

Een driehoek van kansen

Nota bij het voorontwerp van het Ruimtelijke Structuurplan Antwerpen juni 2005

1. duurzaam en democratisch

Als mede-ontwerper van het structuurplan voor Antwerpen kan elke politieke partij zich profileren als een moderne stadspartij, door een geïntegreerde visie over stadsontwikkeling te onderschrijven en die ook actief uit te dragen. Elke partij legt daarbij eigen accenten. In het geval van een groene partij gebeurt dit bijvoorbeeld met speciale, klassiek-groene aandacht voor de kwaliteit van de woon- en werkomgeving, de rol van het publieke domein als ontmoetingsplek, de mobiliteit met haar brede maatschappelijke impact (capaciteit/logistiek, structurerende rol, veiligheid, gezondheid), de betaalbaarheid en bereikbaarheid van bepaalde voorzieningen (wonen, onderwijs, vervoer, ...) of de omgang met het milieu (= breder dan 'natuur').

Maar ook kantoorontwikkeling, de aanleg van bedrijfsterreinen, de uitbouw van vitale handelsassen, het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden, de inplanting van (top)sporthallen, de zonering voor hoogbouw en andere doorgaans minder met het groene gedachtengoed geassocieerde terreinen verdienen alle aandacht binnen een ecologische partij – net zoals de klassiek-groene thema's intussen ingang vinden binnen liberale partijen (cfr. het project 'Stadslucht maakt vrij' en interview daarover in De Standaard, 26 juli 2005).

Ook bij op het eerste zicht minder centrale actiepunten of bekommernissen is nood aan een proactieve (= niet defensief of afwachtend) en verbeeldingsrijke houding. Niet de historisch gegroeide affiniteit met bepaalde doelgroepen en de daaraan verbonden activiteiten of verwachtingen bepaalt immers het stedenbouwkundig profiel van een partij. Wel de manier waarop activiteiten of verwachtingen fysiek vertaald worden.

De opmaak van een structuurplan is het moment waarop duidelijk wordt hoever de werkelijke stedenbouwkundige ambities van een stad reiken. Het is evident dat bij planologische ingrepen voldoende ver in de toekomst gekeken wordt, daarbij lessen trekkend uit het verleden. Een structuurplan wil ad-hocbenaderingen, verouderde ontwikkelingsconcepten en korte-termijnoplossingen de pas afsnijden. Met het oog daarop exploreert het ook non-conforme inzichten en hanteert het te allen tijde stedenbouwkundige (urbanistische) motieven als belangrijkste argumenten.

Uit de in juni 2004 georganiseerde RSA-infoavonden in de districten bleek dat bij vele Antwerpenaren een vraag leeft naar meer open en groene ruimte. Daartegenover staat een nood aan bijkomende woningen (1000 verwachte vergunningen per jaar, volgens het gematigde scenario, ofwel 15.000 nieuwe woningen tegen 2018), aan sportinfrastructuur en onderwijscomplexen, aan de verdere uitbouw (verfijning) van de verkeersinfrastructuur en aan de ontwikkeling van groothandelscomplexen, bedrijfsterreinen en kantoorprojecten (strategische plekken worden voorbehouden, cfr. de in april 2005 reeds goedgekeurde kantoornota, opgemaakt in overleg met de bedrijfswereld).

Een structuurplan met duurzame ambities moet er minstens naar streven om deze tegengestelde verwachtingen met elkaar te verzoenen, om vrijwaring en bebouwing in een coherente aanpak te verenigen.

Zeker in een grootstad als Antwerpen, waar in bepaalde stadsdelen een hoge druk bestaat op de grondmarkt (intensieve en dichte bebouwing) en in andere delen net morsig omgesprongen wordt met beschikbare gronden, verdient het aanbeveling om hierover een globale visie te ontwikkelen. Het voorontwerp van het s-RSA bracht daartoe heel wat materiaal en waardevolle inzichten samen.

Om het landelijke karakter van de buitengebieden te behouden en zelfs te versterken, moet de stad/het stadsgewest/het stedelijke – als aantrekkelijk woonalternatief – naar intelligente vormen van zowel verdichting als ‘ontpitting’ streven, zowel qua versterking als qua begroening.

Daarbij worden best volgende uitgangspunten gehanteerd:

- elk bedachtzaam verknopen van stedelijke functies, structuren en infrastructuur biedt een kans om tegelijk restruimtes te herwaarderen en open te gooien. Elke invulling van missing links of elk reorganiseren van versnipperde gebieden heeft als belangrijkste neveneffect: de opwaardering van de onmiddellijke omgeving.
- bij elke eventuele grondinname geldt de kwestie van spreiding en herverdeling: men kijkt dus voorbij de grenzen van de wijk, het district en zelfs de gemeente wanneer wordt overwogen om open ruimte aan te snijden. Pro's en contra's worden afgewogen binnen een groter territoriaal verband, en gekaderd binnen zowel lokale verzuchtingen als binnen het groter geheel (van alternatieven).
- stadsontwikkeling gebeurt niet abstract, cijfermatig en van bovenaf, wel met terreinkennis, mensgericht en van onderuit (stedelijke plint). monofunctionaliteit is achterhaald.
- reconversie in de brede zin staat centraal. Prioritaire aandacht (actieve aanmoediging) gaat naar het herontwikkelen van restruimtes of slecht gedefinieerde (en nu reeds ondergebruikte) gebieden, de invulling van leegstand, de renovatie en eventuele herbestemming van kwaliteitsvolle gebouwen (magazijnen worden kantoren, gezinswoningen waarin appartementen zijn ondergebracht worden opnieuw gezinswoningen, verlaten kloosters worden buurtcentra, ...), het saneren van brown fields, het dubbelgebruik van gronden, inbreiding, enzovoort. De overheid brengt hierbij het aanbod en de vraag in kaart.
- kwaliteitsvolle vormgeving en tot de verbeelding sprekende architectuur spelen een sleutelrol.

Behalve duurzaam moet planologie ook democratisch zijn, op drie manieren.

1. Vooreerst heeft elke Antwerpenaar, waar hij of zij ook woont, recht op de ‘best mogelijke optie’. De ene Antwerpenaar is niet gelijkjer dan de ander bij de opmaak van een structuurplan en de ontwikkeling van gebieden. Gewaakt moet worden over een gelijkwaardige behandeling bij de verdeling van lasten en lusten, de beschikbaarheid van publieke functies (scholen, bibliotheken, parken, ...), de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, het gebruik van materiaal bij de aanleg van het openbaar domein, enzovoort.
2. Verder is een democratische stad per definitie open, d.w.z. fysiek doorwaadbaar en ‘ecologisch’ (zie hieronder, bij ‘ecostad’), maar ook mentaal gastvrij en tolerant, als eerste plek van globalisering en dus ontvankelijk voor (en bevorderaar van) een mix van levensstijlen en activiteiten. Antwerpen zit vol potentie om in die zin inderdaad een ‘territorium van nieuwe moderniteit’ te worden, zoals de titel van het s-RSA luidt.
3. Ten slotte is er het belang van communicatieve openheid en inspraakverlening. Participatie en dialoog kunnen de kwaliteit en het draagvlak van een structuurplan maar ten goede komen. De overheid mag er zich dus niet vanaf maken met vlijt binnen beperkte kring en eenrichtingsverkeer in de communicatie. Als een goede pedagoog moet ze daarentegen actief en bijtijds het publieke debat stimuleren en solliciteren naar zoveel mogelijk gerichte respons. Wat natuurlijk niet betekent dat een structuurplan een catalogus van tegemoetkomingen wordt of de laagste gemene deler nastreeft. Zo'n plan wil net het verschil maken door én de lat hoog te leggen én keuzes te maken, dit gebaseerd op alle beschikbare informatie, mogelijke invalshoeken en denkbare kritiek.

2. een beloftevol structuurplan

De functie van een structuurplan is structuur aan te brengen in wat nu onvoldoende of slecht gestructureerd is en in wat nog ontwikkeld moet worden. Hieruit volgt een grote aandacht voor de onderlinge samenhang van verschillende stadsdelen en voor het invullen van lacunes. Wat leidt tot speciale aandacht voor tussengebieden en 'randen'. Logischerwijs en terecht bevinden de meeste strategische programma's en projecten in dit structuurplan zich inderdaad op die plekken.

De indeling in vijf soorten strategische ruimten is logisch, want ze leunt dicht aan bij de fysieke realiteit van Antwerpen:

1. **Harde ruggengraat:** het Scheldegebied als determinerende noord-zuidstructuur voor Antwerpen (inclusief kernstad) + Linkeroever + stadsuitbreiding noordwaarts (het Eilandje richting Luchtbal) en zuidwaarts (Nieuw-Zuid richting Petroleum-Zuid en Hoboken).
2. **Zachte ruggengraat:** een systeem van vijf parken (p.78), die verbinden en groen verdichten.
3. **Lager netwerk:** mobiliteit in de hele stad (exclusief snelwegen, inclusief en in belangrijke mate: openbaar vervoer) + het versterken van lokale centra in de hele stad.
4. **Groene singel:** de groene transformatie van het Ringgebied.
5. **Levendig kanaal:** het verhogen van de verblijfskwaliteit op die moeilijke plek – het Albertkanaal – waar Merksem en Deurne aan elkaar palen.

Deze indeling biedt een communicatieve helderheid die de educatieve en pedagogische mogelijkheden bij het stimuleren van het debat over stadsontwikkeling vergroot.

Het voorontwerp zoals het op 24 juni 2005 door het college werd goedgekeurd is een degelijk document, met vertaling van de juiste ambities. Het structuurplan is breder opgevat dan de meeste structuurplannen en de opmakers ervan leggen de lat hoog. Als de geest van dit veelbelovende s-RSA effectief gevolgd wordt in de volgende jaren, kan de Antwerpenaar met vertrouwen de toekomst tegemoet zien. Antwerpen zal immers een ecostad zijn (p.56): 'het structuurplan stelt voor dat de ecologische infrastructuur, waarvan het grootste deel bestaat uit open en groene ruimten, de stad moet beïnvloeden op de manier waarop de verkeersstructuur dat in het verleden heeft gedaan.' De reeds aan de gang zijnde evolutie van gefragmenteerd, gescheiden en geïsoleerd naar ecologisch (kernbegrip in s-RSA), inbreidend en geïntegreerd (pp. 182-189) wordt hier in duidelijke concepten en dito taal gevat.

Bovendien is er veel aandacht voor

de publieke ruimte als ontmoetingsruimte (p.120, p.162),

het nastreven van een positieve sociale mix en van verweving van functies (p.188),

de 'dorpen' (buurten) als identiteitsbepalers en samenbrengers binnen de grootstedelijke context (p.164: meerkernige stad i.p.v. slaapwijken of buurten zonder centrum),

de zwakke weggebruiker (die terrein wint ten nadele van te downgraden auto-assen),

de noodzaak van groen in een stad,

herontwikkeling/inbreiding/renovatie; p.132: mythe van de schaarste van het land (situatie niet gebruikte bedrijfsgronden), of p.137: retoriek van het gebrek (gronden komen niet op de markt),

de band met de wereld (waardevolle reflectie over de megastad).

3. tijd voor kritiek en bijsturing

Ruimtelijke ordening is voor vele partijen een core-business, niet alleen omdat de kwaliteit van de onmiddellijke (= naburige maar ook stedelijke) leefomgeving een belangrijke bepaler is van het menselijke welbevinden, maar ook omdat mensen steeds vaker betrokkenheid tonen bij de organisatie ervan (vraag om inspraak). Het is meegenomen wanneer hierover constructief en enthousiast gecommuniceerd kan worden.

Toch blijven er een paar belangrijke lacunes en inconsequenties. Ter verbetering van een in aanzet reeds degelijk voorontwerp van het s-RSA moeten die alsnog worden aangekaart. Het gaat om een voorontwerp: nu is het moment om kritiek te uiten, om gemiste kansen en mogelijke denkfouten aan te stippen, om te verfijnen en, waar wenselijk, grondig bij te sturen.

De belangrijkste kritiek betreft het statuut van de haven binnen dit structuurplan. Als substantieel deel van het stadsgebied (ruwweg een vierde van de totale oppervlakte) wordt het niet volwaardig opgenomen in de hele denkoefening. Niet dat de band tussen de haven en de stad wordt genegeerd. Er wordt zelfs vaak naar verwezen en een van de zeven 'beelden' draagt als titel 'havenstad'.

Maar de stedenbouwkundige houding ten aanzien van het havengebied blijft desondanks defensief en afwachtend, wat leidt tot hooguit een voorzichtig en vrijblijvend filosoferen over de ontwikkeling van een meer stedelijke omgeving in de onmiddellijke contactzone tussen de kernstad en het havengebied (noodzakelijkerwijs vaag en inconsequent – zie verder) en over het vormen van groene bufferzones elders (de noordelijker gelegen 'dorpen').

'Het is niet de bedoeling van het structuurplan om een visie te formuleren over de toekomstige ontwikkelingen in de haven' (p.92) stelt het ontwerpteam, want dat is reeds gebeurd door de Vlaamse regering in het strategisch plan. Dit is echter een zwaktebod. Hier wordt planmatig te veel uit handen gegeven, want de impact van de haven op de structuur van de stad (geografische situering, overgangszones, gegenereerde trafiek, gezondheid ...) is determinerend.

De stad Antwerpen is het aan de inwoners verplicht om daar net wel een visie over te formuleren, gebaseerd op huidige evoluties en te verwachten trends. Om maar iets te zeggen: welke zijn de voorziene evoluties in het gebruik van de haven? Waar stopt de zeehaven, waar begint de stadshaven (kleinere tonnenmaat) en waar de kanaalhaven? Het antwoord op die vraag heeft een invloed op mogelijke verwevingen van functies, de hoogte van geplande bruggen, de toegankelijkheid van de overgangszone voor de stadsbewoner, een eventuele uitbreiding van woon- en kantoorgebieden, het leggen van gewenste fysieke verbindingen, enzovoort.

Al ruim een eeuw is de grens tussen stad en haven aan het opschuiven. Als een structuurplan voor Antwerpen ergens rekening mee moet houden, en met de kansen die daaruit voortvloeien, is het net daarmee. Vanuit planologisch standpunt deze beweging negeren is dus uit den boze. Gesprekken aanknopen met het Vlaamse Gewest omtrent de afbakening van het havengebied (zoals gesuggereerd op p.268) is een verstandige intentie, maar de stad mag hier inhoudelijk geen afwachtende of berustende houding aannemen. Een structuurplan met een duidelijke visie over de haven moet die gesprekken mee sturen.

Nu lijkt het vaak alsof de haven buiten de stad ligt. Niet toevallig situeren enkele belangrijke zwakke punten of gemiste kansen uit het voorontwerp zich dan ook precies in of vlakbij het overgangsgedebied tussen stad en haven (in eerste instantie op het Eilandje en Luchtbal – die voor de hele stad geografisch zo centraal gelegen delen – maar ook op Linkeroever).

Wanneer het de ambitie is om de relatie tussen de haven en de stad fysiek nauwer aan te halen en te herdefiniëren (wat herhaaldelijk gesteld wordt in het voorontwerp), dan moet daar ook deze politieke ambitie aan beide kanten (Vlaams en stedelijk) tegenover staan, inclusief het opnieuw de banden aanhalen in visievorming-in-overleg en in beheersstructuur.

Aansluitend daarop (nl. het verwaarlozen van te verwachten fysieke evoluties tussen stad en haven) en vertrekkend vanuit concrete ambities vertolkt in het s-RSA kan de voorziene Oosterweelverbinding (= dwars door het overgangsgedebied; cfr. beslissing Vlaamse regering van 10 juni 2005) niet anders dan op hevige stedenbouwkundige kritiek stuiten. Als grootste

bouwwerk in Vlaanderen sinds de jaren zestig heeft het een fundamentele impact op de Antwerpse stadsstructuur en de ontwikkeling plus beleving ervan. Precies daarover handelt een structuurplan.

De concrete uitwerking van de verbinding is grotendeels het product van informeel overleg (van 1998 tot 2003) tussen de bedrijfswereld en politieke overheden (kabinetsmedewerkers, ingenieurs). In haar negatieve advies hekelde de Antwerpse Gecoro (gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening) de 'sluipende besluitvorming en het totale gebrek aan geïntegreerde benadering'. Zoals bij de projectontwikkeling van de eerste fase in de Antwerpse Kievitwijk blijkt het bouwproject verkeerstechnisch amper onderbouwd en is het al helemaal niet het resultaat van een stedenbouwkundige logica.

De opmakers van het structuurplan beseffen dit. Regelmatig wordt in het voorontwerp impliciet kritiek geuit op het bouwproject, als storende factor binnen het geheel van ambities vertaald in het s-RSA (zie verder, onder 4 en 6). Af en toe wordt de Oosterweelverbinding expliciet vermeld in een context van 'hoe beperken of remediëren we de schade?'.

Voor het overige, en dit vreemd genoeg, werken de ontwerpteams voorstellen uit alsof de voorziene Oosterweelverbinding helemaal niet op de tekentafel ligt. Zeker bij de ontwikkelde visie voor rechteroever heerst een soort van ontkenningfase.

Belangrijke spelers uit het externe ontwerpteam van het s-RSA (bijvoorbeeld Bernardo Secchi en Paola Vigano van Studio 05) hebben we nog niet publiekelijk gehoord over de impact van het Oosterweelviaduct. Jammer is dat.

Een van de drie interne coaches reageerde wel al enkele keren via de pers op het project, nl. de stadsbouwmeester (recentelijk nog in de Gazet van Antwerpen, 11 juli 2005). Dat hij net als de Gecoro en de Welstandscommissie fundamentele bezwaren aanbrengt is geen verrassing. Hij werd aangetrokken om de stedenbouw in goede banen te leiden. De huidige plannen voor de Oosterweelverbinding vormen hiervoor een ernstige bedreiging.

Meer nog: de uiteindelijke aanpak van dit belangrijke dossier vormt meteen de lakmoesproef voor de hele ambitie achter het structuurplan. Want de huidige invulling van de Oosterweelverbinding doorkruist de idee van de renovatio urbis zoals die staat uitgewerkt in het voorontwerp. Ze hypothekeert met name de ontwikkeling van de harde ruggengraat (Rechteroever, pp.266-275) en de zachte ruggengraat (Linkeroever, pp.314-315) in het algemeen en drie hefboomprojecten (Omgeving Luchtbalstation, Cadixwijk/oude Dokken/Montevideo en Middenvijver) in het bijzonder.

In de jaren zestig en zeventig werden snelwegen dwars door de Antwerpse agglomeratie aangelegd. Dit is historisch zo gegroeid, na de transformatie van de stadswallen. Toen werd niet geopteerd voor een Grote Ring. Voor de aanleg van een dergelijke snelweg is het nu op vele plaatsen (en dus als geheel) te laat. We streven daarom beter naar een optimaliseren van de bestaande situatie. Twee bewegingen kunnen hierbij vooropstaan:

1. de aanwezige snelweginfrastructuur integreren in de stedelijke context, met als doelstelling de leefkwaliteit van omwonenden te verhogen en als vertrekpunt de vaststelling dat de ringweg niet alleen een barrière vormt maar ook vele hectaren centraal gelegen restruimte creëert.
2. vermijden dat fouten uit het verleden zich herhalen. Bijkomende snelwegen dwars door de agglomeratie, op amper twee kilometer van de grote markt, kunnen dus niet, tenzij – indien verkeerstechnisch noodzakelijk en de beste optie – ondergronds.

Zij die de kaart trekken van dit structuurplan – en laten we ervan uitgaan dat de politici binnen de huidige coalitie dat dit keer ook werkelijk van plan zijn, want eerdere ruimtelijke visies bleken vaak niet echt gedragen door het stadsbestuur (zie p.500) – kunnen niet anders dan logischerwijs harde kritiek leveren op de Oosterweelverbinding zoals die nu voorzien wordt.

Dat geldt ook voor alle partijen die deze versie van het voorontwerp mee onderschrijven, indien ze consequent en op een ernstige manier dit structuurplan willen bepleiten en

uitvoeren. Hetzelfde is waar wat betreft de houding van de Vlaamse overheid: een positieve beslissing over een bovengrondse Oosterweelverbinding dwars door cruciale gebieden voor stadsontwikkeling betekent zoveel als dit Antwerpse structuurplan terug naar af sturen. En omgekeerd.

In een passage over Linkeroever merkt het ontwerpteam het volgende op: 'Een deel van het gebied komt ook voor in de discussie over het realiseren van 'mitigerende' (verzachtende of matigende, compenserende) maatregelen voor het verlies aan natuurwaarden bij de Oosterweelverbinding. Het is aangewezen om de verschillende planinitiatieven op elkaar af te stemmen' (p.460). Dit op elkaar afstemmen en daarbij keuzes maken ontbreekt nu net bij de behandeling van de stadszones waardoor het Oosterweeltracé zal lopen. De ene overheid kiest in de praktijk voor een barrièrevormend bouwproject (tracé en techniek) dat niet strookt met het eigen structuurplan (RSV), waarin het versterken en vernieuwen van de stedelijke woon- en werkomgeving via strategische projecten vooropstaat. Intussen spiegelt de andere overheid een daarop haaks staande ontwikkeling voor in een structuurplan (s-RSA) dat meteen devalueert tot intentieverklaring zonder oprechte wil om er ook iets van te maken. Want bij de eerste grote test worden alle in het voorontwerp beleden principes al opzij geschoven.

Volgens artikel 33 in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening moet een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan conform zijn aan de provinciale en Vlaamse structuurplannen. De vraag is nu: wat staat in de structuurplannen van de hogere overheden vermeld over een eventuele Oosterweelverbinding en in welke mate stroken de ambities van de drie structuurplannen hier nog met elkaar? Want een eventuele goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan voor de stad Antwerpen hangt mee daarvan af.

In een bij het structuurplan toegevoegde discussienota over Het Lager Netwerk lezen we volgende redenering (met onze cursivering): 'De idee om een continue en circulaire route te creëren over de hele stad – een grote rijweg die algemeen een 'ring' wordt genoemd – heeft een lange en diep gewortelde traditie binnen de discipline ruimtelijke ordening. (...)

Het RSA stelt voor om op een voorzichtige manier dit ringidee te evalueren. Het ringsysteem bepaalt – in feite – een sluiting en grens in de stad, waardoor wat binnen en wat buiten de ring ligt sterk van elkaar gescheiden wordt. Een ring kan bovendien een aanzienlijke druk op de bebouwing voortbrengen. Het mobiliteitsconcept daarentegen moet de algemene idee van het structuurplan om de stad te openen ondersteunen. Antwerpen moet open zijn, net zoals haar economie en haar samenleving, in coherentie met de mogelijkheden en kansen van haar fysieke expansie.

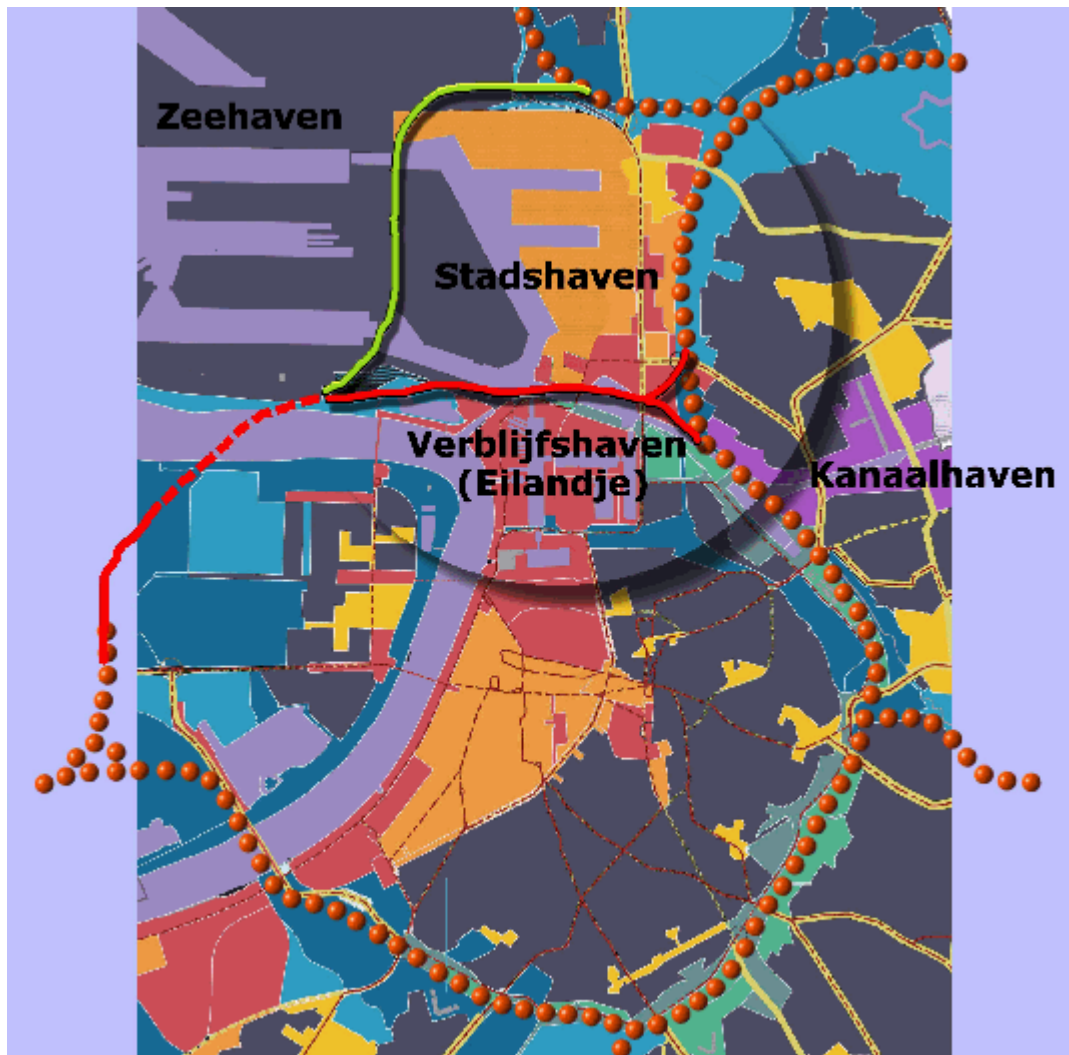
Echter, in het geval van Antwerpen leiden de aanwezigheid van de rivier – een natuurlijke grens – en de noord-zuid geografische oriëntatie van de stad ertoe om geen ring te bouwen, maar om een open systeem te behouden. Het RSA stelt voor om elk plan of elk project dat voorstelt om barrières te creëren te weerleggen, en in het bijzonder de idee van het sluiten van de Singel. Antwerpen moet open zijn langsheen de harde ruggengraat naar het noorden en naar het zuiden' (p.10).

Het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan bulkt van dergelijke hedendaagse inzichten rond kwaliteitsverhoging bij stadsontwikkeling, en dit op maat van de Antwerpse context. Maar zoals zo vaak bij degelijke studies en doordachte concepten blijkt in de reële uitvoering ervan eerder vroeg dan laat een groot verschil te bestaan tussen de intenties en de praktijk. Een geloofwaardige overheid doet er alles aan om dit te vermijden.

Behalve negatieve kritiek uiten op een te vage omgang met het statuut van de haven binnen de stedelijke context en daaraan verbonden vragen stellen bij de impact van de huidige Oosterweelconstructie kan een partij binnen het kader van de evaluatie van het ruimtelijke structuurplan ook constructieve voorstellen op tafel leggen. In wat volgt worden er drie uitgewerkt, met name een alternatief tracé voor de Oosterweelverbinding op rechteroever – wat ontwikkelingsperspectieven opent voor een nieuwe wijk 'Stadshaven' – en twee bijkomende, aan elkaar gekoppelde strategische projecten:

een multifunctioneel woon- en werkgebied op Linkeroever: het Zand (in overleg met de randgemeente Zwijndrecht en het Vlaamse Gewest), waardoor zowel het stedelijke karakter als het grote groengebied er versterkt worden, en

de overkapping van de Ringsnelweg in Borgerhout/Deurne: Ringpark De Knoop (in overleg met het Vlaamse Gewest).



Een structuurplan moet grotere gehelen bekijken en onoordeelkundige versnippering van het grondgebied tegengaan. Het voorontwerp van het Antwerpse structuurplan (versie juni 2005) doet dit inderdaad en in belangrijke mate (cfr. de vijf strategische ruimten, de zeven 'beelden', de verschillende strategische projecten). Waar dit onvoldoende gebeurt, is er nood aan bijkomende voorstellen om te remediëren of lacunes in te vullen. De drie voorstellen zijn coherent met de ambitie van het structuurplan en helpen de voorgestelde visie realiseren. Ze stellen het debat over het s-RSA ook op scherp.

4. de noordwaartse stadsuitbreiding: verdichten en verbinden (het Eilandje en Luchtbal)

Voor het stadsgebied Luchtbal/Noorderlaan bestaan blijkens het structuurplan grootse en specifieke ambities: '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-west as die deze verschillend noord-zuid georiënteerde ruimten kan verbinden, is een topvoorziening nuttig om het concept en gebruik van deze verbinding te onderlijnen' (p.390). 'Het probleem in sommige delen van het grondgebied,' lezen we elders nog, 'bijvoorbeeld in de omgeving van de Noorderlaan, is het omzetten van "monofunctionele" zones in meer

dynamische en open gebieden door middel van het invoegen van slimme en innovatieve programma's, zelfs door het doorzetten van processen die reeds opgestart zijn' (p.184).

Dat de opmakers van het structuurplan het niet over het geplande Oosterweelviaduct hebben bij verwijzingen naar 'een topvoorziening' of 'innovatieve programma's' om deze 'strategische site' open te breken, blijkt uit tientallen passages in het voorontwerp.

Over Antwerpen Noord als contactruimte wordt bijvoorbeeld het volgende bepaald (opnieuw eigen cursiveringen): 'Naast alle inspanningen om nieuwe grootstedelijke functies toe te voegen is het tevens een belangrijk streefdoel om de residentiële functie te verdichten (...) Een hechte fysieke verbinding met de noord-oostelijke delen van Ekeren en Merksem dient gerealiseerd te worden door het tegengaan van de infrastructurele barrières die veroorzaakt worden door de Noorderlaan, de spoorlijnen en autosnelwegen. Een visuele verbinding met de havenzone kan tevens een streep punt zijn' (p.266). Voor de Noorderlaan wordt voorgesteld om 'een meer stedelijke omgeving te ontwerpen' (p.86). Over Luchtbal lezen we: 'Een tweede doel is het benadrukken van de oost-west verbinding tussen deze cluster en Merksem (gebruik makend van bestaand groen) en tussen het water (de haven) en Luchtbal' (p.378). Luchtbal-Noord blijkt 'zo goed als geïsoleerd gelegen' (p.268), tussen snelweg en havengebied. Voor de havenstad ofwel de contactzone tussen stad en haven wordt 'het bevorderen van het lopende proces van vervanging van havengerelateerde activiteiten door stedelijke activiteiten (in de randen in transformatie)' als generiek beleid voorzien (p.96).

Waarom barrières opheffen om er een veel grotere te installeren tussen de kernstad en dit gebied? En hoe valt het vergroten van de visuele verbinding met het havengebied of het ontwerpen van meer stedelijkheid (lees: multifunctionaliteit, ofwel verweving van functies op de gelijkvloerse verdieping) te rijmen met de inplanting van een viaduct op uitgerekend deze plek? Wie goed naar de vele kaarten kijkt, ziet overigens dat een van de vijf vastgelegde strategische ruimten vlakbij ligt: het Levend Kanaal (p.361). De geplande verkeerswisselaar van de Oosterweelverbinding dreigt letterlijk de daar voorziene 'herwaardering van het bestaande residentiële weefsel' (p.362), met o.a. een transformatie van de Merksemse Molens aan het Albertkanaal, af te snijden van het Noorderlaangebied – wat haaks staat op de hoger vermelde voorstellen.

De planologische ambities zijn duidelijk: de omgeving van de Noorderlaan ter hoogte van Luchtbal is niet alleen een toplocatie voor residentiële verdichting en uitbreiding (ter versterking van de bestaande relatief smalle en geïsoleerd liggende woonstrook), maar vormt ook de aangewezen ruimte om ten noorden van de kernstad naar nieuwe verbindingen te streven in alle richtingen. Merksem en Luchtbal dienen niet alleen te worden verbonden met het water, maar ook met het Eilandje en het historische centrum.

'Wat als ... de stad doordringt in de haven langsheen de Noorderlaan?' (p.94) vraagt men zich af in een scenario waarbij appartementsgebouwen getekend staan tussen de Noorderlaan en het nieuwe havenfront (p.95). 'Het hoofddoel in de omgeving van de Noorderlaan is het gebied te verdichten met andere types woningen dan de reeds bestaande' (p.449) lezen we anderhalf boekdeel verder.

Op de hoofdkaart bij het beeld 'havenstad' (p.97) zijn de dokgebieden ten westen van de Noorderlaan helemaal rood ingekleurd, als 'nieuwe stedelijke ruimte' tussen de haven en de stad met een groot ontwikkelingspotentieel voor gemengde functies (wonen, werken, recreatie – zie nogmaals op de kaarten p. 255 en p.261). De gebieden vormen de grootste en meest ambitieuze strategisch te ontwikkelen ruimte in de hele stad. Bevoegde politici voor ruimtelijke ordening die vlak daarnaast een gigantisch viaduct laten bouwen, weten ofwel niet waarmee ze bezig zijn of vinden dat de opmaak van een structuurplan tijdverlies is. Eerlijker is het om dan maar meteen een substantieel deel van het voorontwerp te schrappen en een fel uitgedund programma goed te keuren.

Het tracé van het Oosterweelviaduct loopt tussen de rode contactzone haven/stad ('een nieuwe stedelijke ruimte') en de oranje zone ('randen in transformatie') – zie kaart p.97.

Die laatste zone is het welbekende Eilandje, al bijna twee decennia een van de twee belangrijkste gebieden voor stadsontwikkeling in Antwerpen. Op p.449 lezen we waarom: '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.'

Het Eilandje wordt een volwaardig stadsdeel, ook binnen het structuurplan: 'Voor dit strategische gebied met uitzonderlijke ligging binnen de stad is het de bedoeling een uitgebreid gemengd programma op te zetten dat woningen, kantoren, onderwijs, diensten en een aantal sport- en culturele voorzieningen omvat' (p.461). Dat hier niet alleen aan het zuidelijk deel van het Eilandje gedacht wordt, maar ook aan de noordelijke, vlak naast de voorziene Oosterweelverbinding gelegen helft, wordt herhaaldelijk beklemtoond, o.a. op p.406: 'Vooral op het Eilandje fase 2 zou het gemiddelde aantal kantooroppervlakte opmerkelijk moeten dalen ten voordele van het wonen en kleinschalige industriële activiteiten, zoals ateliers gelinkt aan de modesector. (...) Ook de mogelijkheid om hier een nieuw congrescentrum te bouwen moet overwogen worden.'

Een congrescentrum in de schaduw van een viaduct? De zogenaamde fase 2, ofwel het Droogdokkeneiland en vooral het stadsdeel Mexico, vormen inderdaad een uitstekende locatie voor zo'n centrum (net zoals de stadsblok ten noorden van de Antwerpse zoo) én nieuwe woningen, met de voorziene tramverlenging, de recreatieve potenties en de nabijheid van het nieuwe IC-station Groenendaal. Maar in de schaduw van een viaduct wordt dat natuurlijk een heel andere zaak.

Terecht staat het Mexicostuk van het Eilandje op de kaart voor de woningprogrammatie (p.457) én op de overzichtskaart in de goedgekeurde discussienota Een stad om in te wonen (p.57) volledig ingekleurd als tweede hoogste categorie van stedelijke dichtheid (een woongebied als de Prestibelsite op Linkeroever staat onder de derde categorie). Het Eilandje fase 2 wordt verder ook als secundaire kantoorcluster vermeld (p.404). Binnen het structuurplan wordt sterk gepleit voor vermenging van kantoorfuncties met wonen en winkelen: 'het RSA wil de idee van een mogelijke innovatieve mixité benadrukken. Om te beginnen betekent dit de keuze om monofunctionele concentraties tegen te gaan' (p.402).

In juni 2005 kwam toparchitect Richard Rogers naar buiten met zijn evaluatie van vier ingediende projecten voor de droogdokkenzone (28,5 hectare groot). Een onafhankelijke jury hakt in het najaar de knoop door. De kandidaat-projectontwikkelaars plannen er o.a. een cultuurcomplex, een imposant congrescentrum, een hotel, appartementen, winkels, horeca en een groot parkgebied (De Standaard, 15 juni 2005).

Het is evident dat het viaduct ook voor deze ambities een hypotheek vormt.

Het Eilandje is verder ook een van de vier 'meest strategische locaties voor nieuwe clusters van scholen, sportfaciliteiten, culturele voorzieningen en groen' (p.391): 'Het gebied is gelegen op het kruispunt van harde ruggengraat, zachte ruggengraat en Groene 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. (...) 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' (pp.391-392).

Je vraagt je af wie het verzint om een viaduct te bouwen op zo'n binnen het ruimtelijk structuurplan strategische, bijna uitverkoren plek. Blijkens de kaarten op p.327 en 347 wordt aan de noordelijke rand van het Eilandje een brede groene strook voorzien, als eindpunt van de Groene singel en als groene contactrand met het Straatsburgdok. 'De rand zal het Eilandje met de gebieden van de Luchtbal in het noorden verbinden,' lezen we op p.278. De zone wordt deel van een netwerk voor zachte en harde recreatie. Het noorden van het Eilandje is immers een van de 'gebieden waar de realisatie van bijkomende voorzieningen noodzakelijk zijn voor herstel of voor het opvangen van tekorten' (p.388).

Van kwaliteitsvol groen, een echte verbinding met het noordelijker stadsdeel of aangename recreatie zal daar evenwel geen sprake zijn, weten de opstellers van het structuurplan: 'De

transformaties gerelateerd aan de Oosterweelverbinding zullen het uitzicht van het bestaande groengebied grondig wijzigen, met het risico het te veranderen in restgronden' (p.278). Over het lot van de groene long van het Eilandje bestaat al helemaal geen twijfel: het Noordkasteel zal 'deels verdwijnen door de aanleg van de Oosterweelverbinding' (p.330).

5. een alternatief tracé

Wie de vele planologische voorstellen met begeleidende kaarten voor de gebieden Luchtbal en het Eilandje bestudeert, beseft dat een eventuele bovengrondse Oosterweelverbinding tussen de twee stadsdelen de doodsteek betekent voor welke stedenbouwkundige ambities dan ook. Het hele gebied ten westen van de Noorderlaan staat bovendien als strategische ruimte ingekleurd op de hoofdkaart bij het structuurplan (pp.260-261): dat zegt genoeg over de verwachtingen qua stadsontwikkeling die hieromtrent heersen.

Lokale politici uit verschillende partijen voelen dit aan, maar weten niet goed hoe hiermee om te gaan, gezien de toenemende druk van hogerhand en uit het bedrijfsleven om de voorziene verbinding op geen enkele wijze in vraag te stellen. De moedigsten onder hen opperen voorzichtig dat het Oosterweelviaduct best noordwestwaarts wordt opgeschoven. Maar hoever noordwaarts dan wel? Daarover bestaan geen concrete voorstellen.

Afgaande op alle suggesties, voorstellen en plannen in het s-RSA voor deze contactzone tussen de stad en de haven kan er maar één conclusie zijn: indien niet ondergronds wordt een Oosterweelverbinding op rechteroever best rond dit gebied ingeplant in plaats van er dwars doorheen. Ons baserend op de strategische hoofdkaart (pp.254-255) betekent dit dat de A1-snelweg ter hoogte van de verkeerswisselaar met de A12 westwaarts wordt doorgetrokken en minstens om het Albertdok heen gaat. Ook verkeerstechnisch is dit knooppunt tussen Ekeren en Merksem een meer voor de hand liggende aansluiting voor het internationale verkeer dat voorbij Antwerpen rijdt dan de Ijsskelderbocht in Merksem.

Maximaal kan het viaduct het tracé van de Krageweg, het Hansadok en de Polderdijkweg volgen om te eindigen in een brug over de Schelde. Op linkeroever zakt de verbinding richting de N49, om bezuiden daarvan een ondergrondse kleine ring rond Zwijndrecht te vormen tot aan de E17.

Minder ingrijpend, goedkoper en veiliger voor de havengebonden activiteiten is een viaduct dat vlak voorbij het hoofdkwartier van Ahlers en het Luithagenhotel zuidwaarts hoogte wint om naast de Oosterweelbrug over het Albertdok te gaan. Het viaduct vervolgt dan zijn parcours tussen de Schenkeldijk en de spoorweg, over containervelden, silo's, bulkoverslagplaatsen, havenwegen en de Noordkasteelbruggen heen, waarna de autostrade ten westen van de kerktoren van Oosterweel in een tunnel verdwijnt onder de Schelde. Aan het Albertdok kan de huidig voorziene wegdekhoogte van het viaduct (minimaal 24 meter) volstaan, want grote schepen varen nog zelden voorbij dat punt en zullen er op termijn wellicht helemaal niet meer komen.

Het nieuwe tracé vormt een toekomstgerichte, harde afbakening van de contactzone tussen stad en haven. Omdat het viaduct op een ondubbelzinnige manier om die zone heen loopt in plaats van er dwars doorheen, behoudt het hele gebied rond het Albertdok alle kansen voor verdere stadsontwikkeling. Doorheen dat gebied loopt een virtuele breuklijn tussen stad en haven. Die lijn is permanent in beweging, met als constante een westwaartse verschuiving. Het alternatieve tracé respecteert die evolutie. Behalve een mogelijk architecturaal icoon wordt het Oosterweelviaduct zo ook een belangrijk stedenbouwkundig statement.

Ten westen van het viaduct bevindt zich Antwerpen-zeehaven. Ten oosten ervan, als een vierkant van twee kilometer op twee, is er de stadshaven, niet langer toegankelijk voor de grote zee-reuzen maar wel voor minder grote schepen en aken. De stadshaven is een gemengde zone met plaats voor ambitieuze hoogbouw, waarbij aan de westelijke kant van het dok vooral kantoorgebied voorzien wordt (headquarters zone) en aan de oostelijke helft vooral woongebied, ter versterking van de Noorderlaanas (niet met een paar geïsoleerd van elkaar staande woontorens).

De wijk Stadshaven biedt voor Antwerpen dé kans om op een grote oppervlakte aan een waterfront relatief dicht bij het centrum een volwaardig, multifunctioneel en geïntegreerd

stadsdeel uit te bouwen, waarmee de bouwdruk op open ruimte elders in de stad substantieel verlicht kan worden. Nog verder landinwaarts ligt de kanaalhaven (Straatsburgdok en het Albertkanaal). Het Eilandje versterkt zijn functie van verblijfshaven, die volgens de beheerder van de daar gelegen jachthaven ook in gevaar komt door het voorziene Oosterweelviaduct, want grote jachten kunnen dan niet langer binnenvaren en ook maritieme evenementen met zeilschepen worden dan onmogelijk (Gazet van Antwerpen, 7 juli 2005).

Voor het tracé van de Oosterweelverbinding op Linkeroever werden acht sterk verschillende varianten onderzocht. Voor de rechteroever slechts twee, beide gesitueerd aan de noordelijke helft van het Eilandje. Daarmee wordt te kennen gegeven dat met een complex, maar potentieerijk overgangsgebied vlakbij het historische centrum slordiger mag worden omgesprongen dan met een relatief eenvoudig leesbare groenzone aan de stadsrand.

6. de westwaartse stadsuitbreiding: verdichten en verbinden (het Zand)

Op Linkeroever werd uiteindelijk voor het door de gemeente Zwijndrecht zelf naar voor geschoven zogenaamde Middentracé geopteerd. Van alle bovengrondse varianten bleek dit de verstandigste optie, omdat Europese richtlijnen voor de vogelbescherming zo het best verenigd konden worden met de behoefte aan rust in nabijgelegen woonzones.

Ook op Linkeroever wordt de voorziene Oosterweelverbinding evenwel vooral bepaald door de logica van het bouwproject zelf (kostprijs, ruimte voor tolheffing, technische inplanting verkeerswisselaars, afkeer voor tunnels ...) en niet door de context en de stedenbouwkundige potentie daarvan. Opnieuw hypothekeert de verbinding een duurzame ontwikkeling van dit stadsdeel, want een aandachtige lectuur van het ruimtelijk structuurplan leert dat de praktijk ook hier ver staat van de beleden intenties.

Een blik op de kaart van het project Burchtse Weel/Sint-Annabos (p.315) volstaat om te beseffen hoe diepgaand de Oosterweelsnelweg de in het s-RSA geformuleerde ambities doorkruist. In de begeleidende tekst wordt beschreven hoe men denkt de snelweg te integreren in de omgeving: 'De realisatie van het park wordt afgestemd op de werken van het nieuwe tracé van de snelweg (Oosterweelverbinding). Het voorstel is dit niet op te vatten volgens een traditioneel bufferconcept: het park moet voortbouwen op interessante bestaande relaties. (...) Een nieuw bedrijventerrein is inbegrepen in dit project.'

De vraag is natuurlijk hoe interessant die bestaande relaties zijn met een autosnelweg er dwars doorheen. Dit heeft veel weg van een abstracte planologische formulering die haaks staat op de concrete praktijk. Op de kaart van beschermde en waardevolle gebieden staat de totale groenzone van Linkeroever ten noorden van de Blancefloerlaan ingekleurd als GEN-GENOgebied, ofwel door de Vlaamse overheid geselecteerde Grote Eenheden Natuur en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (p.71). Voor de Oosterweelverbinding worden hier verhoogde geluidswallen voorzien, maar veel eenheid creëren die niet. Ze vormen evengoed barrières en muren, wat van de snelweg een achterhaald bouwproject maakt op een cruciale plek in de stedelijke agglomeratie.

Binnen die ruimteverslindende en grondontwaardende logica is het logisch dat voorgesteld wordt om dan maar een nieuw lokaal bedrijventerrein 'het Zand' te voorzien op Linkeroever: 'Het betreft een als recreatiegebied bestemd terrein op de grens met Zwijndrecht, ten zuiden van de N70 (Blancefloerlaan), aansluitend op de site Gazet van Antwerpen. Het gebied beslaat 10,7 ha en is vrijwel onbenut' (p.395). Dit lijkt goed beheer van de gronden, want wie zoekt nu recreatie naast een autostrade? Niemand natuurlijk, en dus krijgt de site het label 'onbenut'. Waarna de gronden alsnog benut kunnen worden voor functies die compatibel zijn met de aanwezigheid van een snelweg. Residentiële of recreatieve functies horen daar niet bij.

Op die manier zijn al veel waardevolle plekken in de stad toebedeeld aan parasitaire invullingen: ze storen niemand echt, maar horen er in een breder verband bekeken toch niet thuis. Ze vormen gemiste kansen, want in hun plaats had daar een voor de omgeving veel doordachter en noodzakelijker project kunnen worden uitgebouwd, dat bruggen slaat en verdicht in plaats van een scheiding te bestendigen.

Bijna altijd leidt de erkenning van restruimte tot restplanologie. Een plek die – meestal door verkeersinfrastructuur – wat geïsoleerd ligt, wordt als onaantrekkelijk ervaren voor typisch

stedelijke (= multifunctionele) verdichting en krijgt vervolgens een invulling als bedrijvenpark, carting, parkeerterrein, groene buffer, enzovoort. Men keert zo'n plek liever de rug toe. Vaak ligt dit soort marginale gebieden nabij gemeentegrenzen. Monofunctionaliteit, lawaai en vervuiling worden bij voorkeur in de periferie van gemeenten geïnstalleerd, dichtbij kiezers van buurgemeenten en ver van het eigen centrum.

Niet toevallig bevinden nogal wat verkeerswisselaars, fabrieken of kerncentrales zich op knooppunten van territoria. De luchthaven van Deurne ligt eigenlijk op de grens van Deurne, Borgerhout, Berchem, Mortsel en Borsbeek. De huisvuilverbrandingsoven van Edegem ligt pal op het punt waar Edegem, Kontich, Aartselaar en Wilrijk samenkomen. Het belangrijkste bedrijventerrein van Antwerpen (exclusief de haven) ligt waar Merksem, Deurne en Schoten aan elkaar grenzen. En zo ligt ook het geplande bedrijventerrein 'het Zand' op het snijpunt van Antwerpen, Zwijndrecht en Burcht.

Je hebt effectieve restructies en valse restructies. Het Zand is zo'n valse restructie, gelegen aan een knooppunt van openbaar vervoer (tram, trein en bus) en privé-vervoer (afrit snelweg, eindpunt Groene Singel, centrale invalsweg Blancefloerlaan), vlakbij en tussen twee belangrijke woonkernen die richting die 'restructie' onduidelijk uitlopen, aan de rand van een grootstadspark en op amper drie kilometer van de kathedraal. Het Zand ligt 'in volle stad'. Restplanologie is hier dus geen goed idee. Veeleer moet de plek als motor voor stadsontwikkeling geïnterpreteerd worden. Het is de (enige) plaats waar de woonkernen van Zwijndrecht en Linkeroever naar elkaar (kunnen) toegroeien. Tegelijk kan de rand van het stadspark er versterkt (= duidelijker gedefinieerd) worden.

Terecht vormt Linkeroever een belangrijk aandachtspunt binnen het ruimtelijk structuurplan Antwerpen, als stadsdeel dat behoefte heeft aan een nieuwe stedelijke en groene structuur. Kenmerkend voor de analyse is volgende passage: 'De ontwikkeling van dit gedeelte van de stad, bestaande uit gefragmenteerde residentiële wijken, wordt gekenmerkt door vele contrasten en verschillen, zonder duidelijke relaties' (p.310). Net zoals in de gelijktijdig gebouwde, evengoed enigszins geïsoleerd gelegen hoogbouwwijken Luchtbal en Kiel (met een identieke hoge concentratie sociale huisvesting, migranten en bejaarden, p.188) is hier nood aan een interne en externe versterking van de fysieke structuur.

Grosso modo worden vier ingrepen naar voor geschoven:

voorgesteld wordt om de band met kernstad aan te halen, o.a. door het bouwen van twee bruggen (p.196 en p.282).

het verspreide en gefragmenteerde karakter van Linkeroever moet beter georganiseerd en op strategische plaatsen verdicht worden. Nu is de porositeit van deze 'moderne stad' extreem (p.157): 'tussenliggende ruimten kunnen opnieuw ingericht worden en nieuwe programma-elementen toegevoegd, waardoor de ruimten gehervardeerd worden en het bestaande weefsel getransformeerd' (p.157). Dit geldt niet alleen voor de harde ruggengraat, maar ook voor het lager netwerk (p.342: 'Het gefragmenteerde karakter van de Blancefloerlaan, die tegenwoordig wordt doorkruist door de verschillende tramlijnen, wordt ontwikkeld als een samenhangende ruimte') en voor de zachte ruggengraat (pp.310-311).

verdichting alleen zal niet volstaan. Er is ook nood aan een uitbreiding van Linkeroever-stad. In het structuurplan heeft men het over 'het toevoegen van functies en voorzieningen van grootstedelijk niveau om de koppeling met de rest van de stad te versterken: een festival ruimte, een nieuwe scholencluster, sportfaciliteiten, open ruimten, een zwembad, lokaal bedrijventerrein en kantoren' en 'het toevoegen van nieuwe woningen om nieuwe leefgewoonten te benadrukken en om enkele delen van het bestaande weefsel te verdichten' (p.196). Concreet wordt hierbij naar o.a. de oostelijke rand van de Middenvijver en naar het woonuitbreidingsgebied Prestibel gekeken.

ten slotte moet Antwerpen het grootste groengebied binnen de stadsgrenzen beter organiseren en, waar aangewezen, ontsluiten. Men heeft het in dit verband over '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' (p.196).

Verspilling en versnippering van ruimte staan haaks op een dergelijk programma.

Het karakter van de zuidkant van Linkeroever wordt grotendeels bepaald door de aanwezigheid van de E17, met de toegang tot de Kennedytunnel en een kluwen van verkeerswisselaars en op- en afritten. Daar wordt niet gewoond. Residentiële verdichting is er niet aan de orde. De twee welen aan weerszijden van de snelweg vormen wel belangrijke schakels in de uitbouw van de zachte ruggengraat (groen, recreatie).

Ook aan de westkant van Linkeroever, tegen de grens met Zwijndrecht, determineert een snelweg de verblijfskwaliteit van het gebied, met name de aansluiting op de N49 (de zgn. Verbindingsweg). Links en rechts ervan liggen grote valse restruimtes ofwel gebieden met een lage verblijfskwaliteit die beter verdienen, gezien de context en de planologische ambities. De Oosterweelverbinding bestendigt en vergroot (= meer verkeerswisselaars plus inname gebied Sint-Annabos) het parasitaire karakter van die ruimtes.

Daarom moet grondig worden bestudeerd of de aansluitingsweg richting N49 en de eventuele Oosterweelverbinding niet ondergronds kan worden aangelegd vanaf de spoorweg. Met het oog op een eenduidige en verkeersveilige toegang tot de tunnel kan de verkeersknoop ten zuiden van de spoorweg alvast compacter worden heringericht, zoals reeds aangegeven wordt in het recente studierapport van TVSAM (23 mei 2005, zie bijgevoegde kaarten p.16 en p.34).

Een verlenging van de voorziene tunnel onder de Schelde met nauwelijks anderhalve kilometer (= de lengte van de Craeybeckstunnel) opent enorme stedenbouwkundige perspectieven. Meer nog: het hele verhaal van Linkeroever kan erdoor herschreven worden. Want in plaats van een door autostrades en verkeerswisselaars geperforeerd gebied vol valse restruimtes ontstaat ineens een grote ruimte met hoge verblijfskwaliteit. En dat op een centraal gelegen verbindingsplek (zowel wat betreft groengebieden als woongebieden) dicht bij de historische kernstad – waarmee de banden nog worden aangehaald (twee bruggen) – en midden in het onmiddellijke woongebied van 35.000 inwoners (= vergelijkbaar met Lier, Halle of Waregem).

Een relatief eenvoudige ingreep kan zo twee ambitieuze, welgekomen stedenbouwkundige programma's mogelijk maken. Ten noorden van de Blancefloerlaan kan het groengebied (het 'grand ensemble') eindelijk op een duurzame manier heringericht en versterkt worden. Ten zuiden van de laan en ten noorden van de spoorweg – waar nu anderhalve kilometer stedelijk niemandsland ligt tussen de woonwijken Neerbroek/Laar en Prestibel – kan eindelijk werk gemaakt worden van een doordachte stedelijke verweving langs de historische en belangrijkste verbindingsweg naar Zwijndrecht (structuurplan, p.197). Aanzetten hiertoe werden al gegeven met de aanleg van de tramverbinding en de geplande aansnijding van de Prestibelsite.

'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' (p.196): met een eerlijke invulling van valse restruimtes kan Linkeroever een belangrijk deel van die ambitie uitgedrukt in het structuurplan vervullen.

Begin mei 2003 stelde het stadsbestuur van Antwerpen al voor om de Oosterweelverbinding op Linkeroever ondergronds aan te leggen vanaf de Blancefloerlaan, o.a. om de natuur- en recreatiegebieden Blokkersdijk en Sint-Annabos te vrijwaren. In de Gazet van Antwerpen legde toenmalig schepen van ruimtelijke ordening Ann Coolsaet uit waarom: 'We hebben gepoogd een voorstel te ontwikkelen dat een antwoord geeft op de verzuchtingen van de bewoners. Onze oplossing is wel duurder. Dit is een gevolg van een langere ondertunneling. Het mag volgens ons geen bezwaar zijn, want naast het economisch belang van de Oosterweelverbinding horen we ook rekening te houden met de maatschappelijke effecten van zo'n infrastructuur' (8 mei 2003). Het stadsbestuur wilde toen vooral de groengebieden sparen. Een verdichting van het stedelijk weefsel en het ontginnen van bijkomende bouwgrond behoorde niet tot de motivatie.

Het Zand blijkt dus een cruciale plek voor stadsvernieuwing. Daar een bedrijfsterrein inplanten zou veeleer een bijkomend stedelijk hiaat creëren in plaats van de geambieerde verdichting en herinrichting. Op de zone tussen de spoorweg, Prestibel, de Blancefloerlaan en Zwijndrecht kunnen woningen, kantoren, winkels, horeca en sportaccomodatie gebouwd worden.

Op het grondgebied van Zwijndrecht lijkt het aangewezen om vooral gezinswoningen te voorzien, met bescheiden hoogbouw aan de Blancefloerlaan. Zeg maar: het programma van de Prestibelsite, dat compatibel is met het huidige, eerder dorpse karakter van Zwijndrecht. Naast en boven de tunnel is een hoogerherkenbare omgeving op zijn plaats, met hoogbouw die de plek duidelijk definieert vanop de snelweg maar ook langs de Blancefloerlaan, als eindpunt van de Middenvijver. Het hele gebied binnen de Katwilgweg, met o.a. de site van de Gazet van Antwerpen, wordt mee opgenomen in dit hoogbouwproject dat een belangrijke visuele baken kan worden voor de hele metropool. Als referentie kan verwezen worden naar de millharbour-torens in Londen:

<http://www.newlondonarchitecture.org/project.php?id=150>

met bijkomend de vaststelling dat steeds vaker zichtbepalende bouwprojecten bovenop stedelijke snelwegen gebouwd worden. Denken we maar aan het Antwerpse Justitiepaleis, de Malietoren en andere hoogbouw aan de Haagse Poort in Den Haag of het nieuwe complex boven de Amsterdamse Zuidas.

Onder 'geïsoleerde bebouwbare gebieden aan de rand van een park' (p.451) staat als een van de argumenten om voor hoogbouw te kiezen: 'als er voor het bepalen van de grenzen de plaatsing van een krachtig en opvallend object in het landschap nodig is.' Het overdekken van een snelweg biedt hier, zoals ook op andere plekken in Antwerpen, de kans om lage of hoge, bescheiden of ambitieuze nieuwbouw te installeren die de leesbaarheid en de toegankelijkheid van groene, open ruimtes verhoogt. Onduidelijke restzones worden gestructureerd binnen een duidelijker stedelijk gebied. De fronten die verdichting creëren vormen geen barrières, maar dienen als afzoming: 'De nieuwe gebouwen mogen de creatie van een homogeen en toegankelijk front voor het park niet in de weg staan; ze zullen integendeel een belangrijk deel uitmaken van de definitie van een front' (p.451).

Misschien onverwacht maar blijkens de filosofie van het structuurplan toch logisch is de wederzijds versterkende rol die groen en bebouwing binnen de stedelijke context vervullen: 'Het doel van de projecten voor nieuwe woongebieden in de zachte ruggengraat is om innovatieve oplossingen te ontwikkelen die coherent zijn met het ontwerp van de parken, en de integratie tussen open ruimtes en stedelijke woonbuurten te bevorderen. Nieuwbouw binnen of aan de rand van de parken 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' (p.449).

Terecht wordt daaraan toegevoegd: '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' (p.449).

Overwogen kan worden om in dit nieuw-ontwikkelde stadsdeel ook een aantal sportvoorzieningen (harde recreatie) op te nemen die volgens het s-RSA voorzien zijn in de nieuwe cluster op het woonuitbreidingsgebied van Middenvijver (p.392, een van de hefboomacties binnen het structuurplan; zie ook p.445, en p.27 in de discussienota Een stad om in te wonen). Eventueel kan de voorziene cluster zelfs ont dubbeld of herhaald worden aan de westkant van het Rot, waar door het ondergronds verdwijnen van de aansluitingssnelweg (Verbindingsweg) het Vlietbos en Middenvijver nu één aansluitend geheel worden. Aan de zuidkant van het Vlietbos – in het reeds deels versnipperde gebied rond de Dwarslaan, naast de wijk Neerbroek – kunnen op een smalle strook parallel met de Blancefloerlaan bijkomende woon- en recreatiefuncties uitgebouwd worden, ter versterking van de parkrand, van de Blancefloerlaan en van de ontwikkelingen op het Zand.

Aan de oostkant van het Sint-Annabos en van de Middenvijver kan het intern beter aaneengesloten parkgebied (want daar verdwijnt het stuk Charles de Costerlaan tussen de Verbindingsweg en Linkeroever-centrum) afgezoomd worden met een parklaan die grosso modo in het verlengde ligt van de Van Cauwelaertlaan. De voorziene nieuwe cluster van

sportvoorzieningen, scholen en een beperkt aantal woningen (cluster 3 op p.392) kan ten oosten van die laan gecreëerd worden, waardoor de Middenvijver zelf als groengebied onaangeroerd blijft.

Het voorstel binnen het s-RSA om in de Middenvijver een dergelijke cluster te voorzien vormt een passende en interessante aanzet om de nagestreefde verdichting en verstedelijking op Linkeroever-centraal te bekomen. Beter bestudeerd moet echter worden of het binnen het s-RSA daarvoor voorziene gebied (dat op het gewestplan inderdaad als woonuitbreidingsgebied ingekleurd staat, zie kaart p.504) wel de meest aangewezen plek is. Immers: een voor Linkeroever nabije en kwaliteitsvolle open plek dreigt aangesneden te worden voor bebouwing en infrastructuur (sportfaciliteiten, scholen) die, weliswaar binnen een groene context, toch grotendeels afgesloten zullen zijn, waardoor de toegankelijkheid van de Middenvijver en de verderop gelegen parkdelen zelf zal afnemen. De eveneens in de cluster voorziene speelpleinen kunnen wel in het park aangelegd worden.

Zo krijgt het intern opgewaardeerde parkgebied van 330 hectare groot (vergelijkbaar met de oppervlakte van het New Yorkse Central Park) duidelijk leesbare en volwaardig ingevulde randen aan de oostelijke, zuidelijke en westelijke zijde. De noordelijke rand wordt gevormd door de Schelde. Tussen het natuureservaat Blokkersdijk (alleen al goed voor 100 hectare) en het Vlietbos blijft de N49 bovengronds (om de aansluiting met de Oosterweelverbinding technisch te vergemakkelijken). Daardoor ligt het natuureservaat geïsoleerder dan de drie andere delen van het Park, wat de logica van het gebruik ervan (veel restrictiever) respecteert.

Ten slotte kan ten zuiden van de spoorweg wél een bedrijfsterrein voorzien worden, want daar betreft het een echte restruimte, tussen een bestaand bedrijfsterrein, een dubbele spoorwegbundel en de autosnelweg. Door het compacter maken van het snelwegknooppunt (zie hoger) ontstaat bijkomende restruimte tussen de spoorweg en de autostrade ter hoogte van het Katwilggebied. Ook daar ligt een mogelijke plek voor een bedrijfsterrein of zelfs een kantoorproject.

Rekening houdend met dit alles kan Linkeroever in het algemeen en het Zand/Katwilg in het bijzonder het belangrijkste Vlaamse stadsontwikkelingsproject van de komende jaren worden, met tal van mogelijkheden om creatief te versterken, te remediëren en aan te vullen. Het is het soort ontwikkeling dat je in vele andere grote buitenlandse steden ziet, op dergelijke sites.

In de plaats van de huidig voorziene open snelweg met aan weerszijden een monofunctionele industriële zone tussen twee woongebieden (cfr. pp.314-315) komt een woonuitbreidingsgebied dat minstens even groot is als Nieuw-Zuid, Prestibel, het Eilandje of Spoor Noord (en op langere termijn de Stadshaven – zie 5). Elders in de stad, op gelijkwaardige afstand van de kernstad, gaat dit moeilijker: daar bestaat al een grote druk op de groene en open ruimte. Denken we maar aan de inplanting van Eksterlaar, Drakenhof, Silsburg of Neerland, die toch telkens gepaard gaat met defensieve reacties van omwonenden. De druk op groene en open ruimte op Rechteroever is groot. Die druk nog verhogen is geen optie. De mogelijkheden om bijkomende woongebieden aan te snijden zijn er beperkt, tenzij in de verre rand of de voorstad – wat dan weer de gevreesde olievlek groter maakt en niet strookt met de ambitie vertolkt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om 65% van de bijkomende woningen in de stedelijke gebieden te realiseren.

Een duidelijker beleidsambitie voor Linkeroever kan vele tientallen open en groene gebieden elders in de stad (die telkens veel kleiner zijn dan de grote groene long op Linkeroever) vrijwaren.

In de ontwikkeling van de nieuwe stadsdelen het Zand en Katwilg komen vele ambities samen:

woningaanbod drastisch verhogen (druk op kwetsbare gebieden elders verlagen);

kantoorontwikkeling aan knooppunt van openbaar vervoer (tram + trein);

eindelijk een stedelijke (fysieke) band/continuïteit tussen Linkeroever en Zwijndrecht (niet langer geheel van restruimtes);

versterking van identiteit d.m.v. gezichtsbepalende afbakening die er nu ontbreekt;

grootste park van Antwerpen duidelijk afzomen, ontsluiten, herinrichten én beschermen (met voor Blokkersdijk apart statuut). Harde recreatie buiten de natuurgebieden situeren.

bedrijfsterrein op echte restruimte.

Een dergelijke ontwikkeling gebeurt best in nauw overleg met het gemeentebestuur van Zwijndrecht, Natuurpunt Wal (dat ijvert voor het behoud van open en groene ruimtes in o.a. Zwijndrecht en Linkeroever), het Antwerpse bedrijfsleven en de actiecomités van Zwijndrecht en Linkeroever. Daar zit de expertise en het engagement.

http://www.natuurpuntwal.be/milieu/kleinerings_standpunt.htm

<http://www.actiezwijndrecht.be/wiezijnwij/>

http://users.skynet.be/alo/com_milmob.html

Voor een interessant overzicht van het stedenbouwkundig denken over Linkeroever tussen 1975 en nu, zie: ethesis.net - Krijtlijnen voor de volgende jaren Zie ook het voorontwerp van het s-RSA op pp.172-173.

7. de oostwaartse stadsinbreiding: verdichten en verbinden (Ringpark De Knoop)

Opmerkelijk in het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan voor Antwerpen is dat de autostrade R1 op bijna geen enkele kaart staat aangegeven. Ook niet op de centrale kaart, nl. die van de strategische ruimten (p.254). Hier geldt opnieuw de eerder geformuleerde kritiek in verband met het havengebied: er wordt planologisch te werk gegaan alsof de Ringsnelweg er niet ligt. Maar ze ligt er wel, en met een grote impact.

Ook hier leidt het gebrek aan bevoegdheid vanwege de lokale overheid tot het feitelijk bijna-negeren van een belangrijk stuk Antwerpen. De ringweg is eigendom van het Vlaamse Gewest en bijgevolg blijkbaar geen materie voor het Antwerpse structuurplan noch mogelijk voorwerp van strategische projecten in de bindende bepalingen (zie p.490, noot 6). Een dergelijke blindheid is hypocriet vanuit stedenbouwkundig standpunt, want een goed functionerend stedelijk weefsel kent geen blinde vlekken. Dat zo weinig aandacht besteed wordt aan een autostrade die dwars door de agglomeratie loopt en dat hierover helemaal geen planologische engagementen uitgesproken worden moet wellicht ook begrepen worden binnen de restruimtefilosofie – zie hoger. Planologische vaagheid over het statuut en de mogelijkheden van de groene zones naast de ringweg hebben al eerder geleid tot een restruimte-aanpak: de op het gewestplan als recreatiegebied ingekleurde zones werden gaandeweg ingevuld als groene buffers of als bedrijfsterrein. Ook hier blijft recreatie de uitzondering.

Wel is in het structuurplan heel wat denkwerk verricht over het Singelgebied, als belangrijke overgang tussen de kernstad en de tussenstad (zoals de geplande Parklaan die vormt tussen tussenstad en voorstad). In de discussienota Het Lager Netwerk (april 2005) staat aangegeven waarom: 'De basisdoelstelling van het project Groene Singel is om deze ruimte om te vormen, vandaag de dag onderbenut, gefragmenteerd en marginaal, in een nieuwe centraliteit voor de stad, een hoog-kwalitatieve stedelijke ruimte, open, groen, en in staat om te werken als een verbinding tussen binnen- en buitenstad, binnenin een corridor die het systeem van de vijf parken verbindt met de Schelde' (p.29).

In het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan wordt dit verder uitgewerkt: 'De Singel is een stedelijke boulevard die door een uitgestrekte groene ruimte loopt. De ruimte rond de Singel moet dus 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 binnenstad 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' (p.456).

Over mogelijke strategieën om ook de ernaast gelegen ringweg om te vormen 'tot een nieuwe stedelijke ruimte van hoge milieukwaliteit' is evenwel geen sprake. De breuk, het lawaai en de vervuiling blijven dus. Ook met betrekking tot de ringweg is het aangewezen om het gebied te verdelen in zones met elk een eigen specifieke context die drager kan worden van een projectthema.

Onder het beleidsthema 'Meer welzijn' worden in het structuurplan tekortzones in kaart gebracht waar voldoende groenoppervlakten en publieke ruimten moeten worden voorzien (p.386). Tekorten worden vooral in de binnenstad vastgesteld. Vier sites worden aangeduid waar interventies noodzakelijk zijn. De doelstellingen daarvan zijn: het realiseren van een voldoende aanbod aan buurt- en wijkgroen voor iedere inwoner, het realiseren van de zachte ruggengraat, waarin de functie van buurt- en wijkgroen vervat zit, het doorbreken van barrières om een voldoende aanbod te bewerkstelligen, het ontpitten van het stedelijk weefsel en het verhogen van de toegankelijkheid en kwaliteit van de bestaande groene ruimten. Een van de sites is Antwerpen-oost, met tekorten in Deurne-Noord en Borgerhout (buurtgroen).

Onder het beleidsthema 'Wonen in Antwerpen' wordt opnieuw naar deze tekortzones verwezen bij het bepalen van een strategie voor stadsvernieuwing: 'Op basis van een recente studie, opgemaakt ivm. het RSA door de VUB (Torsten, januari 2005), zijn de invloedsferen van bestaand en gepland groen (of plein) aangegeven op buurt- en wijkniveau.

[...] Conclusie van deze studie is dat, op stadsdeelniveau, geen structurele tekorten worden vastgesteld. Het tegendeel is waar voor wat betreft buurtgroen en dit in hoofdzaak binnen de Singel. Vooral in de aangetoonde tekortzones (zie kaarten in bijlage) zal kritisch moeten ingezet worden op het behoud en zelfs versterking van de open ruimte' (p.446). Vervolgens worden tien wijken opgesomd waar een structureel tekort aan buurtgroen werd vastgesteld, waaronder Oud-Borgerhout en direct aangrenzende Antwerpse buurten, Deurne-Noord en Merksem in de omgeving van het Albertkanaal, en Zurenborg.

Vier van de tien aangeduide pijnplekken liggen dus rond het gebied waar de E313-snelweg aansluit op de ringweg. Anderhalf jaar geleden maakte de bewonersgroep Borgerhout van Mensen eenzelfde analyse. Niet toevallig combineert oud-Borgerhout dit structureel groentekort met de hoogste bevolkingsdichtheid (meer dan 15.000 inwoners/km²) van Antwerpen (structuurplan p.194 en p.223). Gesuggereerd werd toen om de vele hectaren restruimte in en rondom het grote verkeersknooppunt om te zetten in kwaliteitsvolle open ruimte voor een dichtbevolkt stadsdeel. Concreet werd voorgesteld om een gemengd ingevuld Ringpark aan te leggen bovenop een overdekte ringweg.

Inhoudelijk wordt deze idee gedragen door het structuurplan. Voor het generiek beleid dat het beeld van 'dorpen en metropolen' moet helpen verwezenlijken wordt op het volgende gewezen: 'om de kwaliteit van het leefmilieu 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 openbaar domein kan als instrument worden ingezet in het kader van strategische en dynamische planning; het kan de stad structureren en de kwaliteit verbeteren' (p.194). Als indicatoren voor de kwaliteit van de woonomgeving worden opgegeven: 'de aanwezigheid en toegankelijkheid van groen, speel- en buurtvoorzieningen, verkeersleefbaarheid (lawaaihinder, parkeerdruk, verkeersonveiligheid), veiligheid (criminaliteit, overlast, milieuhinder, verstoring openbare orde), het straatbeeld (belevingswaarde, netheid)' (p.230).

Als vierde sectie ofwel knooppunt van de radiale wegen met de Ring en de Singel wordt het gebied rond de Herentalsebaan, E313 en Turnhoutsebaan aangeduid: 'Het Rivierenhof begrenst deze sectie, hoewel er geen sterke relatie aanwezig is' (p.176). Die relatie wordt bemoeilijkt door de aanwezigheid van de grote verkeerswisselaar. Onder het beleidsthema 'Wonen in Antwerpen' wordt voorzichtig gesuggereerd dat daar een nieuw park kan/zal komen, maar onduidelijk blijft in welke richting wordt gedacht: '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' (p.463).

Op dat moeilijke punt heeft niet alleen de Singel maar ook het gebied van de ringweg als groene stedelijke ruimte nood aan een gepaste omvang. Dat ontbreekt nu, want de open ruimte wordt er behandeld als voor omwonenden ongeschikte restruimte. Vreemd is het dan ook dat nergens in het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan zelfs maar het abstracte concept van selectieve overdekking van de ringweg vermeld wordt. Hooguit lezen we af en toe iets over een op afstand houden van de Ring. Ter hoogte van Borgerhout 'moet de buffer ten opzichte van de snelweg versterkt worden' (p.356)

De lat mag hier hoger gelegd worden, want op de strategische kaart (p.261) staat het Ringpark, als plek waar drie van de vijf strategische ruimten (p.258) elkaar overlappen, reeds mentaal ingekleurd.

Binnen het kader van de Zachte Ruggengraat is het Schijnvalleipark (p.324) een van de vijf grote stedelijke parken, met daaraan gekoppeld drie strategische projecten: Deurne Noord, Spoor Oost en Spoor Noord (p.326). De ringweg loopt tussen de eerste twee projecten en vormt er een ook voor het Schijnvalleipark bijna onoverkomelijke barrière.

Binnen het concept van de Groene Singel is Borgerhout een van de vier naar voor geschoven ontwikkelingsprogramma's (p.356), waarbij het voor de hand ligt om de ontwikkeling van Spoor Oost (zachte ruggengraat) en Nieuw Zurenborg ofwel de verlaten gassite (groene Singel) mee op te nemen in de Ringparkontwikkeling (pp.461-2).

Binnen het Lager Netwerk vormen de Turnhoutsebaan en de Herentalsebaan strategische radiale wegen/territoriale boulevards. Als belangrijke assen voor het openbaar vervoer in een netwerk van bestaande, te activeren en nieuwe tramlijnen doorkruisen ze beide het Ringpark (p.117). Blijkens de discussienota Het Lager Netwerk (april 2005) is de Ringparklocatie de enige plek in Antwerpen waar drie rode punten (kruispunten tussen belangrijke wegen) vlak naast elkaar liggen (kaart p.19). Borgerhout wordt als voorbeeld van een nieuwe spooresituatie voor tramlijnen nader toegelicht, met nog deze opmerking: 'Het gebied wordt ook gekenmerkt door sommige elementen die een barrière vormen voor verkeersstromen en sociale samenhang zoals de snelweg en groene gebieden langsheen deze wegen' (p.116).

Bovendien liggen twee van de in het s-RSA opgenomen stedelijke buurtcentra vlak naast het Ringpark: Sint-Jan (Borgerhout, p.343) en Deurne-Dorp (Deurne-Noord, p.335). Voor Deurne-Dorp wordt gesuggereerd om het Rodekruisplein herin te richten als voetgangersruimte in relatie met kerk, Schijn en park (p.335).

Het Ringpark ligt niet alleen op het knooppunt van drie van de vijf strategische ruimten, met een vierde ruimte – Het Levend Kanaal – vlakbij, maar biedt ook oplossingen voor heel wat aangekaarte problemen en beantwoordt aan velerlei programma's en voorstellen binnen het structuurplan. Het ligt daarom voor de hand om de lokale overdekking van de ringweg als bijkomend strategisch project op te nemen. Ook wordt de aanpak van de Ring en de realisatie van het Ringpark best toegevoegd aan het overleg met de Vlaamse overheid (p.488). Binnen verschillende politieke partijen bestaat hiervoor alvast een draagvlak. Vier partijen namen het project intussen op in hun programma.

Het Ringpark kan als cluster 1 (p.374: openlucht sportfaciliteiten, speeltuinen plus scholen) of als cluster 2 (p.391: sportfaciliteiten, culturele voorzieningen, scholen en groen) toegevoegd worden aan het structuurplan. 'De cluster is een nieuwe interpretatie van de stedelijke ruimte, waarbij de relatie tussen de verschillende soorten voorzieningen benadrukt wordt. Clusters beklemtonen eveneens de noodzaak aan kwalitatieve omgevingen. Dingen samen brengen betekent in feite de mogelijkheden van de infrastructuur beter benutten; de school zelf – als essentiële dienst naar de bevolking – is niet voldoende, het moet verbonden worden met groene ruimten, sport en recreatie faciliteiten en met het openbaar vervoerssysteem' (p.374).

Het is opvallend dat geen nieuwe cluster gesuggereerd wordt op de grens tussen Borgerhout en Deurne, want alle voorwaarden daartoe zijn er vervuld. De zone vormt een kruispunt van verschillende ruimtelijke structuren, situeert zich in een zeer waardevolle omgeving (19de-eeuwse gordel, park), ligt naast verschillende tekortzones voor groen en kan als heringericht

gebied een sterke ruimtelijke relatie en sociale samenhang creëren tussen gescheiden functionele zones (zie p.386). 'Ringpark' en 'cluster' lijken zo gezien welhaast synoniemen.

De Stadshaven, het Zand en Ringpark De Knoop vormen binnen Antwerpen een geografische driehoek van stedenbouwkundige kansen, met telkens een eigen karakter en als gemeenschappelijke ambitie het versterken van het stedelijk karakter waar dit nu ontbreekt of te rommelig is. Alle drie kunnen ze voorbeelden worden van het principe 'verlichten door te verdichten' (cfr. Spoor Noord) en dus bijkomende publieke ruimte creëren door randen doordacht te (her)ontwikkelen. De ontwikkelingskansen van de drie projecten zijn steeds afhankelijk van de manier waarop binnenstedelijke snelwegen in het weefsel geïntegreerd worden. Dit is een vraagstuk waar de opmakers van het structuurplan te weinig aandacht aan schenken.

8. Overleg en inspraak

En er is nog iets dat de drie overgangsgebieden gemeen hebben. Als complexe gebieden qua bevoegdheidsverdeling vormen ze ook op beleidsmatig niveau een test en zelfs een uitdaging voor het structuurplan. Telkens blijkt de Vlaamse overheid een cruciale speler, met voor de Stadshaven ook nog het havenbedrijf en voor het Zand de gemeente Zwijndrecht als belangrijke medespelers. De drie projecten illustreren hoezeer de planologische ambities van een stadsbestuur afhankelijk zijn van de intenties bij andere overheden.

Wie de kaart van Antwerpen bekijkt op bevoegdheidsterritoria ziet meteen het kluwen van beleidsniveaus: de stad, de districten, het havenbedrijf, de Lijn, de NMBS en dochtermaatschappijen, de Provincie, Vlaanderen, de federale overheid. Terecht suggereren de opmakers van het structuurplan om via structureel overleg optimaal af te stemmen tussen de verschillende betrokken overheidsinstanties (p.488).

Hoe meer betrokken beleidsniveaus, hoe groter het risico op incoherente planologie en ondoordachte stadsontwikkeling. Zeker wanneer met verschillende snelheden wordt gewerkt (versnippering van de besluitvorming), de onderlinge doorstroom van informatie niet adequaat is of wanneer de verschillende niveaus een andere taal spreken (stedenbouwkundig versus economisch, verkeerscirculatie versus verblijfskwaliteit, lange termijn versus korte termijn, ...), al dan niet verbonden aan politieke constellaties. Net daarom moet ernaar gestreefd worden dat bij het overleg effectief de in het structuurplan ontvouwde stedenbouwkundige visie als maatstaf vooropgesteld wordt. De meeste stedenbouwkundige mislukkingen ontstaan immers wanneer de verschillende overheden en hun instanties elkaar niet (willen) verstaan, al te hiërarchisch te werk gaan of het op een (niet-stedenbouwkundig aangestuurd) akkoord willen gooien ('de koehandel'). Vooral bij de (her)aanleg van het openbaar domein of bij de ontwikkeling van grote projecten lijdt het resultaat vaak onder een daardoor in de hand gewerkt gebrek aan ambitie (= het maken van toekomstgerichte keuzes).

Niet toevallig benadrukt de schepen van ruimtelijke ordening het volgende in zijn woord vooraf: '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 naar de maatschappij, en niet omgekeerd' (p.4).

Goede inspraakverlening kan het risico op ondoordachte ontwikkelingen in belangrijke mate verkleinen, want dat soort inspraakverlening (tijdig, transparant, totaal) leidt tot een publiek debat dat mogelijke inconsequenties bij de besluitvorming aan de kaak stelt. Vooral dat publieke debat over het structuurplan is belangrijk – het ontbreekt tot vandaag. De overheid/opdrachtgever moet hier als een trefzekere pedagoog de externe evaluatie van het structuurplan stimuleren via wetenschappelijke colloquia, een tentoonstelling (met maquettes en leesbaar materiaal), de publicatie van adviezen, het aanmoedigen van opiniestukken, het continu actualiseren van een gebruiksvriendelijke website, enzovoort. Of negatief verwoord: slechts wie de besluitvorming binnenskamers, versnipperd en strak verticaal (hiërarchisch) wil houden, heeft baat bij mank lopende inspraakverlening.

Zoals eerder opgemerkt biedt dit structuurplan qua opbouw veel mogelijkheden voor het Antwerpse stadsbestuur om een sterk educatief programma te brengen, waarbij de essentie van het plan op verschillende manieren (van vaktechnisch tot breed verhalend) gecommuniceerd kan worden.

Met het oog op concrete adviezen is een duidelijke communicatie over de onderlinge samenhang van alle documenten die samen het voorontwerp uitmaken onontbeerlijk. Nu is er een 523 bladzijden tellend voorontwerp (= basis van deze nota) getiteld Antwerpen, territorium van nieuwe moderniteit (juni 2005), maar in april werden ook al vier discussienota's en een kantorennota goedgekeurd 'om op deze wijze de beslissing over het uiteindelijke en volledige document gemakkelijker en inzichtelijker te kunnen nemen' (woord vooraf door de schepen van ruimtelijke ordening).

In functie van het publieke debat is dit herschrijven van het voorontwerp in bevattelijke nota's een goede zaak. Alleen moet beter gecommuniceerd worden welke de verhouding is tussen het hoofddocument en de gebruiksvriendelijke themanota's. Binnen het volledige structuurplan wordt nergens verwezen naar die nota's. Worden ze als speerpunten gehanteerd bij komende inspraakrondes? Blijkbaar is dat wel de ambitie. Maar welke versies en deelboeken gaan naar wie, en waarom? Welke doelgroepen krijgen de themanota's in de bus en welke de volledige versie? Lezen de politieke fracties het geheel of slechts de delen? Wordt advies uitgebracht op basis van de hele tekst? Baseren de hoofddoelgroepen (partijen, adviesraden, overheidsinstanties, ...) zich op de 523 bladzijden met kleine letters of op de dunne deelnota's met grote letters? Te vrezen valt dat hier letterlijk spraakverwarring dreigt.

Zo gaf De Lijn op 13 juni 2005 advies op basis van lectuur van de ter beschikking gestelde brochures. Voorspelbaar is dan ook de intro van het advies: 'De leesbaarheid van de brochures is goed maar het ontbreekt ons aan een duidelijk kader waarbinnen deze teksten passen. Tijdens de toelichting werd geregeld verwezen naar de "beelden" die als uitgangspunt gehanteerd werden voor de opmaak van de brochures. Deze "beelden" zijn voor ons essentieel om een beter inzicht te krijgen rond het tot stand komen van de visie-ontwikkeling. Een en ander is belangrijk om de gedachtengang te kunnen volgen.'

Ten slotte nog dit. De hele s-RSA-denkoefening stopt aan de grenzen van de stad. Men heeft het wel over Antwerpen als deel van de megastad, maar niet als deel van een stadsgewest. Het structuurplan mist aanzetten tot discussie over dit stadsgewest. Wellicht daarom wordt nergens een link gemaakt met structuurplannen opgemaakt door naburige gemeenten. Het lijkt wel alsof Antwerpen niet in een context van reeds bestaande, soms zelf dichtbevolkte gemeenten ingebed ligt, wat tot restplanologie en gemiste kansen leidt.

Over de perifeer gelegen luchthaven staat zo vermeld: 'De luchthaven zal een kantooromgeving zijn wanneer de Vlaamse overheid een definitief standpunt inneemt met betrekking tot de Luchthaven van Deurne' (p.408). Geweten is dat het draagvlak voor Deurne-luchthaven klein is in Borsbeek en Mortsel (niet toevallig met voorsprong de twee dichtstbevolkte gemeenten van het hele arrondissement Antwerpen). Dit wordt evenwel genegeerd of minstens niet in rekening gebracht. Hetzelfde geldt voor een mogelijke versterking en verduidelijking van de band tussen Zwijndrecht en Linkeroever (zie 6.), voor het grensgebied met Wommelgem, voor de relatie met Kapellen, Brasschaat, Aartselaar, enzovoort.

9. Varia

Resten nog een paar opmerkingen over in het structuurplan naar voor geschoven programma's die niet onder het voorgaande sorteren.

De ontwikkelde visie over de kaaien aan de binnenstad is te weinig ambitieus. Waarom bijvoorbeeld daar überhaupt nog bovengronds parkeren, zoals voorgesteld wordt in conceptuele tekeningen (p.278) en een kaart (p.279)? Het structuurplan stelt zelf: 'In de kernstad is de concentratie van bebouwde ruimte en het gebrek aan groene ruimtes 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 moet antwoord geven aan de nood aan een open en publieke ruimte in de kern van de stad' (p.448).

In vele Europese steden kende het vernieuwingsprogramma voor rivierfronten succes door sterk in te grijpen in de publieke ruimtes. In Düsseldorf werd de contactzone tussen de binnenstad en de Rijn omgebouwd tot een volwaardige wandelesplanade, zonder doorgaand

autoverkeer (dat ondergronds gaat). Het contact met de Rijn is er optimaal. De rivier ligt opnieuw tegen het historische stadscentrum.

Dat op de kaaien geen nieuwe gebouwen voorzien worden is terecht: 'De Kaaien bieden een exclusieve locatie voor mogelijke metropolitane functies en tijdelijke evenementen. Het gevolg hiervan is dat de Kaaien niet bedoeld zijn voor het bouwen van woningen' (p.279). Vreemd is het dan ook dat in het masterplan van het Eilandje net wel een woontoren opgenomen wordt op de kaaien. Hopelijk brengt de door de Vlaamse bouwmeester te organiseren wedstrijd voor het hele kaaigebied hierover uitsluitel.

Aan de oostelijke zijde van de harde ruggengraat ligt de stationsomgeving. Best wordt de strategische ruimte van de Kievitzone (p.290) er uitgebreid met de diertuin (de zoo plant belangrijke ontwikkelingsprojecten in de komende jaren), de zuidelijke rand van de Carnotstraat en de hele Kievitwijk (tot aan de Provinciestraat). Op 29 april 2005 keurde het college een besluit goed waarin de intentie werd uitgedrukt om voor dit hele gebied een BPA of RUP op te maken. Het gebied vormt letterlijk het hart van de stad: daar moet extra omzichtig, doordacht en geconcentreerd mee worden omgesprongen. Goed is dat binnen het structuurplan alvast gevraagd wordt om een gemeentelijk RUP op te maken voor het 'Strategisch project stationsomgeving Antwerpen Centraal (nog niet ingevulde zones en omliggende gebieden)' (p.488).

Verder zijn er nog drie suggesties voor het Eilandje, alle in het kader van het Lager Netwerk. Kan bestudeerd worden of de verlenging van de tramlijn op het stuk tussen de Noorderplaats en Metropolis niet verplaatst kan worden van de Noorderlaan naar een tracé door de Cadix- en Mexicowijk, waar in de toekomst veel meer mensen zullen wonen dan aan dat specifieke gedeelte van de Noorderlaan. Onduidelijk op de kaart van het Lager Netwerk (p.325) is overigens of er wel een nieuwe tramlijn voorzien is door het Eilandje, zoals op de kaart van de Harde Ruggengraat gesuggereerd wordt (p.283).

Moet aan diezelfde Noorderplaats niet bekeken worden of de Noorderlaan niet beter met een minder scherpe bocht ten zuiden van het oude stationsgebouw uitkomt, in de toch brede Ellermanstraat, om zo een veiliger en meer elegant parcours over het viaduct te creëren? De nieuwe Hogeschool Antwerpen en de geplande hoogbouw ernaast krijgt dan direct contact met het Kempisch Dok en het Eilandje.

Vast en zeker moet ook geëvalueerd worden waarom de nieuwe voetgangers- en fietsersbrug (met de voorlopige naam Patinir) over de Schelde tussen de Gloriantlaan en de westkant van het Noordkasteel gesitueerd wordt. Een logischer situering is in het verlengde van de Jachthavenweg en richting het Eilandje, want de ambitie is toch om 'het Eilandje en het noordelijk deel van de stad met Linkeroever te verbinden' (p.283-4). Nu is de nieuwe brug vooral gericht op recreanten die tijdens het weekend de Schelde willen oversteken. Om pendelende fietsers en functionele wandelaars letterlijk over de brug te halen zal de Patinirbrug toch anders ingeplant moeten worden, want voor velen onder hen zal de omweg te groot zijn om echt een alternatief te vormen voor de bestaande voetgangerstunnel. Afhankelijk van de geplande ambities voor bijvoorbeeld de Stadshaven, Linkeroever-centrum en het Zand moet misschien zelfs bekeken worden of over de Patinirbrug niet ineens ook een tramlijn dient doorgetrokken. Zie ook de kaarten 'nieuwe situaties spoorstad' (p.114) en 'Linkeroever' (p.342).

10. Wenselijke aanvullingen

Ontbreken verder in het voorontwerp van het s-RSA:

duidelijke criteria i.v.m. de selectie van de hefboomprojecten (charter p.482). Nu blijft onduidelijk waarom deze gekozen werden en waarom andere niet.

het exhaustief en concreet in kaart brengen van alle 'villages'. Op pp.168-171, p.193 en p.330 e.v. worden aanzetten gegeven bij de beschrijving van de 'dorpen' binnen de metropool Antwerpen. Ook hier is onduidelijk waarom deze wel en andere niet. Welke zijn de criteria (historische, morfologische, ...)? Welke zijn de blinde vlekken? 'Voor dit beleid is er meer studiewerk en onderzoek noodzakelijk' wordt in het structuurplan zelf erkend (p.192). Binnen het s-RSA wordt de focus, niet onverwacht, sterk gericht op de kernstad plus op het gebied rond de Singel. Meer aandacht voor

alle 'dorpen' in de tussenstad en de voorstad kan hier evenwicht brengen. Dit wordt een belangrijke uitdaging voor de overheid, want meer nog dan de kernstad hebben bepaalde stadsgebieden buiten de Singel nood aan een mentale en sociale opwaardering via stedenbouw.

een motivatie van de criteria op basis waarvan de buurt-centra in de 19de-eeuwse gordel geselecteerd werden (p.343). Opnieuw lijkt de keuze eerder arbitrair. Het buurtcentrum Laar wordt overigens verkeerd gesitueerd.

een visie over hoogbouw. In het bindend charter wordt de opmaak van een handleiding over hoogbouw aangekondigd (p.486). Een concrete visieformulering hierover zou een onderdeel van het structuurplan zelf moeten zijn: op welk soort plaatsen, onder welke voorwaarden, om welke redenen (verdichting, gebruik van minder oppervlakte, als baken, ...), enzovoort. Daarbij moet de remmende rol van Deurne-luchthaven (kaart p.510: aanvliegeroute) tegen het licht gehouden worden, want de inplanting van de luchthaven vlakbij het centrum weegt niet alleen op de horizontale stadsontwikkeling maar ook op de verticale. Een relatief hoge skyline in de stationsomgeving (= er nochtans de plek voor, als welomlijnd CBD: van Rooseveltplaats over Diamantwijk naar Kievitplein) of echte hoogbouw nabij Berchem-station blijft daardoor uitgesloten. Of dit te betreuren valt, weten we niet, want nooit is dit bestudeerd.

een visie over wonen. Ook de opmaak van een handleiding voor woontypologieën wordt voorzien onder de generieke maatregelen (p.486). Maar opnieuw lijkt het aangewezen om hierover een bredere visie te ontwikkelen binnen het structuurplan zelf: de plek van autoluwe woonstraten, de noord-zuidoriëntatie van huizen, waterrecuperatie, zonne-energie, groendaken: op p.442-443 kunnen dit soort micro-elementen van een stedenbouwkundig beleid ingepast worden.

een mobiliteitsvisie over de 'korte verplaatsing'. Bij de vele passages over de mobiliteit binnen Antwerpen wordt vooral de nadruk gelegd op het optimaal ontsluiten van het hele grondgebied van de stad, met bijgevolg en terecht veel aandacht voor het grootstedelijk netwerk (tramlijnen, ringlanen, verbindingswegen, ...). Te weinig aandacht gaat naar de kwaliteit van de 'korte verplaatsing': welk soort wijkcirculatieplannen wordt beoogd, wat is de plek van lusvorming (zoals in Brugge) om doorgaand verkeer te ontmoedigen, welke standaarden worden gehanteerd bij de aanleg van fietspaden, is er plaats voor ronde punten, hoe wordt de beleving van het gelijkvloerse stadsniveau geoptimaliseerd, wat is het belang van het concept 'stedelijke plint' (kan bijvoorbeeld op p.402 onder '3. een ruimtelijke structuur voor economische activiteiten' als voorkeursoptie toegevoegd worden), enzovoort. Zolang hier niet duidelijk over nagedacht wordt binnen een groter geheel, blijven we foute keuzen maken op kleine schaal, zoals recentelijk bij de aanleg van het Leienfietspad, waar precies vanaf punt nul gestart werd, met improvisatie op zowat alle vlakken tot gevolg: stenen in plaats van asfalt, geen uniformiteit in de kleuren, oncomfortabele 'naden' (= niveauverschil in overgang met straten), moeilijk leesbare kruispunten, ...

een reflectie over de rol en de bevoegdheden van een niet-politiek bewakend kwaliteitsteam, met o.a. een bindende paragraaf over de rol van stadsbouwmeester en de Vlaamse bouwmeester. Architectuurbewaking en hoe dit te implementeren blijkt geen deel van dit voorontwerp.

reflectie over aangewezen vormen, trajecten en niveaus van participatie, inspraak en overleg bij projectontwikkeling.

verwijzingen naar examples of good/bad practice in het buitenland, of hoe te leren van de planologische en urbanistische successen of fouten bij gelijkaardige ontwikkelingen.