

Antwerpen Ontwerpen

Ruimtelijk structuurplan Antwerpen

Hoe moet Antwerpen er over 15 jaar uitzien? Over die vraag heeft het stadsbestuur de afgelopen jaren, samen met veel mensen, instellingen en groeperingen, nagedacht. Dat overleg heeft geleid tot het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA), dat de titel “Antwerpen Ontwerpen” meekreeg.

Antwerpen Ontwerpen wordt de visie voor de toekomst. De uitdagingen zijn gekend. De stad moet groener worden. Ze moet zich weer verbinden met het water. Het openbaar vervoer moet voorrang krijgen. Nieuwe bewoners moeten de stad verlevendigen. De economie en de haven moeten krachtiger worden. En Antwerpen moet in heel de wereld zijn positieve uitstraling nog versterken.

De visie op de toekomst bouwt voort op de rijke traditie van de Scheldestad. Alle gebouwen, parken, straten en pleinen zijn levende getuigen van het ontstaan en de evolutie van de stad. Zij bepalen samen wie ze is. Wat historisch waardevol is, moet blijven. Maar tegelijk mag het geen vernieuwing in de weg staan. Verleden en heden moeten samengaan. En alle plannen van vandaag moeten bijdragen aan een leefbare toekomst voor de stad.

Het stadsbestuur koos ervoor om een *strategisch* document op te maken. Het is dus geen traditioneel allesomvattend plan geworden. Het structuurplan bevat vooral een sterke urbanistische visie. 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 projecten.

Met *Antwerpen Ontwerpen* wil het stadsbestuur grote resultaten behalen met kleine ingrepen. Het plan bepaalt acties en maatregelen die een stimulerend effect zullen hebben op de hele omgeving en niet enkel op de plek zelf.

Om dat doel te bereiken wordt enerzijds gewerkt met beelden uit het collectief geheugen en anderzijds ingezet op vijf strategische ruimtes.

Beelden uit het collectief geheugen

Stad aan de stroom

Antwerpen is van oudsher een *waterstad*, maar het water is in de loop der tijd meer en meer uit het zicht verdwenen. En dat terwijl de stad zijn groei te danken heeft aan de Schelde.

Het water stroomt ook via beken, kanalen en dokken door de stad. Het water is van belang voor de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving. Daarom moet de waterstructuur in de stad worden verbeterd. Dat kan bijvoorbeeld door de beekvalleien en open waterpartijen opnieuw hun plaats te geven. Op die manier kunnen overstromingen van wijken en straten voorkomen worden.

Tegelijk moet de relatie met de Schelde worden aangehaald. Op het Eilandje en Nieuw Zuid kan er hoogbouw komen, van waaruit men kan uitkijken over stad en stroom. Daarnaast worden er twee nieuwe Scheldebruggen voorzien om Linkeroever beter bereikbaar te maken en er een evenwaardig – maar verschillend – stadsdeel van te maken.

Een levende stad

Verspreid over de stad liggen een aantal ecologische elementen, zoals natuurgebieden, slikken en schorren. Daarnaast heeft Antwerpen een groot aantal parken, kasteeldomeinen en bovendien een unieke fortengordel. Antwerpen is dan ook een lappendeken van verschillende groene elementen; een *ecostad*.

De *ecostad* wordt gezien als een levendige open ruimte, waarin de fauna en flora groeimogelijkheden moeten krijgen, met een hoge belevingswaarde voor de stadsbewoners. De mens wordt hierin ook beschouwd als onderdeel van het ecologisch systeem en moet dus deze ruimtes recreatief kunnen gebruiken.

Aanmeren in een wereldhaven

De haven is al vele eeuwen één van de belangrijkste kenmerken van Antwerpen. Dankzij de haven werd de stad in het verleden een wereldstad. Tegenwoordig is de Antwerpse haven een belangrijke toegangspoort voor goederen zoals koffie, bananen, aardolie, en steeds meer containers.

Met het beeld van de *havenstad* wordt gezocht naar een verbeterde interactie tussen stad en haven. Er moet een evenwicht gezocht worden tussen stedelijke activiteiten en de bedrijvigheid in de haven. Stad en haven moeten goede burens van elkaar

worden. Er worden bufferzones aangelegd om de leefbaarheid van de polderdorpen ter verhogen. Daarnaast kan ook de relatie met de Schelde worden aangehaald.

Aankomen of vertrekken in een bereikbare stad

Het is van groot belang dat Antwerpen bereikbaar blijft. Het concept van de *spoorstad* opteert voor een versterking van het openbaar vervoersnet, evenwel zonder de automobilititeit te verwaarlozen.

Het Pegasusplan van De Lijn voorziet verlengde tramlijnen naar Boechout, Wijnegem, Wilrijk, Hemiksem, Kontich, Borsbeek, Wommelgem, Brasschaat en Ekeren. Het Masterplan Mobiliteit van de Vlaamse overheid plant de Singeltram. Antwerpen Ontwerpen voegt er nog enkele nieuwe aan toe: op de Kaaien, de Singel, de nieuwe zuidelijke Scheldebrug,...

Daarnaast wordt ook de nodige ruimte vrijgemaakt voor de zwakke weggebruikers.

De doorstroming van het internationale autoverkeer en vrachtvervoer op de Antwerpse Ring wordt dan weer verbeterd door de nieuwe Oosterweelverbinding.

Kaas met gaten

Vanuit de lucht gezien lijkt Antwerpen op een Zwitserse kaas met gaten. De bebouwing wordt op veel plaatsen onderbroken door verschillende open ruimten. Dat kunnen bijvoorbeeld pleintjes en plantsoenen zijn, maar ook afgebroken huizenblokken breken de bebouwing op sommige plaatsen open. Vakmensen spreken dan over stedelijke porositeit.

De *poreuze stad* wil verschillende activiteiten van de stedelijke ruimte op elkaar afstemmen. Er moet een uitwisseling ontstaan tussen wonen, werken en ontspannen. Daarnaast moeten leegstaande panden en percelen opnieuw in gebruik worden genomen om de leefbaarheid te verhogen. Binnengebieden moeten binnentuintjes en fleurige doorgangen worden. En er komen veel speelterreintjes bij, bijvoorbeeld in dichtbebouwde buurten van Hoboken, Borgerhout en Berchem.

Een wereldstad met negen dorpen

Antwerpen bestaat uit een verzameling van wijken en dorpen, die het karakter van de stad mee bepalen. Voor veel mensen is het belangrijk om de herkenbaarheid, leefbaarheid en zelfstandigheid van deze wijken te behouden. Dit betekent dat wonen, werken en ontspannen verdeeld moeten worden over het grondgebied van de stad.

De stad wil opnieuw jonge gezinnen met kinderen aantrekken, maar daarnaast moet de stad rekening houden met veranderde woonbehoeften van bijvoorbeeld senioren. Om in te spelen op die vraag is berekend dat er de komende 15 jaar jaarlijks zo'n duizend nieuwe woningen nodig zijn. De stad zal dan ook investeren in nieuwe woonwijken (met voorzieningen).

Om de economische groeimogelijkheden van de stad te vrijwaren, is er een beperkte behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen en kantoorgebouwen. Voor de meeste bedrijven biedt de stad ruimtelijk gezien al voldoende mogelijkheden om hun activiteiten te ontplooiën, waardoor er ook verwevenheid ontstaat met andere functies van de stad.

Om de recreatieve troeven verder uit te spelen, wil de stad de faciliteiten groeperen en enkele toplocaties ontwikkelen met grootstedelijke uitstraling. Daarbij wordt een aanbod van lokale voorzieningen echter niet uit het oog verloren.

Antwerpen als deel van een megastad

In het Europa van vandaag is Antwerpen een onderdeel geworden van wat wordt omschreven als het Noordwestelijk Hoofdstedelijk Gebied (NWHG). Deze megastad omvat naast Brussel, Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen ook regionale centrumsteden zoals Den Haag, Lille en Keulen en historische steden zoals Delft, Aken, Gent, Leuven en Utrecht.

Verspreid binnen deze megastad liggen de hoofdkwartieren van belangrijke nationale en internationale bedrijven en instellingen, universiteiten, activiteiten en voorzieningen. Het beeld van Antwerpen als megastad verwijst ook naar haar status als "grootste stad van Vlaanderen". Dat wil echter niet zeggen dat Antwerpen op een megalomane manier geprofileerd zal worden.

Vijf strategische actiegebieden

Omdat de stad oneindig complex is en nooit met een allesomvattend plan kan worden bijgestuurd, wordt in het structuurplan prioriteit gegeven aan vijf strategische ruimten.

De Schelde als structurerend element

De Schelde wordt opnieuw als belangrijk structurerend element beschouwd; als een *harde ruggengraat* die de ruimtelijke ontwikkeling van de stad moet dragen. Dit strategische gebied loopt van Hoboken tot Ekeren en omvat bekende stadsontwikkelingsgebieden zoals het Eilandje en Nieuw Zuid. In dat vernieuwingsproject zijn de Kaaien van zeer groot belang, met aan beide uiteinden de mogelijkheid tot hoogbouw en topbestemmingen voor toeristen (het MAS, de Red Star Line Memorial, een concertgebouw, een festivalweide, enz.). Indien het publieke domein langs de rivier goed wordt ingericht en gebruikt, biedt dit een oplossing voor de behoefte aan een open en publieke ruimte in de kern van de stad.

Water verbindt natuurgebieden

Het structuurplan voorziet ook in een *zachte ruggengraat* van groene open ruimten. Daarbij zijn waterlopen vaak een verbindend element. Door de bestaande natuurgebieden met elkaar in contact te brengen, dringt het groen door in bijna alle wijken en wordt een krachtig samenhangend ecologisch systeem gecreëerd. De gebieden langs de verschillende waterlopen en kanalen moeten open gehouden worden om overstromingen op te vangen.

De vijf grote parkgebieden (het Scheldepark op Linkeroever en de Hobokense Polder, het Zuiderpark tussen de Schelde en Wilrijk, het Schijnvalleipark langs het Schijn en Spoor Noord, het Noorderpark in Ekeren en het Havenpark als buffer rond de haven) verbinden de Schelde met de randgemeenten van Antwerpen en zijn onderling verbonden door de groene ruimte van de Singel.

Investeren in vervoer

Om de toegankelijkheid van de stad te bevorderen, moet Antwerpen opnieuw investeren in het fijnmazig netwerk van lokale wegen en in het openbaar vervoer om stedelijke centra en buurtcentra met elkaar te verbinden. Daarvoor is het concept van het *lager netwerk* uitgewerkt. Dit begrip omvat niet alleen de straten, tram- en buslijnen of voet- en fietspaden, maar ook de gebieden hier omheen, zoals de stedelijke buurtcentra, de winkelstraten en stationsomgevingen.

Opvallendste nieuwigheid is het voorstel om met twee nieuwe bruggen de verbinding tussen de Linker- en de Rechteroever te verbeteren.

Een groene Singel

In Antwerpen Ontwerpen wordt de Singel een groene boulevard. Bestaande parken, natuurgebieden, open ruimtes en brakke gronden worden met elkaar verbonden tot een groene gordel. Door de aanleg van een nieuwe stadsring naast de Ring, kan de verkeersdruk op de Singel afnemen. De *groene Singel* is er dan nog enkel voor plaatselijk verkeer. Belangrijk is de realisatie van een nieuwe tramlijn, die met een wijde boog van het Eilandje naar Nieuw Zuid loopt en vervolgens over de nieuwe Scheldebrug naar Linkeroever. Tegelijk kan de groene ruimte langs de Singel een verband leggen tussen de vijf parken uit de zachte ruggengraat.

Omgeving Albertkanaal

Voor het gebied rondom het Albertkanaal is het concept van het *levendig kanaal* uitgewerkt. Er kan ingespeeld worden op de werken die moeten worden uitgevoerd voor de verbreding van het kanaal om in de wijken ten zuiden van Merksem (Kop van Merksem, het Dokske) en ten noorden van Deurne (Kronenburgwijk) de woonkwaliteit van de bewoners te verhogen. De woon- en economische functies langs het kanaal moeten beter op elkaar afgestemd worden.

Vijftien hefboomacties

De genoemde beelden en concepten bevatten ontelbare projecten, maar het stadsbestuur kan en wil al die projecten niet tegelijk uitvoeren. Daarom zijn er 15 zogenaamde *hefboomacties* geselecteerd: projecten die voorrang krijgen om opgestart of verder uitgevoerd te worden.

1. **Omgeving Luchtbalstation:** aanleg van een aantrekkelijk plein en grootstedelijke voorzieningen zoals kantoren.
2. **Cadix-wijk, Oude dokken, Montevideo:** bijzondere aandacht voor het publiek domein.
3. **Kaaien binnenstad:** heraanleg (in samenwerking met het Vlaams Gewest).
4. **Scheldebrug:** realisatie brug met tramlijn.
5. **Rooseveltplaats, Operaplein, Astridplein:** aandacht voor de grootstedelijke functies en voorzieningen rondom deze openbaar vervoersknoop.
6. **Diamantwijk:** aandacht voor het publiek domein.
7. **Nieuw Zuid:** nieuwe woningen en voorzieningen.
8. **Middenvijver:** recreatieve cluster met onderwijscampus.
9. **Spaghettiknoop:** realisatie van een park voor de buurt met een mogelijke publiekstrekker.
10. **Spoor Noord:** realisatie van het park en nieuwe stedelijke voorzieningen.
11. **Omgeving Berchem station:** afwerking van het plein en een aanbod van grootstedelijke voorzieningen zoals kantoren.
12. **Omgeving Sportpaleis, Lobroekdok en Slachthuissite:** cluster voor wonen, sport, grootschalige detailhandel en bedrijvigheid, met aandacht voor de mobiliteitsproblematiek.
13. **Petroleum Zuid:** vervuild gebied geschikt maken voor gemengde en logistieke bedrijvigheid.
14. **Het Dokske:** verbetering van de woonkwaliteit.
15. **F. Van Eedenplein:** knooppunt openbaar vervoer en heraanleg plein als nieuw hart voor Linkeroever.

Studies, RUP's, handleidingen, inventarissen

Een belangrijk deel van de maatregelen en acties gekoppeld aan de verschillende beelden van de stad, zijn suggesties aan het Vlaamse gewest of de provincie. Volgende *maatregelen en acties* worden door de stad zelf opgestart.

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. Voltooien en verfijnen van de inventaris cultuurhistorisch en architecturaal patrimonium en van de archeologische inventaris.
6. Invoegen beeldkwaliteit in de stedenbouwkundige voorschriften van gemeentelijke RUP's.
7. Opnemen regiefunctie voor de nieuwe gemengde woongebieden en gebieden onder breed management.
8. Opmaken gemeentelijke RUP's voor het nieuwe lokaal bedrijventerrein Katwilgweg – Het Zand.
9. Invoeren stedenbouwkundige ontwikkelingskosten.
10. Opmaken handleiding innovatieve bouwtypes.
11. Aanpassen gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (de bouwcode).