aan jobs in de industriele diamantbedrijvigheid kan gecompenseerd worden door de creatie van meer jobs in de commerciële diamantbedrijvigheid. Naast de grote internationale bedrijven is er een belangrijk aantal middelgrote bedrijven en 'niche'-bedrijven. Deze staan onder hevige druk.

Diamanthandelaars en verkopers zijn vaak direct of indirect betrokken in de productie van juwelen. Tot op vandaag is de handel in juwelen, zowel ruwhandel als kleinhandel, zo goed als afwezig in Antwerpen. In relatie tot de diamant zijn er grote mogelijkheden voor Antwerpen als een distributiecentrum van juwelen. De handel in juwelen leidt ook tot belangrijke nevenactiviteiten zoals productie, transport, financiën, verzekeringen en bezoekers.

De creatie van een cluster van diamant en juwelen kan nieuwe activiteiten stimuleren en nieuwe jobs voortbrengen.

De diamant- en juwelencluster moet ruimte en voorzieningen voorzien voor industriële activiteiten gelinkt aan de diamant en juwelen, voor een verdeelcentrum voor diamanten en voor aanverwante detailhandel en winkels.

De doelstelling van het ruimtelijk structuurplan is om een netwerk te definiëren dat de bestaande productiegebieden in het diamantdistrict en de aanverwante detailhandel verbindt met andere aantrekkelijke sectoren binnen de stad, bijvoorbeeld mode. Dit netwerk kan een goede relatie bepalen die zowel stedelijke als economische elementen versterkt.

Bovendien moet nagedacht worden over de beste plek voor nieuwe sites voor diamant(klein)handel. Het ruimtelijk structuurplan ondersteunt de idee van een 'diamanticoon' in de nieuwe hal van het centraal station, zo wordt haar rol als toegangspoort voor de naburige detailhandelsplekken – die beter gedefinieerd moeten worden – gekoesterd.

Het is belangrijk om de activiteiten uit te breiden en om de randactiviteiten gelinkt aan de diamantsector te versterken. Dat kan de bijzondere werkkracht die niet meer nodig is voor de productie van de diamant opvangen.

Het aanbieden van hoogwaardige ruimte voor de vernieuwde diamantsector is dus noodzakelijk. De diamantsector en de aanverwante functies moeten zichtbaar worden in de wijk, in de stad. Zo bijvoorbeeld kan de wijk een nieuw stedelijk front krijgen aan de zijde van de Pelikaanstraat in antwoord op het vernieuwde centraal station, kan de Vestingsstraat heringericht worden, kunnen bakens in de wijk als referentie naar de diamantsector gerealiseerd worden, … .

Daarnaast kan het opportuun zijn de diamantwijk op te laden met al dan niet economische functies die complementair zijn aan de diamanthandel, zodat de wijk levendig en dynamisch blijft. De berm van de spoorweg kan opgewaardeerd worden (stadsfeestzaal), … .

Gespecialiseerd onderzoek en onderwijs
Bovendien moeten de investeringsmogelijkheden voor het gespecialiseerd onderwijs maximaal gebruikt worden, door het promoten van de scholen, zowel voor beroepsonderwijs als voor management, of voor innovatieve sectoren zoals juweelontwerp, mode- of designsector, … Borgerhout kan een goede locatie zijn voor deze structuur, gelinkt aan bestaande voorzieningen als het Designcentrum, maar ook de omgeving Flanders Fachion Institute of de Diamantwijk. Zelfs de in de nieuw te ontwikkelen gemengde gebieden zoals het Eilandje of Nieuw Zurenborg kan misschien een dergelijk programma onderzocht worden.

Management en aangepast onderwijs zal dus belangrijker worden. Samen met de universiteit moet een kenniscentrum meer (buitenlandse) studenten aantrekken, en meer economische activiteit. De creatie van research- en ontwikkelingsactiviteiten is een andere optie, maar moet verweven blijven in het stedelijk weefsel of beperkt uitgebouwd in de UA campus.

Versterken van de economische rol van handel en bedrijvigheid

Regionale bedrijvigheid
De doelstellingen aangaande de ruimteproblematiek van regionale bedrijventerreinen is opsplitsbaar in een beleid binnen en buiten de haven. De opties zijn van gewestelijk belang en deels havengerelateerd.

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

Het structuurplan ondersteunt de combinatiedoelstelling dat uitgewerkt is voor de haven op de Rechter Schelde Oever, waarbij natuurlijke elementen die ten voordele van de havenactiviteiten uit het Havengebied zullen verdwijnen, worden gecompenseerd ten zuiden van Berendrecht.

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

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

In het structuurplan wordt, behoudens IPZ, geen bijkomend regionaal bedrijventerrein voorgesteld op grondgebied van de stad.

In de afbakening van het economisch netwerk van het Albertkanaal (ENA), is de huidige bedrijvenzone in de omgeving van het Dokske en het Albertkanaal te Merksem en Deurne geselecteerd als te herstructureren terrein. Het structuurplan wil deze doelstelling aangrijpen en suggereren om hierbij een betere relatie met de omliggende woongebieden, in het bijzonder de kop van Merksem en de Kronenburgwijk (Deurne), na te streven. In het algemeen moet in de kanaalzone rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek dat leidt tot een gebiedsgerichte visie op alle deelgebieden. In RUP's kan dan zo snel mogelijk rechtszekerheid worden geboden. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk (zie ook gebied onder breed management, Wonen).

Lokale en historische bedrijvigheid
De historische en lokale bedrijvigheid zorgen voor een belangrijke bijdrage aan de dynamiek van de stad. De vaak historisch gegroeide en verweven voorkomende kleinschalige bedrijvigheid draagt bij tot een gezonde menging van functies en lokale tewerkstelling.

Door een gezonde graad van verweving te voorzien, wordt blijvend plaats geboden aan kleinschalige bedrijvigheid in het stedelijke weefsel. Bestaande bedrijfsgebouwen worden zo veel mogelijk aangewend voor economische activiteiten.

'Omgevingszonevreemde' bedrijven
Schaal en aard van de activiteiten stellen echter grenzen aan de verweving. De woonkwaliteit moet gevrijwaard blijven. Sterk groeiende bedrijven moeten de mogelijkheden krijgen om te herlokaliseren naar een lokaal bedrijventerrein. De ruimteproblematiek wordt ingeschat op 10 à 15 ha waarbij er vraag is vanuit de sector om herlokalisaties gebundeld mogelijk te maken in de directe omgeving van de ruimtebehoefte bedrijven.

Juridisch zonevreemde bedrijven
Naast het nastreven van een ruimtelijke oplossing voor de problematiek van omgevingszonevreemheid wordt het oplossen van de juridische zonevreemdheid als doel gesteld. In een sectoraal RUP zonevreemde bedrijven zal een ruimtelijke oplossing worden gezocht. Bedrijven die bij planologische toetsing onverenigbaar blijken te zijn met de omgeving zullen worden geherlokaliseerd: de juridisch zonevreemde bedrijven uit de zuidrand van het stedelijk gebied naar IPZ, verder onderzoek naar de juridisch zonevreemde bedrijven in het noorden van het buitengebied naar Krommeweg (zie verder).

Nieuwe lokale bedrijven
Ten slotte moet ook ruimte worden gecreëerd voor bijkomende bedrijvigheid. Naast functionele verweving, het operationaliseren van het bestaande aanbod en brownfieldontwikkeling kan hiervoor een nieuw gecreëerd aanbod aan bedrijventerrein worden ingezet.

Bij nieuwe bedrijfsontwikkelingen wordt als duurzaam doel gesteld om te mikken op een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Grootschalige detailhandel
Schaalvergroting en aanbodverbreding zijn actuele trends in de grootschalige detailhandel. Winkelen wordt ook steeds meer een aangename vrijetijdsbesteding. Funelementen en grotere showrooms leiden tot bijkomende ruimteclaims.

Uitbreiding van het aanbod wordt ondersteund, maar mag niet leiden tot een ongebreideld bijkomend ruimtebeslag.

Doelstelling is om op de locaties voor grootschalige detailhandel, de commerciële boulevards, een intensief en slim ruimtegebruik te bekomen. De autogerichtheid van deze activiteiten mag niet ontkend worden maar kan beter georganiseerd worden. Anderzijds kan een koppeling van deze zones aan het openbaar vervoersnetwerk van de Spoorstad leiden tot een positiever mobiliteitsprofiel van deze zones. Specifieke initiatieven moeten dit ondersteunen (bijvoorbeeld tram–taxiticket; thuisleveringen).

Kleinschalige detailhandel en horeca
Antwerpen moet zijn positie behouden als belangrijke winkelstad, zowel voor haar eigen inwoners als voor klanten van buiten de stad. Daarom wordt gewerkt op twee sporen. Enerzijds het commerciële hart versterken als een winkelcentrum met een bovenlokale uitstraling. Anderzijds de secundaire commerciële centra, en de stedelijke en buurtcentra behouden voor de inwoners van buurt, wijk en regio. Doelstelling is om in elke buurt of wijk op zijn minst een basisaanbod aan dagelijkse gebruiksgoederen te hebben.

Ook horeca is een belangrijke functie ter ondersteuning van de verwevingsgedachte. Langs de Waalse en Vlaamse Kaai, de historische Binnenstad en het Zuid zijn bovenlokale clusters aanwezig. In de omgeving van de Scheldeboorden op de Linkeroever kan de bestaande cluster verstrekt worden. Het Eilandje biedt eveneens mogelijkheden voor de verdere uitbouw van horeca-activiteiten ter ondersteuning van een bruisende stadswijk.

Ruimte voor nieuwe groeisectoren

Kantoren
Het doel is om in Antwerpen (en de regio) een aantal aantrekkelijke kantoorlocaties te ontwikkelen waar hoofdkantoren de hoofdactiviteit zijn. Antwerpen moet mikken op de Benelux of regionale hoofdkantoren van grote bedrijven, hoofdkantoren van belangrijke regionale bedrijven en gedecentraliseerde overheidsdiensten.

Een aantal trends kunnen benut worden, zoals de toenemende decentralisatie van kantoren van de Brusselse regio, die meer en meer gericht is op internationale en Europese organisaties en administraties.

Tegelijkertijd moeten een aantal aantrekkelijke voordelen benadrukt worden, bijvoorbeeld de goede woonfaciliteiten die de stad en de regio bieden.

Middelmatige, laag kwalitatieve of verouderde kantoren zullen wellicht niet voldoende kunnen concurreren met het aanbod in middelgrote steden en de periferie, waardoor de vooropgestelde ambitie moeilijk te realiseren valt. Antwerpen heeft de potentie om de marktniche van hoge kwaliteit te kunnen aanbieden, terwijl kleinere steden of de periferie hiervoor minder troeven hebben. Daarenboven is gebleken dat het hoge aanbod aan verouderde kantoren leidt tot een daling van de huurprijzen. Hierdoor wordt de stad ook voor vastgoedinvesteerders minder aantrekkelijk.

Een kwalitatieve omslag impliceert enerzijds een kwaliteitsverbetering van het bestaande aanbod in de Binnenstad. Een deel van het kantorenaanbod kan worden omgevormd in nieuwe moderne kantoren. Een groot deel is misschien beter geschikt voor reconversie naar wonen, deels om andere plekken een betere en eerdere kans te geven als kantoorlocatie.

Naast de renovatie van het bestaand patrimonium, zal er anderzijds ook een substantiële uitbreiding nodig zijn van de kantooroppervlakte met nieuwe locaties om het huidige marktaandeel binnen Vlaanderen en op de internationale markt te kunnen handhaven. Nieuwe uitbreidingen dienen vooral te mikken op hoogkwalitatieve ontwikkelingen.

Momenteel heeft de stad zicht op ca. 400.000 m²–650.000m² geplande kantoorprojecten, die relatief snel te realiseren zijn. Een eventuele voortzetting van de trend om in elk investeringsproject een zwaar kantorenprogramma toe te voegen, zou het overaanbod sterk kunnen doen toenemen, wat uiteindelijk zal resulteren in een negatieve prijsvorming en kwaliteitsverlies.

Een jaarlijkse opname van 40.000 à 60.000 m² vloeroppervlakte kantoren, kan als realistisch beschouwd worden voor de komende 10 jaar. Hierbij dient ook voorzien te worden in een “ijzeren voorraad”, zijnde ca. 180.000m² (een ingeschatte opname voor ca. 3 jaar). Een aanbod van 580.000 à 780.000 m² nieuwe kantoren (incl. de geplande projecten), gespreid over 10 jaar, kan zodoende beschouwd worden als evenwichtig.

Toerisme en cultuur
Professioneel toerisme is een belangrijke bron voor jobcreatie en economische ontwikkeling. Nieuwe initiatieven, zoals een nieuw congrescentrum en/of tentoonstellingscentra kunnen de economische terugval in de sector van het professioneel toerisme en het congrestoerisme upgraden. Hiermee samen kunnen hotels, restaurants en winkels een groter aantal bezoekers in de stad trekken.

Binnen de attractiviteit van de stad speelt cultuur een indirecte doch belangrijke rol. Een sterke interactie tussen de economische en de culturele wereld is noodzakelijk. Tegelijkertijd verhoogt cultuur ook de levenskwaliteit van de inwoners van de stad en kan het nieuwe inwoners aantrekken. De talrijke musea, theaters en concertzalen bieden een gevarieerd pakket aan van beeldende kunsten en performance. De Singel staat bekend als nationaal muziek- en architectuurforum. Ontwerpers (mode, design, diamant en architectuur) maar ook schilders als bvb. Rubens blijken nog steeds de toeristische aantrekkingskracht van de stad te bepalen. Deze cultureel artistieke sectoren moeten, vanuit hun economische interactieve rol, blijvend ondersteund worden.

Mode, design en antiek
Om het met de woorden van de toeristische beschrijving van de stad te zeggen: “Antwerpen is één van de belangrijkste Europese trendsetters in de modewereld geworden. De Belgische designers die het internationaal gemaakt hebben, hebben allemaal hun wortels in Antwerpen”.

De drijvende kracht achter de Antwerpse modescène is het departement mode van de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten. Het belangrijkste evenement van het modeseizoen is de jaarlijkse modeshow van de Academie. Dit trekt zo’n 6000 bezoekers aan, zowel gewone als gespecialiseerde toeschouwers, zelfs van buiten Europa. Sinds 2000 heeft de stad ook een modecentrum in het MoMu, en het geschatte aantal bezoekers dat de tentoonstellingen in het centrum heeft bezocht gedurende het eerste jaar is ongeveer 10.000 mensen.

Naast dit sterke en aantrekkelijke artistieke aspect - dat ongetwijfeld moet uitgespeeld worden - is er ook een commerciële zijde. De basisdoelstelling van de stad is om beide zijden met elkaar te verbinden en zich te promoten als “een modestad, maar ook cultuurstad met hedendaags design, architectuur en geschiedenis”.

Wat moeilijker te definiëren valt, is de werkelijke spin-off binnen de stedelijke economie en de omvang van deze sectoren. Bijvoorbeeld in de beschrijving van de relatie mode/spin-off kunnen een aantal gegevens interessant zijn. Zij kunnen de doelstelling om deze sector te versterken, verder verfijnen:

- Professionele organisaties: het Flanders Fashion Institute (er zijn nog drie van dergelijke bedrijven gevestigd in Vlaanderen, een aantal in Brussel) met modeschool.
- Ateliers, verspreid in de stad en met een groeiende potentie op het Eilandje.
- Aanverwante: haar en make-up, styling, modefotografie, grafische vormgeving, persagentschappen, modeverslaggeving; gespecialiseerde magazines en krantenverslaggeving.

Verder is de stad ook internationaal bekend om zijn cluster antiek- en vintagewinkels (Kloosterstraat, Steenhouwersvest). Modern design wordt ondersteund door de oprichting van het Designcentrum. Ook deze sectoren dienen te worden ingezet voor de promotie van de stad.

Congrescentrum
Een professioneel congrescentrum moet een capaciteit van 1.500 tot 2.000 man hebben. Het bouwcentrum kan in zijn huidige functie blijven bestaan en uitbreiden met ondersteunende functies. Ook een nieuw congrescentrum op een nieuwe locatie moet voorzien worden. Een vlotte bereikbaarheid voor buitenlandse bezoekers met de wagen en tram, met minimum aantal overstappen te nemen naar trein of vliegtuig, is noodzakelijk. Er moet ook een duidelijke verbinding zijn met het stadscentrum en een link met de economische activiteiten in de stad zoals hotels, restaurants en winkels. Een hoog kwaliteitshotel, naast het centrum, verhoogt de haalbaarheid van het project.

Aantrekken van innovatieve activiteiten

Bijkomende werkgelegenheid kan gecreëerd worden in nieuwe innovatieve activiteiten. Voorbeelden zijn babyboomerdiensten, productontwikkeling, procesoptimalisatie, ICT-breedband, milieutechnologie. Kenmerk van veel van deze activiteiten is dat ze complementair zijn aan andere economische activiteiten. Ze werken aanvullend, ondersteunend of voorbereidend. Het aantrekken van deze activiteiten is dan ook geen doelstelling op zich. De strategie moet gericht zijn op het creëren van een goede omgeving en aantrekkelijke randvoorwaarden voor dergelijke activiteiten. Dit betekent het behouden van voldoende economische activiteiten die een beroep op deze ondersteunende diensten kunnen doen maar ook het aanbieden van een potentiële markt binnen de inwoners, de culturele sector en de onderwijswereld.

Research en development
Onder de doelstelling innovatieve activiteiten aan te trekken valt ook de kwestie van onderzoek en ontwikkeling. Dit structuurplan stelt voor om geen afzonderlijk researchpark te bestemmen op het grondgebied van de stad. Gepleit wordt om de functionele verweving van onderzoeksafdelingen met hun significante sectoren te maximaliseren binnen het bestaand stedelijk weefsel.

Zo kan de kennisontwikkeling voor de exacte en toegepaste wetenschappen op de UA gezocht worden binnen het campusmodel op de huidige site (die geherstructureerd wordt) en die van de juwelen-, diamant- en modesector nabij hun respectievelijke ontwikkelingsgebieden in de stad (Diamantwijk of omgeving Flanders Fashion Institute of Designcentrum) of in één van de nieuw te ontwikkelen gemengde gebieden zoals het Eilandje of Nieuw Zurenborg.

C.3. Selecties

Er moet nagedacht worden over twee verschillende – en schijnbaar alternatieve – modellen die gewoonlijk beschouwd worden als leidraad in het beleid rond ruimtelijke aspecten van economische programma's.

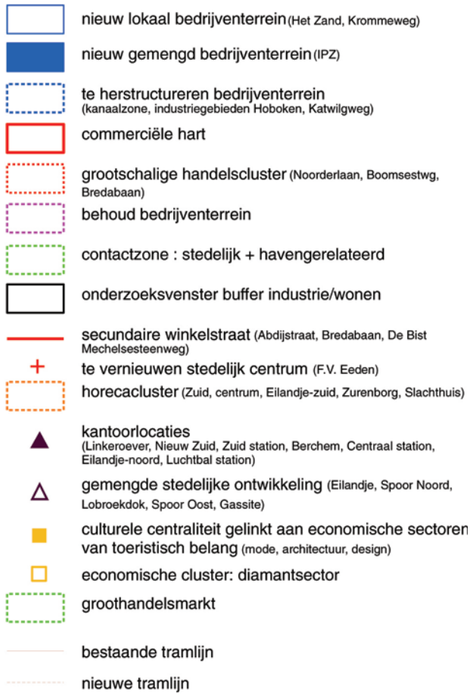
Het eerste is het model van de cluster.

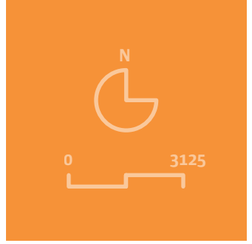
De basisidee aan de oorsprong van dit concept is de idee van een mogelijke versterking van een aantal elementen of dynamieken op grond van hun verzameling en vermenigvuldiging op een bepaalde plek. Naast de 'deugdzame' gevolgen van deze keuze, is er een stijging van zichtbaarheid, een grotere aanpassing van de omgeving

door de creatie van specifieke voorwaarden en de mogelijkheid om algemene kosten te delen. Ook uit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik en vanuit behoefte aan specialisatie (kleinhandel, diamant, bedrijventerreinen, hoofdzetels kantoren, ...), is er nood aan een dergelijk model.

Een tweede model gaat over menging, zowel activiteiten als sectoren en grondgebruik.

Het ruimtelijk structuurplan wil de idee van een mogelijke, innovatieve mixité benadrukken.





Selectiekaart 6d | Selecties voor de dorpen en metropool: werken, nieuwe prestaties

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

Om te beginnen betekent dit de keuze om monofunctionele concentraties tegen te gaan; maar het betekent ook de noodzaak om een aantal criteria en gradiënten vast te leggen. Het doel is om 'diffuse' groei te promoten. Dit betekent het toelaten van allerlei kleinschalige ontwikkelingen over het ganse stadsgebied, die verweefbaar zijn met de andere functies. Zo worden alle stadsdelen gekenmerkt met een zekere dynamiek die nodig is voor het ontwikkelen van diversiteit en identiteit.

Tenslotte moet de mogelijkheid om een aantal concentraties te creëren, zelfs in een gemengd gebied, geëvalueerd worden. Dit in functie van het benutten van een aantal goede voorwaarden (hoofdzakelijk rond bereikbaarheid) of om een aantal bestaande hoogherkenbare omgevingen te versterken.

Bovenstaand model impliceert dat men het bereiken van een gezonde verweving (dit is de dichte samenhang van verschillend landgebruik, zoals wonen en bedrijvigheid, kantoren en vrijetijdsvoorzieningen) opnieuw moet bekijken en overwegen. Dit aspect betekent het overboord gooien van de processen die rigide zonebestemmingen gaan plannen, het nauwkeurig overwegen van verenigbaarheden, risico's en nadelen, vooraleer een selectie te maken van welke site voor welk grondgebruik. Op die manier kunnen bedrijven geïntegreerd worden in het omliggende stedelijk weefsel.

Een methodologie dient aangeboden te worden die toelaat om op een objectieve wijze na te gaan of een bepaalde (nieuwe) economische, en potentieel hinderlijke, activiteit kan ingeplant worden in een bepaalde stedelijke omgeving.

Ook het lager netwerk moet beschouwd worden als een strategisch element in het bepalen en definiëren van het beleid en de locaties voor economische activiteiten. De factor toegankelijkheid is een centraal thema, om de impact op het woonweefsel te beperken en om de aantrekkingskracht voor bedrijven te verhogen.

Elke keuze rond nieuwe locaties moet geverifieerd worden, met als principes vanuit het mobiliteitsthema:

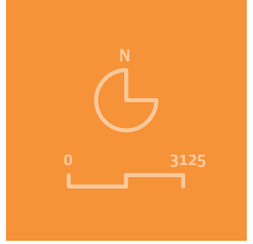
- Het beperken van privaat transport in het stadscentrum.
- Het versterken van de rol van lokale centraliteit (buurt-/stedelijke centra).
- Het versterken van de rol van treinstations als regionale en metropolitane centraliteit.

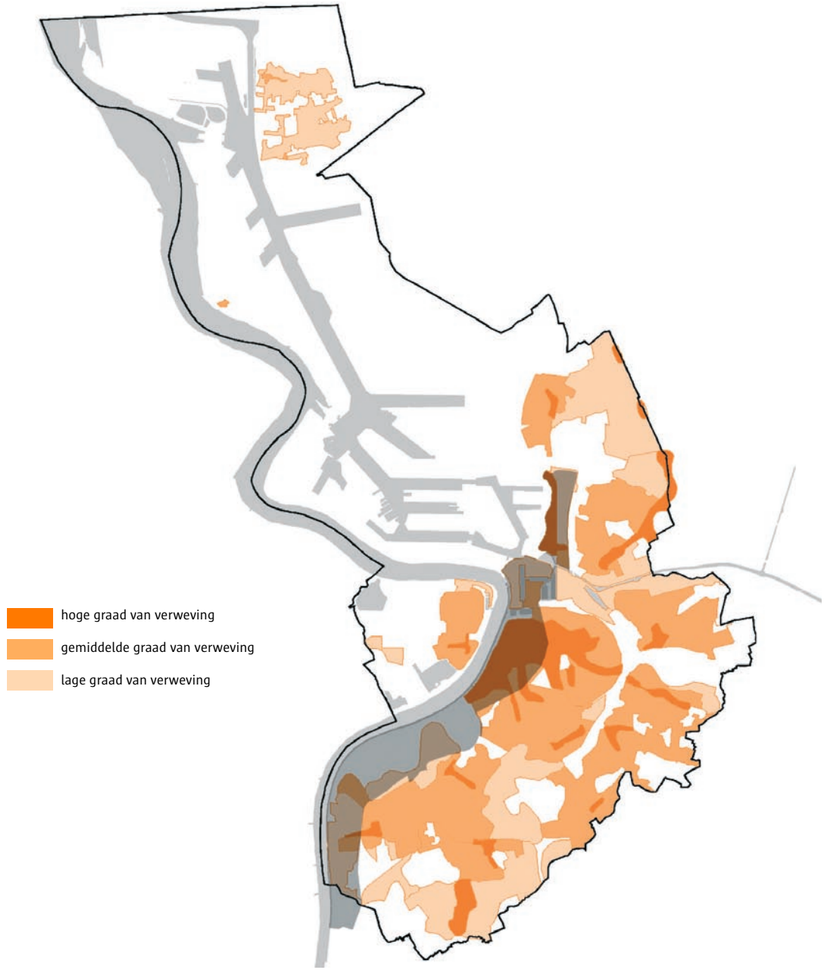
Relevante sectoren die met deze verwevingsstrategie te maken hebben zijn de kantoren, de modesector en spin-off, de diamanthandel met bijhorende nieuwe ontwikkelingsstrategieën, het toerisme in het algemeen en het recreatief gebruik van de stad.

Clusters bedrijventerreinen en verwevingsgebieden

Vernieuwen van de huidige sites
De voorgestelde acties in het ruimtelijk structuurplan hebben in de eerste plaats de bedoeling om de bestaande bedrijventerreinen te verbeteren door middel van het verhogen van hun uitrusting en verbeteren van mobiliteits- en energie-infrastructuur, het uitrusten van bedrijven met afvalverwerking en verzamelsystemen voor vervuild water.

Merksem-Deurne
De Kanaalzone Merksem-Deurne is één van de stadsbakens in Doelstelling 2-gebied (zie ook andere regionale bedrijventerreinen, ENA). In de kanaalzone moet rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek dat leidt tot een gebiedsgerichte visie op alle deelgebieden. In RUP's kan dan zo snel mogelijk rechtszekerheid worden geboden. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk.





Kaart 81 | Verweving shopping
Bron: RSA, 2005
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Kaart 82 | Verweving kantoren

Bron: RSA, 2005
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Kaart 83 | Concentraties bedrijvigheid

Bron: RSA, 2005
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Hoboken
De ontwikkelingsstrategie met betrekking tot het industriegebied in Hoboken (met de vestigingen van Umicore en BM Titan) is gericht op herstructurering. Het betreft een suggestie aan het Vlaams Gewest. Er wordt voorgesteld om de industriële activiteiten te clusteren, te bufferen en een aantal verbindingen naar de Schelde te creëren. De milieuwetgeving terzake dient als randvoorwaarde te worden onderzocht en geëvalueerd.

Een onderzoek naar de noodzaak en wenselijkheid van een bijkomende milieubuffer tussen de industrie en de wijk Moretusburg moet worden opgestart. Mogelijk kan deze buffer landschappelijk uitgewerkt worden. Volgende doelstellingen, die een win-win situatie creëren voor zowel de buurt als het bedrijf, moeten hierbij nagestreefd worden: (1) het creëren van een nieuwe groene buffer tussen de woonomgeving (Moretusburg) en de industriële zone, die zich uitstrekt tot aan de rivier en een verbinding zoekt met het fort aan de Linkeroever; (2) dit veronderstelt een complementair en doorgedreven milieu- en saneringsbeleid vanuit de industrie; (3) dit veronderstelt een integratie met de resultaten van het mobiliteitsonderzoek met betrekking tot de alternatieve verbindingsweg voor auto- en zwaar verkeer (zie hoofdstuk spoorstad), en de bestaande en nieuwe fietsverbindingen (4) dit veronderstelt een doorgedreven grond- en pandenbeleid. Nieuwe woonontwikkelingen moeten hier gemotiveerd worden vanuit de geldende milieuwetgeving en opportuniteiten voor redelijke herlocalisaties moeten zorgvuldig onderzocht worden; (5) het herdefiniëren van de patronen en recreatieve routes in het park rond fort 8 en in het industriegebied.

Het mobiliteitsonderzoek moet de verbinding onderzoeken tussen de zuidelijke industriegebieden en het hoger netwerk en dit als alternatief voor de A. Greinerstraat die momenteel door de industriezone loopt en veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Bij het mobiliteitsonderzoek moeten alle varianten in beeld worden gebracht, incl. het voorkeurscenario ten westen van de spoorlijn Antwerpen-Boom, waarbij bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het oplossen van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van Kapelstraat.

Linkeroever Katwilgweg
Deze site bevat nog een aantal braakliggende of onderbenutte percelen en gebouwen. Een herstructurering van deze site dringt zich op, met een hoog ambitieniveau qua groene inplanting en architectuur. De begrenzing ten zuiden moet geverifieerd worden met de begrenzing van de nieuwe toplocatie en de fysische randvoorwaarden van het terrein (bvb. de doorsnijding van de omgeving met de spoorlijn en het tracé van de Oosterweelverbinding). Parkeren, groene Singel en de ingebruikname van het nieuwe station Linkeroever kan mee de inrichting van toegangen en wegenis bepalen.

Het is wenselijk een gemeenschappelijk RUP op te maken met het nieuwe terrein het Zand (zie verder, nieuw bedrijventerrein).

De ruimtelijk economische invulling beoogt kleine en middelgrote ondernemingen waarbij een zuinig ruimtegebruik zal worden nagestreefd (gekoppelde bebouwing, gemeenschappelijke voorzieningen, ...). Meerlagige bebouwing kan aangewezen zijn om voldoende vloeroppervlakte te genereren in afstemming op het groenaandeel van het bedrijventerrein. De randen, palend aan verkeersinfrastructuur (Blancefloerlaan, verkeersknoop Linkeroever, Groene Singel), kunnen als zichtlocatie worden uitgewerkt met hoogwaardige architectuur die imagoversterkend werkt.

Wegens de toenemende tertialisering van de economie en wegens de nabijheid van stad en de goede ontsluitingsmogelijkheden moet het bedrijventerrein Katwilgweg worden ingericht voor lokale stedelijke en compacte economie (met hoge tewerkstellingsgraad, geen eenzijdige logistiek, geen eenzijdige productie maar met voldoende flexibiliteit voor nieuwe werktypologieën).

Het bedrijventerrein moet aan de zijde Katwilgweg (en de toekomstige Groene Singel) en Blancefloerlaan de huidige functie van de Gazet van Antwerpen op de site bestendigen en ruimte geven aan aanverwante toekomstige bedrijven. Dit is in overeenstemming met de visie op kantoren waarbij de site Katwilgweg-Prestibel een gedeelde kantooroppervlakte wordt toebedeeld.

Conclusie is dat de integratie van het ganse project in het open ruimte landschap van Linkeroever, de fasering in het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding en de afstemming van de typologie in functie van de stedelijke boulevards Groene Singel en Blancefloerlaan, de belangrijke uitgangspunten zijn van dit project.

Bedrijvigheid in woonzones
Gassite, Mexico Eiland, Lobroekdok-Slachthuis
Leegstaande gebouwen in woonzones kunnen gebruikt worden voor economische activiteiten. In de meeste gevallen is de vraag rond zonevreemdheid geen juridisch probleem rond bestemming maar een technisch probleem rond mogelijke hinder voor de omliggende buurt. Behoud van een bedrijf in een woonzone dient afgewogen te worden op basis van de historische aanwezigheid van het bedrijf op die plek, de economische leefbaarheid van het bedrijf, de uitbreidingsbehoefte en de draagkracht van de omgeving.

De Gassite (Nieuw Zurenborg) wordt aangeduid als nieuw verwevingsgebied tussen wonen en laagdynamische, werkelijk kleinschalige bedrijvigheid. Hiertoe moet een bestemmingswijziging van het gebied worden doorgevoerd in een gemeentelijk RUP, nadat de exploitatievergunning van de bussen van De Lijn is afgelopen en onderzoek is gebeurd naar een alternatieve locatie hiervoor.

Bedrijven in woonweefsel, die kampen met omgevingszonevreemdheid, moeten kunnen worden geherlokaliseerd en dit bij voorkeur in de omgeving. Aangezien de problematiek van omgevingszonevreemde bedrijven zich voornamelijk stelt in de noord- en oostrand van de Kernstad worden hier twee zones naar voren geschoven. Deze moeten volstaan om de ruwe raming van 10 à 15 ha als herlokalisatiebehoefte van omgevingszonevreemde bedrijven op te vangen. Het betreft het Eilandje fase 2 en de site van het Lobroekdok. Bij de transformatie op termijn van het Mexico-Eiland naar stadsontwikkelingsgebied moet ruimte gelaten worden voor deze problematiek, maar ook voor nieuwe bedrijven. Op de site van het Lobroekdok kunnen de te herlokaliseren bedrijven deel uitmaken van een verwevingsstrategie met andere functies of nieuwe bedrijven met een grotere draagkracht dan het woonweefsel.

Mobiliseren van lege terreinen en reorganiseren van restgronden

Het ruimtelijk structuurplan stelt voor de beschikbare loten in huidige bedrijventerreinen te ontwikkelen, hen te verdichten en om de stukken te reorganiseren waar nodig. Het ruimtelijk structuurplan stelt voor om de omvorming van bestaande lokale bedrijventerreinen, waar middelgrote inplantingen staan, naar gebieden met kleinschalige inplantingen te bevorderen, daar waar leegstand aan de orde is, en dit in functie van verdichting. Voor de herstructurering van bedrijventerreinen moet, waar mogelijk, geprofiteerd worden van herlokalisatie of transformatieprocessen (vb. de verbreding van het Albertkanaal).

Hergebruik van brownfields
Petroleum Zuid
De acties voorgesteld door het ruimtelijk structuurplan hebben ook de bedoeling om de bestaande brownfields te hergebruiken in functie van sanering van vervuilde gebieden en herontwikkelingsprojecten te stimuleren. Toekomstige bedrijven en productiecentra kunnen een eigen plek op deze locaties vinden.

Niet alle verlaten gebieden geschikt voor economische activiteiten hebben de juiste bestemming op het gewestplan. Een aantal wijzigingen van het gewestplan zijn noodzakelijk, bijvoorbeeld op IPZ, in overeenstemming met het voorstel van afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen door het Vlaams gewest.

Om deze bestemming vast te leggen in een gewestelijk RUP, is het voorstel om bijzondere aandacht te besteden aan volgende aspecten:

- De ruimtelijke samenhang en het globaal ontwerp voor het gebied (75 hectare braakliggende terreinen plus 35 hectare petroleumcluster) en de specifieke bouwvoorschriften in functie van de toekomstige ontwikkeling.

- Het mogelijk maken van de ontwikkeling van de 75ha braakliggende en te saneren terreinen tot een gemengd bedrijventerrein in een groene omgeving, volgens volgende richtinggevende oppervlakteverhoudingen:
  - 50ha te ontwikkelen voor gemengde bedrijvigheid, overslagterminal en grootstedelijke en publieke voorzieningen;
  - 15ha natuurontwikkeling;
  - 10ha infrastructuur.
- Herbestemming van smallere zone langs het water ("de kop") van Petroleum Zuid, aan weerszijden van de d'Herbouvillekaai, tot een zone voor:
  - een inlandterminal voor de overslag op water (binnenvaart) en spoor, aansluitend bij de petroleumcluster ten zuidwesten, met aansluitingen voor spoorinfrastructuur tussen de bestaande spoorbundel en de kaaizone;
  - grootstedelijke cultuurrecreatieve voorzieningen op de toplocatie, aansluitend aan Nieuw Zuid ten noordoosten;
  - bedrijven.
- Herbestemming van het meer inlands gelegen deel ("de buik") van Petroleum Zuid tot een zone voor de ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein met een kwalitatieve inrichting en ruimte voor groen met uitgeefbare kavels voor KMO's en logistieke bedrijven die de trimodale infrastructuur optimaal benutten en voor toegevoegde waarde zorgen.
- Twee toegangen voor gemotoriseerd verkeerd worden voorzien via de bestaande Kaaiweg, en via het knooppunt aan de bestaande Krugerbrug, met aansluiting op de toekomstige nieuwe spoorovergang tussen de Schroeilaan en de E.Vloorstraat (Krugerbrug).
- Verbindingen voor langzaam verkeer:
  - behouden en versterken van de bestaande verbinding langs de Kaaiweg, parallel aan de Scheldeboord;
  - te voorzien van Hoboken Kiel tot aan de Scheldeboord;
  - te voorzien van Hoboken Kiel naar de Kaaiweg richting Kernstad.
- De mogelijkheid voor een tramverbinding over Petroleum Zuid te voorzien, aansluitend op de Kaaitram.
- Een ecologische verbinding tussen de Hobokense Polder en de ring.
- Bufferzone met publieke voorzieningen aan de Hobokense Polder.

Bijkomend stelt dit ruimtelijk structuurplan aan de gewestelijke overheid voor om erover te waken dat de ontwikkeling van het terrein kan gebeuren volgens een gedetailleerder inrichtingsplan, met inbegrip van richtlijnen voor de beeldkwaliteit en typologie van de architectuur en het publiek domein, op te maken voor de volledige zone van Petroleum Zuid onder regie van de stad.

Binnen het gecreëerd aanbod aan uitgeefbare kavels voor KMO's en logistieke bedrijven wordt gesuggereerd aan de hogere overheid om ruimte te laten voor de herlokalisatiebehoefte van juridisch zonevreemde bedrijven die wordt geraamd op 1,8 ha. Zodoende kunnen de zonevreemde bedrijven uit de Zuidrand in de omgeving worden geherlokaliseerd.

Ten slotte wordt de groene dooradering van het gebied en de opvatting van de site als één grote aantrekkelijke landschappelijke ruimte als beleidssuggestie naar voren geschoven. Belangrijk hierin is het creëren van een ecologische verbinding tussen de Hobokense polder en het groene Ringsysteem via de site van IPZ. Deze kan worden gerealiseerd door een combinatie van ecologische stapstenen en open ruimteverbindingen.

De huidige activiteiten (het jeugdhuis en de aanpalende concertclub 'Petrol') en de toekomstige uitbouw van de opslagloods tot jeugdhuis/dansgelegenheid kunnen coherent zijn met de visie van een grootstedelijke cultuurrecreatieve voorziening op de kop van deze plek (toplocatie). De landschappelijk goed ingepaste hoogspanningspost is verenigbaar met deze functie. Bij invulling van de toplocatie zal het huidige doortrekkersterrein voor woonwagens geïntegreerd moeten worden of geherlokaliseerd indien verweving niet mogelijk is.

Nieuwe bedrijventerreinen
Ter opvang van de ruimtebehoefte voor nieuwe lokale bedrijven moet een onderscheid gemaakt worden tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Volgens het eindvoorstel afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen door Arohm (april 2005) zijn de districten Berendrecht en Zandvliet en het uiterst noordelijk deel van Ekeren niet opgenomen in het stedelijk gebied.

In het stedelijk gebied is enkel de aanbodzijde te bestuderen (welke locatie is ruimtelijk aanvaardbaar?). Er werden verschillende locaties geëvalueerd aan de hand van een multicriteria-analyse: beschikbare ruimte, ontsluiting, onafhankelijkheid van de ontwikkelingstermijn, natuurwaarde, ... Van de gescreende zoeklocaties Leugenberg, Rozemaai, Het Zand, Mexico-Eiland, Lobroekdok-Slachthuis, Petroleum Zuid (alle gelegen in het stedelijk gebied) worden Leugenberg en Rozemaai niet weerhouden. Leugenberg is niet weerhouden omdat het in een open ruimtebuffer ten opzichte van het Havengebied is gelegen zodat harde ontwikkeling de bereikte evenwichten in het strategisch planningsproces van de haven worden aangetast. Rozemaai wordt uitgesloten als zoeklocatie omdat het gebied een belangrijke missing link betreft tussen het Havenpark en het Noorderpark (zie Zachte Ruggengraat).

De evaluatie levert in het stedelijk gebied één ontwikkelingslocatie voor een nieuw lokaal bedrijventerrein op m.n. de site 'Het Zand' op Linkeroever (argumentatie zie verder). De ontwikkelingsvisie van de sites Petroleum Zuid, Mexico-Eiland en Lobroekdok-Slachthuis worden hiervoor besproken.

In het buitengebied is ook de vraagzijde bestudeerd (zie informatief deel). En ook hier zijn vanuit de aanbodzijde verschillende locaties geëvalueerd, welke resulteert in één ontwikkelingslocatie, m.n. de site 'Krommeweg' te Berendrecht. Het aansnijden en het aanduiden van de exacte locatie van dit bedrijventerrein is voorwerp van verder onderzoek. Bij een eerste screening van mogelijke zoeklocaties in het buitengebied zijn strookvormig de ganse noord- en zuidrand van het dubbeldorp Berendrecht-Zandvliet en de centrale ruimte tussen vermelde kernen onderzocht. Zoekzones Zandvliet Noord (richting Noordlandpolder) en Berendrecht Zuid (richting Opstalvalleigebied) moeten onderzocht worden in hoeverre zij verenigbaar zijn met het bereikte evenwicht in de ruimtebalans van natuurcompensaties naar aanleiding van het strategisch plan Haven van Antwerpen. De centraal gelegen zoekzone Krommeweg is onderwerp van verder onderzoek (bijkomende argumentatie zie verder).

In het stedelijk gebied: Het Zand
De uitbreiding van de huidige site Katwilgweg met de site 'het Zand' is gekozen omwille van de duurzame en strategische ligging aan de rand van het woonweefsel. Vanuit het principe van gedeconcentreerde bundeling is de aanpalende ligging van de Katwilgwegsite en een bedrijventerrein op het grondgebied van Zwijndrecht een doorslaggevend argument. Op die manier wordt een bundeling voorzien van bestaand en nieuw terrein voor economische activiteiten. Verder wordt een restruimte aan het verkeerscomplex Linkeroever opgevuld, waarbij 2 ha onbenut bestemd bedrijventerrein kan worden geoperationaliseerd. De site met een oppervlakte van 10,7 ha voldoet aan de geraamde behoefte aan bijkomend lokaal bedrijventerrein. De site kan worden ontsloten vanaf de N70/Blancefloerlaan en heeft zodoende een optimale connectie met de Ring en de E17. Er is tevens een openbaar vervoersontsluiting mogelijk per trein, tram en bus. Ten slotte is de site, die grotendeels in stadseigendom is, vrijwel onbenut. De bestaande karting is verenigbaar met bedrijvigheid en kan, indien nodig, geïntegreerd worden.

Met het oog op de ontwikkeling van de site het Zand als lokaal bedrijventerrein zal een RUP worden opgemaakt ter herbestemming van het recreatiegebied en inrichting van de zone.

Hierbij zal bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de landschappelijke inpassing en groene dooradering van de site. De nieuwe economische functie is noodzakelijk en moet een duurzaam ruimtegebruik nastreven.

De ruimtelijk economische invulling beoogt kleine en middelgrote ondernemingen waarbij een zuinig ruimtegebruik zal worden

nagestreefd (gekoppelde bebouwing, gemeenschappelijke voorzieningen, …). Meerlagige bebouwing kan aangewezen zijn om voldoende vloeroppervlakte te genereren in afstemming op het groenaandeel van het bedrijventerrein. De randen, palend aan verkeersinfrastructuur (Blancefloerlaan, verkeersknoop Linkeroever), kunnen als zichtlocatie worden uitgewerkt met hoogwaardige architectuur die imagoversterkend werkt.

De werfzone voor de Oosterweelverbinding en de nieuwe parallelle ontsluitingsweg zullen mee de inrichting en het proces bepalen.

Het is wenselijk om het RUP op te maken als een geheel "Zand en Katwilgweg". Ook de huidige zone Katwilgweg staat immers voor een belangrijke herstructurering teneinde de gronden optimaal te kunnen gebruiken. Parkeren, groene Singel en de ingebruikname van het nieuwe station Linkeroever kan mee de inrichting van toegangen en wegenis bepalen. Belangrijk is dat een groen patroon gerespecteerd blijft, in relatie tot de grotere natuurgebieden van Linkeroever. De groene randvoorwaarden zullen via ontwerpmatig onderzoek verder uitgewerkt worden in een RUP en tevens juridisch worden vastgelegd.

In het buitengebied: Krommeweg
Ter opvang van de lokale behoefte (zie informatief deel) voor de districten Berendrecht en Zandvliet kan het aansnijden en het aanduiden van de exacte locatie een nieuw lokaal bedrijventerrein verder onderzocht worden in de nabijheid van het geplande op- en afrittencomplex aan de A12 (Abtsdreef) en de huidige op- en afrit Berendrecht. Het betreft een nieuw lokaal bedrijventerrein in het buitengebieddeel van Antwerpen ter opvang van de lokale economische behoefte in dit buitengebied. Hiertoe werd in het informatief deel een behoefteraming gedaan. Deze ruimtelijke ontwikkeling staat los van de generatie van bedrijventerreinen binnen het stedelijk gebied Antwerpen. In die zin is Krommeweg op te vatten als een mogelijk nieuw bedrijventerrein van de 'dorpen' in het buitengebied binnen het beeld van de Dorpen en Metropool, waarbij in opvolging van de richtlijnen van RSV en RSPA naar een locatie aansluitend bij de kernen Berendrecht en Zandvliet kan gezocht worden. De begrenzingen van de natuurcompensatiegebieden ingevolge het SPRSO in combinatie met het zoeken naar een centrale locatie voor het dubbeldorp Berendrecht-Zandvliet kunnen de keuze van de exacte locatie in belangrijke mate sturen.

Ook verder overleg is nodig met de afdeling Monumenten en Landschappen en de afstemming van de voorkeurslocatie met de Relictenatlas. De randvoorwaarden afkomstig uit het streefbeeld voor de A12 en de afstemming met de grenzen van het Opstalvalleigebied (SPRSO) zullen uiteindelijk mee de locatie en het proces bepalen.

In het informatief deel van dit structuurplan zijn een aantal zoeklocaties voorgesteld, maar het aansnijden en het aanduiden van de exacte locatie is onderwerp van verder onderzoek. In voorkomend geval zal de concrete terreinafbakening in een gemeentelijk RUP bepaald worden op basis van de fysische terreinkenmerken en landschappelijke inpassing in de structuurschets die zal opgemaakt worden voor Berendrecht-Zandvliet. Volgende ruimtelijke criteria kunnen de richting aangeven:

- Goede ontsluiting en nabijheid op- en afrittencomplex(en), via Monnikenhofstraat, Steenhovenstraat en Krommeweg.
- Centraal gelegen tussen Berendrecht en Zandvliet, waardoor doorgaand verkeer in de kernen vermeden wordt.
- Het agrarisch gebied kan gecompenseerd worden door het naastgelegen onbenut recreatiegebied om te zetten naar agrarisch gebied, wat het in het SPRSO bereikte evenwicht tussen natuur en landbouw in principe niet in gevaar brengt.
- Oud en Nieuw Noordlandpolder en Kabeljauwpolder kunnen gevrijwaard blijven.
- Een open ruimte corridor tussen Berendrecht en Zandvliet blijft behouden.
- Mogelijkheid tot bundeling met het te herlokaliseren recyclagepark, gemeenschappelijk voor Berendrecht en Zandvliet.
- Mogelijkheid tot het inrichten van een parking voor vrachtwagens om de straatruimte hiervan te ontzien.
- Landschappelijke inpassing te voorzien binnen de structuurschets Berendrecht-Zandvliet.

Nieuwe kantoorlocaties

Stationsomgevingen Centraal, Berchem, Zuid, Luchtbal, (Deurne) en ontwikkelingsgebieden Nieuw Zuid, Eilandje en Prestibel/site Gazet van Antwerpen

Het streven is om de nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen te sturen naar de geselecteerde zones. Op deze wijze kunnen enerzijds de mobiliteitsstromen gericht worden naar de best bereikbare plekken (combinatie openbaar vervoer en weg) en kunnen de stedenbouwkundige relaties met de overige functies uitgewerkt worden. Anderzijds voorkomt men dat een overaanbod aan kantoren gecreëerd wordt met als gevolg dat de kantoren aan 'dumpingprijzen' verhuurd worden.

Binnen de geselecteerde zones dient nog steeds omzichtig te worden omgesprongen met de leefbaarheid van de plek. De creatie van een stedenbouwkundige plint (voor publieke en commerciële functies) langs assen die belangrijke passage geven aan publiek of bewoners, de spreiding van woongelegenheden op bouwbloknivеau en de beeldkwaliteit, zijn eveneens ruimtelijke principes die bij een dergelijke kantoorontwikkeling in acht genomen dienen te worden.

Buiten de geselecteerde zones kunnen in principe geen grootschalige kantoorontwikkelingen meer worden toegestaan. Gezien de meerderheid van de bouwaanvragen betrekking heeft op projecten met een vloeroppervlakte kleiner dan 1.000 m² en de aanvragen voor grootschalige kantoorontwikkeling betrekking hebben op projecten met een vloeroppervlakte hoger dan 5.000 m², wordt door de stad een limiet van 1.500 m² vloeroppervlakte per aanvraag gehanteerd in de gebieden die niet geselecteerd zijn. Dit geldt voor bouwaanvragen in het stedelijk weefsel. Aanzienlijke kantoorontwikkelingen in de grotere ontwikkelingsgebieden worden uitgesloten, tenzij in de geselecteerde locaties.

Om de bestaande kantoren nog ontwikkelingskansen te geven, zullen uitbreidingen of hernieuwbouw op dezelfde plaats nog toegelaten worden tot 20 % van de bestaande kantooroppervlakte. Hierbij zal ook de historische capaciteit van de gebouwen in overweging genomen worden (bijvoorbeeld bij de transformatie van de Alcatel-building, het gebouw van de stedelijke administratie aan de Desguinlei, het Copernicusgebouw, …).

De stad kan bovendien in sommige gebieden met hoge citydruk (bijvoorbeeld omgeving Zuid, omgeving Meir, …) deze normen verstrengen. In andere gebieden kan deze norm versoepeld worden (bvb. om 'landmarks' planmatig toe te laten) en dit mits een goedgekeurd stedenbouwkundig plan, BPA of RUP.

De creatie van een 'landmark', als planmatige ingreep, heeft enerzijds het voordeel dat hierdoor de beeldkwaliteit binnen een stedenbouwkundig plan verhoogd kan worden. Anderzijds kan dit als troef beschouwd worden voor het aantrekken van hoofdzetels van bedrijven, die precies op zoek zijn naar architecturale kwaliteit en uitstraling.

In het kader van de kantorennota is er een screening gebeurd van potentiële kantorenlocaties. Na analyse van de bereikbaarheid (waarbij de ontsluiting met openbaar vervoer doorslaggevend is), een vergelijking van het beschikbare arbeidspotentieel en de ligging ten opzichte van de invloedsfeer van de Brusselse kantorenmarkt, kunnen een aantal toplocaties naar voor geschoven worden voor nieuwe grootschalige maar selectieve kantoorontwikkeling.

Inzake de bereikbaarheid van de gekende en de nieuwe kantooromgevingen is de bereikbaarheid via de stamlijnen van openbaar vervoer (trein en tram) doorslaggevend. De kantoorontwikkelingsgebieden zijn, met uitzondering van het noorden van het Eilandje (en luchthaven van Deurne), ook in het afbakeningsvoorstel van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen (door het Vlaams gewest) geselecteerd als ontwikkelingspolen niveau 1 (internationaal) of niveau 2 (grootstedelijk), en dus coherent met de mobiliteitsinzichten en planningsstrategieën. Het voorstel aan de Vlaamse overheid is om deze gebieden te specificeren in gemeen-

telijke planningsprocessen, welke mogelijk kunnen resulteren in een of meerdere gemeentelijke RUP's.

Er zijn tevens een aantal minimale en maximale grootteordes meegeven die als input kunnen dienen voor het proces, dat voor elke locatie gevoerd zal worden. Ze zijn ingeschat op basis van de bereikbaarheid van de plek en de (hypothese van) ruimtelijke mogelijkheden. In het definitief gemeentelijk RUP zal de oppervlaktebegroting verder uitgewerkt worden.

Zoekzones voor kantoorlocaties (oppervlakte nog te verifiëren aan het totaalconcept van het stadsontwerp): (140.000 – 370.000 m²)

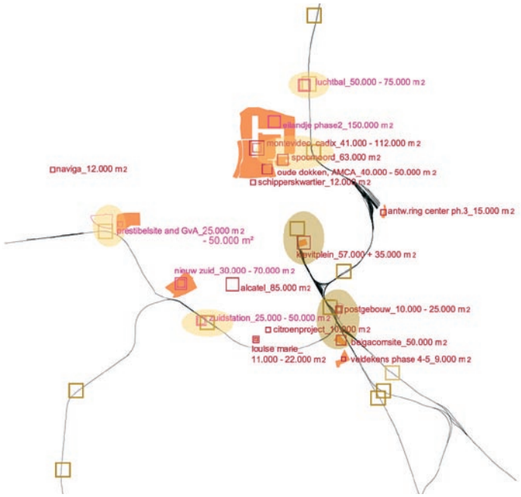
- Antwerpen Centraal: 57.000 + 35.000 m²
- Berchem (Belgacom, postgebouw en hoogbouw langs sporen): 10.000 – 25.000 m²
- Nieuw Zuid: 30.000 – 70.000 m²
- Zuidstation: 25.000 – 50.000 m²
- Luchtbal: 50.000 – 75.000 m²
- Eilandje Noord: 0 – 150.000 m²
- Prestibel/Katwilgweg: 25.000 – 50.000 m²

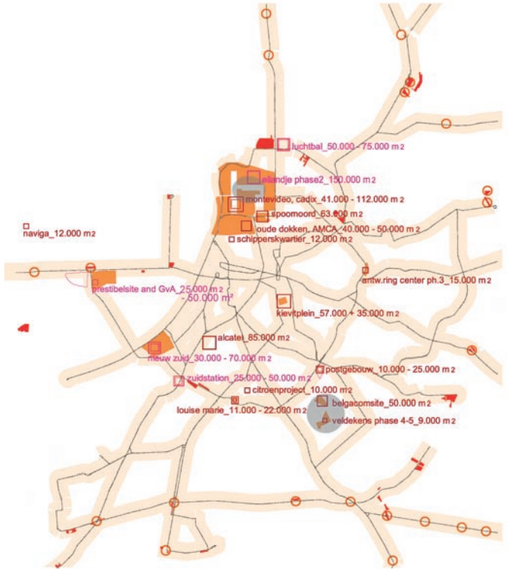
De luchthaven van Deurne is het onderwerp van een beleidsproces op Vlaams niveau. De selectie van deze site blijft enkel weerhouden indien de Vlaamse regering beslist de luchthaven te behouden.

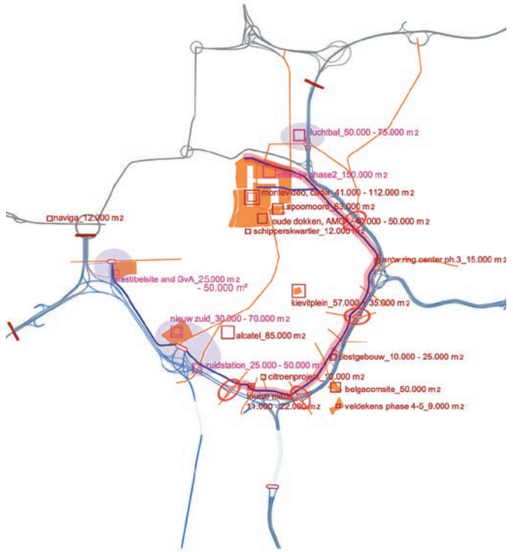
Al deze projecten samen (gekende en nieuwe zoeklocaties) voorzien in totaal in minimaal ca. 600.000 m² en maximaal ca. 850.000 m² nieuwe kantooroppervlakte, gespreid over een periode van 10 tot 15 jaar, wat voldoende is voor de ingeschatte behoefte.

Met betrekking tot de geselecteerde kantorenlocaties kunnen de volgende gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven worden aangehaald die eveneens een ruimtelijke hiërarchie bepalen:

- De stationslocaties (Berchem, Antwerpen Centraal en Zuidstation) bieden de grootste potentie voor hoogwaardige en kwalitatieve kantoorontwikkelingen op korte en middellange termijn en dit op basis van hun bereikbaarheid met hoogwaardig openbaar vervoer. Ze worden beschouwd als strategische projecten voor het kantorenbeleid van de stad.
- De Stationsomgeving Antwerpen Centraal kan verder uitgewerkt worden binnen de bepalingen van het Gewestelijke RUP Kievitplein mits bij de bijkomende ontwikkelingen meer aandacht wordt besteed aan de vooropgestelde functionele verweving, de beeldkwaliteit, en de parkeerproblematiek. De belangrijkste voorwaarde ontstaat vanuit het bereikbaarheidsprofiel van de plek voor autoverkeer. Nieuwe kantoren moeten zich kunnen inpassen in het het bereikbaarheidsprofiel van de plek: indien geen stimulerende maatregelen voor werknemers gelden voor het gebruik van openbaar vervoer en grote parkings noodzakelijk zijn, ontstaat congestie in de stationsomgeving. Daarnaast is het van groot belang dat een gemengde stedelijke omgeving ontstaat waarbij de hele dag door activiteit in het gebied ontstaat. Dit betekent dat naast kantoren, woningen en aan het wonen gerelateerde functies gestimuleerd moeten worden. Maar ook handel, kleine bedrijfjes, toeristische functies,… kunnen leiden tot een gemengde stedelijke omgeving. Daarom is het belangrijk dat bij de nieuwe bouwaanvragen specifiek aandacht gaat naar de kwaliteit van het publiek domein, verticale en horizontale verweving met andere functies (stedelijke plint van commerciële en publieke functies), de doorwaadbaarheid van het gebied en de relatie met andere grote functies in de buurt (dierentuin, Diamantwijk, de nieuwe 'stadsfeestzaal' in de berm van de spoorweg, Copernicus, wonen, Moretuspark, …). Er is nood aan een geïntegreerde visie voor een ruimer gebied.
- Wat betreft de stationsomgeving Zuid dient de bereikbaarheid via de Ring en bijbehorende op- en afrit bekeken te worden, samen met de aanleg van de nieuwe Singel en de inrichting van het Singelpark. Gelet op de ligging bij Nieuw Zuid dient de site aan te sluiten bij







Figuur 28 | Nieuwe projectgebieden voor kantoren in relatie tot het spoor
Figuur 29 | Nieuwe projectgebieden voor kantoren in relatie tot het tramnetwerk
Figuur 30 | Nieuwe projectgebieden voor kantoren in relatie tot de stedelijke snelweg

Bron: RSA, 2005
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

het stadsontwikkelingsproject en dient het kantorenprogramma gespreid te worden over beide sites.

- De stadsontwikkelingsgebieden Prestibel en Nieuw Zuid kunnen, gelet op hun bereikbaarheid en potenties als zichtlocatie, ook een kantorenprogramma opnemen. Wegens hun finaliteit als stadsontwikkelingsgebieden, waar ook andere functies hoofdfuncties zijn, dient het kantorenprogramma afgestemd te zijn op de totaalvisie. Door hun ligging bij de site KATWILGWEG enerzijds en station Zuid anderzijds, welke beide ook goed bereikbare plekken zijn, kunnen ze als gezamenlijke kantooromgevingen beschouwd worden, rondom de vervoersknopen.
- De noordrand van het Eilandje met Mexico- en Droogdokkeneiland biedt eveneens grote potenties in afstemming op de bereikbaarheid vanaf de Oosterweelverbinding (aansluitingen) en de uitwerking van de stedelijke Ringweg. Het Eilandje heeft nood aan een kantelmoment, waardoor de ontwikkeling op gang kan komen. Dit kantelmoment lijkt vandaag nog niet aanwezig op het Mexico-eiland en hangt af van de ontwikkelingen op het vlak van infrastructuren. Op het Droogdokkeneiland kan een gemengd woon- en kantorenprogramma ondersteunend werken aan de kwalitatieve uitbouw van dit gebiedsdeel als recreatieve toplocatie. Het Eilandje is in het algemeen zeer geschikt voor de vestiging van havengerelateerde kantoren, maritieme bedrijven en hoofdzetels van de havensector. In het zuidelijk deel van het Eilandje wordt qua kantorenbeleid een verwevingstrategie nagestreefd. Aan de zuidoostrand van het Eilandje m.n. kop Spoor Noord is er ruimte voor een gemengde stedelijke ontwikkeling met een mix van wonen, kantoren en stedelijke voorzieningen (bvb. stedelijk ziekenhuis).
- De stationsomgeving Luchtbal biedt perspectief zodra meer duidelijkheid ontstaat rond de ontsluiting, maar heeft een probleem van imago. De openbaar vervoersprojecten die er worden onderzocht (tramlijn naar Ekeren-Hoevenen, Cirkel- en Singellijn) en de gewenste heroriëntering van het busnet op deze knoop, maken van deze site een belangrijk potentiële multimodale overstapknoop. In eerste instantie moet er worden ingezet op de uitbouw van dit mobiliteitsknooppunt (voornamelijk openbaar vervoer). Hierbij moet een coherente oplossing worden gevonden voor de verknoping van de trams Noorderlaan en Groenendaallaan, de buslijnen en het Luchtbalstation. Pas op langere termijn kunnen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien door de hernieuwing van het bestaande morfologisch weefsel.
- De selectie van de site aan Deurne luchthaven is afhankelijk van de beslissing van de Vlaamse regering.

De nieuwe kantorenlocaties hebben een grote impact op het stedelijk weefsel. Daarom dienen zij in de eerste plaats zodanig ontsloten te zijn met het openbaar vervoer zodat de impact op de mobiliteit zo laag mogelijk blijft. Anderzijds dienen, plek per plek, programmatorische en ontwerpmatige regels te worden uitgewerkt die rekening houden met het omliggend weefsel (menging, stedelijke plinten op de gelijkvloerse, architectuur, …).

De aanduiding van deze locaties is gebaseerd op de huidige inzichten en kan mogelijk, bijvoorbeeld bij een snel evoluerende economische context, een beperkte houdbaarheid hebben. Bij een snel groeiende economie of bij onverwachte evoluties kan deze selectie worden herbekeken door middel van een (gedeeltelijke) herziening van het ruimtelijk structuurplan.

Kleinhandelsgebieden

Kleinhandel

De Keyserlei-Meir-Wilde Zee, Abdijstraat, Bist, Bredabaan zuid, Mechelsesteenweg, F. Van Eedenplein

De hoofdaspecten, gelinkt aan kleinhandel, worden meestal beschreven volgens de categorisering van de winkelstraten. Ook al is het duidelijk dat de werkelijke structuur van kleinhandel niet meteen overeenkomt met het netwerk van de winkelstraten en is het – of kan het zijn – meer verspreid, toch blijven deze assen strategische concentraties. Ze geven vaak meer identiteit aan hun omgeving of geven het stadsdeel een plaats op een hoger schaalniveau.

Het ruimtelijk beleid met betrekking tot het kleinwinkelgebeuren voorziet een differentiatie in het commerciële hart, stedelijke en buurtcentra (met hierin de lokale winkelstraten), secundaire (of complementaire) winkelstraten en de specifieke gebieden (diamant, antiek, mode, …). Er wordt uitgegaan van de bestaande concentraties waarbij een goede spreiding over de stad wordt nagestreefd. In functie van mobiliteit dient een duurzaam evenwicht tussen bereikbaarheid met het openbaar vervoer, per fiets, te voet en autobereikbaarheid te worden voorzien.

De as De Keyserlei-Meir-Wilde Zee moet verder worden versterkt als commercieel hart met een duidelijke bovenlokale uitstraling. Het uitzetten van een duidelijke routing vanaf het openbaar vervoersknooppunt in de stationsomgeving via ruimtelijke ingrepen in het publiek domein is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Het behouden van bestaande rustpunten zoals (Wapper) en waar mogelijk en wenselijk inbouwen van nieuwe rustpunten is aan te bevelen. Bijkomend dient de relatie met aanpalende winkelstraten of aanloopstraten te worden onderzocht zodat een fijnmazig commercieel netwerk met specialisaties (mode, antiek, design, diamant, …in Kammenstraat, Nationalestraat, Kloosterstaat, Pelikaanstraat, …) en dagelijkse artikelen en diensten (in Quellinstraat, Sint Katelijnevest, …) kan groeien. Via de vernieuwde stadsfeestzaal wordt een doorgang mogelijk naar Hopland-Schuttershofstraat en zullen toekomstige commerciële ontwikkelingen in zuidelijke richting gestimuleerd worden door de heraanleg van het Theaterplein en de Oudevaartplaats.

De stedelijke en buurtcentra zijn geselecteerd binnen de strategische ruimte van het lager netwerk (zie gebiedsgericht beleid). Het is belangrijk om de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke en buurtcentra te verbeteren. Strategische ingrepen in het publiek domein kunnen het shoppingklimaat verbeteren. Het tegengaan van de leegstand en gelijkvloerse wooninvullingen in de winkelstraten vormt een belangrijk aandachtspunt. Wonen boven winkels moet dan weer worden gestimuleerd. De stedelijke en buurtcentra in verval moeten opnieuw leven ingeblazen worden. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de uitbouw van het stedelijk centrum van Linkeroever. Het F. Van Eedenplein moet een impuls krijgen als het hart van Linkeroever, in relatie met het intergenerationeel project Linkeroever te Europark (IGLO), waarin vernieuwing van de maatschappelijke voorzieningen wordt nagestreefd én in relatie met de stadsuitbreiding op Prestibel. Het F. Van Eedenplein zal een modernisering moeten ondergaan, met behoud van het openbaar vervoersknooppunt, een toevoeging van groen en een beperkt aantal nieuwe kleinschalige en publieke voorzieningen aan de noordzijde van het plein (mogelijk op een deel van de te herdimensioneren E. Verhaerenlaan). In nauw overleg zal het verder ontwerpmatig onderzoek de inrichting van het plein verder moeten definiëren. De relatie met de Schelde en dit plein moet in elk geval een sterk accent krijgen en het zicht naar de rechteroever moet open blijven.

Als secundaire (of complementaire) winkelstraten worden de Abdijstraat (met het TIR-complex), de Bist, de Mechelsesteenweg (uitlopend naar de Leopolstraat) en de Bredabaan zuid aangeduid. Door de mix van lokale winkels met ketenwinkels, die ook voorkomen in het commerciële hart, hebben zij een duidelijk bovenlokale uitstraling. Deze karakteristiek dient te worden versterkt zodat in het zuiden en noorden van de stad complementen aan het commerciële hart kunnen worden behouden en versterkt. Ingrepen in het publiek domein kunnen wederom katalyserend werken. De commerciële invulling van het TIR-complex is een uitwerking van deze visie.

Grootschalige detailhandel

Boomsesteenweg, Noorderlaan, Bredabaan, Lobroekdok-Slachthuis

Het eerste verzet tegen het centraliseren van grootstedelijke voorzieningen kwam vanuit de commerciële sector die, vanuit de bereikbaarheidsproblematiek, de randzones opzocht. Shoppingcentra tonen in feite aan dat een omgekeerde stad, een stad waar de aantrekkelijkste plaatsen tegengesteld zijn aan het compacte weefsel, mogelijk is. De laatste jaren is evenwel een tendens zichtbaar waarbij grootschalige retail en ketenwinkels zoeken naar kleinschaligere formules die verweefbaar zijn met

het stedelijke weefsel. We kunnen hier spreken van een 'habitat-model' waarbij grootschalige detailhandel de consument terug gaat opzoeken in de centra van diens woongebieden en via een systeem van thuisleveringen de nood aan autobereikbaarheid wegneemt. Met betrekking tot grootschalige detailhandel worden de reeds bestaande concentraties geoptimaliseerd. Hierbij dient een duurzaam evenwicht te worden nagestreefd tussen bereikbaarheid met openbaar vervoer en autobereikbaarheid. Verder staat optimalisering van de bestaande grootschalige handelsconcentraties voor: behoud en herstructurering, inbreiding en verdichting, clustering en thematisering. In geen geval worden structurele uitbreidingen van de bestaande grootschalige handelsclusters voorzien. De optimalisering van de grootschalige handelsclusters dient in afweging met bedrijvigheid te gebeuren. Bovenstaande richtlijnen gelden als suggestie aan de hogere overheid.

Volgende concentraties voor grootschalige detailhandel of grootschalige handelsclusters worden geselecteerd:

- Optimalisering van de bestaande structuur (verdichting, gelaagdheid, clustering, ontsluiting) langs de Boomsesteenweg. De stad voorziet een verfijning van de belangrijkste zones d.m.v. BPA Ter Bekehof (autogeoriënteerde retail in omgeving van Autostad) en BPA Geleegweg (woongeoriënteerde retail in omgeving van Ikea). Daarnaast kan de driehoek gevormd door de Boomsesteenweg-Moerelei-Oudebaan worden geoptimaliseerd als thematische retailzone. Verder is vermenging in de voorkomende woonzones op het Gewestplan langs de Boomsesteenweg toegestaan. De overige bedrijvenzones op het Gewestplan wenst het ruimtelijk structuurplan als bestemming te behouden met een uitdoofscenario voor grootschalige detailhandel. Zowel in de woon- als bedrijvenzones dient een optimaliseringsscenario te worden uitgewerkt.
- Optimalisering van de bestaande structuur met aandacht voor stedelijke functies langs de Noorderlaan. Het ruimtelijk structuurplan stelt voor om de bestaande cluster rond Metropolis te optimaliseren en ruimte te laten voor andere stedelijk functies (brandweerkazerne, stelplaats 'Punt aan De Lijn', ...). In het noordelijk deel van het gebied tussen de Noorderlaan en de Vosseschijnstraat blijft de KMO-zone behouden, met mogelijkheden voor havengerelateerde functies. Dit is een suggestie aan het Vlaams gewest, belast met de opmaak van het gewestelijk RUP voor de haven. Het ruimtelijk structuurplan wenst evenwel de bestemming van bedrijvenzone in deze strip te behouden met een uitdoofbeleid voor grootschalige retail en mogelijkheden voor een kwaliteitsvolle en duurzame inplanting van havengerelateerde functies.
- Behoud van de grootschalige detailhandel, met respect voor de woonomgeving langs de Bredabaan (grens tussen Antwerpen en Schoten). Het zuidelijke deel is bestemd als woongebied, waarbij de principes van verweving van toepassing zijn. De versterking van de kleinhandel in het noordelijke deel (Keizershoek) dient afgestemd te zijn met de visie van Schoten. Een gemeentegrensoverschrijdend RUP kan een optie zijn. Het ruimtelijk structuurplan stelt voor om enkel in het uiterste noorden de retail te optimaliseren. De overige bedrijvenzones op het Gewestplan langs de Bredabaan dienen als dusdanig behouden te blijven met een uitdoofscenario voor grootschalige detailhandel en stedenbouwkundige randvoorwaarden voor een kwaliteitsvolle en duurzame inpassing van bedrijvigheid.

De voornoemde clusters langs de Boomsesteenweg, de Noorderlaan (zuidelijk deel tussen Noorderlaan en Vosseschijnstraat) en de Bredabaan worden aangeduid als te optimaliseren grootschalige handelscluster. In de cluster Noorderlaan is een verweving met stedelijke voorzieningen mogelijk.

Verder wordt onderstaand gebied als verwevingsgebied tussen grootschalige detailhandel en bedrijvigheid aangegeven:

- Lobroekdok-Slachthuissite: grootschalige detailhandel als onderdeel van het lopende stadsontwikkelingsproject. Onder regie van de stad wordt een projectvisie uitgewerkt. Naast de detailhandel voorziet de stad hier tevens een topsporthal en regiosporthal, bedrijvigheid, wonen en kleinschalige kantoren, groen en open ruimte.

C.4. Mogelijke maatregelen en acties

Opmaken handleiding verweving

Een methodologie of instrument dient aangeboden te worden die toelaat om op een objectieve wijze na te gaan of een bepaalde (nieuwe) economische, en (potentieel) (lawaai)hinderlijke of overlastbezorgende activiteit kan ingeplant worden in een bepaalde stedelijke omgeving.

Illustratie

In functie van het opzetten van een verwevingsonderzoek kunnen een aantal criteria worden aangehaald. De criteria zijn verdeeld over 3 luiken: milieu (geluidshinder, geurhinder en luchtverontreiniging), mobiliteit en ruimtelijke structuur.
Daarnaast wordt ook de leefbaarheid en de tolerantie van de wijk meegenomen in de afweging (uitgangspunt hierbij is dat een sociaal achtergestelde wijk minder bijkomende hinder kan verdragen dan een sociaal betere stadswijk). Tenslotte wordt rekening gehouden met het schaalniveau: dit is afhankelijk van de omvang van de activiteit.
De kritische analyse van vroegere ervaringen kunnen deze visie op verweving op een nauwgezette manier sturen. Dit betekent het vermijden van een interpretatie van deze diffuse groei als een gebrek aan regelgeving, aan keuzes, aan aanverwante keuzes.
Ook de mogelijkheid om de link te leggen met de milieunormen moet hier in rekening gebracht worden. Zo kan een RUP wel een bepaalde graad van verweving opleggen of toestaan. De milieuwetgeving blijft echter onverminderd gelden (bvb afstandsregels Vlarem-wetgeving).

Verankering beleidsnota detailhandel in ruimtelijk beleid

De beleidsnota detailhandel van SPRA/winkelcentrummanagement verricht een detailanalyse van het winkelgebeuren in Antwerpen en geeft een gedetailleerde visie weer die aanvullend en ondersteunend werkt aan de globale visie op mesoniveau uit het ruimtelijk structuurplan.

Het ruimtelijk structuurplan bepleit een hechte terugkoppeling tussen het algemene ruimtelijke beleid via RUP's, beeldkwaliteitplannen, ruimtelijke handleidingen... met het sectoraal economische beleidsonderzoek in het algemeen en het beleid aangaande detailhandel in het bijzonder. Het winkelgebeuren op het terrein is een te fijnmazig en complex gegeven dat bijkomende sturing vanuit de sector behoeft zodat het streefbeeld van de verschillende 'bloeiende' centra in de Dorpen en Metropool kan worden nagestreefd. Hierbij moeten de stedelijke en buurtcentra in verval prioritair worden aangepakt.

Aanpassen gemeentelijke bouwverordening

Opnemen in de bouwcode (gemeentelijke bouwverordening): limiet van 1.500 m² vloeroppervlakte voor kantoorgebouwen niet gelegen in ontwikkelingsgebieden voor kantoren.

Invoeren stedenbouwkundige ontwikkelingskosten

Onderzoek zal gebeuren met betrekking tot het invoeren van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten of lasten bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning voor kantoren, handel en bedrijvigheid en dit in verhouding tot de te ontwikkelen projecten (zie ook hoofdstuk Wonen).

Deze kan mogelijk in de gemeentelijke bouwverordening (bouwcode) worden vastgelegd, of worden omgezet in een gemeentelijke richtlijn.

Gemeentelijk beheer en parkmanagement

Onderzocht kan worden of bij de ontwikkeling en/of herstructurering van bedrijventerreinen het beheer door de stad kan worden waargenomen (of in een PPS-constructie). Dit levert een aantal voordelen op naar parkmanagement dat gericht is op een duurzame inrichting en gebruik van bedrijventerreinen. Een systeem van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten in functie van de voorziening van gemeenschappelijke diensten en een kwalitatieve aanleg van het publiek domein kan op die manier in een stedelijke regie worden gehouden.

Opmaken gemeentelijke RUP's

De stad opteert voor de opmaak van gemeentelijke RUP's voor de kantoorontwikkelingsgebieden. Voor de geselecteerde gebieden zal een RUP worden opgemaakt:

- De strategische projecten: stationsomgevingen Antwerpen Centraal, Berchem, Zuid en Luchtbal.
- Binnen een geïntegreerd programma in de stadsontwikkelingsgebieden: Nieuw Zuid (afgestemd met Zuidstation), Prestibel (afgestemd met Katwilgweg/Gazet van Antwerpen), Eilandje.

De herbestemming en inrichting van het nieuw lokaal bedrijventerrein het Zand te Linkeroever en de verwevingsgebieden (via de strategische projecten) Eilandje, Lobroekdok-Slachthuissite en Gassite, zal gebeuren in een gemeentelijk RUP. Voor het lokaal bedrijventerrein het Zand is het aangewezen een gemeenschappelijk RUP op te maken met de zone Katwilgweg, waarbinnen een herstructurering zal plaatsvinden (zie ruimtelijke randvoorwaarden in hoofdstuk selecties).

De nieuwe clusters of verwevingsgebieden, veelal onderdeel van een stadsontwikkelingsgebied, worden geïntegreerd in een gemeentelijk planningsproces waarbij de verschillende programmaonderdelen worden afgewogen en afgestemd op elkaar, en bevestigd worden in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Ter optimalisering van de grootschalige handelsclusters (Boomsesteenweg, Noorderlaan zuidelijk deel, Bredabaan) kunnen gemeentelijke RUP's worden opgemaakt.

Voor de verdere uitwerking van deze sites moet een proces worden opgestart waar de regie wordt waargenomen door de stedelijke diensten. De taak van de stad zal erin bestaan om maximale afstemming te zoeken tussen de verschillende beleidsniveaus en de beleidsbeslissingen te coördineren.

Opstarten onderzoek buffer Moretusburg

Een onderzoek naar de noodzaak en wenselijkheid van een bijkomende milieubuffer tussen de industrie en de wijk Moretusburg moet worden opgestart. Mogelijk kan deze buffer landschappelijk uitgewerkt worden. Volgende doelstellingen, die een win-win situatie creëren voor zowel de buurt als het bedrijf, moeten hierbij nagestreefd worden: (1) het creëren van een nieuwe groene buffer tussen de woonomgeving (Moretusburg) en de industriële zone, die zich uitstrekt tot aan de rivier en een verbinding zoekt met het fort aan de Linkeroever; (2) dit veronderstelt een complementair en doorgedreven milieu- en saneringsbeleid vanuit de industrie; (3) dit veronderstelt een integratie met de resultaten van het mobiliteitsonderzoek met betrekking tot de alternatieve verbindingsweg voor auto- en zwaar verkeer (zie hoofdstuk spoorstad), en de bestaande en nieuwe fietsverbindingen (4) dit veronderstelt een doorgedreven grond- en pandenbeleid. Nieuwe woonontwikkelingen moeten hier gemotiveerd worden vanuit de geldende milieuwetgeving en opportuniteiten voor redelijke herlokalisaties moeten zorgvuldig onderzocht worden; (5) het herdefiniëren van de patronen en recreatieve routes in het park rond fort 8 en in het industriegebied.

Het mobiliteitsonderzoek moet de verbinding onderzoeken tussen de zuidelijke industriegebieden en het hoger netwerk en dit als alternatief voor de A. Greinerstraat die momenteel door de industriezone loopt en veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Bij het mobiliteitsonderzoek moeten alle varianten in beeld worden gebracht, incl. het voorkeurscenario ten westen van de spoorlijn Antwerpen-Boom, waarbij bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het oplossen van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van Kapelstraat.

Hanteren toetskader zonevreemde bedrijven

Zonevreemde bedrijven en handelszaken kunnen worden opgevangen binnen de nieuwe clusters en verwevingsgebieden. Deze gebieden kunnen ook nieuwe economische behoeftes opnemen.

Zonevreemde bedrijven of handelszaken (vb. detailhandel, benzinestations) waarvoor een herlokalisatie niet haalbaar of wenselijk is, kunnen herbestemd worden in een gebiedsgericht RUP of in een sectoraal RUP. Volgende bepalingen zijn hierbij richtinggevend:

1. Zonevreemde bedrijvigheid en handel is niet wenselijk (zie hiervoor de selectiekaarten bij de diverse beelden):

- Langs de geselecteerde beekvalleien.
- In de nieuwe overstromingsgebieden of natte natuurgebieden.
- Langs de ecologische en recreatieve te versterken waters.
- Langs de historische waters in de zachte ruggengraat.
- Langs de Scheldeoevers.
- In de open ruimte verbindingen naar de Schelde.
- In het ecologisch en gebruiksgroen.
- In de regionale agrarische gebieden.
- In de lokale cultuurrecreatieve clusters.

2. Zonevreemde bedrijvigheid en handel kan opgelost worden (zie hiervoor de selectiekaarten bij de diverse beelden):

- Langs de historische dokken groene singel of levendig kanaal.
- In stedelijke agrarische gebieden.
- In geïsoleerde agrarische snippers.
- In snippers in de bebouwde ruimte.
- In het metropolitaan gebied, de 19de-eeuwse gordel en de dorpen.
- Wanneer dit de instandhoudingsmogelijkheden van een historisch waardevol gebouw verbetert.
- In de nieuwe, te behouden en te herstructureren bedrijventerreinen.
- In de grootschalige handelsclusters en groothandelsmarkt.
- In gebieden voor gemengde stedelijke ontwikkeling.

Suggesties aan het Vlaams gewest

Bij de Afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen:

- De stad Antwerpen wil een economisch beleid voeren van toegevoegde waarde. Het wil een economie die een meerwaarde biedt aan de stad, in plaats van er afbreuk aan te doen. Haar troeven zijn de wereldhaven met haar Petrochemie, de historische diamantcluster, de regionale bedrijventerreinen IPZ en Kanaalzone, de twee nieuwe bijkomende lokale bedrijventerreinen, de groothandelsclusters, de vele winkelstraten en de sterke verwevingsgraad in het gemengde stedelijk weefsel. Er wordt ook ruimte voorzien voor nieuwe groeisectoren (intensieve economie) zoals kantoren, research en development, congrescentra, cultuur en toerisme, mode, design en antiek. Doel is om deze nieuwe economie in te schakelen langs de Singel, de stationslocaties en in de gebieden in transformatie (Eilandje, Lobroekdok, ..). Aan het Vlaams gewest wordt ook bijkomend gevraagd om werkgelegenheid verder intensief te onderzoeken in regionaal verband, waarbij inbreiding, zuinig ruimtegebruik en vermenging centraal staan.
- Voor de uitwerking van IPZ is een gemeentelijk proces opgestart, dat de voorwaarden onderzoekt om in het gewestelijk RUP te worden opgenomen. Hierbij kan de zone met petroleumindustriële activiteiten behouden blijven. Voorgesteld wordt wel om, binnen het gecreëerde aanbod aan uitgeefbare kavels voor KMO's en logistieke bedrijven, op IPZ ruimte te laten voor de herlokalisatiebehoefte van juridisch zonevreemde bedrijven, die wordt geraamd op 1,8 ha. Zodoende kunnen de zonevreemde bedrijven uit de Zuidrand in de omgeving worden geherlokaliseerd.

- Voor de omgeving Lobroekdok-Slachthuissite wordt in het Afbakeningsvoorstel van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen voorgesteld om deze zone op te nemen in een gewestelijk RUP voor grootschalige detailhandel en leisure. De stad stelt voor om deze sites te organiseren in een gemeentelijk RUP.
- Ook voor het zuidelijk deel contactzone Noorderlaan wordt in het Afbakeningsvoorstel van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen voorgesteld om deze zone op te nemen in een gewestelijk RUP. De stad stelt voor om deze site te organiseren in een gemeentelijk RUP als zone voor grootschalige detailhandel en stedelijke voorzieningen.

Bij de afbakening van het Havengebied:

- In het voorstel van eindrapport van het Strategisch Plan van de Rechter Schelde Oever is een grenslijn opgenomen tussen het stedelijk gebied en het Havengebied ter hoogte van de Noorderlaan (zie informatief deel). Vanuit het structuurplan wordt voorgesteld om de grens van het stedelijk gebied te herbekijken en te leggen tot aan de Masurebrug (Havanastraat).

Bij de afbakening van het economisch netwerk van het Albertkanaal:

- In de kanaalzone moet rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek dat leidt tot een gebiedsgerichte visie op alle deelgebieden. In RUP's kan dan zo snel mogelijk rechtszekerheid worden geboden. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk. Bij het Vlaams gewest wordt aangedrongen op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen) maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen.

Bij de herstructurering van de regionale bedrijventerreinen te Hoboken:

- Voor de bedrijventerreinen te Hoboken is een gemeentelijk proces opgestart, dat de voorwaarden onderzoekt voor mogelijke herstructurering. Voorgesteld wordt om bij herstructurering van dit gebied de relatie met de woonomgeving en het water te versterken.

Bij de aanleg van de Oosterweelknoop te Linkeroever, ten zuiden van de Blancefloerlaan:

- Gevraagd wordt om afstemming met het toekomstig bedrijventerrein het Zand, bij oplevering van de werfzone.

Bij de ontwikkeling van nieuwe kantoorontwikkelingsgebieden:

- De in het structuurplan geselecteerde kantoorontwikkelingsgebieden, met uitzondering van het Eilandje Noord (en de luchthaven van Deurne), zijn in het Afbakeningsvoorstel van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen geselecteerd als ontwikkelingspolen niveau 1 (internationaal) of niveau 2 (grootstedelijk). Het voorstel aan de Vlaamse overheid is om deze gebieden te kunnen uitwerken in gemeentelijke planningsprocessen, welke mogelijk kunnen resulteren in een of meerdere gemeentelijke RUP's.

C.5. Relatie met het actief beleid

De algemene regel die toegepast moet worden wil zowel gebruik maken van economische functies om processen rond stadsvernieuwing en transformatie te promoten en te implementeren, als van een stedelijke vernieuwing om processen rond economische groei te promoten en te implementeren. Het tijdig raadplegen van de adviesdiensten, zoals de dienst Economie en Winkelcentramanagement, bij het ontwerpen van stadsontwikkelingsgebieden, wordt als aandachtspunt aangegeven.

Een aantal sterke en stevig gedefinieerde sectoren hebben vandaag een plek binnen de harde ruggengraat. De kern van het metropoolproject moet benadrukt worden, met de focus op een aantal behoeften en mogelijkheden: het commerciële hart, de diamant- en juwelencluster, modedistrict, congrescentrum. Het lager netwerk bepaalt verder de locatiecriteria voor economische activiteiten (beperken van privaat transport in het stadscentrum, versterken van de rol van lokale centraliteit, versterken van de rol van treinstations als regionale en metropolitane centraliteit).

Spelende kinderen aan de Dageraadplaats
Bron: Stad Antwerpen

dorpen en metropool - recreatie

D DE DORPEN EN DE METROPOOL_recreëren

D.1. Visie: meer welzijn

Antwerpen wil meer welzijn creëren. Antwerpen wil een stad zijn waarin zowel inwoners als bezoekers zich goed voelen. Onder welzijn kunnen verschillende aspecten verstaan worden, gaande van voldoende groen - zowel op stedelijk niveau als in buurten en wijken - over sport en recreatie tot onderwijs en cultuur.

Het publiek domein biedt ruimte voor sociale samenhang. Deze ruimte kan dan ook een belangrijke bijdrage leveren voor de concrete verwezenlijking van nieuwe welvaart.

De diffuse en dichte laag van onderwijs-, cultuur- en sportvoorzieningen, stedelijke parken en speeltuinen kunnen de ruimte voor sociale activiteiten binnen de stad, de publieke ruimte, structureren. Maar vaak bestaat het risico om – als het gaat om publieke voorzieningen – hen te bekijken als gescheiden functionele zones: ruimte voor sport is gescheiden van scholen, of culturele voorzieningen zijn gescheiden van scholen. Het feit dat verschillende voorzieningen behoren tot verschillende sectoren van de stedelijke administratie, komt de integratie niet ten goede. Dit is vaak een probleem binnen de stad. Het structuurplan is een belangrijke gelegenheid om de dingen samen te brengen.

D.2. Doelstellingen

Spreiden van voorzieningen

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

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

Aangaande de spreiding van voorzieningen zijn in theorie twee modellen mogelijk. Het eerste model scheidt beide schaalniveaus: alle voorzieningen op grootstedelijk niveau worden gevestigd in het centrum van de stad en al de lokale voorzieningen in de dorpen. Het tweede model beklemtoont de kans om in elk dorp of centrale plaats voorzieningen onder te brengen van beide schaalniveaus: zowel lokale als grootstedelijke.

In het structuurplan worden beide modellen toegepast (zie verder, recreatieve clusters en toplocaties). Het vestigen van voorzieningen van een stedelijk niveau, naast de buurtvoorzieningen, is ook mogelijk in de stedelijke centra. De keuze van welke uitrusting waar komt, is niet eenvoudig. Zij dient zorgvuldig onderzocht te worden en is afhankelijk van de kenmerken en de behoefte van iedere stedelijke ruimte.

Belangrijkste is dat voldoende aanbod gecreëerd wordt van voorzieningen op verschillende niveaus, ten opzichte van de inwoners en de buitenwereld, zoals scholen, kinderopvangcentra, commerciële infrastructuur en sportinfrastructuur. De verschillende soorten voorzieningen, van sport tot cultuur en onderwijs, moeten zowel verweven als geclusterd worden om zo tot rijkere en efficiëntere stedelijke ruimten te komen. Ook institutionele en niet-institutionele culturele activiteiten moeten verspreid voorkomen in de dorpen en in de metropool.

De voorzieningen en diensten moeten aansluiten op de openbaar vervoersknooppunten en moeten het karakter van de verschillende leefomgevingen eerbiedigen.

Organiseren gevarieerd en hedendaags onderwijs

Momenteel kampt het onderwijs in de stad met twee grote problemen: de concentratie van kansarmoedefactoren in de Binnenstad en de onderwijsvlucht van sociaal sterkere ouders die hun kinderen, zeker vanaf het secundair onderwijs, naar instellingen buiten de stad brengen.

Met de ambitie de selectieve stadsvlucht te keren en jaarlijks 1.000 nieuwe woningen op de markt te brengen - en dit is realistisch - moet men voorzien in voldoende aanbod.

Naast het herverdelen en renoveren van het huidige aanbod moet ook nieuwbouwinfrastructuur gerealiseerd worden. Ook daar waar de oude infrastructuur niet meer aangepast kan worden aan de standaarden van moderne en energiebewuste onderwijsinfrastructuur. Via stadsvernieuwingsprojecten en bij planning van de stadsontwikkelingsgebieden moet voldoende aanbod ingeplant worden. Dit aanbod moet voldoen aan de hedendaagse behoeften van de gezinnen.

De doelstellingen voor kleuter- en basisonderwijs zijn:

- Goede spreiding over de woonbuurten.
- Combinatie van kleuter- en basisscholen, dichtbij de stedelijk centra.
- Nabijheid van ‘sociale plaatsen’ verbeteren.
- Nabijheid (wandelafstand van 300 m, dit is de afstand algemeen beschouwd als overbrugbaar zonder de noodzaak van een voertuig).
- Nabijheid van gezonde en veilige ruimten verbeteren.
- Aanbieden van veilige fietsroutes om het autogebruik te verminderen.

De doelstellingen voor secundair onderwijs zijn:

- Goede spreiding over de districten, eventueel in combinatie met volwassen- en deeltijds onderwijs.
- Combinatie van onderwijs en ontspanning.
- Het verbeteren van outdoorsport in het centrum (Eilandje, Nieuw Zuid).
- Het definiëren van nieuwe, aantrekkelijke, gemengde clusters in de stad en de tussenstad, onder meer door het versterken van de relatie tussen scholen en outdoorrecreatie.
- Het creëren van een gezonde sociale mix tussen jongeren en volwassenen uit de Binnenstad met jongeren en volwassenen uit de buitenrand.
- Nabijheid (fietsafstand 1.000-1.500 m).
- Nabijheid van openbaar vervoer.
- Openbaar vervoer verbeteren.

In hoofdzaak moet gezocht worden naar nieuwe aantrekkelijke campussen, in combinatie met sportvoorzieningen en eventueel met volwassen- en deeltijds onderwijs, gelegen op kruispunten van openbaar vervoersassen, fietspaden en verbindingen tussen de verschillende stadsdelen en de buitenrand. Op die manier wordt de noodzakelijke gezondere sociale mix gerealiseerd van jongeren en volwassenen uit de Binnenstad met jongeren en volwassenen uit de sociaal-economische veel sterkere buitenrand. In het bijzonder worden deze nieuwe clusters voorzien op Middenvijver, het Eilandje, Nieuw Zuid en Lobroekdok.

De doelstellingen voor hoger onderwijs zijn:

Voor de humane wetenschappen van de Universiteit Antwerpen is een herstructureringsplan opgemaakt en goedgekeurd (binnencampus). De zgn. buitencampus te Wilrijk zal de exacte en toegepaste wetenschappen onderbrengen. Een herstructurering van het park, mogelijk gekoppeld aan de herbestemming van het RUCA te Middelheim, laat een zekere toevoeging toe van nieuwe onderwijsgebouwen en beperkte woningen. Het respecteren (en waar mogelijk herstellen) van de fortstructuur blijft het belangrijkste aandachtspunt. Toevoegen van nieuwe gebouwen is toegelaten binnen een campustypologie (zie Ecostad, bouwen in het park).

De beperkte toevoeging van woningen is mogelijk aan de rand van het park, en dan enkel in een zone ten zuidwesten. Privatisering van de open ruimte moet zo veel mogelijk vermeden worden.

Belangrijk is dat de noord-zuidrelatie met de regionale open ruimte vinger richting Edegem blijft bestaan.

Als sportcluster is bvb. een topsportschool mogelijk wanneer de bestaande sportvelden maximaal worden mee gebruikt.

In het algemeen moeten de herstructureringen, als gevolg van het structuurdecreet, voor alle hogescholen mogelijk zijn. Dit decreet voorziet in een hogere academiseringsgraad, welke mogelijk nieuwe ruimtebehoeften creëert.

Het herschikken van bestaande of toevoegen van nieuwe onderwijsfuncties werkt ruimtelijk ondersteunend in de bestaande en nieuwe recreatieve clusters, of in de stedelijke of buurtcentra. Medegebruik van bestaande faciliteiten moet worden nagestreefd. Vaak hebben ze ook een dynamiserend effect op de omgeving.

Een belangrijke doelstelling voor het verkeerseducatief onderwijs (verbonden aan de verkeerspolitie) is het inrichten van een permanent verkeerseducatiecentrum, met voldoende buitenstructuur voor praktische proeven. Hiervoor moet een locatie worden onderzocht die tegemoetkomt aan een zekere clustering van (lawaai)hinderlijke functies, bijvoorbeeld gecombineerd met bedrijvenzone of een andere stedelijke voorziening, en die gekenmerkt is door een zekere grootschaligheid.

Toegankelijk maken sportaanbod en ambities koesteren

Bekeken vanuit zowel de lokale indoor- als de outdoor-, en zowel de publieke als de private mogelijkheden, is de algemene situatie in Antwerpen niet slecht. De stad kan beschouwd worden als ‘vrij goed uitgerust’, met uitzondering van de Binnenstad. Een belangrijk probleem is vooral de toegankelijkheid van de voorzieningen voor het publiek gebruik.

De algemene doelstellingen vanuit de sportsector zijn:

- Goede spreiding over de districten.
- Combinatie van scholen en sport.
- Nabijheid van openbaar vervoer en fietsroutes.
- Behalen van de bloso-norm.
- Aanbieden van voorzieningen op topniveau.

Meer specifiek voor sporthallen gelden volgende doelstellingen:

- Verbeteren van de situatie door het openstellen van bestaande sporthallen in scholen (ca. 25 scholen voldoen aan de norm).
- Wanneer een nieuwe school wordt gebouwd, moeten de nieuwe gebouwen voorzien zijn van onafhankelijke toegangen voor school en sporthal.
- Onderzoek naar publieke toegankelijkheid van private sporthallen.
- Toevoegen van een aantal nieuwe sporthallen, gelinkt aan strategische ruimten en gemengde clusters.

Met de aanleg van de topsporthal en de regionale sporthal is de behoefte indoor opgevangen. Maar de stad koestert, als metropool, natuurlijk ook grootstedelijke ambities, zoals het ooit organiseren van de Olympische spelen, het aanbieden van een multigebruik voetbalstadium, een loopparcours rondom de Singel, of een golfinfrastructuur. Het structuurplan sluit deze ambities niet uit en ze zullen worden ingepast coherent met de visie (recreatieve clusters en toplocaties).

Synergieën creëren en cultuur cultuur laten

De voornaamste doelstellingen van het actuele stedelijke cultuurbeleid zijn:

- De lokale en internationale uitstraling van het cultureel imago van de stad versterken.
- Voorwaarden creëren voor en het ondersteunen van een creatief en artistiek klimaat.
- Het optimaliseren van het rijke culturele aanbod, zowel op het vlak van infrastructuur, als op het vlak van dienstverlening.
- Bevorderen van de cultuurparticipatie met specifieke aandacht voor bijzondere doelgroepen zoals allochtonen, armen, jongeren en senioren.
- Het aantrekken en ondersteunen van cultuurindustrieën in de stad.

Daarnaast moet het beleid in haar ruimtelijke planning:

- Ook bewust zijn van het belang van het spontane en het organische (non-planning).
- De voorwaarden creëren voor een gunstig creatief klimaat.
- Oog hebben voor een voldoende spreiding van de culturele activiteiten.
- Aandacht hebben voor het multiculturele karakter van de stad.

De institutionele (gesubsidieerde) cultuurscène bestaat uit een uitgebreid aanbod, maar een aantal musea of theaters zijn minder benut. Samenwerkingen moeten gezocht worden met enkele dynamische sectoren van het economische stedelijke leven (mode, design, diamant, architectuur, …). Het kan ook helpen om te zien waar mogelijk synergieën of clusters kunnen ontstaan met andere sectoren, zoals onderwijs en sport. Door het culturele aanbod ruimtelijk nog beter hierop af te stemmen kan het imago van de stad, zowel naar haar inwoners als naar buiten toe, versterkt worden. Om de cultuurparticipatie te bevorderen zou ook onderzocht moeten worden op welke manier de toegankelijkheid van de instellingen nog verbeterd kan worden, zoals door het invoeren van langere openingstijden. Sommige zaken als restaurants, boekenwinkels en bibliotheken kunnen ook toegankelijker worden.

Het is wenselijk dat het spreidingsmodel voor bibliotheken gebaseerd is op een gezonde mix en spreiding van openbare en meer gespecialiseerde bibliotheken (design, mode, fotografie, hedendaagse kunst, geschiedenis). Dit is mogelijk zowel in de bestaande en nieuwe recreatieve clusters, als in de stedelijke en buurtcentra van de stad (o.a. districtscentra). Ze zullen ondersteund moeten worden door de centrale bibliotheek (Permeke).

De Sinksenfoor wordt beschouwd als een tijdelijk evenement dat, mits de nodige organisatorische maatregelen, het publiek domein van de stad mee moet kunnen gebruiken.

Antwerpen heeft ook een zeer groot informeel cultuurcircuit. De evolutie ervan is onvoorspelbaar en dus ook moeilijk te plannen in de traditionele zin. Het zou wel interessant zijn om meer (in)zicht te krijgen in de maatschappelijke processen die zich voordoen bij de ontwikkeling van het culturele leven in een bepaalde wijk. In elk geval is dit circuit steeds ondersteunend voor de algemene visie van de stad, de renovatio urbis, en vergroot het de porositeit.

Zo merken we de concentratie aan kunstgaleries en ateliers op het Zuid, de ontwikkeling van het nachtleven en modeateliers in vroegere industriegebieden, zoals het Eilandje, de heropleving van sociaal moeilijke buurten in Borgerhout dankzij een aantal nieuwe culturele actoren zoals de Roma, en het ontstaan van allerlei initiatieven, zoals kleinschalige ateliers, bars, restaurants, happenings, graffiti, concerten in de stad. Vaak zijn zij een motor tot herwaardering van bepaalde verwaarloosde buurten, zoals in het geval van de Vlaamse en Waalse Kaaien, of de Nationalestraat.

Een meer doordacht beleid kan gevoerd worden om deze processen een kans te geven door de juiste voorwaarden te scheppen, zonder ze daarom actief te willen sturen. Daarbij moet het risico van institutionalisering vermeden worden. Situaties die wegens hun informeel karakter onaf of onstabiel lijken in de stedelijke omgeving, dienen evenwel bijgestuurd te worden.

Openluchtmarkten, evenementen, concerten kunnen met succes georganiseerd blijven om de leefbaarheid van een aantal gebieden met een slechte reputatie of onderbenutte plekken te verhogen, zoals onder meer gebeurt met de Zomer van Antwerpen (de Kaaien, Petroleum Zuid of het Havengebied). Kleine openluchtfestivals vinden hun weg naar de vele pleinen en parken in de stad. Een locatie voor een grootschalig evenemententerrein wordt voorgesteld in één van de toplocaties, nl. in de banaanvormige oksel van de zuidelijke Oosterweelknoop te Linkeroever. Bij de inrichting van de festivalweide moet het scenario van zo min mogelijke geluidsoverlast voor de woongebieden worden gekozen.

Voor dancings zal onderzocht moeten worden in hoever de verweving met andere functies aanvaardbaar is. Het is voor de meest lawaaihinderlijke gelegenheden wenselijk een combinatie met economische activiteiten, handelsfuncties of grootstedelijke voorzieningen te onderzoeken.

D.3. Selecties

De cultuurrecreatief cluster is een nieuwe interpretatie van de stedelijke ruimte, waarbij de relatie tussen de verschillende soorten recreatieve voorzieningen op buurt- en wijkniveau benadrukt wordt. De lokale cluster is gebaseerd op de mogelijkheden van medegebruik tussen bestaande of nieuwe scholen, speeltuinen, sportinfrastructuur en groen.

De grote recreatieve cluster (nieuw of reserve) gaat ook uit van onderlinge verbanden binnen een (nieuwe) stedelijke ruimte maar bevat tegelijk ook een stedelijke of grootstedelijke variant, van een cultuur-recreatieve activiteit of voorziening.

De clusters in het algemeen beklemtonen de noodzaak aan kwalitatieve omgevingen en zijn aanvullend bij de stedelijke en buurtcentra. Bestaande culturele of recreatieve functies samenbrengen (of nieuwe toevoegen) betekent in feite, de mogelijkheden van de infrastructuren beter benutten, door verbindingen aan te gaan met open ruimte, recreatiefaciliteiten en het openbaar vervoersysteem. Het realiseren van parken, met lokale en bovenlokale groenvoorziening, is eveneens een essentieel onderdeel van de realisatie van de clusters.

Ook kennisondersteunende functies (zoals bibliotheken) of ontspannings- en verzorgingsfuncties (zoals jeugdruimte, cultuur of een bejaardentehuis) of cultureel en levensbeschouwelijke voorzieningen kunnen hiertoe behoren.

Cultuurrecreatieve clusters

De kaart houdt rekening met de belangrijkste relaties (uitgedrukt in wandel- en fietsafstand) tussen basisscholen en speeltuinen, en tussen secundaire scholen, volwassenenonderwijs, universiteiten en sportinfrastructuur.

Het resultaat van de oefening zijn een aantal bestaande clusters, potentiële clusters die herstructurering nodig hebben, en ten slotte de nood aan een aantal nieuwe clusters.

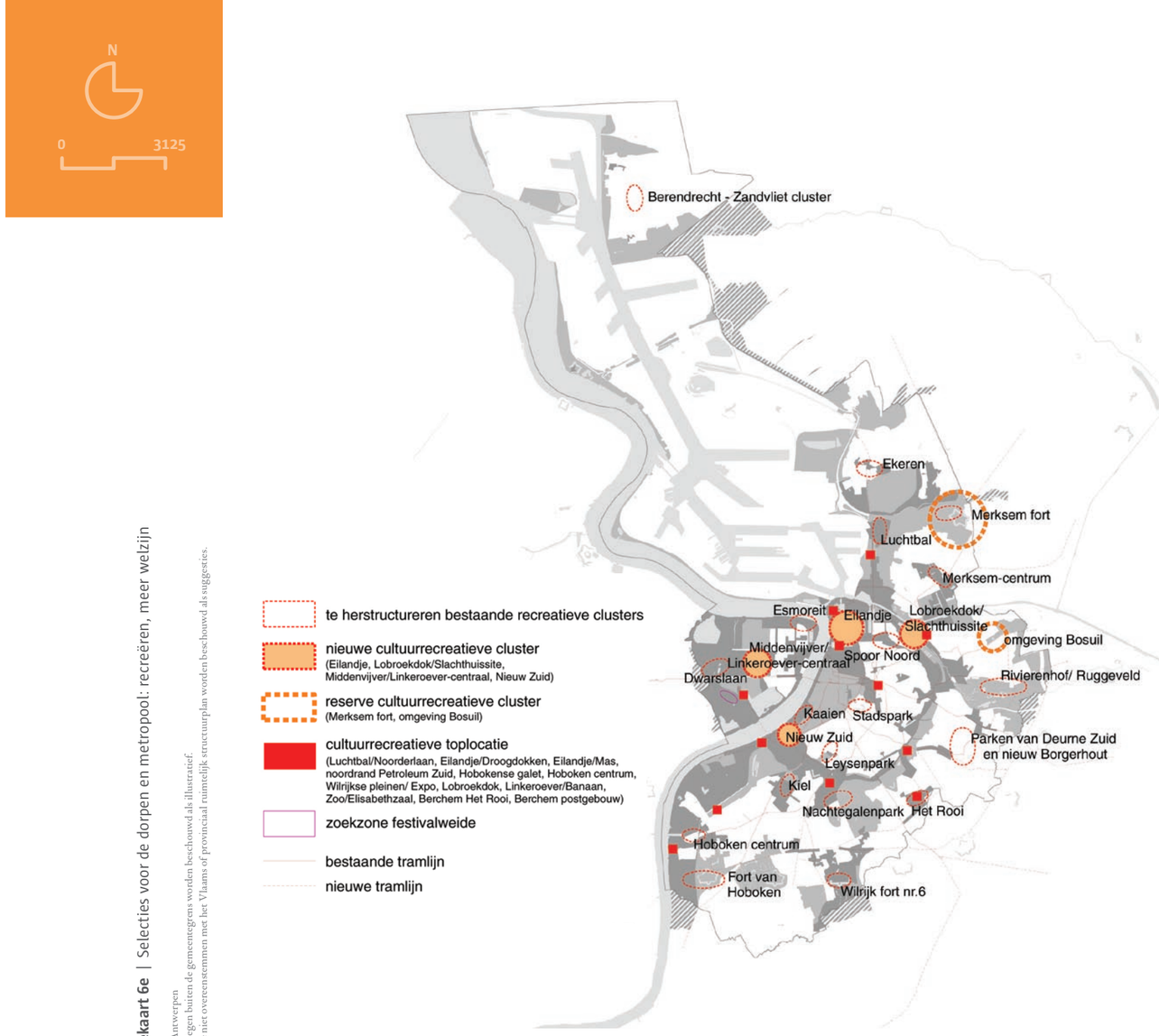
Zowel om de bestaande en potentiële clusters te versterken, als voor de creatie van nieuwe clusters, moet er vooral gewerkt worden aan de uitbouw van nieuwe wandel- en fietspaden, het herinrichten van het gelijkvloers (de voetpaden, de kruispunten, de straten op zichzelf, de randen van de gesloten publieke ruimten, de open ruimten, ...), of het herstructureren van de open ruimten, in het bijzonder het toevoegen van speelpleintjes, of wanneer noodzakelijk, het bouwen van nieuwe faciliteiten en culturele instellingen.

Het realiseren van parken, met lokale en bovenlokale groenvoorziening, is eveneens een essentieel onderdeel van de realisatie van de clusters.

De geselecteerde clusters zijn:

*Berendrecht-Zandvliet cluster_* het doel is om de noord-zuidverbinding te benadrukken, zoals gesuggereerd voor de stedelijke centra, met de bedoeling om de twee dorpen en hun voorzieningen te laten werken in één groter systeem. Vandaar dat nieuwe sportvoorzieningen en/of scholen moeten geplaatst worden in deze as, met de bedoeling het concept te versterken en een duidelijke ruimtelijke structuur te vormen.

*Ekeren_* om de structuur van het stedelijk centrum te versterken, zullen twee sportzones – die vandaag een aantal scholen bedienen – met elkaar verbonden worden. Ook het Veltwijckpark behoort hiertoe. Een derde grote sportzone is Rozemaai, een problematische wijk, geïsoleerd van de stad en van Ekeren zelf. Het



Selectiekaart 6e | Selecties voor de dorpen en metropool: recreëren, meer welzijn

Bron: Stad Antwerpen
Selecties gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.
Selecties die niet overeenstemmen met het Vlaams of provincaal ruimtelijk structuurplan worden beschouwd als suggesties.

is belangrijk om ook die zone te verbinden, gebruikmakend van het park, wandel- en fietspaden en buffers. Goede verbindingen kunnen Ekeren verbinden met en integreren in het park. Nieuwe voorzieningen in deze cluster moeten het concept versterken.

*Merksem fort_* vandaag bestaat de cluster uit een aantal verschillende en verspreide sportvoorzieningen rond het fort. Deze locatie is interessant om te benadrukken als groot cluster om verschillende redenen: het is gesitueerd in een park, goed toegankelijk van binnen en buiten de stad (E19–Bredabaan), en dichtbij kleinhandel, de Park & Ride en een busterminal. Bovendien is er op de site nog onbebouwde ruimte, die – onder specifieke voorwaarden (stedelijke parkstructuur) - gebruikt kan worden voor nieuwe voorzieningen (zoals scholen, speeltuinen, in/outdoor-sport). Het doel is om alle verschillende voorzieningen en de resulterende cluster te verbinden met het woongebied (nu is er slechts één straat naar het kerkhof, Zwaantjeslei, met uitzondering van de Bredabaan) en het gebruik van de bebouwbare zones rond de cluster te versterken.

*Merksem centrum_* als we de verbinding tussen Runcvoortpark en het gemeentepark realiseren, zoals aangegeven voor de stedelijke centra, dan zullen ook de sportfaciliteiten in beide parken met elkaar verbonden worden. Ook al zijn de scholen niet zo dicht bij de parken gelegen en hebben ze al een aantal sportvelden ter beschikking, zal de cluster in de parken aantrekkelijker worden omwille van de omvang en van het recreatief groen.

*Luchtbal_* is niet zozeer een cluster als wel een opeenvolging van sportvelden, voorzieningen en scholen langs de Noorderlaan. De leesbaarheid van dit stadsdeel, gezien het ruimtelijk karakter, geeft aan alle voorzieningen een gemeenschappelijk kenmerk. Het garanderen van die leesbaarheid en de vlotte bewegingen tussen de voorzieningen is de basisdoelstelling voor deze cluster. Een tweede doel is het benadrukken van de oost-westverbinding tussen deze cluster en Merksem (gebruikmakend van bestaand groen) en tussen het water (de haven) en Luchtbal. Door de herinrichting ontstaat een afgewerkte open ruimte met een beter recreatief gebruik, die noodzakelijk is voor het te herstructureren en dicht woonweefsel te Luchtbal. De Havanastraat kan eventueel aan de noordzijde afgewerkt worden met een bebouwingswijze die coherent is met de watergevoeligheid en met een cultuurrecreatieve functie die aansluit bij het lokale cluster.

*Spoor Noord_* de realisatie van dit park, met onder meer sportvelden, zal de vraag vanuit een groot deel van de 19de-eeuwse gordel opvangen. Dit gebied mist momenteel sportmogelijkheden en lokaal groen. De secundaire en basisscholen, en zelfs de universiteit, zullen binnen de straal van wandel- en fietsafstand rond het park vallen.

*Rivierenhof-Ruggeveld_* het BPA, momenteel in opmaak, gaat uit van volgende basisprincipes:

- Ruimte voor de Schijn, waarbij de rivier haar natuurlijke loop kan behouden en versterken doordat een brede vallei wordt behouden en op sommige plekken zelfs uitgebreid.
- Behoud en versterking van het traditionele park, waar enkel de traditionele elementen mogen bewaard blijven, recente (sport)infrastructuur krijgt een nieuwe plek in het park.
- Clustering van voorzieningen, daar waar het park het best toegankelijk is.

Met andere woorden, enkel langs de zijkanten van het park is ruimte voor voorzieningen, in het centrale en onderste deel is ruimte voor de Schijn en het traditionele park.

*Kaaien_* in het zuidelijke deel van de Binnenstad is er een interessante reeks scholen en speeltuinen die kunnen beschouwd worden als een te behouden cluster. De nabijheid van de Kaaien, die kunnen beschouwd worden als de belangrijkste ‘minerale’ ruimte in het centrum, en de aanwezigheid van speeltuinen, geven dit stadsdeel een specifiek karakter. Het doel is om te werken aan de verbinding tussen deze ruimten en aan een duidelijk gebruik van de speeltuinen als een belangrijke open ruimte in het dichte weefsel.

*Stadspark_* het park vangt de vraag naar groen op van verschillende scholen in de buurt, maar niet de vraag naar speelruimte of sport. Het doel van deze cluster is een beleid te ontwikkelen om de behoefte op te vangen, een beleid dat werkt op de toegankelijkheid van zowel publieke als private sporthallen en speeltuinen.

*Parken van Deurne Zuid en nieuw Borgerhout_* deze cluster met stedelijke centra rond Deurne Zuid en Gitschote telt een aantal basis- en secundaire scholen. Deze scholen beschikken in Deurne Zuid over één voetbalveld, een zwembad en de Arenahal. Volgens het project van het stedelijk centrum moet het sportveld zo beheerd worden dat het toegankelijker wordt en dat de beperkte parking daar hervormd wordt tot een pleintje. Het doel is om het publiek domein van het stedelijk centrum in Deurne Zuid zo te beheren dat de voorzieningen beter met elkaar verbonden worden en dat de sportvoorzieningen toegankelijker worden. Anderzijds moet de relatie met de twee belangrijke parken, Te Boelaerpark (Borgerhout) en Boekenbergpark (Deurne), gelegd worden. Deze parken bevatten kleine sportclusters en outdoor recreatieve mogelijkheden. In het Boekenbergpark kan de zwemvijver worden ingericht met bijbehorende infrastructuur ten behoeve van deze zwemvijver. De Gitschotelei fungeert hier als verbindende as die een vernieuwing moet ondergaan.

*Leysenpark_* deze cluster bestaat uit een aantal basisscholen die afhankelijk zijn van één speelplein, en uit een secundaire school (PIVA) met het Leysenpark. Het probleem hier, zoals overal in de Kernstad, is het gebrek aan outdoorsportmogelijkheden en de toegankelijkheid van indoorsport. Het doel is om die toegang te leveren door middel van een specifiek beleid.

*Kiel_* het doel, zoals in het project van het stedelijk centrum, is om de twee bestaande sportgebieden (één in Kielpark, de andere langs de Debruynlaan) met elkaar te verbinden en om een duidelijke ruimtelijke structuur aan dit gebied te geven. Door deze ingreep zal het grote aantal scholen rond het centrum een vlotte toegang krijgen tot voorzieningen en groen. Het doel is om de verbinding te verduidelijken en om het belang van verschillende open ruimten te onderstrepen.

*Nachtegalenpark_* deze grote cluster bestaat uit twee belangrijke bestaande sportclusters: één in de Wilrijkse pleinen en de andere in het park. De ligging in de stedelijke parkstructuur, dichtbij belangrijke culturele activiteiten zoals de Singel, Expo, het Openluchtmuseum en de universiteit, geeft het cluster een bovenlokale functie. Dit, en de aanwezigheid van de universiteit, wijst op een specialisatie van de sportvoorzieningen voor een grootschalige en specifieke behoefte. Andere sportvoorzieningen, zoals het Olympisch zwembad, onderlijnen deze specialisatie.

*Het Rooi_* de bestaande cluster, dat in het project van het stedelijk centrum wordt verbonden met het speelplein aan de overkant van de spoorlijn, bedient nu drie secundaire scholen. Het gaat om een bestaand cluster, goed gestructureerd en compact, zonder ruimtelijke tekorten. De ambitie hier is het openstellen voor publiek gebruik. Daarnaast moet ook het recreatief medegebruik met de aanwezige sportvelden versterkt worden.

*Hoboken_* wanneer de sportvelden ten noorden en ten zuiden van het stedelijk centrum verbonden worden met de bestaande scholencluster, kunnen ze de grootste cluster van de stad worden. De locatie is strategisch omdat de cluster gelegen is tussen de Schelde en de zuidelijke districten. Het creëren van nieuwe overdekte infrastructuur is een aandachtspunt. Het kruis dat gevormd wordt door de noord-zuidas die de sportclusters verbindt, en het stedelijk centrum langs de Kapelstraat, biedt een duidelijke link met de rivier (via de Leo Bosschartlaan naar de huidige Lenart de Landrelaan tot aan de overzet van het veer naar Kruibeke) en een goede toegang tot de voorzieningen. Het doel is om de sportvelden rond Fort 8 te structureren, om de verbinding te zoeken tussen de noordelijke cluster en het project van het stedelijk centrum, zodat de oost-westas versterkt wordt. Het scholencluster in het westen van de straat kan op die manier gelinkt worden aan de voorzieningen en aan de Schelde. Er kan werk gemaakt worden van de ontwikkeling van Fort 8 tot een internationaal trefpunt, met cultuurhistorische aspecten, waarbij “buitensport” een element is in het totale concept onder de benaming “Fort 8 omzetten in een actieve site” volgens de principes van recreatief medegebruik. Het is noodzakelijk om de gronden ten zuidwesten en noordwesten te erkennen als gronden voor sportrecreatie.

Bovendien kunnen de kinderboerderij en de nieuw geplande wielerpiste ten zuiden van Fort 7 de basis vormen van een tweede cluster in Hoboken.

*Wilrijk fort nr.6_* deze cluster wordt momenteel vooral gebruikt door de universiteit (UA) en is vergelijkbaar met de cluster in het Nachtegalenpark. Gezien de dimensie en positie (tussen de stedelijke centra van Wilrijk) en de zuidelijk gelegen voorzieningen (universiteit, ziekenhuis), trekt de cluster ook studenten aan van de scholen in de Sint-Bavostraat. Deze cluster moet behouden blijven, kan geherstructureerd worden en toegankelijk worden voor publiek gebruik. De toevoeging van een topsportschool behoort tot de mogelijkheden mits maximaal gebruik gemaakt wordt van de bestaande sportfaciliteiten. Een nieuwe openbaar vervoersverbinding met de Singel wordt immers voorzien en de gedachte past binnen de campusidee, om een aantal onderwijsvoorzieningen onder te brengen in de stedelijke parkstructuur.

*Linkeroever Esmoreit - De Molen_* de grote groengebieden te Linkeroever (Blokkersdijk, St.-Anna) zullen grondig geherstructureerd worden naar aanleiding van de Oosterweelverbinding, en de Charles de Costerlaan zal gesupprimeerd worden en als onderdeel van het nieuwe Sint-Annabos worden heringericht. Het gebied Esmoreit-De Molen is geselecteerd als lokale cultuurrecreatieve cluster. In het algemeen moeten de recreatieve verbindingen langs de Scheldeboord hier vervolledigd en beter benut worden. De zone Esmoreit (tussen de Schelde en de Esmoreitlaan) moet als buffer worden behouden t.o.v. de haven en kan herbestemd worden als groene ruimte waar zacht recreatief medegebruik, mogelijk is. Bebossing is mogelijk maar het gebied moet wel doorwaadbaar blijven voor voetgangers en fietsers in de richting van en langs de Schelde. In deze zone bevindt zich een belangrijke toegang tot het vernieuwde St. Annabos. Deze zone zal alleszins een deel van het momentele recreatief medegebruik van dit bos (dat tijdens en een paar jaar na de werken zal verdwijnen) kunnen opvangen. Ook het gebied in de omgeving van de Molen moet geherstructureerd worden in functie van een natuurlijke Scheldeboord: de relaties tussen de recreatieve en publieke voorzieningen moeten er verbeterd worden en de toegankelijkheid van de Scheldeboord vergroot door het vervolledigen van de wandelpromenade. De camping kan geoptimaliseerd worden maar bij aanzienlijke uitbreiding wordt een herlocalisatie voorgesteld naar een bovenlokaal cultuurrecreatief cluster.

*Linkeroever Dwarslaan_* in de omgeving van de Dwarslaan (Linkeroever) hebben de bestaande cultuurrecreatieve activiteiten, zoals tennis- en voetbalveld, een seniorencentrum, de potentie geherstructureerd te worden. Er bestaat hierdoor de mogelijkheid nieuwe voorzieningen toe te voegen. Een inrichtingsvisie moet worden uitgewerkt. Een kleinschalige grenscorrectie m.b.t. het natuurgebied of beschermd landschap zijn aanvaardbaar.

Nieuwe grote clusters

Volgende kaart toont de vier meest strategische locaties voor nieuwe clusters en twee potentiële locaties (als reservegebieden) voor grote clusters. Indien we alle informatie rond spreiding en tekortzones voor scholen, sport, cultuur, lokaal en bovenlokaal groen op elkaar leggen, en linken aan de beelden voor de stad, dan blijkt het belang van een aantal nieuwe voorzieningenclusters voor nieuwe ontwikkelingsgebieden. Eilandje, Nieuw Zuid, Lobroekdok en Middenvijver zijn om volgende reden belangrijk: ze zijn allen gelegen op kruispunten van verschillende ruimtelijke structuren (stedelijke parkstructuur, de rivier, de dorpen en de buurten, het lager netwerk) en het zijn allemaal bebouwbare zones.

*cluster 1: Eilandje_* het gebied is gelegen aan de kruising van de rivier, de stedelijke parkstructuur en de Singel. Het is, net zoals Nieuw Zuid, de kop van de Binnenstad en is ook het punt waar de drie belangrijkste ruimtelijke infrastructuren (Kaaien, Leien, Singel) beginnen of eindigen. Het is bovendien een strategische link tussen het noordelijke deel van de stad met de haven en het centrum. Ook dichtbij Spoor Noord – het park dat de behoeften aan groen en ruimte voor sport opvangt van een groot deel van de inwoners van de Kernstad – kan het Eilandje werken als een belangrijke ruimte voor culturele topvoorzieningen en diensten. Het kan bovendien de tekorten voor groen en sport van de Binnenstad opvangen en een groene corridor creëren als eindpunt van de Groene Singel naar de Schelde.

*cluster 2: Nieuw Zuid_* net zoals Eilandje, een zuidelijke kop van de Kernstad en een strategische link tussen de stad en het zuidelijke deel. Uitgaande van de toekomstige brug over de Schelde, kan het gebied ook gelinkt worden aan Linkeroever. Opnieuw wordt een gemengd programma voorgesteld om de tekorten op vlak van groen en outdoorsport van de Kernstad op te vangen. Door het inbrengen van een aantal recreatieve voorzieningen op die locatie, samen met de brug, kan een interessante schakeling van ruimten ontstaan: Nieuw Zuid – Kaaien – Galgenweel – Middenvijver – Sint-Annabos.

*cluster 3: Middenvijver/Linkeroever-centraal_* Het centrale deel van het woonuitbreidingsgebied Middenvijver wordt geschrapt voor bijkomende woningen, maar heeft wel een functie m.b.t. cultuur, recreatie en stedelijke voorzieningen ingebed en geïntegreerd in een groene omgeving. Het is een cultuurrecreatief cluster op bovenlokaal niveau, ingebed in een toegankelijke bovenlokale groenvoorziening. Middenvijver wordt gezien als een kruispunt tussen de noord-zuid georiënteerde recreatieve ruimtes en de oost-westverbinding met de stad en heeft daarbij ook een doelstelling m.b.t. de bovenlokale groenvoorziening.

Dit cluster beklemtoont de noodzaak aan een kwalitatieve omgeving, benut de mogelijkheid van de stamlijn voor openbaar vervoer en wil betere verbindingen aangaan met open ruimte en andere recreatiefaciliteiten. Er wordt gekozen voor de ontwikkeling van het gebied als een uitgerust recreatief park op het niveau van de stad, waarbij het park de recreatieve elementen structureert d.m.v. paden en groene relaties. Groene of publiek toegankelijke relaties moeten bijvoorbeeld behouden blijven tussen het stedelijk centrum van Linkeroever, het Galgenweel en het St. Annabos.

Dit gebied is strategisch om een verbinding te maken tussen de verschillende ruimten en bestaande voorzieningen. Deze grote cluster compenseert het verlies van de bestaande onbenutte recreatiezone op de grens met Zwijndrecht, het Zand bij omzetting naar bedrijvenzone.

*cluster 4: Lobroekdok/Slachthuissite_* is vandaag al een belangrijke locatie voor sportactiviteiten, gezien de aanwezigheid van het Sportpaleis, en zal aangevuld worden met nieuwe sportfaciliteiten. In deze gebieden moet specifieke aandacht besteed worden aan het dichte karakter van het omliggende weefsel, verkeer en parking, en moet bekeken worden samen met andere clusters (Eilandje, Bosuil). De site kan beschouwd worden als een stedelijk cluster in de stad, in sterke relatie met het schaalniveau en de toegang tot openbaar vervoer (Spoorstad).

Reserveclusters

cluster 5: omgeving Merksem Fort en *cluster 6: omgeving Bosuil_* dienen als mogelijke alternatieven voor gebieden die onder te zware druk staan van recreatie, parking, mobiliteit, … In de cultuurrecreatieve reservecluster Bosuil is een herstructurering van het gebied met het behoud of het herbouwen van de bestaande functies mogelijk. De goede relatie met de Bremweide moet gerespecteerd blijven.

Toplocaties

Een toplocatie moet beschouwd worden als een locatie waar één specifieke grootstedelijke voorziening kan gevestigd worden. De locatie kan dus zowel met sport als met cultuur ingevuld worden, of met diensten in het algemeen.

De nabijheid van de Schelde bepaalt in hoofdzaak de locatie voor een topvoorziening, en daarom komt ze ook voor buiten de Kernstad. Daarnaast dient ook met mobiliteitsaspecten rekening gehouden te worden.

Door het aanduiden van een aantal locaties wordt hun belang onderstreept: Luchtbal, Eilandje, Petroleum Zuid, Hobokense galet, Hoboken stedelijk centrum zijn allemaal strategische plekken omdat ze mogelijke verbindingen zijn tussen de verschillende ruimten (haven–park, stad–park, …).

*toplocatie 1: Luchtbal/Noorderlaan_* deze site is strategisch, gezien haar ligging tussen het zuidelijke deel van de haven en het noordelijke deel van de stad en het park. Als we op zoek gaan naar een oost-westas die deze verschillende noord-zuid georiënteerde ruimten kan verbinden, is een topvoorziening nuttig om het concept en gebruik van deze verbinding te onderlijnen.

*toplocatie 2: Eilandje/Droogdokken_* deze site kan gezien worden als het eindpunt van de culturele noord-zuidas, vertrekkende vanuit het Zuid via het stadscentrum naar het MAS en de gebouwen van de Red Star Line. Terwijl de beschermde Droogdokkenzone best zoveel mogelijk gevrijwaard blijft van bebouwing en enkel recreatief medegebruik verdraagt, kan op de randzone tussen de groene Scheldekaaien en vermelde Droogdokkenzone ingezet worden op de inplanting van een cultuurrecreatieve topactiviteit. Ondersteunende stedelijke functies kunnen worden voorzien (inclusief parkeergelegenheid die best zoveel mogelijk ondergronds wordt voorzien). Vanuit het noorden is een optimale ontsluiting vanaf het hogere verkeersnet mogelijk. Via de doortrekking van de tramlijnen langs de Scheldekaaien, over de Straatsburgbrug tot Luchbal station kan de openbaar vervoersontsluiting worden geoptimaliseerd.

*toplocatie 3: Eilandje/MAS_* deze site kan gezien worden als basislocatie van de culturele noord-zuidas, vertrekkende vanuit het Zuid via het stadscentrum naar de Droogdokken. Het Museum aan de Stroom (dat zowel het Scheepvaartmuseum als het Volkskundemuseum en het Vleeshuis omvat), in combinatie met de Red Star Line, kan beschouwd worden als een toplocatie die de relatie tussen de stad en haar stroom vereeuwigt. Het verwijst naar het rijke verleden van de stad en de geschiedenis van het Eilandje.

*toplocatie 4: noordrand Petroleum Zuid_* de invulling als cultuurrecreatieve toplocatie vormt een onderdeel van de herwaardering van deze gefragmenteerde site. Een topvoorziening (bijvoorbeeld een concertzaal) kan een belangrijke aantrekkingskracht zijn voor aanverwante activiteiten en functies (inclusief parkeerruimte). Vanuit het noorden is een optimale ontsluiting vanaf het hogere verkeersnet mogelijk. Via de doortrekking van de tramlijnen langs de Scheldekaaien tot op Petroleum Zuid kan de openbaar vervoersontsluiting worden geoptimaliseerd.

De huidige activiteiten (het jeugdhuis en de aanpalende concertclub 'Petrol') en de toekomstige uitbouw van de opslagloods tot jeugdhuis/dansgelegenheid kunnen coherent zijn met de visie van een grootstedelijke cultuurrecreatieve voorziening op deze plek. De landschappelijk goed ingepaste hoogspanningspost is verenigbaar met deze functie. Bij invulling van de toplocatie zal het huidige doortrekkersterrein geïntegreerd moeten worden of geherlokaliseerd indien verweving niet mogelijk is.

*toplocatie 5: Hobokense galet_* dit gebied omvat al een aantal voorzieningen, tussen Hoboken en de polder, langs de spoorweg. Om deze twee gebieden met elkaar te verbinden, samen met wandel- en fietspaden, kunnen nieuwe voorzieningen de buurt versterken, zowel op lokaal als op bovenlokaal niveau.

Overdekte sportinfrastructuur is een mogelijkheid.

*toplocatie 7: het Rooi_* de goede bereikbaarheid van het gebied wijst op een locatie voor topvoorzieningen, wel met aandacht voor het concept van de Singel en een bijkomende tram om congestie in het gebied te vermijden.

*toplocatie 8: Wilrijkse pleinen/Expo (nu bouwcentrum)_* de goede bereikbaarheid van het gebied laat een topvoorziening toe, mits aandacht voor het concept van de parken en de noord-zuidas doorheen dit gebied. De camping kan gedurende de wintermaanden worden ingeschakeld als (groene) parking of definitief geherlokaliseerd worden. Er moet actief ingezet worden op een optimale ontsluiting met het openbaar vervoer. Enkel in functie van de uitbreiding en het behoud van de Expo kan een ondersteunend programma worden onderzocht, dat tegelijkertijd de fragmentatie van het park oplost. Een totaalconcept voor het ganse Cultuurpark moet uitgewerkt worden onder volgende voorwaarden: (1) voorzien in een continue en leesbare nieuwe parkstructuur tussen Singel en Wilrijkse pleinen; (2) voorzien in langzaam verkeersverbindingen in dit park, die de relatie tussen de verschillende objecten en aanwezige functies versterken en aansluiten bij de bovenlokale verbindingen; (3) reorganisatie van de sportterreinen; (4) mogelijk maken van de uitbreiding van de Expo; (5) voorzien in een ondergrondse parking die kan worden ingericht als randparking bij de toplocatie en langs de Groene Singel; (6) ondersteunende functies zijn mogelijk op voorwaarde dat het park in leesbaarheid verbetert; (7) in het gebouw van de Expo kan een flankerende winkel- en horecafunctie toegelaten worden. Een shoppingcentrum wordt uitgesloten.

*toplocatie 9: Lobroekdok_* de cluster omvat het sportpaleis, een nieuwe topsporthal en een nieuwe regiosporthal. Het programma voor het gebied is complex. Ook detailhandel, park en afstemming met de Slachthuissite zijn hier de thema's. Voor deze site gaat de grootste aandacht naar de mobiliteit. Bewonersparkeren wordt voorgesteld, samen met het maximaliseren van de capaciteit van het openbaar vervoer. Parkeren op de Park & Rides aan de randen van de stad wordt gepromoot.

*toplocatie 10: Linkeroever/Banaan_* de omgeving van de af te schaffen afrit aan de Blancefloerlaan zal een grondige transformatie ondergaan, met de herstructurering van de Oosterweelknoop en Ring. Een banaanvormige ruimte komt hierbij vrij (20 ha), goed ontsloten door het openbaar vervoer. Tegelijkertijd wordt de promenade rond het Galgenweel (met waterthemacomplex Prestibel) versterkt en aangesloten op de Scheldebrug, met stedelijke pleinvorming. Voorgesteld wordt om in plaats van het bestaande (niet meer gebruikte) perron een nieuw station te voorzien langsheen de verbinding Scheldebrug en groene Singel. Er is ruimte voor een topvoorziening; een grootschalige niet-permanente festivalweide behoort tot de mogelijkheden. De contouren ervan moeten worden onderzocht in relatie met de herstructurering van de bedrijvenzone Zand-Katwilgweg en de fysische kenmerken van het terrein (vb. spoorlijn). Bij de inrichting van de festivalweide moet het scenario van zo min mogelijke geluidsoverlast voor de woongebieden worden gekozen. In deze omgeving kan ook het bestaande schiereiland (met zeilloodsen) tussen Beatrijslaan en het Galgenweel geherstructureerd worden, met het oog op een efficiënte clustering en medegebruik.

*toplocatie 11: Zoo/Elisabethzaal_* als nationale attractie, perfect ontsloten aan het station Antwerpen Centraal, kan nagedacht worden over een verdere optimalisering van Zoo en grootstedelijke voorzieningen (Kon. Elisabethzaal, Diamantmuseum, ...) en dit in relatie met de omgeving. Een masterplan is nodig om de toekomstige behoeften van de Zoo uit te klaren, gelinkt aan de heraanleg van de Ommeganckstraat en de Provinciestraat en het gedeeltelijk invullen van de behoefte aan buurt- en wijkgroen. De rol van de Elisabethzaal dient in dit verband verder uitgewerkt te worden. De grootste uitdaging voor de omgeving centraal station zit gevat in het afstemmen van al de verschillende projecten op elkaar, zodat deze gefragmenteerde omgeving kan groeien tot een samenhangend centrumgebied, met een hedendaagse grandeur.

*toplocatie 12: Postgebouw Berchem_* het gebouw moet een nieuw gemengd programma krijgen, in hoofdzaak kantoren en een grote stedelijke en publieke, semi-publieke functie als toplocatie. De nabijheid van een hoofdstation, de groene Singel en de Ring zijn hierbij de hoofdmotieven. De verweving van beide hoofdfuncties is een bijzonder aandachtspunt en dit moet onderzocht worden in twee dimensies: zowel boven elkaar als naast elkaar. Een aantal residentiële eenheden behoort tot de mogelijkheden maar is ondergeschikt. Ook een beperkt buurtverzorgend winkelaanbod is mogelijk, maar mag de twee bestaande winkelstraten (Driekoningenstraat/Statiestraat en Gitschotelei) niet ontwrichten; een shoppingcentrum is dus niet toegelaten. Andere cultuurrecreatieve voorzieningen zijn aan te bevelen. Naast het benutten van het openbaar vervoer, moet de ontsluiting via de vernieuwde Ring - Singel onderzocht worden, evanals de mogelijkheid van het ontwikkelen van een ondergrondse randparking. Het aanbieden van gemeenschappelijke parkeerplaatsen voor de buurt wordt hierbij aangemoedigd.

Bijzondere aandacht moet gaan naar het publiek domein en de relatie met het E. Rijkaertplein, de doorwaadbaarheid (vb. sokkelgebouw) en groen.

Cultuurrecreatieve routes

De verschillende recreatieve clusters en toplocaties kunnen onderling met elkaar verbonden worden. Voorbeelden zijn de Kaaien, de “oversteken” (bruggen) tussen Linker- en Rechteroever en de verschillende tram- en fietsverbindingen.

De routes kunnen thematisch opgeladen worden door de sector (maritieme as en de noord-zuid culturele as Eilandje, modeas, architectuurroute, ...). Niettemin is het van groot belang om ook het omvangrijke informele circuit te ondersteunen. Hierbij wordt opnieuw het belang van het publiek domein naar voor geschoven, als rode draad in dit structuurplan.

D.4. Mogelijke maatregelen en acties

Hanteren toetskader zonevreemde recreatie

Zonevreemde recreatieve activiteiten kunnen worden opgevangen binnen de nieuwe lokale en bovenlokale cultuurrecreatieve clusters, de reserveclusters , het metropolitaan gebied en de stedelijke centra. Deze gebieden kunnen ook nieuwe recreatieve behoeftes opnemen die het medegebruik van de bestaande elementen versterken. Grenscorrecties aan recreatiezones, die gebaseerd zijn op een mogelijk onzorgvuldige inkleuring van het gewestplan, moeten mogelijk zijn in het geval van zonevreemdheid.

Zonevreemde recreatieve activiteiten waarvoor een herlokalisatie niet haalbaar of wenselijk is, kunnen herbestemd worden in een gebiedsgericht RUP of in een sectoraal RUP. Volgende bepalingen zijn hierbij richtinggevend:

1. Zonevreemde recreatie is niet wenselijk (zie hiervoor de selectiekaarten bij de diverse beelden):

- Langs de geselecteerde beekvalleien, tenzij openlucht terreinen.
- In de nieuwe overstromingsgebieden of natte natuurgebieden, tenzij open lucht terreinen die verenigbaar zijn met de overstromingsfactor.
- In de open ruimte verbindingen naar de Schelde, tenzij deze de leesbaarheid/toegankelijkheid van de verbinding vergroot.
- In de regionale agrarische gebieden.
- In het noordelijk deel van de contactzone Noorderlaan.
- In de nieuwe bedrijventerreinen.

2. Zonevreemde recreatie kan opgelost worden (zie hiervoor de selectiekaarten bij de diverse beelden):

- Binnen de nieuwe lokale en bovenlokale cultuurrecreatieve clusters.
- De reserveclusters.
- In stationsomgevingen en de nabijheid van belangrijke stopplaatsen.
- In het metropolitaan gebied, de 19de-eeuwse gordel en de dorpen.
- Langs de historische dokken in de harde ruggengraat , groene singel of levendig kanaal.
- In de zachte ruggengraat (de parken) wanneer dit de leesbaarheid van het park vergroot.
- In stedelijke agrarische gebieden.
- In geïsoleerde agrarische snippers.
- In snippers in de bebouwde ruimte.
- Wanneer dit de instandhoudingsmogelijkheden van een historisch waardevol gebouw verbetert.

Opmaken gemeentelijke RUP’s of aanpassen gemeentelijke bouwcode lawaaihinderlijke gelegenheden

Voor lawaaihinderlijke gelegenheden (dancings) zullen de resultaten en aanbevelingen van de studie verweving en de studie dansgelegenheden kunnen opgenomen worden bij de opmaak van de gemeentelijke bouwcode, een stedenbouwkundige verordening of ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Een locatiestudie moet worden opgemaakt voor een permanent verkeerseducatief centrum.

De nieuwe cultuurrecreatieve clusters, veelal onderdeel van een stadsontwikkelingsgebied, worden geïntegreerd in een gemeentelijk planningsproces, waarbij de verschillende programmaonderdelen worden afgewogen en afgestemd op elkaar, en bevestigd worden in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Opmaken gemeentelijke RUP’s voor de toplocaties

Wanneer een specifiek programma, een grootstedelijke voorziening voor onderwijs, cultuur of sport of recreatie in het algemeen, voor een toplocatie bekend is, zal dit worden opgenomen in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Onderhandelingen voeren met scholen

Onderhandeld moet worden met open school in functie van openstellen scholen voor sport en speelruimte, alsook voor buurtrecreatie en -vergaderingen.

Suggesties aan het Vlaams gewest

Bij het bestemmen en inrichten van het regionaal bedrijventerrein IPZ:

- Voorgesteld wordt om rekening te houden met de in dit structuurplan geformuleerde uitgangspunten voor IPZ, waaronder het mogelijk houden van een toplocatie en de open ruimte corridor tussen de Hobokense polder en de Ring.

Bij de aanleg van de stedelijke Ringweg:

- Gevraagd wordt om afstemming met de ontsluiting van Sportpaleis en (top)sporthallen.
- Gevraagd wordt om afstemming met mogelijke golfinfrastructuur op de hernieuwde Spaghettiknoop.

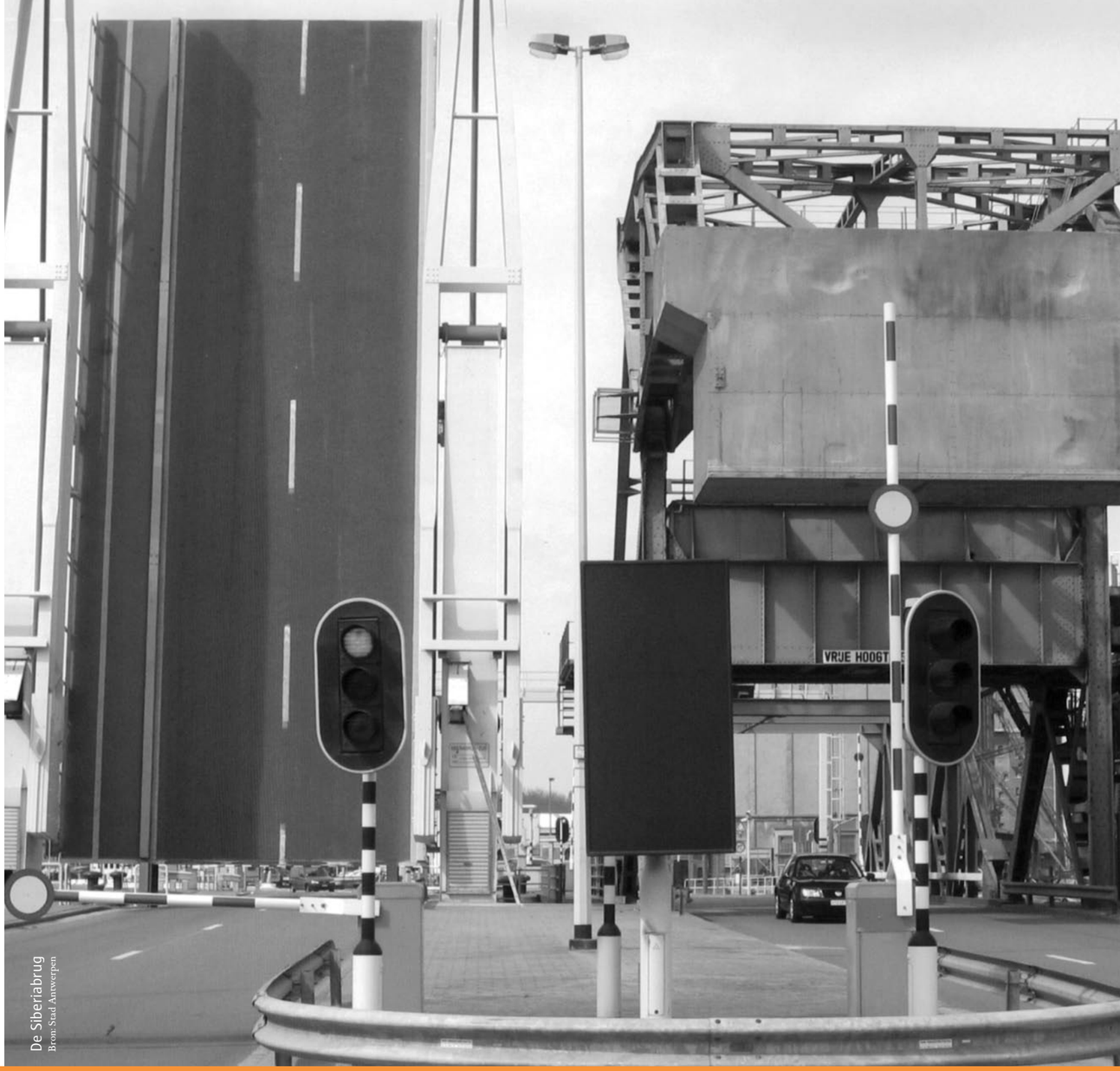
Bij de aanleg van de Oosterweelknoop te Linkeroever, ten zuiden van de Blancefloerlaan:

- Gevraagd wordt om afstemming met de festivalweide in de vrijkomende zone.
- Mogelijk kunnen in overleg met het Vlaams gewest een aantal toplocaties worden vastgelegd in een gewestelijk RUP, in functie van het gekozen programma.

D.5. Relatie met het actief beleid

De recreatieve clusters, toplocaties, Scheldebruggen en openbaar vervoersassen behoren allen tot een strategische ruimte. Hiervoor wordt een proces opgestart waarbij ze verder zullen ingevuld worden.

de megastad



De Siberiabrug
Bron: Stad Antwerpen

3.7 DE MEGASTAD

3.7.1 Visie: Antwerpen als belangrijke hoeksteen van de Netwerkstad

De stad moet opnieuw voordeel halen uit haar ligging, in één van de dichtste delen van Europa op vlak van infrastructuur, en als onderdeel van de Megastad of de Netwerkstad (definitie zie glossarium).

Ze moet goede kaarten op tafel leggen om haar inwoners en economie in de stad te houden en een nieuwe groep aan te trekken. De aantrekkingskracht van de centra in de periferie is groot; die van de stad moet groter worden.

Binnen het Noordwestelijk Hoofdstedelijk gebied, dat naast de hoofd- en regionale steden als Brussel, Amsterdam en Den Haag ook de havensteden Antwerpen en Rotterdam bevat, staan de kernsteden, zoals Antwerpen, voor een belangrijke uitdaging. Deze stad moet opnieuw gezien worden als een schaars goed, waar nergens anders de veelheid van cultuur, inspiratie en leefkwaliteit wordt aangeboden. Antwerpen moet opnieuw centraal komen te liggen, als onderdeel van het Noordwestelijk Hoofdstedelijk gebied, de Megastad of Netwerkstad. Haar locatie maakt haar de aangewezen kandidaat voor een concentratiebeleid van arbeidsintensieve activiteiten en diensten, vooral voor topkantoren in de stationsomgevingen en nabij plekken met hoge stedelijkheid. Antwerpen moet haar internationale bereikbaarheid verzekeren, activiteiten en investeringen van internationaal belang aantrekken door een samenhangend beleid te voeren dat voldoende hoogkwalitatieve voorzieningen en arbeidspotentieel aanbiedt.

De ligging binnen de Netwerkstad brengt een sterke concurrentie tussen verschillende levensstijlen met zich mee. Ook het aanbieden van een kwaliteitsvol stadsleven behoort tot de rol van de stad. Met nabijheid, maar ook uitwisseling, met verweving van activiteiten, maar ook de mogelijkheid om op wandelafstand alles te vinden, met niet steeds afhankelijk te zijn van de auto. Het kwaliteitsniveau van de nieuwe huisvestingsinitiatieven en van de herwaardering van bestaande woningen moet zodanig zijn dat een aanbod gecreëerd wordt van hoogkwalitatieve woonwijken waar verschillende woonvormen mogelijk zijn en moet een duidelijk zichtbare bijdrage leveren tot betere woonomstandigheden.

3.7.2 Doelstellingen voor het grootstedelijk netwerk

Tegengewicht geven aan de ruimtelijke spreiding

Een tegengewicht moet gegeven worden aan de ruimtelijke spreiding in de voorstad en de tussenstad door het verhogen en vernieuwen van de aantrekkelijkheid en de samenhang van het stadsweefsel. Ook de sterke congestie van het wegennet en de impact ervan op de omgevingskwaliteit kunnen mensen ertoe bewegen de stad als woonomgeving opnieuw te overwegen.

Hiervoor moet de voorraad betaalbare woningen in het samenhangend stadsweefsel omhoog, om jonge gezinnen met kinderen aan te trekken en een behoedzaam proces van sociale opwaardering van buurten op gang te brengen. Onderwijs en recreatieve voorzieningen die concurrentieel zijn met de periferie, moeten voor deze gezinnen aangeboden worden. Het publiek domein is de inzet en de Schelde en dokken gelden hierbij als troef (cf. Stad aan de Stroom).

De aanwezigheid van voorzieningen op Megastadniveau moeten opgedreven worden in de Binnenstad, maar ook in de andere omgevingen van de Schelde en de stedelijke centra in de verschillende districten, op basis van de hypothese van ‘geen periferie in een ruimte met vele centraliteiten’. Deze Megastadvoorzieningen hebben te maken met cultuur, recreatie, sport en mobiliteit. Degenen die reeds een groot draagvlak hebben verworven en in verregaande planningsfase zijn (vb. MAS), moeten daadwerkelijk uitgevoerd worden.

3.7.3 Suggesties

Suggestie aan het Vlaams gewest en de provincie

De uitvoering van dit structuurplan ondersteunen en het overleg verder zetten. Aandachtspunten hierbij zijn:

- Ter beschikking stellen van bijkomende instrumenten en middelen voor de centrumsteden om een grond- en pandenbeleid te kunnen voeren.
- Opnemen van de uit te sluiten woongebieden voor verdere ontwikkeling op basis van watergevoeligheid en de herbestemming ervan in een gewestelijk RUP (zie woningprogrammatie). Voorbeelden zijn Puihoek (WRG), zuidelijk deel Ekeren Donk (WUG), delen Berendrecht-Zandvliet (WUG), Polderstad en Hobokense galet.
- Werkgelegenheid verder intensief onderzoeken in regionaal verband, waarbij inbreiding, zuinig ruimtegebruik en vermenging centraal staan.
- Toelaten om de omgevingen Lobroekdok-Slachthuissite, de contactzone Noorderlaan, de cluster Bredabaan, de kantoorontwikkelingsgebieden te kunnen uitwerken in een gemeentelijk RUP.
- Overleg voeren over een aantal toplocaties, mogelijk af te bakenen in een gewestelijk RUP.
- Verder overleg plegen m.b.t. Kanaalzone en de visie van dit structuurplan hierover.
- Compenseren van de (af te schaffen) loop van de Schijn aan de oostzijde van de haven aan de noordzijde van de A12, mogelijk met inbegrip van (delen van) de nieuwe afwateringsstructuur en fietspad - zodat een (fijne) verbinding in de stedelijke parkstructuur kan gerealiseerd worden.
- Onderzoeken in het Opstalvalleigebied ten zuiden van Berendrecht in hoeverre de inrichting aan de grenzen met de aangrenzende woonuitbreidingsgebieden kan afgestemd worden met de randafwerking van de bebouwing, met behoud van de principiële consensus die bereikt is in het proces van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever.
- Aanpassen grens Havengebied ter hoogte van zones G en H.
- Maatregelen nemen voor de implementatie van de stadsrandbossen, in overleg met de provincies.
- Onderzoek voeren naar de luchtkwaliteit in de stedelijke omgeving en nemen van milderende maatregelen.
- Suggesties m.b.t. wegeninfrastructuur Masterplan Antwerpen (zie overzicht Spoorstad).

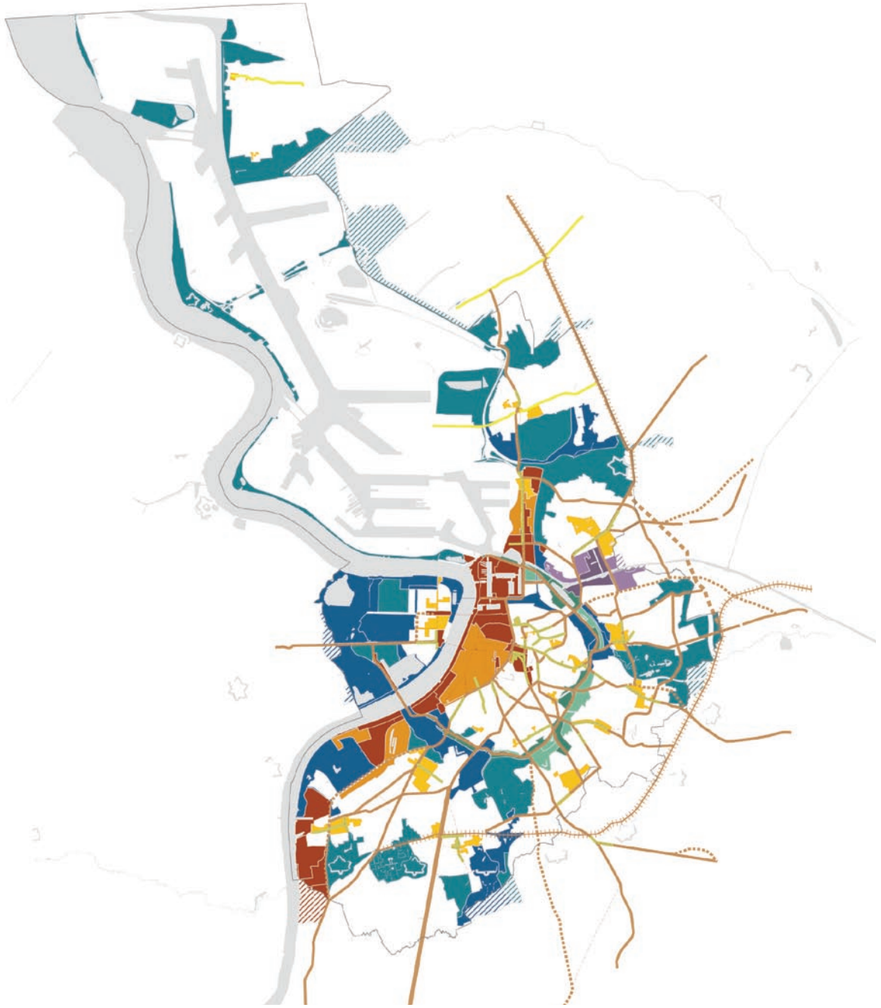
Suggestie aan de federale overheid

Actualiseren van de kadastrale inkomens en voornamelijk het fiscaal systeem.

Onderhandelen in verband met de aankoop van een aantal gronden van de NMBS.

RICHTINGGEVEND DEEL

actief beleid



harde ruggengraat : strategische ruimte
strategische projecten in de harde ruggengraat
strategische ruimte: zachte ruggengraat
strategische projecten voor de zachte ruggengraat
strategische ruimte: groene singel
strategische projecten voor de groene singel
strategische ruimte: levendig kanaal
strategische projecten voor het levendig kanaal
stedelijke en buurtcentra
lager netwerk: boulevard
lager netwerk: alternatieve route voor auto's
lager netwerk: Oost-West boulevard
lager netwerk: parklaan
lager netwerk: parklaan - verlenging
lager netwerk : tramlijn
lager netwerk: alternatieve tramlijn
lager netwerk: winkelstraat

Selectiekaart 7 | Strategische kaart: strategische ruimten, programma's en projecten

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

Strategische ruimte	Programma's	Hefboomacties	Projecten
HARDE RUGGENGRAAT	**hr_pA: Noorderlaan**		hr_pA.1: Luchtbal Noord hr_pA.2: Noorderlaan
		hr_pA.3: omgeving Luchtbal station	
	hr_pB: Eilandje		hr_pB.1: Mexico eiland hr_pB.2: Droogdokken
		hr_pB.3: Montevideo-Cadix-Oude dokken*	
	hr_pC: Kaaien	hr_pC.1: Kaaien Noord hr_pC.2: Kaaien Binnenstad hr_pC.3: Kaaien Zuid	
	hr_pD: Scheldebrug en oversteken		hr_pD.1: De Costerlaan
		hr_pD.2: kop Blancefloerlaan (F. Van Eeden) hr_pD.3: Scheldebrug	
	hr_pE: Binnenstad		hr_pE.1: Schipperskwartier* hr_pE.2: Universiteitkwartier* hr pE.3. Theaterplein*
	hr_pF: Centraal Station	hr_pF.1: Roosveltplaats-Operaplein- Astridplein hr_pF.2: Diamantwijk - Kievitwijk	
	hr_pG: Zuid en Nieuw Zuid		hr_pG.1: Zuiderdokken hr_pG.2: Nieuw justitiepaleis
		hr_pG.3: Nieuw Zuid	
	hr_pH: Zuidelijke Scheldeoever	hr_pH.1: IPZ*	
			hr_pH.2: Industrieel gebied Hoboken

Strategische ruimte	Programma's	Hefboomacties	Projecten
ZACHTE RUGGENGRAAT	**zr_pA: Scheldepark**		zr_pA.1: Hoboken Zuid zr_pA.2: Hobokense Polder zr_pA.3: Scheldeoever Linkeroever
		zr_pA.4: Middenvijver	
			zr_pA.5: Burchtseweel - Sint Annabos - Blokkersdijk Zr_pA.6: Voetgangersbrug
	zr_pB: Zuiderpark		zr_pB.1: campus UA - E19 knooppunt zr_pB.2: de Singel cultuurpark
		zr_pB.3: Spaghettiknoop	
	zr_pC: Schijnvalleipark		zr_pC.1: Deurne Noord zr_pC.2: Spoor Oost
		zr_pC.3: Spoor Noord*	
	zr_pD: Noorderpark		zr_pD.1: Noordelijke link zr_pD.2: Laarse-Oudelandse beek
	zr_pE: Havenpark		zr_pE.1: tussen haven en dorpen zr_pE.2: tussen haven en rivier

Strategische ruimte	Programma's	Hefboomacties	Projecten
LAGER NETWERK	**ln_pA: Parklaan**		
	ln_pB: Stedelijke centra		ln_pB.1: Hoboken ln_pB.2: Wilrijk ln_pB.3: Kiel ln_pB.4: Fruithof ln_pB.5: Deurne Zuid ln_pB.6: Deurne Noord ln_pB.7: Merksem ln_pB.8: Luchtbal Noord ln_pB.9: Ekeren ln_pB.10: Lillo ln_pB.11: Berendrecht ln_pB.12: Zandvliet ln_pB.13: Linkeroever Ln_pB.14: Gitschote ln_pB.15: buurtcentra in de 19e eeuwse gordel

Strategische ruimte	Programma's	Hefboomacties	Projecten
GROENE SINGEL	**gs_pA: Singel Zuid**		gs_pA.1: omgeving Zuidstation gs_pA.2: de Singel plein
	gs_pB: omgeving Berchem station	gs_pB.1: Berchem station	
			gs_pB.2: Nieuw Zurenborg
	gs_pC: Borgerhout		gs_pC.1: Turnhoutsebaan knooppunt
	gs_pD: Singel Noord	gs_pD.1: Lobroekdok–Slachthuis	
			gs_pD.2: Ijzerlaan gs_pD.3: Straatsburgdok

Strategische ruimte	Programma's	Hefboomacties	Projecten
LEVENDIG KANAAL	**lk_pA: Merksem oever**	lk_pA.1: Merksem Dokske	
	lk_pB: Deurne oever	lk_pB.1: omgeving Sportpaleis	

4 HET ACTIEF BELEID

4.1 HARDE RUGGENGRAAT

Antwerpen ontleent zijn identiteit vooral aan zijn ligging langs de Schelde. Desondanks is de relatie van de stad met de rivier beperkt. Het belangrijke thema 'water' is vandaag bijna niet aanwezig. Het werk dat verricht werd in het kader van Stad aan de Stroom in de jaren '80 en '90 had belangrijke culturele invloeden maar kwam waarschijnlijk te vroeg voor de stad. In die periode onderging Antwerpen een grondige modernisering van zijn structuur; de onderlinge relaties tussen enkele belangrijke delen en de relatie met het water veranderden. De huidige situatie is beter geschikt voor belangrijke strategische acties, zoals het uitwerken van een nieuwe relatie met de rivier en het bepalen van de rol, op een meer precieze manier, voor elk deel van de stad.

Deze strategische ruimte is bedoeld als 'ruggengraat' van de stad: een lineaire stedelijke condensator. Het is het voornaamste structurerende element van de metropolis, de kern van Antwerpen als grootstad. Gemengde programma's op grootstedelijk en internationaal niveau kunnen hier gelokaliseerd worden. Vanuit ruimtelijk, functioneel en symbolisch oogpunt is de voornaamste doelstelling in deze strategische ruimte het herdefiniëren en het bewerkstelligen 'ex novo' van de relatie tussen de stad en de Schelde, in overeenstemming met het beeld van de Waterstad.

Regels m.b.t. vernieuwen stedelijk weefsel

Het vernieuwingsproject voor de harde ruggengraat langs de Schelde (zie harde ruggengraat) moet speciale aandacht besteden aan het publieke domein. In vele Europese steden kende het vernieuwingsprogramma succes door sterk in te grijpen in de publieke ruimten. In de Binnenstad is de concentratie van bebouwde ruimte en het gebrek aan groenruimten duidelijk. In deze kwestie zijn de Kaaien van zeer groot belang. De continuïteit van het publieke domein langs de rivier is de voorwaarde voor een kwalitatieve ontwikkeling van de harde ruggengraat. Op het niveau van de wijken hebben de Kaaien een belangrijke rol als een open en toegankelijke ruimte. Een goede inrichting en gebruik moeten een antwoord bieden aan de nood aan een open en publieke ruimte in de kern van de stad.

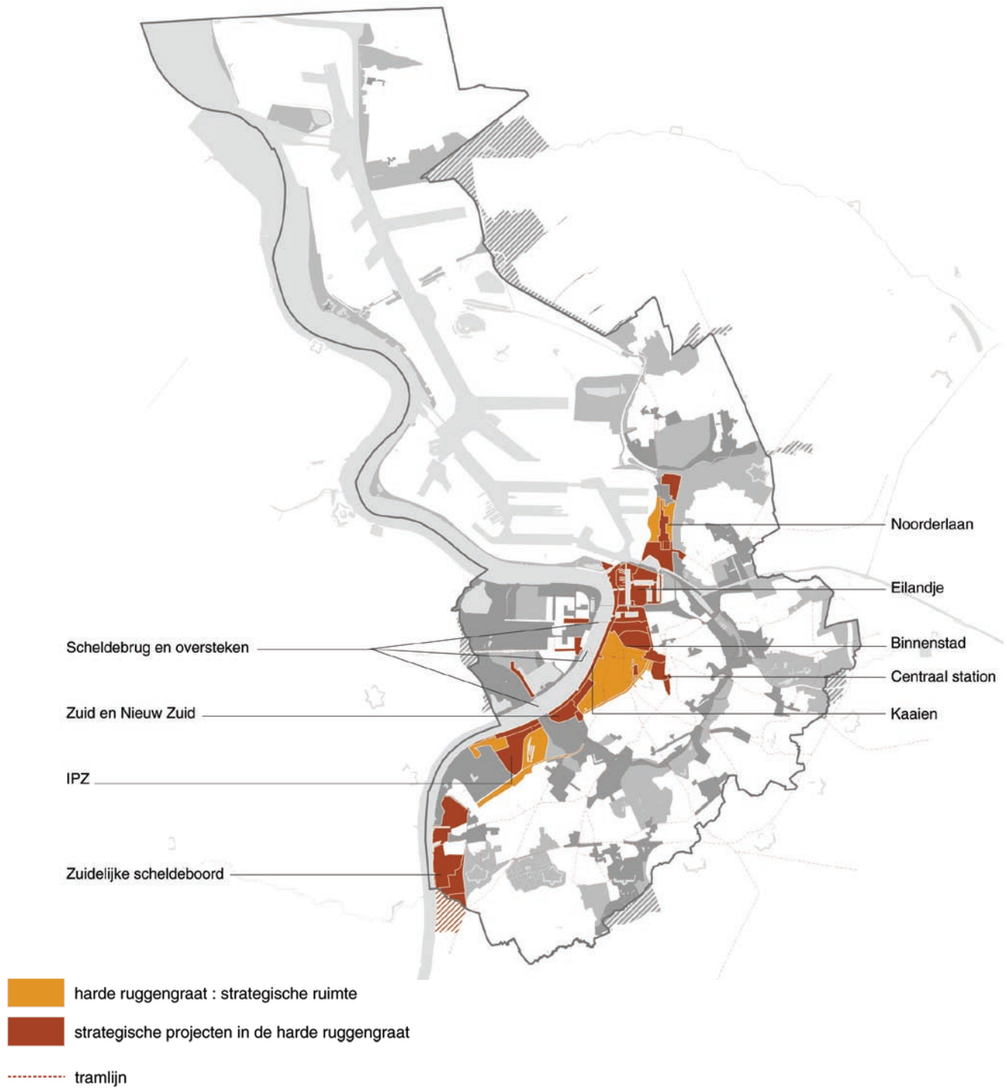
Op het grootstedelijk niveau zijn de Kaaien sterk determinerend voor het beeld van de stad. Ze bieden een exclusieve locatie voor mogelijke metropolitane functies en tijdelijke evenementen. Bijgevolg zijn de Kaaien in principe niet bedoeld voor het bouwen van woningen. De herbestemming van de kop van Rijnkaai vormt hier de enige en laatste uitzondering. In de harde ruggengraat vindt men enerzijds vervallen gebouwen die niet altijd oud zijn of historische waarde hebben, zoals voormalige kantoorgebouwen, die restauratie of herinvulling nodig hebben, of die in sommige extreme gevallen zelfs afgebroken en heropgebouwd moeten worden.

Anderzijds vindt men, zoals op het Eilandje, langs de Noorderlaan of in Nieuw Zuid, grote bebouwbare gebieden die een strategische rol kunnen spelen bij het tot stand brengen van een evenwichtige bebouwingstypologie en een goede mix van sociale groepen.

Hieronder worden een aantal stedelijke situaties omschreven met mogelijke ingrepen.

Binnenstad: kleine, verspreide ingrepen

- Wonen boven winkels: specifieke instrumenten zijn noodzakelijk om de beschikbaarheid van de hogere bouwlagen te vergroten, boven op de winkels op het gelijkvloers; het is noodzakelijk om deze vernieuwing te stimuleren door middel van financiële instrumenten (subsidies, aanmoedigingen, ...).
- Herinvulling van voormalige kantoorgebouwen: de transformatie van vervallen kantoorgebouwen in woningen dient gestimuleerd te worden.
- Aanpassing aan nieuwe levensstijlen (wonen en werken): onderzoek naar nieuwe typologieën is noodzakelijk.
- Nieuwe porositeit: recente oefeningen vanuit de bouwblokstrategie geven nieuwe inzichten; De algemene principes van het BPA Binnenstad (de zgn. harmonie-



Selectiekaart 7a | De harde ruggengraat

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

regel) kunnen behouden blijven, maar het BPA dient op een correcte maar flexibele manier toegepast te worden, teneinde kwalitatief om te gaan met de veranderingen die de stad ondergaat.
- Cultureel historisch en archeologisch erfgoed en markante gebouwen: een duurzaam omgaan met waardevolle en beeldbepalende gebouwen vormt een speerpunt zodat de identiteit van de Binnenstad wordt gevrijwaard.

Het Eilandje, Nieuw Zuid: ruime en ingrijpende transformaties
Het Eilandje en Nieuw Zuid kunnen beschouwd worden als een uiteinde, vlakbij de Kernstad. Voor deze gebieden is een sterk programma nodig: een functionele mix die voor een groot deel uit huisvesting bestaat en met speciale aandacht voor de bewoonbaarheid en het publieke domein. Er zijn ook voorzieningen en functies nodig op stedelijk schaalniveau, zoals het inpassen van opleidings- en sportmogelijkheden die in de Binnenstad al aanwezig zijn of nog ontbreken. De gebieden moeten gezien worden als een schakel tussen de stad en de rivier.

Noorderlaan en Hoboken: verdichting
Het hoofddoel in de omgeving van de Noorderlaan is het gebied te verdichten met andere types woningen dan de bestaande, om een mix van verschillende sociale, leeftijds- en inkomensgroepen te realiseren. Omdat het gebied in de buurt ligt van een nieuw IC-treinstation (Luchtbal) en de haven en omdat in deze buurt in de toekomst nieuwe kantoren gebouwd kunnen worden, is de kans groot dat deze ambities gemakkelijk verwezenlijkt kunnen worden, gebruik makend van de toekomstige dynamiek. Langs de Noorderlaan, zuidelijk deel contactzone, kan ruimte geboden worden voor een geclusterde uitbouw van grootschalige kleinhandelsactiviteiten en stedelijke voorzieningen.

Het hoofddoel in Hoboken is het centrum met de rivier te verbinden. In de gebieden zullen uiteenlopende functies, types, voorzieningen en functies voor zowel de buurt als de stad gevestigd moeten worden. Verder moeten de potenties van de porositeit en het groene karakter van Hoboken worden benut in het nastreven van een aangenaam randstedelijk woonklimaat.

Ontwikkelen presentatieve en grootstedelijke economische functies

De harde ruggengraat is de belangrijkste ruimte voor de ontwikkeling van representatieve en grootstedelijke economische functies.

Vele reeds lopende projecten zullen deze ruimte in de komende jaren drastisch wijzigen, bijvoorbeeld het Eilandje, Nieuw Zuid, IPZ en rond het centraal station.

De algemene regel die toegepast moet worden wil zowel gebruik maken van economische functies om processen rond stadsvernieuwing en transformatie te promoten en te implementeren, als van een stedelijke vernieuwing om processen rond economische groei te promoten en te implementeren.

Hierbij worden volgende criteria gehanteerd:

Kantoren op knopen van openbaar vervoer, minder auto's in het stadscentrum
Belangrijke knopen voor openbaar vervoer in de Spoorstad kunnen de belangrijkste locaties worden voor nieuwe kantoorontwikkelingen binnen het metropolitaan gebied. Als HST-station is Antwerpen Centraal de locatie met de grootste internationale potentie. Voor de locatie Kievitplein heeft de Vlaamse regering een gewestelijk RUP gemaakt en de ontwikkelingen zijn reeds gestart; de stad zal dit gewestelijk RUP verder verfijnen voor de nog niet ingevulde zones en verruimen voor de omgeving. Secundaire kantoorclusters zijn eveneens gelinkt aan de Spoorstad en gelegen in het noorden en het zuiden van de harde ruggengraat.

Een levendige stedelijke omgeving
Kleine en middelgrote activiteiten kunnen vermengd worden met andere functies, vooral met wonen. Dit is het geval voor kleine en middelgrote ondernemingen, kantoren en winkels. Buiten de clusters en knopen moet de gewenste ruimtelijke structuur van het metropolitaan gebied, de determinerende factor zijn voor de graad van verweving.

In een aantal gevallen moet de bestaande mix getemperd worden. Dit is uitdrukkelijk het geval in Antwerpen Zuid en het gebied tussen Meir, Leien en Wilde Zee. Kantoorfuncties tasten de residentiële functie van deze gebieden aan. De mogelijkheid om leegstaande kantoren om te bouwen tot woningen moet onderzocht worden.

Het is ook belangrijk om de studie rond mogelijke economische functies in het stedelijke weefsel, bijvoorbeeld gebruik van leegstaande industriële panden, te linken aan de studie buurt- en wijkgroen.

Benadrukken van de metropolitane functies en identiteit
Een aantal sterke en stevig gedefinieerde sectoren hebben vandaag een plek binnen het metropolitaan gebied; dit aspect moet benadrukt worden, met de focus op een aantal behoeften en mogelijkheden.

Commerciële hart
De as De Keyserlei-Meir-Wilde Zee moet verder worden versterkt als commercieel hart met een duidelijke bovenlokale uitstraling. Het uitzetten van een duidelijke routing vanaf het openbaar vervoersknooppunt in de stationsomgeving via ruimtelijke ingrepen in het publiek domein is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Bijkomend dient de relatie met aanpalende winkelstraten te worden onderzocht zodat een fijnmazig commercieel netwerk met specialisaties (mode, antiek, …) kan groeien.

Diamant- en juwelencluster
De diamant- en juwelencluster moet ruimte en voorzieningen voorzien voor industriële activiteiten gelinkt aan de diamant en juwelen, voor een verdeelcentrum voor diamanten en voor aanverwante detailhandel.

De doelstelling van het ruimtelijk structuurplan is om een netwerk te definiëren dat de bestaande productiegebieden in het diamantdistrict en de aanverwante detail-handel verbindt met andere aantrekkelijke sectoren binnen de stad, bijvoorbeeld mode. Dit netwerk kan een goede relatie bepalen die zowel stedelijke als economische elementen versterkt.

Bovendien moet nagedacht worden over de beste plek voor nieuwe sites voor diamant(klein)handel; het ruimtelijk structuurplan ondersteunt de idee van een 'diamanticoon' in de nieuwe hal van het centraal station, zo wordt haar rol als toegangspoort voor de naburige detailhandelsplekken – die beter gedefinieerd moeten worden – gekoesterd.

Het is belangrijk om de activiteiten uit te breiden en om de randactiviteiten gelinkt aan de diamantsector te versterken. Dat kan de bijzondere werkkracht die niet meer nodig is voor de productie van de diamant opvangen.

Bovendien moeten de investeringsmogelijkheden voor het gespecialiseerd onderwijs maximaal gebruikt worden, door het promoten van de scholen, zowel voor beroepsonderwijs als voor management of juweelontwerp; ook dit kan gelinkt worden aan de mode- of designsector. Borgerhout kan een goede locatie zijn voor deze structuur, gelinkt aan bestaande voorzieningen als het Designcentrum.

Congrescentrum
Een professioneel congrescentrum moet een capaciteit van 1.500 tot 2.000 man hebben. De bestaande centra kunnen behouden en uitgebreid worden. Een nieuw centrum op een nieuwe locatie behoort tot de mogelijkheden. Een vlotte bereikbaarheid voor buitenlandse bezoekers met de wagen en tram, met minimum aantal overstappen te nemen naar trein of vliegtuig, is noodzakelijk. Er moet ook een duidelijke verbinding zijn met het stadscentrum. Een hoog kwaliteitshotel, naast het centrum, verhoogt de haalbaarheid van het project.

Modedistrict
Het is belangrijk om een eigen plek te definiëren om randactiviteiten gelinkt aan de modeproductie op te vangen; dit om bedrijven als PR, import-export en reclamebureaus te behouden.

In het algemeen zijn de generieke doelstellingen:

- Locaties voorzien voor nieuwe dynamische economische sectoren, zoals mode en design, zowel voor productie als verkoop, universiteit (omgeving UFSIA) met plaats voor verweving van kleinschalige R&D activiteiten, gerelateerd aan de universiteit, de haven, de innovatieve sectoren, …
- Het verbeteren van de hoogkwalitatieve winkelcentra: Meir (en Wilde Zee), F. Van Eedenplein.
- Het herstructureren van de stationsomgeving als multimodaal knooppunt met een aangepast multifunctioneel stedelijk programma en een publiek verblijfsdomein met hoge kwaliteit; in het diamantkwartier kunnen nieuwe impulsen worden gegeven aan de diamantsector; de verschillende heterogene buurten worden aan elkaar gerelateerd en de stationsomgeving in globaliteit wordt ruimtelijk verankerd aan de noord-zuidgerichte Leienas en de oost-westas die via de Meir en de omgeving van de kathedraal tot aan de Schelde reikt.
- Het vinden van geschikte locaties voor kantoren voor havengerelateerde bedrijven, de overheid en de dienstensector.
- Het bepalen van een herkenbare skyline en een stedelijk landschap.
- Het bevorderen van representatieve woonlocaties: wonen in het historisch centrum, wonen in een grootstad, wonen langs het water (Scheldekaaien en de dokken van het Eilandje).
- Brownfieldontwikkeling en herstructurering van industriële sites langs de Scheldeoever met benutting van mogelijkheden tot multimodaal transport (water, spoor, weg).
- Uitbouw van cultuurrecreatieve clusters en toplocaties in het noorden en het zuiden (congrescentrum, concerthal, MAS, …).
- Ruimtelijke definiëring van de Scheldekaaien als een kwalitatieve en multifunctionele publieke ruimte met bakens, integratie van de waterkering, een strategisch parkeerbeleid en Kaaitramlijn.
- Profilering van de contactzones met het Havengebied aan de Noorderlaan als een gemengd stedelijk gebied met ruimte voor clustering van grootschalige kleinhandelsactiviteiten en stedelijke voorzieningen enerzijds (zuidelijk deel) en KMO en havengerelateerde functies anderzijds (noordelijk deel).
- Oprichting van Scheldebruggen in het noorden en zuiden als aanhechting van de beide stadsoevers over de stroom heen.
- Bevorderen van nieuwe hoogbouw die de nieuwe centraliteit van de Schelde accentueert.

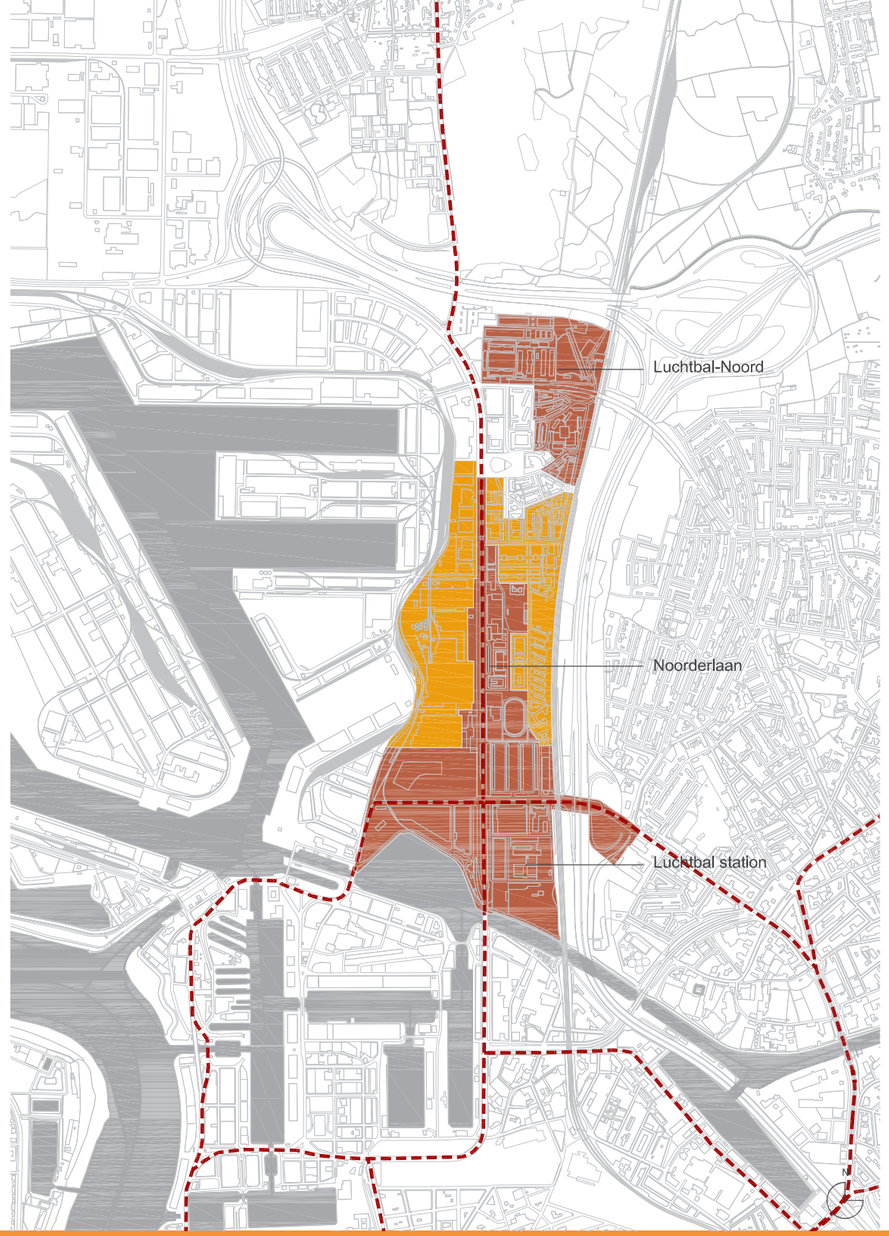
De harde ruggengraat kan omschreven worden als een opeenvolging van acht stedelijke entiteiten (programma's), met elkaar verbonden door de Scheldekaaien (de achtste entiteit): Antwerpen Noorderlaan, het Eilandje, Kaaien, Scheldebruggen en kruisingen, de Binnenstad, het Centraal Station-Diamant, Zuid en Nieuw Zuid, IPZ en de zuidelijke Scheldeboorden. Enkele programma's omvatten strategische projecten.

4.1.1 Programma Noorderlaan

Hr_pA: Noorderlaan als contactruimte

Noorderlaan is het noordelijke uiteinde van de ruggengraat en vormt, zoals voorgesteld in het beeld van de Havenstad, een verbinding tussen de haven en de stad. Het is een gebied waar haven- en stedelijke activiteiten mekaar ontmoeten, in respect voor elkaars autonomie, en dit met de Vosseschijnstraat als grens, als scheidingslijn van haven- en stedelijke functies. De hedendaagse inrichting van de openbare ruimte kan nog sterk verbeteren.

Als we de grootstedelijke functies in overweging nemen, kunnen we stellen dat de Noorderlaan kan evolueren naar een as met omvangrijke hoogbouw, winkelcentra, andere grootstedelijke functies en/of activiteiten (het bioscoopcomplex Metropolis werd reeds gerealiseerd, de bouw van een brandweerkazerne is



Kaart 84 | Programma Noorderlaan

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

eveneens gepland) en KMO en havengerelateerde functies (in het meest noordelijke deel). Zo kan er een meer uitgebalanceerde structuur tot stand gebracht worden met betrekking tot hoogdynamische, verkeersaantrekkende stedelijke functies, meer bepaald met de Boomsesteenweg in het zuiden van de stad, het noordelijk deel van de Bredabaan in het oostelijke deel van de stad, en de Noorderlaan in het noorden.

Deze territoriale boulevard moet de tramverbinding naar Ekeren, en verder naar Hoevenen, voorzien. De omgeving van Luchtbalstation (kruising Noorderlaan en Groenendaallaan) wordt beschouwd als regionale verknoping van het IC-station, de buslijnen uit het noorden, de tramlijnen komende van Singel en Leien, Groenendaallaan, Noorderlaan en Eilandje, en de Park & Ride ter hoogte van de Metropolis. Deze potentiële multimodale knoop, met nieuw aan te leggen stationsplein, moet ontwikkeld worden in één stedenbouwkundige oefening. Hierbij moet een coherente oplossing worden gevonden voor de verknoping van de trams Noorderlaan en Groenendaallaan, de buslijnen en het Luchtbalstation.

Het busdepot Tjalkstraat (bussen) kan een stedenbouwkundige vernieuwing ondergaan, inspelend op de stations- en kantooromgeving. Het is mogelijk dat bij de aanleg van de Oosterweelviaduct een hoogspanningsmast geherlokaliseerd moet worden - eventueel aan het depot Tjalkstraat. Het stedenbouwkundig project moet uitgaan van een onderzoek naar de alternatieven voor dit depot, mogelijk gepaard gaande met een uitbreiding van de stallingscapaciteit en dit in overleg met De Lijn.

Naast alle inspanningen om nieuwe grootstedelijke functies toe te voegen is het verdichten van de residentiële functie eveneens een belangrijk streefdoel. Hierbij moeten we rekening houden met de verschillende woningtypes en de uitbouw van een open relatie tussen de residentiële zone enerzijds, en de omliggende gebieden en de stad anderzijds. Een hechte fysieke verbinding met de noordoostelijke delen van Ekeren en Merksem dient gerealiseerd te worden door het tegengaan van de infrastructurele barrière die veroorzaakt wordt door de Noorderlaan, de spoorlijnen en autosnelwegen. Een visuele verbinding met de havenzone kan tevens een streefpunt zijn, maar een fysisch recreatieve verbinding is geen optie.

De doelstellingen voor Noorderlaan zijn:

- Meer grootschalige activiteiten in de contactzone (tussen Noorderlaan en Vosseschijnstraat): kantoren, winkels en stedelijke voorzieningen in het zuidelijk deel; KMO en havengerelateerde functies in het noordelijk deel.
- Een evenwicht te brengen in de woonfuncties: verdichten met andere types woningen dan de bestaande, om een mix van verschillende sociale, leeftijds- en inkomensgroepen te realiseren.
- De indeling van de publieke ruimte langs beide zijden van de Noorderlaan te verbeteren en een visuele verbinding van het gebied met het water tot stand te brengen via publieke ruimtes.
- Doorgaand verkeer naar en van de haven te scheiden van doorgaand verkeer van en naar de stedelijke activiteiten.
- Suggesties in te dienen in het planningsproces van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever, omtrent de afbakening van het Havengebied.
- Reorganisatie van de potentiële multimodale knoop, gekoppeld aan de vernieuwing van het busdepot en kantoorontwikkelingen, en waarbij een coherente oplossing moet worden gevonden voor de verknoping van de trams Noorderlaan en Groenendaallaan, de buslijnen en het Luchtbalstation.

De strategische projecten binnen het Noorderlaan-programma zijn Luchtbal Noord, Luchtbalstation en Noorderlaan. In de havenzone zullen deze projecten beheerd worden door het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Figuur 31 | Luchtbal: stationsplein

Bron: Stad Antwerpen

Hr_pA.1: Luchtbal Noord
Het noordelijk deel van het district is tegen de autosnelweg en aan de hoofdingang van de zuidelijke haven gesitueerd en vormt een residentieel gebied dat geïsoleerd gelegen is.

Hier zijn nog enkele bebouwbare terreinen aanwezig. Omwille van overstromingsgevaar zijn de meeste stukken echter niet bruikbaar. De beschikbaarheid van deze braakliggende gronden bieden, mede door de nabijheid van het spoorwegstation Noorderdokken en andere bestaande voorzieningen, een mogelijkheid tot het ontwikkelen van een nieuwe, kwalitatief ingerichte centraliteit, o.a. met nieuwe sportfaciliteiten in open lucht. Een belangrijk doel is het afzwakken van de huidige scheiding veroorzaakt door de infrastructuur en het versterken van de verbindingen tussen de verschillende delen, zowel ten noorden als ten zuiden van de Masurebrug (de brug zelf maakt deel uit van het programma van het lager netwerk), via een nieuw stedelijk centrum.

Open ruimten en toegeruste groene ruimten zijn fundamenteel voor deze continuïteit.

Hr_pA.2: Noorderlaan
Het tracé van de Noorderlaan zal heringericht worden om de status van boulevard te krijgen. De tramlijn, komende van de Leien en Spoor Noord, zal toegang moeten verschaffen tot Luchtbalstation en de residentiële gebieden en tevens de oversteekbaarheid moeten bevorderen. Enkele nieuwe woonprojecten kunnen toegevoegd worden. Deze moeten van een andere aard zijn dan de aanwezige en typische sociale huisvestingtypes van de Luchtbal.

De ruimten die rechtstreeks verbonden zijn met de openbare weg vormen een belangrijke schakel om een algemene verbetering van de kwaliteit van het publieke domein te bewerkstelligen.

Hr_pA.3: Luchtbalstation
De bouw van het nieuwe station zal leiden tot een grondige herinrichting van de publieke ruimten rondom. Het verbeteren van de kwaliteit van het publiek domein moet een positieve uitwerking hebben op het versterken van de relatie met Merksem enerzijds en met het water anderzijds. De omgeving van de Groenendaallaan en de Noorderlaan kan beschouwd worden als potentiële multimodale knoop van een complex systeem van openbaar vervoer, waarbij een coherente oplossing moet worden gevonden voor de verknoping van de trams Noorderlaan en Groenendaallaan, de buslijnen en het Luchtbalstation. Afstemming moet ook gezocht worden met de Park & Ride en de heringerichte verkeersknoop van de E19. Een nieuw – eventueel verhoogd – plein kan een relatie aangaan met de Noorderlaan en een nieuw front voor het spoorwegstation kan gerealiseerd worden langsheen het viaduct. Een nieuw stedelijk front kan gerealiseerd worden door het optrekken van nieuwe gebouwen voor de realisatie van een stedelijk front.

4.1.2 Programma Eilandje

Hr_pB: Eilandje: een tussenruimte

Als onderdeel van de harde ruggengraat en vroeger deel van de haven, is ook het Eilandje een schakel tussen het stadscentrum en de haven, tussen de variëteit aan stedelijke activiteiten in een fijn historisch weefsel en het moderne weefsel van de Noorderlaan. De ruimtelijke en functionele structuur van dit deel van de ruggengraat moet zijn positie als tussenliggende zone duidelijk maken, maar het gebied moet ook op zichzelf kunnen staan als een kenmerkend stadsdeel.

Deze functies zouden moeten gerelateerd worden aan het stadscentrum. Dit betekent de ontwikkeling van woningen, kantoren, kleinschalige winkelcentra, culturele voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een congrescentrum en het MAS), educatieve en sportfaciliteiten en recreatieve infrastructuur. Verder kunnen bepaalde functies ook gelinkt worden aan de haven: kantoren voor havengerelateerde activiteiten en de ‘jachthaven’. Zijn ruimtelijke structuur en ligging langsheen de rand van verscheidene zones geeft de complexe identiteit van het Eilandje weer.

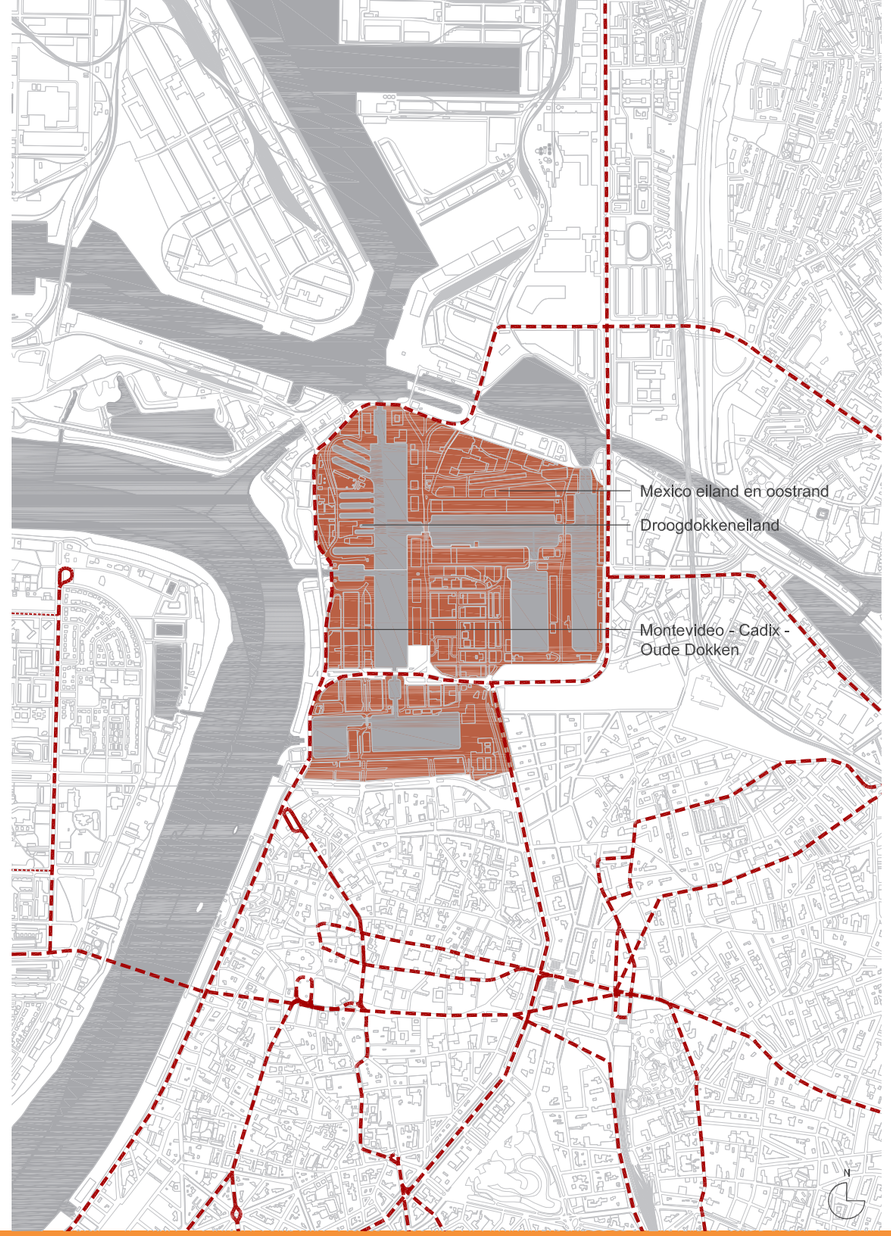
Het is een mengelmoes van kleinschalige woningen, grote kantoorruimtes, lofts en grote volumes zoals de bestaande hangars en het nieuwe Museum aan de Stroom. Het instandhouden van de dokken is een essentieel element in het stedelijk landschap van het Eilandje. Ze verwijzen naar de vroegere functie van het gebied als onderdeel van de Havenstad, maar visualiseren tevens de huidige en toekomstige rol van het Eilandje als onderdeel van de Waterstad en nieuwe kern op de schaal van de Megastad.

De doelstellingen voor Eilandje zijn:

- Het huidige Masterplan Eilandje en BPA omzetten in concrete projecten ter ontwikkeling van woongelegenheden (met sociale mix), kantoren, winkels, voorzieningen, culturele en recreatieve faciliteiten; het heropenen van historische sluizen voor recreatief verkeer en het sturen van een multifunctionele invulling van de dokken volgens de visie van het Waterplan Eilandje.
- De huidige bestemming van de noordelijke bedrijvenzone veranderen in een zone voor gemengde stedelijke ontwikkeling.
- Het stimuleren van kleinschalige winkelvoorzieningen ter ondersteuning van het woonweefsel.
- Een cluster realiseren met recreatieve functies en sportfaciliteiten; het realiseren van de culturele noord-zuidas uit het Masterplan Eilandje met o.a. het MAS, het Red Star Line-museum en een nieuwe recreatieve toplocatie op het Droogdokkeneiland (bvb. congrescentrum).
- De groenstrategie van het Groenplan Eilandje uitvoeren om het Schijnvalleipark en het Spoor Noordpark met de Schelde te verbinden (in het kader van de zachte ruggengraat).
- Een kwalitatief publiek domein inzetten als katalysator voor een duurzame wijkontwikkeling.
- Een duurzaam evenwicht voorzien tussen een kwalitatieve aanleg van het verblijfsdomein, openbaar vervoersontsluiting (met tram) en parkeermogelijkheden. Volgende tramlijnen worden voorzien: Kaaitram, Londenstraat-Amsterdamstraat (met storingvrije oplossing Londenbrug), Kattendijkdok-Oostkaai-Mexicostraat (Cadixwijk en later verder richting Luchtbal) en Groene Singel (via noordrand Mexico-Eiland).
- Het vervolledigen van de Antwerpse skyline door in te zetten op hoogbouwprojecten op het Eilandje (MAS, Montevideo-Cadix-Oude Dokken, Droogdokkeneiland, Mexico-Eiland). Bovendien kan op die manier een dens stedelijk programma worden gecreëerd met een beperkte footprint zodat de openheid van het gebied en de vele doorzichten behouden blijven.

Een belangrijk aandachtspunt van het structuurplan is de vorm en de rol van de open ruimten opnieuw te definiëren. Deze ruimten moeten een leesbare ruimtelijke structuur krijgen door de continuïteit van de paden langsheen de kaden. De dokken moeten een integraal onderdeel vormen van het publieke domein op het Eilandje. Waterrecreatie langs of in de dokken kan hier een belangrijke rol spelen. Ook de toegankelijkheid van de jachthavens in de dokken van en naar de vaargebieden (Schelde, Kempische Kanalen, Maas, enz.) zijn essentieel voor het Eilandje als bovenlokaal cultuurrecreatief cluster. De ruimte langs de dokken moet breed genoeg zijn om vrijetijdsvoorzieningen (terrassen, kiosken, …) toe te laten. Sommige oude havengebouwen zullen door nieuwe woningen en commerciële functies worden vervangen. Zoals in elke verblijfsruimte en in gemengde gebieden (kantoren, horeca, …) zal een herinrichting van het openbaar vervoer en fietswegen leiden tot een betere verbinding, zowel met het historische centrum als met de noordelijke delen van de stad.

Het beleid van de verschillende strategische projecten binnen het programma Eilandje: Mexico-Eiland en oostrand, Droogdokkeneiland, Montevideo-Cadix-Oude Dokken is gericht op het gefaseerd creëren van een gemengd stedelijk gebied met een sterke relatie met het water. Het uitgebreide plannenkader voor het Eilandje geldt hierbij als uitgangspunt.



Kaart 85 | Programma Eilandje

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Hr_pB.1: Mexico eiland en oostrand
Het noordelijk en oostelijk deel van het Eilandje heeft een overwegend industrieel karakter (aanwezigheid van de haven). Dit moet evolueren naar een eerder stedelijk karakter. Daarbij moet ruimte voor bedrijvigheid behouden blijven. Op het Mexico-Eiland wordt in de toekomst een multifunctionele stedelijke invulling voorzien van een gradiënt van leisureactiviteiten, vermengbare bedrijvigheid, havengerelateerde kantoren aan de noordrand langs de Oosterweelverbinding naar wonen aan de zuidrand langs het Houtdok. Het bebouwingsweefsel heeft een grovere korrelmaat dan de Cadixwijk waardoor morfologisch de overgang naar de schaalgrootte van de haven wordt gemaakt. In een orthogonaal grid volgens de hoofdoriëntatie van de dokkenstructuur wordt een gefaseerde inplanting voorzien van een patchwork van bouwblokvolumes, open ruimten en ontsluitingsstraten. Als ruimtelijke buffer en zichtlocatie langs de Oosterweelverbinding kan de noordrand langs de doorgetrokken Groene Singel hoogbouw bevatten. De uiterste rand langs het Straatsburgdok blijft evenwel gevrijwaard als groene zone met paviljoenbebouwing langsheen de Singel die ter hoogte van het Mexico-Eiland gedowngraded is tot ontsluitingsstraat.

Aan de oostrand van het Eilandje of in de omgeving van het Asiadok wordt op termijn in de strip langs de Noorderlaan een verweving van bedrijvigheid en recreatieve watergerelateerde functies nagestreefd. De bebouwing moet evolueren naar een aantrekkelijke stedelijke façade aan de Noorderlaan met indien mogelijk doorzichten naar de achterliggende dokken. Waterrecreatie langs of in het dok kan hier een belangrijke rol spelen. Ter hoogte van de IJzerlaan dient de oost-westrelatie tussen het Eilandje en de naastliggende Damwijk te worden versterkt door de creatie van een plein met voetgangersbrugconnectie over het Asiadok naar het Kempeneiland. Het Kempeneiland waar het huidige vrachtwagencentrum is gelokaliseerd zal op termijn worden getransformeerd naar een stedelijk woongebied met de nadruk op grondgebonden woningen aan het water of een recreatieve attractiepool.

De visie op het Mexico-Eiland en de oostrand is een lange termijnvisie gezien de huidige bestemming als bedrijvenzone en de langlopende concessies van bedrijfseenheden.

Hr_pB.2: Droogdokkeneiland
Het uiterste noordwestelijk deel van het Eilandje omvat de beschermde Droogdokken en een aanpalende randzone. Het gebied dat zelf tot de harde ruggengraat behoort sluit aan bij de Zachte ruggengraat en de Groene Singel. Het Droogdokkeneiland wordt aangeduid als recreatieve toplocatie met de mogelijkheid tot inplanting van een stedelijk congrescentrum en een ondersteunend stedelijk programma (hotel, wonen, kantoren). De inplanting van deze functies dient voornamelijk in de randzone van de Droogdokken te gebeuren. Bovendien kan de nieuwe bebouwing bijdragen tot het vervolledigen van de skyline aan de Scheldeboord door de realisatie van hoogbouw. Gekoppeld aan de nieuwe voorzieningen dient parkeerruimte te worden voorzien die bij voorkeur ondergronds wordt georganiseerd en optimaal ontsluitbaar is vanaf het hogere verkeersnet in het noorden. De doortrekking van de voorziene Kaaitramlijn naar Luchtbalstation optimaliseert de openbaar vervoersontsluiting van deze site vanuit de stad en de regio. Wanneer bij ontwikkeling van het Droogdokken Eiland de Kaaitram verder wordt doorgetrokken, zal de nieuwe brug over de Kattendijksluis rekening moeten houden met de storingvrije exploitatie van de tram.

Hr_pB.3: Montevideo - Cadix - Oude Dokken
Aan de westzijde van het Eilandje vinden we de Montevideowijk met het Red Star Line-gebouw op de Rijnkaai en enkele belangrijke beschermde monumenten zoals de Shop en de Montevideopakhuizen. Ze vormen een uitzonderlijk deel van de erfenis van de vroegere haven en zijn het uitgangspunt voor een gemengde ontwikkeling die te integreren is in de bestaande omgeving. Door het voorzien van stedelijke, publieke functies in voormelde gebouwen, als aanvulling op het aanwezige 'Ballet van Vlaanderen' wordt een invulling gegeven aan de culturele noord-zuidas die in het Masterplan Eilandje wordt gedefinieerd vanaf het historische stadscentrum over de Hanzestedenplaats (locatie MAS) via de Montevideowijk tot op het Droogdokkeneiland. Ter hoogte van het Kattendijkdok Westkaai zal nieuwe hoogbouw voorzien worden ter realisatie van een dens stedelijk woonprogramma met een beperkte terreininname zodat de doorzichten naar de achterliggende beschermde monumenten en de openheid van het Eilandje optimaal worden gevrijwaard. De inrichting van

het publieke domein volgens het geldende plannenkader vormt de leidraad voor de wijkontwikkeling. De binnenstraten worden afgewerkt met kwalitatieve invulprojecten.

Het zuidelijk deel van het Eilandje, rond de Oude Dokken en jachthaven, is reeds gedeeltelijk heringericht met kantoorgebouwen, woningen en enkele publieke ruimten. Het Sint Felixstapelhuis wordt heringericht als stadsarchief. Op korte termijn wordt de heraanleg van een ondergrondse parkeergarage en het bovengrondse publieke domein gefinaliseerd. Het Museum aan de Stroom, een ontwikkeling die lopende is, is een belangrijke hefboomactie voor het Eilandje. Door de aansluiting op de herinrichting van het Falconplein en de restauratie van de Nassaubrug wordt de culturele noord-zuidas uit het Masterplan Eilandje vormgegeven. De Cadixwijk sluit via de Londenstraat-Amsterdamstraat aan op de Oude Dokken. De Londenstraat-Amsterdamstraat wordt heringericht als aangename wijkboulevard en sluitstuk van de cirkeltramlijn met potentieel als lokale shoppingstraat. De groene dooradering van deze as zorgt voor een Oost-West verbinding tussen het park Spoor Noord en de Schelderand

De Cadixwijk kan ontwikkeld worden als een aangename woonomgeving met ondersteunende voorzieningen. Vooral in deze wijk zal worden ingezet op het creëren van een sociale mix. Bovendien zullen centraal in deze wijk, als aanvulling op de aanwezige scholen, gemeenschapsvoorzieningen (onderwijs, sport, openbare diensten, ...) ingeplant worden en dit in afstemming op de wijknoden van Oude Dokken, Cadix en Montevideo tezamen. Aan de dokranden worden de huidige bedrijfsgebouwen vervangen door bouwblokken naar analogie van de rest van het bebouwingsweefsel. Ter hoogte van de parking van het Douanegebouw wordt het Cadixpark aangelegd als groene long van de wijk. Ook hier zal de aanleg van een kwalitatief publiek domein als katalysator worden aangewend voor een duurzame wijkontwikkeling waar, naast de grotere randprojecten, ruimte is voor invulprojecten langs de binnenstraten. De Cadixwijk wordt bediend met een tramverbinding die loopt via Noorderplaats, Londenstraat, Kattendijkdok-Oostkaai-Mexicostraat richting Noorderlaan.

4.1.3 Programma Kaaien

Het grote doel is het heroveren van de rivier en het herdefiniëren van de Kaaien als een som van onderling verbonden ruimten die het hart van de stad met het water verbinden waarop gebiedsgericht een aangepast functioneel programma kan worden geënt.

Het programma voor de Scheldekaaien omvat:

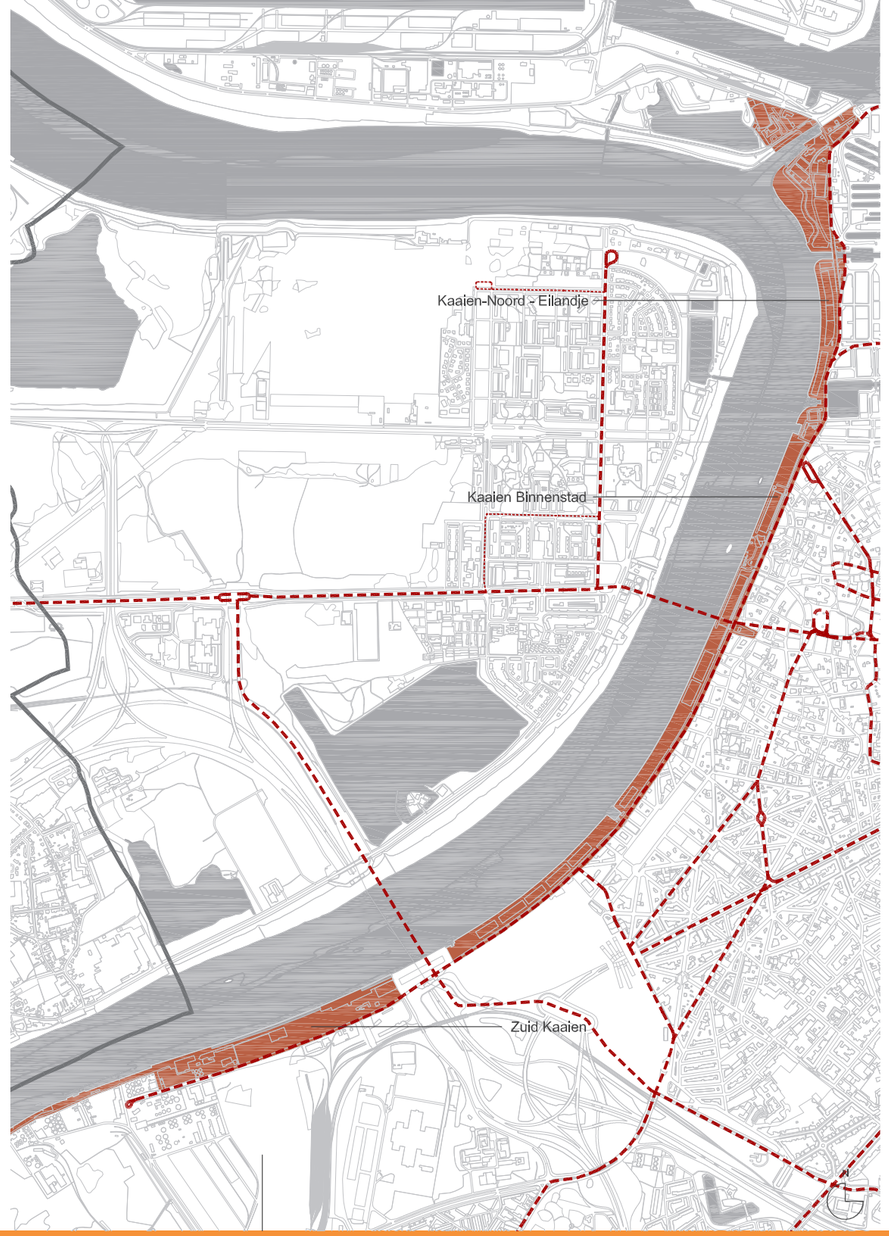
- Het uitwerken van een masterplan voor de Scheldekaaien: een kader voor de gewenste ruimtelijke en functionele invulling ervan.
- Het promoten van een internationale stedenbouwkundige wedstrijd en het uitvoeren van de nodige thematische deelstudies (met name een mobiliteitsstudie, een functioneel - financiële studie en een technische studie) voor de heraanleg van de kaaien als een kwalitatieve publieke ruimte met integratie van de verkeersinfrastructuren en van een waterkering op 9.25 m TAW, inclusief de versterking van de Kaaimuur, waarbij gestreefd wordt de barrièrewerking van de nieuwe Kaaimuur, tussen Schelde en stad te minimalisren.

Daartoe wordt de nodige samenwerking met de stakeholders opgestart, in eerste instantie met Waterwegen en Zeekanaal nv, en in een volgend stadium met andere betrokken publieke partijen (onder meer het Gemeentelijk Havenbedrijf en De Lijn).

Hr_pC: de Kaaien

Voor de inrichting van de ruimten langs de Schelde zijn reeds heel wat voorstellen gedaan (Nieuw Zuid, Eilandje, Linkeroever, ...). Ze nodigen uit tot het herdenken van de beide Scheldeboorden als centraal element van de stad.

De Kaaien kunnen geïnterpreteerd worden als een opeenvolging van afwisselende ruimten: van de stedelijke Kaaien van de Binnenstad, tot de groenzones gerelateerd aan recreatieve activiteiten of aan de noordelijke rivieroevers.



Kaart 86 | Programma kaaien

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Het structuurplan stelt voor de Kaaien te beschouwen als een sterk element van continuïteit in de stedelijke ruimte. Daarbij moeten de functionele en ecologische problemen van de rivieroevers (bijvoorbeeld om het overstromingsgevaar in te dijken), overwonnen worden. Een sterk openbaar vervoersysteem zal zorgen voor de verbinding tussen beide uiteinden van de Kaaien, de Binnenstad en Linkeroever.

De doelstellingen voor het programma van de Kaaien zijn:

- Het versterken van het publiek karakter, de samenhang en de continuïteit van de Scheldekaaien.
- De inrichting van de Scheldekaaien als een duidelijk herkenbare landschappelijke entiteit in een dens stedelijk weefsel.
- Het versterken van de cultuurhistorische betekenis en van de beeldkwaliteit van de Scheldekaaien, met aandacht voor onder meer de schaal van de open ruimte, de zichten, de architecturale kwaliteiten van de loodsen en van solitaire elementen zoals het Noorder- en Zuiderterras, het Loodsgebouw.
- Minimaliseren van de barrièrewerking van de nieuwe Kaaimuur. Verschillende oplossingen zijn mogelijk. De vernieuwde Kaaimuur moet hier zo min mogelijk als barrière worden ontworpen en het ontwerp moet in haar ruimste betekenis onderzocht worden. Dit betekent dat creatieve oplossingen moeten gevonden worden, gekoppeld aan vernieuwingen van het publiek domein of van gebouwen. De oplossingen mogen zich niet vernauwen tot de keuze tussen vaste versus beweegbare delen van de muur, maar moeten verder gaan. het behoud van de mogelijkheden voor flexibel, tijdelijk en informeel gebruik van de Scheldekaaien.
- De uitbouw van optimale ruimtelijke relaties tussen de aangrenzende stadsdelen, de Scheldekaaien en de stroom. Daartoe moeten de verkeersinfrastructuren en de waterkering zodanig worden uitgewerkt dat de barrièrewerking minimaal is.
- Het beschermen van de waardevolle gebouwen op en langs de Scheldekaaien en het uitwerken van een actief beleid voor het vastleggen van een geschikte functie.
- Een aangepaste inplanting, programmatorische invulling en architectonische uitwerking van eventuele bijkomende collectieve bebouwing opdat het publiek karakter en de samenhang van de Scheldekaaien niet in het gedrang komen. Nieuwe gebouwen mogen geen afbreuk doen aan het publieke en open karakter van de Kaaien.
- Het uitwerken van de nodige functies die de bovenlokale rol van de Scheldekaaien ondersteunen (recreatie, grootstedelijke voorzieningen, toeristische faciliteiten enz.).

Belangrijk elementen zijn:

- Het realiseren van de cultuurrecreatieve toplocatie in het zuiden (tussen Nieuw Zuid en IPZ).
- Het uitbouwen van de cruise terminal.
- Het vernieuwen van de Kaaimuur.
- Het verzoenen van watergebonden logistieke en bedrijfsactiviteiten aan de Schelderand ter hoogte van IPZ met een toegankelijk openbaar domein.
- Het downgraden van de Kaaiweg tot een ontsluitingsweg voor de autoluwe Binnenstad door een fundamentele beperking van de huidige doorstroomfunctie.
- De ruimtelijke inrichting van de Kaaiweg als een ontsluitingsboulevard en een openbaar vervoersas met maximale oversteekbaarheid.
- Overleg met De Lijn over de mogelijkheden van een tramlijn op de kaaien.
- Het ondersteunen van het principe van autoluwe Binnenstad en de selectieve inrichting van de Kaaien met gedifferentieerde parkings door middel van een (nog op te maken) parkeerbeleidsplan dat tegemoet komt aan verschillende doelgroepen.
- Het uitwerken van de aantakking/kruising van de Scheldekaaien en de bruggen die beide Scheldeoevers met elkaar verbinden.

De uitgangspunten en doelstellingen van lopende planningsprocessen (B.P.A. Rijnkaai, de ontwikkeling van het Droogdokkeneiland, de gebouwen van Red Star Line, IPZ en nieuw Zuid) gelden als randvoorwaarden.

Hr_pC.1: Kaaien-noord - Eilandje

Het noordelijk deel van de Kaaien is een overgangszone tussen de eerder natuurlijke inrichting van de oevers en het versteende karakter van het centrale deel. De transformaties voor de Oosterweelverbinding zullen het uitzicht van het bestaande groengebied, ter hoogte van de Droogdokken en het Noordkasteel, grondig wijzigen. Hierdoor ontstaat het risico dat deze zone verandert in een braakland. Projecten voor de Droogdokken en het Noordkasteel moeten rekening houden met deze gewijzigde situatie en hierop inspelen. De aanleg van de gelijkvloerse verkeerswisselaar aan het Noordkasteel, waardoor dit gebied gedeeltelijk zal opgenomen worden in de bovenlokale infrastructuur, moet beschouwd worden als aanleiding voor de herinrichting van het Noordkasteel. Ter hoogte van de Kaaien Noord wordt een zoekzone aangeduid voor de oprichting van een brug voor fiets- en voetgangersverkeer die het Noordkasteel of het Eilandje met de linkeroever verbindt als noordelijke brugconnectie tussen beide Scheldeoevers. Verder ontwerpmatig onderzoek in afstemming met de scheepvaart moet de locatiekeuze evenwel verfijnen, eventueel meer in de richting van het Eilandje of de Binnenstad, en design van de brug als baken vastleggen.

Het structuurplan stelt voor om dit deel van de harde ruggengraat, dat doorloopt tot aan het Noordkasteel, te beschouwen als het sluitstuk van het Kaaiensysteem. Het groene karakter van de Scheldeboord ter hoogte van het Droogdokkeneiland en het Noordkasteel dient zoveel mogelijk behouden te blijven als aansluiting op de zachte ruggengraat van het Havenpark (zie verder). Daartoe dient dit gebied zijn groene en open karakter zoveel mogelijk te behouden. De voorziene functie is recreatief medegebruik, bijvoorbeeld in de vorm van een fiets- en wandelpad aan de Schelderand (met eventuele aansluiting op de geplande Scheldebrug) en de inrichting van het resterende deel van de plas van het Noordkasteel als een historisch open water. Dit laatste concept moet in afstemming met de voorziene infrastructuur van de Oosterweelverbinding gebeuren die momenteel in ontwikkeling is.

Het minerale deel van de Scheldekaaien begint zuidelijker ter hoogte van de kop van de Rijnkaai. Dit gebiedsdeel ter hoogte van de Montevideowijk krijgt daardoor een entreefunctie die kan worden geaccentueerd door de realisatie van een kopgebouw met de uitstraling van een baken. Verder wordt op de Rijnkaai de typische drieleding van de Scheldekaaien nagestreefd, m.n. de opeenvolging van open ruimte, horizontale loodstypes en solitaire elementen. Als solitair element kan een torengebouw ter hoogte van de as Londenstraat-Amsterdamstraat toegevoegd worden.

Functioneel wordt de stedelijke mix van functies die kenmerkend is en wordt voor het Eilandje doorgetrokken tot op de Kaaien. Zo heeft het kopgebouw als hoofdfuncties cultuurrecreatie en wonen naast een mix van andere stedelijke functies. De cultuurrecreatieve hoofdfunctie past binnen het beleid van de uitbouw van een cultuurrecreatief cluster op het zuidelijk deel van het Eilandje. De vermelde mix kan eveneens worden toegepast op de overige bebouwing van de Rijnkaai. Via een stedelijk plintprincipe, waarbij de onderste lagen een verplicht publieke functie hebben, wordt het karakter van de Scheldekaaien als publieke wandel-, fiets- en verblijfsboulevard bestendigt. Bijkomend wordt de bebouwing op het maaiveld zoveel mogelijk beperkt via het openwerken van de onderste lagen van loodsen en bebouwing.

Het parkeren dient in de toekomst ondergronds te gebeuren zodat het maaiveld open blijft voor wandelaars, fietsers en evenementen. Op de Rijnkaai wordt een ondergrondse randparking ‘Noord’ voorzien in connectie met het verkeerscomplex ‘Luchtbal’ van de Ring. Via de toekomstige tramlijn op de Kaaien wordt deze parking verbonden met het centrale deel van de Scheldekaaien en het stadscentrum. De Rijnkaai als weg wordt gedowngraded tot ontsluitingsboulevard en openbaar vervoersas met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker en een hoog ambitieniveau qua kwalitatieve inrichting.

De typologie van de waterkeringen moet grondig onderzocht worden, waarbij de nodige aandacht dient besteed te worden aan de

Figuur 32 | Kaaien Noord

Bron: Stad Antwerpen

verschillende afmetingen van de ingreep, de perceptie vanuit de stad, de flexibiliteit van de toepassingen. Het structuurplan geeft enkele suggesties die verschillende mogelijkheden aantonen om de Kaaien in te richten als een interessante openbare ruimte waarbij tegelijkertijd de overstromingsproblematiek wordt opgelost.

In het algemeen wordt in dit noordelijke deel van de Kaaien het belang van een verbinding met de andere Scheldeoever benadrukt (zie hr_pD: Scheldebruggen en oversteken). Een mogelijke fiets- en voetgangersbrug kan het Eilandje en omgeving in directe verbinding stellen met het recreatief park te Linkeroever.

Hr_pC.2: Kaaien Binnenstad

Het centrale deel van de Kaaien, aan de oorsprong van de Scheldehaven, is een ruimte die een fundamentele rol kan vervullen inde stad, zowel voor wat de afmetingen betreft als vanuit zijn positie. De typische ritmiek van de Scheldekaaien dient geaccentueerd te worden of de opeenvolging van open ruimten, horizontale loodstypes en solitaire elementen (Noorder- en Zuiderterras, ...). In functie van een optimale relatie met de Schelde worden de hangars en loodsen zoveel mogelijk opengewerkt.

Enkele ruimten op de Kaaien kunnen verplaatst worden en anders georganiseerd, waarbij enkel beperkte snelparkeerplekken op het maaiveld worden toegelaten en de bestaande parkings worden verschoven naar ondergrondse units. Ter hoogte van het Zuid - Nieuw Zuid kan een ondergrondse parkeerruimte worden voorzien die optimaal ontsloten is vanaf het hogere verkeersnet in het zuiden. De Kaaien als weg wordt gedowngraded tot ontsluitingsboulevard en openbaar vervoersas met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker en een hoog ambitieniveau qua kwalitatieve inrichting.

De flexibiliteit van deze ruimte blijft belangrijk, zelfs wanneer ze beter ingericht is. De oplossing voor het overstromingsprobleem kan op verschillende manieren aangepakt worden; de pro's en contra's van elke mogelijke aanpak worden overwogen. Mogelijke aanpakken zijn:

1) het stockeren van kleinere parkeerruimten op het huidige niveau dat overkoepeld wordt door een algemene verhoging van het niveau van de Kaaien;

2) in sommige delen kan het zicht op de Schelde worden open gehouden, die door deze ingreep grotendeels aan het zicht onttrokken wordt;

3) het toepassen van intermediaire hoogten en flexibele waterkeringsmuren (zie illustraties).

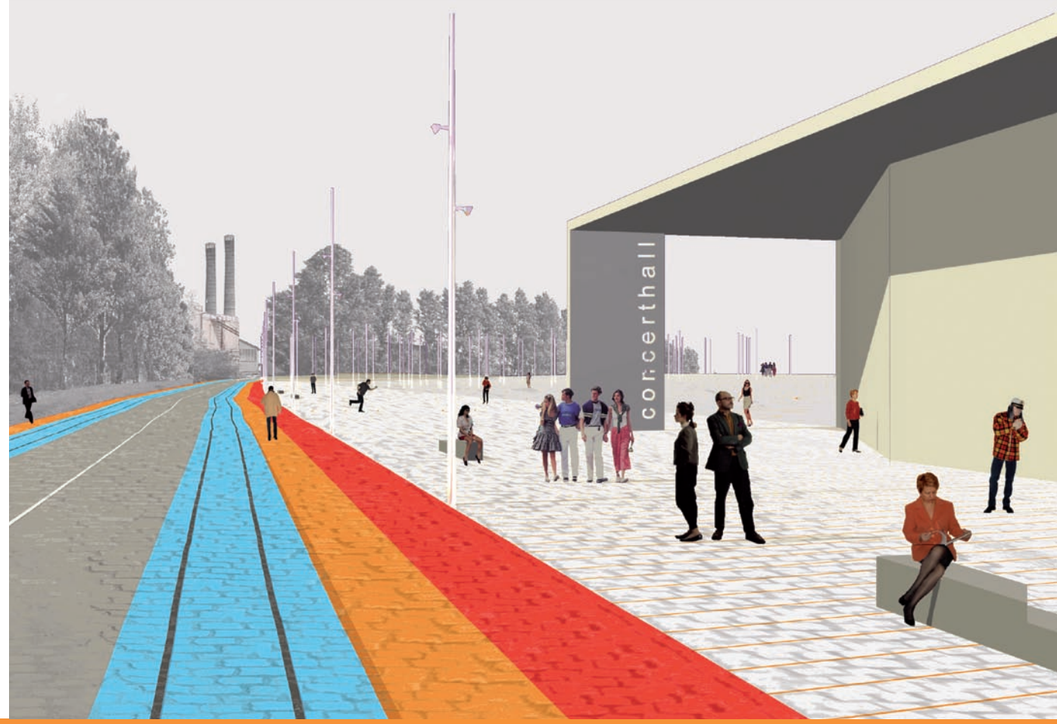
Hr_pC.3: Kaaien Zuid

Het zuidelijk deel van de Kaaien zal, samen met de transformatie van Nieuw Zuid, het stedelijk centrum uitbreiden langs de rivier. Deze uitbreiding zal reiken tot de Hobokense polder, een belangrijke groene zone.

Een belangrijk streefdoel heeft betrekking tot de continuïteit van de Kaaien als een openbare ruimte, waar enkele watergebonden activiteiten kunnen behouden blijven. Ter hoogte van IPZ wordt een multimodaal logistiek platform gepland met overslagactiviteiten tussen land en water aan de Scheldeboord. Verder ontwerpmatig onderzoek moet nagaan in hoeverre watergebonden bedrijfsactiviteiten en de Scheldekaaien als wandel- en fietsboulevard verzoenbaar zijn, waarbij de watergebonden activiteiten als attractie kunnen worden beschouwd. In het overgangsgebied tussen IPZ en Nieuw Zuid kunnen in het kader van de selectie als cultuurrecreatieve toplocatie voorzieningen worden ingeplant (bijvoorbeeld een concerthall). Als eindpunt van het stedelijk woonweefsel (Nieuw-Zuid) wordt aan de nieuwe bebouwing een bakenfunctie toebedeeld. De cultuurrecreatieve toplocatie is onderdeel van een recreatief cluster dat eveneens de ingang tot de IPZ-site beslaat. De locatiekeuze voorziet in de creatie van een zuidelijke tegenpool van de culturele voorzieningen op het Eilandje aan het noordelijke uiteinde van de Scheldekaaien. Het ruimtelijk structuurplan suggereert aan de gewestelijke overheid om de lokalisatie van het logistiek platform en de cultuurrecreatieve toplocatie duidelijk van elkaar te scheiden door inplanting van bijvoorbeeld een groenstrip tussen het meer westelijk gelegen platform en de meer oostelijk gelegen toplocatie.

Figuur 33 | Kaaien Binnenstad

Bron: Stad Antwerpen



Figuur 34 | Kaaien Zuid: concerthal

Bron: Stad Antwerpen

Het uiteinde van de Kaaien kan uitgerust worden met een nieuwe voorziening en een ondergrondse parkeerruimte in connectie met het verkeerscomplex 'Zuid' van de Ring. Via de toekomstige tramlijn op de Kaaien wordt deze parking verbonden met het centrale deel van de Scheldekaaien en het stadscentrum. Een aantakking op de Singeltramlijn kan voorzien in een ontsluiting vanaf het spoorwegstation Zuid. De Kaaien als weg wordt gedowngraded tot ontsluitingsboulevard en openbaar vervoersas met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker en een hoog ambitieniveau qua kwalitatieve inrichting.

Tussen Kaaien Zuid en Kaaien Binnenstad zal de nieuwe Scheldebrug worden ingeplant, waarvan de helling de Kaaien overkruist. Ter hoogte van de Scheldekaaien kan een aantakking van het fiets- en wandelverkeer op de Scheldekaaien worden voorzien in de vorm van een verticaal stijgpunt (lift, trap, hellingspiraal, ...).

4.1.4 Programma zuidelijke Scheldebrug en oversteken

Hr_pD: Zuidelijke Scheldebrug en oversteken: een rivier met twee oevers

Een belangrijk strategisch project, geïntegreerd in en conceptueel gelinkt aan de harde ruggengraat, gaat over de nieuwe brug over de Schelde: de zuidelijke Scheldebrug, opgevat als een nieuwe stedelijke boulevard die de rivier en de parken op Linkeroever kruist. De nieuwe brug heeft, zoals de centrale voetgangersbrug, als doel een fysieke en functionele link met Linkeroever te realiseren. De nieuwe brug en de bestaande tunnels zijn gerelateerd aan enkele ruimten op Linkeroever die kunnen aangelegd worden als nieuwe centraliteit op stedelijk niveau. De zuidelijke Scheldebrug en de oversteken zijn in die zin denkbeeldige verlengstukken van de Kaaien, dit wil zeggen: onderdelen van een ruimte waarvan het belangrijkste kenmerk de verbinding is tussen de stad en de rivier.

In feite hebben reeds veel projecten in het verleden ingespeeld op de tunnels, hun start- en aankomstpunten, als belangrijke elementen van de stedelijke ruimte. De zuidelijke Scheldebrug moet zichtbaar en herkenbaar zijn en stedelijke activiteiten aantrekken. In de laatste decennia werd deze eenvoudige, maar duidelijke grammatica vergeten. De hypothese van het structuurplan is een proces op te starten vanuit de oversteken, over en onder de Schelde, als cruciale punten voor de herwaardering van Linkeroever.

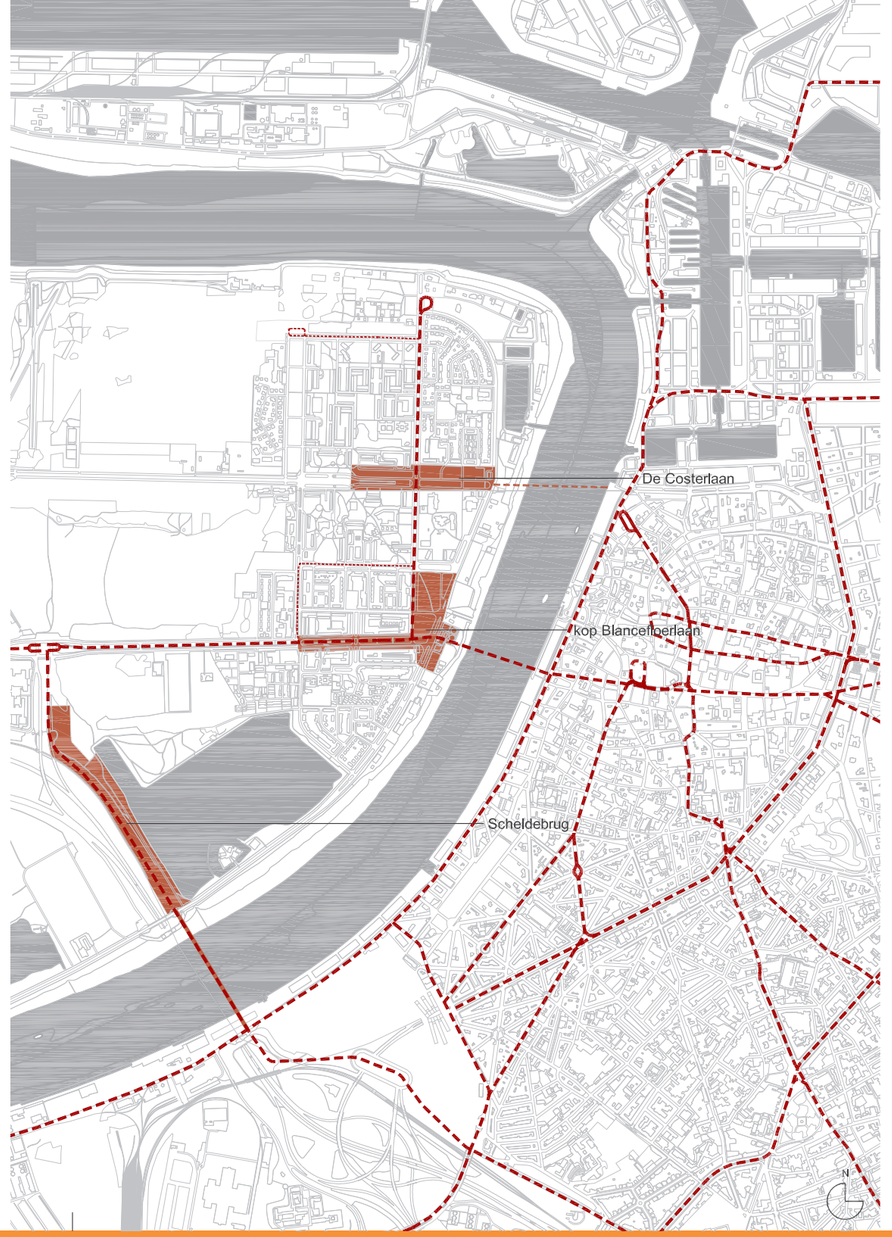
De doelstellingen voor de zuidelijke Scheldebrug en de oversteken zijn:

- Het promoten van de binding tussen de linker- en rechteroever door de bouw van een nieuwe brug over de Schelde en de uitbouw van een compacter ritme van oversteken over de rivier, uiterst belangrijk voor de valorisatie van Linkeroever.
- Het verdichten van de ruimten aan de aankomstplaatsen op Linkeroever via stedelijke voorzieningen en activiteiten.

In de eerste plaats is de voorgestelde brug een stedenbouwkundige ambitie. In tweede orde vervolledigt ze functioneel het lager netwerk. In het beeld Spoorstad is de zuidelijke Scheldebrug geselecteerd als een lokale weg, een stedelijke boulevard tussen Singel Zuid en Blancefloerlaan. De as verbindt enerzijds de Linker- en de Rechteroever met elkaar (en is ook het enige lokale alternatief bij calamiteiten in de Waaslandtunnel), en anderzijds ook Antwerpen met Zwijndrecht, via de Blancefloerlaan. De Blancefloerlaan functioneert op haar beurt als een territoriale boulevard, de enige lokale ader die de stad 'opent' richting Waasland. De brug moet afgestemd zijn met de doelstellingen van de Oosterweelverbinding. Regionaal sluikverkeer moet op de brug (parallel aan de Kennedytunnel) geweerd worden. De brug moet uit beweegbare delen of constructies bestaan teneinde de aanlandingen kort bij de rivier te kunnen houden.

Hr_pD.2: Charles de Costerlaan

Samen met de Blancefloerlaan, is de de Costerlaan één van de hoofdassen van Linkeroever. Ze zijn verbonden met de twee tunnels: de de Costerlaan met de Waaslandtunnel en de Blancefloerlaan met de voetgangerstunnel. De hypothese is de



Kaart 87 | Programma Scheldebruggen en oversteken

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

stedelijkheid van deze brede wegen te verhogen door de aanpalende straatwanden te verdichten. Dit kan verwezenlijkt worden op verschillende manieren: het aanpassen van de weginfrastructuur, het wijzigen van het karakter en gebruik van het gelijkvloers van de bestaande gebouwen, het toevoegen van nieuwe activiteiten of volumes langsheen het tracé. In deze strip langs de dubbele laan is ruimte voor het inplanten van een aantal paviljoentjes, gebouwen, voorzieningen. Het voorstel is dus om deze laan te ontdubbelen. In nauw overleg zal verder ontwerpmatig onderzoek de bebouwingsenveloppe verder moeten definiëren.

Hr_pD.3: F. Van Eedenplein
De kop van de Blancefloerlaan toont veel gelijkenissen met de de Costerlaan. Maar er arriveert een tramlijn en voetgangerstunnel. Het F. Van Eedenplein en omgeving kan heraangelegd worden en verrijkt met stedelijke activiteiten die deze ruimte meer leesbaarheid en comfort kunnen geven.

Bij de modernisering van het F. Van Eedenplein zal de functie als openbaar vervoersknooppunt behouden moeten blijven. Een toevoeging van groen en een beperkt aantal nieuwe kleinschalige en publieke voorzieningen aan de noordzijde van het plein (mogelijk op een deel van de te herdimensioneren E. Verhaerenlaan) moet verder, in nauw overleg, onderzocht worden. De relatie met de Schelde en dit plein moet in elk geval een sterk accent krijgen en het zicht naar de rechteroever moet open blijven.

Hr_pD.4: Zuidelijke Scheldebrug
De hypothese van deze belangrijke brug over de Schelde kent reeds een lang verhaal in de reflectie over de stad. Het structuurplan beschouwt deze brug als een hefboomactie die in staat moet zijn om niet alleen een andere en meer stedelijke rol toe te delen aan Linkeroever, maar ook om de Europese ambities van Antwerpen te benadrukken, net zoals de Erasmusbrug dat deed in Rotterdam.

De zuidelijke Scheldebrug, opgevat als een nieuwe stedelijke boulevard voor lokaal autoverkeer, tram (mits potentieelonderzoek) fietsers en voetgangers, die de rivier en de parken op Linker- en Rechteroever kruist. Haar locatie ligt vast: in het verlengde van de (nieuwe) Singel op rechteroever en de herstructurering van de Ring op Linkeroever. Er moeten maatregelen genomen worden om het vrachtverkeer of regionaal doorgaand sluikverkeer te vermijden op deze brug (dat tolheffing wil omzeilen). Ze dient geconcipieerd met zo min mogelijk hinder voor het scheepvaartverkeer. Er moet ook rekening gehouden worden met de doorvaart van zeilboten en jachten. Afspraken moeten gemaakt worden bij diverse zeilmanifestaties.

Het structuurplan stelt voor om samen met de brug nieuwe stedelijke ruimten aan te leggen die de afstand tussen beide oevers verkleinen. De brug wordt daardoor interessant voor zowel voetgangers als fietsers en auto's en tram. Om deze ruimten te realiseren is het belangrijk dat men bij de aankomst vanuit Nieuw Zuid enkele publieke ruimten en activiteiten aantreft: een platform dat het Galgenweel afboordt. Deze ontwikkeling mag de wind niet beïnvloeden en kan uitgerust worden met cafés op het niveau van het water; op het einde kan een belangrijke openbare voorziening komen (bijvoorbeeld een zwembad). Verder onderzoek naar de brug moet gebeuren naar de aantakking van de brug op de nieuwe Singel en de Blancefloerlaan, en naar de aansluitingen en potentialiteit voor de tramverbinding.

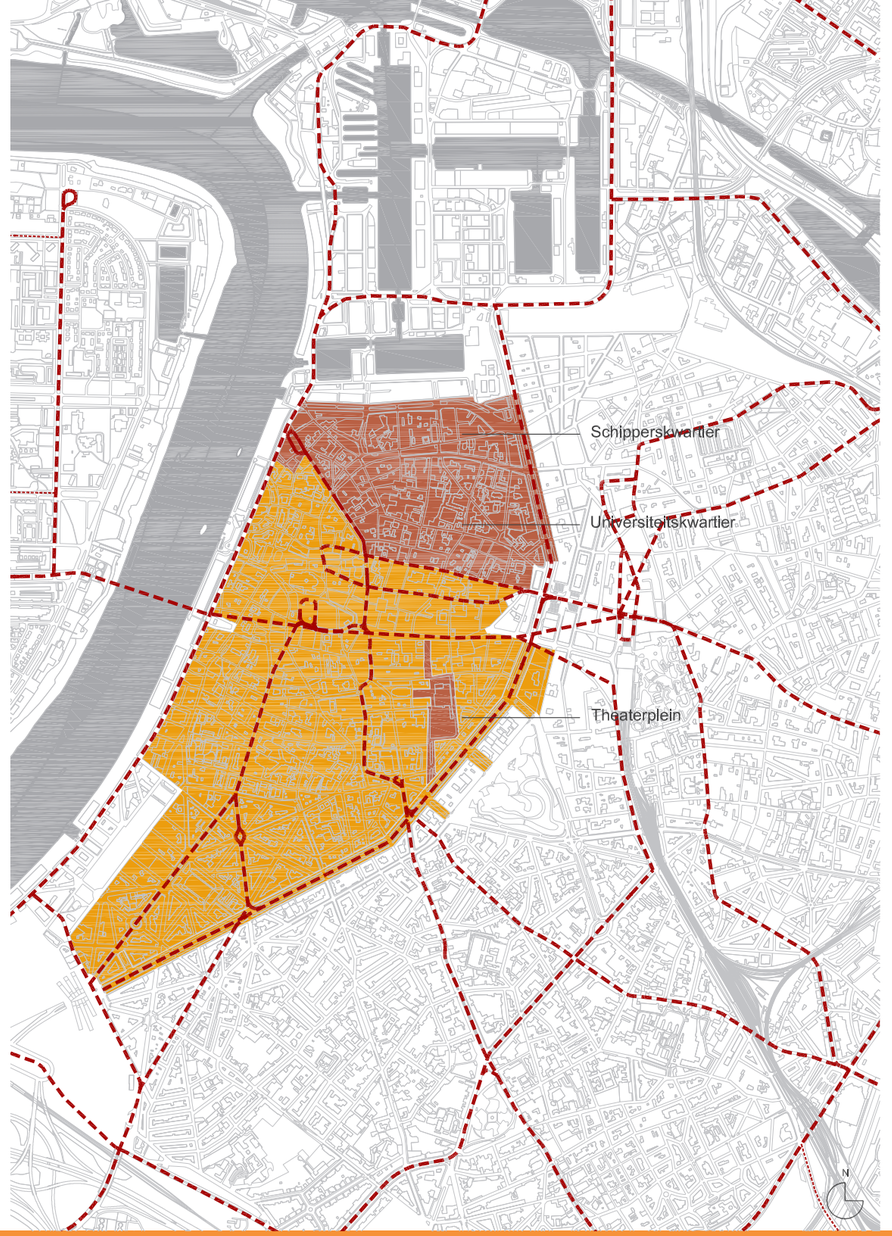
4.1.5 Programma Binnenstad

Hr_pE: de Binnenstad

Twee thema's worden naar voren geschoven voor dit gebied, beladen met geschiedenis en met veel waardevolle oude en moderne gebouwen in een oud en modern weefsel: hoe moet de atmosfeer en kwaliteit beschermd worden en hoe kan de rol en het functioneren van dit gebied vernieuwd worden?

In feite blijft het gebied het centrum van de horeca, handel, shopping, toerisme, culturele voorzieningen en evenementen.

Deze functies trekken een groot aantal bezoekers aan, zowel vanuit andere delen van de stad als van buiten de stad en vanuit



Kaart 88 | Programma Binnenstad

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

andere landen. Dit kan tegenstrijdig werken als het op het conserveren van de fysieke structuur van datzelfde gebied aankomt.

Binnen dit gebied kunnen verschillende delen onderscheiden worden, elk met zijn eigen morfologisch, typologisch en functioneel karakter. Elk van deze delen heeft een andere graad van porositeit, die gedeeltelijk bepaald wordt door verschillende fenomenen. Het is algemeen geweten, bijvoorbeeld, dat in sommige delen een intensief commercieel gebruik op het gelijkvloers is leidde tot de leegstand van de bovenliggende verdiepingen.

Of dat sommige delen van de Binnenstad, die grotendeels verlaten werden door de oorspronkelijke bewoners, nu plaatsen zijn waar men de modesector, antiekhandel en artistieke scène kan vinden, zoals in verschillende delen van het Zuid. En dat er overal, en vooral langs de Leien en de Kaaien, waardevolle moderne architectuur terug te vinden is.

De veranderingen die de Antwerpse economie en samenleving beïnvloeden, passen zich niet altijd op een correcte manier in het geheel in. Het BPA voor de Binnenstad geldt vandaag als richtlijn. De algemene principes (de zgn. harmonieregel) kunnen behouden blijven, maar het BPA dient op een correcte maar flexibele manier toegepast te worden, teneinde kwalitatief om te gaan met de veranderingen die de stad ondergaat. Het probleem is niet nieuw: verschillende Europese steden kennen dit probleem reeds sinds jaren. De kostbare ervaringen van deze steden kunnen bestudeerd worden om - Indien nodig - een nieuw BPA (of RUP) te formuleren.

De voornaamste doelstelling voor de strategische ruimte van de Binnenstad is het behoud van de architecturale en stedelijke kwaliteit, zowel van de gebouwen als van het volledige weefsel, het vermijden van oppervlakkige invullingen of het vernietigen van een specifieke atmosfeer door het afbreken van (delen van) gebouwen. Anderzijds is dit soms de enige mogelijkheid om extra nuttige ruimte vrij te maken voor bijvoorbeeld horeca, handelszaken, toerisme en voor het verweven van lokale bedrijvigheid. De universiteit (Prinsenstraat en omgeving) en de mode- en designsectoren (Nationalestraat en omgeving) zijn erg belangrijk. Ook de ruimtelijke spreiding van de onderwijsvoorzieningen, indoor- en outdoorsportfaciliteiten en speelpleintjes is belangrijk. De heraanleg en een beter onderhoud van vele openbare ruimten, zoals bijvoorbeeld het project voor de heraanleg van de universiteitsbuurt, zijn zeer belangrijk. De porositeit van grote delen van de Binnenstad kan daarbij helpen.

De beleidsmaatregelen die het structuurplan voorstelt en die moeten opgenomen worden bij de herziening van het BPA Binnenstad zijn:

- Het verbeteren van het toeristisch hart van de stad: niet enkel de kathedraal of de Grote Markt.
- Het verbeteren van het cultureel centrum van de stad en het cultureel erfgoed.
- Het verbeteren van de kwaliteit (aanleg en onderhoud) van het publiek domein.
- Het vastleggen van duidelijke regels omtrent de kenmerken en kwaliteiten van de nieuwe ingrepen en omtrent de mogelijkheden voor afbraak aan de hand van een handleiding cultureel erfgoed.

Het actief beleid wordt aangetoond door enkele lopende strategische projecten: Schipperskwartier, universiteitsbuurt en Theaterplein.

Hr_pE.1: Schipperskwartier
'Het schipperskwartier, een verleidelijk stukje Antwerpen' is de slogan voor een reeks van projecten georganiseerd door de stad in een gebied in de Binnenstad. De projecten zijn sociaal, economisch en ruimtelijk en variëren van evenementen en dienstverlening tot de heraanleg van het publiek domein en nieuwe gebouwen. De poreusheid in dit gebied is zeer hoog wegens de talrijke leegstaande en onderbenutte gebouwen en terreinen, tengevolge van een zware ingreep vanwege de stad tegen illegale praktijken (illegale handel en prostitutie, …).

De belangrijkste doelstellingen voor dit gebied zijn:

- De herintegratie van deze buurt als een essentieel onderdeel van de stad.
- De reorganisatie van een gecontroleerde en gereduceerde prostitutiebuurt, de heraanleg van het publiek domein, specifieke diensten, …
- Vernieuwing of transformatie van verlaten gebouwen, leegstaande terreinen en bouwblokken (vb. een vernieuwde woon- en werkomgeving Zeemanshuis met een maritiem hotel en een nieuw openbaar park,…).
- Een belangrijk uitgangspunt voor de reïntegratie van dit gebied is de historische en culturele context. Het gebied is een belangrijke link op de culturele noord-zuidas tussen het Eilandje (gepland MAS), het historisch stadscentrum en het Zuid. Vanuit het stadscentrum is een ondergrondse toeristische route door de ruien uitgewerkt, met een eindpunt in het Schipperskwartier. Onlangs werd er ook een nieuwe thematische biomarkt georganiseerd op het Falconplein.

Hr_pE.2: Universiteitsbuurt
De universiteitsbuurt heeft duidelijke grenzen: de Leien, de Paardenmarkt, de St.-Katelijnevest en de Lange Nieuwstraat.

De universiteit geeft het gebied een ruimtelijke (schoolgebouwen, bibliotheken, studentenvoorzieningen, bars en cafés, …) en sociale identiteit. Anderzijds veroorzaakt dit ook enkele specifieke problemen, zoals een te groot aandeel studentenwoningen.

In de afgelopen jaren hebben de universiteit en de hogescholen enkele grote infrastructurele projecten (meestal binnen de bouwblokken) uitgevoerd. De omgeving werd ook grondig gerenoveerd, maar toch zijn nog enkele ingrepen nodig, vooral om de kwaliteit van het publiek domein te versterken.

De belangrijkste plekken zijn onder andere de contactzones met de Leien, de ingangen tot de buurt: Paardenmarkt en Ossenmarkt-theaterbuilding nabij de Rooseveltplaats. De aangrenzende straat aan de andere zijde, de St.-Katelijnevest, is een winkelstraat in verval die een nieuwe thematische invulling kan krijgen.

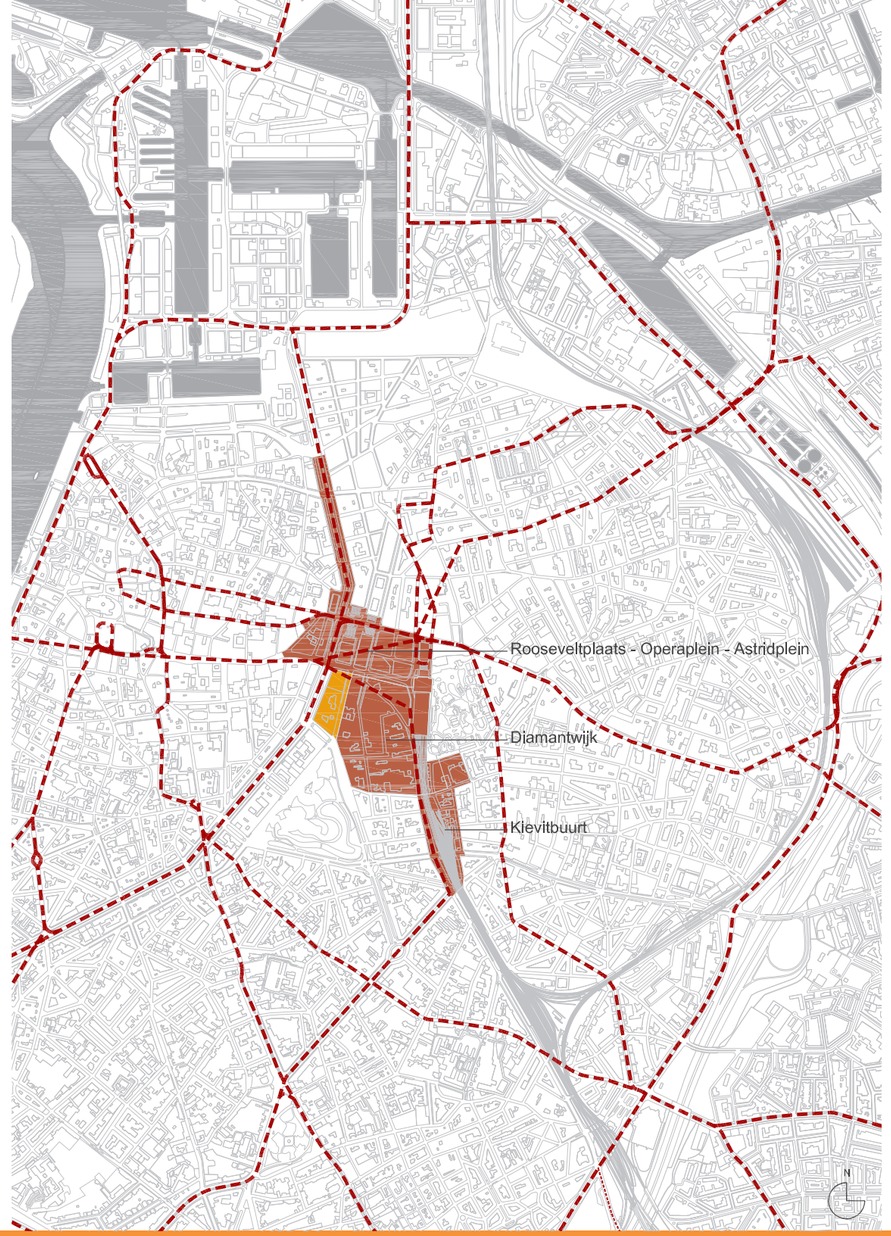
Hr_pE.3: Theaterplein
Het Theaterplein is vandaag een centrale maar marginale zone. Een zeer grote ruimte die heraangelegd kan worden om een nieuwe maatvoering te geven aan deze ruimte. Het lopende project, met een gedeeltelijke overkapping van het plein en een nieuwe hedendaagse tuin, biedt de stad een multifunctionele ruimte voor de verschillende bevolkingsgroepen.

4.1.6 Programma Omgeving Centraal Station

Hr_pF: Omgeving Centraal Station: een baken

Met de komst van de HST en de vernieuwing van het Centraal Station wordt de omgeving van het Centraal station opnieuw één van de meest toegankelijke gebieden van de stad. De omgeving van het Centraal station is een sleutelgebied in Antwerpen: het station zelf, de diamantwijk, de in opbouw zijnde kantoren in de Kievitwijk, de zoo – samen met Berlijn één van de beroemdste dierenparken in Europa – en de De Keyserlei-Meir. In het verleden was deze hoogdynamische omgeving een centrum voor de stad, een chique omgeving met een complex en dynamisch geheel van activiteiten. De omgeving van het Centraal Station, straalt echter niet langer deze kwaliteit uit. Het is tijd dat de grandeur hersteld wordt en dat de Antwerpse mythe herleeft.

Sinds enkele jaren wordt een belangrijk en thematisch uitgesproken programma gevoerd, startend met de herstructurering van het station zelf, de realisatie van nieuwe hoogbouw voor kantoren en woningen, de heraanleg van de publieke ruimte, de uitbouw van meer representatieve handelsruimten voor de diamantsector, de afbraak van de tijdelijke brug voor de Opera, de reorganisatie van de terminal voor de stads- en streekbussen op de Rooseveltplaats, de planning voor een 'stadsfeestzaal' in de berm van de spoorweg, het bouwblokproject Copernicus, de optimalisatie van de Zoo en de Koningin Elisabethzaal als toplocatie), …. De grootste uitdaging voor de omgeving centraal station zit gevat in het afstemmen van al de verschillende projecten op elkaar, zodat deze gefragmenteerde omgeving kan groeien tot een samenhangend centrumgebied, met een hedendaagse grandeur. De acties die hiertoe genomen moeten worden, kunnen gevat



Kaart 89 | Programma omgeving centraal station

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

worden binnen volgende doelstellingen voor het programma Centraal station:

- De verdere versterking van een aantrekkelijk openbaar vervoersknooppunt (aanbieden van faciliteiten voor HST-reizigers, een vlotte verbinding met de luchthaven van Zaventem en de city-airport, betere verknoping op het stedelijk openbaar vervoersnet,...).
- De ontwikkeling van dit gebied als een representatieve ruimte, een hoogdynamisch onthaal voor Antwerpen. Deze representatieve ruimte wordt gecreëerd door ingrepen op de gelijkvloerse ruimte en/of door het ondersteunen van een diffuus netwerk van hoogwaardige plekken.
- De creatie van een aanbod aan stedelijke activiteiten met enerzijds grootstedelijke functies (kantoren, winkels, horeca, diensten, toerisme, recreatie,...) en anderzijds lokale functies (woningen, wijkondersteunende winkels, groene ruimte, speelpleintje,...) waarbij de grootte en impact van de voorzieningen afgestemd is met de schaalgrootte van het betreffende stedelijke weefsel.

Gelet op de inbedding van de omgeving in het dense stadsweefsel en de aanwezigheid van een hoogwaardig openbaar vervoer, is het opportuun de autobereikbaarheid van de omgeving te conditioneren. Immers in dit centrumgebied zijn ook tal van grootstedelijke functies die in de praktijk een autobereikbaarheid behoeven (een grootschalig kantoor zonder parking is voor de meeste projectontwikkelaars niet interessant – het HST station behoeft een parking). Nochtans zal de bundeling van verschillende grootstedelijke functies in dit gebied een verkeersinfarct tot gevolg hebben als niet vanuit twee invalshoeken gewerkt wordt:

- Het ontraden van het autogebruik: Het bereiken met de auto van het openbaar vervoersknooppunt wordt ontraden door de verdere uitbouw van een goed georganiseerd stadsnet. Hiertoe kunnen de bestaande en nieuw te ontwikkelen tramlijnen (waar mogelijk ondergronds) een belangrijke bijdrage leveren.
- Het conditioneren van de grootstedelijke functies met parkeerfaciliteiten: Gelet op de ligging in het dense weefsel zal zeer voorzichtig moeten omgegaan worden met het bijkomend realiseren van grootstedelijke functies met parkeerfaciliteiten (vast te leggen in RUP's).

Door de interferentie met projectgebieden van gewestelijk niveau (Leien, Kievit, ...) zijn deze doelstellingen deels als suggesties aan de gewestelijke overheid op te vatten.

Het structuurplan stelt voor de projecten Centrum Stationsomgeving en Diamantwijk-Kievitwijk op te vatten als strategische projecten.

Hr_pF.1: Rooseveltplaats - Operaplein - Astridplein (Centrum Stationsomgeving)
Het strategisch project Centrum Stationsomgeving is de koepelbenaming voor de noodzakelijke interventies in een opéénvolging van pleinen en straten rond en in het Statiekwartier. Het betreft onder andere de Teniersplaats, een deel van de Frankrijklei, Kipdorp, de Rooseveltplaat, de Gemeentestraat, het Astridplein, de kop van de Carnotstraat, de De Keyserlei, De Breydelstraat,....

Deze interventies hebben tot doel hét centrumgebied van de omgeving centraal station verregaand te transformeren tot een representatieve ruimte die een dynamisch geheel van functies en activiteiten te bieden heeft.

Het creëren van deze aangepaste representatieve ruimte wordt vanuit twee invalshoeken uitgewerkt:

- Het verhogen van het verblijfskarakter van het openbaar domein.
- Het stimuleren van attractieve stedelijke functies in het bebouwde weefsel.

Het verhogen van het verblijfskarakter van het openbaar domein
Vandaag zijn de straten rond het Statiekwartier slechts passageruimten met een hoge concentratie van schijnbaar onsamenhangende openbaarvervoerlijnen en knooppunten. "Passage" zal

Figuur 35 | Centraal station : Simonsstraat

Bron: Studiegroep Omgeving

binnen het centrumgebied van de Stationsomgeving steeds een belangrijk aandeel van de ruimte innemen. De ruimten voor de vervoersstromen moeten gereduceerd worden om de ruimten voor de voetgangersstromen te vergroten. Niet gemotoriseerde passage laat meer hechting toe en bevordert het verblijfskarakter van de ruimte. Waar mogelijk wordt verblijfsruimte gecreëerd:

- Met de geplande verdere uitbouw van het tramnetwerk (tramverlengingen en tangentiële verbindingen) ontstaan er mogelijkheden om het huidige op de Rooseveltplaats georiënteerd stads- en streekbusvervoer af te bouwen in het stadscentrum en te heroriënteren op de eindpunten van de tramverlengingen, de kruisingen met de Parklaan en/of de andere transferia zoals Luchtbal, Berchem en Zuid. Op deze manier ontstaat een netwerk van tramlijnen (stamassen) en een aanvullend netwerk van buslijnen (feeders). De Rooseveltplaats blijft daarbij het busstation voor het stadscentrum, weliswaar sterk verkleind ten opzichte van het huidige busstation. De Rooseveltplaats wordt op deze wijze een aantrekkelijke verblijfsruimte.
- Met de heraanleg van de Leien, de ondertunneling en de afbraak van de IJzeren Brug ontstaan mogelijkheden voor een nieuwe pleinruimte voor de Opera, waarbij de verkeersfunctie bovengronds sterk teruggedrongen kan worden en de relatie met de Binnenstad aangehaald wordt.
- Met de reorganisatie en mogelijk verder aanleggen van de prémetrolijnen en het ondergronds verbinden van de verschillende openbaar vervoerslijnen en knooppunten wordt bovengrondse ruimte gewonnen.

Het stimuleren van attractieve stedelijke functies in het bebouwde weefsel

Het creëren van een aantrekkelijke verblijfsruimte moet gepaard gaan met het opladen van de plinten ervan met kwaliteitsvolle stedelijke functies. Dit kan door:

- De wanden en vooral de eerste en/of tweede verdieping van het bebouwde weefsel in het centrumgebied te voorzien van hoogwaardige publieke functies (creatie publieke plint).
- De verruiming van het centrumgebied door de creatie van een netwerk van hoogwaardige plekken in de omgeving van het centraal station.

Hr_pF.2: Diamantwijk-Kievitwijk

Het zuidelijk deel van de stationsomgeving bestaat uit verschillende stedelijke ruimtes:

- De Diamantwijk, waar een traditionele handel, met name die in diamanten, vandaag de dag een nieuwe relatie zoekt met de stedelijke ruimte.
- De Kievitwijk, waar de bouw van nieuwe hoogbouwkantoren de confrontatie aangaat met een ‘verdrongen’ woonfunctie.
- De ruimte tussen de Diamantwijk en de Kievitwijk, die wordt gevormd door een ondoordringbaar spoorweglichaam en waarbij vandaag gezocht wordt naar de invulling van het spoorweglichaam met een aangepaste mix van (publieke) functies, groene ruimte en doorwaadbaarheid.

In de Diamantwijk en de Kievitwijk wordt de stad geconfronteerd met verschillende bovenlokale spelers. Meer en meer wordt duidelijk dat de stad de regierol in deze buurt in handen moet nemen, zodat ook de lokale spelers in dit gebied aan bod komen en de verschillende bovenlokale spelers meerwaarde ondervinden door samenwerking. Doelstelling voor deze omgeving is dan ook het verder stimuleren van de potenties van de plek als kantoorlocatie en locatie voor grootstedelijke functies door het opzetten van samenwerkingsverbanden met bijzondere aandacht voor de integratie van het bestaande lokale weefsel.

De strategie om deze doelstelling te bereiken omvat een aantal acties:

- Versterken Diamantwijk als economisch én toeristische locatie voor diamanthandel en aanverwante functies.

Figuur 36 | Kievitbuurt: stationsplein

Bron: Studiegroep Omgeving

- Versterken Kievitbuurt als attractieve kantoor én woonomgeving.
- Versterken van het spoorlichaam als verbindende publieke, stedelijke en groene ruimte.
- Versterken van de beleving van de omgeving op elk moment van de dag door de verdere heraanleg van het openbaar domein en de realisatie van een stedelijke plint.

Versterken Diamantwijk als economisch én toeristische locatie voor diamanthandel en aanverwante functies.
De diamantsector is zich aan het herprofileren. Het aanbieden van hoogwaardige ruimte voor de vernieuwde diamantsector is noodzakelijk. Daarnaast kan het opportuun zijn de diamantwijk op te laden met al dan niet economische functies die complementair zijn aan de diamanthandel, zodat de wijk levendig en dynamisch blijft. Stedelijke vernieuwing van de diamantwijk is noodzakelijk.

Diamant is één van de grote toeristische troeven van de stad. De diamantsector en de aanverwante functies moeten zichtbaar worden in de wijk, in de stad. Zo bijvoorbeeld kan de wijk een nieuw stedelijk front krijgen aan de zijde van de Pelikaanstraat in antwoord op het vernieuwde centraal station, kan de Vestingsstraat heringericht worden, kunnen bakens in de wijk als referentie naar de diamantsector gerealiseerd worden, … .

Versterken Kievitbuurt als attractieve kantoor én woonomgeving.
De stad kiest resoluut voor het verder ontwikkelen van de Kievitbuurt als kantoorlocatie, maar koppelt hier voorwaarden aan. De belangrijkste voorwaarde ontstaat vanuit het bereikbaarheidsprofiel van de plek voor autoverkeer. Nieuwe kantoren moeten zich kunnen inpassen in het het bereikbaarheidsprofiel van de plek: indien geen stimulerende maatregelen voor werknemers gelden voor het gebruik van openbaar vervoer en grote parkings noodzakelijk zijn, ontstaat congestie in de stationsomgeving. Daarnaast is het van groot belang dat een gemengde stedelijke omgeving ontstaat waarbij de hele dag door activiteit in het gebied ontstaat. Dit betekent dat naast kantoren, woningen en aan het wonen gerelateerde functies gestimuleerd moeten worden. Maar ook handel, kleine bedrijfjes, toeristische functies,… kunnen leiden tot een gemengde stedelijke omgeving.

Versterken van het spoorlichaam als verbindende publieke, stedelijke en groene ruimte.

Het spoorlichaam (de berm op niveau 0 onder de spoorwegbundel) biedt mogelijkheden als verbindingsruimte tussen de Kievitwijk en Diamantwijk. Mogelijke projecten in het spoorweglichaam zijn: realisatie nieuwe ‘stadsfeestzaal’, Moretuspark, doorsteken door de berm heen,…

Versterken van de beleving van de omgeving op elk moment van de dag door de verdere heraanleg van het openbaar domein en de realisatie van een stedelijke plint.

Deze omgeving heeft bij uitstek nood aan een verlevendiging. Daarom is het van belang het verblijven in deze buurt zo aangenaam mogelijk te maken door de verdere verfraaiing van het openbaar domein, het creëren van pleintjes, de realisatie van groene ruimten,… Daarnaast is het nodig in deze werkomgeving voldoende publieke functies op het gelijkvloers in het richten die het wonen en werken faciliteren.

4.1.7 Programma Zuid en Nieuw Zuid

Hr_pG: Zuid en Nieuw Zuid

Het Zuid is vandaag een zeer dynamisch gebied met veel horeca en culturele instellingen. Gelijklopend met de strategie voor de Binnenstad, is de hoofddoelstelling van het structuurplan het behoud en zelfs versterking van deze functies, maar in een gezonde samenhang met het aanwezige aanbod aan ruimte en kwaliteit van de lokale activiteiten. Op het Nieuwe Zuid kan ingezet worden op de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied (wonen, kantoren en ondersteunende functies). Het nieuwe Justitiepaleis zal fungeren als poort tot de stad.

De doelstellingen voor Zuid en Nieuw Zuid zijn:

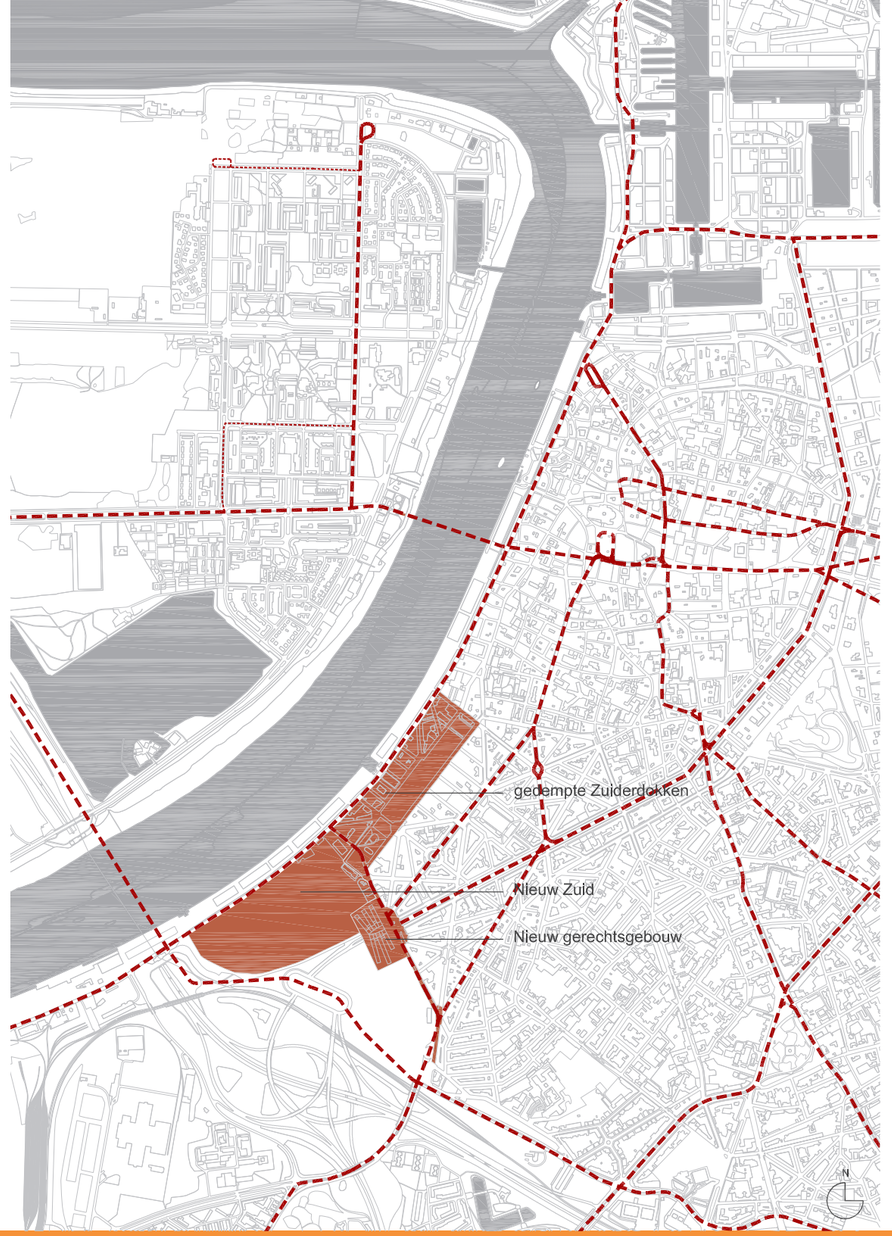
- Het creëren van een multifunctionele en aangename woonomgeving, met aandacht voor sociale mix; aandacht gaat hierbij o.a. naar het nastreven van een voldoende ondersteunend voorzieningenniveau en voldoende groen en open ruimte op wijkniveau.
- Het herstructureren van de Gedempte Zuiderdokken als een kwalitatieve verblijfs- en recreatieruimte en link met het Nieuw Zuid. Onderzocht moet worden of het heropenen van het dok (getijdensluis) haalbaar is.
- Het stroomlijnen van een inrichtingsplan voor het Nieuw Zuid dat dit stadsdeel functioneel en morfologisch aanhecht als volwaardig stadsdeel aan het bestaande Zuid; belangrijk aandachtspunt hierin vormt de gebiedsontsluiting op wijk- en stadsniveau.
- Het versterken van de band tussen Zuid en Nieuw Zuid met de Schelde; het kwalitatief afwerken van de bebouwingsfaçade aan de Kaaien met het voormalige Zuidstation als historische baken.
- Het uitwerken van het Nieuw Zuid als geïntegreerde kantoorlocatie langs de Groene Singel.
- Het onderzoeken van een hoogbouwprogramma ter vervollediging van de skyline aan de Schelderand.
- Het integreren van het nieuwe Justitiepaleis, de kop van de Leien, de Scheldekaaien, Nieuw Zuid en Zuid tot een samenhangend poortgebied tot de stad.
- Het relateren van beide wijken met de open ruimten van de Spaghettiknoop en de Konijnenwei zodat deze kunnen fungeren als ondersteunende parkstructuur.

Het structuurplan stelt voor de projecten Gedempte Zuiderdokken, het nieuw Justitiepaleis en de ontwikkeling van Nieuw Zuid, op te vatten als strategische projecten.

Hr_pG.1: Zuiderdokken
Het thema van het eerste project, zelfs wanneer verder onderzoek noodzakelijk is omtrent de functie van dit gebied (in het bijzonder wanneer overwogen wordt de Sinksenfoor te verplaatsen naar een andere locatie), is een heraanleg van deze belangrijke publieke ruimte. Enkele projecten uit het verleden (bijvoorbeeld het project van Toyo Ito tijdens Stad aan de Stroom) toont de mogelijkheid om nieuwe ontwikkelingen te verzoenen met een publiek gebruik van deze ruimte. Een belangrijk uitgangspunt bij de inrichting is het reduceren van het bovengronds parkeren door alternatieven te voorzien. De Zuiderdokken kunnen uitgewerkt worden als een stedelijk park annex plein dat een multifunctioneel recreatief gebruik mogelijk maakt. De Zuiderdokken als kwalitatieve en multifunctionele publieke ruimte kunnen tevens een belangrijke aanzet vormen tot het relateren van het Nieuwe Zuid met het bestaande Zuid.

Hr_pG.2: Nieuw justitiepaleis
Het tweede project kan een bijdrage leveren tot de ontwikkeling van een nieuwe centraliteit in de stad, een plaats met een sterke identiteit die werkt als een 'scharnier', op het uiteinde van de Leien, openend op een nieuw park (Konijnenwei en de Spaghettiknoop) en op de kruising van het systeem van de Singel en de nieuwe brug. De rol en de kwaliteit van de openbare ruimten en het vereenvoudigen van de verkeersstructuur zijn uiterst belangrijk om de noodzakelijke leesbaarheid van dit stadsdeel te verzekeren. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de integratie van dit sleutelproject in een stadsdeel waar tevens gewoond en gerecreëerd wordt. Het linken van de Konijnenwei en de Spaghettiknoop als parkstructuur aan het Zuid en Nieuw Zuid vormt een belangrijk element.

Hr_pG.3: Nieuw Zuid
De ontwikkeling van Nieuw Zuid is belangrijk voor het bevorderen van het proces van herwaardering van betekenisvolle ruimten. Sterke fysieke links met het bestaande Zuid en, in het algemeen, met de Binnenstad zijn noodzakelijk. Een essentiële doelstelling is de relatie met de rivier en de toekomstige ontwikkeling van de zuidelijke Kaaien, zoals voorgesteld in het structuurplan. Bovendien moet ook ruimtelijke aanhechting worden gezocht met het bestaande stadsdeel het Zuid (bijvoorbeeld in het verlengde van de Gedempte Zuiderdokken). Door de omlegging van de Groene Singel aan de zuidrand van het Nieuw Zuid worden beide gebieden op mesoschaal reeds aan elkaar gerelateerd.



Kaart 90 | Programma Zuid en Nieuw-Zuid

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Het project moet een graad van verweving inhouden. Er moet ruimte geboden worden voor huisvesting, buurtgerichte handelszaken en lokale economische activiteiten en diensten. Er dient nieuwe ruimte voorzien te worden voor activiteiten die momenteel ontbreken in het zuiden van de Kernstad. Verder wordt het Nieuw Zuid aangeduid als één van de kantorenlocaties langs de Groene Singel. Vanuit zichtlocatiepotentieel kunnen de kantoorontwikkelingen aan de randen van de Spaghettiknoop en Groene Singel worden ingeplant. Als tegengewicht van de hoogbouw op het Eilandje voorziet het ruimtelijk structuurplan hier de mogelijkheid om hoogbouw te voorzien. Op die manier wordt de skyline van Antwerpen vervolledigd.

4.1.8 Programma zuidelijke Scheldeoever

Hr_pH: zuidelijke Scheldeoever

Het zuidelijke deel van de rechteroever van de Schelde was en is een belangrijk industrieel gebied, gelinkt aan de rivier en de havenactiviteiten. Een aantal problemen m.b.t. historische vervuiling en ontsluiting zijn vandaag aan de orde.

Bijgevolg is het thema van het programma voor dit gebied de sanering van de verontreinigde gebieden, het verbinden van de residentiële gebieden van Hoboken met de rivier, het hergebruiken van de verlaten industriële zones door middel van hoogwaardige bedrijvigheid. Twee projecten worden beschouwd als strategisch: IPZ en het industrieel gebied Hoboken.

Beide gebieden worden gecategoriseerd in het afbakeningsvoorstel Grootstedelijk Gebied Antwerpen van het Vlaams Gewest. De ruimtelijk structuurplanvisie ten aanzien van deze gebieden moet dus beschouwd worden als een suggestie aan de gewestelijke overheid.

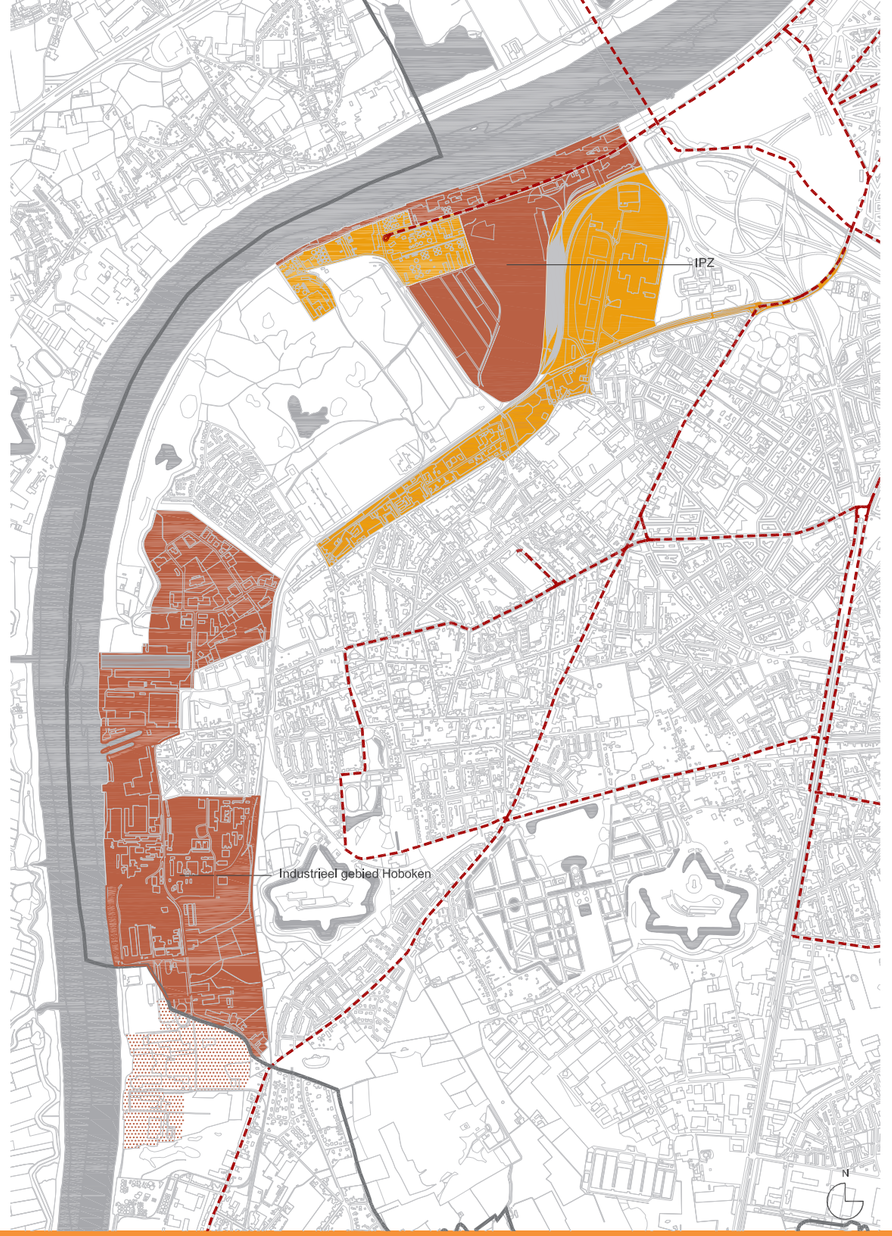
Beide gebieden zullen waarschijnlijk nog lang benut worden voor industriële activiteiten, maar de doelstelling is het zoeken naar een betere kwaliteit van de open ruimten en buffer, een efficiënt systeem voor het beperken van de vervuiling en het zoeken naar mogelijke routes die deze brede band doorwaadbaar kunnen maken en reiken tot aan het water.

Hr_pH.1: IPZ
De huidige vervuiling van dit verlaten gebied sluit een ontwikkeling voor wonen uit. Een haalbare kaart is de realisatie van een nieuw bedrijventerrein met een logistiek platform, verbonden met de rest van de regio via de spoorweg en het water.

In de Afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen wordt IPZ aangeduid als plangebied voor een gewestelijk RUP met het behoud van de aanwezige petroleumcluster (35 ha) en een ontwikkeling van het overige deel (75ha) als een bijkomend bedrijventerrein.

Als suggestie aan de gewestelijke overheid stelt dit ruimtelijk structuurplan voor om bijzondere aandacht te besteden aan volgende ruimtelijke aspecten:

- De ruimtelijke samenhang en het globaal ontwerp voor het gebied (75 hectare braakliggende terreinen plus 35 hectare petroleumcluster) en de specifieke bouwvoorschriften in functie van de toekomstige ontwikkeling.
- Het mogelijk maken van de ontwikkeling van de 75ha braakliggende en te saneren terreinen tot een gemengd bedrijventerrein in een groene omgeving, volgens volgende richtinggevende oppervlakteverhoudingen:
  - 50ha te ontwikkelen voor gemengde bedrijvigheid, overslagterminal en grootstedelijke en publieke voorzieningen
  - 15ha natuurontwikkeling
  - 10ha infrastructuur
- Herbestemming van smallere zone langs het water ("de kop") van Petroleum Zuid, aan weerszijden van de d'Herbouvillekaai, tot een zone voor:
  - een inlandterminal voor de overslag op water (binnenvaart) en spoor, aansluitend bij de petroleumcluster ten zuidwesten, met aansluitingen voor



Kaart 91 | Programma zuidelijke Scheldeoever

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

spoorinfrastructuur tussen de bestaande spoorbundel en de kaaizone
    - grootstedelijke cultuurrecreatieve voorzieningen op de toplocatie, aansluitend aan Nieuw Zuid ten noordoosten
    - bedrijven
- Herbestemming van het meer inlands gelegen deel ("de buik") van Petroleum Zuid tot een zone voor de ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein met een kwalitatieve inrichting en ruimte voor groen met uitgeefbare kavels voor KMO's en logistieke bedrijven die de trimodale infrastructuur optimaal benutten en voor toegevoegde waarde zorgen.
- Twee toegangen voor gemotoriseerd verkeerd worden voorzien via de bestaande Kaaiweg, en via het knooppunt aan de bestaande Krugerbrug, met aansluiting op de toekomstige nieuwe spoorovergang tussen de Schroeilaan en de E.Vloorstraat.
- Verbindingen voor langzaam verkeer:
    - behouden en versterken van de bestaande verbinding langs de Kaaiweg, parallel aan de Scheldeboord
    - te voorzien van Hoboken Kiel tot aan de Scheldeboord
    - te voorzien van Hoboken Kiel naar de Kaaiweg richting Kernstad
- De mogelijkheid voor een tramverbinding over Petroleum Zuid te voorzien, aansluitend op de Kaaitram.
- Een ecologische verbinding tussen de Hobokense Polder en de ring.
- Bufferzone met publieke voorzieningen aan de Hobokense Polder.

Bijkomend stelt dit ruimtelijk structuurplan aan de gewestelijke overheid voor om erover te waken dat de ontwikkeling van het terrein kan gebeuren volgens een gedetailleerder inrichtingsplan, met inbegrip van richtlijnen voor de beeldkwaliteit en typologie van de architectuur en het publiek domein, op te maken voor de volledige zone van Petroleum Zuid onder regie van de stad.

Binnen het gecreëerd aanbod aan uitgeefbare kavels voor KMO's en logistieke bedrijven wordt gesuggereerd aan de hogere overheid om ruimte te laten voor de herlokalisatiebehoefte van juridisch zonevreemde bedrijven die wordt geraamd op 1,8 ha. Zodoende kunnen de zonevreemde bedrijven uit de Zuidrand in de omgeving worden geherlokaliseerd.

Ten slotte wordt de groene dooradering van het gebied en de opvatting van de site als één grote aantrekkelijke landschappelijke ruimte als beleidssuggestie naar voren geschoven. Belangrijk hierin is het creëren van een ecologische verbinding tussen de Hobokense polder en het groene Ringsysteem via de site van IPZ. Deze kan worden gerealiseerd door een combinatie van ecologische stapstenen en open ruimteverbindingen.

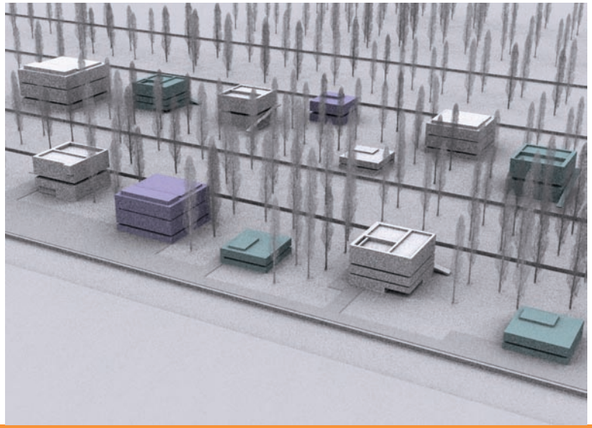
De huidige activiteiten (het jeugdhuis en de aanpalende concertclub 'Petrol') en de toekomstige uitbouw van de opslagloods tot jeugdhuis/dansgelegenheid kunnen coherent zijn met de visie van een grootstedelijke cultuurrecreatieve voorziening op de kop van deze plek (toplocatie). De landschappelijk goed ingepaste hoogspanningspost is verenigbaar met deze functie. Bij invulling van de toplocatie zal het huidige doortrekkersterrein voor woonwagens geïntegreerd moeten worden of geherlokaliseerd indien verweving niet mogelijk is.

Hr_ph.2: Industrieel gebied Hoboken
De ontwikkelingsstrategie heeft als hoofddoelstelling voor het district Hoboken: het herstellen van de relatie van Hoboken met de Schelde. De visie is op te vatten als een suggestie vanuit het ruimtelijk structuurplan aan de gewestelijke overheid. Daarvoor moet de industriële zone geherstructureerd worden op punctuele plekken.

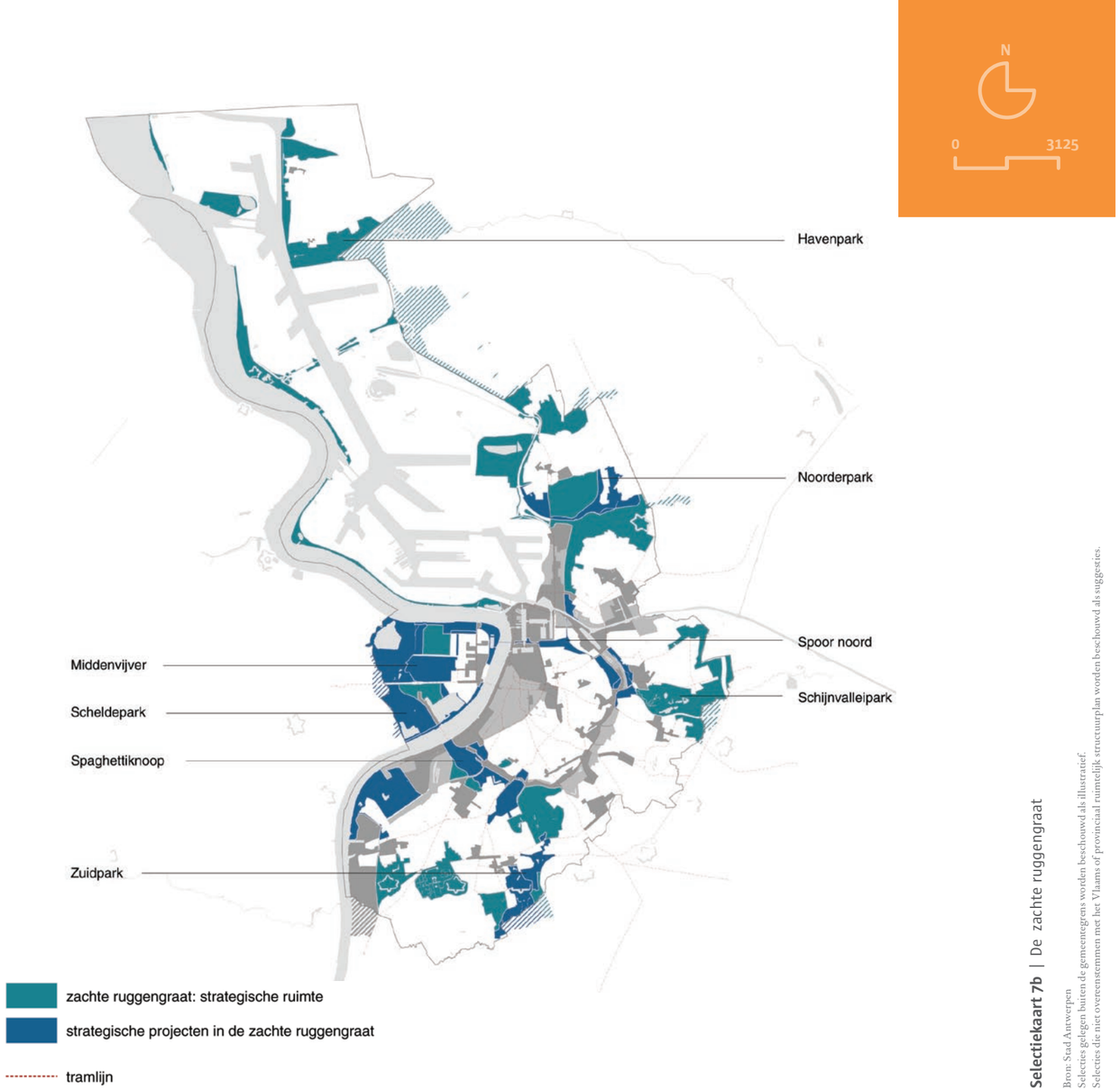
Vandaag de dag is deze band verhinderd door een lint van industrieën dat zich langs de oever uitstrekt, maar het is mogelijk de Kapelstraat te verlengen tot aan de Schelde en het veer, via de L. Bosschaertlaan. Deze corridor vervult een functionele doelstelling: het verbinden van de dorpskern met de Scheldeoever).

De milieuwetgeving verplicht ons ook een ecologische of milieucorridor te onderzoeken tussen de industrie en het woongebied Moretusburg. Een oplossing moet gevonden worden om de impact van het verontreinigend stof te minimalisren in de woongebieden waar de invloed van de industriële zone het grootst is.

Hieraan gerelateerd wordt er gepoogd een natuurlijke buffer te realiseren tussen de woonomgeving en de industriezone die reikt tot aan de Scheldeboord en een verbinding zoekt met het fort aan de Linkeroever. Een groenstructuur kan ingevoegd worden, rekening houdend met een realistische fasering, en gecombineerd met het verder onderzoek aangaande de omleidingsweg van de A. Greinerstraat.



Figuur 37 | Zuidelijke Scheldeboorden: Bedrijvigheid op IPZ
Bron: Stad Antwerpen



Selectiekaart 7b | De zachte ruggengraat

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

4.2 ZACHTE RUGGENGRAAT

Het structuurplan stelt voor om het systeem van groene open ruimten te versterken. Het systeem krijgt een betere leesbaarheid en zorgt voor betere leefomstandigheden in alle districten. De zachte ruggengraat is een opeenvolging van onderling verbonden ruimten, gerelateerd aan het watersysteem. Water is alomtegenwoordig op het Antwerps grondgebied en het beperkt zich niet tot de grote rivieren en kanalen; in tegendeel, het is een zeer diffuus en complex netwerk. De gebieden langsheen de verschillende waterlopen en kanalen, die moeten open gehouden worden voor overstromingen, tekenen een ruimte af die de basis vormt voor een systeem van vijf parken, één van de meest structurerende elementen voorgesteld in dit plan.

Deze strategische ruimte heeft als voornaamste doelstelling het creëren van een krachtig samenhangend ecologisch systeem zoals omschreven door het beeld van de Ecostad en Waterstad. Deze strategische ruimte is bedoeld als een ruggengraat. Het is een element dat in interactie met de harde ruggengraat de hoofdstructuur van de stad zal bepalen.

De zachte ruggengraat is een aaneenschakeling van vijf grote stedelijke parken. Het is het resultaat van de toepassing van het scenario van 'groeiende natuur' en van het scenario 'ruimte voor water' in het grootstedelijke grondgebied. De parken leggen relaties met de omgeving en met de natuurlijke structuur. Ze zijn afgestemd op de structuur van de waterelementen zoals beken, afvoerkanalen en grachten.

De vijf parken in tegengestelde wijzerzin zijn: Scheldepark, Zuiderpark, Schijnvalleipark, Noorderpark en Havenpark. Ze stemmen overeen met de vijf strategische programma's waarvoor het ruimtelijk structuurplan enkele strategische projecten voorstelt.

Ze verbinden de Schelde met het hinterland van Antwerpen en zijn onderling verbonden door de groene corridor van de Singel en door kleinere corridors, gevormd door het doorsijpelen van de natuur in het weefsel van de compacte stad.

Andere doelstellingen van de zachte ruggengraat zijn:

- Een thematische differentiatie tussen de vijf parken.
- Gepaste beheersmaatregelen om de ecologische waarde van de parken te maximaliseren.
- Het beschermen van waardevolle kleine groenzones in de bebouwde omgeving.
- Het beheer van de beekvalleien van de Schijn, de Struisbeek en de Laarse beek.

De regels, voor de wijze waarop gebouwd kan worden in de Ecostad, zijn van toepassing op alle gebieden van de zachte ruggengraat:

4.2.1 Programma Scheldepark

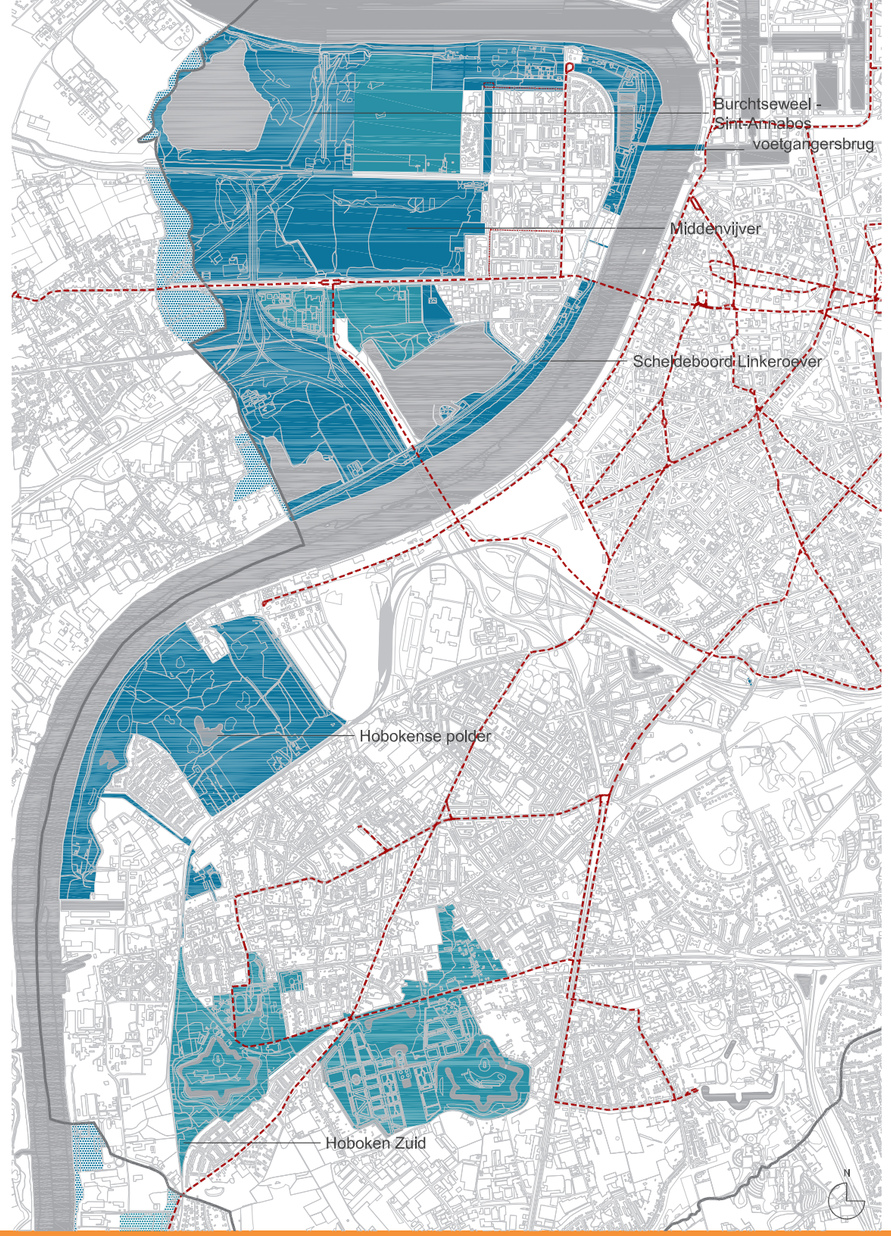
Zr_pA: Scheldepark

(Hobokense Polder – Hoboken Zuid – Blokkersdijk – Sint-Annabos – Galgenweel – Burchtseweel)

_Doel en kader: het Scheldepark moet de ontwikkeling garanderen van een aaneengesloten parkstructuur langs het zuidelijke deel van de Schelde, op Antwerpen Zuid en Hoboken op rechteroever, en ook op Linkeroever.

De verbinding met de andere parken zal gerealiseerd worden via de Groene Singel; de verbinding met het centrum gebeurt via de Kaaien en de nieuwe Scheldebruggen.

De basisdoelstellingen voor het park zijn de ontwikkeling van bestaande of potentiële ecologische ruimten, ontwikkeling van water gelinkt aan sportactiviteiten en het versterken van de relatie met de woongebieden van Hoboken, Antwerpen Zuid en Linkeroever met de Schelde. De toegang tot de meest waardevolle ecologische gebieden moeten georganiseerd worden in een evenwicht tussen toegankelijkheid en draagkracht.



Kaart 92 | Programma Scheldepark

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

De strategische projecten in het Scheldepark zijn: Hoboken Zuid, Hobokense polder, Scheldeboorden Linkeroever, Middenvijver, Burchtseweel – St.-Annabos.

Specifieke ingrepen in sommige delen van het park kunnen uitgewerkt worden in RUP's.

_Afbakening, hoofdstructuur en ontwikkelingsperspectieven: het park omvat grote gebieden, zowel op rechteroever als op linkeroever, waar de ontwikkeling van natuur de basisdoelstelling is (Blokkersdijk, Sint-Annabos, Hobokense Polder). De ontwikkeling van de meeste andere delen van Linkeroever zijn gericht op waterrecreatie. In de industriële gebieden in Hoboken kan de parkfunctie op een positieve manier interfereren met de te ontwikkelen bedrijvigheid. Dit is een belangrijke kwestie, vooral in relatie tot IPZ (zie harde ruggengraat).

Op Linkeroever zijn een aantal mitigerende maatregelen van toepassing wegens de aanleg van de Oosterweelverbinding. Nog voor de werkzaamheden starten, moet er een compensatie uitgevoerd zijn voor de verstoring van het vogelrichtlijngebied Blokkersdijk. Die compensatie is uitgetekend op Middenvijver (niet-WUG)/Het Rot. Het Sint-Annabos, een tijdelijke werfzone, wat betekent dat het zo goed als volledig gekapt wordt. Na de werken zal een deel herbebost worden. Het meest noordelijke stuk zal een nat gebied worden in functie van de verlegde Sigmadijk (zie Waterstad). Voor Burchtse Weel is er een voorstel voor een GGO (gereduceerd gecontroleerd overstromingsbekken), dit is echter onvoldoende uitgewerkt.

Het project van het Scheldepark zal ook de ontwikkeling van een nieuwe festivalweide omvatten. Er wordt gedacht aan de banaanvormige ruimte, tussen de infrastructuur van de nieuwe Ring en de Prestibelsite (Groene Singel). De contouren moeten worden bepaald aan de hand van de fysische terreinkenmerken (bvb. spoorlijn) en de begrenzing van de bedrijvenzone Zand-Katwilgweg. Bij de inrichting van de festivalweide moet het scenario van zo min mogelijke geluidsoverlast voor de woongebieden worden gekozen.

Dit nieuw bedrijventerrein is ook inbegrepen in dit project, met respect voor de ecologische standaard en voor de individuatie van compatibele bedrijven. Ook de keuze van een geschikt ontwerp is één van de specifieke ontwikkelingsvoorwaarden voor deze zone.

_Bijkomende maatregelen en acties: opmaak van een degelijke studie rond de realisatie van de Scheldebrug.

Zr_pA.1: Hoboken Zuid met zoekvenster
Het project voor deze nieuwe groenzone kan gerealiseerd worden op lange termijn. Het voornaamste probleem voor de realisatie van dit project is de sanering van de bodem en het zoeken naar beschermende maatregelen tegen het verontreinigend stof in de woongebieden waar de invloed van de industriële zone het grootst is.

Hieraan gerelateerd wordt er gepoogd een natuurlijke buffer te realiseren tussen de woonomgeving en de industriezone die reikt tot aan de Scheldeboord. Een groenstructuur kan ingevoegd worden, rekening houdend met een realistische fasering, en gecombineerd met het verder onderzoek aangaande de omleidingsweg van de A. Greinerstraat.

In de omgeving van fort 8 wordt gezocht naar het herdefiniëren van de verbindingen naar de nieuwe buffer en de woonwijk. Nieuwe sportfaciliteiten zijn toegestaan in dit park, gemengd met andere functies en zelfs met kleinere gebouwen van ondernemingen. Een reorganisatie van de bestaande sportinfrastructuren is gewenst. Bijzondere aandacht gaat uit naar de bereikbaarheid.

Elementen uit het voorgestelde project zijn:

- Het creëren van een nieuwe groene buffer tussen de woonomgeving (Moretusburg) en de industriële zone, die zich uitstrekt tot aan de rivier en een verbinding zoekt met het fort aan de Linkeroever.
- Dit veronderstelt een complementair en doorgedreven milieu- en saneringsbeleid vanuit de industrie.
- Dit veronderstelt een integratie met de resultaten van het mobiliteitsonderzoek met betrekking tot de

alternatieve verbindingsweg voor auto- en zwaar verkeer, en de bestaande en nieuwe fietsverbindingen. Het mobiliteitsonderzoek moet de verbinding onderzoeken tussen de zuidelijke industriegebieden en het hoger netwerk en dit als alternatief voor de A. Greinerstraat die momenteel door de industriezone loopt en veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Bij het mobiliteitsonderzoek moeten alle varianten in beeld worden gebracht, incl. het voorkeurscenario ten westen van de spoorlijn Antwerpen-Boom, waarbij bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het oplossen van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van Kapelstraat.
- Dit veronderstelt een doorgedreven grond- en pandenbeleid. Nieuwe woonontwikkelingen moeten hier gemotiveerd worden vanuit de geldende milieuwetgeving en opportuniteiten voor redelijke herlokalisaties moeten zorgvuldig onderzocht worden.
- Het herdefiniëren van de patronen en recreatieve routes in het park rond fort 8 en in het industriegebied.

Zr_pA.2: Hobokense polder
Het project voor het natuurreservaat in Hoboken en voor de gebieden langs de rivier wil de bestaande groenruimte aangrijpen als een kans om de relatie tussen de stad en de rivier te versterken, ondanks de aanwezigheid van een moeilijk te overbruggen zwaar industriële site. De visie is op te vatten als een suggestie aan het Vlaams gewest dat verantwoordelijk is voor de afbakening van de Grote Eenheden Natuur en Eenheden Natuur in Ontwikkeling.

De noodzaak om het milieu te beschermen kan gelinkt worden aan de wil en het idee om de zichtbaarheid van dit belangrijk gebied te verbeteren en om een vernieuwde continuïteit met andere strategische gebieden tot stand te brengen.

Het project omvat een herdefiniëring van de ruimte langs de Schroeilaan aan de rand van de polder met enkele 'kleinere' voorzieningen en een gestructureerd voetgangerspad dat leidt naar de oever van de Schelde. De voorgestelde interventies bevinden zich aan de rand van het reservaat, in perifere gebieden die momenteel gebruikt worden voor zonevreemde bedrijvigheid. Het doel is om het gebied bijkomend te beschermen door in de contactzones buffers met de industriezones te voorzien en door het verplaatsen van de aanwezige bedrijvigheid te stimuleren.

Het zuidelijk deel aan de Scheldeoever met de bestaande jachthaven kan vernieuwd en uitgebreid worden met recreatieve functies, gerelateerd aan de rivier. Langs de Scheldeboord kan de wandel- en fietspromenade worden geoptimaliseerd en verder doorgetrokken tot op de site van de jachthaven. Er kan worden onderzocht in hoeverre een doortrekking van de wandel- en fietspromenade tot aan de opstapplaats van het veer van Hoboken mogelijk is (langs de bestaande industriële site). In het noorden moet de connectie met de Petroleumkaai worden geoptimaliseerd. Om de fietsconnectie met het centrum van Hoboken te optimaliseren kan een fietspad langs de Scheldelei (aan de rand van de Hobokense Polder) worden aangelegd. De verder te ontwikkelen KMO-zone naast Polderstad moet streven naar een kwalitatieve stedelijke inkleding, en mag de aanliggende groenruimten niet extra belasten door vervuiling.

Zr_pA.3: Scheldeoever-Linkeroever
De ontwikkeling van dit gedeelte van de stad, bestaande uit gefragmenteerde residentiële wijken, wordt gekenmerkt wordt door vele contrasten en verschillen, zonder duidelijke relaties.

Het belangrijkste thema van het project voor dit park is de constructie van sterk structurerende elementen die sommige gebieden verbinden en die de belangrijkste eigenschap van dit gebied benadrukken: de relatie met de rivier.

Het park op Linkeroever bestaat uit veel verschillende ruimten met elk hun specifieke condities en thema's.

De grote groengebieden te Linkeroever (Blokkersdijk, St.-Anna) zullen grondig geherstructureerd worden naar aanleiding van de Oosterweelverbinding, en de Charles de Costerlaan zal gesupprimeerd worden en als onderdeel van het nieuwe Sint-Annabos worden heringericht.

Het gebied Esmoreit-De Molen is geselecteerd als lokale cultuurrecreatieve cluster. In het algemeen moeten de recreatieve verbindingen langs de Scheldeboord hier vervolledigd en beter benut worden. De zone Esmoreit (tussen de Schelde en de Esmoreitlaan) moet als buffer worden behouden tov. de haven en kan herbestemd worden als groene ruimte waar zacht recreatief medegebruik, mogelijk is. Bebossing is mogelijk maar het gebied moet wel doorwaadbaar blijven voor voetgangers en fietsers in de richting van en langs de Schelde. In deze zone bevindt zich een belangrijke toegang tot het vernieuwde St. Annabos. Deze zone zal alleszins een deel van het momentele recreatief medegebruik van dit bos (dat tijdens en een paar jaar na de werken zal verdwijnen) kunnen opvangen. Ook het gebied in de omgeving van de Molen moet geherstructureerd worden als onderdeel van een natuurlijke Scheldeboord: de relaties tussen de recreatieve en publieke voorzieningen moeten er verbeterd worden en de toegankelijkheid van de Scheldeboord vergroot door het vervolledigen van de wandelpromenade. De camping kan geoptimaliseerd worden maar bij aanzienlijke uitbreiding wordt een herlocalisatie voorgesteld naar een bovenlokaal cluster.

Belangrijke ruimte op Linkeroever is vervolgens ook de ruimte langs het water: een lange promenade die troeven heeft betreffende recreatie en ontspanning en die een zekere relatie heeft met de dorpskern en met de ruime achterliggende groengebieden. Hier verdient ook de omgeving van de jachthaven bijzondere aandacht, waar een betere kwaliteit van de openbare ruimte en een betere verbinding met de andere voorzieningen moet onderzocht worden.

Een basisdoelstelling is het uitstippelen van een fietsroute en een algemene verbetering van de kwaliteit van de Beatrijslaan, Thonetlaan en Esmoreitlaan, die specifiek kunnen ingericht worden als een boulevard voor langzaam verkeer. De overgang van de Koniging Astridlaan komende van Burcht naar de Beatrijslaan moet duidelijker aangegeven worden door een herprofilering.

De Esmoreitlaan kan net zoals de Beatrijslaan en Thonetlaan specifiek ingericht worden als een boulevard voor langzaam verkeer. De verlenging van de tram, bij voorkeur na de aanleg van de Oosterweelerbinding en de mogelijke aansluiting van een voetgangers en fietsersbrug, kunnen dit gebied nog aantrekkelijker maken. Een fietsverbinding wordt ook voorzien in de Oosterweeltunnel. In overleg moet de inrichting van dit recreatief park vertrekken vanuit een totaalconcept.

De lanen worden in het algemeen best herhaald en benut voor de begeleiding van wandel- en fietsroutes waar gepast.

Zr_pA.4: Middenvijver
Een tweede strategisch project op Linkeroever kadert specifiek in de strategische ruimte van de zachte ruggengraat, maar is ook sterk verbonden met een algemeen concept voor de toekomstige ontwikkeling van dit stadsdeel. Het gaat over een nieuwe cluster voor onderwijs en recreatie op de site van de Middenvijver: dit kan beschouwd worden als een potentiële nieuwe centraliteit en als een mogelijkheid om de bestaande groenruimten te herwaarderen door het introduceren van links en elementen van continuïteit.

Drie belangrijke groenverbindingen werden uitgewerkt voor Linkeroever: de eerste verbinding is gericht op het stedelijk centrum en op een uitgebreid systeem van voorzieningen en publieke ruimten, in het bijzonder het gebied voor de St.-Annatunnel; de tweede is gericht op het vernieuwde St. Annabos, de derde verbinding verwezenlijkt de relatie met de Scheldeoevers, gebruikmakend van enkele open ruimten die het stadsontwikkelingsgebied nabij het Galgenweel doorkruisen.

Het aansnijden van het uiterst oostelijk deel van het woonuitbreidingsgebied Middenvijver voor woningen past vooral in een kwalitatieve afwerking van het woongebied te Linkeroever (rand langs de Halewijnlaan).

Het overige deel van het woonuitbreidingsgebied Middenvijver (centraal deel) wordt geschrapt voor bijkomende woningen, maar heeft wel een functie mbt. cultuur, recreatie en stedelijke voorzieningen ingebed en geïntegreerd in een groene omgeving. Het is een cultuurrecreatief cluster op bovenlokaal niveau. Middenvijver wordt gezien als een kruispunt tussen de noord-zuid georiënteerde recreatieve ruimtes en de oost-westverbinding

met de stad en heeft daarbij ook een doelstelling m.b.t. de bovenlokale groenvoorziening.

Dit cluster beklemtoont de noodzaak aan een kwalitatieve omgeving en benut de mogelijkheid van de stamlijn voor openbaar vervoer en wil betere verbindingen aangaan met open ruimte en andere recreatiefaciliteiten. Het RSA blijft de ontwikkeling van het gebied als een uitgerust recreatief park behouden op het niveau van de stad, waarbij het park de recreatieve elementen structureert d.m.v. paden en groene relaties. Groene of publiek toegankelijke relaties moeten bijvoorbeeld behouden blijven tussen het stedelijk centrum van Linkeroever, het Galgenweel en het St.-Annabos.

Zr_pA.5: Burchtseweel - Sint-Annabos -Blokkersdijk
Het laatste strategisch project in het programma van het Scheldepark beslaat een ruim gebied op Linkeroever, noord-zuid georiënteerd, dat beschouwd wordt als een uitgebreid natuurgebied. Het structuurplan bekijkt dit in hetgeheel als een park, met gedifferentieerde doorwaadbaarheid. De realisatie van het park wordt afgestemd op de werken van het nieuwe tracé van de snelweg (Oosterweelverbinding). Het St.-Annabos en Blokkersdijk zullen in elk geval een grondige herstructurering doorgaan.

Het voorstel van het ruimtelijk structuurplan is niet op te vatten volgens een traditioneel bufferconcept: het park moet voortbouwen op interessante bestaande relaties. De hoofdkwestie is het ontwikkelen van een kwalitatief landschapsontwerp dat start van de bestaande elementen, zoals het waternetwerk of vanuit de aanwezige kenmerkende en kostbare vegetatie.

Het St.-Annabos moet een kwalitatiever en duurzamer nieuw stadsbos worden (in vergelijking met het huidige) en gevraagd wordt aan het Vlaams gewest om tijdens de werken de werfzone zo beperkt mogelijk te houden, en alle alternatieven te onderzoeken om de kap zo minimaal mogelijk te houden. Het bos moet zijn bestemming van natuurgebied en speelzone behouden en zijn functie van groene buffer tegenover de industrie op rechter- en linkeroever kunnen blijven vervullen.

De stad ondersteunt de natuurontwikkelingsvisie die is uitgewerkt voor de grensoverschrijdende en aaneengesloten natuurgebieden op het grondgebied van Zwijndrecht en Antwerpen (Burchtse Weel, het Rot, Middenvijver_west, Blokkersdijk, St. Annabos, Vlietbos). Hierdoor ontstaan nieuwe ecologische en ruimtelijke verbindingen, die kwalitatief en op korte termijn zullen worden gerealiseerd. Prestibel, het Zand en Middenvijver_centraal maken geen onderdeel uit van de grootschalige natuurvernieuwing en zijn van groot belang om de vooropgestelde doelstellingen mbt. aanbod betaalbare woningen, bedrijventerein en bovenlokale cultuurrecreatieve voorzieningen, te kunnen realiseren, op landschappelijke wijze ingepast.

Een festivalweide behoort tot de mogelijkheden voor de invullingen van de banaanvormige ruimte ten zuiden ervan. Bij de inrichting van de festivalweide moet het scenario van zo min mogelijke geluidsoverlast voor de woongebieden worden gekozen.

Zr_pA.6: Voetgangersbrug
Een belangrijk strategisch project, geïntegreerd in en conceptueel gelinkt aan de zachte ruggengraat, gaat over de nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de Schelde, opgevat als een recreatieve en functionele as voor voetgangers en fietsers die de rivier en de parken op Linkeroever verbindt. De nieuwe brug heeft als doel een fysieke en functionele link met Linkeroever te realiseren. De centrale voetgangersbrug is het denkbeeldige verlengstuk van Spoor Noord, dit wil zeggen: de ultieme verbinding tussen twee parken aan beide zijden van de rivier (Schijnvalleipark en Scheldepark).

In feite hebben reeds veel projecten in het verleden ingespeeld op de tunnels, hun start- en aankomstpunten, als belangrijke elementen van de stedelijke ruimte. De voetgangersbrug moet, samen met de zuidelijke Scheldebrug, zichtbaar en herkenbaar zijn en stedelijke activiteiten aantrekken. In de laatste decennia werd deze eenvoudige, maar duidelijke grammatica vergeten. De hypothese van het structuurplan is een proces op te starten vanuit de oversteken, over en onder de Schelde, als cruciale punten voor de herwaardering van Linkeroever.

De hypothese van een voetgangers- en fietsersbrug bestaat erin het centrale deel van de stad op Rechteroever te verbinden met het recreatief park op Linkeroever. Deze brug is gerelateerd aan de algemene doelstelling om de Schelde meer te definiëren als verbindend element tussen linker- en rechteroever en om de relatie tussen beide oevers te verbeteren.

Bedoeling is de grote recreatieve gebieden van Linkeroever ook met het Eilandje te verbinden. Aan beide oevers wordt deze brug bijkomend ondersteund door een tramverbinding (Kaaitram en St. Anneke-tram) om de overstap voor voetgangers te stimuleren. De potentialiteit van deze tramverbindingen maakt onderdeel uit van verder onderzoek in overleg met De Lijn.

De fietsers- en voetgangersbrug sluit de toepassing van watertaxi's of -bussen niet uit. De brug moet uit beweegbare delen of constructies bestaan teneinde de aanlandingen kort bij de rivier te kunnen houden.

In tegenstelling tot de zuidelijke brug, is de locatie van de centrale fiets- en fietsers- en voetgangersbrug nog niet definitief vastgelegd, maar het spreekt voor zich dat deze moet aansluiten op de bovenlokale fietsverbindingen. Een kaart van de bijkomende voorstellen m.b.t. het provinciaal fietsroutenetwerk is toegevoegd in het hoofdstuk Spoorstad. Hierop is te zien hoe de verbinding vanuit de Londenstraat-Amsterdamstraat (Eilandje) zeer goed aansluit binnen een bovenlokaal fietsnetwerk (komende vanuit de Haven, het Noorden of het Oosten van de stad). Deze connectie geniet de voorkeur en moet zeker verder onderzocht worden, maar in het algemeen blijft een tracé ergens tussen het Eilandje en de omgeving van het Steen tot de mogelijkheden behoren. Aan de overzijde te Linkeroever zijn vele aansluitingen op de wandelpromenade, langsheen de Scheldeboord, mogelijk.

In afstemming met de scheepvaart, en in functie van stedenbouwkundige kansen of ontwikkelingen moet het traject en design van de brug als baken vastgelegd worden. Hierbij zijn volgende uitgangspunten van belang:

- Het finaal verbinden van het Schijnvalleipark op de Rechteroever met het Scheldepark op de Linkeroever.
- Het inspelen op de stedenbouwkundige herinrichtingen en opportuniteiten die zich voordoen op het Eilandje of de Kaaien, waarbij aantakkingen of overkruisingen nauwkeurig moeten worden onderzocht en 'gedesigned'.
- Op de Rechteroever wordt vandaag de hypothetische voorkeur gegeven om de aansluiting te voorzien met de Londenstraat-Amsterdamstraat. De brug kan hier als opportuniteit beschouwd worden om het publiek domein van deze straat te hernieuwen, als verlengstuk van de fietsbrug komende uit Spoor Noord. Maar ook andere stedenbouwkundige herinrichtingen of kansen op het Eilandje of de Kaaien (ter hoogte van het Eilandje of zelfs de Binnenstad) kunnen de aanzet van deze brug op een ander punt motiveren.
- Aan de andere zijde van de rivier wordt de hypothetische voorkeur gegeven aan een aansluiting met de wandelpromenade, langsheen de Scheldeboord. Deze loopt van St. Anneke tot het Galgenweel en bevat verschillende recreatieve rustpunten. De uiteindelijke aansluiting te Linkeroever zal afhangen van de aanzet op Rechteroever.
- Het aansluiten op bestaande of geplande openbaar vervoersomgevingen aan beide zijden van de Schelde (Kaaitram en doortrekking tram Linkeroever).
- Het versterken of vervolledigen van bestaande recreatieve routes (culturele of maritieme as Eilandje en St.-Annaroute Linkeroever).
- Gebruiken van beweegbare delen teneinde de aanlandingen kort bij de rivier te kunnen houden.
- Het mogelijk houden van de toegangen van de beroeps- en plezierscheepvaart naar de dokken en sluizen (van of naar haven en Albertkanaal). De toegangsmogelijkheden tot zowel de Royersluis als tot de sluis naar de jachthavens van het Eilandje en Linkeroever zullen bepalend zijn bij de keuze van het tracé.

4.2.2 Programma Zuiderpark

Zr_pB: Zuiderpark

(campus Wilrijk – Nachtegalenpark – Den Brandt – Middelheim – Wilrijkseplein – Bouwcentrum)

_Doel en kader: Het Zuiderpark moet de ontwikkeling van een aaneengesloten park garanderen dat het zuidelijke deel van de stad en de groene vinger in Aartselaar/Edegem via de Spaghettiknoop met het centrum van de stad en de Schelde verbindt.

Ook dit park omvat een aantal waardevolle natuurgebieden (fort 7, Nachtegalenpark) en heeft de specifieke taak om de natuurlijke structuur te versterken en de bescherming te garanderen. Bovendien omvat het park een groot aantal voorzieningen op metropolitane schaal (universiteit, Expo, de Singel, sportfaciliteiten). Het park moet een goed uitgerust park worden, waar ruimte is voor de ontwikkeling van culturele activiteiten, mogelijkheden voor wetenschappelijke en medische congressen/ tentoonstellingen op niveau van de metropool, sportinfrastructuur voor het zuidelijke deel van de stad en voor nieuwe woningen en kantoren.

De strategische projecten die het ruimtelijk structuurplan voorstelt zijn: Campus UA-E19 knoop, het Singel cultuurpark, de Spaghettiknoop.

Specifieke ingrepen in sommige delen van het park kunnen uitgewerkt worden in RUP's.

_Afbakening, hoofdstructuur en ontwikkelingsperspectieven: de universiteitscampus, samen met het gebied rond het fort van Wilrijk, is de zuidelijke kop van het park. Via groene verbindingen en zachte verkeersassen door het woongebied en de knoop E19-Krijgsbaan (moet gedowngraded worden), zal dit park verbonden worden met een andere enorme open ruimte, bestaande uit de parken Nachtegalen, Middelheim en Den Brandt.

Dit gebied en de gebieden langs de Singel omvatten een congres/ tentoonstellingscampus die geherstructureerd moet worden.

Daarbij komen een aantal bijkomende elementen: de uitbreiding van de Expo, het herzien van de toegankelijkheid van het park, en een plan voor parkings en publiek domein. Het is wenselijk de bestaande camping te verplaatsen, afhankelijk van de nieuwe functie en de toegankelijkheid van het stedelijke park.

Een nieuw stedelijk park, gericht op informele activiteiten, wordt ontwikkeld op het grote gebied aan de Spaghettiknoop (een aantal delen moeten gedowngraded worden) en de lege ruimte langs de Singel. Op die manier worden de parken verbonden met het centrum en de Schelde.

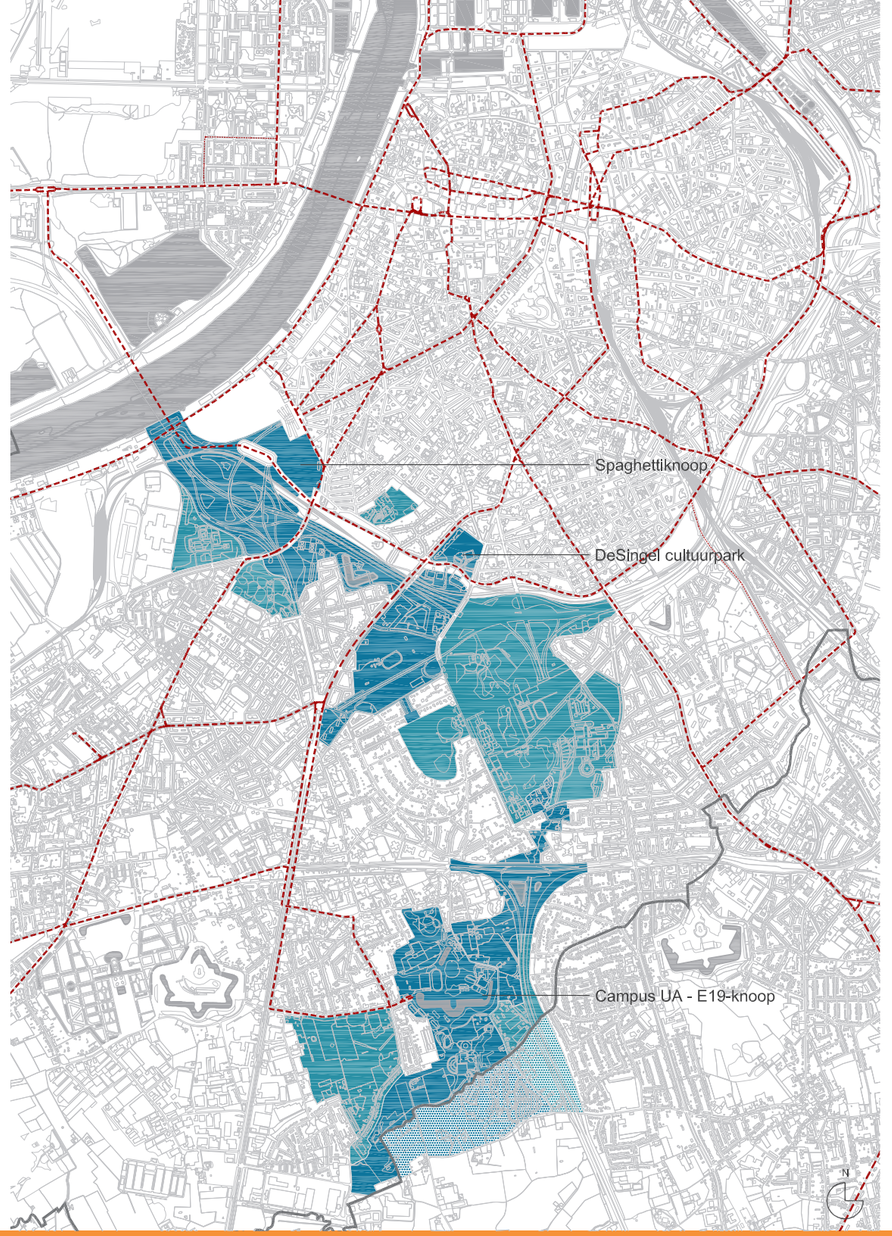
In deze gebieden, en in het Silvertoppark zijn nieuwe gebouwen voor wonen, werken of diensten toegelaten, wel in specifieke zones.

In het zuiden zal het park ook het WUG Neerland omvatten, waar de specifieke regels van de Ecostad nageleefd worden.

_Bijkomende maatregelen en acties: bepalen van geluidsdempende maatregelen voor Ring en E19; downgrading van de knopen met de Ring en de E19-Krijgsbaan; herdefiniëren van de rol van de Krijgsbaan om het probleem van de scheiding van de twee delen van Wilrijk op te lossen.

Zr_pB.1: campus UA - E19 knooppunt
Doelstelling van het project is de herstructurering van de ruimten van de universiteitscampus en omgeving, om een aantal nieuwe universiteitsgebouwen en sport- en recreatievoorzieningen te kunnen toevoegen. Eveneens om de toegankelijkheid te verbeteren en de toegangen te verduidelijken en tenslotte om het gebruik van deze ruimte te optimaliseren, zodanig dat ze kan aangewend worden als centrale ontmoetingsruimte voor de omliggende woonbuurt.

Het respecteren (en waar mogelijk herstellen) van de fortstructuur blijft het belangrijkste aandachtspunt. Toevoegen van nieuwe gebouwen is toegelaten binnen een campustypologie (zie Ecostad, bouwen in het park). De beperkte toevoeging van woningen is mogelijk aan de rand van het park, en dan enkel in een zone ten



Kaart 93 | Programma Zuiderpark

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

zuidwesten. Privatisering van de open ruimte moet zo veel mogelijk vermeden worden. Belangrijk is dat de noord-zuidrelatie met de regionale open ruimte vinger richting Edegem blijft bestaan. Bij de verdere ontwikkeling van het gebied moet maximaal rekening gehouden worden met de Struisbeek.

Als sportcluster is bvb. een topsportschool mogelijk wanneer de bestaande sportvelden maximaal worden mee gebruikt.

Een specifieke rol is weggelegd voor het openbaar vervoer en het systeem van publieke ruimten (voornamelijk pleinen), binnen en buiten de perimeter van de campus. Een bestaande groenruimte wordt gedeeltelijk toegevoegd aan de perimeter, samen met de uitrusting van enkele paden, om een directe relatie tot stand te brengen met de E19-knoop. In deze ruimte, aan de noordoostelijke zijde van het fort, wordt eveneens een huisvestingsproject geïntegreerd.

Het programma voor het park is gerelateerd aan het woonuitbreidingsgebied Neerland: zelfs wanneer dit gebied niet inbegrepen is in het strategisch project, kunnen enkele elementen aangewend worden als richtlijn voor de vormgeving van het park, voornamelijk omtrent de structuur van de aan te leggen paden en de positie van de toegangen en nieuwe voorzieningen.

Doel van het project voor de E19-knoop is het Nachtegalenpark met de universiteitscampus te verbinden door gebruik te maken van de aanwezige ruimte in het knooppunt. Het infrastructurele knooppunt moet worden herdacht om het binnenkomend verkeer te vertragen. De realisatie van de Parklaan vormt het kader voor dit project.

Tenslotte zullen de restruimten worden ingericht als groenruimten. De fietsverbindingen moeten worden verbeterd.

Zr_pB.2: de Singel cultuurpark
Doelstelling van dit project is de voortzetting van de continuïteit van het aanwezige systeem van parken – in het bijzonder voor de geïsoleerde fragmenten nabij het cultureel centrum de Singel – en het versterken van de onderlinge relaties tussen de verschillende objecten en aanwezige functies.

Op deze manier kan een groot park gecreëerd worden waarbij de verschillende ruimten met elkaar verbonden worden door een aantal voetgangersverbindingen en fietswegen. De continuïteit van deze verbinding wordt verzekerd door twee nieuwe bruggen die de snelweg(Ring)-spoorweg en de A12 kruisen.

Een belangrijk gegeven voor de realisatie van dit project is het verwijderen van een aantal infrastructuurbarrières, waaronder de reorganisatie van de toegangen tot de stedelijke snelweg, zoals de verwijdering van de toegangen vanaf de Le Grellelaan.

Het karakter van dit park wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van veel belangrijke voorzieningen, zowel indoor als outdoor, voor sport en voor culturele activiteiten. Ze zijn aangeduid als potentieel cluster. In het project moet nauwkeurig de toegankelijkheid en de nodige ruimte voor elke activiteit, waaronder parkeren, overwogen worden. De bereikbaarheid met openbaar vervoer blijft een prioriteit. Een specifieke kwestie is de mogelijke uitbreiding van de Expo.

Met dit alles in het achterhoofd, stelt het ruimtelijk structuurplan voor de huidige camping te verplaatsen en deze ruimte te behouden als gedeeltelijke uitbreidings- en buitenruimte voor de Expo. De brede weg doorheen dit gebied, kan vanuit mobiliteitsoogpunt gedowngraded en hergebruikt worden als – groene – parkeerruimte. Er moet tegelijk actief ingezet worden op een optimale ontsluiting met het openbaar vervoer.

Enkel in functie van de uitbreiding en het behoud van de Expo kan een ondersteunend programma worden onderzocht, dat tegelijkertijd de fragmentatie van het park oplost. Een totaalconcept voor het ganse Cultuurpark moet uitgewerkt worden onder volgende voorwaarden: (1) voorzien in een continue en leesbare nieuwe parkstructuur tussen Singel en Wilrijkse pleinen; (2) voorzien in langzaam verkeersverbindingen in dit park, die de relatie tussen de verschillende objecten en aanwezige functies verstreken en aansluiten bij de bovenlokale verbindingen; (3) reorganisatie van de sportterreinen; (4) mogelijk maken van de uitbreiding van de Expo; (5) voorzien in een ondergrondse parking die kan worden ingericht als randparking bij de toplocatie en langs de Groene Singel; (6) ondersteunende functies zijn mogelijk op voorwaarde dat het park in leesbaarheid verbetert; (7) in het gebouw van de Expo kan een flankerende winkel- en horecafunctie toegelaten worden. Een shoppingcentrum wordt uitgesloten.

Andere kleine interventies zijn: het verwijderen van de afsluiting (muur) aan de noordelijke zijde (Markgravelei) om de toegang tot en de zichtbaarheid van het park mogelijk te maken; de restauratie van enkele kleine groenzones in het zuidelijk deel (ingang naar het Nachtegalenpark en het front aan de Jan van Rijswijcklaan).

Een nieuw plein dat de Singel met het zwembad verbindt, kan gecreëerd worden volgens het programma van de Groene Singel.

Zr_pB.3: Spaghettiknoop
Dit gebied wordt beschouwd als de kop van het zuidelijk park. Het is het uiteinde van dit park dat de Schelde bereikt. De voornaamste doelstelling is het reduceren van de infrastructurele entiteiten en het creëren van een nieuw park, open voor publiek gebruik en in staat om een essentiële bijdrage te leveren in het oplossen van de behoefte aan open ruimte in het zuiden van de Binnenstad.

In overeenstemming met de voorstellen van het Masterplan van R. Rogers, kan de Spaghettiknoop aangepast worden om het verkeer enkel via de stedelijke snelweg toegang te verlenen tot de stad.

De doorsteekbaarheid van dit gebied is de voornaamste doelstelling. Vervolgens bestaat de mogelijkheid om de ingesloten ruimten in het knooppunt uit te rusten met enkele voorzieningen en eventueel zelfs enkele nieuwe gebouwen.

De voorgestelde oplossing suggereert om het knooppunt zoveel mogelijk open te houden, door de gebouwen zo dicht mogelijk tegen het station en langs de Kolonel Silvertoplaan in te planten. Dit om het stedelijk karakter van dit gebied te versterken via een hogere dichtheid.

Het voorstel voor golfinfrastructuur moet geïnterpreteerd worden als een voorstel voor verder ontwerpmatig onderzoek, als katalysator dat compatibel is met de bovengenoemde doelstelling om het gebied open te houden en de doorsteekbaarheid te verwezenlijken. Het voorstel toont het potentieel van het terrein, dat door zijn afmetingen tevens een aantal holes toelaat. Maar ook een andere recreatieve invulling is mogelijk voor het vormgeven van deze parkomgeving.

De hoofddoelstelling van het ontwerp, bijvoorbeeld van een gecombineerd park met golfinfrastructuur, is om via de paden en rustplaatsen de site, die vandaag enkel vanuit de wagen kan waargenomen worden, te transformeren in een toegankelijke groenzone.

4.2.3 Programma Schijnvalleipark

Zr_pC: Schijnvalleipark

(Spoor Noord – Rivierenhof – Ruggeveld - Ertbrugge - Fortvlakte - Bremweide)

_Doel en kader: het Schijnvalleipark moet de ontwikkeling garanderen van een aaneengesloten park langs de Schijnvallei dat de verbinding maakt van de groene vinger in Wommelgem/Ranst met de Schelde en het centrum.

Het park vormt zowel een functionele als een ecologische verbinding: enerzijds moeten de specifieke ecologische waarden rond de Schijn ontwikkeld kunnen worden, anderzijds kan het park tegemoet komen aan (recreatieve) noden in Deurne en Borgerhout. Belangrijk is wel dat de voorzieningen in het park rekening houden met belangrijke specifieke aspecten verbonden aan de Schijn, met name de doorwaadbaarheid van de bodem en de traditionele topografie. Informele sport is toegelaten.

Figuur 38 | Zuiderpark: Spaghettiknoop

Bron: studio 06 en RSA team

Binnen het programma van het Schijnvalleipark, stelt het ruimtelijk structuurplan volgende strategische projecten voor: Deurne Noord, Spoor Oost en Spoor Noord.

Specifieke ingrepen in sommige delen van het park kunnen uitgewerkt worden in RUP's.

_Afbakening, hoofdstructuur en ontwikkelingsperspectieven: het park omvat een brede oost-weststrook langs de Schijn, in het noorden van de E34 een park, de gebieden langs de E34, gebieden langs de Ring, zowel aan de buiten- als de binnenkant, en het spoorwegemplacement Oost. Ook de gebieden rond het Sportpaleis, Lobroekdok en de Slachthuissite behoren tot het park. Spoor Noord maakt het park compleet. Via een as op het Eilandje wordt het park verbonden met de Kaaien en de Schelde. Het is wenselijk om het park te verbinden met de gebieden Bremweide via Ertbrugge en Fortvlakte. Dit laatste is één van de zoeklocaties voor een stads(rand)bos.

De verbinding tussen de verschillende delen moet vastgelegd worden en zal de problemen, gelinkt aan de grote mobiliteitsinfrastructuren, oplossen.

Voorzieningen, activiteiten en huisvesting zijn enkel toegelaten in daartoe aangeduide zones (zie kaart 'woningprogrammatie', en de hoofdstukken 'meer welzijn', voor het vestigen van de voorzieningen en 'nieuwe prestaties' voor de bedrijvigheid) en moeten met de specifieke waterproblematiek rekening houden.

_Bijkomende maatregelen en acties: zijn nodig om een aantal sterke barrières te overbruggen. Bijvoorbeeld: de realisatie van langzaamverkeersbruggen kan de relatie met Borgerhout intra muros bevorderen; de transformatie van Spoor Oost is eveneens een poging om een infrastructuurbarrière te verwijderen en een fysieke link te creëren. Ook de mogelijkheid voor de eventuele overkapping van de ring kan deel uitmaken van ontwerpmatig onderzoek. Andere specifieke maatregelen moeten de geluidsoverlast, veroorzaakt door de E34 en de Ring, aanpakken.

Zr_pC.1: Deurne Noord
Op de grens met Deurne Noord, parallel aan de snelweg, is er een groene strook aanwezig die reikt tot aan het Sportpaleis, het Lobroekdok en het Slachthuis.

Vandaag wordt deze ruimte al gedeeltelijk gebruikt als park en speeltuin. Het ruimtelijk structuurplan stelt voor om de mogelijke continuïteit van deze ruimte te verbeteren, ook door het verwezenlijken van een buffer ten opzichte van de Ring.

Zr_pC.2: Spoor Oost
Als één van de belangrijkste spoorwegemplacementen van de stad kan Spoor Oost, zoals Spoor Noord, een gebied worden voor een stedelijke transformatie. De strategische rol bestaat erin de kwaliteit van de aansluitende 19de-eeuwse gordel te verbeteren. Deze ruimte, die een openbaar karakter heeft, kan eveneens een bijdrage leveren aan de ecologische verbinding tussen de Schijnvallei en de Schelde. De hoofddoelstelling voor spoor Oost in het RSA is dit gebied te transformeren waarbij een sterke verbinding tussen de Schijnvallei en spoor Noord tot stand kan komen. De strategische rol bestaat erin de kwaliteit van de 19de-eeuwse gordel te verbeteren door de een park aan te leggen dat de verbinding tussen de Schijnvallei en spoor Noord realiseert. Nieuwe gemengde ontwikkelingen aan de randen van het park moeten coherent zijn met de principes en de regels van de Ecostad. De ruimtelijke invulling beoogt een gemengde stedelijke ontwikkeling (wonen en KMO) en park, waarbij een zuinig ruimtegebruik zal worden nagestreefd (gekoppelde bebouwing, gemeenschappelijke voorzieningen, …). De randen, palend aan de Groene Singel, kunnen als zichtlocatie worden uitgewerkt met hoogwaardige architectuur die imagoversterkend werkt, maar moeten doorlaatbaar blijven. Een aanpassing van de Noordersingel - die daar een vreemde bocht maakt - en het Ringspoor kan mee onderdeel uitmaken naar het onderzoek van het park en de ontwikkeling van het gebied. Het programma voor groen moet voorzien in de behoeftes van de omgevende woongebieden.

Zr_pC.3: Spoor Noord
De transformatie van het voormalig spoorwegemplacement in een

Kaart 94 | Programma Schijnvalleipark

Bron: RSA 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Figuur 39 | Schijnvalleipark: Spoor Noord

Bron: studio 06

publiek park en in een ruimte voor gemengde stedelijke ontwikkeling moet geïnspireerd worden door volgende criteria:

- Het behoud van de oost-westgerichte ecologische verbinding door het park.
- Het concentreren van nieuwe ontwikkelingen in het westelijk deel van het park, doorkruist door een groene strook die via het Eilandje kan reiken tot aan de Schelde.
- Het verbeteren van de noord-zuidrelaties tussen de omliggende woonwijken.

De kop van het stedelijk park Spoor Noord is recent bestemd in een BPA als nieuw gemengd gebied voor wonen, kantoren en stedelijke voorzieningen (vb. stedelijk ziekenhuis). Een dens programma is opgemaakt teneinde het overige projectgebied te kunnen ontwikkelen als werkelijk stedelijk park.

Zr_pC.4: Fortvlakte-Ertbrugge-Bremweide
Dit groot aaneengesloten gebied verzorgt ten slotte de intergemeentelijke verbinding tussen het Ruggeveld, de Schijnvallei en het Rivierenhof enerzijds, en via de openruimte corridor van het Klein Schijn ter hoogte van het Albertkanaal naar de groengebieden in Schoten en Wijnegem anderzijds. Hierdoor maakt het gebied deel uit van het Provinciaal Landschapspark De Voorkempen.

Doel in deze ruimte is de landschappelijke samenhang te bewaken bij de inplanting van de verschillende bovenlokale mobiliteitsinfrastructuren, de stelplaats van de Lijn, de Park en Rides langs de Parklaan, en cultuurrecreatieve functies, …

De cultuurhistorisch waardevolle kasteeltjes en oude hoeven moeten beschermd worden. Voor de instandhouding ervan zijn specifieke bestemmingswijzigingen te overwegen.

4.2.4 Programma Noorderpark

Zr_pD: Noorderpark

(Oude Landen – Rozemaai – vallei Laarse beek – fort van Merksem – Kwade Velden – vallei Oudelandse beek)

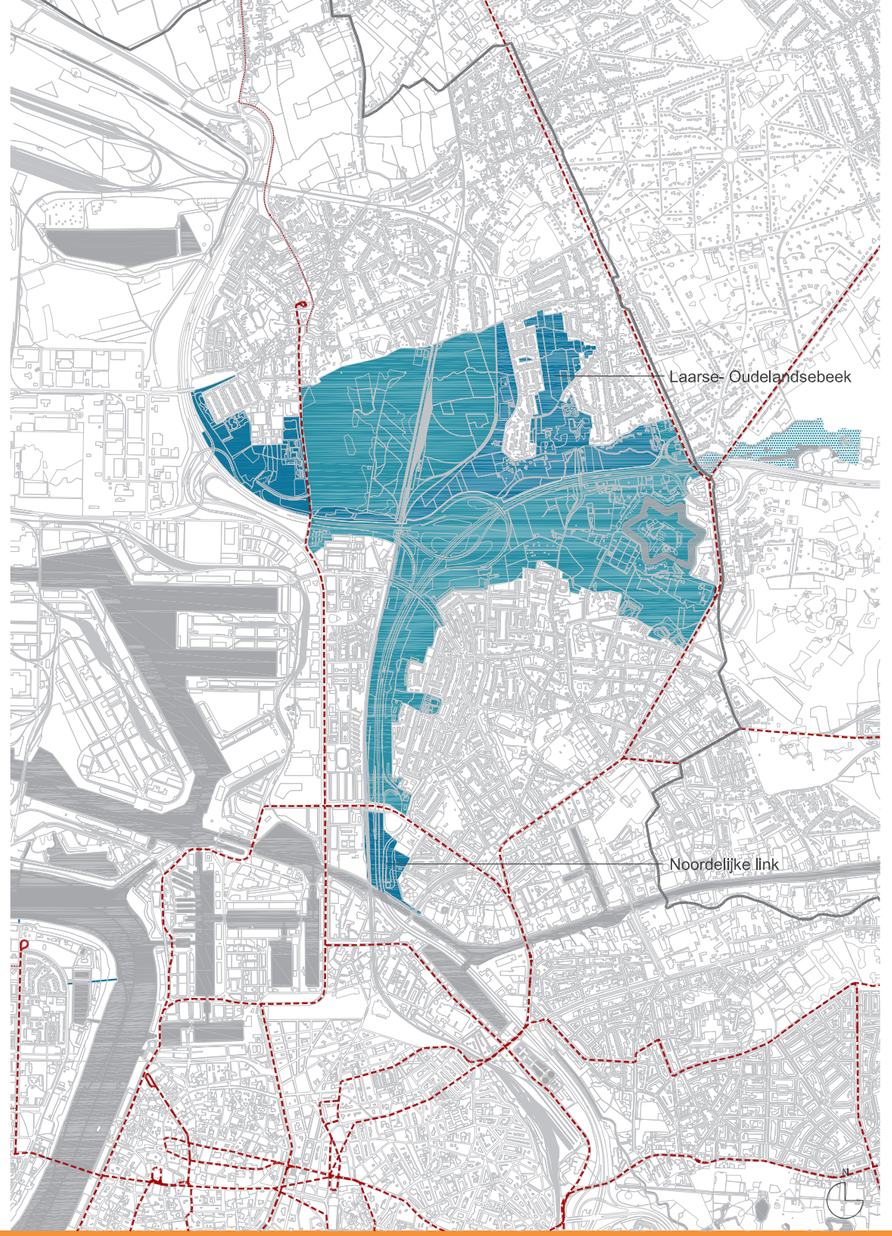
_Doel en kader: Het Noorderpark moet de ontwikkeling garanderen van de verbindende parkstructuur in het noordelijke deel van de stad en moet het bebouwde perifere landschap in Brasschaat/Schoten verbinden met de Schelde en het centrum. De verbinding wordt gerealiseerd via de groene singel en Spoor Noord en loopt langs het Havengebied. Een verbetering van de (tweede) spoortoegang tot de haven zal binnen dit park mogelijk blijven, onder specifieke voorwaarden van de Ecostad (zie generiek beleid).

Andere basisdoelstellingen van het park zijn: de ontwikkeling van de ecologische waarden van de gebieden langs de Laarse en Donkse beek enerzijds, en het voorzien van voldoende recreatieve en sportfaciliteiten voor Luchtbal, Merksem en Ekeren anderzijds. Deze recreatie kan enkel in afgebakende zones en gelinkt aan het park door middel van wandel- en fietspaden. De recreatieve kwaliteiten van het park moeten georganiseerd worden in evenwicht tussen toegankelijkheid enerzijds en bescherming van de natuur anderzijds. In de delen die niet onder bescherming staan is informele sport toegelaten.

Binnen het programma van het Noorderpark stelt het ruimtelijk structuurplan volgende strategische projecten voor: Noordelijke link en Laarse en Oudelandse beek.

Specifieke ingrepen in sommige delen van het park kunnen uitgewerkt worden in RUP's.

_Afbakening, hoofdstructuur en ontwikkelingsperspectieven: het park bestaat uit kleine gebieden langs de spoorweg en de A12 en een groot gebied dat Oude Landen, Rozemaai, de vallei van de Laarse beek en het gebied rond het fort van Merksem omvat. De verbinding in noord-zuidelijke richting, langs de spoorweg en over



Kaart 95 | Programma Noorderpark

Bron: RSA, 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Figuur 40 | Wonen aan de rand van het Noorderpark

Bron: studio 06 en RSA team

het water, behoeft specifieke aandacht, dit om niet te kwetsbaar te worden.

Voorzieningen, activiteiten en huisvesting zijn enkel toegelaten in daartoe aangeduide zones (zie kaart 'woningprogrammatie' en de hoofdstukken 'meer welzijn', voor het vestigen van de voorzieningen en 'nieuwe prestaties' voor de bedrijvigheid). Het structuurplan ondersteunt de uitbreiding van de spoorwegbundels van Lijn 12 (herlokalisatie bundel Schijnpoort ter realisatie van Park Spoor Noord) en lijn 27A (voorafname op de tweede spoorontsluiting van de haven).

_Bijkomende maatregelen en acties: zijn nodig om, bijvoorbeeld, de geluidsoverlast afkomstig van de A12 te reduceren. De bestaande spoorweg in de Oude Landen kan beperkt uitgebreid worden, mits de nodige ecologische en bufferende maatregelen, landschappelijke inbedding en zonder harde treininfrastructuur.

Zr_pD1: Noordelijke link
Het voorgestelde project moet rekening houden met een aantal belangrijke randvoorwaarden die zullen gesteld worden door de transformatie van enkele infrastructuren: de verbreding van het Albertkanaal en de constructie van de Oosterweelverbinding. Deze werken kunnen een opportuniteit zijn om een park te realiseren dat deel uitmaakt van een nieuw waterfront aan het kanaal. Vervolgens bestaat de mogelijkheid om voetgangersroutes, samen met enkele kwalitatieve verblijfsruimten aan het water en een fietsroute langs de noord-zuidgerichte as, te ontwikkelen.

Zr_pD2: Laarse - Oudelandse beek
Dit strategisch project vertrekt vanuit de intentie een doorlopend park te realiseren langsheen het water, het behoud van de natuurlijke waarde en het toevoegen van enkele 'lichte' uitrustingen: voet- en fietspaden en enkele kleinere voorzieningen in de onmiddellijke omgeving van woningen.

Bij dit vernieuwingsproject voor het water zal tevens de recreatieve relatie met de omliggende woonwijken mee bekeken worden: een nieuw speelbos voor de buurt, het behoud van de spoorwegovergang aan Lijn 12, en het voorzien in een nieuwe spoorwegovergang aan Lijn 27A. Het structuurplan stelt voor om de buffercapaciteit van bijkomende natte natuur langsheen de waterlopen in dit gebied (Laarse en Donkse beek), als ontwerpconcept mee te nemen. De inplanting van de bundels moet ook rekening houden met het verval van de Laarse beek en de gewenste afvoer naar het Schijn. Wat vandaag nog belangrijke open ruimtes zijn langsheen de Laarse beek, bvb. de zone voor openbaar nut naast de St. Lukaskliniek te Ekeren, kan binnen deze visie bijkomend ingeschakeld worden en herbestemd als toegankelijke groenzone binnen het gewestelijk RUP. Ook de mogelijkheid kan onderzocht worden om stroomafwaarts aan de Oude Landen (ten westen van de Ekerse Steenweg) een nieuwe open bedding te graven die zowel het debiet van de Laarse Beek, de Oudelandse Beek als de Donkse Beek kan opvangen. In elk geval moet de inplanting van de spoorwegbundels ten zuiden van het stroomgebied van de Oudelandse beek beperkt blijven, om zo een bufferzone en parkgebied te behouden ten noorden ervan. Enerzijds als behoud van het landschappelijk karakter en anderzijds om de kwaliteit van het nabij gelegen woongebied te vrijwaren.

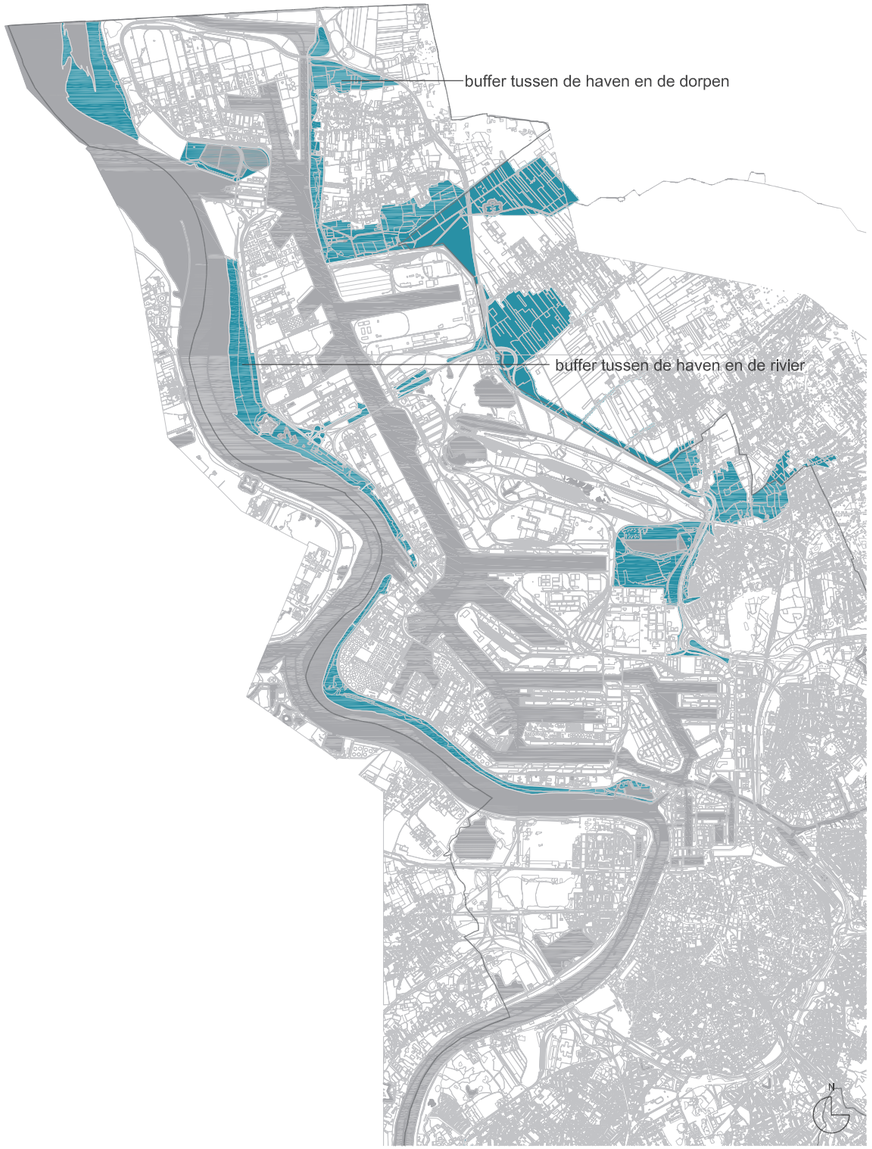
4.2.5 Programma havenpark

Zr_pE: Havenpark

(Scheldeoever – natuur- en buffergebieden in de haven en haar grenzen)

_Doel en kader: Het Havenpark is één van de vijf parken en maakt deel uit van de Afbakening ZeeHavengebied Antwerpen (Linker- en Rechteroever).

Het is de bedoeling om de strategische ruimte van de zachte ruggengraat te integreren in het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever. Doel is om de ontwikkeling van een aaneengesloten parkstructuur te garanderen langs en binnen het Havengebied, dat de rol van de havenbuffers versterkt en gelinkt is aan het grotere landschapsproject voor de polders in het noorden. Natuurcorridors binnen de haven (netwerk ecologische



Kaart 96 | Programma Havenpark

Bron: RSA 2005
Strategische ruimtes, programma's en projecten gelegen buiten de gemeentegrens worden beschouwd als illustratief.

Figuur 41 | Havenpark

Bron: Studio 06

infrastructuur) en langs de rivier worden bewaard en versterkt en er is zachte recreatie mogelijk.

Het park zal een geïntegreerd systeem vormen dat de stad met de Schelde en de haven verbindt en de groene zones in de haven aan het ruime groengebied in de noordoostelijke regio linkt.

Twee modellen, de stapsteen en de buffer, kunnen geïntegreerd worden en elkaar overlappen voor de ontwikkeling van de gebieden in de haven en aan de rand.

Specifieke aandacht wordt gegeven aan de rol van water, van grote wateroppervlakten (vb. Muisbroek) en van het complexe systeem van kleine kanaaltjes in het polderlandschap: dit systeem moet behouden worden, hersteld en zelfs uitgebreid met meer ruimte voor water en bos in de bufferzone, coherent met het voorstel afkomstig uit het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever, nl. het Opstalvalleigebied.

Een fietspad langs de Schelde en toegang tot de buffers en natuurgebieden wordt voorzien.

Specifieke ingrepen in een aantal delen van het park kunnen uitgewerkt worden in RUP's.

_Bijkomende maatregelen en acties: voorstel tot de bouw van een windmolenpark in de haven

Zr_pE1: tussen haven en dorpen
De buffer tussen de haven en de noordelijk gelegen dorpen kan een startpunt zijn voor een park dat hen verbindt met de stad. Het park kan ook een belangrijke rol spelen, zowel voor het water, door de stromen die vanuit het oostelijke watersysteem afkomstig zijn op te vangen, als voor de bossen, als barrières tegen de bedrijventerreinen in de haven.

De voorstellen voor het Opstalvalleigebied (Berendrecht), het Schijnkanaal of de wachtplaats voor binnenvaart (aan de Noordlandbrug) afkomstig uit het SPRSO, zijn verenigbaar met het concept van de zachte ruggengraat en het havenpark.

Zr_pE2: tussen haven en rivier
Een lange groene strook tussen de Schelde en de haven volgt de stadsgrens in het noorden van de stad. Deze ruimte moet toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers en kan werken als een filter tussen de haven en de rivier.

Vooral het Noordkasteel, dat deels zal verdwijnen door de aanleg van de Oosterweelverbinding, zal een nieuwe relatie moeten aangaan met de rest van het park langs de rivier en met de stad (zie harde ruggengraat: Scheldebruggen en kruisingen).

Figuur 42 | Havenpark: Noordkasteel
Bron: Studio 06

4.3 LAGER NETWERK EN STEDELIJKE CENTRA

Antwerpen moet opnieuw investeren in het netwerk van lokale wegen (stedelijke en territoriale boulevards, winkelstraten) en in het openbaar vervoer. Het lager netwerk, de radiale stedelijke en territoriale boulevards en de Leien, de Singel, de Mennesroute en de Krijgsbaan zijn de fundamentele dragers van het openbaar vervoer. Vooral het netwerk van tramlijnen bepaalt de strategische ruimten van het lager netwerk en structureert de stedelijke en grootstedelijke regio.

Het lager netwerk heeft betrekking tot het domein van straten, boulevards, tramlijnen; over het algemeen beschouwd als secundair volgens de hiërarchie die de snelwegen bovenaan plaatst. Dit lager netwerk, gesitueerd in het gefragmenteerde en diffuse grondgebied van de Antwerpse regio, kan een belangrijke structurerende en strategische rol vervullen om de mobiliteit in deze ruimte te verbeteren. Het doel van het ruimtelijk structuurplan is het verhogen van de kwaliteit van het lager netwerk als een manier om de kwaliteit van de gebieden die hieraan gerelateerd zijn te bevorderen: de stedelijke buurtcentra, de winkelstraten, de stationsomgevingen en de gebieden langsheen de tramlijnen. Het concept van het lager netwerk wordt sterk gestuurd vanuit het beeld van de Spoorstad.

Vertrekkend van de top – de harde infrastructuren – moeten de interventies in het lager netwerk de ontwikkeling garanderen van het spoornet, bestaande uit tramlijnen, premetrolijnen, spoorwegen, stations en de onderlinge overstapknooppunten. Het lager netwerk in het algemeen, en de voet- en fietspaden in het bijzonder, moeten alle woongebieden bedienen en ze verbinden met de parken, stedelijke en buurtcentra en winkelstraten. Het moet een goede doorstroming garanderen, zonder daarbij hoge snelheden na te streven. Het lager netwerk bestaat vooral uit territoriale boulevards (deze verbinden de stad met de overige centra), stedelijke boulevards (die het centrum van de stad met de Parklaan op de Krijgsbaan verbinden) en lokale boulevards (intra- en interdistrictverbindingen) en de Parklaan. De verschillende programma's en projecten moeten niet alleen hun functionele standaard beschrijven – met betrekking tot hun multimodale rol in het verkeer – maar ook de stedelijke inrichtingsprincipes. De boulevards en de Parklaan moeten ontwikkeld worden als structurerende elementen in het algemeen beeld en de leesbaarheid van de stad. De Parklaan en de Singel verdelen de boulevards in drie sequenties. Langsheen de eerste, buiten de Parklaan gelegen, liggen verschillende Park&Ride-sites die een overstap met het openbaar vervoer stimuleren. Langsheen de tweede sectie, tussen de Parklaan en de Singel, is de boulevard een stedelijke en commerciële ruimte. In het derde deel, binnen de Singel, zijn de boulevards de bestaande radiale straten van de 19de-eeuwse stad. Het ruimtelijk structuurplan reikt een kader aan om een algemene verdichting, niet enkel door het toevoegen van gebouwen, maar ook van activiteiten, langsheen dit netwerk te realiseren. De reservatie voor enkele ruimtelijke missing links wordt daarbij verzekerd.

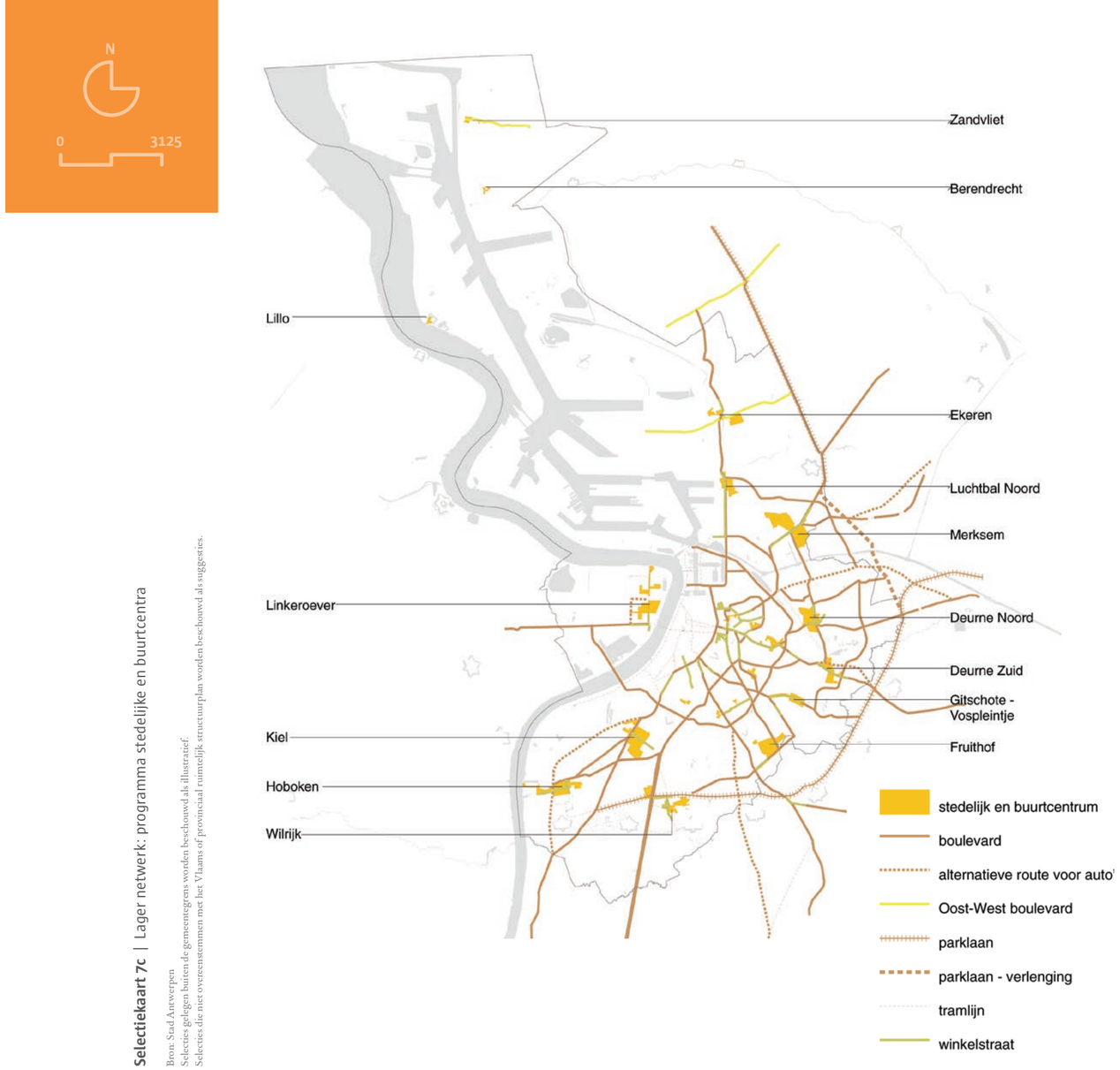
Binnen deze strategische ruimte stelt het ruimtelijk structuurplan volgende strategische programma's voor: de Parklaan en stedelijke buurtcentra. Specifieke interventies in sommige delen van de gebieden die vervat zitten in het lager netwerk moeten geïmplementeerd worden via meer gedetailleerde projecten.

Regels m.b.t. het lager netwerk

Om te werken aan de ruimtelijke aspecten van de structuurbepalende wegen op stedelijk niveau wordt door de stad een handleiding opgemaakt met streefbeelden, richtlijnen en voorstellen van secties. Deze bevat volgende onderzoekselementen:

Vernieuwing van de sectie:
Gezocht moet worden naar het vergroten van de dimensies en de complexiteit van de randelementen (zacht verkeer), naar een duidelijker identificatie van de ruimten voor de verschillende verkeersstromen en naar een beter 'imago' door middel van elementen van continuïteit (ontwerp van de sectie, materialen, verlichting, meubilair).

Ontwikkeling van de functies:
Om het karakter van een straat te benadrukken, om het een sterke



Selectiekaart 7c | Lager netwerk: programma stedelijke en buurtcentra

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

en samenhangende identiteit te geven moet een functioneel programma ontwikkeld worden, of moeten functies op een betere manier herverdeeld worden (minder congestie, beter toegankelijk, meer gemengd). Dit is een erg belangrijke kwestie, vooral met betrekking tot de winkelstraten.

Voorzieningen en diensten moeten gebruikt worden om de publieke rol en het karakter van 'centraliteit' te versterken. Dit kan op twee schaalniveaus, zowel lokaal als bovenlokaal, volgens het niveau van toegankelijkheid, meestal in het geval van openbaar vervoer. Het is de algemene bedoeling om betere verbindingen te maken tussen de straat en haar voorzieningen.

Wonen is ook erg belangrijk om programma's te ontwikkelen die evenwicht kunnen brengen en kunnen compenseren.

Herdefiniëren van de ruimten, vernieuwing van de stedelijke gevel:
Het 'front' langsheen de straat speelt een belangrijke rol om het ruimtelijk karakter te bepalen, om elementen met betrekking tot kwaliteit en leesbaarheid toe te voegen. Specifieke doelstellingen zijn het uitklaren van de toegankelijkheid van de verschillende ruimten en functies en het duidelijk stellen van de grenzen en toegangen.

Illustratie: streefbeelden en richtlijnen

Het is onmogelijk om specifieke regels vast te leggen rond minimumdimensies en uitzicht van kruispunten voor elk element uit het netwerk, omwille van de extreme variatie aan situaties. Wel is het mogelijk om een aantal streefbeelden voor te stellen voor de belangrijkste situaties. Het streefbeeld vertegenwoordigt hoe een weg het gewenste mobiliteitsprofiel en een ruimtelijk karakter krijgt. Het beschrijft een aantal algemene doelstellingen en onderscheidt deze van een aantal algemene situaties. De volgende richtlijnen zijn een reeks van principes die voorgesteld worden met betrekking tot de realisatie van het netwerk.

voetpaden en fietspaden
- elke weg binnen het netwerk moet op zijn minst het volgende hebben: 1,5 m voetpad aan beide zijden van de weg en een fietsstrook aan één of aan beide zijden (minimumbreedte van een voetpad is 1,5 m zonder obstakels, volgens de Vlaamse wetgeving; voor een boulevard is een minimum van 2,5 m wenselijk);
- voetpaden moeten verbreed worden in winkelgebieden, waardoor de ruimte voor verkeer en parking daalt en de verblijfswaarde verhoogt;
- het is wenselijk om fietspaden zo dicht mogelijk tegen de voetpaden te voorzien. In het geval van een parkeerstrook is het fietspad gelegen tussen de parkeerruimte en het voetpad. Op kruispunten moeten specifieke veiligheidsnormen uitgewerkt worden;
- fietspaden zullen van het gemotoriseerd verkeer gescheiden worden bij een ontwerpsnelheid van de weg van 50km/u. (gemengd verkeer is toegelaten bij een ontwerpsnelheid van 30km/u).

openbaar vervoer
- openbaar vervoer moet in zijn eigen bedding rijden om vlotte doorstroming te garanderen en zo een concurrentiele positie in te nemen ten opzichte van het privaat vervoer; een vrijliggende tram- en busbaan is 6 m breed (3 m voor een enkelrichting vrije trambaan). Vrijliggende tramlijnen vereisen specifieke veiligheidsmaatregelen (zoals scheidingsbermen, duidelijke oversteekpunten) bij een ontwerpsnelheid van 50 km/u; overal waar de totale breedte het niet mogelijk maakt om deze scheiding door te voeren zijn alternatieve routes voor voertuigen wenselijk, om openbaar vervoer en voetpaden beter op elkaar af te stemmen;
- de ligging van de bedding van het openbaar vervoer (midden of zijkant) moet verder gevalsgewijs onderzocht worden in functie van de te bedienen functies en de fysieke kenmerken van de weg.

boulevards
- de wenselijke snelheid voor boulevards, inclusief Groene Singel, Leien en Parklaan, is 50km/u;
- de snelheid in het stadscentrum (binnen de Leien) en in de 19de-eeuwse gordel moet 30km/u zijn;
- de ontwerpsnelheid voor de territoriale boulevards buiten de Parklaan varieert van 50 tot 70km/u, afhankelijk van het feit of ze een centrum doorkruisen of niet;
- de breedte van een rijstrook voor gemotoriseerd verkeer, met een ontwerpsnelheid van 30km/u, is 3,15 m met bussen (overwegende dat de algemene breedte van een bus 2,5 m is, De Lijn heeft al bussen van 2,55 m breed), 2,75 m zonder bussen of zonder een grote hoeveelheid aan zwaar verkeer;
- als een boulevard vier rijstroken heeft, kunnen asymmetrische stroken ontworpen worden om het verkeer te verplichten trager te rijden (vb. de binnenste stroken smaller dan de buitenste – 2,75 m en 3,5 m). In dit geval zullen enkel de buitenste lanen bereden kunnen worden door vrachtwagens en de snelheid voor de wagens in de binnenste stroken zal verminderd worden door het gebrek aan ruimte;
- parkeerstroken langs de territoriale boulevards zijn enkel toegelaten als ze de ruimte voor de rijstroken niet innemen;
- daar waar mogelijk zullen bomenrijen geplant worden langs de boulevards.

Illustraties: het ontwerp van de sectie, morfologie

Verschillende soorten wegen (territoriaal, stedelijk, districtswegen, de Parklaan, de Singel, de Leien, …) vormen het lager netwerk; hun verschillende rollen en karakters, samen met het breed gamma aan materiële kenmerken, vragen om een verschillend ontwerp. Er zijn in feite drie morfologische types.
Het onderscheid tussen hen kan beschouwd worden als louter functioneel in een algemene beschrijving, omwille van de noodzaak – hier onderlijnd – om een specifiek ontwerp te voorzien.

boulevardstraat is het meest eenvoudige geval van een straat met enkel een centrale rijweg, zelfs met verschillende verkeersstromen. Hier ligt het accent op de noodzaak om de kwaliteit van deze ruimte te verhogen door de realisatie van brede voetpaden met bomen langs elke kant.

boulevard met centrale middenberm heeft een wijde centrale landschappelijke middenberm, geflankeerd aan elke zijde door rijwegen en voetpaden. De centrale middenberm kan een wandelpromenade zijn (zoals de Ramblas) of kan eenvoudig beplant zijn met gras, bomen en struiken (Mennesroute). Ook de parkeerruimte kan in de centrale middenberm een plaats krijgen.

Figuur 43 | Linkeroever: Europarkt
Bron: Technum

meervoudige boulevard is ontworpen om doorgaand verkeer van lokaal verkeer te scheiden, om personenverkeer van openbaar vervoer te scheiden en, vaak, om speciale voet- en fietspaden met bomenrijen te voorzien. Ze wordt gekenmerkt door een centrale rijweg met op zijn minst twee rijstroken voor snel en bovenlokaal verkeer; aan elke zijde scheiden bermen met bomenrijen het parallel verkeer van wegen voor langzaam verkeer. De toegangswegen laten in het algemeen een of twee stroken voor parkeren toe en één rijstrook. Ze staan gewoonlijk ten dienste van hoofdfuncties in termen van personenverkeer, maar zij kunnen ook een continue toegang verlenen tot verkeersaders en fungeren als erf-
ontsluiting. Deze algemene beschrijving kan uitgedrukt worden in meer complexe en ongewone oplossingen, en kan zelfs asymmetrie benadrukken, in die situaties waar dit een essentieel element is.

Deze regels moeten nog verder onderzocht worden in een handleiding.

4.3.1 Programma Parklaan

Ln_pA: Parklaan

De rol van de Parklaan is de verschillende districten met elkaar te verbinden. De weg is niet ontworpen voor doorgaand en internationaal verkeer; enkel verbindingen met de stedelijke snelweg worden toegestaan. Een specifieke kwestie met betrekking tot mobiliteit, is het verbreden van de rijweg in een aantal te nauwe straten en het versmallen in een aantal andere (vb. het downgraden van de Krijgsbaan te Wilrijk en het verbreden van de bestaande bottlenecks).

Het ruimtelijke karakter kan omschreven worden als een vloeiende laan gebed in een groen en kwalitatief ontworpen landschap. Open ruimten langsheen deze weg zullen zoveel mogelijk onbebouwd blijven; zo kunnen de verschillende bestaande groenelementen verbonden worden met de laan: oude spoorwegbermen, parken, aangeplante percelen.

Een hoge variëteit aan wandel- en fietspaden kan gebruikt worden als een middel om deze verbinding te realiseren en om de visuele kwaliteit te verhogen. Een parallel recreatief pad door de parken, dat de weg kruist of raakt, zal eveneens aanwezig zijn. Waar aanpalende ruimten bebouwd zijn, zullen de voetpaden een meer stedelijk karakter aannemen en zullen ze meer direct gelinkt zijn aan de weg zelf.

De continuïteit en de leesbaarheid van de ruimte wordt aangegeven via een aantal ontwerpelementen voor de dwarsdoorsneden: de parklaan kan ontworpen worden als een 2x2 met een scheiding van het verkeer (groene middenberm). Hoog kwalitatief openbaar vervoer kan gemengd worden (in dit geval met een speciale voorrang voor openbaar vervoer op de kruispunten).

Parkeerstroken langsheen de laan zijn niet nodig, maar het is wel wenselijk om de parkings te clusteren op knooppunten van openbaar vervoer (boulevards). Op die manier staan ze ten dienste van het Park & Ride-systeem in de stad.

Specifieke aandacht moet verleend worden aan de toegang tot het omliggende weefsel, rekening houdend met twee tegengestelde limieten in de huidige situatie. Aan de ene kant de afwezigheid van geschikte intermediaire elementen (vb. tussen de weg en de woningen), aan de andere kant de complete scheiding tussen de huidige weg en het omliggende weefsel, vaak ook veroorzaakt door het verschillend schaalniveau. Bestaande laterale verdeelwegen kunnen behouden blijven, maar ze moeten geïntegreerd worden in de volledige doorsnede.

Oversteekbaarheid is een basisdoelstelling, vooral voor zachte weggebruikers.

Ronde punten zijn wenselijk om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. In dit geval moeten specifieke maatregelen (combinatie rond punt/verkeerslichten) genomen worden om de kruisingen met tramlijnen te beveiligen.

4.3.2 Programma stedelijke en buurtcentra

Ln_pB: stedelijke en buurtcentra

Het beeld van de Dorpen en Metropool suggereert een policentrische stad, niet enkel vanuit functioneel oogpunt, maar ook vanuit de verschillende identiteiten en sociale structuren in de stad. Elk dorp heeft zijn eigen centrum en wenst dit te versterken op een

Figuur 44 | Parklaan

Bron: Studio 06

manier dat de eigen identiteit en rol in de stedelijke, regionale en metropolitane context bevorderd wordt.

Bijgevolg moet het programma voor de stedelijke en buurtcentraverder gepreciseerd worden, aandachtig voor de verschillende situaties in de dorpen, de eventuele gebreken van voorzieningen en de mogelijkheid ze op te laden met nieuwe stedelijke functies en activiteiten.

Daarbij moet de schaal van kleine en middelgrote activiteiten en functies in overeenstemming zijn met de draagkracht van de dorpen, de metropool of de cultuurrecreatieve clusters en de bereikbaarheid.

Ln_pB.1: Hoboken
Hoofddoelstelling is het bestaande centrum te verbinden met de Scheldeoever via de Kapelstraat, één van de twee oudste straten van het oorspronkelijke dorp. De verbinding wordt gemaakt via de Leo Bosschartlaan naar de huidige Lenart de Landrelaan tot aan de overzet van het veer naar Kruibeke. Dit schept voordelen wegens de aansluiting met de veerdienst.

Hoboken is één van de dorpen die een sterke band met de Schelde kan hebben. Vandaag de dag is deze band verhinderd door een lint van industrieën dat zich langs de oever uitstrekt, maar het is mogelijk de route tussen Kapelstraat en de overzet van het veer naar Kruibeke op te waarderen.

Kapelstraat zelf wordt door de spoorweg in twee stukken gedeeld. Dit creëert een fysieke afstand en benadrukt het verschil in karakter van de twee segmenten: een winkelstraat aan de oostkant, een woonstraat aan de westkant. De vernieuwing van de Kapelstraat vergt het herdenken van het gebied rond de spoorweg, om de twee helften van de straat met mekaar te verbinden. Dit kan gebeuren door de bestaande vrij liggende ruimte te gebruiken.

Aan beide zijden van de winkelstraat zijn de achterliggende binnengebieden, die toegankelijk zijn via smalle passages, ongedefinieerde lege ruimten met parkings, tuinen, kleine gebouwen en braakliggende terreinen.

De lege percelen langs de straat kunnen ingevuld worden met woningen, kantoren en winkels om het stedelijk karakter van het dorpscentrum te versterken en de kwaliteit ervan te verbeteren. Ook in de binnengebieden kunnen nieuwe projecten ontwikkeld worden. De binnengebieden kunnen gezien worden als een uitbreiding van het publiek domein (van de winkelstraat), binnen een meer private context.

De overzet van het veer kan een geschikt eindpunt vormen voor deze as, die via de Leo Bosschartlaan verlengd kan worden. Aan dit eindpunt kan een meer publieke betekenis gegeven worden. De suggestie is om een plein aan de Schelde te creëren, een deels verharde en groene ruimte, de mogelijkheid voor de inplanting van recreatieve activiteiten, zoals een café, restaurant en enkele thematische winkels. Misschien kan het idee van watertaxi hier ook verder uitgewerkt worden.

Ln_pB.2: Wilrijk
In dit district, omringd door grote parken maar in de loop der jaren doorsneden door vele infrastructuurwegen, moet zorgvuldig worden omgesprongen met vernieuwing. Onderzocht moet worden hoe de barrières kunnen worden verzacht of weggewerkt zodat het kan uitgroeien tot een veellevendig weefsel waar diverse functies op een harmonieuze en samenhangende wijze worden ingevuld.

Belangrijkste doelstelling is het probleem op te lossen van de straten die als barrières werken tussen verschillende delen van het district.

Het centrum van het dorp bestaat uit een winkelstraat, die aan de R11 vertrekt en zuidwaarts loopt tot het winkelcentrum aan de oude Bist, momenteel één van de best functionerende kernen.

Om de kwaliteit van de ruimere omgeving te verbeteren is het noodzakelijk om het bereikbaarheidsprobleem vanuit het noorden (kruisingen met de R11) en het westen (kruispunten A12) op te lossen. Om de twee zijden van de A12 met elkaar te verbinden moet de ondertunneling van de A12 verder onderzocht worden. Suggesties mbt. de herinrichting van de A12 zijn: (1) centrale rijweg in doorlopende open sleuf ongelijkgronds met de ventwegen; (2) een aantal stedelijke plateaus als overkapping om de beide zijden met elkaar te verbinden. Deze plateaus bieden ruimte voor stedelijke ontwikkelingen (bv. Wilrijk thv. Jules Moretuslei); (3) Hoogwaardig openbaar vervoer met een stamlijn over de Boomsesteenweg; (4) Stelselmatige herordening van de ruimte langs de Boomsesteenweg met enkele groen-corridors (bv. thv. Fortengordel en Struisbeek). In het algemeen ontstaat hierdoor langs deze boulevard een nieuwe publieke ruimte met mogelijkheden voor verdichting met stedelijke functies zoals wonen. De wat vandaag afgesloten woonwijken zijn, opnieuw verbonden worden en kan de N177 volledig worden heringericht als groene territoriale boulevard. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor verschillende tijdelijke en permanente activiteiten. Het centrum kan verbonden worden met een kleine cluster van voorzieningen, waaronder openbare gebouwen, voorzieningen of diensten.

Het structuurplan stelt voor om de R11 te downgraden; door het heraanleggen van de straat en de vrijgekomen ruimte te bebouwen.

De ruimte van het oude kerkhof, dat nu een woonzone is, moet samen met een aanpalende zone – prioriteit 1 – aangewend worden om een sterk eindpunt aan het buurtcentrum te geven en om plaats te bieden voor het begraafpark. Dit park moet doorwaadbaar zijn voor de buurt en zachte ontwikkelingen (bijvoorbeeld kleinschalige publieke voorzieningen en paviljoentjes) kunnen hier onderzocht worden. Op deze manier vindt het gebied eveneens aansluiting met de woningen en het cluster van voorzieningen die in het Zuiderpark gelegen zijn.

Het programma suggereert een nieuwe stedelijke wand aan de R11 te bouwen, die vrijkomt door de versmalling van de mobiliteitsinfrastructuur. Zo kan het bouwblok vervolledigd worden, en ontstaat er een sterkere samenhang ten opzichte van de bestaande situatie. De bebouwbare ruimte kan afgewerkt worden door twee gebouwen op de kop om het weefsel te vervolledigen en een groen binnengebied te omsluiten. De parkeerruimte op de Bist kan gereduceerd worden om deze belangrijke publieke ruimte in het centrum van Wilrijk te herwaarderen. Hierbij moet een evenwicht gezocht worden tussen publiek domein en parkeerbehoefte.

Ln_pB.3: Kiel
Doelstelling is een duidelijk en functioneel centrum te creëren, vertrekkend van de huidige verspreide diensten en voorzieningen.

Als men de Sint-Bernardsesteenweg vanuit het centrum van Antwerpen in zuidelijke richting volgt, ligt in het eerste deel het Kielpark, dat vernieuwd gaat worden. Het bevat sportvelden en speelterreinen. Dit gebied, waarlangs ook twee scholen en een kerk gelegen zijn, wordt omringd door belangrijke sociale woonwijken en gebouwen. Door de herinrichting van de Sint-Bernardsesteenweg en het park zullen de belangrijkste problemen i.v.m. de oost-west en noord-zuid verbinding van de winkelstraat tot de spaghettiknoop opgelost zijn. De herinrichting omvat ook de winkelstraat van de Abdijstraat, een nieuw woonproject, alsook een nieuw shoppingcentrum, op de plaats van de voormalige TIR. De realisatie van een nieuwe boulevard, die van de Emiel Vloorstraat tot de Brederodestraat loopt, moet als een kans gezien worden om ook de ruimte rond de gebouwen van Braem en rond de school aan de overkant een heldere structuur te geven. Meer naar het zuiden is er een cluster van openbare gebouwen, gelegen in een zone met vrij grote groengebieden en sportvelden, die loopt van de Sint-Bernardsesteenweg tot de Debruynlaan. Deze open ruimte, gelegen in een vrij dichtbebouwde buurt, is weinig toegankelijk. Deze cluster moet omgevormd worden tot één geheel en beter toegankelijk gemaakt voor de buurt. Het woningbouwprogramma wordt afgestemd op het aanwezige groengebied waarin het zal opgetrokken worden. Een hoge dichtheid is er niet gepast. Langs het ganse traject van de Sint-Bernardse steenweg (ook het deel op het grondgebied van Hoboken) moet aandacht worden geschonken aan het creëren van een aangename gemengde woonomgeving met ondersteunende voorzieningen.

Ln_pB.4: Fruithof
Doelstelling is de relatie te verbeteren tussen de verschillende voorzieningen en de lokale winkelstraat.

Dit buurtcentrum is ontwikkeld ten zuiden van Berchem station, langs de spoorweg. Het bestaat vooral uit een groot sportterrein, met daar rond lokale voorzieningen en woongebouwen met een hoge kwaliteit. De winkels zijn gelegen aan de Fruithoflaan, en dus aan de rand van het buurtcentrum. De spoorweg vormt een muur, die deze kern fysiek scheidt van een woonwijk die gelegen is tussen de twee zuidwaarts lopende spoorlijnen.

Werken aan de spoorwegberm om passages en doorgangen te maken, kunnen de verbinding verbeteren tussen de twee gescheiden wijkdelen.

De winkelstraat moet beter ontsloten worden naar het noorden via de Berchemboslaan. De open ruimte onder de bestaande torenblokken en het sportterrein moet beter verbonden worden.

Ln_pB.5: Deurne Zuid
Doelstelling is het verbeteren van de kwaliteit van de Herentalsebaan als een belangrijke as van de Spoorstad en een betere verbinding van de wijk met het park Rivierenhof.

De Herentalsebaan is één van de oude steenwegen die Antwerpen stad met de oostelijke dorpen verbindt. De aanwezigheid van de tramlijn maakt ze tot één van de belangrijkste straten voor de Spoorstad. Het feit dat het eerste gedeelte van de straat ook winkelstraat is veroorzaakt problemen voor het gebruik van de straat. Parkeervoorzieningen, menging van autoverkeer en tramlijnen gaat ten koste van de kwaliteit voor voetgangers en fietsers.

Door de scheiding van het verkeer – auto's, trams en fietsers – strikter toe te passen, gebruikmakend van de Boterlaarbaan als aangewezen weg voor het autoverkeer, kan het congestieprobleem opgelost worden. De Herentalsebaan moet heringericht worden om meer plaats te geven aan voetgangers en fietspaden.

Het huidige voetbalplein en de omliggende ruimte (parking) aan de noordzijde van de straat kunnen aangewend worden om een betere verbinding naar het noorden te realiseren. Door een verbinding tussen de I. Opsomerstraat en het park te realiseren, via een nieuwe kruising met de snelweg, is het mogelijk een nieuwe noord-zuidgerichte voetgangersas te ontwikkelen tussen de winkelstraat en het Rivierenhof. De Sterckxhoflei en de verlenging tot het park kunnen heraangelegd worden om de binding met het park te versterken. Ten slotte kunnen enkele lege percelen ingevuld worden om het stedelijk karakter van het centrum te versterken.

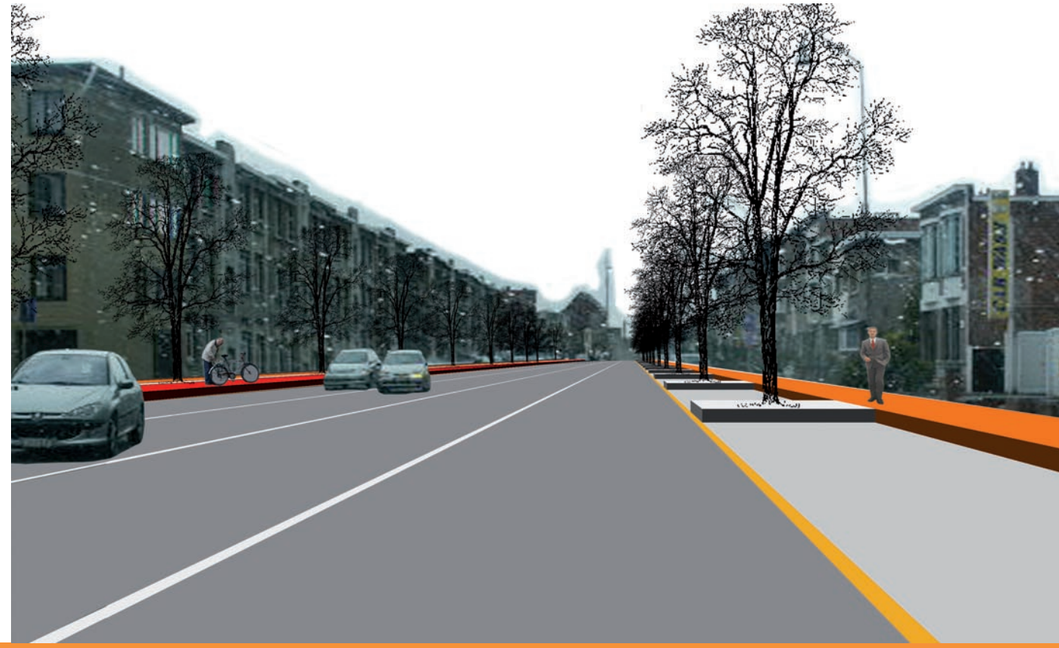
De noord-zuidverbinding wordt gegarandeerd door de doortrekking van het pad langs het voetbalveld, het openhouden van de parking aan de Herentalsebaan en de uitbouw van een plein tot het Rivierenhof, naast de mogelijke nieuwe onderdoorgang van de snelweg.

Ln_pB.6: Deurne Noord
Doelstelling is om de verschillende belangrijke ruimten en voorzieningen te verbinden met de winkelstraten: Turnhoutsebaan, Frank Craeybeckxlaan en Gallifortlei, en het aanleggen van nieuwe open ruimten als centraliteit in het centrum.

Deurne Noord is een van de meest problematische buurten in Antwerpen, omwille van de hoge dichtheid, die gepaard gaat met een gebrek aan kwaliteit. Het creëren van een sterk stedelijk centrum, direct verbonden met het park, kan de kwaliteit verbeteren.

Dit centrumgebied wordt gevormd door een segment van de Turnhoutsebaan, die hier een lokale winkelstraat is en een belangrijke spooras, de loodrecht daarop gelegen Craeybeckxlaan, een stedelijke boulevard en winkelstraat die naar het park loopt, en de Gallifortlei, een andere noord-zuid lopende winkelstraat. Het kerkhof aan de noord-west kant werd onlangs omgevormd tot een publieke ruimte, sommige kleine gebieden zijn aangeduid voor woningbouw. De toegangen tot de winkelstraten van de noord-zuid gerichte Lakborslei, de Craeybeckxlaan en de te ontwikkelen zones moeten verduidelijkt worden. Dit betekent eveneens dat er een betere link met het noordelijk deel van het park moet uitgebouwd worden, waar een aantal speeltuinen en volkstuinen gesitueerd zijn.

Het Rodekruisplein moet heringericht worden als voetgangersruimte in relatie met de kerk, de Schijn en het park. De



Figuur 45 | Boterlaarbaan
Bron: Studio 06

Turnhoutsebaan moet vernieuwd worden, waarbij het verkeer zoveel mogelijk gereduceerd wordt. Het Cogelsplein moet opnieuw zichtbaar worden als centrale ontmoetingsruimte.

De Lakborslei wordt de hoofdas van het dorp, samen met de Turnhoutsebaan. Langsheen deze straat en de voortzetting in de Grapheusstraat kunnen de voornaamste centrumvoorzieningen gevestigd worden. Deurne Dorp moet behouden blijven als historisch centrum en kan zich meer openen naar het park. Het aanwezige open gebied, dat volgens het gewestpan kan bebouwd worden, moet open blijven omwille van de overstromingsproblematiek in dit gebied.

Ln_pB.7: Merksem
Doelstelling is het Runcvoortpark en Bouckenborgpark, en de voorzieningen die erin gelegen zijn te verbinden met de Bredabaan.

De Bredabaan is één van de belangrijkste winkelstraten, ook op grootstedelijk niveau, een steenweg en een spooras. Momenteel kent ze een hoge congestie en biedt ze weinig comfort.

Allereerst moet het herinrichtingproject van de Bredabaan uitgevoerd worden om meer plaats te geven aan langzaam verkeer. De twee parken zijn niet goed toegankelijk en hebben geen directe band met de Bredabaan of met elkaar. Beide bevatten ze belangrijke voorzieningen op districtsniveau. De integratie van de twee parken en van de voorzieningen die er zich bevinden moet gebeuren door de gescheiden delen met elkaar te verbinden en ze te ontsluiten voor de wijk. Daarbij moeten de barrières weggewerkt worden met het oog op een vrije circulatie.

Er is slechts één bebouwbaar gebied in het Bouckenborgpark.

Ln_pB.8: Luchtbal Noord
Doelstelling is het benadrukken van de functie van het buurtcentrum, in relatie met de Noorderlaan en de grote handelszaken, KMO's en stedelijke voorzieningen die erlangs gelegen zijn.

Luchtbal is een gebied met een lage bouwdichtheid (beperkte grondinname) en een grote publieke ruimte. De openbare functies liggen verspreid. Aan de noordkant kan een beperkte clustering opgemerkt worden, met een plein, scholen en openbare gebouwen.

De straat heeft een zeer breed dwarsprofiel, met een brede groenstrook in het midden. Dit creëert een grote afstand tussen de twee kanten van de Noorderlaan. Op de westelijke zijde creëren de grootschalige detailhandelszaken, de stedelijke voorzieningen en KMO's barrières voor de haven.

Er moet aan de opbouw van het dwarsprofiel van de Noorderlaan gewerkt worden om de Luchtbal te verbinden met de grootschalige handelszaken en stedelijke voorzieningen aan de overzijde.

De oostwestelijke relatie, die een betere binding beoogt met de haven, kan verbeterd worden door het verbinden van beide zijden en het heraanleggen van de open ruimten rondom de handelszaken.

Een doorgang onder de spoorweg en de snelweg in het verlengde van de Grimsbystraat maakt de link met het noord-zuid gerichte fietspad aan de zijde van Merksem mogelijk. Deze link maakt ook een rechtstreekse relatie mogelijk met de kerk en een overdekt sportterrein.

Ln_pB.9: Ekeren
Doelstelling is het centrum te vergroten door de winkelstraat te verbinden met enkele voorzieningen in haar nabijheid.

Het district, fysisch gescheiden van de stad door een grote groene ruimte en door de snelwegen A12 en E19, kent een eigen buurtcentrum in het winkelgedeelte langs de Kloosterstraat. Deze straat is de voortzetting van de Ekersesteenweg. Een aantal scholen en publieke gebouwen zijn gevestigd aan beide kanten van de Kloosterstraat; twee sportgebieden bevinden zich in het oosten en het zuiden van het centrum. De oost-westverbinding in Ekeren zal moeten worden verbeterd. Een tramverbinding tussen Antwerpen en Hoevenen staat in het vooruitzicht, die ook Ekeren zal bedienen. Verder onderzoek en multicriteria-analyse zullen de preciese variant vastleggen. Een zoekzone is aangeduid om het vooropgestelde tracé eventueel bij te stellen

De ontwikkelingsgebieden rond de oostelijke cluster zijn aangeduid in het gewestplan als woongebieden, maar bevinden zich in overstromingsgebied en worden bij voorkeur niet bebouwd. De ontwikkelingsgebieden moeten worden opengehouden om de verbinding tussen centrum, zwembad en speelvoorzieningen te garanderen. Aan de westelijke kant, voorbij de nabijgelegen kerk, zal de verbinding met het districtshuis en de voorzieningen rond de Donkweg moeten worden versterkt. De recreatiezones ten oosten en westen van het centrum kunnen verbonden worden door een langzaam verkeersroute. De bebouwbare zones moeten deze verbinding garanderen.

Ln_pB.10: Lillo
Doelstelling is het behouden van het kleine dorp en het vernieuwen en verbeteren van de toeristische waarde van de aanlegplaats voor boten.

Lillo kan worden beschouwd als een afzonderlijke realiteit in een sterke havencontext, rechtstreeks verbonden met de rivier. Lillo is gelegen in de groene, slecht gedefinieerde buffer tussen haven en stad; kent hierdoor nauwelijks een relatie met de stad. Het dorp is gegroeid in een van de oude forten van de stad en heeft een kleine haven.

De eerste doelstelling is het behoud en de ontwikkeling van de groene buffer tussen het dorp en de rivier. We kunnen deze buffer ook terugvinden in het plan voor de haven. Het structuurplan suggereert een groene strip langs de Schelde uit te werken, om zo Lillo met het centrum van Antwerpen te verbinden. De groene strip zal worden uitgerust met een snelle fietsverbinding.

De vernieuwing van 'het dokske' kan een nieuwe impuls betekenen voor het toeristisch imago van Lillo.

Ln_pB.11: Berendrecht
De doelstelling is het plannen van nieuwe voorzieningen in het district, dat een sterk ruraal karakter heeft.

Berendrecht is gelegen in een kwalitatieve landelijke omgeving. Het district kent een oost-westelijke ontwikkeling langsheen de Monnikenhofstraat, waar de voornaamste voorzieningen en publieke functies gesitueerd zijn. Het buurtcentrum is gelegen aan de zuid-westkant, en bestaat enkel uit een kerk, enkele winkels, bars en restaurants.

Er worden geen betekenisvolle ontwikkelingen aangeduid in dit centrum. De structuur van het district en zijn sterke relatie met Zandvliet suggereert wel een noord-zuidelijke ontwikkeling langs de Dorpstraat. Rond de Dorpstraat zijn ook de belangrijkste voorzieningen, buurten en het huidige centrum gelegen. In zuidelijke richting van het districtshuis bevindt zich een groengebied, dat moet worden ingericht als bufferzone tussen stad en haven en dat deel moet uitmaken van de groene corridor die naar de stad leidt, langs de haven. Dit groen gebied maakt deel uit van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever, nl. het Opstalvalleigebied.

Ln_pB.12: Zandvliet
Doelstelling is het verbeteren van het stedelijk karakter van het centrum, rond de nieuwe projecten en voorzieningen.

Net als Berendrecht, is het dorp ontwikkeld in oost-westelijke richting (langs de Putsebaan), tussen de haven en de snelweg. Het huidige centrum is gelegen aan de oostelijke kant. Het verschil is dat Zandvliet beter voorzien is van winkels en publieke functies langs de hoofdstraat, en dat het district een sterk centrum heeft dat contrasteert met de rurale context. Rond het huidige centrum bevinden zich enkele ontwikkelingsgebieden die op korte termijn kunnen worden bebouwd.

Deze open gebieden die aangeduid zijn in het gewestplan, moeten worden ontwikkeld en voorzien van een programma om het stedelijke karakter van het centrum te verbeteren; nieuwe ontbrekende voorzieningen kunnen aan het centrum toegevoegd worden.

Er wordt gesuggereerd om langsheen de Putsebaan het stadsweefsel te vervolledigen door de open percelen te bebouwen. Het is ook nodig om het groengebied tussen het centrum en de haven

in te richten om zo een sterke buffer en een groene verbinding naar het zuiden te creëren. O.a. de Zouten, zoals voorgesteld in het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever, komt hiervoor in aanmerking.

Ln_pB.13: Linkeroever
Doelstelling is het verbeteren van het stedelijk karakter van het centrum en enkele aantrekkelijke functies toe te voegen.

Deze modernistische wijk bezit geen echt buurtcentrum. Al de voorzieningen zijn verspreid. Ook de hoofdplaats aan de ingang van de Sint-Annatunnel en de wijde winkelstraat vormen geen sterke centraliteit. Het merendeel van het woongebied bestaat uit hoge gebouwen en uit grote, onderbenutte open ruimten. Om een sterk centrum te creëren is het nodig om de ontwikkelbare gebieden te verdichten en de publieke ruimte er rond te verbeteren.

De Bancefloerlaan moet opnieuw worden onderzocht in haar dwarsdoorsnede. De doorstroming in deze belangrijke as blijft wel te behouden. De gefragmenteerde laan, die tegenwoordig wordt doorkruist door de verschillende tramlijnen, moet worden omgebogen tot een samenhangende ruimte en een volwaardige winkelstraat tussen Halewijnlaan en F. Van Eedenplein.

Het project van de tramlijn in de Gloriantlaan, die leidt naar de noordelijke wijk, het strand en de toekomstige fietsers- en voetgangersbrug, vormt een goede gelegenheid om sommige interessante plaatsen en belangrijke voorzieningen te verbinden met deze nieuwe spooras. Langs de Gloriantlaan dient bijzondere aandacht besteed te worden aan de uitbouw van een stedelijk centrum langsheen de Gloriantlaan, vertrekkende vanuit het F. Van Eedenplein, als “hart van Linkeroever”. Dit moet afgestemd zijn op het intergenerationeel project Linkeroever aan het Europark (IGLO), waarin vernieuwing van de maatschappelijke voorzieningen wordt nagestreefd. Langsheen de Gloriantlaan komen verderop nog een aantal kleine centrale plekken voor, ondersteunend voor specifieke woonwijken. Ze kunnen de behoefte aan een aantal commerciële en gemeenschapsvoorzieningen verspreid opvangen.

Ln_pB.14: Gitschote - Vospleintje
De doelstelling is het accentueren en vernieuwen van de Gitschotelei als winkelstraat. Het Vospleintje en de kruising met Bikschotelaan/Karel de Preterlei vormen kleine buurtcentra waarbinnen een aantal lokale voorzieningen zijn geconcentreerd. De ligging aan het Te Boelaerpark maakt van deze centra interessante plekken. De relatie tussen de Gitschotelei en het park kan nog sterk verbeterd worden. Waar vandaag een afspanning tussen Gitschotelei en park loopt, moet in de toekomst ingezet worden op een open park zonder barrière. Bij de herinrichting van de Gitschotelei (met tram) moet hier in het bijzonder extra aandacht aan besteed worden.

Ln_pB.15: buurtcentra in de 19de-eeuwse gordel
De doelstelling is het onderlijnen, verbeteren en verhelderen van de betekenis van de centraliteiten in het weefsel van de 19de-eeuwse gordel.

In dit dichte weefsel, dat morfologisch verschillend is opgebouwd in het noordelijk deel en in het zuidelijk deel, kunnen we zeven centra met zeer verschillend karakter onderscheiden:

Sint Jansplein, De Coninckplein, Kerkstraat, Oud Borgerhout, Zurenborg, Oud Berchem, Markgrave.

Net zoals in de andere districten, moeten de buurtcentra op een leesbare en duidelijke manier worden versterkt, door het onderling verbinden van de ruimten die in de perimeter vervat zitten. De publieke ruimten kunnen functioneler ingericht worden en moeten herdacht worden in functie van de voetganger en langzaam verkeer.

Figuur 46 | Linkeroever: dienstencentrum

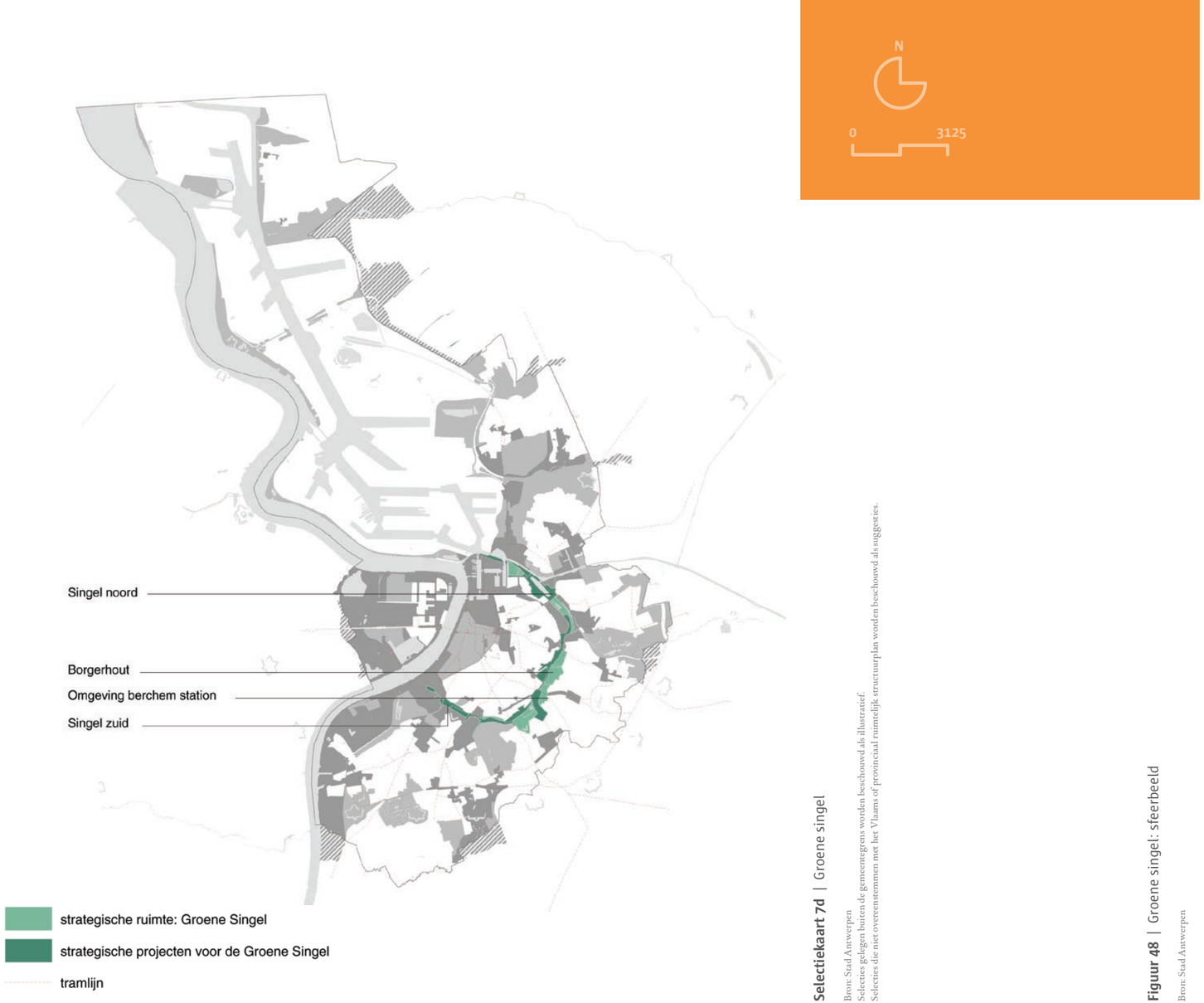
Bron: Technum

Figuur 47 | Herentalse baan

Bron: Studio 06

4.3.3 Programma boulevards, winkelstraten en alternatieve routes

Voor dit programma wordt verwezen naar het hoofdstuk 'Spoorstad'. De boulevards, winkelstraten en alternatieve routes werken op een zeker niveau ook verzamelend voor stedelijke functies en activiteiten. Hun bereik zal de mate van verweving bepalen.



Selectiekaart 7d | Groene singel

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

4.4 GROENE SINGEL

Het ombouwen van de Ring tot een 'internationale snelweg' (dit wil zeggen dat er slechts een beperkt aantal aansluitingen op het lokale wegennet worden voorzien), de constructie van een parallelle, stedelijke snelweg die zorgt voor de distributie naar verschillende punten in de stad en de transformatie van de Singel in een stedelijke boulevard, zijn grote investeringen. Ze moeten rekening houden met alle stedelijke en ecologische implicaties op lange termijn. De ruimten langsheen de Singel zijn in het bijzonder strategische ruimten om te herwaarderen als belangrijk deel van de stad. De basisdoelstelling van de strategische programma's voor de Groene Singel is om deze strategische ruimte, die er vandaag onderbenut, gefragmenteerd en marginaal bijligt, tot een nieuwe centraliteit voor de stad om te vormen. Een hoogwaardige stedelijke ruimte, open, groen, en in staat om te werken als een verbinding tussen binnen- en buitenstad, binnen een corridor die het systeem van de vijf parken verbindt. Ten gevolge van deze wens moet mobiliteit naar een lager schaalniveau gebracht worden en moet het idee van scheiding van de verkeersstromen gevolgd worden. Dit is mogelijk door de aanleg van een stedelijke ringweg, parallel aan en in de zate van de doorgaande snelweg.

Een belangrijke kwestie is de realisatie van een nieuwe tramlijn, die loopt langs de boulevard van het Eilandje naar het zuiden en

Figuur 48 | Groene singel: sfeerbeeld

Bron: Stad Antwerpen

naar Linkeroever via de nieuwe Scheldebrug. Deze stedelijke brug voor lokaal autoverkeer, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer in het verlengde van de (nieuwe) Singel realiseert een fysieke en functionele link tussen beide oevers.

De ruimte langsheen de Groene Singel is, vooreerst, asymmetrisch. Ze wordt in feite gekenmerkt door de aanwezigheid van een stedelijke gevel, nu eens opgetrokken uit gebouwen en direct toegankelijk, dan weer gevormd door meer complexe systemen van fysische elementen (zoals langs de spoorwegviaduct). Aan de andere zijde wordt ze meestal gekenmerkt door open en groene ruimten aan de rand met de Ring, of langs het water zoals ter hoogte van het Lobroekdok of het Albertkanaal meer in het noorden.

Het is ook een gevarieerde ruimte. Vele verschillende karakters en ruimtelijke sequenties zijn herkenbaar. Elk van deze ruimten zal onderzocht worden door een verschillend programma.

Het ruimtelijk structuurplan stelt volgende programma's voor: Singel Zuid, Berchem stationsomgeving, Borgerhout, Singel Noord.

Het ontwerp van de Groene Singel en van de verschillende strategische projecten moet op deze verschillende sequenties afgestemd worden en op de asymmetrische ruimte die ze doorkruist. De open ruimte langsheen de snelweg is een element dat geïntegreerd en geherwaardeerd moet worden, niet verwaarloosd. Dit betekent dat enkel in een beperkt aantal en specifieke gebieden gebouwd zal worden langs beide zijden van de Groene Singel.

Wat het ruimtelijk structuurplan benadrukt is nog steeds de idee van de Singel als een plaats om te wonen; hier moeten kantoren deel uitmaken van een globaal programma voor multifunctionele stedelijke ontwikkeling.

Het structuurplan stelt voor om een selectieve overkapping ter hoogte van de Schijnpoortknoop tot aan de omgeving van het station van Berchem te onderzoeken. Inclusief dient onderzocht of hier de bestaande groengebieden ten zuiden van het station mee in het gebied van de overkapping kunnen worden opgenomen.

Gevraagd wordt aan het Vlaams gewest om een duidelijke volgorde uit te werken mbt. de stappen die leiden tot de herinrichting van de Ring en dit in het voordeel van een spoedige heraanleg van de Groene Singel. Gevraagd wordt om hierbij een eventuele verlegging van het Ringspoor naar de bedding van de (vernieuwde) Ring te onderzoeken.

Sequenties

Gs_pA: Singel Zuid
Gs_A.1: omgeving Zuidstation
Gs_A.2: de Singel plein

Gs_pB: omgeving Berchem Station
Gs_B.1: Berchem Station
Gs_B.2: Nieuw Zurenborg

Gs_pC: Borgerhout
Gs_C.1: knooppunt Turnhoutsebaan

Gs_pD: Singel Noord
Gs_D.1: Lobroekdok slachthuis
Gs_D.2: IJzerlaan
Gs_D.3: Straatsburgdok

Figuur 49 | Groene singel: sequenties
Bron: Stad Antwerpen

Secties

De wenselijke sectie kan beschreven worden volgens volgende criteria:

- Dichtbij de 19de-eeuwse gordel kan een gemengde zone ontwikkeld worden die grote gemengde ruimten voor voetgangers, fietsers, parkeerruimte, bus- en tramhaltes, groenstructuren en een rijvak voor auto's (30km/u) aanbiedt.
- Een tramlijn in de twee richtingen begrenst deze ruimte en wordt beschouwd als een integraal deel van het ontwerp van de gemengde zone. De breedte van deze ruimten varieert afhankelijk van de context en van de beschikbare ruimte. Het omvat vaak een aantal kleine voorzieningen en is sterk gelinkt aan het weefsel.
- Parkeerruimte langsheen de lanen is niet toegelaten, maar wordt geconcentreerd in een aantal sites langsheen de Singel, bij voorkeur binnen deze gemengde zones. De mogelijkheid voor ondergronds parkeren moet onderzocht worden. Deze oplossing wordt aanbevolen voor Berchem Station, zo dicht mogelijk bij de belangrijkste sportvoorzieningen. Ook kunnen ondergrondse parkings en multifunctionele ruimten voorgesteld worden dichtbij het spoorwegviaduct in Borgerhout, ten dienste van de woningen.
- Het autoverkeer is gesitueerd op een vlotte 2x1 weg. Meestal is er geen middenberm tussen de twee rijstroken. Wanneer er geen middenberm is, zijn de kruispunten meestal gelegen dichtbij de radialen aan verkeerslichten. Wanneer de rijstroken van de Singel belangrijke punten passeren (Berchem Station, deSingel) moet de oversteekbaarheid voor voetgangers verbeterd worden en kan deze beveiligd worden door een discrete middenberm tussen de rijstroken.
- Kruisingen zullen geregeld worden door verkeerslichten. Een klaverblad met fly-over is niet toegelaten.

- Aan de zijde van de Ring kan een recreatief dubbel fietspad aangelegd worden doorheen de parkzone. Dit pad wordt beschouwd als een snelle fietsweg met een beperkt aantal kruispunten.

4.4.1 Programma Singel Zuid

Gs_pA: Singel Zuid

Dit gebied is één van de meest problematische, omdat het een complexe en brede infrastructurele strook doorkruist, die beide zijden van elkaar scheidt. De open ruimte wordt door deze sterke scheiding gemarginaliseerd. De transformatie van de spaghettiknoop (zie programma zachte ruggengraat), samen met de heraanleg van de gebieden naast het station, heeft als doelstelling:

- Het versterken van het stedelijk karakter van de Singel, door het introduceren van nieuwe functies en nieuwe bebouwde delen om bepaalde plekken te verrijken.
- Het aanbieden van publieke functies om het gebied meer toegankelijkheid te geven.
- Het oplossen van enkele problemen van toegankelijkheid en verkeer, waarbij de rol van het openbaar vervoer benadrukt wordt.

Gs_pA.1: omgeving Zuidstation
Het Zuidstation is de belangrijkste knoop in dit gebied. Het ruimtelijk structuurplan stelt voor:

- Het station te vernieuwen door de realisatie van nieuwe volumes (zoals bijvoorbeeld aangeduid in de tekening), om verschillende functies te huisvesten, waaronder kantoren.
- Parkeerruimten in te richten.
- Een herwaarderingsprogramma uit te werken voor de publieke ruimten om de integratie van de gebieden aan beide zijden van de Singel te finaliseren; verharde of groene ruimten die een zekere mate van flexibiliteit behouden.

Gs_pA.2: de Singel plein
Deze omgeving is een belangrijke pool voor het concentreren van grootstedelijke functies en bezit een hoge architecturale waarde (bijvoorbeeld het de Singel Centrum). Dit gebied heeft een probleem van onderlinge samenhang. Het ruimtelijk structuurplan suggereert:

- Het herdenken van de verschillende ruimten, vervat in een systeem dat samenkomt op een plein aan de ingang van de Singel.
- Het elimineren of op zijn minst reduceren van het aantal parkeerplaatsen, waarbij er ondergrondse parkeerplaatsen worden voorzien en gebruik wordt gemaakt van de restgronden tussen de knooppunten of langs de bruggen.
- Het integreren van het pleinontwerp in dat van het park (zie programma's zachte ruggengraat) dat infiltreert tussen de Singel en het zwembad, om het bestaande achterliggend parkgebied te bereiken. Het ruimtelijk structuurplan stelt op deze locatie geen nieuwe kantoorruimten voor.

4.4.2 Programma stationsomgeving Berchem

Gs_pB: omgeving Berchem station

De stationsomgeving van Berchem heeft een sterk potentieel, dankzij de stedelijke functies die zich kunnen ontwikkelen in de omgeving van het station. De vernieuwing van een gedeelte van het station zelf lijkt een basisvereiste, omdat vandaag de grootste beperkingen vooral veroorzaakt worden door de gebrekkige kwaliteit van de ruimten naast deze infrastructuur. Dit werkt tegelijkertijd degraderend en als een barrière. Het ruimtelijk structuurplan suggereert een geïntegreerd programma dat inwerkt op het station en de openbare ruimte.

Gs_pB.1: Berchem station
Het plein aan het station dat sinds enkele jaren vernieuwd wordt, kan geïntegreerd worden in een nieuw systeem van openbare ruimten aan de zuidwestelijke zijde; de bestaande ondergrondse parkeerruimten kunnen uitgebreid worden door ook de ruimte langs de spoorweg richting Posthofbrug te benutten als meerlagige ondergrondse parking. Op het gelijkvloers kan deze ruimte toegang verlenen tot nieuwe commerciële ruimten langs het spoor. Het postgebouw kan vervangen worden door een nieuw uitgesproken volume dat geïntegreerd wordt in de openbare ruimte.

Het verlaten Postgebouw moet een nieuw gemengd programma krijgen, in hoofdzaak kantoren en een grote stedelijke en publieke, semi-publieke functie als toplocatie. De nabijheid van een hoofdstation, de groene Singel en de Ring zijn hierbij de hoofdmotieven.

De verweving van beide hoofdfuncties is een bijzonder aandachtspunt en dit moet onderzocht worden in twee dimensies: zowel boven elkaar als naast elkaar.

Een aantal residentiële eenheden behoort tot de mogelijkheden maar is ondergeschikt. Ook een beperkt buurtverzorgend winkelaanbod is mogelijk, maar mag de twee bestaande winkelstraten (Driekoningenstraat/Statiestraat en Gitschotelei) niet ontwrichten; een shoppingcentrum is dus niet toegelaten. Andere cultuurrecreatieve voorzieningen zijn aan te bevelen.

Naast het benutten van het openbaar vervoer, moet de ontsluiting via de vernieuwde Ring - Singel onderzocht worden, evenals de mogelijkheid van het ontwikkelen van een ondergrondse randparking. Het aanbieden van gemeenschappelijke parkeerplaatsen voor de buurt wordt hierbij aangemoedigd.

Bijzondere aandacht moet gaan naar het publiek domein en de relatie met het E. Rijkaertplein, de doorwaadbaarheid (vb. sokkelgebouw) en groen.

Bedoeling is een architecturale unit te ontwerpen, als één van de verschillende monumentale solitairen langs de Singel. Een gelijkaardige frontvorming met bvb. de nieuwe gebouwen van Nieuw Zurenborg kan worden gestimuleerd. Hierbij kan het bestaande skelet van het gebouw behouden blijven of volledig vervangen.

Gs_pB.2: Nieuw Zurenborg
In dit gebied kan een nieuw residentieel gebied aanleiding geven tot het bouwen van een compact weefsel met een geïntegreerd en gearticuleerd systeem van open ruimten met publiek en semi-publiek karakter. Dit project vraagt een aanpassing van het gewestplan.

Er wordt voorgesteld om in dit gebied een hoogkwalitatief programma op te zetten met bebouwing die coherent is met de omgeving, waarbij verweving tussen residentiële functies en kleinschalige, laagdynamische (niet-hinderlijke) economische activiteiten (bijvoorbeeld kleinschalig bedrijvencentrum) en een aanbod aan groen vooropstaan. Het doel is een project te ontwikkelen dat nauw aansluit bij een aantal belangrijke plekken zoals de Draakplaats, het station van Berchem en omgeving en de Singel, die het sociale leven daar bepalen. Op het front langs de Singel kunnen verschillende woningen, onderwijsvoorzieningen en/of een klein aantal kantoren, bedrijfjes en winkels komen.

Om dit gebied optimaal te kunnen ontwikkelen, moet een alternatieve locatie gezocht worden voor de stelplaats van de bussen van De Lijn, in overleg en na afloop van de exploitatievergunningen.

4.4.3 Programma Borgerhout

Gs_pC: Borgerhout

Het gebied langs de Singel wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van het spoorwegviaduct en door marginale, gefragmenteerde of eenvoudige groene buffers. Het voornaamste thema is het versterken van enkele verbindingen en het introduceren van een nieuw gebruik van de ruimten onder het viaduct. De mogelijkheid om enkele arcades te openen moet onderzocht worden. De herwonnen ruimte kan nieuwe functies huisvesten (kleine diensten , toegangen tot ondergrondse parkeerruimten of commerciële func-

ties) en kan nieuwe relaties tussen het achterliggende weefsel en de Singel mogelijk maken.

Anderzijds moet de buffer ten opzichte van de snelweg versterkt worden.

Gs_pC.1: Turnhoutsebaan knooppunt
De wens bestaat om een eventuele groene schakel te verzekeren tussen het Rivierenhof en Spoor Oost, langsheen de Singel. Verondersteld wordt dat het project voor een nieuw park met gemengde functies (wonen en KMO) op de eigenlijke plaats ontwikkeld wordt. Dat is ook coherent met de noodzaak om de Singel, als groene stedelijke ruimte, de gepaste omvang te geven op een heel moeilijk punt.

Daarnaast beslaat het project de reorganisatie van een publieke en uitgeruste ruimte, met de mogelijkheid de ruimte in de nabijheid van het station Antwerpen Oost mee op te nemen.

4.4.4 Programma Singel Noord

Gs_pD: Singel Noord

Dit deel van de stad ondergaat een grondige transformatie en de voornaamste thema's zijn: de herstructurering van de snelweginfrastructuur, het terugwinnen en herwaarderen van het Lobroekdok, de herwaardering van de residentiële buurten in het noorden.

Gs_pD.1: Lobroekdok - Slachthuis
Rondom het Lobroekdok is er een probleem van toegankelijkheid en congestie. Inzetten op het openbaar vervoer is hier dus het centrale thema. De parkings die vandaag tijdelijk worden ingeschakeld (kop van Merksem, Lobroekdok, Ten Eeckhovelei) moeten beschouwd worden als tussentijdse oplossing. Het doel is immers na planfase deze gebieden te ontwikkelen met hun nieuw stedelijk programma.

In het programma moet aandacht besteed worden aan de verweving tussen harde en zachte recreatie, kleinhandel, KMO, groen, wonen en kantoren. Het water moet zoveel mogelijk behouden blijven. Over de selectieve bebouwing van het dok, ingegeven vanuit de doelstelling om de vervuilde massa te immobiliseren, moet creatief nagedacht worden. Een waterpartij boven een verhoogde bodem kan bijvoorbeeld ook hier en daar een oplossing bieden.

Het (selectief) behoud van het water in het dok vindt zijn motief in de Waterstad (herstel historische waterstructuren).

De schaal van het dok en zijn positie in de stad, nabij enkele belangrijke toekomstige groenzones en de topsporthal, wijzen op de mogelijkheid en opportuniteit om een ruim systeem van open en publieke ruimten uit te werken en de plek in het systeem van bovenlokale voetgangers- en fietsersverbindingen in te schakelen.

Gs_pD.2: IJzerlaan
Lang is nagedacht om de heropening van dit voormalig dok nog mogelijk te houden (door de vervanging van de IJzerbrug tijdens de verbreding van het Albertkanaal). Een Singeltram, een voetgangers- en fietsersverbinding moeten echter in ieder geval behouden blijven. Hierdoor wordt de realisatie van een krachtig en breed waterelement moeilijk, maar niet onmogelijk. Het herstel van het Kempisch Kanaal via de IJzerlaan vindt zijn motief in het beeld van de Waterstad (herstel historische waterstructuren). Het structuurplan voorziet daarnaast tevens een verbinding van het waternetwerk meer noordelijker, ter hoogte van Schijn en Rozemaai naar het Noordelijk park en de haven (aan de noordzijde van de A12). In elk geval is het ook van belang dat enkele bestaande groene ruimten versterkt kunnen worden.

Gs_pD.3: Straatsburgdok
Als noordelijk front van de Singel en ruimte langs het kanaal behoort dit gebied tot een systeem van groene en uitgeruste ruimten dat de herwaardering van de aanliggende ruimten kan beïnvloeden (zie ook Masterplan Eilandje). De kade langs dit dok, aan de zijde Eilandje, wordt opgevat als een promenade.

Figuur 50 | Ontwerpend Onderzoek Lobroekdok, 2004
Bron: KCAP

4.5 LEVENDIG KANAAL

Het Albertkanaal is op zoek naar een nieuwe rol binnen de stad. Er moet een keuze gemaakt worden tussen het omschakelen op lange termijn van de huidige industriële bedrijvigheid of het aanpassen van haar technische kenmerken aan de moderne eisen. Beide projecten noodzaken een sterke coördinatie tussen verschillende beleidsniveaus.

Het doel in deze strategische ruimte is het verbeteren van de kwaliteit van de gebieden langs beide oevers van het Albertkanaal, in Merksem en in Deurne. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van en ingespeeld worden op de werken die moeten worden uitgevoerd voor de verbreding van het kanaal. Het volledige gebied langsheen het kanaal dient gerationaliseerd te worden. Maar de Schelde en de kanalen zijn niet alleen infrastructurele voorzieningen; ze zijn eveneens een werk- en een woonomgeving.

Het Havengebied en de omgeving van het Albertkanaal zijn sterk verschillend. Het Havengebied is sterk gescheiden van de stad en er zijn bijna geen relaties aanwezig tussen de woon- en werkomgeving. Langs het Albertkanaal doet zich een heel andere situatie voor: in Merksem woont er een bijzondere leefgemeenschap van schippers. Ze varen met hun boten op en neer het Albertkanaal en de Schelde. Zo bereiken ze Frankrijk en Duitsland. Ze spenderen een deel van hun leven op hun boot. Via nieuwe technologieën zijn ze in staat te communiceren met de hele wereld maar ze hebben geen sociale contacten; ze leven deels in een virtuele wereld. Deze leefgemeenschap vraagt meer efficiënte verbindingen en een 'Schippershuis' in Merksem. Het verkeer via het kanaal zal in de nabije toekomst waarschijnlijk nog toenemen. De binnenvaart is veiliger en er is een grotere garantie voor een 'just in time' levering. Bovendien staat het vast dat de afmetingen van de binnenschepen zullen toenemen. Dit is de reden waarom het Albertkanaal op sommige plaatsen zal verbreed worden, vooral in de bocht ter hoogte van Merksem en Deurne Noord.

In de strategische ruimte van het levend kanaal stelt het ruimtelijk structuurplan twee programma's voor: Merksem oever en Deurne oever. Deze programma's gelden als suggestie aan het Vlaams gewest dat bevoegd is voor de afbakening van het Economisch Netwerk van het Albertkanaal (ENA) en moeten verder worden onderzocht met de economische sector.

4.5.1 Wonen aan het Levendig kanaal

Alle gebieden langs het Albertkanaal worden eigenlijk gebruikt voor industriële activiteiten. Het gewestplan bevestigt deze bestemming. Het project voor de verbreding van het kanaal biedt een kans om de waterkant te vernieuwen en nieuwe mogelijkheden te creëren voor directe toegang tot de residentiële gehelen, maar dit moet passen in een diepgaander gebiedsgericht onderzoek. In de kanaalzone moet immers rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk. Bij het Vlaams gewest wordt aangedrongen op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen) maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen.

Ook het personenvervoer en/of recreatief gebruik op het Albertkanaal moet verder worden onderzocht in relatie met de economische trafiek op dit kanaal en met de inrichting van het publiek domein langs de kade.

Het ruimtelijk structuurplan gebruikt dit als een element om in de districten Merksem en Deurne Noord de woonbaarheid te verbeteren, die nu bedreigd wordt door een hoge concentratie van zware activiteiten.

Selectiekaart 7e | Levendig kanaal

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

4.5.2 Programma Merksem oever

Lk_pA: Merksem oever

Het waterfront langs het kanaal in Merksem is indrukwekkend met enkele enorme silo's, die verwijzen naar een recent verleden. Het transformeren van dit waterfront en van een groot aantal van dergelijke gebouwen in ruimten voor lichtere economische activiteiten en woningen kan onderdeel uitmaken van het diepgaander onderzoek. Deze ontwikkeling kan een sterke impact hebben op het imago van de stad, de skyline en de stedelijke economie.

Het voorstel om een verbinding te maken tussen de woonwijken in Merksem en Deurne Noord met de waterkant, zodat de bewoonbaarheid van de buurt verbeterd kan worden, moet deel uitmaken van het hogervermeld, diepgaander onderzoek. Vernieuwing van de bestaande woonwijken en van de openbare ruimten (parken, sportvoorzieningen, algemene ingrepen in het publieke domein) mag niet hypothecerend werken, maar eerder een evenwichtige stimulans geven aan de verschillende functies. Dit geldt als suggestie aan het Vlaams gewest dat bevoegd is voor de afbakening van het Economisch Netwerk van het Albertkanaal (ENA) en moet verder worden onderzocht met de economische sector. Delen van de Kanaalzone zijn geselecteerd als doelstelling 2-gebied en dienen als dusdanig ontwerpmatig verkend te worden. In de kop van Merksem en in het Dokske, twee gebieden de zich ook lenen voor verder onderzoek, moet rekening gehouden worden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk.

Lk_pA.1: Merksem Dokske
Nieuwe, directe verbindingsmogelijkheden tussen het residentiële weefsel van Merksem en het waterfront, om de leefbaarheid van de buurt te verbeteren, zijn te onderzoeken binnen de grotere schaal van het programma. De herwaardering van het bestaande residentiële weefsel en van de publieke ruimten (parken, sportvoorzieningen, algemene interventie in het publiek domein) zijn als eerste mogelijk. Maar het kernpunt van het proces is de mogelijkheid om de huidige industriële bedrijvigheid op deze plek te mengen met andere, meer stedelijke functies, ook met wonen. Een dieper onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk. Bij het Vlaams gewest wordt aangedrongen op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen) maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen.

4.5.3 Programma Deurne oever

Ik_pB: Deurne oever

Ook hier moet de mogelijkheid van verweving of herlocalisatie verder onderzocht worden. De omgeving heeft nood aan een een multifunctionele ruimte die ook verbonden kan worden met watergebonden bedrijvigheid, die in verbinding kan staan met een groen park, maar dit onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. Sommige delen van deze ruimte kunnen misschien gebruikt worden om het parkeerprobleem op te lossen.

Ik_pB.1: omgeving Sportpaleis
De belangrijkste uitdaging voor het Sportpaleis, als een locatie voor voorzieningen van topniveau, zal liggen in het omgaan met de congestieproblemen en parkeerdruk. Zelfs in de hypothese dat het parkeerbeleid van het Stade de France (een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen in de omgeving van het stadion) zou gevolgd worden, zullen een beperkt aantal parkeerplaatsen vereist zijn. Het is wenselijk de parkeerterreinen uit te rusten met bomen en halfdoorlatende bodembedekking.

Het KMO-gebied tussen het Sportpaleis en de Deurne oever kan onderzocht worden voro herstructurering. De bebouwing van de bestaande bedrijven kan efficiënter ingeplant worden; aan de kade kunnen nieuwe kleinschalige bedrijven of voorzieningen ontworpen worden, met zicht op het kanaal. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk.

Figuur 51 | Merksem Dokske
Bron: Henry Van de Velde Instituut

RICHTINGGEVEND DEEL

het wensbeeld

5 HET WENSBEELD VOOR DE STAD

5.1 SYNTHESE

Visie
Uit de analyse van de stad, gemaakt op basis van de beelden die in het collectief geheugen van haar inwoners en bezoekers vervat zitten, is gebleken dat Antwerpen geen eenvoudige stad is. Bovendien is gesteld dat het uiteenrafelen van de stad in losse analyses en ruimtelijke snippers Antwerpen oneer aandoet. Het is dan ook evident dat de ruimtelijke visie en het wensbeeld voor de stad de onderlinge relaties binnen Antwerpen zal versterken. Cruciaal is dan ook de vraag 'Hoe samenleven', in haar ruimste betekenis, of de vraag hoe de verschillende lagen en elementen in de stad met elkaar verenigd kunnen worden. In de analyse is gewerkt met subtiele beelden, zoals dat van de Ecostad of de Poreuze stad. Op de beelden verder bouwend, willen we de stad in de toekomst op dezelfde fijngevoelige manier aanpakken. Uit het beeld van de Megastad zou - misleidend - kunnen lijken dat we Antwerpen op de kaart willen zetten op een megalomane manier. Niets is minder waar. Renovatio urbis, grote resultaten mits kleine ingrepen, dat is de visie. Het is de fluwelen aanpak van de stad, met respect voor de bestaande waardevolle elementen. Het is de kunst van het subtiele ingrijpen op wat Antwerpen eigen is. Het is het respect voor heden, verleden en toekomst. Het is kiezen voor een nieuwe moderniteit. Het is Antwerpen Ontwerpen.

De complexiteit van de stad heeft een tweede implicatie naar visie toe. Het is immers onmogelijk om de stad in haar geheel aan te pakken. Er moeten keuzes gemaakt worden, weliswaar weloverwogen en doordacht. Niet eender waar, en niet om het even welke actie wordt ondernomen om de ruimtelijke structuur van de stad te versterken. Het ruimtelijk structuurplan Antwerpen is dan ook heel expliciet een ruimtelijk structuurplan of strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Men zou kunnen stellen dat elk structuurplan strategisch is, aangezien in elk plan keuzes en/of selecties worden gemaakt. Het ruimtelijk structuurplan gaat een stap verder. Het kiest die acties en maatregelen die - eens uitgevoerd - een stimulerend effect zullen hebben op de hele omgeving, en niet enkel op de plek zelf. Deze strategische aanpak is nu net de Renovatio urbis, of de subtiele benadering van de stad.

Aanpak
De Renovatio urbis behoeft een eigen aanpak, die niet te vatten is in één enkele methode. Het ruimtelijk structuurplan stelt dan ook twee soorten beleid voor: het generiek beleid en het actief beleid. Deze twee types zijn complementair, en mogen absoluut niet los van elkaar bekeken en uitgevoerd worden. Wel is het zo dat het generiek beleid van toepassing is op de hele stad, terwijl het actief beleid eerder gebiedsgericht werkt. Het actief beleid is dus met andere woorden een verfijning en uitwerking van het generiek beleid, maar staaft tegelijkertijd dat generieke. Binnen het planningsproces, en bijgevolg ook binnen de aanpak van de stad, zijn beide types steeds in interactie met elkaar en leveren beide beleidsvormen elementen die de ander versterken. Deze wisselwerking bewijst opnieuw de complexiteit van de stad.

Generiek beleid
Het generiek beleid is een vertaling van de Renovatio urbis en werkt verder op de beelden: Waterstad, Ecostad, Havenstad, Spoorstad, Poreuze stad, Dorpen en Metropool, en Megastad. Het heeft tot doel de bestaande beelden uit het collectief geheugen te versterken. Daartoe wordt telkens een visie ontwikkeld, en daaraan gekoppeld ook maatregelen en acties. Een maatregel of actie wordt beschouwd als van strategisch belang om de generieke doelstellingen van het structuurplan te bereiken en om de visie te realiseren. Door het maken van selecties wordt de klemtoon gelegd op de voornaamste structuurdragers per beeld. Selecties en maatregelen, voortvloeiend uit het generiek beleid, kunnen, maar hoeven niet noodzakelijk, onderwerp te zijn van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

De Waterstad heeft nood aan een algemeen herstel. Dit kan door het verbeteren van de waterstructuur in de stad en door het versterken van de link met de Schelde. Daartoe moet gebruik gemaakt worden van de beekvalleien en bestaande open waters. Ook natte gronden en nieuwe overstromingsgebieden worden gezien als belangrijke potenties in het algemeen herstel. Het versterken van de skyline door middel van hoogbouw is een manier om de relatie stad - Schelde te herstellen. Een andere mogelijkheid is het - letterlijk - bouwen van bruggen tussen rechter- en Linkeroever. Dit algemeen herstel heeft belangrijke gevolgen voor het bouwen in de stad: niet overal kan gebouwd worden, en afhankelijk van de plek zullen specifieke regels gelden. De watertoets vormt een eerste criterium.

Het ruimtelijk structuurplan ziet de Ecostad als een levendige open ruimte. We willen een stedelijke parkstructuur die duidelijk leesbaar en herkenbaar is. Basis zijn het waternetwerk, de groen- en traditionele parkgebieden, de ontbrekende schakels, de stads(rand)bossen, de agrarische landschappen en de snippers in de bebouwde ruimte. Een 'levendige' open ruimte verwijst zowel naar de fauna en flora, die groeimogelijkheden moeten krijgen binnen de stad, als naar de mens in het bijzonder, waardoor (gedifferentieerd) recreatief medegebruik noodzakelijk is. De Ecostad is een goed voorbeeld van het zoeken naar evenwicht, van de vraag 'Hoe samenleven', het beeld verenigt immers natuurwaarden en stedelijk recreatieve behoeften. Een gelijkaardig evenwicht moet gezocht worden tussen natuur en bebouwing. Ecostad impliceert niet automatisch het onbebouwd laten van open ruimte. Integendeel. Gezocht moet worden hoe open ruimte en bebouwing elkaar kunnen vinden, aanvullen en zelfs versterken. Net zoals de Waterstad genereert ook de Ecostad een aantal specifieke regels, die in een handleiding innovatief bouwen zullen ontwikkeld worden.

Met het beeld van de Havenstad wil het ruimtelijk structuurplan contact zoeken. Er moet gezocht worden naar een verbeterde interactie tussen stad en haven, naar het verbeteren van selectieve en multimodale bereikbaarheid en logistiek. Zowel de stad als de haven moeten elkaars goede buur zijn; dit wordt vormgegeven in de contactzones . De bufferzones moeten dienen om de leefbaarheid van de polderdorpen en om de relatie met de Schelde te verzorgen. Er moet een evenwicht gezocht worden tussen stedelijke en havenactiviteiten.

De Spoorstad wil van Antwerpen een open stad maken. Het lager (lees lokale) netwerk omvat radialen en tangenten, lokale wegen, stations en spoorbundels, tramlijnen en stelplaatsen, parkings, P&R's en transferia, winkelstraten en voet- en fietspaden. De Spoorstad wil een uitgebreid openbaar vervoersnet aanbieden, zonder de autobereikbaarheid te verwaarlozen. Daarom moet voorzien worden in een gedifferentieerd parkeer- en Park en Ride beleid. Ook voor zwakke weggebruikers wil de Spoorstad de nodige ruimte bieden. Maar er is meer. De Spoorstad behelst ook de ruimten rond de verkeersassen: het beeld vraagt aandacht voor het ruimer gebied en denkt na over de straat als stedelijke ruimte. Om die reden vraagt ook dit beeld een handleiding innovatieve bouwtypes. Tenslotte onderzoekt de Spoorstad hoe Antwerpen kan omgaan met het sluiten van de Ring en de mogelijke gevolgen daarvan op bepaalde plekken. Gezocht moet worden naar het realiseren van aanvaardbare overgangsgebieden met bijzondere kwaliteiten en verbindingen tussen de onderdelen van het lager netwerk. De wijzigingen kunnen ook kansen bieden voor de herinrichting van bepaalde gebieden.

De Poreuze stad vraagt aanpassende verschijningsvormen en wil de morfologie van de stad herbekijken en verbeteren. Daartoe moet ingezet worden op verschillende domeinen: het in gebruik nemen van 'holtes' in de straatwand zoals leegstaande panden en percelen (let wel, 'in gebruik nemen' is geen synoniem voor 'bebouwen'), het verbeteren van de leefkwaliteit, het werken aan identiteit en het inzetten op publiek domein. De Poreuze stad is een erg complex beeld. De doelstellingen zoals hierboven beschreven, zijn dan ook niet in één woord te vatten. Ook de samenstelling van de Poreuze stad, en de selecties, maatregelen en acties die hieruit volgen, zijn niet eenvoudig. Zo omvat de Poreuze stad zowel groene snippers als stadsdelen en plekken die niet onder één noemer te klasseren zijn (vb. modernistische hoogbouwwijken, gebieden die dicht gebouwd zijn, gebieden met industriele gebouwen in transformatie, gebieden onder commerciële citydruk, etc). Gezien de inzet op morfologie, vereist de Poreuze stad de opmaak van gebiedsgerichte RUP's die beeldkwaliteit, cultuurhistorisch erfgoed, verhouding open-bebouwde ruimte, functionele verweving, … flexibel vastleggen én een handleiding innovatieve bouwtypes. Het werken met bouwblokprojecten is één van de vele manieren om de Poreuze stad vorm te geven.

Het beeld van de Dorpen en Metropool bekijkt Antwerpen als een policentrische stad, met ruimte voor het cultuurhistorisch erfgoed, wonen, werken en recreëren. Het beeld omvat verschillende deelaspecten, en bijgevolg uiteenlopende, maar elkaar aanvullende, doelstellingen. Het metropolitane karakter van Antwerpen vraagt een vernieuwing van het grootstedelijk weefsel (voornamelijk langsheen de Schelde - harde ruggengraat) en de ontwikkeling van representatieve en grootstedelijke functies (kantoren, metropolitane voorzieningen en cultuur). De dorpen daarentegen vragen een verbeterde identiteit en een sterker centrum. Het beeld van de Dorpen en Metropool verwijst echter niet alleen naar een zekere positionering op internationaal, respectievelijk lokaal niveau. Het omvat ook ambities voor wonen, werken en recreëren.

Met betrekking tot het cultuurhistorisch erfgoed wil Antwerpen inzetten op het behoud en de versterking van haar patrimonium. Zo wil Antwerpen het beeld nastreven van historische, schone stad. Een gebiedsdekkende inventarisatie en juridische verankering van het cultuurhistorisch erfgoed moet hieraan vorm geven. Daarnaast moeten ook beeldbepalende en beeldondersteunde gebouwen en stadsgezichten hun plaats blijven behouden in de ontwikkeling van de stad. Duurzame hergebruiksmogelijkheden moeten worden onderzocht. Naast het zichtbare moet ook aandacht geschonken worden aan ondergrondse relicten en archeologische elementen die historisch mee de vorm van de stad hebben bepaald.

Met betrekking tot wonen wil Antwerpen een nieuw evenwicht creëren. Daartoe moet een selectieve inwonersstroom gestimuleerd worden, en moeten nieuwe woningen en woonvormen aangeboden worden. De focus ligt op de jonge gezinnen met kinderen, omdat die ondervertegenwoordigd is. Daarom moet de verhouding appartementen en grotere woningen herbekeken worden. De ambitie is immers het herstellen van het evenwicht. Antwerpen wil heel duidelijk een stad voor iedereen zijn. De woningprogrammatie toont aan waar men in Antwerpen terecht kan voor een nieuwe woning, maar ook waar het wenselijk is niet - of onder bepaalde voorwaarden - te bouwen, vb. omwille van watergevoeligheid. De stad kiest zorgvuldig de stadsontwikkelingsgebieden (bebouwen van open ruimten), maar zet ook in op stadsvernieuwing (Renovatio urbis) binnen het bestaand weefsel. Een voldoende aanbod is echter niet voldoende. Antwerpen moet ook een aantrekkelijke stad zijn. Het actief inzetten op een kwalitatief publiek domein moet die ambitie waarmaken. Voor de grootste gebieden zal de stad zelf de regie in handen houden.

Antwerpen wil een economisch beleid voeren van toegevoegde waarde. Het wil een economie die een meerwaarde biedt aan de stad, in plaats van er afbreuk aan te doen. Haar troeven zijn de wereldhaven met haar Petrochemie, de historische diamantcluster, de regionale bedrijventerreinen IPZ en Kanaalzone, de twee nieuwe bijkomende lokale bedrijventerreinen, de groothandelsclusters, de vele winkelstraten en de sterke verwevingsgraad in het gemengde stedelijk weefsel. Er wordt ook ruimte voorzien voor nieuwe groeisectoren (intensieve economie) zoals kantoren, research en development, congrescentra, cultuur en toerisme, mode, design en antiek. Doel is om deze nieuwe economie in te schakelen langs de Singel, de stationslocaties en in de gebieden in transformatie (Eilandje, Lobroekdok, ...). De stedelijke economie wil zowel verweven als clusteren, afhankelijk van haar aard, omvang en omgevingseffecten. Voor detailhandel wordt voornamelijk ingezet op een verwevingsbeleid. Hierin moeten het commerciële hart, de secundaire centra en de stedelijke en buurtcentra verder uitgebouwd worden als aantrekkelijke gebieden met een mix aan commerciële functies. Voor grootschalige retail worden nieuwe mogelijkheden geschapen op de Lobroekdok-Slachthuissite. De overige bestaande groothandelclusters worden geoptimaliseerd, niet uitgebreid. Voor kleine en middelgrote bedrijven blijft het licht op groen staan voor verweving in het stedelijk weefsel. Moeilijk of niet-verweefbare bedrijven kunnen terecht op de bestaande bedrijventerreinen. Bovendien worden er, naast het regionaal terrein IPZ, twee nieuwe bedrijventerreinen voorzien voor het opvangen van de lokale endogene groei: het Zand (stedelijk gebied) en het verder te onderzoeken terrein Krommeweg (buitengebied). De industriegebieden aan Schelde en Albertkanaal worden geherstructureerd om een betere relatie tussen stad en water tot stand te brengen. Wat grootschalige kantoorontwikkelingen betreft, wordt een beleid van clustering doorgevoerd op strategische locaties in de stationsomgevingen en langs de Groene Singel, naast het verweven van de kleine kantoren in het stadsweefsel.

De visie op recreatie is ‘meer welzijn’, of de creatie van een stad waarin het aangenaam wonen en verblijven is. Recreatie beperkt zich niet tot sport en spel, maar omvat ook cultuur, onderwijs en verzorgingsfuncties. Deze uiteenlopende definitie van recreatie impliceert verschillende doelstellingen. In functie van bereikbaarheid en toegankelijkheid stelt het ruimtelijk structuurplan een gespreid aanbod voor. Daartoe worden lokale cultuurrecreatieve clusters voorgesteld, min of meer één per district en soms complementair aan hun centra. Sommige activiteiten genieten echter stedelijke uitstraling en krijgen een plaats binnen de grootstedelijke cultuurrecreatieve clusters, zoals op het Eilandje, Linkeroever, Nieuw Zuid en Lobroekdok/Slachthuissite. Reserveclusters kunnen een eventuele bijkomende behoefte opvangen. Tenslotte zijn er die activiteiten die een dergelijk grote uitstraling hebben - grootstedelijk en zelfs internationaal - dat ze een bijzondere, eigen plek binnen de stad krijgen. Het zijn de toplocaties, vb. een congrescentrum of concerthal. Naast dit gedifferentieerde aanbod, stelt het ruimtelijk structuurplan ook een aantal specifieke doelstellingen voorop, zoals het organiseren van een gevarieerd en hedendaags onderwijs, het toegankelijk maken van sport en het ‘cultuur cultuur laten’, waarbij zowel aandacht voor de formele als de informele cultuurscène wordt gevraagd.

De Megastad heeft de ambitie om Antwerpen als hoeksteen van een nieuwe centraliteit te positioneren. De stad moet opnieuw voordeel halen uit haar ligging en moet op die manier een tegengewicht vormen voor de ruimtelijke spreiding. De troeven die ze hierbij uitspeelt: verbeteren lager netwerk, een aantrekkelijk publiek domein en het beter benutten van economische potenties.

Actief beleid

In het ruimtelijk structuurplan wordt de stad niet op een homogene manier behandeld, anders zou het geen strategisch plan zijn. Selectief worden een aantal ruimten aangeduid, die omwille van hun karakter strategisch zijn voor de toekomst van Antwerpen: natuur, afmetingen, locaties, potenties voor transformaties. Het actief beleid geeft de visie en acties weer binnen deze strategische ruimten. Deze ruimten geven niet alleen een ruimtelijke structuur aan de stad, maar leggen tegelijkertijd criteria vast om sociaal en economisch relevante acties te selecteren en hun prioriteiten te bepalen. Bovendien moeten alle acties en projecten van strategisch belang beschouwd worden (vanuit ruimtelijk, sociaal en economisch oogpunt).

Er zijn vijf strategische ruimten: de harde ruggengraat, de zachte ruggengraat, het lager netwerk en de stedelijke centra, de Groene Singel en het levendig kanaal. De harde ruggengraat kan beschouwd worden als de metropolitane as van de stad, die de link met de Schelde wil versterken. De zachte ruggengraat kan begrepen worden als de vijf parken. Het lager netwerk omvat zowel de lokale wegen, als de ruimten er rond. Ook de stedelijke (buiten de 19de-eeuwse gordel) en de buurtcentra (binnen de 19de-eeuwse gordel) maken deel uit van het lager netwerk. Deze strategische ruimte is dus geen mobiliteitsconcept, maar een ruimtelijk concept. Dat geldt ook voor de Groene Singel: het downgraden van deze verkeersas biedt potenties naar een groene ruimtelijke ontwikkeling, met op strategische plekken kantoor- en toplocaties. Het levendig kanaal tenslotte herbekijkt de morfologische en functionele structuur van de omgeving Albertkanaal, ter hoogte van Merksem en Deurne.

Het ruimtelijk structuurplan formuleert binnen de strategische ruimten een aantal strategische programma’s, acties waarvan voorgesteld wordt ze een hoge prioriteit te geven. Elk programma bevat een reeks van specifieke projecten. De harde ruggengraat omvat volgende programma’s: Noorderlaan, Eilandje, Kaaien, Binnenstad, Centraal Station, Scheldebrug en oversteken, Zuid en Nieuw Zuid en zuidelijke Scheldeoever. In de zachte ruggengraat komen de programma’s overeen met de vijf parken: Scheldepark, Zuiderpark, Schijnvalleipark, Noorderpark en Havenpark. De programma’s van het lager netwerk zijn die voor de Parklaan en voor de stedelijke centra. De Groene Singel omvat programma’s als Singel Zuid, stationsomgeving Berchem, Borgerhout en Singel Noord, die erop gericht zijn het stedelijk karakter van de Singel te verhogen. Het levendig kanaal tenslotte bevat programma’s voor Deurne en Merksem. Al deze programma’s, en de projecten die erin vervat zitten, moeten als strategisch beschouwd worden.

Het ruimtelijk structuurplan geeft indicaties en suggesties voor elke strategische ruimte, voor elk programma en voor elk project.

Het omschrijft thema's, functies en ontwerprichtlijnen. De rol van het plan is om de coherentie van thema's, functies en ontwerp op het algemene niveau na te gaan. Dit gebeurt door rekening te houden met een aantal algemene en fundamentele principes die voortkomen uit het generiek beleid. Deze principes en acties geven een concrete betekenis aan het idee van Renovatio urbis (ecologisch, sociaal en economisch). Het plan wil de stad tevens ontwerpen, niet bindend, wel illustratief. Het wil tonen hoe de Renovatio urbis moet begrepen, geïnterpreteerd en toegepast worden. Het wil een uitdaging bieden voor elke ontwerper in binnen- en buitenland. Het wil de stad in ere herstellen en in ere houden.

5.2 OVERZICHT VAN ACTIES, MAATREGELEN EN PROJECTEN

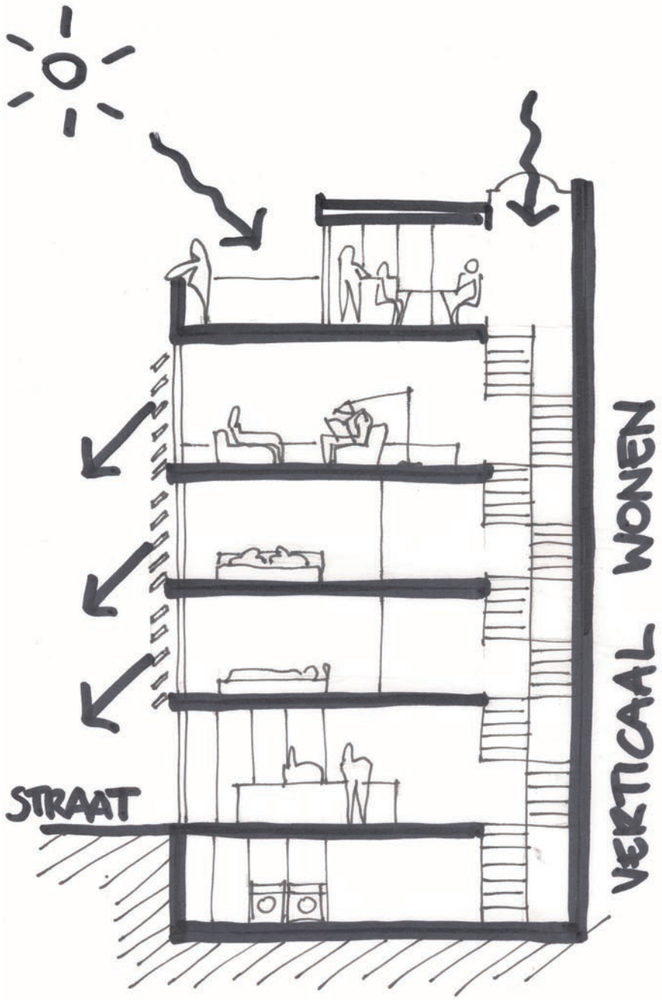
5.2.1 Maatregelen en acties

Opmaken handleidingen en studies

- Opmaken hoogbouwnotitie.
- Opmaken handleiding innovatieve bouwtypes, voor nieuwe woon- of werkvormen in de stedelijke parkstructuur, langsheen het lager netwerk en secties, in het metropolitaan gebied en in functie van de porositeit van de stad, …
- Opmaken handleiding publiek domein.
- Voltooiing en verfijning van de inventaris cultuurhistorisch en architecturaal patrimonium en van de archeologische inventaris, incl. historische waterstructuur.
- Opmaken studie herstel historische waterstructuur.
- Opmaken beeldkwaliteitplannen.
- Opmaken handleiding verweving: in functie van een methodologie die toelaat om op een objectieve wijze na te gaan of een bepaalde (nieuwe) economische, of potentieel hinderlijke (vb. lawaaihinderlijke), activiteit kan ingeplant worden in een bepaalde stedelijke omgeving.
- Opmaken locatiestudie voor een permanent verkeerseducatief centrum.

Aanpassen bouwcode

- Opmaken gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (actualisering gemeentelijke bouwcode), vb. met betrekking tot garagepoorten, parkeernormen, morfologische criteria die nieuwe woonvormen toelaten, de porositeit of de beeldkwaliteit van gebouwen bevorderen, stedenbouwkundige ontwikkelingskosten, kantoorontwikkelingen, lawaaihinderlijke activiteiten, hoogbouw, verlichting, terrassen, reclame (o.a. ook ontmoediging op onbebouwde percelen), afzonderlijke toegang tot winkels waar haalbaar, … . Deze lijst is niet limitatief en moet nog verder onderzocht worden op de juridische vertaling.
- Opmaken stedenbouwkundig kader verweving van functies.
- Opmaken gemeentelijke RUP's
- Opmaken gemeentelijke RUP's voortvloeiend uit de strategische projecten, programma's en ruimtes.
- Opmaken RUP's uit te sluiten woongebieden (omwille van water of de visie, in overleg met het Vlaams gewest).
- Opmaken gemeentelijke RUP's voor de nieuwe gemengde woongebieden, de stadsontwikkelingsgebieden en (delen van) gebieden onder breed management; een specifiek RUP kan opgemaakt worden voor permanente woonwagenterreinen.
- Opmaken gemeentelijke RUP's voor de contactzones: Mexico-Eiland, Droogdokkeneiland en Noorderlaan.
- Opmaken RUP's voor (delen van) de 19de-eeuwse gordel, de stedelijke centra en de wijk Mariaburg, afgeleid uit het beeld van de Poreuze stad en het beeld van Dorpen en Metropool (Erfgoed).
- Verder zetten van de Bouwblokprojecten in de ganse stad, afgeleid uit het beeld van de Poreuze stad.



Figuur 52 | Toepassen van nieuwe woontypes

Bron: Mys & Bomans architectuurkantoor bvba

- Invoegen beeldkwaliteit in de stedenbouwkundige voorschriften van gemeentelijke RUP's, afgeleid uit het beeld Dorpen en Metropool.
- Opmaken gemeentelijke RUP's voor de grootschalige kantoorlocaties: binnen de strategische projecten (stationsomgevingen Antwerpen Centraal - Kievit en Copernicus, Berchem, Zuid, Luchtbal), en binnen een geïntegreerd programma in de stadsontwikkelingsgebieden (Nieuw Zuid, Prestibel, Eilandje).
- Opmaken gemeentelijke RUP's voor de herbestemming, herstructurering en inrichting van het nieuw lokaal bedrijventerrein het Zand-Katwilgweg te Linkeroever (stedelijk gebied).
- Verder onderzoek van het aansnijden en het aanduiden van de exacte locatie van een nieuw lokaal bedrijventerrein de Krommeweg te Berendrecht (buitengebied).
- Opmaken gemeentelijk RUP zonevreemde bedrijven: zonevreemde bedrijfsactiviteiten kunnen worden opgevangen binnen de nieuwe clusters en verwevingsgebieden; de bedrijven die niet geherlokaliseerd zullen worden, zullen herbestemd worden.
- Opmaken gemeentelijke RUP's om grootschalige handelsclusters te optimaliseren: Boomsesteenweg, zuidelijk deel contactzone Noorderlaan (samen met stedelijke voorzieningen), Bredabaan.
- Opmaken gemeentelijke RUP's zonevreemde recreatie: zonevreemde recreatie kan worden opgevangen in de cultuurrecreatieve clusters, het metropolitaan gebied, of de stedelijke en buurtcentra; de activiteiten die niet geherlokaliseerd zullen worden, zullen herbestemd worden.
- Opmaken gemeentelijke RUP's voor de toplocaties.
- Opmaken gemeentelijke RUP's voor lawaaihinderlijke gelegenheden, indien de resultaten en aanbevelingen van de studie verweving en de studie dansgelegenheden hiertoe leidt.
- Opmaken RUP's voor P&R's langs de Singel en de Parklaan, keerlussen (in overleg met het Vlaams gewest).

Opmaak plannen op meso-niveau

- Opmaken structuurschets Berendrecht-Zandvliet.
- Opmaken structuurschets Linkeroever.
- Opmaken masterplan voor de Kaaien.
- Opmaken parkeerbeleidplan.
- Locatieonderzoek touringcars.
- Locatieonderzoek te herlokaliseren stelplaatsen De Lijn.
- Mobiliteitsonderzoek omleiding zuidelijke industriegebieden.
- Bufferonderzoek Moretusburg.

Diverse

- Toepassing watertoets.
- Uitbouwen en ontwikkelen stedelijke parkstructuur.
- Vervolledigen lager netwerk in overleg met de hogere overheden: Krugerbrug, scheiding zwaar verkeer - lokaal verkeer in Hoboken, extra lager netwerk (voet- en fietspaden en -bruggen), onderzoek naar Park & Rides, keerlussen.
- Monitoren van ruimtelijke indicatoren op wijkniveau: als basis voor de periodieke rapportering met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de wijken binnen de stad.
- Verder zetten en uitwerken van bouwblokprojecten als een strategisch, stedenbouwkundig instrument ter ondersteuning van stadsontwikkeling.
- Faciliteren van stadsvernieuwingsprojecten en regisseren van stadsontwikkelingsgebieden.
- Hanteren van de woningprogrammatie als toetskader.
- Hanteren toetskader zonevreemde woningen.
- Hanteren toetskader zonevreemde bedrijven.
- Hanteren toetskader zonevreemde recreatie.
- Gemeentelijk beheer en parkmanagement bij de ontwikkeling en/of herstructurering van bedrijventerreinen.
- Invoeren stedenbouwkundige ontwikkelingskosten.
- Verhogen heffing op onbebouwde percelen in de straatwand (juridisch verder te onderzoeken).
- Invoeren subsidiëring afbraak in binnengebieden.
- Stimuleren kleinschalige ecologie.
- Verankering beleidsnota detailhandel in ruimtelijk beleid.
- Onderhandelingen voeren met scholen in functie van het openstellen voor sport en speelruimte.

5.2.2 Te ontwikkelen programma's en projecten

Programma's

Harde ruggengraat

- Noorderlaan
- Eilandje
- Kaaien
- Binnenstad
- Centraal Station
- Scheldebrug en oversteken
- Zuid en Nieuw Zuid
- zuidelijke Scheldeoever

Zachte ruggengraat

- Scheldepark
- Zuiderpark
- Schijnvalleipark
- Noorderpark
- Havenpark

Lager netwerk

- Parklaan
- de stedelijke centra

Groene Singel

- Singel Zuid
- stationsomgeving Berchem
- Borgerhout
- Singel Noord

Levendig kanaal

- Deurne
- Merksem

Projecten

Harde ruggengraat

- Luchtbal Noord
- Noorderlaan
- Luchtbal station
- Mexico-Eiland en oostrand
- Droogdokkeneiland
- Montevideo - Cadix - Oude Dokken
- Kaaien Noord - Eilandje
- Kaaien Binnenstad
- Kaaien Zuid
- Charles de Costerlaan
- kop Blancefloerlaan
- Scheldebrug
- Schipperskwartier
- Universiteitsbuurt
- Theaterplein
- Rooseveltplaats - Operaplein
- Diamantwijk - Kievitplein zuid
- Zuiderdokken
- nieuw justitiepaleis
- Nieuw Zuid
- IPZ
- industrieel gebied Hoboken

Zachte ruggengraat

- Hoboken zuid
- Hobokense Polder
- Scheldeoever - Linkeroever
- Middenvijver
- Burchtseweel - Sint-Annabos
- Voetgangersbrug
- campus UA
- De Singel cultuurpark
- Spaghettiknoop
- Deurne Noord
- Spoor Oost
- Spoor Noord
- Noordelijke link
- Oudelandse en Laarse beek
- de buffers tussen haven en dorpen
- de buffers tussen haven en rivier

Lager netwerk

- stedelijk centrum Hoboken
- stedelijk centrum Wilrijk
- stedelijk centrum Kiel
- stedelijk centrum Fruithof
- stedelijk centrum Deurne Zuid
- stedelijk centrum Deurne Noord
- stedelijk centrum Merksem
- stedelijk centrum Luchtbal Noord
- stedelijk centrum Ekeren
- stedelijk centrum Lillo
- stedelijk centrum Berendrecht
- stedelijk centrum Zandvliet
- stedelijk centrum Linkeroever
- de buurtcentra in de 19de-eeuwse gordel

Groene Singel

- omgeving Zuidstation
- de Singelplein
- Berchem station
- Nieuw Zurenborg
- knooppunt Turnhoutsebaan
- Lobroekdok - Slachthuissite
- IJzerlaan
- Straatsburgdok

Levendig kanaal

- Merksem Dokske
- omgeving Sportpaleis

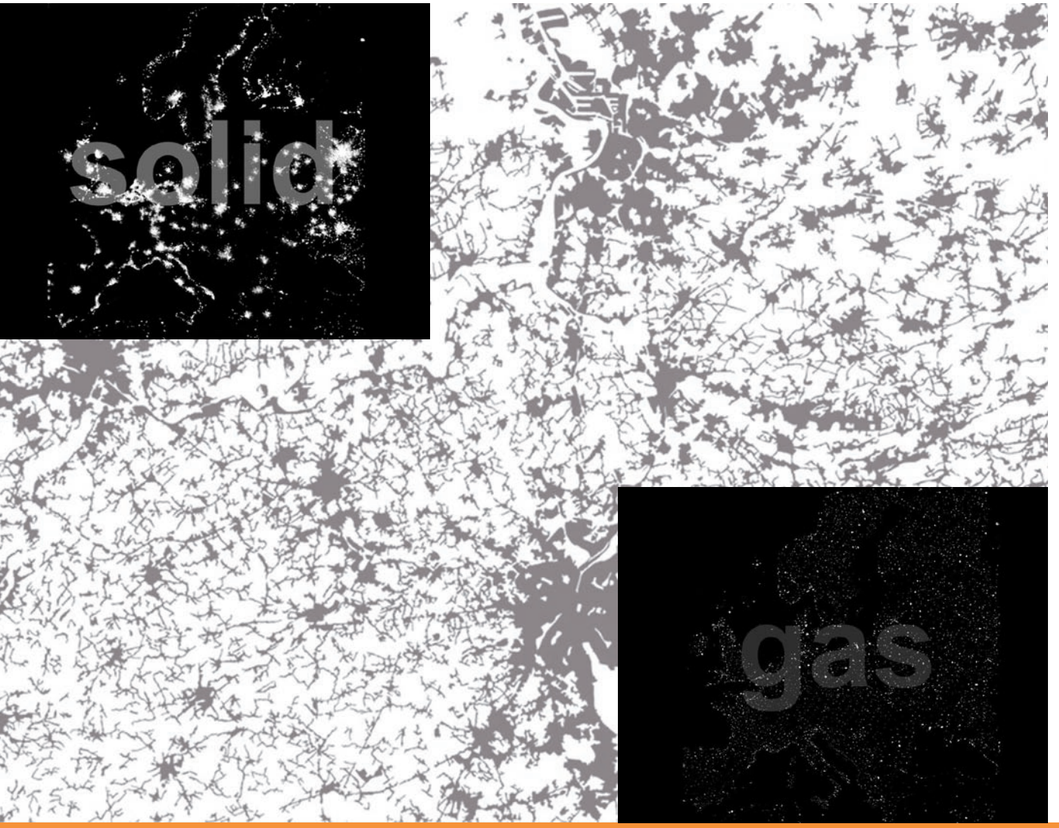
5.2.3 Suggesties aan andere overheden

Suggesties aan het Vlaams gewest mbt. natuur en water

- Bij de bestemming en inrichting van de nieuwe natte gebieden of overstromingsgebieden, Sigmadijken, GEN's, GENO's, natuurgebieden, groengebieden en natuurreservaten: nastreven van toegankelijkheid en aansluiting op de stedelijke parkstructuur.
- Bij de opvolging van het Sigmaplan aandacht voor de impact van de verhoging van de kaaimuren tot Sigmahoogte op de stad, het bewust omgaan met de genomen beslissingen en het mogelijk houden van eventuele bijsturingen.
- Bij de herinrichting van de Kaaien, gekoppeld aan de versteviging en verhoging van de Kaaien en dijken: bewerkstelligen van ruimtelijke kwaliteit, accentueren van de Schelde, in deze grootstedelijke publieke zone.
- Bij de herinrichting van het St.-Annabos, naar aanleiding van de Oosterweelverbinding: het St.-Annabos moet een kwalitatiever en duurzamer nieuw stadsbos worden (in vergelijking met het huidige) en gevraagd wordt om tijdens de werken de werfzone zo beperkt mogelijk te houden, en alle alternatieven te onderzoeken om de kap zo minimaal mogelijk te houden. Het bos moet zijn bestemming van natuurgebied en speelzone behouden en zijn functie van groene buffer tegenover de industrie op rechter- en linkeroever kunnen blijven vervullen.
- Bij de herinrichting van het Scheldepark: De stad ondersteunt het natuurontwikkelingsvisie die is uitgewerkt voor de grensoverschrijdende en aaneengesloten natuurgebieden op het grondgebied van Zwijndrecht en Antwerpen (Burchtse Weel, het Rot, Middenvijver_west, Blokkersdijk, St. Annabos, Vlietbos). Hierdoor ontstaan nieuwe ecologische en ruimtelijke verbindingen, die kwalitatief en op korte termijn zullen worden gerealiseerd. Prestibel, het Zand en Middenvijver_centraal maken geen onderdeel uit van de grootschalige natuurvernieuwing en zijn van groot belang om de vooropgestelde doelstellingen mbt. aanbod betaalbare woningen, bedrijventerein en bovenlokale cultuurrecreatieve voorzieningen, te kunnen realiseren, op landschappelijke wijze ingepast.
- Bij de bestemming en inrichting van de Oude Landen: nastreven van een groter natuurlijk geheel en een vernieuwd evenwicht van het watersysteem, verbonden met een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van het gebied. De inplanting van de bundels moet ook rekening houden met het verval van de Laarse beek en de gewenste afvoer naar het Schijn. Wat vandaag nog belangrijke open ruimtes zijn langsheen de Laarse beek, bvb. de zone voor openbaar nut naast de St.-Lukaskliniek te Ekeren, kan binnen deze visie bijkomend ingeschakeld worden en herbestemd als toegankelijke groenzone binnen het gewestelijk RUP. Ook de mogelijkheid kan onderzocht worden om stroomafwaarts aan de Oude Landen (ten westen van de Ekerse Steenweg) een nieuwe open bedding te graven die zowel het debiet van de Laarse Beek, de Oudelandse Beek als de Donkse Beek kan opvangen.
- In het totaalontwerp voor dit vallei- en open ruimte gebied, moeten spoorwegoversteken voor voetgangers en fietsers mee onderzocht worden (eventueel behoud van de bestaande oversteek bij Lijn 12 en het voorzien van een nieuwe langs Lijn 27A). Ook het inrichten van een speelbos voor Ekeren Donk aan de Oostzijde van lijn 27A, wordt vanuit de stad als suggestie voorgesteld.
- Bij de bestemming en inrichting van de regionale bedrijvenzones (IPZ, BM Titan, Kanaalzone): nastreven van doorwaadbaarheid richting Schelde of dokken (publiek domein). Nastreven van een open ruimte verbinding tussen de Hobokense polder en de Ring.
- Onderzoeken en nemen van maatregelen voor de implementatie van de stadsrandbossen in samenwerking met het Vlaams gewest en provincie.
- Onderzoek voeren naar de luchtkwaliteit in de stedelijke omgeving en nemen van milderende maatregelen.
- Opstarten van een studie naar de tracés voor afwatering van het Groot Schijn (waaronder de verbinding tussen Schijn en Schelde) in overleg met de stad. Algemene uitgangspunten moeten zijn: (1) er moet gezocht worden naar een zo kort mogelijke verbinding tussen Schijn en Schelde, (2) het traject dient ecologisch verantwoord uitgebouwd te worden, voorzien van mogelijkheden voor vismigratie en (3) zo mogelijk in open waterpartijen van de stad geïntegreerd te worden (Lobroekdok, Ijzerlaan, dokken Eilandje).

Suggesties aan het Vlaams gewest m.b.t. afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen

- Ter beschikking stellen van bijkomende instrumenten en middelen voor de centrumsteden om een grond- en pandenbeleid te kunnen voeren.
- Opnemen van de uit te sluiten woongebieden voor verdere ontwikkeling op basis van watergevoeligheid en de herbestemming ervan in een gewestelijk RUP (zie woningprogrammatie). Voorbeelden zijn Puihoek (WRG), zuidelijk deel Ekeren Donk (WUG), delen Berendrecht-Zandvliet (WUG), Polderstad en Hobokense galet.
- Werkgelegenheid verder intensief onderzoeken in regionaal verband, waarbij inbreiding, zuinig ruimte-



Figuur 53 | Verstedelijkt Vlaanderen

Bron: Studio 06

gebruik en vermenging centraal staan.

- Toelaten om de omgevingen Lobroekdok-Slachthuissite, de contactzone Noorderlaan, de cluster Bredabaan, de kantoorontwikkelingsgebieden te kunnen uitwerken in een gemeentelijk RUP.
- Overleg voeren over een aantal toplocaties, mogelijk af te bakenen in een gewestelijk RUP.
- Verder overleg plegen m.b.t. Kanaalzone en de visie van dit structuurplan hierover.
- Onderzoek voeren naar de luchtkwaliteit in de stedelijke omgeving en nemen van milderende maatregelen.
- Aan de andere gemeenten opleggen om de aansluiting tussen de verschillende forten uit te werken en de bestemmingen te evalueren.
- Suggesties aan het Vlaams gewest m.b.t. afbakening van het Havengebied
- Compenseren van de (af te schaffen) loop van de Schijn aan de oostzijde van de haven aan de noordzijde van de A12, mogelijk met inbegrip van (delen van) de nieuwe afwateringsstructuur en fietspad - zodat een (fijne) verbinding in de stedelijke parkstructuur kan gerealiseerd worden.
- Onderzoeken in het Opstalvalleigebied ten zuiden van Berendrecht in hoeverre de inrichting aan de grenzen met de aangrenzende woonuitbreidingsgebieden kan afgestemd worden met de randafwerking van de bebouwing, met behoud van de principiële consensus die bereikt is in het proces van het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever.
- Aanpassen grens Havengebied ter hoogte van zones G en H.
- Onderzoeken van fietsverbindingen tussen Antwerpen Noord en de haven.

Suggesties aan het Vlaams gewest en NV BAM m.b.t. wegeninfrastructuur

Dit ruimtelijk structuurplan wenst over te gaan tot het verlagen in categorie van een aantal door het RSV geselecteerde primaire wegen. Er wordt aan de Vlaamse overheid gevraagd om:

- De Noorderlaan niet meer te selecteren op primair (noch secundair) niveau. In het RSV wordt de Noorderlaan als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Noorderlaan als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Noorderlaan een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Singel niet meer te selecteren op primair (noch secundair) niveau. In het RSV wordt de Singel als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Singel als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. Het mobiliteitsplan dateert van voor de ontwikkeling van het groene Singel concept, waar de stedelijke ringweg de functies verzamelen en verbinden overneemt. Een doorgedreven verlaging van de wegencategorie voor de toekomstige Singel lijkt dan ook aangewezen (in onderzoek). In dit ruimtelijk structuurplan maakt de Singel onderdeel uit van de strategische ruimte Groene Singel.
- De zogenaamde ‘A102’ niet meer te selecteren op hoofdweg- noch primair (noch secundair) niveau. Deze schakel wordt in het mobiliteitsplan in één variant als ‘oostelijke ringweg’ als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd, in de andere variant niet gecategoriseerd. In dit ruimtelijk structuurplan wordt deze schakel als doortrekking van de Parklaan, vanaf Bisschoppenhoflaan tot aan de Bredabaan geconcipieerd, als onderdeel van het lager netwerk. Een alternatief voor deze verbinding, nl. een stedelijke boulevard tussen de Melkerijstraat en Kruiningestraat, is ook in het RSA opgenomen.

- Het deel van de R11 tussen de A12 zuid en de E19 zuid niet meer te selecteren op primair (noch op secundair) niveau. In het RSV wordt deze schakel als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt deze schakel als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan maakt deze schakel deel uit van de Parklaan, onderdeel van het lager netwerk.
- De Charles de Costerlaan niet meer te selecteren op primair (noch op secundair) niveau. De Charles de Costerlaan is in het RSV als primaire weg categorie II geselecteerd. De Charles de Costerlaan is niet meer geselecteerd in het mobiliteitsplan. Na de realisatie van de Oosterweelverbinding is er geen uitwisseling meer met het hoger wegennet vanop de Charles de Costerlaan. Deze wordt afgebroken, met uitzondering van het fietspad/de dienstweg tot aan het kruispunt Halewijnlaan–August Vermeylenlaan–'Konijnepijp'.
- Het deel van de Antwerpsebaan ten zuiden van Berendrecht tot aan de kruising met de Kruisweg, niet meer te selecteren op primair niveau. In het RSV wordt de Antwerpsebaan grotendeels als primaire weg categorie II geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt deze schakel als lokale weg, type verzamelweg in Havengebied geselecteerd.

In het kader van het convenantgebonden onderliggend wegennet van de Oosterweelverbinding, worden door de Vlaamse overheid de volgende voorstellen gedaan ter aanpassing/aanvulling van de wegencategorisering:

- De stedelijke ringweg neemt de taakstelling over door het RSV toegewezen aan de R10 (Singel): primaire weg categorie II. Dit is in overeenstemming met de visie van de Stad Antwerpen.
- De nieuw aan te leggen parallelweg tussen de Keetberglaan en de Pastoor Coplaan (Zwijndrecht) wordt beschouwd als secundaire weg type II: verzamelend voor Burcht, Zwijndrecht en Antwerpen Linkeroever naar het hoofdwegennet. Dit is in overeenstemming met de visie van de Stad Antwerpen.
- M.b.t. het traject Blancefloerlaan-Halewijnlaan-Konijnepijp: oneigenlijk verkeer (doorgaand verkeer) moet beperkt worden. De oversteekbaarheid van de Blancefloerlaan is een belangrijk aandachtspunt dat verdere opvolging vereist, in hoofdzaak door een aangepast verkeersregime en inrichtingsprincipes. De kruispuntinrichtingen zijn daarbij capaciteitsbepalend.
- De categorisering van de N180 Noorderlaan als primaire II wordt beperkt tot het kruispunt Kinepolis, en omgebogen via de N120 Groenendaallaan naar de aansluiting met de stedelijke ringweg. Dit is niet in overeenstemming met de visie van de Stad Antwerpen (zie ook suggestie 1). De Noorderlaan wordt in het mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen als stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. De Groenendaallaan wordt afhankelijk van de variant als stedelijke hoofdverkeersweg of als lokale weg type wijkverzamelweg gecategoriseerd. In het voorontwerp van dit ruimtelijk structuurplan worden de Noorderlaan evenals de Groenendaallaan als territoriale boulevards (met tramverbinding) geselecteerd.

Verder worden nog een aantal aanvullende suggesties gegeven aan het Vlaams gewest:

- Uitdrukkelijke en bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de stedenbouwkundige impact van de aanleg van de Oosterweelverbinding. Gezocht moet worden naar het realiseren van aanvaardbare overgangsgebieden met bijzondere kwaliteiten, daar waar de Oosterweelviaduct het stedelijk gebied bovengronds of gelijkvloers kruist. Specifiek wordt gevraagd in de gebieden die worden ingericht tot werfzone of de gebieden die schijnbaar zullen overblijven als 'restruimte' na de aanleg van de Oosterweelverbinding, te voorzien in een landschappelijke herinrichting die coherent is met de visie van de stad. Voorbeelden zijn de toegankelijkheid van het nieuwe St.-Annabos, de groene bedrijvenzone het Zand, de festivalweide, het landschap van het Noordkasteel, de Stationsomgeving Luchtbal, het ringpark Schijnpoort (ten zuiden van Schijnpoort en ten noorden van Berchem station), de parkzone Deurne Noord, Lobroekdok-Slachthuissite, … Gevraagd wordt om een hoge esthetische en beeldkwaliteit na te streven bij het ontwerpen van de viaduct.
- Gevraagd wordt om bij de opmaak van de project-MER van de Oosterweelverbinding de alternatieven verder te onderzoeken in functie van de integrale uitvoering van de multimodaliteit van het Masterplan. Het Masterplan is immers meer dan alleen het oplossen van de hogere verkeersproblematiek. Parallel moet onlosmakelijk gewerkt worden aan de verkeersleefbaarheid van en in Antwerpen. Als op Vlaams niveau de discussie wordt gevoerd over de financiële haalbaarheid van het Masterplan en van de Oosterweelverbinding en/of de overige deelprojecten van het Masterplan, dan kunnen ook de andere prioriteiten van het Masterplan (Leien 2e fase, verlenging tramlijnen, verbreding Albertkanaal, …) worden vastgelegd in het bijkomend onderzoek.
- Bij de herinrichting van het Scheldepark naar aanleiding van de Oosterweelverbinding: beperken van het ruimtebeslag van het tolplein tot het minimum en aanwenden van de nieuwste ruimtebesparende technieken hiervoor.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot het gewestelijk RUP voor de (beperkte) uitbreiding van de spoorbundel Oude Landen: Gevraagd wordt de stedelijke parkstructuur als basis te nemen voor het uitvoeringsplan, waarbij nieuwe vormen gezocht moeten worden voor het water, de natuur (incl. speelbos ten oosten van Lijn 27A) en de algemene toegankelijkheid van het gebied (o.a. d.m.v. spoorwegovergangen voor langzaam verkeer). De inplanting van de bundels moet ook rekening houden met het verval van de Laarse beek en de gewenste afvoer naar het Schijn. Wat vandaag nog belangrijke open ruimtes zijn langsheen de Laarse beek, bvb. de zone voor openbaar nut naast de St. Lukaskliniek te Ekeren, kan binnen deze visie bijkomend ingeschakeld worden en herbestemd als toegankelijke groenzone binnen het gewestelijk RUP. Ook de mogelijkheid kan onderzocht worden om stroomafwaarts aan de Oude Landen (ten westen van de Ekerse Steenweg) een nieuwe open bedding te graven die zowel het debiet van de Laarse Beek, de Oudelandse Beek als de Donkse Beek kan opvangen.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de stedelijke Ringweg: Gevraagd wordt om, bij de ontwikkeling en inrichting van de nieuwe Ring en Singel prioritair aandacht te besteden aan de ontbrekende schakels uit de Ecostad. Vermits de ruimtes tussen deze mobiliteitsinfrastructuren een centrale en verbindende rol spelen in de stedelijke parkstructuur, wordt gevraagd om de barrières te minimaliseren. Gevraagd wordt om een selectieve overkapping te onderzoeken ter hoogte van de Schijnpoortknoop tot aan de omgeving van Berchem station. Inclusief dient onderzocht of hier de bestaande groengebieden ten zuiden van het station mee in het gebied van de overkapping kunnen worden opgenomen. Tegelijkertijd wordt gevraagd de op- en afritten verder te onderzoeken, in relatie met de stedelijke ontwikkelingsperspectieven voor de gebieden. Het gaat in hoofdzaak om de verfijning van de weerhouden invalswegen op de Singel uit de haalbaarheidstudies (zie informatief deel): spaghettiknoop, Jan Van Rijswijcklaan, Grote Steenweg, Berchem station, Plantin Moretuslei en Schijnpoort.
- Suggestie met betrekking tot de herinrichting van de Ring: Gevraagd wordt om een duidelijke volgorde uit te werken mbt. de stappen die leiden tot de herinrichting van de Ring en dit in het voordeel van een spoedige heraanleg van de Groene Singel. Gevraagd wordt om hierbij een eventuele verlegging van het Ringspoor naar de bedding van de (vernieuwde) Ring te onderzoeken.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de A12 (zuidelijk deel): In het structuurplan wordt de R11 geconcipieerd als een Parklaan die de verschillende districten met elkaar verbindt en waarbij bepaalde

segmenten dienen te worden versmald (vb. het downgraden van de Krijgsbaan te Wilrijk), andere te worden verbreed. Het ruimtelijk karakter is een vloeiende laan, gebed in een groen en kwalitatief ontworpen landschap. Het aansluiten van R11 op A12 kan in elk geval positief bijdragen in het verminderen van verkeer op het Olympiadekruispunt en op de parallelwegen van de Jan de Voslei. Voorgesteld wordt om in de streefbeeldstudie A12 in te gaan op de aansluitingsmogelijkheden van de R11 met de A12 en dus het tunnelconcept voor de A12 verder te onderzoeken. Suggesties mbt. de herinrichting van de A12 zijn: (1) centrale rijweg in doorlopende open sleuf ongelijkgronds met de ventwegen; (2) een aantal stedelijke plateaus als overkapping om de beide zijden met elkaar te verbinden. Deze plateaus bieden ruimte voor stedelijke ontwikkelingen (bv. Wilrijk thv. Jules Moretuslei); (3) hoogwaardig openbaar vervoer met een stamlijn over de Boomsesteenweg; (4) stelselmatige herordening van de ruimte langs de Boomsesteenweg met enkele groen-corridors (bv. t.h.v. Fortengordel en Struisbeek). Gevraagd wordt om deze visie in te brengen in de streefbeeldstudie en om middelen te voorzien voor de realisatie van de sleuf en overkappingen.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de A12 (noordelijk deel): Een structuurschets Berendrecht-Zandvliet zal worden opgemaakt. Mogelijke suggesties voor de streefbeeldstudie A12 zullen hierbinnen worden ingebracht, in zover het proces dit nog toelaat.
- Gevraagd wordt tevens om de Scheldebrug op te nemen als onderdeel van het lager netwerk, tussen Singel en Blancefloerlaan, en ondersteuning te geven aan de nodige verkeersmaatregelen en middelen.
- Suggestie aan het Vlaams gewest met betrekking tot de bruggen over het Albertkanaal: heraanleg Theunisbrug als lokale verbinding (en territoriale boulevard), met behoud van tram, en heraanleg Noorderlaanviaduct met nieuwe tramlijn naar Ekeren (Hoevenen).
- Suggestie aan het Vlaams gewest om de Park & Rides en de transferia op te nemen en in te schakelen in het hoger netwerk.

Suggesties aan het Vlaams gewest m.b.t. bedrijvigheid

- Voor de uitwerking van IPZ is een gemeentelijk proces opgestart, dat de voorwaarden onderzoekt om in het gewestelijk RUP te worden opgenomen. De Petroleumcluster te IPZ kan hierbij behouden blijven (de opname ervan in stedelijk gebied of havengebied is nog een onderzoeksvraag binnen het Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever).
- Voorgesteld wordt wel om binnen het gecreëerd aanbod aan uitgeefbare kavels voor KMO's en logistieke bedrijven op IPZ ruimte te laten voor de herlokalisatiebehoefte van juridisch zonevreemde bedrijven die wordt geraamd op 1,8 ha. Zodoende kunnen de zonevreemde bedrijven uit de Zuidrand in de omgeving worden geherlokaliseerd. Voorgesteld wordt bovendien om in de noordoostelijke rand van IPZ en de Kaaien een zone voor toplocatie te voorzien en een open ruimte verbinding tussen de Hobokense polder en de Ring.
- Met betrekking tot de herstructurering van de regionale bedrijventerreinen te Hoboken is een gemeentelijk proces opgestart, dat de voorwaarden onderzoekt voor mogelijke herstructurering. Voorgesteld wordt om, bij de herinrichting van dit gebied, de relatie met de woonomgeving en het water te versterken.
- Bij de aanleg van de Oosterweelknoop te Linkeroever, ten zuiden van de Blancefloerlaan wordt gevraagd om afstemming met het toekomstig bedrijventerrein het Zand, bij oplevering van de werfzone.
- In de kanaalzone (Albertkanaal) moet rechtszekerheid zo snel mogelijk geboden worden op basis van diepgaand en gebiedsgericht onderzoek dat leidt tot een gebiedsgerichte visie op alle deelgebieden. In RUP's kan dan zo snel mogelijk rechtszekerheid worden geboden. Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk. Bij het Vlaams gewest wordt aangedrongen op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen) maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen.
- Met betrekking tot de bruggen over het Albertkanaal: (1) heraanleg Theunisbrug als lokale verbinding, met behoud van tram; (2) Noorderlaan viaduct met nieuwe tramlijn naar Ekeren (Hoevenen) en dit volgens een coherente oplossing voor de multimodale verknoping van trams, bussen en het station.

Suggesties aan de provincie m.b.t. water, natuur, welzijn en erfgoed

- Nemen van hydrologische maatregelen ter voorkoming van overstromingen langsheen de waterlopen categorie 2 en dit coherent met de verbindende betekenis van deze waterlopen met de Schelde, mogelijk in provinciale RUP's.
- Het akkoord over de ontwikkelingsperspectieven voor de vier forten op grondgebied Antwerpen (Outfort Hoboken, Natuurfort en Campusfort Wilrijk, Kinderfort Merksem) op basis van de stedelijke parkstructuur en de cultuurrecreatieve clusters.
- Onderzoeken en nemen van maatregelen voor de implementatie van de stadsrandbossen in samenwerking met het Vlaams gewest en provincie
- In het kader van het gebiedsgericht beleid aan de andere gemeenten opleggen om de aansluiting tussen de verschillende forten uit te werken en de bestemmingen te evalueren.

Suggesties aan de provincie m.b.t. wegeninfrastructuur

Dit ruimtelijk structuurplan wenst over te gaan tot het verlagen in categorie van een aantal door het RSPA geselecteerde secundaire wegen. Er wordt aan de provinciale overheid gevraagd om:

- De Bredabaan niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Bredabaan als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Bredabaan in één variant ten dele als lokale weg type wijkverzamelweg, ten dele als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd, in de andere variant volledig als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Bredabaan een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Kapelsesteenweg niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Kapelsesteenweg als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Kapelsesteenweg als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Kapelsesteenweg een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Turnhoutsebaan – August Van De Wielelei (extra muros) niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Turnhoutsebaan – August van de Wielelei als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Turnhoutsebaan – August Van De Wielelei (extra muros) als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Turnhoutsebaan een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Grote Steenweg niet meer te selecteren op secundair niveau. In het RSPA wordt de Grote Steenweg

als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan wordt de Grote Steenweg als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Grote Steenweg een territoriale boulevard met tramverbinding.
- De Blancefloerlaan ten westen van de huidige op- en afrit Linkeroever niet meer te selecteren op secundair niveau. Dit deel van de Blancefloerlaan is in het RSPA als secundaire weg categorie III geselecteerd. In het mobiliteitsplan is dit deel van de Blancefloerlaan als stedelijke weg binnen bebouwde kom/stedelijke hoofdverkeersweg geselecteerd. In dit ruimtelijk structuurplan is de Blancefloerlaan een stedelijke boulevard met tramverbinding.

Er wordt aan de provincie gevraagd om de volgende schakels in het Provinciaal fietsroutenetwerk als hoofdroute te selecteren (zie kaart selecties lager netwerk, hfdst. het extra lager netwerk):

- Een fietsroute langsheen de A12 noord, vanaf de Oude Landen verder noordwaarts.
- Een oost-westfietsroute langsheen het goederenspoor in Ekeren, aan te sluiten op de hoofdroute langsheen de A12 noord en de reeds geselecteerde hoofdroute langsheen het treinspoor naar Kapellen.
- De als functionele fietsroute geselecteerde route langs de kaaien, van Petroleum Zuid tot het Eilandje.
- De als functionele fietsroute geselecteerde route langs de Parklaan.

Er wordt aan de provincie gevraagd om alle op de kaart aangeduide ‘roze’ wegen als functionele of alternatieve functionele fietsroute te selecteren (zie kaart selecties fietsroutes, hoofdstuk het extra lager netwerk).

Verder wordt ondersteuning gevraagd voor de voltooiing van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen (zie hoofdstuk extra lager netwerk), teneinde de bovenlokale verbindingen te vervolledigen.

Suggestie aan de federale overheid

- Actualiseren van de kadastrale inkomens en voornamelijk het fiscaal systeem.

Suggesties aan De Lijn

Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van snelheid, veiligheid en comfort;

Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van tramlijnen en stations/perrons;

Aanvullen van de selectie van tramlijnen uit het Masterplan Antwerpen en Pegassusplan:

- Op de zuidelijke Scheldebrug (n.a.v. nieuwe ontwikkelingen Linkeroever).
- Kaaitram: van IPZ tot Droogdokken (mits storingvrije brug over de Kattendijksluis), verder noordwaarts richting Luchtbal station. Kan ook georganiseerd worden als Cirkellijn.
- Tramlijnen Eilandje zijn: Londenstraat-Amsterdamstraat (met storingvrije oplossing Londenbrug), Kattendijkdok-Oostkaai-Mexicostraat (Cadixwijk en later verder richting Luchtbal) en Groene Singel (via noordrand Mexico-Eiland).
- Tram Noorderlaan en dit volgens een coherente oplossing voor de verknoping van de trams, bussen en het station.
- Tram Boomsesteenweg via de Jan Van Rijswijcklaan; de mogelijkheid om een trambedding te voorzien langs de Jan de Voslei is afhankelijk van de potentialiteit, en hierbij dus van de mogelijkheid de tram door te trekken tot aan Boom.
- De Rooderveldlaan tussen de Fruithoflaan en het station van Berchem.
- De Fruithoflaan en de Diksmuidelaan en hun verbinding d.m.v. de Zilverbeeklaan.
- Vanaf de Bredabaan over de Kapelsesteenweg.
- Vanaf de Bredabaan over de Kleine Bareel richting Schoten.

Drie zoekzones worden voorgesteld voor de tracés van tramverbindingen waarvoor nog verder onderzoek moet gebeuren:

- Zoekzone Nieuw Zuid, in afwachting van de verdere inzichten in de ontwikkeling van Nieuw Zuid, de Groene Singel en de Scheldebrug.
- Zoekzone naar Burcht, in afwachting van de verdere inzichten in de ontwikkeling van de Oosterweelknoop, de Singel en de stedelijke ontwikkelingen.
- Zoekzone Ekeren, in afwachting van de afweging van de multicriteria-analyse.

De uitvoering van deze voorstellen zijn suggesties aan De Lijn en kunnen nog verder onderzocht worden aan de hand van een potentieelonderzoek.

Opstarten van een locatieonderzoek inzake de benodigde stalplaatsen voor bussen en trams en de locaties die in aanmerking komen ter vervanging van de stelplaatsen die op termijn zullen moeten verdwijnen, en dit in samenwerking met de stad.

Onderzoeken van de mogelijkheden om het huidige op de Rooseveltplaats georiënteerd stads- en streekbusvervoer te herorienteren op de eindpunten van de tramverlengingen, de kruisingen met de Parklaan (Park & Rides) en/of de andere transferia zoals Luchtbal, Berchem en Zuid. De Rooseveltplaats blijft daarbij het busstation voor het stadscentrum.

Onderzoeken van de reorganisatie en mogelijk verder aanleggen van de prémetrolijnen en het ondergronds verbinden van de verschillende openbaar vervoerslijnen en -knooppunten in de omgeving van het Centraal station.

Onderzoeken van een nieuwe openbaar vervoersverbinding tussen het noordelijk deel van de haven en de Noorderkempen.

Suggesties aan NMBS

- Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van snelheid, veiligheid en comfort.
- Verhogen van de bereikbaarheid van het hele stedelijke gebied, in termen van tramlijnen en stations/perrons.
- Aanvatten van de bouw van de stations Linkeroever, Luchtbal en Zuid (mogelijk Deurne in geval van beslissing Vlaamse Regering), in overleg met de stad.
- Aansluiten van de treinverbinding tussen Antwerpen en Zaventem op de city-airport van Deurne (in het geval deze behouden blijft bij beslissing van de Vlaamse regering) en het stedelijk openbaar vervoernet.
- Vernieuwing van het station Hoboken Centrum, in overleg met de stad, en heropening station Kapelstraat (Hoboken).
- Met betrekking tot goederenlijn 11 vraagt de stad het medegebruik voor reizigersvervoer en een stop te bestuderen.
- Onderzoeken van de mogelijkheid de stations Oost en Dam te heroriënteren.
- Opstarten lightrail studie, in overleg met De Lijn en de stad.
- Vrijgeven op termijn van de spoorbundels Schijnpoort voor stedelijke ontwikkeling (in hoofdzaak park), zoals is gebeurd voor Spoor Noord en de bundel op Nieuw Zuid, en samen met de stad een eventuele herlokalisatie onderzoeken.
- M.b.t. het mobiliteitsonderzoek inzake de omleidingsweg A. Greinerstraat in Hoboken: Een alternatieve route voor auto- en vrachtverkeer is geselecteerd vanaf het kruispunt met de St. Bernardsesteenweg (territoriale boulevard met tram) langsheen de spoorlijn naar de Schroeilaan en Emiel Vloorstraat. Deze alternatieve route maakt gebruik van de nieuwe Krugerbrug en moet tenslotte aansluiten op de stedelijke ringweg. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan de herinrichting van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van de Kapelstraat, mogelijk mits

ondertunneling van de spoorlijn Antwerpen-Boom.

- Spoorlijn 12 is een vrij drukke spoorlijn. Om het aantal goederentreinen op deze lijn te verminderen is de aanleg van lijn 11 wenselijk. Door het verminderen van het aantal goederentreinen op lijn 12, kan het aantal treinen met personenvervoer er uitbreiden en een optimaal voorstadsnet worden.

BINDEND DEEL

1 TOELICHTING

1.1 Decretale vereisten

Volgens het decreet houdende de ruimtelijke ordening (18 mei 1999) dient het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de structuurbepalende elementen van gemeentelijk belang te bevatten, evenals de taakstellingen met betrekking tot de uitvoering ervan door de gemeente.

Bij het opmaken van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan duidt de gemeente de onderdelen aan die informatief, richtinggevend en bindend zijn. De bindende bepalingen zijn bindend voor de gemeente en voor de instellingen die eronder ressorteren.

1.2 Betekenis bindende bepalingen

De bindende bepalingen vormen de brug tussen het – in het richtinggevend gedeelte uitgewerkte – ruimtelijke beleid en de realisatie ervan.

In het bindend gedeelte, dat als een plan van actie op korte en middellange termijn wordt beschouwd, worden enkel de acties en maatregelen opgesomd die binnen deze termijn kunnen worden aangezet en verwezenlijkt.

In het richtinggevend gedeelte van het structuurplan zijn alle mogelijke projecten, acties en maatregelen opgesomd; dus ook degene die op langere termijn wenselijk zijn. Mochten er zich binnen deze lijst in de loop der jaren andere prioriteiten stellen (dan degene die in het bindend gedeelte zijn opgesomd), dan vormt het richtinggevend gedeelte van het structuurplan nog steeds de basis voor de legitieme uitvoering ervan.

Door de goedkeuring van de bindende bepalingen engageert de stad zich voor de volledige toepassing en uitvoering ervan. Het bindend deel ‘bindt’ immers bij decreet de overheid.

1.3 Relatie met de andere overheden

Van de als bindend aangeduide onderdelen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan kan niet worden afgeweken door het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Dit betekent dat diverse overheden een belangrijke rol spelen op het grondgebied van de stad. In het ruimtelijk structuurplan worden wel vele suggesties gedaan met betrekking tot de opmaak van RUP’s die tot de bevoegdheid van andere overheden behoren.

2 BINDENDE ELEMENTEN

2.1 Doorwerking structuurplan

2.1.1 Als overkoepelend beleidsplan en basisdeel voor de meerjarenbegroting

Samen met andere overkoepelende beleidsplannen zal het ruimtelijk structuurplan een middellangetermijnplanning voor de stad vastleggen. De afstemming tussen de verschillende beleidsplannen en hun operationalisering is een permanente jaarlijkse taak en gebeurt in voorbereiding van het operationeel plan en de opmaak van de meerjarenbegroting.

Het jaarprogramma ruimtelijke ordening (art. 6 decreet ruimtelijke ordening) dient jaarlijks te worden opgemaakt en bevat de projecten, acties en maatregelen van het ruimtelijk structuurplan voor het volgende begrotingsjaar. De keuze hiervan wordt bepaald op basis van de concrete omschrijving van de actie of project, de financiële, organisatorische en politieke haalbaarheid, het strategisch en structuurbepalend karakter van de actie/maatregel.

Het jaarprogramma ruimtelijke ordening wordt voorgesteld door de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling en vormt de basis voor de ruimtelijke projecten, acties en maatregelen die in het operationeel plan zullen worden opgenomen.

Via opname van het jaarprogramma ruimtelijke ordening in het operationeel plan worden de financiële en de mensmiddelen toegewezen voor de uitvoering ervan.

2.1.2 Binnen de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling

Aangezien het ruimtelijk structuurplan een toekomstvisie, acties en maatregelen vastlegt voor korte, middellange en lange termijn is het noodzakelijk om de realisatie ervan structureel te implementeren binnen de administratie, in de eerste plaats binnen de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling (SW).

Een interne organisatiestructuur wordt uitgewerkt die coherent is met de doelstellingen en prioriteiten van dit structuurplan.

Binnen SW worden de visie en de kwaliteitsambities van dit structuurplan gevolgd als leidraad. SW is verantwoordelijk voor de gebiedsgerichte uitvoering van het structuurplan. Het realiseren van het publiek domein volgens deze visie is bij elk project en actie, in het bijzonder bij de hefboomacties, een doorslaggevend element.

De projecten die door de Gecoro en Welstandscommissie worden geadviseerd, worden voorbereid met een nota die de relevante elementen uit het ruimtelijk structuurplan bevat. Dit plan geeft ook verschillende richtlijnen die ontwerpmatig moeten getoetst worden, verankerd worden in een RUP of beoordeeld worden bij het verlenen van de vergunning. De adviescommissies, bv. Gecoro en Welstandscommissie, kunnen een belangrijke rol spelen bij de interpretatie van deze richtlijnen.

2.1.3 Ten opzichte van de gemeentebedrijven

Het inzetten van de stadseigendommen is een middel voor het realiseren van de doelstellingen van dit structuurplan.

SW, het OCMW en de autonome gemeentebedrijven zijn partners bij het uitvoeren van het ruimtelijk structuurplan. Daarom zal de samenwerking tussen deze organen enerzijds en de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling, belast met de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan anderzijds, structureel geoptimaliseerd worden.

2.1.4 Ten opzichte van de districten

De bevoegdheid inzake ruimtelijke ordening ligt bij decreet bij de gemeenteraad. De districten zijn bevoegd voor bepaalde aspecten van het publiek domein.

Om tot een goede invulling van het ruimtelijk structuurplan en een optimale samenwerking ter zake te komen, worden volgende regels gehanteerd:

Met betrekking tot gebieden en aspecten waarover het ruimtelijk structuurplan geen uitspraken doet, kunnen de districtsraden het stadsbestuur voorstellen een specifiek initiatief te nemen, dat coherent is met de visie van het ruimtelijk structuurplan. Desgevallend wordt dit gedaan aan de hand van een structuurschets voor een welbepaald gebied.

De bevoegdheid voor het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen ligt bij decreet bij het stadsbestuur. De districtsraden hebben binnen dit proces adviesbevoegdheid.

Specifieke projecten voor het publiek domein kunnen door de districtsraad geïnitieerd worden. De strategische projecten ressorteren onder de kwaliteitsbewaking van het ruimtelijk structuurplan.

Op constructieve wijze kunnen taken en middelen afgesproken worden tussen stadsbestuur en districtsraad.

2.2 Operationaliseren van het generiek beleid

In het richtinggevend deel zijn de maatregelen en acties opgesomd die gekoppeld zijn aan de verschillende beelden van de stad.

Een belangrijk deel ervan zijn suggesties aan het Vlaams gewest of de provincie. De stad zal deze suggesties inbrengen in het overleg met de andere overheden.

Volgende maatregelen en acties zullen door de stad zelf worden opgestart. Ze zijn prioritair voor de implementatie van het generiek beleid:

1. Opmaken hoogbouwnotitie.
2. Opmaken structuurschets Berendrecht-Zandvliet.
3. Opmaken RUP's voor (delen van) de 19de-eeuwse gordel en opstarten/verderzetten van bouwblokprojecten.
4. Opmaken van gebiedsgerichte RUP's en bouwblokprojecten in de stedelijke centra.
5. Opmaken van een RUP Mariaburg.
6. Voltooien en verfijnen van de inventaris cultuurhistorisch en architecturaal patrimonium en van de archeologische inventaris (incl. historische waterstructuur).
7. Invoegen beeldkwaliteit in de stedenbouwkundige voorschriften van gemeentelijke RUP's.
8. Opnemen regiefunctie voor de nieuwe gemengde woongebieden en gebieden onder breed management.
9. Opmaken gemeentelijke RUP's van het nieuwe lokaal bedrijventerrein Katwilgweg - het Zand.
10. Invoeren stedenbouwkundige ontwikkelingskosten.
11. Opmaken handleiding innovatieve bouwtypes.
12. Opstarten onderzoek naar de overkapping van de Ring.
13. Aanpassen gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (de bouwcode).

Figuur 54 | Regisseren van stadsontwikkelingsprojecten, referentie Militair hospitaal

Bron: Militair hospitaal: Consortium Van Haerents / Wilma / Beel & Achtergael Architecten

2.3 Operationaliseren van het actief beleid

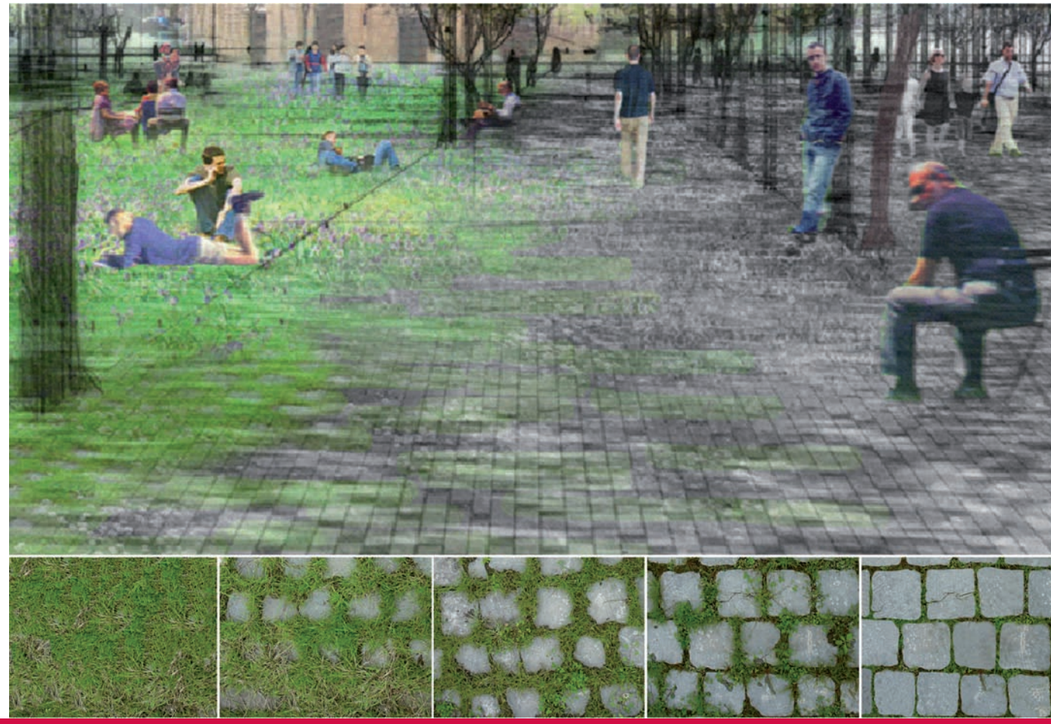
Volgende onderdelen van de strategische ruimten worden geselecteerd: de harde ruggengraat, de zachte ruggengraat, de groene Singel en het levend kanaal en stedelijke centra van het lager netwerk.

Vele strategische projecten zijn binnen de strategische ruimten richtinggevend geselecteerd. Naar aanleiding van de opmaak van het operationeel plan en de meerjarenbegroting dient afgewogen te worden welke projecten geïnitieerd en (verder) geïmplementeerd zullen worden.

Aan volgende hefboomprojecten wordt een hoge prioriteit gegeven voor de implementatie van het actief beleid.

Dit betekent dat een noodzakelijk visie- en actieprogramma zal worden opgestart (of geïmplementeerd) voor:

1. Omgeving Luchtbal station;
2. Cadix-wijk, Oude Dokken, Montevideo (implementatie);
3. Kaaien;
4. Scheldebrug;
5. Rooseveltplaats, Operaplein, Astridplein;
6. Diamantwijk;
7. Nieuw Zuid;
8. Middenvijver;
9. Spaghettiknoop;
10. Spoor Noord (implementatie);
11. Omgeving Berchem station;
12. Lobroekdok–Slachthuissite, omgeving Sportpaleis;
13. Petroleum Zuid;
14. Het Dokske;
15. F. Van Eedenplein.



Figuur 55 | Cadixpark – Eilandje

Bron: Stad Antwerpen, ontwerp Desvigne, in bijlage

appendices

1 GLOSSARIUM

Actief beleid

Vanuit een projectmatige benadering betekent het strategisch beleid het vooropstellen van een aantal doelen, gestructureerd volgens een aantal welomschreven en gelimiteerde ruimten, die op hun beurt strategische programma's en projecten bepalen. Dit beleid is dus enkel van toepassing op de geselecteerde ruimten en is coherent met het generiek beleid.

De strategische programma's en projecten geven gedetailleerde bepalingen om de transformatie van de ruimten? die als strategisch beschouwd worden, te leiden. Het actief beleid is een gebiedsgerichte en projectmatige vertaling van de 'renovatio urbis', die als uitgangsvisie wordt genomen, naar specifieke gebieden.

Selecties en projecten, voortvloeiend uit het actief beleid, kunnen, maar hoeven niet noodzakelijk, onderwerp te zijn van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Alternatieve route

De alternatieve route is het alternatief van de territoriale boulevard, gericht op autoverkeer (en zonder tramverbinding). Het is dus ook een secundaire verkeersas die het centrum van Antwerpen verbindt met andere centra van gemeenten in de regio (vaak de oude steenwegen). De territoriale boulevard heeft steeds een tramverbinding en een goed uitgerust fietspad.

Beeld

In het structuurplan wordt een visie opgebouwd, gebaseerd op een aantal verduidelijkende beelden, die gekend zijn in het collectief geheugen van haar inwoners en bezoekers. Een beeld, in de betekenis van het Latijnse imago, is een mentale voorstelling, een idee, een concept, niet enkel datgene wat we visueel waarnemen. Elk beeld behandelt één of meerdere thema's. Het werken met beelden is een manier om de gedeelde doelstellingen te structureren, voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. De collectieve verbeelding dus mee in beschouwing genomen.

De uitgangshouding van het ruimtelijk structuurplan, de 'renovatio urbis', wordt bepaald door zeven beelden – Waterstad, Ecostad, Havenstad, Spoorstad, Poreuze stad, Dorpen en Metropool, Megastad. Ze vormen het referentiekader voor het gebiedsgericht en generiek beleid en tonen een manier om beelden van vandaag, die geworteld zijn in de geschiedenis en voortdurend bestudeerd worden (beschreven in het informatief gedeelte), te combineren met nieuwe eigentijdse ontwikkelingsmogelijkheden (beschreven in het richtinggevend gedeelte). Deze beelden herstellen de mythische dimensie van de stad; een dimensie die een structuurplan de nodige wervingskracht geeft.

Beeldkwaliteit

Beeldkwaliteit doelt op de kwaliteit van het stadsbeeld of stedelijk landschap als groepering van onderling met elkaar verbonden stedelijke elementen (=bebouwde en onbebouwde ruimten). Het gaat in hoofdzaak om het uitzicht en de onderlinge samenhang tussen gebouwen en de open ruimte met (semi-)publiek of private karakter. Het uitzicht en de samenhang worden enerzijds bepaald door de vormelijke kwaliteiten van de bebouwing (volumes, schaal, fijnkorreligheid, ritme, kleur) en van het open(baar) domein (stratentracé, pleinen, tuinen etc.) en anderzijds door allerlei complexe waarnemingen die moeilijk te definiëren zijn maar reëel aangevoeld worden (de kwaliteit van gezichten, geluiden of stilte, gevoel van veiligheid, herkenbaarheid, herbergzaamheid, enz.). De aanwezigheid van cultuurhistorisch erfgoed, monumenten, beeldbepalende gebouwen (waaronder nieuwe hedendaagse architectuur), beeldondersteunende gebouwen of begeleidingsarchitectuur (zie verder) en hun verhouding tot de open ruimten zijn vaak bepalend in de waardering van de beeldkwaliteit in een stad. Een studie naar beeldkwaliteit (integreerbaar in een RUP) geeft aan hoe om te gaan met de cultuurhistorische samenhang, nieuwe hedendaagse architectuur en de wisselwerking tussen open en bebouwde ruimte.

Begeleidingsarchitectuur

Ook wel beeldondersteunende gebouwen genoemd. Dit zijn gebouwen zonder eigenlijke kunsthistorische waarde die, juist door hun ontdaan zijn van architectonische pretenties en door hun gave verhoudingen, als schaalbehoudende elementen bijdragen tot de sfeer en de stijl van het milieu. Het is deze 'begeleidingsarchitectuur' die meestal geruisloos verdwijnt. Nochtans is zij bepalend voor de gaafheid van de stedelijke landschappen.

Binnenstad

Het volledige gebied binnen de Leien, het Nieuw Zuid en het Eilandje niet inbegrepen. Deze term wordt in sommige plannen ook gebruikt voor het minder grote gebied van de historische Binnenstad. In het structuurplan wordt de historische Binnenstad beschouwd als onderdeel van de Binnenstad.

Bouwblokproject

Een bouwblokproject is een strategisch, stedenbouwkundig instrument ter ondersteuning van stadsontwikkeling, waarbij, op basis van ontwerpmatig onderzoek, wordt nagegaan hoe een bouwblok ruimtelijk, economisch en sociaal, op korte termijn, opgewaardeerd kan worden en waarbij een proces en een organisatie opgestart worden in functie van de uitvoering van minimum één deelproject binnen het bouwblok.

Voor een aantal soorten gebieden, met hun verschillende vormen van porositeit, is dit de strategie die vaak het meest bruikbaar is en het beste resultaat kan opleveren. Het zijn wel vaak intensieve 'processen', die de nodige tijd vragen.

Centraliteit

Centraliteit heeft niet te maken met de centrale positie van een plek in de stad, d.w.z. het is geen topografisch concept, het verwijst naar de karakteristieken van een plek, die de aantrekkingskracht heeft voor mensen en activiteiten. Zodoende zijn er vele centrale plaatsen in de stad, het is daar dat het openbare leven zich afspeelt.

Collectieve functies

Deze term wordt in het s-RSA gebruikt als verzamelnaam voor stedelijke functies met een publiek of semi-publieke karakter waaronder commerciële, cultuurrecreatieve en horeca-activiteiten. Collectieve functie is dus de verzamelnaam voor zowel zuiver publieke, openbare functies gericht op 'iedereen' als voor semi-publieke, commerciële functies gericht op een ruime doelgroep (consument, recreant, toerist…).

Cultuurrecreatieve cluster

De lokale cultuurrecreatieve cluster is een nieuwe interpretatie van de stedelijke ruimte, waarbij de relatie tussen de verschillende soorten recreatieve voorzieningen op buurt- en wijkniveau benadrukt wordt. De lokale cluster is gebaseerd op de mogelijkheden van medegebruik tussen bestaande of nieuwe scholen, speeltuinen, sportinfrastructuur en parken/groene open ruimte.

De grote recreatieve cluster (nieuw of reserve) gaat eveneens uit van onderlinge verbanden binnen een (nieuwe) stedelijke ruimte, maar kan ook stedelijke of grootstedelijke varianten bevatten. Hun ligging is voornamelijk bepaald op basis van tekortzones aan recreatiemogelijkheden.

De clusters in het algemeen beklemtonen de noodzaak aan kwalitatieve omgevingen en zijn aanvullend bij de stedelijke en buurtcentra. Bestaande culturele of recreatieve functies samenbrengen (of nieuwe toevoegen) betekent in feite het beter benutten van de

mogelijkheden van de infrastructuren, dit door verbindingen aan te gaan met open ruimte, recreatiefaciliteiten en het openbaar vervoersysteem. Het realiseren van parken, met lokale en bovenlokale groenvoorziening, is eveneens een essentieel onderdeel van de realisatie van de clusters.

Ook kennisondersteunende functies (zoals bibliotheken) of ontspannings- en verzorgingsfuncties (zoals jeugdruimte, cultuur of een bejaardentehuis) kunnen dit medegebruik vergroten.

Duurzaam gebouw

Een duurzaam gebouw is een gebouw dat door meerdere generaties kan gebruikt worden en doorheen de tijd kan aangepast worden aan de steeds wijzigende leefgewoonten, zonder daardoor onnuttig te worden.

Gebied onder breed management

Een gebied onder breed management is aangeduid met een contour waarbinnen zich verschillende onbebouwde percelen bevinden, allen te ontwikkelen volgens de woningprogrammatie. De ontwikkeling van de afzonderlijke gebieden gebeurt op basis van een totaalvisie op het groter geheel. Het gebied is gekenmerkt door een gemeenschappelijke problematiek.

Generiek beleid

Vanuit een generieke benadering betekent het strategisch beleid het vooropstellen van een aantal doelen, gestructureerd volgens de beelden, die op hun beurt strategische selecties en maatregelen bepalen. De beelden (of thema's) van de stad vormen het referentiekader waarmee elk project dat betrekking heeft op Antwerpen, rekening moet houden. Het generiek beleid bestaat uit regels die gelden voor iedereen en die afgewogen zijn ten opzichte van alle gebieden van de stad. Het generiek beleid is dus ook van toepassing op de gebieden die geselecteerd zijn in het actief beleid.

Het generiek beleid is een algemene vertaling van de 'renovatio urbis', die als uitgangsvisie wordt genomen, naar de ganse stad.

Selecties en maatregelen, voortvloeiend uit het generiek beleid, kunnen, maar hoeven niet noodzakelijk, onderwerp te zijn van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Grootschalige handelscluster

Hieronder wordt een bovenlokale winkelstraat of gebied verstaan waarvan een belangrijk aandeel is ingevuld met grootschalige detailhandel en mogelijk ook groothandelsactiviteiten. De handel hierin gesitueerd, bedient in hoofdzaak een bovenlokaal cliënteel en is van grootstedelijke aard. Deze winkelstraat wordt ook wel eens commerciële boulevard genoemd.

Grootschalige detailhandel

Hiermee wordt in hoofdzaak kleinhandel bedoeld met een grote verkoopvloeroppervlakte.

Hefboomactie

Een hefboomactie is een zeer prioritair strategisch project. "Zeer prioritair" betekent dat het project essentieel is om de implementatie van de ontwerpideeën op gang te brengen voor het (groter) stadsdeel waar de hefboomactie gesitueerd is. Een hefboomactie is een actie die andere interventies mee in de richting van de visie kunnen sturen.

Kansen en bedreigingen

De kansen en bedreigingen hebben betrekking op de belangrijkste kwesties - ecologisch, sociaal, economisch, ruimtelijk - en selecteren en verhelderen kwesties en mogelijkheden, en verdiepen het inzicht en de interpretatie van de bestaande toestand van de stad.

Een diepgaande reflectie over de mogelijke trendbreuken (het vaststellen van mogelijke kritische breekpunten) is nog belangrijker.

Kernstad

Volledige gebied binnen de Singel. Ruwweg kan dit beschouwd worden als het geheel van de Binnenstad en de 19de-eeuwse gordel, inclusief het Eilandje en Nieuw Zuid.

Lager netwerk

Het lager netwerk bestaat uit het netwerk van tramsporen (de spooras), het netwerk van stedelijke en territoriale boulevards (radialen en tangenten), lokale wegen, stations en spoorbundels, stelplaatsen, parkings, P&R's en transferia, winkelstraten, voet- en fietspaden en de stedelijke centra.

Maatregel of actie

Een maatregel of actie wordt beschouwd als van strategisch belang om de generieke doelstellingen van het structuurplan te bereiken en om de visie te realiseren.

In het structuurplan zijn de mogelijke maatregelen en acties opgenomen. Het gaat daarbij om beleidsvoorstellen, rekening houdend met hoe de stedelijke realiteit kan getransformeerd worden om de doelstellingen te bereiken, die voor een specifiek beeld (thema) bepaald werden.

De maatregelen en acties moeten de budgettaire beperkingen, de specifieke reguleringen en beleidsregels respecteren. De uitwerking van de maatregelen en acties moet verder bestudeerd en gepreciseerd worden tijdens het implementatieproces op een manier die coherent is met de doelstellingen en suggesties die beschreven zijn in het structuurplan.

Megastad

Antwerpen is zelf geen Megastad maar een centrumstad onderdeel van een Megastad of Netwerkstad. Deze Netwerkstad bestaat uit een aantal hoofdsteden, zoals Brussel en Den Haag, en omvat de twee grootste Europese havens, Rotterdam en Antwerpen. Ook een aantal belangrijke regionale centrumsteden zoals Amsterdam, Maastricht, Keulen, Rotterdam en Antwerpen en een aantal historische steden zoals Delft, Haarlem, Aken, Breda, Gent, Leiden, Leuven, Utrecht en Antwerpen zelf zijn erin gelegen. Verspreid binnen deze Megastad of Netwerkstad liggen de hoofdkwartieren van belangrijke nationale en internationale bedrijven en instellingen, universiteiten, activiteiten en voorzieningen. Deze Megastad of Netwerkstad, met een zeer hoge dichtheid aan infrastructuren, de grootste dichtheid in de wereld, is een nieuwe vorm van stedelijkheid in de late 20ste eeuw. Deze vorm is gekenmerkt door een sterke ruimtelijke spreiding, een relatief lage bevolkingsdichtheid en, als gevolg daarvan, een sterke congestie van het wegennet. De Netwerkstad wordt daarom ook wel de 'uiteengelegde stad' genoemd.

Nieuw gemengd woongebied

Een dergelijk gebied heeft vandaag nog geen bestemming als woon-, woonuitbreidings- of woonreservegebied, en zal dus door middel van een gemeentelijk RUP herbestemd moeten worden als nieuw gemengd woongebied. Bij het ontwikkelen van deze gebieden zal een commissie samengesteld worden van investeerder(s), sociale huisvestingsmaatschappij(en), Vespa en de stad. De commissie is verantwoordelijk voor de selectie van een ontwerper en voor de uitwerking van een programma van eisen (dichtheid,

functies, typologie van woningen, aandeel betaalbare of sociale woningen, aandeel sport of onderwijs, beeldkwaliteit, mobiliteits- en parkeeraspecten, ...) conform de visie. De regie blijft in handen van de stad.

Noordwestelijk Hoofdstedelijk gebied

Een gebied dat, naast de hoofd- en regionale steden als Brussel, Amsterdam en Den Haag, ook de havensteden Antwerpen en Rotterdam bevat.

Park&Ride

Een Park&Ride is een overstapsysteem op openbaar vervoer aan de kruising van de assen van openbaar vervoer (regionale buslijnen, sneltramlijnen, maar ook treinhaltes) en het hoger netwerk (op- en afritten van stedelijke en internationale snelwegen, bvb. Linkeroever). De Park&Rides dienen als clusters van parkeergelegenheden dichtbij de knooppunten van openbaar vervoer, langsheen de Parklaan of buiten de Singel.

De Park&Rides kunnen uitgerust worden met voldoende parkeerruimte en ondersteunende faciliteiten (comfortabele wachtruimte, horeca, krantenwinkel, infopunt, ...). De Park&Rides moeten volstaan om het dagelijks woon-werkverkeer naar het centrum op te vangen. Deze ruimten moeten ook zo groen mogelijk aangelegd worden om aansluiting te geven aan de stedelijke parkstructuur.

Parklaan

Ringvormige secundaire verkeersas die de stedelijke parkstructuur en de verschillende districten met elkaar in verbinding stelt. Hierlangs loopt ook het bus- of tramnetwerk voor openbaar vervoer en een uitgebreid systeem van wandel- en fietspaden. Als ruimtelijk structurerend element heeft zij de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan de opbouw van een nieuw, sterk imago van de stad.

Porositeit

In wetenschappelijke termen is porositeit het percentage poriënvolume of lege ruimte in een rots die vloeistof kan opnemen. Dit begrip geeft ook aan in welke mate een materiaal percolerende en infiltrerende bewegingen kan opnemen.

Met betrekking tot de stad, heeft de term porositeit te maken met de verschillende manieren om de stedelijke ruimte te gebruiken en om zich in de stad voort te bewegen, als gebruikers van de stad. Gebruikers zijn niet enkel de mensen, maar ook andere levende soorten. Porositeit is een beschrijvende term, maar geeft ook een uitgangshouding aan voor het morfologisch ontwerp: een andere en ongewone zienswijze op de ruimte (met oog voor de nauwe tussenruimten in het compacte weefsel van de stad en voor private tuinen, voor de grote open ruimten in de moderne stad, voor de doorgangen voor mensen en natuur in de onderbrekingen van bebouwde ruimte, voor speelterreinen, voor pleinen, tuinen, hagen en bomenrijen, ...) en op ruimtegebruik (nieuwe bewoners, nieuwe individuele en collectieve en publieke vormen van ruimtegebruik).

Projectleider

Een projectleider coördineert een strategisch project of hefboomacties zoals gedefinieerd en wordt hierbij ondersteund door de programmaleider.

Programmaleider

Een programmaleider coördineert verschillende strategische programma's. De programmaleider bakent de projecten en acties die binnen de programma's vallen verder af, bewaakt de samenhang van alle onderdelen van het programma (ook degene die geen project zijn) en de generieke regels, ondersteunt de projectleiders die binnen het programma werken en initieert nieuwe projecten of acties. De programmaleider is inhoudelijk belast met het uitwerken van of adviseren over de gebieden waarvoor binnen het programma geen projectleider voorhanden is.

Randparking

Een randparking is een parking rond de Binnenstad (langs de Kaaien en de Leien), langs de Singel of aan een toplocatie. Ze dient voor het langparkeren aan de rand van de Binnenstad, Kernstad of aan een toplocatie.

Sleutelkwestie

De sleutelkwesties zijn de belangrijkste kwesties met betrekking tot de zaken die kritisch zijn voor de huidige toestand van de stad, of die ze zal onder ogen moeten zien in de nabije toekomst.

De sleutelkwesties kwamen naar voren in verschillende werkvergaderingen en interviews met verschillende actoren tijdens de fase van het "luisteren naar de Stad" in het proces van de opmaak van het ruimtelijk structuurplan. De sleutelkwesties werden vervolgens gecheckt door heel wat terreinwerk en analyses van de genoemde plekken en thema's.

In de sleutelkwesties worden de doorslaggevende elementen geformuleerd waarmee de stad zal moeten omgaan, wil zij zich duurzaam ontwikkelen.

Secundaire winkelstraat

Hieronder wordt een winkelstraat verstaan die naast het lokale cliënteel, ook een bovenlokaal cliënteel bedient en van het niveau van een stadsdeel is. Deze as wordt ook wel eens 'complementaire winkelstraat' genoemd, omdat ze complementair is aan de grootschalige handelscluster.

Stadsontwikkelingsgebied

Stadsontwikkelingsgebieden zijn de nieuwe gemengde woongebieden (kaart woningprogrammatie), de woonuitbreidingsgebieden (gewestplan), de woonreservegebieden (gewestplan) en de gebieden voor stedelijke ontwikkeling (gewestplan).

Het zijn veelal grootschalige gebieden waar, in vele gevallen, oude functies worden afgestoten of totnogtoe niet (ten volle) ingevulde gebieden, vaak in de randen van de stad, waar volgens de woningprogrammatie nog een belangrijk potentieel is voor nieuwe woningen.

Wegens hun omvang en ligging moeten sommige van de stadsontwikkelingsgebieden ook voorzien in een recreatieve cluster of toplocatie (zie verder), of kantooraanbod.

Bij het ontwikkelen van stadsontwikkelingsgebieden kan een commissie samengesteld worden van investeerder(s), sociale huisvestingsmaatschappij(en), Vespa, en de stad. De commissie is verantwoordelijk voor de selectie van een ontwerper en voor de uitwerking van een programma van eisen (dichtheid, functies, typologie van woningen, aandeel betaalbare of sociale woningen, aandeel sport of onderwijs, beeldkwaliteit, mobiliteits- en parkeeraspecten, ...) conform de visie. De regie blijft in handen van de stad.

De gebieden onder breed management zijn een specifieke categorie binnen deze groep. Een dergelijk gebied is op de kaart woningprogrammatie aangeduid met een contour waarbinnen zich verschillende onbebouwde of te herstructureren percelen bevinden, allen te ontwikkelen onder specifieke voorwaarden. De ontwikkeling van de afzonderlijke gebieden gebeurt op basis van een totaalvisie op het groter geheel.

Stadsvernieuwingsproject

Stadsvernieuwingsprojecten worden gedetecteerd op basis van de (geactualiseerde en geïnterpreteerde) inventaris van onbebouwde

percelen, de interpretatie van leegstaande of onderbenutte gebouwen(-complexen) of bouwblokken, de tekortzones buurt- en wijkgroen, … . Het zijn locaties met potentieel voor stadsvernieuwing, waarbij leegstand of onbenut gebruik wordt weggewerkt, nieuwe (functionele en morfologische) invullingen gegeven worden aan het gebouw of bouwblok. Het draagt bij tot het in evenwicht brengen van een gemengde omgeving en het verhoogt het algemeen welzijn, bvb. door open ruimte te creëren.

Stadsdeelcentrum

Een stadsdeelcentrum is een stedelijk centrum dat functioneert op het niveau van een stadsdeel en dus een meer bovenlokale uitstraling heeft dan een lokaal centrum.

Stedelijke boulevard

De stedelijke boulevard is een lokale verkeersroute die de verschillende stadsdelen (districten) met elkaar verbindt. De stedelijke boulevard bevat al dan niet een tramverbinding, afhankelijk van de mogelijkheden van de straat en de vervoerskundige potentialiteit. Als lokaal ruimtelijk structurerend element heeft zij de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan de opbouw van een betere leefomgeving.

Stedelijke en buurtcentra

De stedelijke (buiten de 19de-eeuwse gordel) en buurtcentra (binnen de 19de-eeuwse gordel) vormen het centrum van de verschillende dorpen van de stad. Ze bevatten de concentratie aan voorzieningen en een belangrijk aandeel van het publiek domein. Ze hebben een lokale betekenis voor de bewoners. Ook bovenlokale voorzieningen kunnen hierin gevestigd zijn, afhankelijk van het niveau van toegankelijkheid, meestal in het geval van het openbaar vervoer.

Stedelijke parkstructuur

De stedelijke parkstructuur is de open ruimtestructuur van de stad, waar een betere continuïteit en leesbaarheid nagestreefd wordt. Er mag niet uitsluitend een passief en conservatief beleid gevoerd worden, gericht op natuurbehoud, maar ook een actief beleid door implementatie van een aantal ruimtelijke doelstellingen. In die zin is het essentieel om de verschillende kleine geïsoleerde, en dus fragiele snippers te verbinden met het bestaande en beschermde weefsel van natuur- en landbouwgebieden (tegelijkertijd kan deze structuur ook de natuurlijke infiltratiemogelijkheden voor water vergroten). De stedelijke parkstructuur omvat dus meer dan enkel de grote parken en de ecologisch en biologisch waardevolle gebieden. Ook kleinere snippers (agrarisch, groene open ruimte, bosfragmenten) maken er essentieel deel van uit.

Stedelijke voorzieningen en uitrustingen

Stedelijke voorzieningen en uitrustingen zijn middelen die aangeboden worden om alle functies te vervullen die nodig zijn voor de stadsbewoners. Zij moeten een uitrustingsniveau bezitten nodig voor de diensten die zij moeten bieden en moeten toegankelijk zijn.

Zij kunnen zowel een publiek karakter (scholen, parken, sportvoorzieningen, wegen, musea, theaters, …) als een privaat karakter (centra voor gezondheidszorg, shoppingcentra, …) hebben.

Strategisch programma

Een strategisch programma heeft betrekking op een deel van een strategische ruimte, en geeft er een meer specifieke en pragmatische inhoud aan. Het is de verdere uitwerking van de doelstellingen van de strategische ruimte in het beschouwde deelgebied, en wordt aangevuld met het generieke beleid dat er betrekking op heeft. De actoren zijn duidelijker en het programma bevat een voorstel van instrumenten voor de implementatie ervan. Normaliter zorgt een programma voor de coördinatie van de verschillende actoren, projecten en maatregelen tijdens de implementatiefase. De perimeters en instrumenten van een programma moeten verder bestudeerd en gepreciseerd worden tijdens het implementatieproces op een manier die coherent is met de doelstellingen en suggesties die beschreven zijn in het ruimtelijk structuurplan.

Strategisch project

Een strategisch project komt overeen met een actie die in het structuurplan van strategisch belang wordt beschouwd om de gebiedsgerichte doelstellingen van het plan te bereiken en om de visie te realiseren.

In het structuurplan is een verkenning van de belangrijkste strategische projecten opgenomen. Het gaat daarbij om een beleidsvoorstel, rekening houdend met hoe de stedelijke realiteit kan getransformeerd worden om de doelstellingen te bereiken, die voor de strategische ruimten bepaald werden. De bedoeling is om de vertaling ervan in ruimtelijke principes weer te geven. Dit laat een inzicht toe over prioriteiten die in overweging moeten genomen worden. De illustraties bij deze projecten hebben geen richtinggevende waarde. Ze zijn informerend en verduidelijken een wijze waarop de ruimtelijke principes voor het gebied kunnen toegepast worden.

De strategische projecten moeten de budgettaire beperkingen, de specifieke reguleringen en beleidsregels respecteren.

Strategische ruimte

Een strategische ruimte is een ruimte die een sleutelrol vervult in de stedelijke ontwikkeling. De strategische ruimten zijn de ruimten die van groter belang zijn voor de implementatie van de visie dan andere. In elke strategische ruimte wordt een nieuwe ruimtelijke, functionele en soms symbolische organisatie voorgesteld, die in staat is om de omgeving te beïnvloeden. In de strategische ruimten moet de stad haar gebiedsgerichte inspanningen en investeringen concentreren. Zij worden verder gedetailleerd in een aantal strategische programma's en projecten. De beelden onderbouwen de strategische ruimten. Ze verantwoorden de keuze ervan.

Structuurplan

Het structuurplan is een planningsinstrument om een visie voor de stad op te bouwen en een leidraad te zijn voor haar toekomstige ontwikkeling. Het geeft een interpretatie aan de bestaande toestand van de stad, en argumenteert de belangrijkste stedelijke kwesties (sleutelkwesties). Het structuurplan ontwikkelt toekomststrategieën die corresponderen met gedeelde toekomstbeelden en het ontwerpt een ruimtelijk kader dat in de toekomst de doelstellingen en de inhoud van elke actie zal bepalen. Het structuurplan is in essentie een ruimtelijk plan. Het ontwikkelt geen economische, ecologische of sociale beleidsvoorstellen, maar het bereidt de ruimtelijke condities voor van de stedelijke ontwikkeling. Op een gelijkaardige manier verschilt het structuurplan van een bodembestemmingsplan, het behandelt het grondgebied van de stad niet op een homogene manier. Het introduceert een onderscheid tussen verschillende gebieden en plekken: in dit geval tussen de strategische ruimten, programma's en projecten, waarvoor een actief beleid zal gevoerd worden, en de ganse stad, waarvoor een generiek beleid zal gevoerd worden.

Territoriale boulevard

De territoriale boulevard is een secundaire verkeersas die het centrum van Antwerpen verbindt met andere centra van gemeenten in de regio (vaak de oude steenwegen). De territoriale boulevard heeft steeds een tramverbinding en een goed uitgerust fietspad.

Het basiskenmerk van de territoriale boulevards is hun variatie langsheen de as, gaande door een dicht stedelijk weefsel in de 19de-eeuwse gordel over verschillende delen extra muros en de verspreide stad daarachter (tussen Singel en Parklaan) en dan ten slotte tot andere dichte secties in de centra van de buurge-

meenten. De basisdoelstelling van deze boulevards is hun variatie (3-deling) verbeteren en ze te beschouwen als een mogelijke manier om het probleem van reorganisatie van de verkeersstromen op te lossen.

Toplocatie

Een toplocatie moet beschouwd worden als een locatie waar één specifieke grootstedelijke voorziening kan gevestigd worden. De locatie kan dus zowel met sport als met cultuur ingevuld worden, of met diensten in het algemeen.

De nabijheid van de Schelde bepaalt in hoofdzaak de locatie voor een topvoorziening, en daarom komt ze ook voor buiten de Kernstad. Daarnaast dient ook met mobiliteitsaspecten rekening gehouden te worden.

Transferium

Een transferium verzamelt het lokaal verkeer en lokale gebruikers en geven toegang tot het regionaal en (inter)nationaal openbaar vervoer via de stationsomgevingen. Het is gelegen aan een hoofdstation zoals Antwerpen Centraal, Berchem, Zuid, Luchtbal.

De belangrijkste focus voor het programma voor de transferia is gericht op de transfer tussen verschillende types openbaar vervoer (trein–trein, tram–trein, bus–trein, voetgangers en fietsers–trein). Bereikbaarheid met de auto is minder belangrijk gezien het gaat om passagiers van binnen de stad.

Visie

Een visie is een gedeelde voorstelling, in ruimtelijke en in niet-ruimtelijke termen, van een haalbare toekomst voor de ganse stad, de beschrijving van wat de stad in de toekomst zou moeten zijn. Het accent op de haalbaarheid maakt een visie verschillend van een wensbeeld en van een toekomstvoorspelling. De visie zou de beschikbare energie in de stad moeten vrijmaken en richten op de toekomst van de stad.

Het ruimtelijk structuurplan hecht veel belang aan de visie en de manier waarop ze kan opgebouwd worden. In het geval van het structuurplan voor Antwerpen wordt de visie ontwikkeld met en vanuit de beelden, die een interpretatie geven van de individuele en collectieve voorstellingen van de stad. De confrontatie van de eeuwenoude beelden van de stad met de nieuwe beelden en behoeften, d.w.z. de confrontatie met de collectieve verbeelding, is cruciaal om het structuurplan een sterke legitimiteit te geven. Legitimiteit is niet hetzelfde als wettelijkheid, het respecteren van de wetten. Legitimiteit heeft te maken met consensus en, meer nog, met het verenigen van verschillende maatschappelijke groepen en belangen rond een lange termijnvisie.

Voorstad

De voorstad is de 20ste-eeuwse gordel samengesteld uit de verschillende centra van de aangrenzende dorpen/districten.

Winkelstraat

Hieronder wordt een as verstaan waarvan een belangrijk aandeel is ingevuld met kleinhandelsactiviteiten. De handel hierin gesitueerd, bedient in hoofdzaak een lokaal cliënteel, van de woningen erlangs gelegen, en is in hoofdzaak van het niveau van een stedelijk of buurtcentrum. Ook bovenlokale voorzieningen kunnen hierin gevestigd zijn, afhankelijk van het niveau van toegankelijkheid, meestal in het geval van het openbaar vervoer.

Woonwagenterrein

Doortrekkersterreinen en residentiële woonwagenterreinen zijn terreinen uitgerust voor niet-permanent verblijf van woonwagenbewoners en rondtrekkende gezinnen.

2 LIJST VAN WORKSHOPS, INTERVIEWS EN OVERLEGMOMENTEN

2.1 College en Gemeenteraadsbesluiten

Op 4 december 2002 (jaarnummer 13941) besliste het College de opmaak van het Strategisch Ruimtelijk structuurplan Antwerpen (RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN) uit te besteden.

Op 26 februari 2003 (jaarnummer 1927) keurt het College het vervolgtraject van het ruimtelijk structuurplan goed.

Op 2 juli 2003 (jaarnummer 6686) werd de nota strategische aanpak goedgekeurd door het College.

In november 2003 werd de startnota, aanvaard door het College, afgewerkt.

Op 15 april 2005 (jaarnummer 4146) werd de kantorennota goedgekeurd door het College, als kader voor toekomstige kantoorontwikkelingen.

Op 13 mei 2005 (jaarnummer 5286) werden de nota's 'een stad om in te wonen', 'een stad om in te werken', 'recreatieve stad' en 'het lager netwerk' goedgekeurd door het College, als basis voor het verdere communicatieproces.

Op 24 juni 2005 (jaarnummer 7087) werd het voorontwerp ruimtelijk structuurplan (2e draft) door het College goedgekeurd, als basis voor het structureel overleg met de provincie en het Vlaams gewest.

Op 18 november 2005 (jaarnummer 12755) wordt het definitief voorontwerp ruimtelijk structuurplan aan het College voorgelegd ter goedkeuring voor de plenaire vergadering, alsook het communicatieplan.

Op 24 februari 2006 (jaarnummer 2014) werd het ontwerp strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, Antwerpen Ontwerpen, goedgekeurd door het College.

Op 27 maart 2006 (jaarnummer 575) werd het ontwerp strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, Antwerpen Ontwerpen, voorlopig vastgesteld door de Gemeenteraad, als basis voor het openbaar onderzoek.

Op 1 september 2006 nam het College kennis van het advies van de Gecoro.

Op 8 september 2006 werd het definitief Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, Antwerpen Ontwerpen, door het College goedgekeurd als basis voor de Gemeenteraadsbeslissing.

Op 18 september 2006 wordt het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, Antwerpen Ontwerpen, definitief aanvaard door de Gemeenteraad.

2.2 Belangrijke momenten 2003-2006

2003

26 november: structureel overleg provincie – Vlaams gewest: startnota
27 november: workshop actoren: conclusies met betrekking tot de startnota
8 december: stadsdebatten
9 december: stadsdebatten
10 december: stadsdebatten

Figuur 56 | Antwerpen ontwerpen

Bron: Maarten Van Acker

2004

26 januari: werkgroep IPZ
29 januari: raadpleging Afbakening
12 februari: raadpleging Afbakening
16 februari: werkgroep IPZ
26 februari: raadpleging Afbakening
2 maart: infoavond: raad van de districten
4 maart: raadpleging Afbakening
18 maart: werkgroep: structuur van het document - onderzoek naar de projecten
3 april: bus tour district,
13 april: algemene werkgroep (met Jef Vandenbroeck)
26 april: ontwerpoefening: Ring-Singel
5 mei: werkgroep: besluiten rond Ring-Singel
14 mei: werkgroep wonen
17 mei: werkgroep economie
27 mei: werkgroep
7 juni: debat in het district Wilrijk
8 juni: debat in het district Berchem
10 juni: debat in het district Hoboken
14 juni: debat in het district Deurne
16 juni: debat in het district Antwerpen
23 juni: plangroep
21 juni: debat in het district Merksem
28 juni: debat in het district Ekeren
29 juni: debat in het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo
30 juni: debat in het district Deurne
7 juli: conclaaf
8 juli: conclaaf
9 juli: conclaaf
24 november: structureel overleg met Vlaams Gewest en Provincie Antwerpen: voorontwerp (1e draft)
20 december: RSA-overleg meerderheidsfracties: charter (strategische ruimten, ...)

2005

17 januari: RSA-overleg meerderheidsfracties: 'kantorennota'
14 februari: RSA-overleg meerderheidsfracties: 'living city'
7 maart: RSA-overleg meerderheidsfracties: 're-creative city'
21 maart: RSA-overleg meerderheidsfracties: 'city where to work' en 'afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen'
11 april: RSA-overleg meerderheidsfracties: 'lower network'
15 april: stavaza actoren en ambtelijke werkgroep
26 april: stavaza districts college
27 april: stavaza milieuraad
2 mei: bijkomend overleg met leden van het college
12 mei: interne workshop
17 mei: stavaza jeugdraad
19 mei: stuurgroep economie
23 mei: toelichting RSA in man-team
23 mei: RSA-overleg meerderheidsfracties: bindende bepalingen
30 mei: meerderheidsoverleg m.b.t. bindende bepalingen
31 mei: discussieronde ambtelijke werkgroep en actoren
31 mei: overleg met de mobiliteitsactoren m.b.t lager netwerk
2 juni: overleg met De Lijn
6 juni: RSA-overleg meerderheidsfracties: bindende bepalingen
9 juni: Gecoro
13 juni: overleg met de haven
24 augustus: structureel overleg met Vlaams Gewest en Provincie Antwerpen: voorontwerp (2e draft)
30 september: informeel overleg met afdeling ruimtelijke planning Vlaams gewest
3 oktober: RSA-overleg meerderheidsfracties: stand van zaken en communicatieplan
5 oktober: overleg met districten
14 oktober: informeel overleg met afdeling ruimtelijke planning Vlaams gewest
24 oktober: RSA-overleg meerderheidsfracties: bespreking definitief voorontwerp
14 november: bijkomend overleg met leden van het college
28 november: toelichting districtsraad Berendrecht-Zandvliet-Lillo
12 december: toelichting autonoom gemeentebedrijf Planningscel, dienst ruimtelijk beleid SW, dienst stedenbouwkundige vergunningen SW
12 december: toelichting districtsraad Merksem

2006

9 januari: toelichting districtsraad Ekeren
10 januari: plenaire vergadering met Vlaams Gewest en provincie Antwerpen
12 januari: toelichting Gecoro
16 januari: toelichting districtsraad Hoboken
18 januari: toelichting districtsraad Berchem
24 januari: toelichting districtsraad Antwerpen
25 januari: toelichting districtsraad Borgerhout
30 januari: toelichting districtsraad Deurne
31 januari: toelichting districtsraad Wilrijk
2 februari: advies Gecoro aan gemeenteraad
8 februari: infoshop voor alle stadsdiensten en actoren
13 februari: RSA-overleg meerderheidsfracties: bespreking opmerkingen provincie, Vlaams gewest, districten en Gecoro
14 februari: RSA info-top avant première
21 maart: gemeenteraadscommissie over ontwerp
6 april: start openbaar onderzoek
4 mei: toelichting Gecoro: timing
6 mei: vakcongres, UA Rodestraat
13 mei: infobeurs voor bewoners, foyer Stadsschouwburg
23 mei 2006: toelichting actiecomités Antwerpen, Berchem, Borgerhout
31 mei 2006: toelichting actiecomités Hoboken, Wilrijk
7 juni 2006: toelichting actiecomités Deurne, Ekeren, Merksem, Berendrecht-Zandvliet-Lillo
22 juni: toelichting Gecoro: stavaza bezwaren
23 juni: toelichting Procoro
4 juli: einde openbaar onderzoek
6 juli: Gecoro: opmaak ontwerptekst
24 augustus: Gecoro: voorbereiding advies
31 augustus: advies Gecoro aan de Gemeenteraad
4 september: RSA-overleg meerderheidsfracties: resultaten openbaar onderzoek en advies Gecoro
12 september: Gemeenteraadscommissie over de definitieve vaststelling RSA

3 LIJST VAN AFKORTINGEN

AWV: Afdeling Wegen en Verkeer

AWZ: Afdeling Water en Zeewezen

BAM: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

BPA: Bijzonder Plan van Aanleg

BVR: Besluit Vlaamse Regering

BWK: Biologische waarderingskaart

CHE-gebied: gebied met cultureel historisch esthetische waarde

DSP: Databank Sociale Planning

GS: Groene Singel

GEN: Grote Eenheid Natuur

GENO: Grote Eenheid Natuur in Ontwikkelingµ

GGG: Gecontroleerd gereduceerd getijdengebied

GRUP: Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

HR: Harde Ruggengraat

IPZ: Industrieterrein Petroleum Zuid

IVON: Integraal verwevings- en ondersteunend netwerk

KB: Koninklijk Besluit

LK: Levendig Kanaal

LN: Lager Netwerk MOG: Mogelijks Overstroombaar Gebied

NBB: Nationaal Binnenlands Product

NIS: Nationaal Instituut voor de Statistiek

NOG: Natuurlijk Overstroombaar gebied

NWHG: Noord Westelijk Hoofdstedelijk Gebied

plan-MER: Milieueffectenrapport

POG: Potentiële overstromingsgebieden

POM: Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij

ROG: Recent Overstroomd Gebied

RSPA: Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

RSV: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

RSZ: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid

RUP: Ruimtelijk Uitvoeringsplan

RWZI: Rioolwaterzuiveringsinstallatie

S-RSA: Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

SOG: Stedelijk Ontwikkelingsgebied

SPRA: Strategisch Plan Regio Antwerpen

SPRE: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie

SPRSO: Strategisch Plan voor de Rechter Schelde Oever

TDL: transport, distributie en logistiek

TAW: Tweede Algemene Waterpassing

VEN: Vlaams Ecologisch Netwerk

WBS: Woonbehoeftestudie

WUG: Woonuitbreidingsgebied

WRG: Woonreservegebied

WG: Woongebied

ZR: Zachte Ruggengraat

AFBEELDINGEN

Kaart 81 | Verweving shopping 161
Kaart 82 | Verweving kantoren 162
Kaart 83 | Concentraties bedrijvigheid 163
Kaart 84 | Programma Noorderlaan 211
Kaart 85 | Programma Eilandje 216
Kaart 86 | Programma kaaien 219
Kaart 87 | Programma Scheldebruggen en oversteken 227
Kaart 88 | Programma Binnenstad 229
Kaart 89 | Programma omgeving centraal station 232
Kaart 90 | Programma Zuid en Nieuw-Zuid 239
Kaart 91 | Programma zuidelijke Scheldeoever 241
Kaart 92 | Programma Scheldepark 246
Kaart 93 | Programma Zuiderpark 253
Kaart 94 | Programma Schijnvalleipark 258
Kaart 95 | Programma Noorderpark 261
Kaart 96 | Programma Havenpark 264

Selectiekaart 1 | Selecties voor de waterstad: het algemeen herstel 33
Selectiekaart 2 | Selecties voor de ecostad: een levendige open ruimte 47
Selectiekaart 3 | Selecties voor de havenstad: contact zoeken 59
Selectiekaart 4 | Selecties voor de spoorstad: Antwerpen een open stad 71
Selectiekaart 5a | Selecties voor de poreuze stad (bebouwde ruimte): aanpassende verschijningsvormen 98
Selectiekaart 5b | Selecties voor de poreuze stad (groene ruimte): aanpassende verschijningsvormen 99
Selectiekaart 6a | Selecties voor de dorpen en metropool: Antwerpen polycentrische stad 117
Selectiekaart 6b | Selecties voor de dorpen en metropool: Erfgoed, Antwerpen een historische en hedendaagse stad 124
Selectiekaart 6c | Selecties voor de dorpen en metropool: wonen, een nieuw evenwicht 133
Selectiekaart 6d | Selecties voor de dorpen en metropool: werken, nieuwe prestaties 159
Selectiekaart 6e | Selecties voor de dorpen en metropool: recreëren, meer welzijn 187
Selectiekaart 7 | Strategische kaart: strategische ruimten, programma's en projecten 203
Selectiekaart 7a | De harde ruggengraat 207
Selectiekaart 7b | De zachte ruggengraat 244
Selectiekaart 7c | Lager netwerk: programma stedelijke en buurtcentra 269
Selectiekaart 7d | Groene singel 284
Selectiekaart 7e | Levendig kanaal 293

Figuur 18 | Boerentoren 38
Figuur 19 | Toekomstige Dokranden, Eilandje 52
Figuur 20 | De mythe van de ring 65
Figuur 21 | Territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie1_split 73
Figuur 22 | Voorbeeld ruimtelijke configuratie1_split: Deurne Zuid 73
Figuur 23 | Territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie2_netwerk typeA 74
Figuur 24 | Voorbeeld ruimtelijke configuratie2_netwerk typeA: Deurne Noord 74
Figuur 25 | Territoriale boulevards: ruimtelijke configuratie2_netwerk typeB 75
Figuur 26 | Voorbeeld ruimtelijke configuratie2_netwerk typeB: Merksem 75
Figuur 27 | Stadsproject Falconplein-zeemanshuis 103
Figuur 28 | Nieuwe projectgebieden voor kantoren in relatie tot het spoor 171
Figuur 29 | Nieuwe projectgebieden voor kantoren in relatie tot het tramnetwerk 171
Figuur 30 | Nieuwe projectgebieden voor kantoren in relatie tot de stedelijke snelweg 171
Figuur 31 | Luchtbal: stationsplein 213
Figuur 32 | Kaaien Noord 222
Figuur 33 | Kaaien Binnenstad 224
Figuur 34 | Kaaien Zuid: concerthal 225
Figuur 35 | Centraal station : Simonsstraat 234
Figuur 36 | Kievitbuurt: stationsplein 236
Figuur 37 | Zuidelijke Scheldeboorden: Bedrijvigheid op IPZ 243
Figuur 38 | Zuiderpark: Spaghettiknoop 256
Figuur 39 | Schijnvalleipark: Spoor Noord 259
Figuur 40 | Wonen aan de rand van het Noorderpark 262
Figuur 41 | Havenpark 265
Figuur 42 | Havenpark: Noordkasteel 267
Figuur 43 | Linkeroever: Europarkt 271
Figuur 44 | Parklaan 273
Figuur 45 | Boterlaarbaan 277
Figuur 46 | Linkeroever: dienstencentrum 281
Figuur 47 | Herentalse baan 282
Figuur 48 | Groene singel: sfeerbeeld 285
Figuur 49 | Groene singel: sequenties 287
Figuur 50 | Ontwerpend Onderzoek Lobroekdok, 2004 291
Figuur 51 | Merksem Dokske 295
Figuur 52 | Toepassen van nieuwe woontypes 303
Figuur 53 | Verstedelijkt Vlaanderen 308
Figuur 54 | Regisseren van stadsontwikkelingsprojecten, referentie Militair hospitaal 323
Figuur 55 | Cadixpark – Eilandje 325
Figuur 56 | Antwerpen ontwerpen 339