



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

STARTNOTA

## **Oorspronkelijke naam document**

Startnota : Het grootstedenbeleid van de federale regering  
spoorwegemplacement en omgeving

## **Project**

Park Spoor Noord Antwerpen

BESTAANDE RUIMTELIJKE en SECTORALE STRUCTUUR  
PLANNINGSCONTEXT  
SYNTHESE BESTAANDE VISIEVORMING

18 APRIL 2001

# I. STARTNOTA

Het grootstedenbeleid van de federale regering **SPOORWEGEMPLACEMENT en OMGEVING**

## NOOT

Deze **startnota** is bedoeld als 'start' van de visievorming rond het spoorwegemplacement Antwerpen – Noord en omgeving. De nota bundelt alle relevante en beschikbare informatie over het gebied.

In bijgevoegde **synthese- en discussienota** wordt op basis van de startnota een hypothese van visie over de site en de ruime omgeving geponeerd, aan de hand van een aantal ruimtelijke concepten. Dit is het vertrekpunt voor verdere inhoudelijke discussies.

Deze nota doet daarnaast een voorstel voor de organisatie van het hele planningsproces van visievorming tot en met uitvoering.

De kaarten, foto's en voorbeelden van gelijkaardige projecten zijn apart gebundeld als bijlagen.

Het project en het hele proces daarrond kadert binnen de opmaak van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen en wenst op haar beurt hieraan voeding te geven.

Het College van burgemeester en schepenen wordt in de loop van de maand april gevraagd om kennis te nemen van beide nota's en 'het startschot' voor de visievorming te geven.

## COLOFON

*auteurs - redactie:*

OB/planningscel – Ellen Lamberts, Hardwin De Wever

*tekeningen:*

OB/planningscel – Hardwin De Wever

*kaarten:*

OB/planningscel – Heidi Vandenbroecke

*Medewerking / supervisie*

Coördinatie planningscel

Plangroep ruimtelijk structuurplan Antwerpen

SOMA vzw, programmacoördinatie van het Antwerps programma voor het federaal grootstedenbeleid

*Naleesronde*

Anniek Desmet, Luc Vervoort (OB/EO)

Dirk Diels (BZ/WG), Stefan Nieuwinckel (BZ/WO)

Dries Willems, Trui Maes, Heidi Vandenbroecke (OB/planningscel)

Karen Minsaer, Tom Dumez (SOMA vzw)

Patric Haberer, Peter Vermeulen (Plangroep Structuurplan Antwerpen)

René Daniels (Stuurgroep Structuurplan Antwerpen, Stadsbouwmeester)

Rik De Ruysser (OB/O&O)

# SAMENVATTING

## 1. Synthese onderzoek en onderbouwing

### 1.1. Synthese ruimtelijke situering en deelgebieden

#### → Het projectgebied:

- Het projectgebied *begrenst* het noordelijk deel van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel en meteen ook het centrale woongebied van de stad. Het wordt op haar beurt *begrensd door* de havenactiviteiten en ligt nabij en centraal ten opzichte van het stadshart, de wijk Luchtbal en de deelgemeenten Merksem, Deurne en Borgerhout. Het gebied is op te delen in **drie deelgebieden**;
- Het **spoorwegemplacement** (24ha, lengte 1,6 km, gemiddelde breedte 160m) vormt een enorme *breuklijn* tussen de omliggende wijken en functioneert als een soort *niemandslaan*.
- Het **zuidelijke deelgebied** (Seefhoek – Stuivenberg – omgeving Lange Dijkstraat) maakt deel uit van een ruimer *woongebied* in de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel en bestaat uit een aantal karakteristieke buurten.
- Het **noordelijke deelgebied** “Den Dam” wordt omschreven als *randgebied*. Het is een overgangsgebied dat aansluit bij de economische vestigingen van het havengebied en het Albertkanaal en bestaat op haar beurt uit duidelijk te onderscheiden ruimtelijke entiteiten.

#### → Het zuidelijke deel:

- De belangrijkste *karakteristieken*: een stadsweefsel met een kleinschalig bouwblokkenweefsel en ontsluiting door smalle lokale straten, een vrij dichte bebouwing, kleinschalige economische activiteiten en diverse gemeenschapsvoorzieningen.
- De voornaamste *problemen*: het ontbreken van een heldere en kwalitatieve structuur van de wijken, een gesloten perceelstructuur van het bouwblokkenweefsel met moeilijke hoeken, de verwaarlozing van het patrimonium en de publieke ruimte, de opsplitsing van woongebouwen tot oneigenlijke appartementen, de weinig bovenlokale uitstraling, onduidelijke relaties binnen het gebied en met de omgeving, en de Schijnpoort als zwakke schakel in de oost-west en binnen-buitenstedelijke verbinding.
- De opvallendste *kwaliteiten en potenties*: het potentiële draagvlak voor economische activiteiten en de potenties voor aantrekkelijk en gevarieerd wonen, beeldbepalende wanden langs het emplacement en diverse interessante publieke en private projecten.

#### → Het noordelijk deel:

- De belangrijkste *karakteristieken*: het grootschalige weefsel met omvangrijke bouwblokken en binnengebieden, sterke menging van wonen en werken, met dominantie van grote economische vestigingen.
- De voornaamste *problemen*: grote infrastructuur die het gebied doorkruisen en in verschillende ruimtelijke entiteiten opsplitsen en ‘ervaren worden als barrières’, de geïsoleerde ligging van de (deel)wijk(en) voor zacht wegverkeer en de weinig aantrekkelijke toegangen tot het noordelijk deel, het verwaarloosde openbaar domein, het gewijzigd gebruik en de veroudering van de bestaande bedrijfsgebouwen (door verschuiving van de economische activiteiten naar de haven) en de opsplitsing van woongebouwen tot oneigenlijke appartementen. Belangrijk is de geïsoleerde ligging van het Lobroekdok en het sportpaleis, de onbestemdheid van het Lobroekdok, maar vooral de onduidelijke toekomstperspectieven voor de wijk waardoor investeringen achterwege blijven.
- De voornaamste ruimtelijke *kwaliteiten en kansen*: de strategische ligging ten opzichte van stad en stadsrand, de goede bovenlokale ontsluiting, het relatieve ruimtegevoel en de brede assen, het aanbod van panden en binnengebieden voor innoverende projecten en geslaagde voorbeelden van vernieuwde of te verwachten ingrepen.

#### → Het spoorwegemplacement

- De voornaamste *karakteristieken*: vier te onderscheiden zones, enkel aan de randen en in het midden zijn verbindingen tussen noord en zuid mogelijk.
- Het belangrijkste *knelpunt* is de barrièrewerking van de site in haar geheel voor de omgeving en de onbestemdheid van de bestaande spoorweggebouwen.

## 1.2. Synthese deelstructuren

### → De verkeersstructuur

- Algemeen problematisch en onduidelijk, gebrek aan hiërarchie;
- Het noordelijk deel van de Singel is onderbenut door een gebrekkige aansluiting van de Slachthuislaan met de IJzerlaan, wat heel wat sluipverkeer in de noordelijke en zuidelijk wijk genereert langsheen Viaduct Dam en de Lange Lobroekstraat. De Schijnpoort vormt een belangrijke barrière (flessenhals) voor een vlotte doorstroming van het oost-west (binnen- en buitenstedelijk) verkeer; bedient in beperkte mate de wijk'centra' en is in de andere richting vrij eenzijdig gericht op het centrum van de stad;
- Langzaam verkeer en tevens moeilijk en onveilige verbindingen tussen noord en zuid beperken zich tot de Viaduct Dam en de eindpunten van het emplacement, met name de Noorderplaats en de Schijnpoort.

### → De woonstructuur

- *Knelpunten*: hoge woningdichtheid in het zuidelijke deel (4x zo hoog in vergelijking met de rest van de stad), hoog aandeel oneigenlijke appartementen en huurwoningen, het woningbestand is opvallend verouderd en voldoet niet aan minimale eisen inzake comfort en uitrusting. Het merendeel van de gebouwen kent 3 à 4 bouwlagen. Het aanbod aan sociale woningen volgt het stedelijk gemiddelde maar ligt vrij geconcentreerd in Stuivenberg – Seefhoek en de Slachthuiswijk. De leegstand en verwaarlozing van panden is relatief hoog.
- *Kwaliteiten*: de zuidelijk buurt als een woonbuurt gemengd met kleinhandel en een ruim gamma aan welzijnsvoorzieningen. Beide buurten zijn rijk aan architecturaal waardevolle panden.

### → De ruimtelijk-economische structuur

- *Noordelijk gedeelte*: een hoge concentratie van (grote) bedrijfsgebouwen. Leien, IJzerlaan, Noorderlaan, Slachthuislaan, omgeving Sint-Jansplein en de K.M.O.-zones Steenborgerweert en de kaai langs het Lobroekdok zijn duidelijke vestigingsplekken. Vooral in de noordelijke buurten zijn heel wat bedrijfsgebouwen on(der)benut.
- *Zuidelijk gedeelte*: eerder getypeerd door kleinere handels, horeca- en dienstenpanden. De handelsleegstand in het zuidelijke gedeelte is hoog en gaat gepaard met een stijgend aantal imagoverlagende winkels.
- Op het niveau van de hele stad wordt een tekort genoteerd aan 'kant en klare' bedrijfsruimte.

### → De socio-culturele structuur

- In het projectgebied zijn 8 van de 12 statistische buurten geïndiceerd als achtergestelde buurt. In de meeste van deze buurten is het probleem van sociale isolatie (netwerken) scherp gesteld maar zijn de andere aspecten van achterstelling (inkomen, woningcomfort) minder doorslaggevend.
- Het gebied telt in totaal circa 16.560 inwoners. Het aandeel inwoners blijft in het gebied (voor de stad) uitzonderlijk stabiel. Het aandeel Belgen daalt er wel sneller dan elders in de stad.
- Voor het in kaart brengen van de gemeenschapsvoorzieningen, is er een bijkomende vraagronde nodig. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat vooral de zuidelijke helft ruim voldoende bedeed is met welzijnsvoorzieningen. Op vlak van onderwijs en medische zorg worden geen merkwaardige tekorten gemeld. Problematisch is wel het tekort aan indoor- en openlucht sportfaciliteiten en aan accommodatie voor cultuur (cursussen, evenementen). Boeiende aanzetten waarop verder kan gebouwd worden zijn het oude badhuis, de Culinaire Agora etc.

### → De groenstructuur.

- Opvallend is de minieme aanwezigheid van private buitenruimte. Slechts 1 woning op 8 heeft een eigen tuin of koer. Het hele gebied telt maar drie noemenswaardige pleinen: het Stuivenbergplein, Sint-Jansplein en Damplein. Verspreid liggen enkele sport- en speelveldjes. Structurerend groen zoals laanbomen en bermbegroeiing zijn zeldzaam of onverzorgd.
- Voor de hele wijk Antwerpen-Noord zijn de cijfers sprekend. Een wijkbewoner heeft gemiddeld 3,3m<sup>2</sup> publieke open ruimte in zijn bereik. Het stadsgemiddelde ligt op 15 m<sup>2</sup>. De weinige pleinen zijn ook onvoldoende uitgerust om de talrijke jongeren op te vangen. Voor de leeftijdscategorie van 7 tot 12 jaar is er bijvoorbeeld maar 1 adequaat plein per 1000 kinderen.
- In het MIRA rapport 2000 worden deze tekorten voor Antwerpen-Noord bevestigd. De buurten in de ruime omgeving van het spoorwegemplacement hebben geen enkele groene ruimte binnen bereik hebben voor wat betreft het wijk- en stadsdeelniveau (respectievelijk op maximum 800 en 1600 meter). Een terreinverkenning leert ook dat groenvoorziening op buurtniveau zeer problematisch is.

## 2. Synthese planningscontext

### → **Spoorwegemplacement: bindende en richtinggevende bepalingen**

- *Gewestplanbestemming*: 'gebied voor stedelijke ontwikkeling'. Een ontwikkeling kan pas na opmaak van een B.P.A. of R.U.P. De hogere overheid (Vlaams Gewest) vraagt hiervoor een degelijke ruimtelijke motivering gekoppeld aan het structuurplan.
- *Eigendommen*: het emplacement is eigendom van de N.M.B.S. Eén concessiehouder (Perrier) heeft nog een langlopend contract tot 2043 maar gebruikt het terrein al jaren niet meer. De voorlaatste concessionaris vertrekt in 2005.
- *Reservatiezones NMBS*: de spoorwegberm voor het tracé richting Nederland blijft definitief behouden. Acht uitwijkbundels blijven tijdelijk in gebruik tot zich een alternatief aandient. Ondergronds en centraal gelegen zal de sleuf lopen van de noord-zuid HST spoorverbinding.
- *Sanering*: Voor de vuilste plek op de site is een bodemsaneringsproject in opmaak. Voor de overige delen is een oriënterend bodemonderzoek gestart.

### → **Omgeving: bindende en richtinggevend bepalingen**

- *Gewestplanbestemmingen*: Het Lobroekdok is ingekleurd als '*gebied voor stedelijke ontwikkeling*'. Het sportpaleis is een '*zone voor dagrecreatie*' met aansluitend een uitbreidingszone. De wijk Hardenvoort heeft een B.P.A. ter bescherming van het wonen in dit K.M.O. – gebied. Voor de slachthuissite is een B.P.A. in opmaak voor de reconversie naar een zone voor 'groothandel met een publiek karakter'. Het projectgebied telt één beschermd landschap 'watertorens en omgeving' en vier monumenten (met o.a. Damstation en de spoorwegbrug). Bijna heel het projectgebied is afgebakend als '*woningvernieuwingsgebied*' wat renovatie subsidieerbaar maakt.
- *Eigendommen*: De N.M.B.S. is eigenaar van Damstation. De stad heeft het stationsgebouw in erfpacht en plant er een ontmoetings- en informatiecentrum. De stad en het Vlaams Gewest zijn eigenaar van tal van gronden en panden in het gebied, vooral in de omgeving van het Lobroekdok en Albertkanaal.
- *Sanering*: De sanering van het Lobroekdok wordt voorlopig geraamd op 1 miljard BEF. Op het Damplein komt de sleuf van de noord-zuid spoorverbinding naar boven. Ter hoogte van het Damstation bereikt de sleuf een hoogte van circa 2 meter en loopt verderop parallel met de bestaande berm.

### → **De ruimtelijke structuurplannen: bindende en richtinggevende bepalingen**

- Bindend in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (goedgekeurd): de Ring, de Singel en het afbakenen van bedrijventerreinen van meer dan 5 hectare zijn gewestelijke materie.
- Richtinggevend in het structuurplan van de provincie (in goedkeuringsprocedure): pleidooi voor groene vingers vanuit de rand tot (diep in) de binnenstad.
- Richtinggevend in het te actualiseren structuurplan van de stad: de vernieuwing van de 19<sup>e</sup> eeuwse gordel, de creatie van een ringbos en brugpoorten (Schijnpoort), van stadspoorten op de Leien (Noorderplaats, Sint-Jansplein - Paardenmarkt) en een stedelijk park op de spoorwegsituatie.

### → **De sectorale beleidsplannen: informatieve en richtinggevende bepalingen**

- Het *mobilitieitsplan* Antwerpen ziet het emplacement als een optie voor het doortrekken van de Noordersingel. Het ontwerp *woonbehoeftestudie* geeft aan dat op middellange termijn er alleen al in de wijken Dam-Stuivenberg voldoende voorraad voorhanden is om de woonbehoefte van de noordelijke stad op te vangen mits het actief aansnijden van de reserves (leegstaand panden en gronden en het uitpitten van binnengebieden). In de *sociaal-economische* nota pleiten de auteurs voor de creatie van een semi-industrieel park op het spoorwegemplacement.

### → **Projecten in ontwikkeling**

- De uitbouw van een Culinaire Agora en de restauratie van Damstation zijn dossiers in voorbereiding. Sint-Jansplein is in heraanleg als stedelijk plein.

### → **Projecten op til in de omgeving**

- De meest ingrijpende zijn de aanleg van de noord-zuid HST spoorverbinding, het sluiten van de Ring, de doortrekking van de Singel, de verbreding van het Albertkanaal, de herwaardering van de Schijnpoort als stadspoort en het bouwen van een nieuw transferium voor openbaar vervoer 'Groenendal / Luchtbal'.

### 3. Synthese visies

In dit deel worden de visies en ruimtelijke concepten van verschillende actoren besproken. Opvallend uiteindelijk zijn de gelijkenissen in de ontwikkelde visies op het emplacement. Daarbij komen de volgende **krachlijnen** naar boven:

- Naast de overduidelijke bovenlokale schaal van de herontwikkeling, moet de herbestemming expliciet rekening houden met de omliggende stadsdelen en wijken. Er moet met andere woorden een evenwicht gevonden worden tussen stedelijke en meer wijkgerichte functies;
- Een belangrijk deel van het terrein moet als groene long bestemd worden voor de omgeving en de stad;
- De aanleg van een nieuwe of aangepaste ontsluitingweg tussen Noorderplaats en Schijnpoort dringt zich op voor het omleiden van het sluisverkeer in de aanpalende wijken.

Volgende **nuances** kunnen worden onderscheiden:

- **Met betrekking tot het concept *Stedelijk Park*;**
  - In de vermelde collegebesluiten in de startnota wordt gepleit voor een groene en open ruimte, waarvan het aandeel minimum 50 % bedraagt. De grootste nood aan open ruimte ligt in het gebied Viaduct-Dam/Schijnpoort. Dit wordt expliciet bevestigd in het recente bestuursakkoord voor de huidige legislatuur waar gekozen wordt voor een 'overwegend' open, groene en recreatieve **Deusyngh**
  - De synthesenota van GSA ziet er een stedelijk park als scharnier tussen de noordelijke en de zuidelijke stad, maar doet verder geen concrete uitspraken. De studie "*Kleur de Grijze Gordel*" verdedigt een groene gordel in de langsrichting, met het herstel van de historische relaties tussen Dam en Stuivenberg en de concentratie van meer stedelijke functies ter hoogte van Viaduct Dam en de Schijnpoort.
  - De bewoners pleiten voor het bewaren van de totaliteit van het gebied (niet verkavelen van het geheel in op zichzelf staande delen) als open en groen gebied.
- **Met betrekking tot het *Concept Parklaan*;**
  - Stad aan de Stroom ziet de Parklaan als een relatief kleinschalige ontsluitingsweg.
  - Anderzijds tekende M. De Solà-Morales voor de parklaan een zeer dominante ligging, dwars over het terrein. Zo een situering drukt een zware stempel op het langwerpige -en op veel plaatsen ronduit- smalle terrein.
  - Het toenmalige bestuur ziet de rol van de parklaan als een verkeersontsluitingsweg (2 x 1 rijstrook) voor het opvangen van het sluisverkeer en de creatie van een goede verbinding tussen de verschillende wijken.
  - Voor het concept parklaan wordt bedankt door de bewoners vanuit de vrees dat deze ingreep nog meer verkeer zal genereren in de wijken. De synthesenota GSA pleit voor het sluiten van de Singel ten noorden van het emplacement.
- **Met betrekking tot mogelijke *Functies*;**
  - Het toenmalige bestuur bestemt de westelijke zones van het gebied voor nieuwoonbestemmingen, kantoren, niet-hinderlijke kleine en middelgrote bedrijven. Samen met de projecten langsheen het Willemdok kan hier een poort voor Antwerpen ontstaan. Verder pleit zij voor een aantal langzaamverkeer dwarsverbindingen tussen Stuivenberg en Dam.
  - De bewoners pleiten voor het herbruik van de bestaande spoorweggebouwen en vragen naar een aantal specifieke voorzieningen voor hun buurten voornamelijk op vlak van cultuur en sport. Zij pleiten er tevens voor om niet nog meer sociale functies in te planten in het projectgebied.
  - Vanuit de sociaal-economische nota wordt gepleit voor een semi-bedrijvige clusterontwikkeling in de cultuurproductie, met een groene omgeving en met ankers naar de omgeving. Het Wijkontwikkelingsplan tenslotte pleit voor het werken op verschillende schaalniveau's en pleit voor een gemengde invulling (groen, KMO, nieuwe woningen voor middenklasse).

De visies werden door verschillende ontwerpers vertaald in een aantal boeiende **ruimtelijke concepten/ontwerpen**. Omdat de totaliteit voor elk van de voorgestelde ontwerpen van belang is en om niet onnodig in herhaling te vervallen, wordt hiervoor verwezen naar de startnota .

# INHOUD

<b>1.</b>	<b>Synthese onderzoek en onderbouwing</b>	<b>II</b>
1.1.	Synthese ruimtelijke situering en deelgebieden	II
1.1.	Synthese deelstructuren	III
<b>1.</b>	<b>Synthese planningscontext</b>	<b>IV</b>
<b>1.</b>	<b>Synthese visies</b>	<b>V</b>
<b>I.</b>	<b>INLEIDING EN SITUERING</b>	<b>6</b>
<b>1.</b>	<b>Het Antwerps programma voor het federaal grootstedenbeleid en voor het Europees Doelstelling II fonds</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>Naar een ruimtelijke visie voor het spoorwegemplacement en de ruime omgeving</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Naar een stedenbouwkundige invulling</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Inhoud startnota</b>	<b>7</b>
<b>5.</b>	<b>Synthese- en discussienota - startnota</b>	<b>8</b>
<b>II.</b>	<b>ONDERZOEK EN ONDERBOUWING</b>	<b>10</b>
<b>1.</b>	<b>Ruimtelijke situering en deelgebieden</b>	<b>10</b>
1.1.	Macro: het projectgebied in de ruimere context	10
1.2.	Meso: projectgebied emplacement en omgeving	10
1.3.	Micro: Deelgebieden	11
1.4.	Ruimtelijke problemen, kwaliteiten en potenties	14
<b>2.</b>	<b>Deelstructuren</b>	<b>18</b>
2.1.	Verkeerstructuur	18
2.2.	Woonstructuur	20
2.3.	Economische structuur	21
2.4.	Socio-culturele structuur	23
2.5.	Groenstructuur	26
<b>3.</b>	<b>Schematische synthese: bestaande ruimtelijke structuur</b>	<b>28</b>
3.1.	Synthese: knelpunten, kwaliteiten en kansen	28
3.2.	Synthese: bestaande ruimtelijke structuurkaart	32
<b>III.</b>	<b>PLANNINGSCONTEXT</b>	<b>34</b>
<b>1.</b>	<b>Juridisch kader</b>	<b>34</b>
1.1.	Bodembestemmingsplannen	34
1.2.	Beschermde monumenten en landschappen	35
1.3.	Woningbouw- en woningvernieuwingsgebieden	35
1.4.	Eigendommen	35
<b>2.</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>37</b>
2.1.	Ruimtelijke structuurplannen	37
2.2.	Sectorale beleidsnota's	39
2.3.	Impulsprogramma's en gebiedsgericht beleid	42



<b>3.</b>	<b>Varia</b>	<b>45</b>
3.1.	Bodemsanering	45
3.2.	Ondergronds netwerk	45
3.3.	Huidige en geplande projecten	46
<b>4.</b>	<b>Schematische synthese planningscontext</b>	<b>50</b>
<b>IV.</b>	<b>NAAR EEN VISIE</b>	<b>54</b>
<b>1.</b>	<b>Bestaande visies</b>	<b>54</b>
1.1.	Visie College	54
1.2.	Visie NMBS	56
1.3.	Visie bewoners	56
<b>2.</b>	<b>Selectie ruimtelijke concepten en ontwerpen</b>	<b>57</b>
2.1.	Stedenbouwkundige wedstrijd ‘Stad aan de stroom’	57
2.2.	Inrichting Damplein en omgeving	58
2.3.	Studio open stad	59
2.4.	Studie ‘kleur de grijze gordel’	60
2.5.	Studieopdracht Groep Archo	60
<b>3.</b>	<b>Schematische synthese: naar een visie</b>	<b>63</b>
3.1.	Visies voor het emplacement	63
3.2.	Ruimtelijke concepten en ontwerpen voor het emplacement	64
3.3.	Visies en ruimtelijke concepten voor de omgeving	65
<b>V.</b>	<b>OVERZICHT VAN DE BIJLAGEN</b>	<b>67</b>
<b>1.</b>	<b>Kaartenbundel</b>	<b>67</b>
<b>2.</b>	<b>Fotobundel</b>	<b>67</b>
<b>3.</b>	<b>Voorbeeldenbundel gelijkaardige projecten</b>	<b>67</b>

# KAARTENLIJST

KAART 1:	GEBIED SPOORWEGEMPLACEMENT EN OMGEVING.....	6
KAART 2:	DE TWEE IMPULSGEBIEDEN EN HET WIJKONTWIKKELINGSGBIED IN ANTWERPEN-NOORD.....	6
KAART 3:	ZONE-INDELING VAN HET PROJECTGEBIED .....	7
KAART 4:	HET PROJECTGEBIED IN DE RUIMERE CONTEXT.....	10
KAART 5:	STRATENPLAN.....	10
KAART 6:	LUCHTFOTO.....	10
KAART 7:	MAQUETTE (IN OPMAAK).....	10
KAART 8:	OPMETINGSPLAN (IN OPMAAK).....	10
KAART 9:	INDICATIE AANTAL BOUWLAGEN .....	10
KAART 10:	DRIE DEELGEBIEDEN .....	10
KAART 11:	SPOORWEGEMPLACEMENT MET ZONE-INDELING EN AANDUIDING VAN DE GEBOUWEN .....	13
KAART 12:	HOOFDVERBINDINGEN STAD - REGIO.....	18
KAART 13:	BELANGRIJKSTE INFRASTRUCTUREN IN HET PROJECTGEBIED .....	18
KAART 14:	OPENBAAR VERVOER.....	19
KAART 15:	WONINGEN NAAR TYPE.....	20
KAART 16:	WONINGEN NAAR EIGENDOMSSTRUCTUUR.....	20
KAART 17:	FUNCTIEKAART WONEN EN WERKEN .....	20
KAART 18:	LEEGSTAANDE WONINGEN.....	20
KAART 19:	LEEGSTAANDE EN/OF VERWAARLOOSDE GEBOUWEN (CATEGORIEËN) .....	20
KAART 20:	BEDRIJVIGHEID EN LEEGSTAND .....	21
KAART 21:	HANDEL (KLEIN, GROOT), HORECA EN DIENSTEN .....	21
KAART 22:	LEEGSTAND EN IMAGOVERLAGENDE HANDELSACTIVITEITEN .....	22
KAART 23:	DE ANTWERPSE BUURTEN EN HUN ACHTERSTELLINGSCORES .....	23
KAART 24:	GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN (IN OPMAAK).....	25
KAART 25:	GROENE EN OPEN RUIMTEN .....	26
KAART 26:	GEWESTPLAN .....	34
KAART 27:	B.P.A.'s.....	34
KAART 28:	BESCHERMDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN; WONINGBOUW EN WONINGVERNIEUWINGSGBIEDEN ...	35
KAART 29:	SPOORWEGEMPLACEMENT MET CONCESSIONS EN GEPLANDE SPOORLIJNEN.....	35
KAART 30:	EIGENDOMMEN VAN DE STAD EN VAN ANDERE OVERHEDEN .....	36
KAART 31:	AANDUIDING BELANGRIJKE ONDERGRONDSE TRACÉS .....	45
KAART 32:	HUIDIGE EN GEPLANDE PROJECTEN .....	46

# BIBLIOGRAFIE

- BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.
- Ch. Kesteloot, H. Vandenbroecke e.a., Atlas van achtergestelde buurten in Vlaanderen en Brussel, Instituut voor sociale en economische geografie, 1996.
- Cools Martine, Vanstalle Kristel, Financiële draagkracht van de grotere bedrijven, september 1995.
- Groep Archo, Herstructurering spoorwegemplacement Stuivenberg, Antwerpen, maart 1996
- Iris Consulting, Langzaam Verkeer, NMBS bedrijfseenheid Patrimonium, Stedenbouwkundige voorstudie station Antwerpen - Luchtbal, startnota, januari 2001.
- Iris consulting, zonevreemde bedrijvigheid in Antwerpen (werktekst), november 2000. Deze studie is nog niet in het stadium van het eindrapport.
- Luk Vanmaele, 'Kleur de grijze gordel, ontwikkelingsstrategieën voor de aanpak van de Antwerpse 19<sup>de</sup> eeuwse gordel', Afstudeerwerk Henry van de Velde Instituut, september 1992.
- Planologische Dienst Stad Antwerpen, 'Antwerpen herwonnen stad', Antwerpen 1990.
- Stad aan de Stroom vzw, 'Antwerpen Ontwerpen', resultaten van het stedenbouwkundig project 'Stad aan de Stroom', Antwerpen, 1993.
- Stad aan de Stroom vzw, 'stedenbouwkundige studie, inrichting Damplein en omgeving', december 1993-maart 1994.
- Stad Antwerpen, Antwerpen: scheve stad in sterke positie: sociaal-economische nota 2000, maart 2000.
- Stad Antwerpen, Beleidsnota sociale huisvesting, maart 1999.
- Stad Antwerpen, Ontwikkelingsbedrijf, mobiliteitsplan Stad Antwerpen: oriëntatienota, maart 1999.
- Stad Antwerpen, Tempera , Het spoorwegemplacement Stuivenberg, de omwonenden en de nieuwe bestemming, Bewonersbevraging i.o. van Dienst voor Samenlevingsopbouw, januari 2000.
- Studio Open Stad, 'Tussen Kant en Wal: Elementen voor een cultuur van de stad', Studio Open Stad, Antwerpen, 1993.
- Tempera, terreinopname oktober - november 2000.
- Van Herzele Ann, Public values and public involvement in planning for urban greening, a vision on current trends and future perspectives in Flanders, VUB, november 2000.
- Van Herzele Ann, Wiedemann Torsten e.a. Milieu- en natuurrapport Vlaanderen 2000: scenario's, wetenschappelijk rapport, januari 2001.

# DEEL 1: INLEIDING EN SITUERING

# I. INLEIDING EN SITUERING

## 1. Het Antwerps programma voor het federaal grootstedenbeleid en voor het Europees Doelstelling II fonds

*kaart 1: gebied spoorwegemplacement en omgeving*

*kaart 2: de twee impulsgebieden en het wijkontwikkelingsgebied in Antwerpen-Noord*

De **federale overheid** wil gedurende haar huidige legislatuur (2000 – 2004) gericht impulsen geven aan de vijf grootste Belgische steden <sup>1</sup> die verhoudingsgewijs het meest kampen met grootstedelijke problematiek. Door gericht te investeren in selecte buurten binnen die steden mikt men op structurele verbeteringen of hefboomprojecten die de buurten en onrechtstreeks de hele stad ten goede komen.

In Antwerpen is het spoorwegemplacement en omgeving gekozen als projectzone (zie kaart 1). In de atlas van de kansarme buurten <sup>2</sup> vallen veel buurten uit deze zone onder de categorie van de meest *achtergestelde* buurten van Vlaanderen. Gedurende vier jaar investeert de federale overheid hier 960 miljoen BEF. De stad dient hiervoor jaarlijks een programma in waarin ze zich engageert voor het realiseren van het voorgestelde actieplan. Dit is de basis van een jaarlijks te vernieuwen contract.

Het opzetten van het planningsproces voor de projectzone en het uiteindelijk (deels) aankopen en / of ontwikkelen ervan maakt deel uit van dit grootstedenbeleid en wordt er tevens door gefinancierd.

Naast de projectzone 'spoorwegemplacement en omgeving' steunt de federale overheid ook het prostitutiebeleid en het jongerenbeleid van de stad met een jaarlijks bedrag van respectievelijk 50 en 100 miljoen BEF.

Het gebied 'spoorwegemplacement en omgeving' (circa 324 hectare) maakt bovendien deel uit van een veel ruimere zone 'Antwerpen NoordOost (ANNO)', waar in het kader van het Europese EFRO-beleid een **doelstelling II programma** start (2000 – 2006) (zie kaart 2). Deze gelden kunnen op hun beurt worden ingezet voor het ontwikkelen van dit projectgebied. Het accent ligt hier meer op de uitvoering of afwerking van projecten terwijl het federaal fonds wordt ingezet in het leggen van de basis voor het hele project

## 2. Naar een ruimtelijke visie voor het spoorwegemplacement en de ruime omgeving

Het projectgebied heeft heel wat potentie om een florerend stadsdeel te worden. Het is van oudsher een *multifunctionele* zone. Aansluitend bij het (voormalig) havengebied (Lobroekdok, het Eilandje) heeft vooral het **noordelijk deel** van het projectgebied een sterk economische tint met o.m. de oude slachthuissite als activiteitenpool voor de aanpalende wijk(en) en het sportpaleis. De **zuidelijke helft** is veel dichter bewoond. In dit 19de-eeuwse stadsdeel is het wonen sterk vermengd met productiebedrijven en lokale diensten.

Centraal binnen het projectgebied ligt het **spoorwegemplacement**. Het rangeerterrein met herstel- en onderhoudsloodsen is in eigendom van de N.M.B.S.. Sinds maart 2000 bouwt de spoorwegmaatschappij haar activiteiten ter plaatse af om het (vermoedelijk) in mei 2001 te verlaten <sup>3</sup>. De invulling van dit reusach-

<sup>1</sup> Brussel, Charlerloi, Luik, Gent en Antwerpen.

<sup>2</sup> Ch. Kesteloot, H. Vandenbroecke e.a., Atlas van achtergestelde buurten in Vlaanderen en Brussel, Instituut voor sociale en economische geografie, 1996.

<sup>3</sup> Een achttal uitwijkbundels blijven nog tijdelijk in gebruik (zie pag.34 ).

tig terrein, dat zich uitstrekt over 1,6 km en dat circa 24 ha meet, ligt open. Ook de bijhorende panden en hangars zijn op dit moment onbestemd.

Het spreekt voor zich dat de toekomst van heel Antwerpen Noord sterk afhangt van de invulling van deze onbestemde site. Het vernieuwde emplacement moet de motor worden van dit stadsdeel, met een herbestemming die tegemoet komt aan de behoeften van de buurt én van de stad. Hier ligt een unieke kans voor een sterk staaltje van hedendaagse stadsontwikkeling.

Op dit moment leven heel wat uiteenlopende visies over allerhande bestemmingsscenario's. Van een consensus over een eenduidig toekomstperspectief is nog geen sprake. Een duidelijke visie over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het emplacement en het hele gebied rondom dringt zich met andere woorden op. Het is de taak van de stedelijke overheid om die visie op basis van een sterke onderbouwing en argumentatie op punt te stellen. Dit past in het vernieuwd ruimtelijk beleid waarvoor ook de stad zich engageert met de opmaak van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen.

### **3. Naar een stedenbouwkundige invulling**

*kaart 3: zone-indeling van het projectgebied*

De visie moet uiteindelijk worden vertaald in een gepaste stedenbouwkundige invulling. Het kan inspirerend zijn hiervoor het licht op te steken bij gerenommeerde ontwerpers. Een wedstrijd formule is een reeds veel besproken scenario. Dit laat niet weg dat nog andere mogelijkheden open liggen. In de **synthese- en discussienota** wordt een proces van visievorming tot en met uitvoering voorgesteld.

Het projectgebied is afgebakend op bijgevoegde kaart 3. De onbenutte ruimte van het voormalige spoorwegemplacement (op de kaart aangeduid als I, II, III, IV en V), maar ook de (link met de) brede omgeving (zones 1 – 11) moet in de analyse en het ontwerp aan bod komen.

De inhoud van de randvoorwaarden die meegegeven worden voor de stedenbouwkundige invullingen, zal afhangen van de mate waarin een visie kan ontwikkeld worden voor het projectgebied met én tussen alle betrokken partijen.

### **4. Inhoud startnota**

Dit projectdocument is bedoeld om het *bestaande* onderzoeksmateriaal, de kennis en de reeds ontwikkelde visies met betrekking tot het projectgebied samen te brengen, als basis voor de discussie. Er werd zoveel

(II) In een eerste onderzoekende gedeelte wordt een synthese gegeven van de analyses van het **ruimtelijke en het sectorale onderzoek**. Dit deel wordt afgesloten met een schematisch overzicht van de ruimtelijke knelpunten, kwaliteiten en potenties van het gebied en een interpretatie van de bestaande ruimtelijke structuur en wordt op enkele tekeningen voorgesteld.

(III) In het volgende deel wordt de actuele **planningscontext** uit de doeken gedaan en samengevat.

(IV) Het **visievormende** gedeelte bestaat uit een synthese van de standpunten en visies van verschillende actoren en van reeds bestaande ruimtelijke concepten en ontwerpen voor het gebied.

(V) In **bijlage 1** worden kaarten en illustraties gebundeld. **Bijlage 2** is een fotobundel. **Bijlage 3** is een bundel van voorbeelden uit binnen- en buitenland m.b.t. gelijkaardige uitdagingen.

## **5. Synthese- en discussienota - startnota**

De synthese van de startnota wordt voorgesteld als een apart hoofdstuk in bijgevoegde synthese- en discussienota - startnota. In deze nota wordt naast de vanzelfsprekende synthese van de startnota, als aanzet tot de discussievorming, een aantal concepten geformuleerd op basis van het geleverde onderzoek. Deze concepten hebben als doel om de discussie met betrekking tot de visievorming op gang te brengen en staan of vallen uiteraard met het te ontwikkelen debat. Ze worden met andere woorden in de ring gegooid met de hoop op een constructief en rationeel proces.

## DEEL II. ONDERZOEK EN ONDERBOUWING

In dit deel wordt de bestaande ruimtelijke structuur onderzocht samen met haar voornaamste problemen, kwaliteiten en potenties. Daarnaast wordt gekeken naar de ruimtelijke weerslag van de voornaamste maatschappelijke activiteiten: verkeer, wonen, economie, socio-culturele activiteiten en natuur (groen). Vijf deelstructuren worden daarbij onderscheiden en geanalyseerd naar bestaande structuur, te verwachten ontwikkelingen en ruimtebehoeften.



## II. ONDERZOEK EN ONDERBOUWING

### 1. Ruimtelijke situering en deelgebieden

Om te waken over een goede inpassing in de omgeving en omdat het gebied een bovenlokale uitstraling kan hebben, wordt de ruime omgeving onder de loep genomen.

#### 1.1. Macro: het projectgebied in de ruimere context

*kaart 4: het projectgebied in de ruimere context*

Het projectgebied maakt het noordelijke deel uit van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel rond de binnenstad van Antwerpen. Aan noordelijke zijde wordt zij begrensd door de havenactiviteiten en de verschillende dokken (Willemdok, Kempisch dok en Asiadok), de infrastructuur van de Italiëlei annex Noorderlaan, het Albertkanaal en de E19 Antwerpen-Breda. Ten zuiden ligt het centrale woongebied van de stad.

Het spoorwegemplacement ligt dicht bij het Antwerpse stadshart. Het terrein ligt op slechts 1,5 km van de Antwerpse Grote Markt, en is daarmee qua ligging vergelijkbaar met het centraal station, het stadspark of het Antwerps gerechtshof.

Het heeft bovendien een centrale ligging (1,5 à 2 km) ten opzichte van Luchtbal en de gemeenten Merksem, Deurne en Borgerhout.

#### 1.2. Meso: projectgebied emplacement en omgeving

*kaart 5: stratenplan*

*kaart 6: luchtfoto*

*kaart 7: maquette (in opmaak)*

*kaart 8: opmetingsplan (in opmaak)*

*kaart 9: indicatie aantal bouwlagen*

*kaart 10: drie deelgebieden*

De belangrijkste karakteristiek is het uiteenvallen van het projectgebied in 2 helften. Het spoorwegemplacement ligt (niet toevallig) middenin.

De **zuidelijke helft** van het projectgebied maakt deel uit van een ruimer '**woongebied**' binnen de 19<sup>e</sup> eeuwse gordel en omvat de wijken Seefhoek-Stuivenberg en omgeving Lange Dijkstraat (zie kaart 3). Dit gebied is vrij dicht bebouwd. Vermengd met het wonen vinden kleinschalige economische activiteiten en diverse gemeenschapsvoorzieningen plaats. Het bouwblokkenweefsel is eerder kleinschalig en meestal ontsloten door smalle, lokale straten.

De **noordelijke helft** ligt nog net binnen de halve cirkel van de ring en de bocht van het Albertkanaal en wordt algemeen aangeduid als "den Dam". Het omvat de Noorderplaats aansluitend bij het Eilandje, de wijken Steenborgerweert, Hardenvoort, de slachthuiswijk, het slachthuis, de Marbaixwijk, de omgeving van het Lobroekdok en van het Sportpaleis (zie kaart 3).

Dit gebied heeft het karakter van een '**randgebied**'. Het is een overgangsg gebied dat aansluit bij de economische vestigingen in het havengebied en langs het Albertkanaal. Het toont een sterke verwevenheid

van wonen en werken waarbij de economische activiteit domineert. Het weefsel is in vergelijking met de zuidelijke helft grootschalig. De bouwblokken en binnengebieden zijn in de regel veel omvangrijker omwille van ruimteverslindende economische vestigingen.

Dam roept enerzijds het beeld op van een verouderde buurt en anderzijds het beeld van een wijk die er wat "verloren" bijligt. Dat laatste heeft te maken met grote infrastructuren die het gebied doorkruisen en begrenzen, wat de ontsluiting ten goede komt, maar waardoor het gebied verder wordt opgesplitst in (losstaande) deelgebieden. Bovendien vormen de infrastructuren barrières die slechts een beperkt aantal lokale verbindingen mogelijk maken en bovendien zorgen voor aanzienlijke niveauverschillen.

Het noordelijke gebied is dus letterlijk een knooppunt van tal van infrastructuren en stadsdelen (het havengebied, bedrijvigheid langsheen het Albertkanaal, de binnenstad, de sociale woonwijk Luchtbal, de deelgemeenten Merksem en Deurne e.a.), maar wordt te weinig als dusdanig erkend en uitgebouwd. Het gebied maakt met andere woorden ruimtelijk wel deel uit van de stad, maar heeft een onuitgesproken identiteit en rol en een onzeker toekomstperspectief.

Het **spoorwegemplacement** heeft een langwerpige vorm die het projectgebied volledig doorkruist (en halveert). De site wordt enkel aan de uiteinden (Noorderlaan, Schijnpoortweg) en middenin (Viaduct Dam) overbrugd of ondertunneld. Alleen ter hoogte van deze punten is er een verbinding tussen noord en zuid. Tussenin fungeert de verlaten ruimte als een 'muur' of '**niemandland**'. Ook in de oost-west richting is er een gebrekkige verbinding en ontbreekt een as die de wijken van het projectgebied met het Eilandje (en verderop de binnenstad en Schelde) verbindt.

Het emplacement heeft alle *potentie* om de kloof tussen beide delen te overbruggen en de noordelijke helft meer te betrekken bij het stadsgebeuren of om de rol van stadspoort / stadsgrens op zich te nemen. Ook wat de aansluiting met het Eilandje betreft, liggen nog alle mogelijkheden open.

### **1.3. Micro: Deelgebieden**

De drie grote zones van het projectgebied zoals ze hierboven zijn opgesomd zijn nog verder op te splitsen in deelgebieden of buurten met eigen karakteristieken. Ze worden in dit hoofdstuk kort beschreven (zie kaart 3).

#### **1.3.1. Noordelijk gedeelte**

De ontwikkeling van de wijk "**Dam**" tijdens de 19<sup>de</sup> eeuw en begin 20<sup>ste</sup> eeuw tot een woonwijk, gemengd met industriële activiteiten in de onmiddellijke omgeving van de haven, het slachthuis en het spoorwegemplacement, bepaalt nog in belangrijke mate de huidige activiteiten van Dam. Vandaag echter is er zowel wat het wonen als het werken betreft, sprake van een marginalisering van de buurt. De verschuiving van economische activiteiten naar de noordelijke haven en de periferie heeft een nefaste invloed op de bedrijvigheid in de wijk Dam en op het spoorwegemplacement.

Er worden acht buurten erkend met de volgende karakteristieken.

#### **NOORDERPLAATS (1): KOPSTUK VAN DE LEIEN**

De Noorderplaats vormt een deel van het eilandje met een zone voor nieuwe kantoorcomplexen. Het karakter van de wijk wordt dan ook voornamelijk bepaald door grote kantoorgebouwen (Ministerie van Financiën, De Post en het Havengebouw) en de aanwezigheid van het Willemdok en het Bonapartedok. Hier ligt langs de Leien (en in mindere mate Lange Dijkstraat) het zwaartepunt van hoogbouw in het projectgebied.

#### **HET DAMPLEIN (2)**

Het beschermde Damstation heeft haar oorspronkelijke functie verloren en wordt nu omgebouwd tot infohuis annex café voor de buurt. Het Damplein functioneert als een knooppunt tussen de deelbuurten onderling en de ruime omgeving (Stuivenberg, Eilandje, Ijzerlaan). Centrumfuncties heeft het – op Damstation na - nauwelijks. Aan het Damplein zal de noord-zuid HST tunnel bovengronds komen (zie planningscontext).

### HARDENVOORT (3): WONEN TUSSEN INDUSTRIËLE BEDRIJVIGHEID

De wijk wordt getypeerd door een sterke verweving van het wonen met licht-industriële bedrijvigheid en opslagfuncties en kent algemeen geen aantrekkelijk woonklimaat. De bedrijfsgebouwen (uit diverse sectoren zoals metaalbewerking, groothandel, automobielsector, etc.) hebben een grote impact op het morfologisch beeld van de wijk. Met uitzondering van het bouwblok Damplein-Viaduct Dam nemen zij de grootste oppervlakte van ieder bouwblok in, tot ca 70%<sup>4</sup>. In tegenstelling tot vroeger zijn de handelsactiviteiten niet enkel naar de haven gericht maar ook op het ruime stadsgebied. Daardoor is de betekenis van de doorgang Hardenvoort-Kempenstraat naar het Eilandje verminderd ten voordele van verbindingen met de Ijzerlaan, Slachthuislaan (Singel) en Bredastraat.

De woningen (voornamelijk huurappartementen) concentreren zich langs Viaduct-Dam, de Bredastraat en in het bouwblok Damplein – Viaduct Dam. Algemeen is de bouwfysische toestand slecht. De wijk kent een zeer beperkt aanbod aan gemeenschapsfuncties en buurtwinkels zodat men zich hiervoor tot de aanpalende wijken richt.

### STEENBORGERWEERT (4): BEDRIJFSTERREINEN

Dit gebied kent overwegend bedrijfsterreinen met een verouderde structuur. Sommige terreinen zijn verlaten. Het gebied ligt ingesloten en geïsoleerd tussen de verschillende grote infrastructuren. Naast bedrijfsactiviteiten telt deze KMO-zone ook enkele zonevreemde woningen (bijvoorbeeld langs de Merksemestraat).

### SLACHTHUISWIJK (5): WONEN EN GEMEENSCHAPSFUNCTIES

De lange Lobroekstraat is de centrumstraat van de wijk Dam. Aan de rand bevinden zich verschillende economische activiteiten (groothandel, lichte industrie, dienstverlening voor de haven). Vele bedrijfsgebouwen staan leeg of zijn onderbenut. De wijk heeft een sterke woonfunctie met een hoog aandeel private eigenaars en sociale huurwoningen. Het wonen concentreert zich tussen de Maasstraat en Weilandstraat en langs het Noordschippersdok. De omgeving kent een aantal gemeenschapsfuncties (zoals een parochiezaal, lokalen voor sociaal-culturele werkingen, een stedelijk wijkbureau en een vrije kleuter- en een lagere school). De leefbaarheid van de wijk lijdt sterk onder het zware sluipverkeer doorheen de Lange Lobroekstraat, tussen Dam en Schijnpoort.

### HET SLACHTHUIS (6)

Het slachthuis is functie- en beeldbepalend voor de omgeving. Het oude slachthuis is op dit moment verlieslatend. Het oude hart klopt niet meer maar 'the body' (tal van distributie, toeleverings- vleesverwerkings- en horeca-activiteiten) hebben nog levenskracht. Een project voor de heroriëntering van de hele slachthuissite is de uitbouw van de Culinaire Agora (zie planningscontext).

### MARBAIXWIJK (7): OVERWEGEND WONEN

Deze wijk is een kleine woonkern geïsoleerd door de slachthuissite. In deze geïsoleerde woonkern is een particulier buurthuis gevestigd. Tussen de dikwijls mooie eclectische woningen liggen magazijnen en werkplaatsen waarvan een groot gedeelte leeg staat of onderbenut is. Vele van de woningen zijn ook opgedeeld in kamers die afzonderlijk worden verhuurd.

### LOBROEKDOK (8)

Het dok heeft haar oorspronkelijke functie verloren en is reeds voor een belangrijk deel dichtgeslibd en vervuld onder meer door de lozing van het gedeeltelijk gezuiverde afvalwater van de waterzuiveringsstations Schijnpoort en Ijskelder. Een nieuwe toekomst als waterpartij is slechts mogelijk wanneer er een op-

<sup>4</sup> BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.

lossing wordt gevonden voor zowel de lozing van het afvalwater als het uitbaggeren van het slib. Op de terreinen rond het dok zijn vooral bedrijven gevestigd. Aan de kant van de Schijnpoort wordt de strook KMO-gebied langs het dok ingepalmd door (zonevreemde) handelszaken (zoals Aldi). De kaai aan de noordzijde van het dok doet dienst als jachthaven.

## OMGEVING SPORTPALEIS (9)

De site van het sportpaleis wordt gedomineerd door het sportpaleis zelf dat heden functioneert als een evenementenhal. Het is een grote bovenlokale publiekstrekker. Het paleis is sinds kort (gedeeltelijk) gerenoveerd en voorzien van een ruimere parking. Het sportpaleis ligt op het knooppunt van de op- en afrit van de ring, Schijnpoortweg en Bisschoppenhoflaan wat als geheel vrij onoverzichtelijk georganiseerd is. De overige ruimte van dit deelgebied wordt opgevuld door industriële activiteit langs het Albertkanaal. Onder de brug van de ring ligt ter hoogte van dit deelgebied heel wat onbenutte ruimte. Sporadisch wordt er geparkeerd of wordt materiaal van het sportpaleis gestockeerd.

### **1.3.2. Zuidelijke Gedeelte**

Volgende buurten en karakteristieken kunnen onderscheiden worden in het zuidelijke gedeelte.

#### SEEFHOEK-STUIVENBERG (10): WOONBUURTEN

Deze buurt is voornamelijk een woonbuurt. Zij is heel dicht bebouwd en heeft nauwelijks open of groene ruimten. Grote sociale woningbouwcomplexen in de omgeving van het centraal gelegen Stuivenbergplein typeren de wijk Stuivenberg. Het gaat om vrijwel de enige hoogbouw in de wijk (zie kaart 9). De wijk is ruim voorzien van gemeenschapscentra (zoals scholen, post, stedelijk wijkkantoor, buurtcentrum “de wijk”, zwembad – Oud Badhuis) en buurtwinkels. Er zijn opvallend weinig of eerder kleinschalige economische activiteiten. Uitzonderingen zijn Brouwerij John Martin en het decorbouwbedrijf Pandora.

#### LANGE DIJKSTRAAT (11): WONEN TUSSEN ENTREPOTS

De omgeving van de Lange Dijkstraat is een woongebied met aan de noordzijde, langsheen het emplacement, grote stapelhuizen (van de verschillende naties zoals de katoennatie en tabaksnatie). De grote open ruimte van het St. Jansplein en de brede straatassen die er op uitkomen domineren de zuidelijke woonomgeving en geven de buurt een meer grootschalig karakter. Het Sint-Jansplein is in heraanleg (zie planingscontext).

### **1.3.3. Het emplacement**

*kaart 11: spoorwegemplacement met zone-indeling en aanduiding van de gebouwen*

Het terrein van het emplacement heeft een totale oppervlakte van circa 24 ha. Het is een langgerekt terrein (1,6 km) tussen Schijnpoort en de Noorderplaats. In het noordwesten sluit het terrein aan bij de haven en de ontwikkelingen van het Eilandje. Ten noorden en ten zuiden liggen de hierboven besproken wijken noord en zuid. Het viaduct van de Noorderlaan snijdt door het terrein, evenals het viaduct Dam. Aan de noordoostelijke zijde wordt het terrein begrensd door de berm van de spoorweg naar Nederland.

Het terrein kan worden opgesplitst in vier deelgebieden:

#### 1. ZONE I: KEMPENSTRAAT: OPPERVLAKTE 2,6 HA

De zone in het noordwesten van het terrein is ruimtelijk gescheiden van de rest van het terrein door de berm en brug van de Noorderlaan. Het terrein is vrijwel geheel ontruimd en wordt niet meer gebruikt door de NMBS. Door de ligging in de nabijheid van de Noorderplaats, de nabijheid van de haven (Kempisch dok en Asiadok) en op de scharnier tussen de wijken Stuivenberg-Dam en het Eilandje, beschikt dit terrein over uitstekende ontsluitingsmogelijkheden en grote potenties. Het terrein werd al onderzocht op bodemvervuiling en bleek niet vervuild (zie pagina 35).

## 2. ZONE II: ELLERMANSSTRAAT: OPPERVLAKTE 10,5 HA

Op dit terrein bevindt zich een rangeerruimte, het oude Noordstation, een kantoorgebouw en een onderhoudsloods. Het oude Noordstation is in gebruik door de NMBS als kantoorgebouw maar zal hoogstwaarschijnlijk worden verlaten. De aansluitende hal wordt gebruikt door de pakjesdienst ABX, dochter van de NMBS. De hal is niet meer aangesloten op het spoor en maakt gebruik van het wegtransport. Er zijn voorlopig geen plannen om dit bedrijf te verplaatsen.

Het oude Noordstation, het kantoorgebouw en de locomotievenloods zijn drie merkwaardige gebouwen waarvan moet worden onderzocht of zij een nieuwe bestemming kunnen krijgen na renovatie. Voor het overige zijn op dit deel van dit terrein nog enkele concessies die op korte termijn aflopen (zie planningscontext). De zone bezit tevens goede ontsluitingsmogelijkheden langs de aangrenzende Italiëlei.

Het straatbeeld wordt over de lengte van de Ellermanstraat gedomineerd door bedrijvigheid (ABX, gebouw Katoennatie e.a.). Vanaf de Dambruggestraat en langs het viaduct Dam krijgt de woonfunctie de overhand. Deze zone wordt aan de oostelijke zijde begrensd door het viaduct Dam en is daarmee ook fysiek afgesneden van de andere helft van het emplacement. De Viaduct Dam heeft een sterke impact op de omgeving. Vanuit het noorden vertrekt deze viaduct van het kruispunt Bredastraat-Drie Snellestraat, gaat dan langs het Damplein, een bouwblok en het kruispunt richting Lange Lobroekstraat, over het spoorweg-emplacement – met een hoogteverschil van ca. 6 meter – naar de Ellermansstraat. De verschillende bouwblokken en publieke ruimten zijn rechtstreeks met het verloop van de viaduct verbonden en vormen een geheel met de hellingen van het viaduct.

## 3. ZONE III: VISÉSTRAAT OF SPOORBUNDEL STUIVENBERG: OPPERVLAKTE 10,9HA

Dit deel omvat rangeerruimte, enkele kantoren en een merkwaardige loods waar diesellocomotieven werden hersteld. De zone ligt ingesloten tussen de spoorbundel richting Nederland en de woonwijk Stuivenberg. De NMBS zal deze zone aanzienlijk langer in gebruik hebben dan de overige delen van het emplacement. Langsheen de viaduct Dam wordt de werf voor het boren van de treintunnels geïnstalleerd. De tunnel van de noordzuid HST tunnel stijgt hier. Het dak van de tunnel wordt zichtbaar op het Damplein, naast het beschermde Damstation. Het tunnelzand zal per spoor afgevoerd worden. Verderop worden 8 sporen heden gebruikt als uitwijkbundels. In afwachting van een nieuwe locatie voor deze bundels blijven zij voorlopig in gebruik. Dat betekent dat voorlopig enkel de randen van deze zone op korte termijn kunnen worden aangepakt. Aansluitend bij de Viséstraat heeft de stad tijdelijk een speelterrein ingericht.

## 4. ZONE IV: WATERTORENS

Een kleine driehoekige zone aan de oostgrens van het terrein. De site met twee watertorens is als monument en als landschap beschermd (MB van 1985). Hier zijn geen spooractiviteiten, buiten de aanwezigheid van sporen die over Schijnpoortbrug lopen. Een deel van het terrein is in concessie gegeven aan een carwash.

### 1.4. Ruimtelijke problemen, kwaliteiten en potenties

Voor de drie deelgebieden worden hier de voornaamste ruimtelijke problemen, kwaliteiten en kansen gesynthetiseerd.

#### 1.4.1. Noordelijke gedeelte

#### RUIMTELIJKE PROBLEMEN

Zowel wat het wonen als werken betreft is er sprake van een marginalisering van de buurt. De voornaamste problemen zijn de volgende:

→ *Geïsoleerde ligging en weinig aantrekkelijke toegangen tot de wijk*

Hardenvoort en Steenborgerweert hebben wat het wonen betreft een geïsoleerd karakter tussen spoorweg, emplacement, kanaal en grote assen IJzerlaan en Noorderlaan. De toegangen tot de wijk zijn niet erg attractief en de verbindingen tussen de verschillende deelbuurten – IJzerlaan, slachthuis, doorgang Lange Lobroekstraat, Damplein, sportpaleis - niet optimaal.

→ *Verwaarloosde publieke ruimte*

Algemeen is het openbaar domein sterk verwaarloosd. Er zijn weinig groen- en gemeenschapsvoorzieningen en de beschikbare recreatieruimte is ondermaats.

→ *Gewijzigd gebruik en veroudering van bestaande bedrijfsgebouwen*

De verschuiving van de economische activiteiten naar de noordelijke haven en de periferie heeft een grote invloed op de bedrijvigheid in de wijk Dam en omgeving spoorwegemplacement.

Deze verschuivingen manifesteren zich op volgende wijze:

- veel leegstand, veel perifere, minder goed ontsloten werkplaatsen en magazijnen of een onduidelijke/laagwaardige invulling ervan;
- in gebruikname van oude bedrijven door nieuwe, overwegend licht-industriële en distributiefuncties. Aan de gebouwen worden slechts minimale aanpassingen uitgevoerd, de bereidheid of middelen tot interventies zijn beperkt;
- occasioneel en onderbenut gebruik van oude magazijnen, die elders functioneel aangepaste gebouwen hebben opgericht en de oude gebouwen gebruiken als restruimte;
- aanpassing van bestaande bedrijfsgebouwen en aanhorigheden waaronder de woonhuizen voor nieuwe functies. De aanpassing gaat meestal gepaard met eigendomsverwerving en vrijmaken van het bouwblok.

→ *Opsplitsing van woongebouwen*

Panden worden aangekocht en na een beperkte renovatie verhuurd als oneigenlijke appartementen en kamers.

→ *Verouderd KMO-terrein*

Op het KMO-terrein van Steenborgerweert is heel wat ruimte onderbenut. Er is relatief veel leegstand en het geheel geeft geen aantrekkelijke en dynamische indruk.

→ *Geïsoleerde ligging van het Lobroekdok en het sportpaleis*

De omgeving van het Lobroekdok en het sportpaleis is sterk verwaarloosd. Beiden liggen 'achterin' en hebben minimale verbindingen met de omgeving via één toegangszijde.

→ *Uitermate slechte waterkwaliteit van het Lobroekdok*

→ *Onduidelijke toekomstperspectieven*

Het ontbreken van een duidelijk ontwikkelingsperspectief voor de wijk Dam en voor het spoorwegemplacement versterkt de verkommering en het verval van de woon- en bedrijfsfuncties. Interesse en investeringen blijven uit.

## RUIMTELIJKE KWALITEITEN EN KANSEN

→ *Strategische ligging*

De Dam heeft een strategische ligging ten opzichte van stad en stadsrand, tussen de hoofdwegen IJzerlaan, Noorderlaan en Singel. Algemeen heeft men een ruimtegevoel en vergezichten door de brede assen (Bredastraat, Viaduct dam, Slachthuislaan). De nabijheid van het Albertkanaal biedt heel wat mogelijkheden voor waterverbonden of –gebonden activiteit.

→ *Aanbod van panden*

Het aanbod van architecturaal waardevolle bedrijfsruimten (na vernieuwing of hergebruik), goedkope woningen, braakliggende terreinen, leegstaande panden en grootschalige bouwblokken met diepe binnengebieden geschikt voor woonfunctie, bieden heel wat mogelijkheden voor de opwaardering van het gebied tot een gemengd woon- en werkgebied. Markante gebouwen kunnen een belangrijke schakel spelen tussen de verschillende deelgebieden. Een voorbeeld van een geslaagde renovatie van een voormalig pakhuis is het 'Globe-project'.

→ *Strategische projecten*

De revitalisatie van het slachthuis als kloppend hart voor het gebied, het sportpaleis als recreatiepool met een bovenlokale uitstraling en de stedelijke centrumfunctie van het Damstation als ontmoetingsruimte voor de wijk en infokanaal voor de stad, bieden heel wat mogelijkheden om het gebied op te trekken uit haar isolement.

### **1.4.2. Zuidelijke gedeelte**

#### **RUIMTELIJKE PROBLEMEN**

→ *Gebrekkige structuur*

De wijk Seefhoek-Stuivenberg en de omgeving van de Lange Dijkstraat heeft geen sterke heldere en kwalitatieve ruimtelijke structuur als basis voor vernieuwing. De speculatieve wijze waarop grote delen in de vorige eeuw tot ontwikkeling kwamen ligt aan de basis hiervan.

→ *Dicht bebouwde en bevolkte buurt*

De wijken zijn algemeen zeer dicht bebouwd. Een tekort aan 'licht, lucht, groen en ruimte' is algemeen een structureel gebrek.

→ *Morfologie: grote en kleine percelen*

Grote panden staan dikwijls in contrast met de kleine eengezinswoningen. Vaak lenen hoekpercelen zich niet tot een woonfunctie. De perceelstructuur is qua vorm en volume dikwijls problematisch in functie van uitbreiding, inbreiding of vernieuwing.

→ *Verwaarlozing van het patrimonium: leegstand, verkrotting en slechte woonkwaliteit*

Algemeen is de kwaliteit van het patrimonium ondermaats en missen panden en woningen een noodzakelijke basiscomfort. Bedrijfsgebouwen staan leeg en speculatie leidt tot verkrotting.

→ *Weinig plekken met een bovenlokale uitstraling*

Verschillende bestaande publieke ruimten zijn eenzijdig gericht op de onmiddellijke buurt. Er zijn in de buurt slechts enkele plekken met een bovenlokale uitstraling (zoals het badhuis).

→ *Gebrekkige uitstraling, slechte relaties met de omgeving en onduidelijke toekomst*

Door haar onduidelijke structuur en algemeen slechte kwaliteit van panden mist dit stadsdeel aan uitstraling. Dit versterkt uiteindelijk alleen maar de huidige neergaande spiraal. De relaties tussen de verschillende delen in het gebied, met het spoorwegemplacement en met de verschillende stadsdelen in de omgeving zijn problematisch. De Schijnpoort als onaantrekkelijke en onoverzichtelijke brugpoort is een te zwakke schakel in de oostwestverbinding. Het ontbreken van een duidelijk ontwikkelingsperspectief versterkt uiteindelijk ook hier de verkommering en het verval van de huidige woon- en bedrijfsfuncties.

#### **RUIMTELIJKE KWALITEITEN EN KANSEN**

→ *Potentieel draagvlak voor economische activiteiten*

Economische activiteiten kunnen een motor zijn voor het functioneren van een stadsdeel. Verweving van de economische activiteit in het stedelijk weefsel kan terug gestalte krijgen. Grote of leegstaande panden lenen zich perfect tot renovatie of vervanging in functie van nieuwe bedrijvigheid.

→ *Versterking van het wonen in de buurt*

Naast economische activiteit vormt wonen de drager van elke stedelijke ontwikkeling. De wijk heeft een eenzijdig woonpatroon maar biedt heel wat potenties voor nieuwe en aantrekkelijke woonmogelijkheden. De structuur van het stratenpatroon, met haar sporadische beluikenstructuur, inbreidingsprojecten en sociale woningbouwcomplexen bieden aanknopingspunten om een gevarieerde woontypologie aan te bieden. Ook geslaagde voorbeelden van renovaties van oude pakhuizen kunnen inspirerend werken.

→ *Enkele afgewerkte wanden langs het emplacement*

Verschillende woonpanden aan de rand van het emplacement kunnen een cruciale scharnierfunctie spelen in het opwaarderen van de kwaliteit van de buurt. Ter hoogte van de Halenstraat ligt een mooie afgewerk-

te wand met het complex Dambuster, de gerenoveerde brandweerkazerne en de doorkijken naar het Oude badhuis.

→ *Versterking van de publieke ruimte*

De heraanleg van het openbaar domein biedt enorme potenties voor het opwaarderen van de buurt. De heraanleg van het St. Jansplein is momenteel bijna achter de rug en her en der kregen en krijgen straten een nieuwe facelift.

→ *Strategische projecten*

Werken aan de ruimtelijke structuur is noodzakelijk. Particuliere en publieke projecten kunnen een hefboom zijn voor de wijk en een bepaalde structuur versterken en ondersteunen. Voorbeelden van een structurele aanpak zijn het inplanten van nieuwe functies op buurtniveau of met stedelijke uitstraling op uitgekozen plekken, impulsen om de economische slagkracht te verhogen, woningbouwprojecten voor uiteenlopende bewonersgroepen, de heraanleg van straten en pleinen en werken aan bouwblokgehelen en -structuren. De gemeenschapsvoorzieningen uit de vorige eeuw (scholen, badhuizen en andere) bieden uitzonderlijke aanknopingspunten voor de opwaardering van de huidige ruimtelijke en sociaal-culturele structuur.

### **1.4.3. Het emplacement**

#### **RUIMTELIJKE PROBLEMEN**

→ *Barrière werking van het gebied + berm spoorweg*

Het spoorwegemplacement vormt op dit moment samen met de berm van de spoorweg een duidelijke barrière voor het gebied tussen noord en zuid.

→ *Impact Viaduct Noorderlaan*

De viaduct van de Noorderlaan heeft een duidelijke impact op het westelijke deel van het emplacement. De aansluiting met de Noorderplaats verloopt problematisch.

#### **RUIMTELIJKE KWALITEITEN EN KANSEN**

→ *Potentiële ruggengraat*

Wat vandaag een barrière voor het gebied is, kan morgen een nieuwe ruggengraat voor de omgeving worden.

→ *Open ruimte gebied*

Als uitgestrekte open ruimte binnen het stedelijk gebied, biedt het terrein uitzonderlijke potenties voor een nieuwe bestemming.

→ *Berm spoorweg*

De spoorwegberm biedt mogelijkheden als 'groene wand' die de groenstructuur versterkt en de leefbaarheid van de wijk vergroot.

→ *Architecturale kwaliteiten spoorweggebouwen*

De bestaande gebouwen op het spoorwegemplacement kunnen mogelijk worden heringevuld met nieuwe functies. Onderzoek naar de bouwfysische en architecturale status en de functionaliteit van elk van de gebouwen moet uitsluitend geven over de haalbaarheid ervan.

→ *Versterking van de relaties tussen de verschillende buurten*

Over het emplacement heen kunnen de relaties tussen de wijken Dam, Stuivenberg en de omgeving van de Lange Dijkstraat worden versterkt. De omgeving van de Lange Dijkstraat kan ook onder impuls van de ontwikkelingen aan het Eilandje worden opgewaardeerd.



## 2. Deelstructuren

Een **deelstructuur** kan omschreven worden als 'de ruimtelijke neerslag van een maatschappelijke activiteit of functie'. Dit luik brengt met andere woorden het ruimtegebruik van de verschillende maatschappelijke activiteiten binnen het projectgebied (dus op mesoschaal) in kaart. Het gaat om de meest ruimtebehoevende activiteiten zoals verkeer, wonen, economische activiteiten, het sociaal-cultureel leven aanbod en (recreatief) groen.

Per deelstructuur wordt het huidige ruimtegebruik of de **bestaande structuur** samengevat en gevisualiseerd op kaart. In de mate van het mogelijke (en beperkt door de soms gebrekkige informatie) wordt dit aangevuld met de **tendenzen** en de **ruimtebehoeften** van elk type activiteiten.

Regelmatig wordt verwezen naar het onderzoek dat in het kader van het wijkontwikkelingsplan Antwerpen-Noord liep <sup>5</sup>. Voor alle duidelijkheid wordt de afbakening van dit ruimere onderzoeksgebied op kaart 2 getoond.

### 2.1. Verkeerstructuur

#### 2.1.1. Bestaande structuur

##### HOOFDVERBINDINGEN (MACRO)

*kaart 12: hoofdverbindingen stad - regio*

In het **noordelijke** gebied staan de Noorderlaan, de IJzerlaan, de Singel en de Ring in voor de verbindingen tussen het stadscentrum, de haven en de rand. In de nabije omgeving van het projectgebied zijn er twee op- en afritten van de Ring (nrs 1 en 2). De Noorderlaan tussen Noorderplaats en de IJzerlaan is een belangrijke in- en uitvalsweg voor Antwerpen buiten de Ring.

##### BELANGRIJKSTE INFRASTRUCTUREN (MESOSCHAAL)

*kaart 13: belangrijkste infrastructuur in het projectgebied*

De belangrijkste **infrastructuren** die het **projectgebied** begrenzen of doorkruisen zijn de volgende;

- De **Ring** (R1) rond Antwerpen begrenst het projectgebied aan noordoostelijke zijde, samen met het in onbruik geraakte **Lobroekdok** en het **Albertkanaal**. In de wig gelegen tussen de Ring en het Albertkanaal ligt het gebied van het sportpaleis;
- Parallel met de Ring doorkruist de **spoorwegverbinding en -berm** Antwerpen-Amsterdam het gebied van zuidoostelijke naar noordelijke richting. De spoorweg vormt meteen ook de noord-oostelijke begrenzing van het emplacement zelf;
- Tussen en tevens parallel met de Ring en de Spoorweg ligt de Slachthuislaan, de noordelijke uitloper van de **Singel** rond Antwerpen, die de verbinding maakt met de IJzerlaan - Noorderlaan. Ter hoogte van de aansluiting van de Slachthuislaan op de IJzerlaan versmalt de weg tot 1x1 met een flessenhals-effect als gevolg. De Slachthuislaan begrenst het Lobroekdok aan zuidoostelijke zijde.
- De **IJzerlaan** doorkruist het noordelijke gedeelte van het gebied in oostwestelijke richting en verzorgt de verbinding naar Merksem en naar de af-/ oprit nr. 2 van R1;
- De **Noorderlaan** die de stad met de haven, Luchtbal en de noordelijke gelegen gemeenten (Ekeren, Brasschaat, etc.) verbindt, begrenst het noordelijke gedeelte van het gebied aan westelijke zijde en doorsnijdt het westelijke gedeelte van het emplacement. In de andere richting vormt de Noorderlaan de

<sup>5</sup> BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.

verbinding met de Noorderplaats, de noordelijke uitloper van de **Leien** (Italiëlei), die samen met de Leien meteen ook de westelijke begrenzing van het gebied vormt.

- Voor het goederenvervoer per spoor is het **overslagcentrum** (in het oostelijke verlengde van het emplacement) belangrijk.

## DEELINFRASTRUCTUREN (MICROSCHAAL)

De belangrijkste deelinfastructuren die de **deelgebieden** doorkruisen en verbinden zijn voor het *zuidelijk* deel de volgende (zie kaart 5) ;

- de belangrijkste noordoostelijke-zuidwestelijke verbindingstraten zijn de **Lange Dijkstraat** (verbinding met Sint-Jansplein), de **Oude steenweg-Dambruggestraat-Trapstraat** (verbinding met Carnotstraat en voormalige verbinding via de as Viaduct Dam naar het Damplein) en de Van **Kerckhovenstraat** met het lateraal gelegen Stuivenbergplein;
- de **as** Vondelstraat – St. Jansplein - St. Gummarusstraat – Diepenstraat – Korte Zavelstraat - Handelstraat verbindt de Paardenmarkt met de Schijnpoortweg en –brug;

In het *noordelijke* deel zijn de hoofdwegen:

- de **Lange Lobroekstraat**, als de verbinding tussen Viaduct-Dam en de Schijnpoort, en de **Bredastraat** in noordzuidelijke richting.

**Viaduct Dam** is de enige verbindingsas tussen Noord en Zuid centraal (en dus niet aan de rand) van het gebied.

## SLUIKVERKEER

Vele lokale straten worden gebruikt als sluikroute voor doorgaand verkeer.

- Het doorgaand verkeer uit de Waaslandtunnel en omgeving van Paardenmarkt-St. Jansplein zoekt een vlottere route langsheen Ellermanstraat-Viaduct Dam en Bredastraat naar de Ijzerlaan (noord-zuid route), waardoor de drukke kruispunten Noorderplaats en Noorderlaan-Ijzerlaan vermeden worden. Zo ook zoekt het verkeer haar weg tussen Schijnpoort en de Waaslandtunnel (via lange Dijkstraat).
- Het doorgaande verkeer uit de zuidelijke haven en het stadscentrum zoekt een goede verbinding naar de Singel en Ring langsheen de Kempenstraat-Hardenvoort-Damplein-Lange Lobroekstraat-Kalverstraat (oost-west route). Het ontbreken van het noordelijke gedeelte van de Singel tussen Ijzerlaan en de haven is hiervan de oorzaak.

## VIADUCT-DAMPLEIN: EEN BELANGRIJKE VOETGANGERSVERBINDING

Het verspreid voorkomen van voorzieningen zorgt voor veel voetgangersverkeer tussen de buurten Stuivenberg (scholen, ...), Viaduct-Damplein (post, ...) en Lange Lobroekstraat (winkels, buurtcentrum, ...). De trappekes, het viaduct Dam en de spoorwegdoorgang Damplein-lange Lobroekstraat zijn dan ook een veel gebruikte voetgangeras.

## OPENBAAR VERVOER

*kaart 14: openbaar vervoer*

Het gebied wordt met regelmaat bediend door openbaar-vervoerslijnen. De wijk Stuivenberg-Seefthoek wordt bediend door een stadstram en (zuidelijk) door een stadbus. De wijk Dam is bereikbaar met twee stadsbus- en meerdere streekbuslijnen. Dam is ook tijdens week en weekend gemiddeld éénmaal per uur met de trein ontsloten. Opvallend is dat de meeste lijnen de grote verkeersaders aan de randen van de wijken aandoen. De wijkcentra worden in de regel door één lijn bediend.

De bestemmingen in het stadscentrum is vrijwel eenzijdig gericht op de omgeving van het Centraal-Station en de Leien.

### **2.1.2. Tendensen**

Het sluikverkeer in het gebied groeit en er zijn toenemende verkeersconflicten aan de hoofdaansluitingen.

### **2.1.3. Ruimtebehoeften**

Omwille van de gebrekkige aansluiting van de Slachthuislaan op de IJzerlaan blijft een groot deel van de capaciteit van het noordelijk deel van de Singel ongebruikt. Om de Noordersingel aan capaciteit te doen winnen, wordt het emplacement in sommige discussies genoemd als mogelijke piste voor het verlengen / verleggen van het tracé van de Noordersingel'.

## **2.2. Woonstructuur**

### **2.2.1. Bestaande structuur**

#### HOGE WONINGDICHTHEID

Antwerpen-Noord vormt een dichtbebouwd stadsdeel met een *hoge woondichtheid*: gemiddeld 62 woningen per hectare (stad: 18,6 woningen per hectare). De zuidelijke helft telt heel wat meer inwoners (13.141) en een grotere bevolkingsdichtheid (17.291 inw/km<sup>2</sup>). De noordelijke helft heeft slechts 3.419 inwoners en een lage dichtheid (2.551 inw/km<sup>2</sup>). De bewoning is er geconcentreerd rond de Lange Lobroekstraat en het Damplein.

#### AANBOD VAN WONINGEN EN KWALITEIT

*kaart 15: woningen naar type*

*kaart 16: woningen naar eigendomsstructuur*

In het projectgebied zijn opvallend veel appartementen. Vooral het aanbod aan zogenaamde oneigenlijke appartementen springt onmiddellijk in het oog, en dit voor zowel het noordelijke als zuidelijke deel. De verhouding eengezinswoningen, oneigenlijke appartementsgebouwen en werkelijke appartementsgebouwen<sup>6</sup> bedraagt 50/40/10. Het merendeel van de gebouwen kent 3 tot 4 bouwlagen. Gebouwen met vijf of meer bouwlagen komen nauwelijks voor (zie kaart 9). De meerderheid van de woningen zijn *huurwoningen*. De sociale huursector neemt ongeveer 10% van het woningbestand voor zijn rekening. Dit sluit nauw aan bij het stedelijk gemiddelde van 10,8% non-profit huurwoningen. De woningen zijn opvallend *oud*. Meer dan de helft (58%) werden opgetrokken voor 1945. Vele woningen voldoen niet aan de minimale eisen inzake uitrusting en comfort. De relatief lage prijzen van deze slecht gereguleerde woningen verklaren mee de sterke aantrekkingskracht voor *transitbewoners*.

*kaart 17: functiekaart wonen en werken*

Bovenstaande kaart bevestigt het belang van Stuivenberg- Seefhoek en in mindere mate van de omgeving Lange Dijkstraat en de slachthuis- en Damwijk voor het wonen. De noordelijke wijk kent een sterk werkstructuur, evenals de westelijke zijde en de zuidelijke begrenzing van het zuidelijk projectgebied.

### **2.2.2. Tendensen**

*kaart 18: Leegstaande woningen*

De leegstaande woningen (zoals ze opgenomen zijn in de terreinopname van Tempera<sup>7</sup>) komen nogal versnipperd voor met een iets hogere vertegenwoordiging in de omgeving van de Lange Dijkstraat.

*kaart 19: leegstaande en/of verwaarloosde gebouwen (categorieën)*

<sup>6</sup> Oneigenlijke appartementsgebouwen zijn oorspronkelijke burgerwoningen en herenhuizen die in de loop der tijd omgebouwd werden tot appartementen, kwartieren en studio's.

<sup>7</sup> Tempera, terreinopname oktober - november 2000.

Deze kaart geeft een ietwat ander beeld van de leegstand in het projectgebied. Het gaat om *al* de leegstaande en verwaarloosde panden die zijn opgenomen in de officiële inventaris (en waarvoor een heffing betaald moet worden) <sup>8</sup>.

Opmerkelijk is de hoge concentratie van leegstaande of verwaarloosde *woningen en gebouwen* in de wijken Lange Dijkstraat en Seefhoek / Stuivenberg. In het zuidelijk deel van de projectzone is de leegstand en verwaarlozing meer uitgesproken dan in het noordelijke deel.

### 2.2.3. Ruimtebehoeften

Voor de ruimtebehoeften wordt verwezen naar de in opmaak zijnde woonbehoeftestudie en de beleidsnota sociale huisvesting. In Deel III, Planningscontext wordt hiervan een weerslag gegeven.

## 2.3. Economische structuur

### 2.3.1. Bestaande structuur

*kaart 20: bedrijvigheid en leegstand*

*kaart 21: handel (klein, groot), horeca en diensten* <sup>9</sup>

De **bedrijfsactiviteiten** zijn vooral geconcentreerd in het noordelijke deel van het projectgebied rondom het slachthuis, in het bouwblok Maasstraat – Samberstraat, de wijk Hardenvoort, de IJzerlaan en het KMO-terrein Steenborgerweert <sup>10</sup>. In de zuidelijke helft springen het noorden van het St. Jansplein (grote loodsen) en de omgeving van de John Martin fabriek (Klamperstraat, Everaertstraat en Biekorfstraat) in het oog.

De echt *grote bedrijven* (50 werknemers en meer) vindt men voornamelijk in de buurt tussen het Sint-Jansplein, de Ellermansstraat en het KMO-terrein Steenborgerweert <sup>11</sup>. Duidelijk is ook de attractie van de grotere invalswegen als vestigingsplaats voor grote bedrijven: Italiëlei, Noorderlaan, IJzerlaan en Slachthuislaan. De rest van de Dam biedt eerder plaats aan meerdere kleinere ondernemingen. In de wijken Stuivenberg – Seefhoek vindt men quasi geen enkel bedrijf met meer dan 5 werknemers.

Het projectgebied kent twee *KMO-zones*. Steenborgerweert huisvest vooral grootschalige bedrijven. Het KMO-terrein langs het Lobroekdok huisvest bedrijvigheid, maar ook (zonevreemde) grootschalige handelsactiviteiten.

In de *noordelijke helft* is de voornaamste **handels -en winkelstraat** voor dagdagelijkse inkopen de Lange Lobroekstraat <sup>12</sup>. Hardenvoort heeft geen buurtwinkels. Opvallend is de aanwezigheid van enkele grote kleinhandelszaken.

In de *zuidelijke helft* vallen de winkelstraten samen met de zuidelijke grens van het projectgebied: de as Vondelstraat – St. Jansplein – St. Gummarusstraat – Diepestraat – Korte Zavelstraat – Handelsstraat. Van hieruit is er een aftakking naar Offerandestraat - Carnotstraat. Het zwaartepunt van deze as ligt ter hoogte van de Diepestraat.

<sup>8</sup> Het gaat dus niet enkel om woningen maar ook bijvoorbeeld om economische ruimten. Enkel de bedrijfsruimten groter dan 500 m<sup>2</sup> zijn niet inbegrepen.

<sup>9</sup> Omwille van het belang van de omgeving ten zuiden van het projectgebied voor deze activiteiten is deze zone mee in kaart gebracht.

<sup>10</sup> Tempera, terreinopname oktober - november 2000.

<sup>11</sup> BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.

Bron: Financiële dienst Stad Antwerpen, data 1994.

<sup>12</sup> Tempera, terreinopname oktober - november 2000.

Het zwaartepunt van de **horeca**-activiteiten ligt rondom het slachthuis <sup>13</sup>. Aan de overkant van het slachtcomplex zijn heel wat dure restaurants gevestigd met een bovenlokale aantrekkingskracht. Ook op het handelslint Vondelsstraat – Handelsstraat wisselen restaurants, cafés (en in mindere mate hotels) de winkels af. Zuidelijker is de omgeving van De Coninckplein en de Van Wesenbekestraat (Chinees wijk) een zwaartepunt van horeca-activiteit.

De Dam huisvest her en der enkele dienstverlenende initiatieven maar niet in opmerkelijke getallen of met een duidelijk patroon. De **dienstverlening** is veel meer uitgesproken aanwezig ten zuiden van het emplacement. Het accent ligt (ten zuiden van het projectgebied) in de omgeving van de Lange Beeldekensstraat en de Gemeentestraat. Ook de Leien zijn aangeduid omwille van de aanwezigheid van kantoren.

### **2.3.2. Tendenzen**

Antwerpen-Noord is een woon-werkbuurt bij uitstek. Grotere **bedrijven** concentreerden zich van oudsher in de noordelijke helft. Met het wegtrekken van de haven naar het noorden verdween de relatie tussen buurt en haven. Bedrijven wijken uit naar de periferie.

Tussen 1982 –1992 bijvoorbeeld daalde het aantal grotere bedrijven (in de volledige wijk Antwerpen – Noord) met 25,2% <sup>14</sup>. De daling manifesteert zich globaal nog iets sterker bij de 'kleinere bedrijven (<20 werknemers). Opgesplitst naar sectoren is de daling het sterkst in de productie- en groothandelssector.

De leegstand van bedrijfsruimten is af te lezen op kaart 20. Ze manifesteert zich in de omgeving van de Lange Dijkstraat en in de noordelijke hoek van de wijk Dam. In totaal staat 20% van alle bedrijven in het projectgebied leeg.

*kaart 22: leegstand en imagoverlagende handelsactiviteiten*

In hun glorietijd zorgden Sint-Gummarusstraat – Diepestraat - Handelsstraat en andere voor de bevoorrading van de noordelijke gemeenten. Het Sint-Jansplein fungeerde hier als knooppunt van openbaar vervoer. Omwille van de concurrentie met vestigingsplaatsen op beter autobereikbare en grootschaligere plekken, verliezen deze **winkelstraten** hun regionaal afzetgebied. De handelsleegstand is er hoog. De as Sint-Gummarusstraat – Diepestraat - Handelsstraat tekent zich duidelijk af op de kaart. Het winkelaanbod verschuift naar 'imagoverlagende winkels' met een aanbod aan inferieure producten (nachtwinkels, 2<sup>e</sup> handsgoederen, stockverkoop, telefoonwinkels, bazaar, ...). Op deze kaart is bovennoemde as (en de omgeving van het De Coninckplein) heel herkenbaar.

Ook leegstand van **horecapanden** indiceert het (plaatselijk) inboeten van **horeca**-activiteiten. Op dezelfde kaart 22 zijn de omgeving van het Sint-Jansplein <sup>15</sup> en de as Sint-Gummarusstraat – Onderwijsstraat (en het De Coninckplein) herkenbaar. Opmerkelijk is dat er *geen* handelsleegstand is rondom het slachthuis.

De **dienstensector** heeft op haar beurt te lijden. Er verdwenen tussen 1982 –1992 teveel kleinere bedrijven (34,4%). Wel wordt de tewerkstelling in de dienstensector op peil gehouden door het succes van (voornamelijk) uitzendkantoren <sup>16</sup>.

De negatieve teneur van deze tendenzen wordt aan de hand van de volgende bevinding toch wat **geuanceerd**. Uit een studie naar de gezondheid van de 'grotere' ondernemingen in de wijk Antwerpen-Noord bleek immers dat deze, zowel wat de industriële-, diensten- als handelssector betreft, in vergelijking met de fusiestad Antwerpen goed scoren. Ze werden in 1995 gunstig beoordeeld op indicatoren als falingspredictie, liquiditeit, solvabiliteit en rentabiliteit <sup>17</sup>.

13 Tempera, terreinopname oktober - november 2000.

14 BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.

15 Dit tij kan teren na de heraanleg van het Sint-Jansplein.

16 BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.

17 Cools Martine, Vanstalle Kristel, Financiële draagkracht van de grotere bedrijven, september 1995. Deze studie wordt wellicht binnenkort geactualiseerd.

### 2.3.3. Ruimtebehoeften

Uit de sociaal-economische nota <sup>18</sup> blijkt dat de stad een stuitend **tekort** heeft aan '**kant en klare**' bedrijfsruimte. 'Het Antwerpse aanbod aan bedrijfsterreinen is ontoereikend en vaak versnipperd. Op dit moment beschikt de stad slechts over 12,7 ha onmiddellijk beschikbare bedrijfsterreinen (KMO-zones exclusief haverterreinen). Het aanbod is extreem laag om bedrijven binnen het stedelijk gebied Antwerpen aan te trekken en te huisvesten.'

'De **grootste vraag** naar nieuwe terreinen komt van bestaande bedrijven die actief zijn in de stad, maar die omwille van vergunningsproblemen (zonevreemde bedrijven) of toenemende groei op zoek zijn naar een nieuwe locatie. Vaak werken in die bedrijven ongeschoolde arbeiders die door hun jarenlange ervaring gespecialiseerd zijn in hun job. Omdat ondernemers die mensen niet graag verliezen, zoekt men meestal een uitbreidingsoplossing dicht bij de bestaande vestiging'.

In de studie over de **zonevreemde bedrijven** die in het kader van het ruimtelijk structuurplan loopt <sup>19</sup> zijn slechts 15 'zonevreemde' bedrijven weerhouden (in de strikte zin van het woord: *buiten* de bestemming 'industrie, KMO en wonen'). De ruimtebehoefte die daarmee samenhangt is nog niet gekend <sup>20</sup>. Daarnaast werden nog een ca 1400 bedrijven in woonzone geënquêteerd (van de ca 6000). De ruimtebehoefte die hieruit voortvloeit wordt in een bijkomende studie uitgeklaard <sup>21</sup>.

## 2.4. Socio-culturele structuur

### 2.4.1. Bestaande structuur

*kaart 23: de Antwerpse buurten en hun achterstellingscores*

#### DE ANTWERPSE BUURTEN EN HUN ACHTERSTELLINGSCORES

In de atlas van achtergestelde buurten <sup>22</sup> worden alle buurten van Vlaanderen en Brussel gescreend op basis van 7 indicatoren: het percentage eenpersoonshuishoudens, het percentage arbeiders, het percentage woningen zonder klein comfort, het percentage Turken en Marokkanen, het gemiddeld inkomen per inwoner, het percentage werkzoekenden en het percentage woningen met telefoonaansluiting. Voor iedere variabele werd een drempelwaarde bepaald, waarboven of waaronder de toestand als achtergesteld geldt. Een buurt is achtergesteld indien aan minstens 4 criteria is voldaan.

Antwerpen telt 45 achtergestelde buurten die vooral in de noordelijke 19<sup>e</sup> eeuwse gordel voorkomen. In het projectgebied zijn 8 van de 12 statistische buurten afgebakend als achtergestelde buurt. Van de vijf buurten in Antwerpen die op alle criteria scoren, zijn er bovendien vier in het projectgebied gelegen. De overige buurten scoren op 5 of 6 criteria.

Bij het opstellen van een typologie van achtergestelde buurten in Vlaanderen en Brussel, springen de noordelijke wijken van Antwerpen ook in het oog. Eén groep van buurten komt enkel voor in Antwerpen wat wijst op typische kenmerken voor deze achtergestelde buurten. In het projectgebied behoren 7 buurten (o.a. Stuivenberg, Dam) tot deze groep.

<sup>18</sup> Stad Antwerpen, Antwerpen, scheve stad in sterke positie: sociaal-economische nota 2000, maart 2000.

<sup>19</sup> IRIS consulting, werktekst, zonevreemde bedrijvigheid in Antwerpen, november 2000. Deze studie is nog niet in het stadium van het eindrapport.

<sup>20</sup> Het is met andere woorden nog niet uitgemaakt of het opportuun is dat deze bedrijven verhuizen of geregulariseerd worden op hun huidige locatie.

<sup>21</sup> Het gaat om een studieopdracht 'vermengen van wonen en werken' die net is uitbesteed.

<sup>22</sup> Ch. Kesteloot, H. Vandenbroecke e.a., Atlas van achtergestelde buurten in Vlaanderen en Brussel, Instituut voor sociale en economische geografie, 1996.

De opvallendste kenmerken van het Antwerpse type van achtergestelde buurten zijn enerzijds de combinatie van veel eenpersoonshuishoudens en een zeer laag telefoonbezit<sup>23</sup> en anderzijds een zichtbare maar beperkte aanwezigheid van Turken en Marokkanen. Gezien de vrij late opbouw van deze buurten<sup>24</sup>, zijn de woningkenmerken doorgaans iets beter. Het probleem van sociale isolatie wordt er in vergelijking met andere Vlaamse en Brusselse buurten scherp gesteld, maar de andere aspecten van achterstelling (inkomen, woningcomfort) zijn duidelijk minder doorslaggevend. De buurt Slachthuiswijk is de enige binnen het projectgebied die in een andere groep van buurten terechtkomt, waarin ook buurten uit de 19<sup>de</sup> eeuwse gordels van de twee andere grote steden voorkomen. Het aandeel Turken en Marokkanen ligt hier veel hoger en het gemiddeld inkomen per inwoner lager. Het probleem van sociale isolatie stelt zich hier minder scherp en de buurt is een typevoorbeeld van een gemiddelde 19<sup>de</sup> eeuwse achtergestelde buurt van een grootstad.

## SOCIO-DEMOGRAFISCH PROFIEL VAN DE BEVOLKING

Het projectgebied telt 16.560 inwoners (cijfers december 1998)<sup>25</sup>. Dit is 3,7% van de bevolking van de stad<sup>26</sup> Antwerpen. Het gebied telt relatief meer jongeren dan de rest van de stad. Het percentage ouderen ligt er daarentegen lager. Aansluitend ligt het percentage mensen op beroepsactieve leeftijd iets hoger.

Met 3,7% van het aantal inwoners van de stad neemt het gebied een buitenproportioneel groot deel van de Antwerpse vreemdelingen voor zijn rekening. Bijna 9% van de Antwerpse vreemdelingen wonen in het projectgebied, wat neerkomt op 31% van zijn bevolking. Ruim 20% van de Turken en van de vluchtelingen van Antwerpen, wonen in het gebied. Van elke categorie niet-Belgen wonen er verhoudingsgewijs meer in het projectgebied.

Bij de regularisatiecampagne van januari 2000 werden verhoudingsgewijs heel wat meer aanvragen ingediend in de omgeving van Stuivenberg (en het De Coninckplein) dan elders in de stad. Dit getuigt van de aantrekking van deze zones voor asielzoekers.

Er is een enorm groot aandeel van éénpersoonsgezinnen en van éénoudergezinnen (1/3<sup>e</sup> van de familiekernen met kinderen).

## SOCIO-ECONOMISCH PROFIEL VAN DE BEVOLKING

Procentueel zijn meer dan dubbel zoveel mensen werkloos in het projectgebied als in de hele stad<sup>27</sup>. Opvallend is dat de werklozen in 25,5% meer gevallen een man is dan een vrouw. In Antwerpen is dit verschil maar 2%.

Wanneer we de leeftijdsverdeling van de werklozen bekijken, zien we dat vooral jongeren in het gebied een grotere kans hebben om werkloos te zijn. In het projectgebied is 27% van de werklozen jonger dan 25, tegenover 24% voor de stad. De 40-plussers maken dan weer een kleiner deel van de werklozenpopulatie uit, vergeleken met de stad.

Naar nationaliteit valt op dat, waar vreemdelingen 31% van de bevolking van het gebied uitmaken, zij bijna 40% van zijn werklozen vertegenwoordigen. Over het algemeen zijn de vreemdelingen in het projectgebied meer werkloos dan in de rest van de stad.

Meer dan 60% van de werklozen in het projectgebied is laaggeschoold (hoogste diploma tot lager secundair onderwijs), wat nog 8 % meer is dan in de stad. 8,9% van de laaggeschoolde werklozen van Antwerpen woont in het projectgebied, wat verhoudingsgewijs veel is, vermits er maar 3,7% van de bevolking

<sup>23</sup> Deze indicator is intussen achterhaald door de opkomst van het mobiel bellen

<sup>24</sup> C. Kesteloot, H. Vandenbroecke, Achtergestelde buurten en stedelijk beleid in Vlaanderen, in: Planologisch Nieuws, jg. 17, nr.2/1997.

<sup>25</sup> NIS, Bevolkingsstatistieken stad Antwerpen bewerkt door SOMA vzw, databank sociale planning.

<sup>26</sup> Hier wordt de stad bedoeld als administratieve entiteit.

<sup>27</sup> NIS, Bevolkingsstatistieken stad Antwerpen bewerkt door SOMA vzw, databank sociale planning.

woont. In verhouding tot het percentage inwoners van het gebied (3,7%) zijn er eerder weinig hoger geschoolde werklozen.

In verhouding tot de werklozen in heel de stad zijn die in het projectgebied eerder langdurig werkloos. Procentueel zijn er iets minder mensen korter dan 1 jaar werkloos in het gebied, en iets meer langer dan 1 jaar.

Het gebied telt een relatief groot aantal inwoners dat afhankelijk is van financiële steun van het OCMW. Dit is procentueel gezien 3 keer zoveel als het gemiddelde van de stad.

## GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN

*kaart 24: gemeenschapsvoorzieningen (in opmaak)*

Wat de **welzijnsvoorzieningen** betreft, is de noordelijke helft van het projectgebied minder goed bedeed dan de 'overkant'<sup>28</sup>. De buurt telt een stedelijk wijkkantoor 'Dam', een buurtcentrum met een kinderwerking, een parochiecentrum Elegast met een kinderwerking en Chiro en een avontuurlijk bouwspeelplein met een werking voor jongeren van 5 tot 18. De buurt heeft geen kinderopvang noch kantoren van mutualiteit, vakbond, Kind en Gezin en dergelijke. De zuidelijke helft is in vergelijking daarmee zeer ruim voorzien zij het dat het welzijnsaanbod vrij versnipperd en soms weinig zichtbaar of geconcentreerd (in 'sociale huizen') aanwezig is.

Op de Dam zijn twee scholen: een (vrije) lagere school en een (stedelijk) centrum voor deeltijds onderwijs. In de zuidelijke helft noteren we ca 21 plaatsen voor **onderwijs**. Naast heel wat lagere scholen telt de wijk enkele middelbare scholen en één hogeschool (Karel De Grote, departement lerarenopleiding). De behoefte is wat dit betreft gedekt. Op vlak van buitenschools leren is er in het hele projectgebied echter geen muziek- noch tekenacademie te bespeuren.

Wat **medische voorzieningen** betreft, zijn inwoners van de Dam volledig aangewezen op de aangrenzende buurten. Het projectgebied heeft in totaal een viertal grotere gezondheidsvoorzieningen. Net buiten het gebied ligt het Stuivenbergziekenhuis dat qua medische (eerstelijns)zorg vrijwel alle behoeften kan dekken.

Op de Dam zijn er twee mogelijkheden voor **indoor sporten**: de overdekte sporthall 'All In' en één (commercieel uitgebaat) sportcomplex boven de Ijzerlaan. Aan de overkant van het emplacement zijn er slechts op 5 plaatsen sportfaciliteiten.

### **2.4.2. Tendensen**

Het aantal inwoners in de hele wijk Antwerpen – Noord blijft gedurende de laatste 10 à 15 jaar min of meer constant terwijl het in de stad blijft dalen. Tegelijkertijd wordt vastgesteld dat het aandeel Belgen in de bevolking sneller daalt in het gebied dan elders in de stad.

Omwille van het groot aandeel transitbewoners (jonge starters, vluchtelingen), is er een relatief groot en stijgend verloop van bewoners.

### **2.4.3. Ruimtebehoeften**

Vanuit de sectoren onderwijs en sport is er een duidelijke vraag naar openlucht en indoor sportinfrastructuur<sup>29</sup>. Het behoefteplan wordt in de loop van de komende maanden verder uitgewerkt.

<sup>28</sup> De noemer welzijn is hier breed genomen. Het betreft organisaties zoals mutualiteiten, buurthuizen, vakbonden, diensten van Kind- en gezin, kinderwerkingen maar ook bijvoorbeeld politieke partij(huiz)en. Naast de (ca. 28) private welzijnsinitiatieven, worden ook 15 locaties genoteerd waar de overheid welzijnsdiensten aanbiedt (zoals OCMW-kantoren, stedelijke wijkkantoren e.a.).

<sup>29</sup> De studie naar 'zonevreemde sportinfrastructuur' die momenteel loopt in het kader van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen zal op macro-niveau (niveau van de stad) de ruimtebehoeften vanuit deze hoek in kaart brengen.



## 2.5. Groenstructuur

### 2.5.1. Bestaande structuur

#### PROJECTGEBIED

kaart 25: groene en open ruimten

Verspreid in het projectgebied is 'structurend groen' of 'kijkgroen'<sup>30</sup> aangelegd of spontaan gegroeid. Het meeste 'kijkgroen' wordt minimaal tot niet onderhouden.

- De begroeiing langs de spoorwegberm springt in het oog als een 'samenhangende' groenstructuur.
- Op de Ijzerlaan en de Italiëlei wordt een aanzet gegeven voor een structuur van laanbomen.

Naast kijkgroen is er ook open en/ of groene ruimte beschikbaar als 'gebruiksgroen'<sup>31</sup>.

- Er zijn in het projectgebied maar drie publieke pleinen. In het zuidelijk gedeelte liggen het St. Jansplein en het Stuivenbergplein. Het *St. Jansplein* (1) is momenteel in heraanleg als stedelijk plein. Het *Stuivenbergplein* (2) werd heraanlegd in 1993 als buurtplein. Tijdens warme zomeravonden is het overbevolkt wat getuigt van de behoefte aan open (adem)ruimte in deze dense woonomgeving. In het noordelijke gedeelte is het *Damplein* (3) het enige pleintje.
- Minder centraal liggen enkele lokale sport- en speelveldjes: de Trapkes (a), het avontuurlijk bouwspiegelplein (b), Noordschippersdok (c), de grasvlakte aan de Bredastraat (d) en het plein langs het Oude Badhuis (e).

Opvallend is de minieme aanwezigheid van **private buitenruimte**. Slechts 1 op 8 woningen heeft een eigen tuintje / koertje<sup>32</sup>. Dit gebrek aan inplanting groen vraagt om een compensatie in de publieke ruimte.

De publieke ruimte boet ook aan kwaliteit in door het probleem van **sluikstorten**. In bepaalde wijken wordt haast meer sluikstort geïncolligeerd dan huishoudelijk afval. Het overgrote deel van de incidenten werd gesignaleerd in de wijken Dam en Stuivenberg<sup>33</sup>.

#### WIJK ANTWERPEN-NOORD

Niet enkel in het projectgebied maar over heel de wijk Antwerpen-Noord (afbakening zie kaart 2) wordt een gebrek gesignaleerd aan **private en publieke open ruimte**<sup>34</sup>. 'Met veel goede wil telt men in totaal 21 pleinen in Antwerpen-Noord. De pleinen nemen iets meer dan 4% van de totale oppervlakte van de wijk in beslag. Omgerekend naar het aantal wijkbewoners komt men tot 3,3 m<sup>2</sup> per wijkbewoner. Dit steekt schril af tegen het stedelijk gemiddelde: 15m<sup>2</sup> publieke open ruimte per inwoner'.

Volgens het Jeugdwerkbeleidsplan telt de wijk Antwerpen-Noord slechts 11 **speelpleintjes**. Hiervan zijn er 6 die geen sport- of speeltuigen hebben. Voor grotere kinderen en tieners zijn er slechts twee voorzien van sportinfrastructuur. Als men deze cijfers van pleinen en uitrusting koppelt aan de aanwezigheid van jonge doelgroepen in de wijk dan telt men in Antwerpen-Noord 1 speelplein per 800 à 900 jonge kinderen (-7 jaar), 1 speelplein per 1000 kinderen tussen 7 en 12 jaar en tenslotte 1 uitgerust (sport)plein per 2000 à 3000 tieners tussen 13 en 25 jaar. Kortom, de weinige pleinen zijn onvoldoende uitgerust om de, in deze buurten, talrijke jongeren op te vangen.

<sup>30</sup> Onder structurend groen of 'kijkgroen' wordt verstaan: aankledingsgroen, verkeersgroen en begraafplaatsen.

<sup>31</sup> Onder gebruiksgroen wordt een breed gamma aan plekken verstaan: parken, al dan niet verharde openlucht sportvelden, speelveldjes en pleinen.

<sup>32</sup> BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.

<sup>33</sup> De coördinator voor de 'sector centrum' schat het aandeel sluikstort dat in 1999 in deze wijken werd ingezameld op ongeveer 80% van de totale hoeveelheid. Afgerond zou het om een 110 000 kg per jaar gaan.

<sup>34</sup> BOM/SOMA, Wijkontwikkelingsplan Antwerpen - Noord, Eindrapport, 1995.

### **2.5.2. Tendenzen**

Het realiseren van de bestemmingen zoals die op het gewestplan Antwerpen zijn voorzien, zou een vermindering van groene en open ruimten betekenen van 13,5% in de stad Antwerpen <sup>35</sup>.

### **2.5.3. Ruimtebehoeften**

In het rapport MIRA-S 2000 <sup>36</sup> is de bereikbaarheid van stedelijk groen onderzocht. Voor Antwerpen is vastgesteld dat de buurten in de ruime omgeving van het spoorwegemplacement Antwerpen – Noord geen enkele groene ruimte binnen bereik hebben voor wat betreft het wijk- en stadsdeelniveau (respectievelijk op maximum 800 en 1600 meter). Een terreinverkenning van het gebied leert dat ook de groenvoorziening op het buurtniveau (maximum 400 meter) zeer problematisch is.

Dit wordt gaandeweg aangevuld wanneer de gegevens uit het simulatiemodel (A. Van Herzele, VUB, Human Ecology) beschikbaar zijn.

---

<sup>35</sup> Van Herzele Ann, Public values and public involvement in planning for urban greening, a vision on current trends and future perspectives in Flanders, VUB, november 2000.

<sup>36</sup> Van Herzele Ann, Wiedemann Torsten e.a. Milieu- en natuurrapport Vlaanderen 2000: scenario's, wetenschappelijk rapport, januari 2001.

### 3. Schematische synthese: bestaande ruimtelijke structuur

#### 3.1. Synthese: knelpunten, kwaliteiten en kansen

Voorgaand onderzoek kan schematisch weergegeven worden in een **sterkte – zwakte analyse**. Opvallende (ruimtelijke) kenmerken en structuren worden gecategoriseerd als knelpunt, kwaliteit of kans.

##### 3.1.1. Deelgebieden

NOORDELIJKE HELFT		
KNELPUNTEN	KWALITEITEN	KANSEN
<b>Noorderplaats (1)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dure grondprijzen;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gedeelte van het Eilandje, zone met nieuwe kantoor-complexen;</li> <li>▪ Open en luchtig karakter van watervlakken;</li> <li>▪ Strategische plek:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- raakpunt met de haven</li> <li>- knooppunt met de Leien, binnenstad;</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- in de geest van 'Stad aan de Stroom' de watervlakken toegankelijk en genietbaar maken langs een verzorgd publiek domein en toegangen voor zacht wegverkeer.</li> </ul>
<b>Gebied Steenborgerweert – Hardenvoort – Slachthuiswijk – Marbaixwijk – Slachthuis – Damplein (2+ 3 + 4+ 5+ 6+ 7)</b> <sup>37</sup>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geïsoleerde ligging en weinig aantrekkelijke toegangen;</li> <li>▪ Verwaarloosd openbaar domein;</li> <li>▪ Gewijzigd gebruik en veroudering van bestaande woon- en bedrijfsgebouwen;</li> <li>▪ Onduidelijke toekomstperspectieven.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Relatief ruimtegevoel en vergezichten door brede assen; brede assen doorheen het gebied;</li> <li>▪ Aanbod van panden; architecturale kwaliteiten van oude magazijnen of werkhuizen; grootschalige bouwblokken met diepe binnengebieden; geslaagde voorbeelden van vernieuwde of nieuwgebouwde bedrijfsgebouwen;</li> <li>▪ Strategische projecten; markante gebouwen als schakel tussen deelgebieden (bv. Ijzeren Brug) en aan de rand van de N.M.B.S. site (hangars N.M.B.S., Damstation, hoekgebouw Viaduct Dam, hangar havenbedrijf);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potentieel strategische ligging en goede ontsluiting (voor economische activiteit);</li> <li>▪ Tal van leegstaande bedrijfspanden en braakliggende terreinen aan de straatkant of in binnen-gebieden;</li> <li>▪ Aansluiting bij Albertkanaal voor waterge(ver)bonden bedrijvigheid;</li> <li>▪ Revitalisatie van de slachthuis-site als kloppend hart van het gebied;</li> <li>▪ Renovatie van het Damstation als ontmoetingsruimte en infopunt (in uitvoering);</li> <li>▪ Spoorwegberm als groen scherm;</li> <li>▪ Potentiële kwalitatieve toegangen naar het emplacement.</li> </ul>
<b>Lobroekdok – Sportpaleis (8+9)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geïsoleerde ligging van het Lobroekdok en het Sportpaleis;</li> <li>▪ Verwaarloosde en onbenutte omgeving onder de ringbrug;</li> <li>▪ Gebrekkige of verwaarloosde verkeersverbinding tussen de polen Sportpaleis, dok, wijken;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sportpaleis als recreatiepool met bovenlokale uitstraling;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ringbrug als grootstedelijk element;</li> <li>▪ Potentiële verbinding tussen Sportpaleis, Lobroekdok en emplacement als mogelijke plekken voor 'stedelijke ontwikkeling';</li> </ul>

37

De naam en het nummer verwijzen naar de zone-indeling van het projectgebied die gehanteerd wordt

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Onherbergzame omgeving;</li> <li>▪ Zeer slechte waterkwaliteit van het Lobroekdok.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Herbestemming Lobroekdok;</li> <li>▪ Slachthuislaan als as voor bedrijvigheid en grote kleinhandelzaken.</li> </ul>
--	--	--

## ZUIDELIJKE HELFT

### KNELPUNTEN

### KWALITEITEN

### KANSEN

#### **Lange Dijkstraat en omgeving (11)**

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Idem als hierboven</li> <li>▪ Stijgende grondprijzen (pakhuisen opgekocht door makelaars en ingericht als loft).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Opwaardering van de buurt onder invloed van de ontwikkelingen in het nabij-gelegen Eilandje;</li> <li>▪ Geslaagde voorbeelden van renovaties van oude pakhuizen</li> <li>▪ Grote open ruimte van het Sint-Jansplein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verweving van woon- en bedrijfsbebouwing;</li> <li>▪ Potentie voor kantoren aansluitend bij deze ontwikkeling;</li> <li>▪ Bedrijfsruimte die op dit moment on(der)benut zijn zoals hangar ABX, katoennatie en op het eilandje.</li> </ul>
--	--	--

#### **Seefhoek – Stuivenberg (10)**

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gebrekkige structuur;</li> <li>▪ Dicht bebouwde en bevolkte buurt: hoge woningdichtheid;</li> <li>▪ Morfologie bouwblokken; moeilijke perceelsstructuren met grote en kleine percelen;</li> <li>▪ Hoge concentratie van leegstaande en verwaarloosde woningen en gebouwen;</li> <li>▪ Verwaarlozing publieke ruimte, weinig open ruimte en groen;</li> <li>▪ Gebrekkige uitstraling en slechte relaties;</li> <li>▪ Schijnpoort als zwakke schakel in de overgang tussen deelgebieden;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Woonbuurt gemengd met kleinhandel en welzijnsvoorzieningen;</li> <li>▪ Versterking van het openbaar domein door heraanlegprojecten;</li> <li>▪ Intensief gebruik publiek domein;</li> <li>▪ Zichtbare inspanningen van het stedelijk beleid; Bedrijvencentrum Noa, Sociaal-cultureel centrum Permeke, herwaardering De Coninckplein, heraanleg projecten etc;</li> <li>▪ Private kwaliteitsvolle investeringen aan zijde Leien.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potentieel economisch draagvlak;</li> <li>▪ Werken aan strategische projecten en relaties tussen de verschillende buurten;</li> <li>▪ Wonen en werken aan het emplacement;</li> <li>▪ Project Schijnpoort als brugpoort.</li> </ul>
--	---	--

## EMPLACEMENT

### KNELPUNTEN

### KWALITEITEN

### KANSEN

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ barrière tussen noord en zuid;</li> <li>▪ berm Noorderlaan;</li> <li>▪ problematische aansluiting Noorderlaan – Noorderplaats;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ spoorwegberm als groene wand;</li> <li>▪ architecturale kwaliteiten van de spoorweggebouwen;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ potentiële ruggengraat voor het gebied;</li> <li>▪ open ruimte;</li> <li>▪ versterken van de relaties tussen noord en zuid, oost en west.</li> </ul>
--	--	---

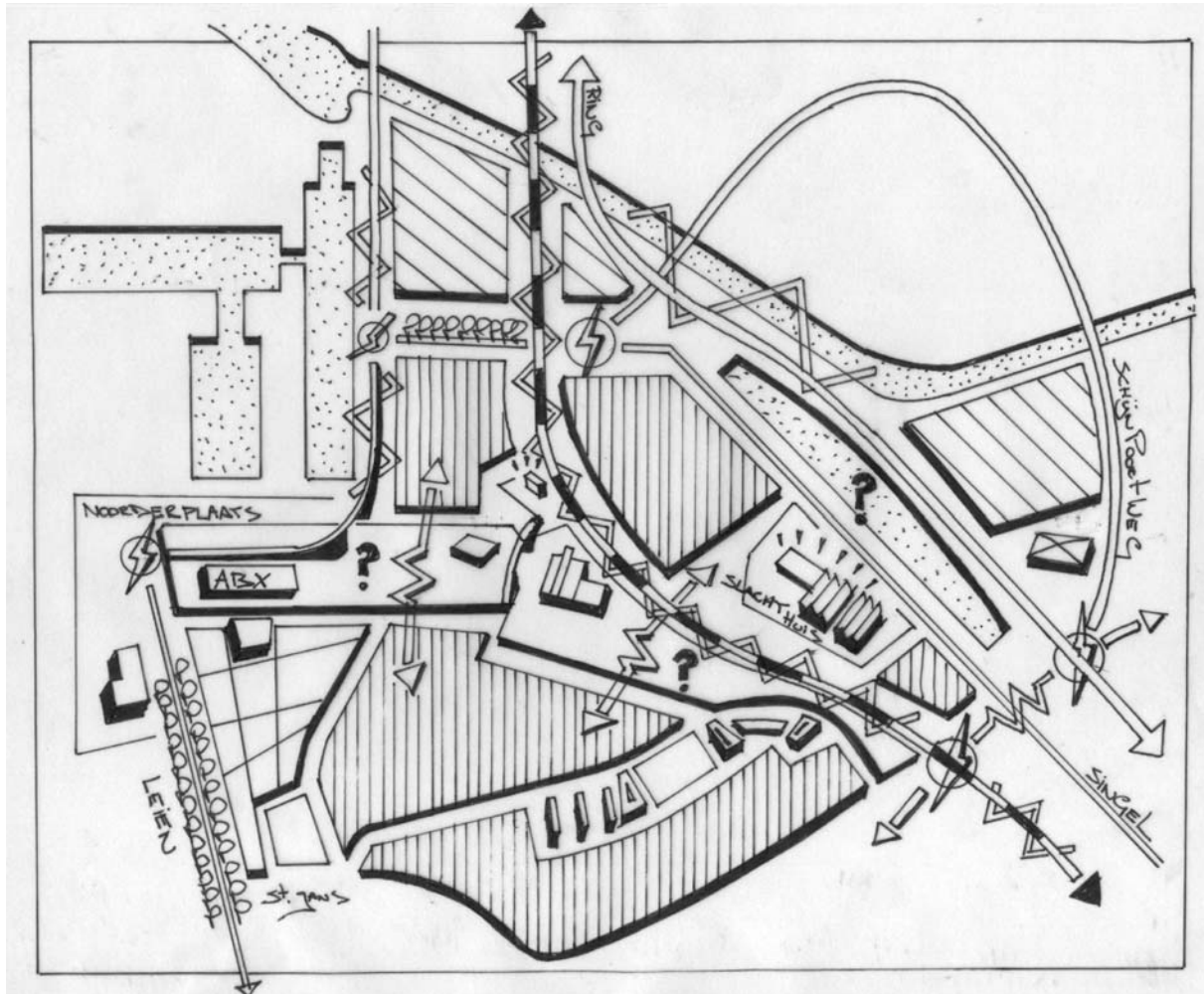
### 3.1.2. Deelstructuren

KNELPUNTEN	KWALITEITEN	KANSEN
<b>VERKEERSSTRUCTUUR</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Noordelijke deel van de Singel onderbenut door gebrekkige aansluiting van de Slachthuislaan met de IJzerlaan;</li> <li>▪ Sluikverkeer Ellermanstraat-Viaduct Dam-Bredastraat;</li> <li>▪ Sluikverkeer Kempenstraat-Hardenvoort-Damplein-Lange Lobroekstraat-Kalverstraat;</li> <li>▪ Zware verkeersfunctie maakt een veilige oversteek van de IJzerlaan tussen beide buurten moeilijk;</li> <li>▪ Slechts één voetgangersverbindingen centraal tussen Dam en Stuivenberg-Seeffhoek;</li> <li>▪ Algemeen onduidelijke structuur;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ regelmatig aanbod van openbaar vervoer;</li> <li>▪ goede regionale ontsluiting via de Ring (oprit 1-2) en Singel – Noorderlaan;</li> <li>▪ ontsluiting via meerdere vervoersmodi (waterweg (Albertkanaal), spoor (overslagcentrum voor goederen, Damhalte));</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Scenario's over sluiten van de Singel met het oog op opvangen van sluipverkeer;</li> </ul>
<b>WOONSTRUCTUUR</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hoge woningdichtheid in het zuidelijke deel;</li> <li>▪ Meer appartementen dan ééngezinswoningen;</li> <li>▪ Overwegend huurwoningen;</li> <li>▪ Verouderd woningenbestand en opsplitsing van woningen;</li> <li>▪ Veel transitbewoners;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zuidelijke woonbuurt is een gemengde woonbuurt met kleinhandel en welzijnsvoorzieningen;</li> <li>▪ Aanbod van architecturaal waardevolle panden;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ombouwen van oneigenlijke appartementen tot volwaardige één of meergezinswoningen;</li> <li>▪ structuur van stratenpatroon (beluiken, inbreidingsprojecten e.a.) biedt aanknopingspunten om een gevarieerde woonstructuur aan te bieden;</li> <li>▪ aanwezigheid van verschillende sociale woningbouwprojecten biedt garanties voor een gezonde sociale mix</li> </ul>
<b>RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Winkelstraten verliezen afzetgebied: hoge handelsleegstand;</li> <li>▪ Stijgend aantal 'imago-verlagende winkels';</li> <li>▪ Leegstand horeca-activiteiten;</li> <li>▪ Daling van het aantal grote en kleinere bedrijven;</li> <li>▪ tekort en versnipperd aanbod aan 'kant en klare' bedrijfsruimte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Concentratie van bedrijfsactiviteiten in het noordelijke gedeelte;</li> <li>▪ Attractie van de grote invalswegen voor de vestiging van de bedrijven in het noorden;</li> <li>▪ Zwaartepunt horeca-activiteit rondom het slachthuis;</li> <li>▪ Tewerkstelling dienstensector blijft op peil;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toenemende vraag naar nieuwe terreinen in de stad;</li> <li>▪ Grote vraag naar uitbreidingsmogelijkheden van bestaande (zonevreemde) bedrijvigheid in de buurt van de bestaande vestigingen;</li> <li>▪ onderbenutte (bedrijfs)panden</li> </ul>
<b>SOCIO-CULTURELE STRUCTUUR</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meest achtergestelde buurten (sociale isolatie en diverse aspecten achterstelling) van Vlaanderen volgens Kans-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meer jongeren dan ouderen in vergelijking met de rest van de stad;</li> <li>▪ Goed aanbod welzijns-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aantal inwoners Antwerpen-Noord blijft constant in vergelijking met daling in de rest van de stad</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ armoede Atlas - Kesteloot;</li> <li>▪ Concentratie éénpersoons en éénouder-gezinnen;</li> <li>▪ Hoge (langdurige) werkloosheid, dubbel zo hoog in vergelijking met de stad (vooral jongeren, mannen en migranten);</li> <li>▪ Algemeen een laaggeschoolde bevolking;</li> <li>▪ Relatief hoger aantal bijstandstrekkers;</li> <li>▪ Zeer groot aandeel migranten in vergelijking met de rest van de stad;</li> <li>▪ Relatief groot en stijgend verloop van bewoners (transitbewoners);</li> <li>▪ Beperkt aanbod welzijnsvoorzieningen in het noordelijke gedeelte;</li> <li>▪ Tekort aan sport- en culturele infrastructuur en private indoor sportmogelijkheden;</li> </ul>	<p>voorzieningen in het zuidelijke gedeelte;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 'Couleur Locale' van de verschillende wijken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jonge koppels met kinderen</li> <li>▪ uitstralingen van het aanbod aan gemeenschapsvoorzieningen in het noordelijk deel mits opheffing van de barrière van het emplacement</li> </ul>
<h2>GROENSTRUCTUUR</h2>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestaande 'kijkgroen' minimaal tot slecht onderhouden;</li> <li>▪ Zeer beperkt aanbod van 'gebruiksgroen';</li> <li>▪ Slechts drie pleinen in hele projectgebied (Stuivenbergplein, St.Jansplein en Damplein);</li> <li>▪ Versnipperde en verwaarloosde sport- en speelveldjes (de Trapkes, bouwspeelplein en Noordschippersdok);</li> <li>▪ Algemeen voor heel Antwerpen-Noord gebrek aan private en publieke ruimte (slechts 3,3 m<sup>2</sup> per wijk-bewoner tegen normaal stedelijk gemiddelde van 15 m<sup>2</sup> of 1 speelplein per 1000 jonge kinderen);</li> <li>▪ Minimale aanwezigheid van private buitenruimte (1/8 woningen eigen tuintje of koertje);</li> <li>▪ Sluikstorten in den Dam en Stuivenberg;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groenstructuur van de spoorwegberm;</li> <li>▪ Aanzet structuur met laanbomen langsheen de IJzerlaan?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groenstructuur van de spoorwegberm;</li> <li>▪ open ruimte van het emplacement;</li> </ul>

### 3.2. Synthese: bestaande ruimtelijke structuurkaart

Op volgende tekeningen worden de belangrijkste structurerende elementen van het gebied op schaal van de stad (macro) en op schaal van het projectgebied (meso), samen met de kwaliteiten, knelpunten en potenties aangeduid. De structuurschetsen vormen als het ware de synthese van het voorgaande ruimtelijk onderzoek.



<b>SPOORWEGEMPLACEMENT EN OMGEVING - STARTNOTA</b>  <b>BESTAANDE STRUCTUUR</b>	barrière	knooppunten	helder weefsel
	autoweg	onbestemd	kmo
	moeilijke relaties	dicht woonweefsel	groene assen

## DEEL III. PLANNINGSCONTEXT

In dit deel wordt de bestaande ruimtelijke structuur gekaderd in de bestaande juridische- en beleidscontext. Daarna volgt een overzicht gegeven van andere relevante elementen voor het projectgebied zoals de bodemvervuiling, ondergrondse tracés en lopende en geplande projecten.



## III. PLANNINGSCONTEXT

### 1. Juridisch kader

#### 1.1. Bodembestemmingsplannen

*kaart 26: gewestplan*

Het **gewestplan** werd voor het projectgebied recent gewijzigd (M.B.27/10/1998, M.B.28/10/1998): het Lo-broekdok en het voormalig spoorwegemplacement werden allebei ingekleurd als “zone voor stedelijke ontwikkeling”. Cruciaal is het bijhorend stedenbouwkundig voorschrift <sup>38</sup> dat specificiert dat tal van invullingen mogelijk zijn op voorwaarde dat er een B.P.A. of een ruimtelijk uitvoeringsplan (R.U.P.) <sup>39</sup> wordt opge-maakt. Dit impliceert een goed gemotiveerde argumentatie (naar de hogere overheid) om de keuze voor de nieuwe bestemmingen en de aanleg van het terrein ruimtelijk te verantwoorden.

Een uitzondering op deze bestemming vormt het terrein tussen de Noorderlaan en de Kempenstraat (I) dat als bestemming “gebied voor kleine en middelgrote bedrijven” kreeg.

In de meest recente gewestplanwijziging (M.B. 07/07/2000) wordt de site van het sportpaleis ingekleurd als zone voor dagrecreatie (zie aanvulling op kaart). Hierbij aansluitend wordt een uitbreidingszone voorzien voor recreatie die gerealiseerd kan worden na de opmaak van een B.P.A. of ruimtelijk uitvoeringsplan (R.U.P.).

*kaart 27: B.P.A.'s*

Het projectgebied telt op dit ogenblik één B.P.A. namelijk nr. 97 ‘Dam West’ (M.B. 08/06/1988). Op het gewestplan is het gebied ingekleurd als K.M.O.-gebied. De bedoeling van het B.P.A. is de woonfunctie te beschermen en dus naast bedrijventerreinen ook zones voor woningen en gemeenschapsvoorzieningen in te kleuren. Met de opheffing van het B.P.A. zou de woonfunctie opnieuw bedreigd worden en de optie tot herwaardering van het wonen vervallen.

Het merendeel van de oude B.P.A.'s zijn in de vervalregeling (MB 01/12/2000) nietig verklaard <sup>40</sup>.

Er is op dit moment in het gebied één B.P.A. in opmaak: Stedelijk Slachthuis en omgeving (herziening KB 30/10/1951). De bedoeling van dit B.P.A. is de realisatie van de Culinaire Agora (zie verder) mogelijk te maken.

---

<sup>38</sup> ‘Een gebied voor stedelijke ontwikkeling is bestemd voor industriële, ambachtelijke en agrarische activiteiten, kantoren, kleinhandel, dienstverlening, recreatie, wonen, verkeer en vervoer, openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen, en dit voor zover deze functies verenigbaar zijn met hun onmiddellijke multifunctionele stedelijke omgeving. De stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen, en de verkeersorganisatie in relatie met de omliggende gebieden, worden vastgesteld in een bijzonder plan van aanleg vooraleer het gebied ontwikkeld kan worden. Ook het wijzigen van de functie van bestaande gebouwen kan pas na goedkeuring van een B.P.A. / R.U.P.’.

<sup>39</sup> Een RUP kan pas worden goedgekeurd wanneer het structuurplan van de stad afgerond en aanvaard is (ten vroegste einde 2002).

<sup>40</sup> Het gaat om een reeks van B.P.A.'s die in het kader van het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening van rechtswege en met goedkeuring van de Gemeenteraad werden opgeheven.

## 1.2. Beschermde monumenten en landschappen

*kaart 28: beschermde monumenten en landschappen; woningbouw en woningvernieuwingsgebieden*

Op het spoorwegemplacement zelf is de omgeving van de watertorens beschermd als **landschap**. Typische elementen in dit landschap zijn de twee watertorens met de erbij horende waterleidingen en de zuil aan de toegangshelling in de Halenstraat.

In het projectgebied zijn meerdere **monumenten** beschermd:

- **(1a)** Het station van Antwerpen – Dam
- **(1b)** De spoorwegbrug Damplein – Lange Lobroekstraat;
- **(2)** De ex-brandweerkazerne op de hoek Halenstraat – Viséstraat;
- **(3)** De Sint-Amanduskerk in de Van Kerckhovenstraat
- **(4)** Het zwembad in de Veldstraat

## 1.3. Woningbouw- en woningvernieuwingsgebieden

Met dit initiatief wenst de Vlaamse Regering (MB 07/04/1998) haar huisvestingsinvestering optimaal te richten naar gebieden die een ingrijpende kwaliteitsachterstand hebben (de woonvernieuwingsgebieden) en naar duidelijk afgebakende inbreidingsgerichte zones waar nog nieuwbouw gesubsidieerd kan worden (woningbouwgebieden) <sup>41</sup>.

Vrijwel het hele gebied is geselecteerd als woningvernieuwingsgebieden. In dit type gebieden wil het Vlaams Gewest de renovatie van woningen stimuleren via de uitkering van subsidies en tegemoetkomingen.

## 1.4. Eigendommen

### 1.4.1. Spoorwegemplacement

*kaart 29: spoorwegemplacement met concessies en geplande spoorlijnen*

Het spoorwegemplacement is volledig in **eigendom van de N.M.B.S.**, met uitzondering van terrein I Kempenstraat. Met uitzondering van het distributiegebouw van de Générale de Grandes Sources aan de Viséstraat (Perrier) zijn alle gebouwen op de spoorwegterreinen en het stationsgebouw Dam eigendom van de NMBS.

Sinds 21 maart 2000 wordt het terrein in verschillende fasen door de N.M.B.S. ontruimd. De activiteiten zijn verhuisd naar het emplacement in de haven. Het spoorwegemplacement raakt dus geleidelijk aan in onbruik. Een aantal van de bestaande gronden worden nog via **concessies** geëxploiteerd. Zoals de kaart weergeeft, zijn 12 van de 15 concessies verlopen, zodat ze voor de herontwikkeling van het terrein geen belemmering vormen. Er zijn **drie uitzonderingen**.

- De concessie van de Compagnie General de Grandes Sources (Perrier) omvat het grootste terrein (10.500 m<sup>2</sup>) en is de enige die nog op lange termijn doorloopt (tot 2043). Het depot is echter buiten gebruik maar staat op dit moment te koop / te huur.
- De concessie van de carwash aan de Schijnpoort loopt tot februari 2005.
- Er heerst onduidelijkheid over het oude Noordstation, grenzend aan de hoek Italiëlei-Ellermanstraat. Momenteel fungeert het gebouw als uitvalsbasis voor de pakjesbezorger ABX, die voorlopig geen plannen heeft om het terrein te verlaten.

<sup>41</sup> Bij de afbakening werkt gewerkt met de 'statistische sectoren'. Dit verklaart de soms eigenaardige vormen op de kaart waarbij ook havengebied binnen de afbakening van woningbouwgebied valt.

De N.M.B.S. wil **drie zones voorbehouden voor eigen gebruik:**

- de spoorlijn en spoorwegberm voor het tracé richting Nederland (hoofdzakelijk voor goederenvervoer), om zo het ringspoor rond Antwerpen niet te verbreken. Dit heeft als gevolg dat ook in de toekomst de Dam voor een deel ruimtelijk gescheiden blijft van het emplacement.
- de spoorlijn richting Nederland (hoofdzakelijk voor personenvervoer, T.G.V.) die vanaf het Centraal Station tot Damstation ondertunneld wordt.
- tijdelijk behoud van de 8 uitwijkbundels (voor het parkeren van treinstellen) op het oostelijk deel van het emplacement. Deze zullen op termijn verhuizen naar een nieuw rangeerstation in Ekeren (uitbreiding van een (voormalig) rangeerstation, ten oosten van het natuurgebied Oude Landen). Hier gaan nog heel wat juridische en praktische stappen aan vooraf (gewestplanwijziging van landbouwgrond naar zone voor openbaar nut, aanleggen van 8 nieuwe spoorwegbundels e.a.).

Te vermelden **ontwikkelingen**;

- Het Damstation is al in de jaren 70 gesloten. De halte Dam is enkel een opstapplaats zonder loket. Het station werd in het najaar van 2000 via een erfpachtovereenkomst aan de Stad gegeven. De oude wachtzaal werd, in afwachting van de volledige restauratie van het gebouw, ingericht als infopunt en ontmoetingscafé voor de omgeving.
- Het terrein tussen de Noorderlaan en de Kempenstraat wordt als mogelijke bestemming aangeduid voor de vestiging van een nieuwe centrale brandweerkazerne.

### **1.4.2. Omgeving**

*kaart 30: eigendommen van de stad en van andere overheden*

In het projectgebied zijn heel wat eigendommen in handen van de overheid. In de omgeving van het Lobroek, van de Bredastraat en op het KMO-terrein Steenborgerweert heeft de stad verschillende gronden en gebouwen in haar bezit. Langs het Albertkanaal heeft de Vlaamse en/of federale regering eigendommen. Deze terreinen liggen braak of zijn in concessie gegeven.

## 2. Beleidskader

### 2.1. Ruimtelijke structuurplannen

#### 2.1.1. Ruimtelijk structuurplan vlaanderen (rsp-v)

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is goedgekeurd (MB 23/09/1997) en in die vorm geldig voor een periode van 5 jaar <sup>42</sup>.

<b>Richtinggevend gedeelte</b>	<b>Bindend gedeelte</b>
<p><i>Stedelijke gebieden</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 'Strategische stedelijke projecten als een type instrument voor stedelijke vernieuwing worden als volgt gekenmerkt:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• stimulans voor een vernieuwingsproces in het stedelijk gebied;</li> <li>• voorbeeld- en signaalfunctie;</li> <li>• kwaliteitsnorm voor de aanpak op andere plekken in het stedelijk gebied;</li> <li>• structurend voor het geheel of voor delen van het stedelijk gebied;</li> <li>• integraal karakter met ondermeer economische, sociale en ruimtelijke effecten;</li> <li>• een selectie van projecten is nodig zodat de beschikbare middelen en mankracht worden gebundeld; de geselecteerde projecten moeten een aanzet vormen voor effectieve verwezenlijking of bevatten voldoende elementen om op korte en halflange termijn tot realisaties te komen (5-10 jaar).</li> </ul> </li> </ul>	<p><i>Stedelijke gebieden</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- selectie van Antwerpen als grootstedelijk gebied;</li> <li>- Antwerpen als deel van de Vlaamse Ruit (als stedelijk netwerk op internationaal niveau);</li> <li>- minimum 65% van de bijkomende woningen in de provincie Antwerpen moeten worden gerealiseerd in het stedelijk gebied;</li> </ul> <p><i>Gebieden voor economische activiteiten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- selectie van het stedelijk gebied Antwerpen als economisch knooppunt;</li> <li>- het stedelijk gebied Antwerpen is een economisch knooppunt in het economisch netwerk van het Albertkanaal;</li> <li>- de zeehaven van Antwerpen als poort;</li> <li>- het station Antwerpen-Centraal als HST-stopplaats;</li> <li>- 83 tot 88% van de bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven te realiseren in de economische knooppunten;</li> <li>- de regionale bedrijventerreinen in de grootstedelijke gebieden en in de knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden door het Vlaams Gewest afgebakend;</li> </ul> <p><i>Lijninfrastructuren</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- selectie van R1 (van Ekeren tot Linkeroever) als hoofdweg;</li> <li>- selectie van de te ontwerpen A102 tussen R1 (Merksem) tot A13 (Wommelgem) als hoofdweg (de planning rond dit tracé is voorlopig af/uitgesteld);</li> <li>- selectie van te ontwerpen noordelijke sluiting van de Ring (R1) van A11/N49 tot R1 als primaire weg categorie I.</li> <li>- voor de hoofdwegen en de primaire wegen categorie I is het Vlaams Gewest bevoegd;</li> <li>- selectie als hoofdspoorweg voor het personenvervoer:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• de spoorverbinding Antwerpen - Rotterdam in het HSL-net op de opgewaardeerde spoorlijn 12 tot Luchtbal en vanaf Luchtbal op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A1/ E19 (Antwer-</li> </ul> </li> </ul>

<sup>42</sup> Het nieuwe decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 18/05/2000, werd reeds gewijzigd door het decreet van 28/09/1999 (BS 30/09/1999) om de inwerkingtreding uit te stellen tot 01/05/2000. In het nieuwe decreet krijgt het ruimtelijk structuurplan als instrument van het ruimtelijk beleid een wettelijke basis.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>pen - Breda);</li> <li>. de spoorlijn Antwerpen - Roosendaal (Amsterdam) in het net van (inter)nationale verbindingen;</li> <li>- selectie als hoofdspoorweg voor goederenvervoer in het net van (inter)nationale verbindingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>. Antwerpen - Rotterdam;</li> <li>. Antwerpen - Bergen op Zoom;</li> </ul> </li> <li>- selectie van het Albertkanaal als hoofdwaterweg;</li> <li>- voor een aantal verbeteringen van het hoofdwaterwegennet worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen terreinen gereserveerd (bv langs het Albertkanaal);</li> </ul>
--	--

### **2.1.2. Ruimtelijk structuurplan van de provincie antwerpen (rsp-a)**

De provincieraad van Antwerpen stelde op 25 januari 2001 het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen definitief vast. De Vlaamse regering beschikt nu over een termijn van zestig dagen (eventueel met twintig dagen te verlengen) om dit al dan niet goed te keuren.

Het structuurplan doet nauwelijks uitspraken die concreet te vertalen zijn naar het projectgebied. Het plan lokaliseert in de nabije omgeving wel twee te vrijwaren *groene vingers* op niveau van het grootstedelijk gebied Antwerpen.

- Een groenstructuur die relevant is voor het projectgebied is de vallei van het kleine Schijn die gedeeltelijk het tracé van het Albertkanaal volgt;
- De vallei van Peerdsbos die via Laarse Beek en Kwade Velden – Lambrechtshoeken vanuit noordelijke hoek de stad Antwerpen binnenloopt.

### **2.1.3. Ruimtelijk structuurplan van de stad antwerpen (rsa)**

De stad werkt aan de opmaak van een rechtsgeldig structuurplan dat voldoet aan de voorschriften van het nieuwe decreet. Men wenst het nieuwe structuurplan tegen 2002 af te ronden. In een eerste fase wordt een startnota samengesteld die het organisatorisch kader aanbiedt voor het hele planningsproces. In deze fase krijgen ook twee deelstudies vorm: de woonbehoeftestudie (vrijwel afgerond) en een studie naar zonnevrije recreatie en bedrijvigheid <sup>43</sup>.

Zolang dit nieuwe structuurplan nog niet op punt staat en de politieke goedkeuringsprocedure nog niet achter de rug is, geldt de **synthesenota van het 'Globaal Structuurplan Antwerpen' als beleidsplan** <sup>44</sup>. Deze nota is een voorloper van het structuurplan. Het werd goedgekeurd door de Gemeenteraad van 26 Juni 1990. De doelstelling is een totaalvisie te presenteren op de fusiestad Antwerpen en de visies op de stad te harmoniseren. De relevante krachtlijnen met betrekking tot het spoorwegemplacement en omgeving worden hieronder gesynthetiseerd.

In de nota wordt onder andere gesteld dat een versterking van de centrale stad, begrepen binnen de ring, het antwoord biedt om een verdere sociaal-economische uitholling van de stad tegen te gaan. De vernieuwing van het 19<sup>de</sup> eeuwse stadsuitbreidingsgebied (de zogenaamde 19<sup>de</sup> eeuwse gordel) tussen de Leien en de Ring, is daarin prioritair, samen met het verbeteren van het openbaar vervoer en het versterken van de band tussen de stad en de haven. Een toenemende marginalisering en achterstelling in grote delen van de gordel enerzijds en een aantal aanwijsbare ontwikkelingsmogelijkheden anderzijds, maken een versterking van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel noodzakelijk en mogelijk.

De ruimtelijke visies werden vertaald in een structuurschets voor het stadsgewest en de kernstad. Samen vormen zij het beeld voor het Globaal Ruimtelijk Structuurplan, het beeld van de 'versterkte stad' als ruimtelijke synthese van de visie op de stadsontwikkeling. De ruimtelijke visies werden vertaald in 8 ruimtelijke conceptelementen voor stedelijke vernieuwing.

<sup>43</sup> Beide deelstudies kwamen kort aan bod bij het sectoraal onderzoek. Zij zijn tot op vandaag nog niet afgerond noch politiek goedgekeurd.

<sup>44</sup> "Antwerpen herwonnen stad", Planologische Dienst Stad Antwerpen, Antwerpen 1990

Relevante concepten met betrekking tot het projectgebied zijn de volgende;

### Concept: De 19<sup>de</sup> eeuwse gordel, een vitaal stadsdeel

*“Het stedelijk wonen in al zijn facetten, wordt hier meer dan ooit tevoren in de verf gezet en vermengd met alle mogelijke stedelijke activiteiten”.*

Hoofdstraten als hefboom voor vernieuwing en de nood aan buurtgerichte economische ontwikkeling zijn centrale werkdomeinen in de revitalisering.

### Concept: Een ringbos en nieuwe brugpoorten

*“ Een herstructurering van de Ring als Ringbos vormt een groene buffer rond de stad en verbindt de groenstructuren. Op de bruggen worden eigentijdse stadspoorten uitgebouwd, rond knooppunten van openbaar vervoer, met een sterke concentratie en verdichting van grootstedelijke functies en activiteiten”.*

Zo wordt voorgesteld om aan de Schijnpoort de activiteit te concentreren op stedelijke recreatie (ontspanning en sportmanifestaties en evenementen) rond het Sportpaleis en het Lobroekdok.

Zo wordt ook gesteld dat door de sluiting van de Singel ter hoogte van Antwerpen-Dam en aanpassingen bij de Turnhoutsebaan en op het Zuid, deze weg tenvolle zijn verdeelfunctie zal kunnen uitoefenen, wat ook op de aanpalende buurten een positieve weerslag zal hebben.

### Concept: Stadspoorten op de Leien

*“Herprofilering van de Leien herstelt de band tussen de stadskern en de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel”.*

Enerzijds dringt een herprofilering van de Leien zich op met het oog op een duidelijke verkeersorganisatie en afwikkeling. Anderzijds dient aan de oude stadspoorten de overgang tussen de aangrenzende wijken ruimtelijk uitgewerkt te worden, zodat een poorteffect ontstaat naar de stadskern toe en het verkeer op de Leien dicht naar het centrum toe wordt afgeremd.

Zo wordt ter hoogte van de Paardenmarkt en het St. Jansplein een stadspoort voorgesteld als overgang tussen de stadsdelen, waarrond zich allerlei functies kunnen ontwikkelen. Ook het eindpunt van de Leien en aanpalende Noorderplaats worden ruimtelijk geaccentueerd als scharnierpunt tussen de stad en de haven (Nieuwstad).

### Concept: Stadseinder en satellietkernen

*“De begrenzing van de stad en meteen dus ook het behoud van het groen en het landschap erom heen is primordiaal, tegelijk is het noodzakelijk het groen op een gedifferentieerde manier zo diep mogelijk in de stad te laten doordringen”.*

Zo wordt onder andere voorgesteld om het tracé van de grote ring te schrappen uit het gewestplan en als groene zone te bewaren. Voor het emplacement zelf wordt een stedelijk park voorgesteld als scharnierpunt tussen de noordelijke en zuidelijke stad.

## 2.2. Sectorale beleidsnota's

### 2.2.1. Mobiliteitsplan Antwerpen

In 1997 ondertekende de stad Antwerpen als één van de eerste steden een mobiliteitsconvenant. Één van de gemaakte afspraken was de verbintenis om op korte termijn een mobiliteitsplan op te maken voor de hele stad. Op 23 September 1999 keurde het College de te volgen procedure goed. Er wordt gewerkt met een Raamplan dat de verschillende schaalniveaus van mobiliteitsplannen zou integreren, gaande van het niveau Vervoersplan Vlaanderen over de Vervoersregio Antwerpen naar het stedelijke niveau.

De eerste fase daarvan, de opmaak van de knelpunten of **oriëntatienota** is inmiddels achter de rug (maart 1999). In de volgende fase wordt achtereenvolgens werk gemaakt van mogelijke oplossingsscenario's en van een beleidsplan met een opsomming van concrete initiatieven, projecten en een timing.

In de oriëntatienota wordt m.b.t het projectgebied onder andere het volgende aangehaald.

- Er reeds van in 1992 door het stadbestuur werd op aangedrongen om de aanleg van de HST noord-zuidverbinding als katalysator te gebruiken voor een aantal projecten die o.m. passen in de uitbouw van een voorstadnet. Één van de belangrijkste projecten daarin is de Parklaan; “het geleidelijk ontruimen biedt perspectieven zowel voor de open ruimte die de aantrekkelijkheid van de

woonomgeving van Antwerpen-noord sterk kan verhogen als voor een verbinding voor autoverkeer Schijnpoort-Noorderplaats die straten in de wijk kan ontlasten van hinder veroorzaakt door verkeer met herkomst en bestemming buiten de wijk<sup>45</sup>.

- Het sluiten van de Ring over Noord wordt in "Masterplan Horizon 2010" aangegeven als een noodzaak om het probleem van de congestie op te lossen<sup>46</sup>.

Met betrekking tot het projectgebied zullen visies op de volgende problematieken moeten geformuleerd worden;

- Probleem van het sluiten van de Singel ofwel via de parklaan, ofwel via een meer noordelijke variant, rekening houdend met de geplande stedelijke ontwikkelingen van het eilandje, de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen van de Singel, etc.
- Het sluiten van de Ring.

### **2.2.2. Woonbehoeftestudie**

In de woonbehoeftestudie, als onderdeel van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, wordt vastgelegd en verantwoord wat de behoeften in de stad Antwerpen zijn op vlak van huisvesting gedurende de eerstkomende 10 à 15 jaar. Er wordt ook bekeken waar en op welke manier, zowel kwantitatief als kwalitatief, deze zullen worden opgevangen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de vraag- en de aanbodzijde van de woningmarkt.

Uit de huidige fase van de woonbehoeftestudie kunnen alvast volgende besluiten<sup>47</sup> genomen worden met betrekking tot Antwerpen en meer specifiek Antwerpen-Noord:

- De behoefte aan bijkomende woningen op middellange termijn (de periode 1998 tot 2013) voor de globale stad is negatief en bedraagt afhankelijk van het gekozen scenario tussen de 1070 en 768 wooneenheden die nodig zijn.
- Anderzijds blijkt uit de analyse dat voor die periode voor de wijken Stuivenberg-Dam en afhankelijk van het gekozen scenario nog tussen de 787 en 1318 wooneenheden ter beschikking zijn (verlaten terreinen en panden, binnengebieden etc.). Vraag en aanbod blijken op niveau van de hele stad dus ruimschoots gedekt.
- De studie doet geen uitspraken over het emplacement zelf.

### **2.2.3. Beleidsnota sociale huisvesting**

In de Beleidsnota Sociale Huisvesting<sup>48</sup> nemen de auteurs naar het voorbeeld van de Vlaamse overheid opties als kleinschaligheid, inbreiding, respect voor het stedelijk landschap en aandacht voor een gevarieerd aanbod<sup>49</sup>. Sociale huisvesting wordt voortaan gezien als een instrument om bepaalde gebieden, zoals de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel, integraal aan te pakken.

De wijk Antwerpen-Noord telt al 1622 sociale woningen. Bijkomende sociale woningen moeten niet enkel naar kwantiteit maar vooral naar kwaliteit een aanvulling zijn. Hiervoor gelden randvoorwaarden zoals het creëren van ontmoetingsruimten, vermenging van functies, sociale mix en het inpassen van het woningbouwproject in de omgeving (zodanig gecombineerd met omgevingswerken).

<sup>45</sup> "Mobiliteitsplan Stad Antwerpen: oriëntatienota", Stad Antwerpen, Ontwikkelingsbedrijf, maart 1999, p.25

<sup>46</sup> "Mobiliteitsplan Stad Antwerpen: oriëntatienota", Stad Antwerpen, Ontwikkelingsbedrijf, maart 1999, p.35

<sup>47</sup> De woonbehoeftestudie (september 2000) beperkt zich voorlopig tot een voorname-lijk kwantitatieve analyse van de problematiek en de prognoses. Deze werden nog geïnterpreteerd naar globalere uitspraken.

<sup>48</sup> Stad Antwerpen, Burgerzaken, Beleidsnota sociale huisvesting, maart 1999.

<sup>49</sup> Deze beleidsnota wordt voor de nieuwe legislatuur 2000-2006 geactualiseerd.

## **2.2.4. Sociaal-economische nota 2000**

Dit recente rapport <sup>50</sup> werd in opdracht van het College van Burgemeester en Schepenen opgemaakt door de bedrijfseenheden Burgerzaken en Ontwikkelingsbedrijf van de stad Antwerpen, met als doel een breed publiek debat op gang te brengen over de **gewenste sociaal-economische ontwikkeling van de stad** <sup>51</sup>. In het rapport worden belangrijke stedelijke beleidsteams rond ruimtelijk investeringsbeleid, economische ontwikkeling en werkgelegenheid in hun onderlinge samenhang aan bod gebracht. Naast een sterkte-zwakke analyse van de stad worden aan de hand van een geïntegreerd beleidsraster zowel de hoofdlijnen van het beleid op middellange termijn als concrete beleidsacties toegelicht.

Volgens de Sociaal-Economische Nota 2000 zal Antwerpen enkel kunnen meespelen in de internationale interstedelijke concurrentie door zich een duidelijker economisch profiel aan te meten. De uitbouw van drie economische clusters – een cluster rond zakelijke diensten, cultuurproducten en milieutechnologie – moet het profiel van Antwerpen aanscherpen en vormt de beste manier om de stad internationaal in de kijker te plaatsen, onder het motto ‘Antwerpen, bedrijvige stad’. Ook het nieuwe bestuursakkoord onderschrijft deze keuze.

Bepaalde **clusters** winnen aan kracht en uitstraling door een ruimtelijke concentratie (cf. de theorie van de ‘agglomeratievoordelen’) en kunnen best ruimtelijk gestalte krijgen in een bedrijvenpark. De uitbouw van **bedrijvenparken** ondervangt tevens het prangend tekort aan (kant en klare) vestigingsplaatsen voor bedrijven. De Sociaal-Economische Nota stelt concreet voor om op vier sites dergelijke parken te ontwikkelen (Spoorwegemplacement Noord, Petroleum Zuid, BM Titan en Burchts Weel).

Het spoorwegemplacement en omgeving leent zich het meest tot de uitbouw van een ‘**cultuurproducten-cluster**’. Verschillende argumenten pleiten voor deze keuze. Een cultuurproductencluster opent in het projectgebied de meeste perspectieven op een goede wisselwerking met de (ruimere) omgeving. Er is immers de voor de hand liggende link met de culinaire agora op de Slachthuissite, de watergebonden ontwikkelingen rond het Eilandje en het Museum a/d Stroom, het Sportpaleis, het Designcenter, Permeke, de nabijheid van het stadscentrum met zijn hoogstaand cultureel aanbod, ... <sup>52</sup>

Op de site van het **spoorwegemplacement** zelf is er voldoende ruimte om een bedrijvenpark voor cultuurproductie uit te bouwen. Dit bedrijvenpark moet getuigen van een hoogstaande architecturale kwaliteit en dient over een aantrekkelijk groen karakter te beschikken. In dit park horen bedrijven thuis die actief zijn in het ontwerp en de productie van cultuurgebonden producten (bvb. theaterwerkplaatsen, decorontwerp en – bouw, architectenbureaus, filmstudio’s, productieactiviteiten in de modesfeer, ateliers voor kunstenaars, ...). Uitgesloten zijn publieksgerichte en recreatieve activiteiten zoals musea of kunstgalerijen.

De uitbouw van een cultuurproductencluster kan als **hefboom** werken voor de omgeving. Een dergelijke cluster geeft extra ‘cachet’ aan de buurt en zal bijkomende activiteiten in de sfeer van de cultuurproductie aantrekken, waardoor leegstaande en verwaarloosde bedrijfspanden in de omgeving nieuw leven ingeblazen krijgen. De cluster zal ook helpen om bestaande bedrijven in Antwerpen te houden.

## **2.2.5. Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP)**

Het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP) is het meest volledige en actuele document dat de sector natuur in de stad Antwerpen in kaart brengt. Het GNOP is door de Gemeenteraad goedgekeurd in maart 1997.

Het GNOP doet geen directe uitspraken over het projectgebied. Enkele **algemene stellingen** zijn indirect wel van belang.

→ In het Antwerpen binnen de ring blijft er nog maar *weinig groen* over. Het **stadspark** (11 ha), Dierentuin (10 ha), Koning Albertpark (4 ha) en Harmonie (1,7 ha) zijn in afnemende volgorde de

<sup>50</sup> “ Antwerpen, Scheve stad in sterke positie”, Sociaal-Economische Nota 2000, Stas Antwerpen, Maart 2000

<sup>51</sup> Het college van Burgemeester en Schepenen heeft op 23 Maart 2000 kennis genomen van de nota

<sup>52</sup> Er volgt nog een marktonderzoek om de haalbaarheid en randvoorwaarden van de cultuurproductencluster te bestuderen.



grootste groene ruimten. Het aanwezige groen heeft hoofdzakelijk een *recreatieve functie*. 'Het lijkt opportuun dit zo te houden'. Over de behoefte aan bijkomende ruimte voor natuur of recreatie in de binnenstad wordt geen stelling ingenomen.

- De **Ring** en de verschillende tegen de Ring gelegen parken en 'wilde' terreinen kunnen een langgerekt en aaneengesloten natuurverbindingsgebied vormen. De natuurwaarde van de afzonderlijke delen is gering maar in het grotere geheel van een 'groene gordel rond Antwerpen' krijgen ze allen betekenis. Door deze 'groene gordel' de kans te geven om ongestoord te ontwikkelen kan een verbindingsgebied van een honderdtal ha worden uitgebouwd met een grote rol voor migratie van dier en plant<sup>53</sup>.

Voor de Ring en voor parken in het algemeen doet het GNOP enkele **gebiedsgerichte suggesties** met ruimtelijke impact:

#### *Parken*

- het inrichten van natuurlijkere parken met voldoende uitlevingsmogelijkheden voor de jeugd;
- voldoende brede parkwegen verhard met lucht- en waterdoorlatend materiaal;
- omzetten van sportinfrastructuur in polyvalente ruimten;

#### *Ring*

- kansen voor spontane bosvorming met inheemse soorten;
- aangepast maaibeheer;
- bij aanleg van nieuwe infrastructuur aandacht voor doorgang van plant en dier.

## **2.3. Impulsprogramma's en gebiedsgericht beleid**

Het projectgebied wordt gedekt door twee impulsprogramma's (zie kaart 2). Via deze programma's maken respectievelijk de Europese en Federale overheid geld vrij om hefboomprojecten in een welomlijnd en uitgekomen gebied te realiseren.

Naast deze twee gebiedsgerichte programma's loopt voor 7 aandachtswijken in de stad (waaronder Antwerpen – Noord) een integraal S.I.F<sup>54</sup>-programma, gefinancierd door om de leefbaarheid te verbeteren en de kansarmoede te keren.

Een tweede vorm van *gebiedsgericht beleid* is 'wijkontwikkeling'. De stad Antwerpen riep een eigen dienst wijkontwikkeling in het leven die onder andere voor de wijk 'Antwerpen-Noord' (zie kaart 2) het stedelijk beleid vertaalt en stuurt.

### **2.3.1. Het doelstelling 2-programma voor Antwerpen Noord-Oost (AN-NO 2000-2006)**

Het doelstelling 2-programma, geïnitieerd door het Europees fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), stelt een ruim budget van circa 2,4 miljard BEF ter beschikking voor de zone Antwerpen Noord – Oost tussen 2000 en 2006. Boven op deze Europese middelen brengen de stad en de Vlaamse gemeenschap eigen middelen in. Met dit financieel plaatje engageert de stad zich om op vlak van duurzame economische ontwikkeling, duurzame werkgelegenheid, stedelijke ontwikkeling en ondersteunende infrastructuur vooropgestelde streefdoelen te behalen. Het uitgangspunt zijn de verborgen of on(der)benutte kansen die het projectgebied rijk is. Zulke globale troeven van Antwerpen Noord-Oost zijn bijvoorbeeld haar goede bereikbaarheid en haar demografische heterogeniteit. De ontwikkelingszone bevat naast de wijken Antwerpen-Noord en Oud-Borgerhout ook de kanaalzone in Deurne-Noord en Merksem en de wijk Luchtbal.

Ook binnen dit programma is de herinvulling van de spoorwegsite één van de meest uitgelezen strategische projecten voor Antwerpen-Noord-Oost en omgeving. Terwijl in het federaal grootstedenbeleid het accent ligt op het planningsproces en aankopen van gronden en panden, wordt het doelstelling II programma eerder ingeschakeld voor de uitvoeringsfase.

<sup>53</sup> De terreinen langs de Ring worden grotendeels beheerd door de dienst Groenvoorziening van de stad. Zij zijn door het Vlaams Gewest in concessie gegeven tot ten laatste het jaar 2006.

<sup>54</sup> De afkorting SIF staat voor 'Sociaal Impulsfonds'.

### **2.3.2. Het grootstedenbeleid van de federale regering (2000 – 2004)**

In het kader van het federaal grootstedenbeleid van minister Charles Picqué is het gebied 'spoorwegemplacement en omgeving' gekozen als projectgebied.

Dit programma wil het projectgebied rake impulsen geven. Omwille van de enorme potentie van het spoorwegemplacement heeft de stad haar oog laten vallen op deze verlaten terreinen. Het stadsbestuur kiest ervoor om deze **site** optimaal te benutten, zodat de buurt maar ook de stad in het algemeen er vruchten van plukt. De stad engageert zich in dit impulsprogramma om voluit te gaan voor een kwalitatieve, duurzame en ruimtelijk verantwoorde invulling van de site. Het spreekt vanzelf dat ze binnen een weloverwogen strategie alle instrumenten hiervoor moet aanwenden.

De stedelijke overheid heeft daartoe twee instrumenten:

- Ze heeft een plannende bevoegdheid en kan binnen die bevoegdheid bindende bepalingen opstellen voor de invulling van het terrein. De stad engageert zich binnen dit impulsprogramma om haar plannende bevoegdheid stevig in handen te nemen om op die manier de invulling van de site in goede banen leiden.
- Ze kan strategisch gelegen gronden en panden op en rondom het emplacement verwerven en op die manier ook vorm geven aan de bestemming.

De eigenlijke invulling van het emplacement zelf schiet pas uit de startblokken na de (gefaseerde) opmaak van (het) wettelijk verplichte B.P.A (s). Tot dan kunnen dus enkel **projecten in uitvoering** gaan **rondom de site**. De keuze van die interventies wordt geleid door vier strategische impulsen. Een eerste wil on(der)benutte gebouwen en plekken in de aangrenzende wijken nieuw leven inblazen. Een tweede streeft naar het creëren van een afgewerkte en kwalitatieve wand (met openingen) langs het emplacement. Een derde wenst te werken aan de opwaardering van het openbaar domein in delen noord en zuid van het emplacement. Een vierde vertrekt van bouwblokrenovatie als strategie voor stedelijke vernieuwing.

### **2.3.3. Het Sociaal Impulsfonds (S.I.F.) van de Vlaamse overheid (2000 – 2002)**

De belangrijkste deelprogramma's (of realisaties) van het S.I.F. in Antwerpen-Noord zijn de volgende.

- programma stedelijke ruimte
  - heraanleg van pleinen (Duinstraat, Schoolplak)
  - project schoolgebouw Everaertstraat
- programma stedelijk wonen
  - leefbaarheidsprogramma sociale huisvesting
- programma wijkontwikkeling
  - regie van wijkontwikkeling
  - actualiseren van WOP Antwerpen- Noord
- programma communicatie en participatie
  - ondersteuning stedelijke wijkkantoren met medewerker per wijk/ uitbouw methodiek stedelijk wijk-overleg; werken aan doelstelling: *uitbouwen van de wijk als knooppunt in de lokale democratie*
  - ondersteuning van het buurtwerk DAM/ Schijnpoort met 1 medewerker per wijk/ uitbouw methodiek van het buurtwerk; werken aan doelstelling: *versterken van lokale bewonersnetwerken*
- programma cultuur
  - financiering van het Oude Badhuis; werken aan doelstelling: *verhoging van de mogelijkheden tot culturele participatie van wijkbewoners en specifieke doelgroepen (jongeren, allochtonen, kansarmen)*
- Programma economie
  - Projectontwikkeling in kanszone DAM- slachthuissite (NOA)
  - Invulling leegstaande bedrijfspanden (DEO)
- Programma jeugd
  - financiering ALL-in
  - Ondersteuning jeugdwelzijnswerk
- Programma Gelijke Kansen
  - Ondersteuning werking Elegast (preventieve buurtbegeleiding)
  - Ondersteuning armoedewerkingen (Recht-op, PSC)

### **2.3.4. Wijkontwikkelingsplan (WOP) voor Antwerpen – Noord (oktober 1995)**

De Vlaamse overheid erkent in haar decreet Sociale Vernieuwing het opstellen van een wijkontwikkelingsplan (WOP) als planningsinstrument voor het te voeren beleid in een bepaald stadsdeel. Dit WOP werd voor Antwerpen-Noord opgemaakt in opdracht van de stad Antwerpen<sup>55</sup>. Het bevat twee gebieden: Stuivenberg – Dam en Borgerhout intra-muros (zie kaart 2).

Éen van de uitgangspunten van het WOP is het radiaal-concentrische beeld van de stad te verlaten en het te vervangen door het beeld van de roosterstad: niet alle bewegingen gaan naar het centrum toe, maar elk stadsdeel heeft zijn eigen karakter en belang. Ook de 19<sup>de</sup> -eeuwse gordel heeft bepaalde centrumfuncties te vervullen. Het langetermijndoel van het WOP is het aantrekken van een gemengde bevolking en het samenbrengen van de functies wonen, werken, winkelen, leren, ontspannen, sport, bedrijven en dienstverlening.

Dit alles wordt gestimuleerd door middel van een impulsaanpak met vier terreinen: huisvesting (bouw-blokrenovatie), werkgelegenheid, bovenlokale handel en de ontwikkeling van KMO's<sup>56</sup>.

In dit WOP Antwerpen-Noord wordt het spoorwegemplacement bij naam genoemd.

*“De grootste kans in de nabije toekomst is wellicht gelegen bij de invulling van de spoorwegbundel die nu nog de buurten Dam-Schijnpoort van Stuivenberg scheidt. Hier zijn mogelijkheden om juist op verschillende schaalniveau's te werken: groenvoorziening in de wijk, vestigingsplaats voor kleinere bedrijven, nieuwe woningen voor een middenklasse, mogelijkheden om de Dam beter te betrekken bij Stuivenberg maar evenzeer ruimte om functies met een bovenlokaal bereik hier te vestigen”.*

Volgens het Wijkontwikkelingsplan moet er veel aandacht gaan naar een concentratie van de KMO-functie in de omgeving van het spoorwegemplacement. Gebieden zoals de omgeving van het slachthuis, de lizerlaan en het gebied ten noorden van het Sint-Jansplein bieden een grote toegankelijkheid, gecombineerd met een minimale verkeersoverlast.

---

<sup>55</sup> Buurtontwikkelingsmaatschappij (BOM) en Stadsontwikkelingsmaatschappij (SOMA), Wijkontwikkelingsplan Antwerpen – Noord, Eindrapport, oktober 1995.

<sup>56</sup> Beleidsvisies en studies over Antwerpen-Noord en Oud-Borgerhout, Cel Wijkontwikkeling, december 2000, p 13.

### 3. Varia

#### 3.1. Bodemsanering

##### 3.1.1. Spoorwegemplacement

**Terrein I Kempenstraat** is al door de spoorwegen verkocht. Het bodemattest dat hiervoor werd afgeleverd getuigde van een reine grond.

De N.M.B.S heeft een beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd voor de '**op- en overslagplaats voor gasolie (nabij de herstellloods)**'. Het gaat wellicht om de meest vervuilde plek op de site. Het beschrijvend bodemonderzoek werd op 27/11/2000 conform verklaard door OVAM en ligt ter inzage voor het publiek. Er werd een vrij omvangrijke drijfslag van olie vastgesteld. De spoorwegen laten op dit moment een bodemsaneringsproject opmaken. Dit geeft een overzicht van de verschillende technieken en hun kostprijs om de vastgestelde drijfslag op korte termijn te verwijderen (voor de tunnelwerken in de omgeving aanvaarten in het voorjaar 2001). Op basis daarvan wordt met OVAM een verbintenis aangegaan waarin de saneringsplicht en de financiële waarborgen vastliggen.

Omwille van de afgeleverde milieuvergunningen op het terrein, is ook op andere plekken een oriënterend bodemonderzoek verplicht. Het gaat zowel om spoorwegactiviteiten als om activiteiten van concessiehouders. Voorbeelden zijn de onderhoudsloods, het schrootverwerkend bedrijf en bergplaats voor steenkool. De NMBS is op dit moment al gestart met de opmaak van een **oriënterend bodemonderzoek** voor de **overige delen van de site**.

##### 3.1.2. Lobroekdok

Het Lobroekdok heeft een diepte van bij benadering 4 meter. Het dok is gebouwd rond 1930 en heeft een bodem die bestaat uit houten balken. Het dok is vrijwel volledig gevuld met vervuild bezinksel. Het watervlak varieert tegenwoordig van 1,40 meter tot 40 centimeter diepte.

Het vervuilde slib is voornamelijk afkomstig van twee nabijgelegen waterzuiveringsstations (Schijnpoort en Ijskelder (Merskem)) die bij noodweer het water ongezuiverd lozen en bij normale weersomstandigheden het 'ruw gezuiverde water' via het dok naar het Albertkanaal sturen. Het debiet is in het dok gemiddeld laag zodat vervuilde zwevende stoffen zinken. Een deel van de verontreiniging is vermoedelijk ook toe te schrijven aan industrieel afvalwater dat lang geleden, voor de milieureglementering daaromtrent op punt stond, ongezuiverd werd geloosd.

De milieudienst van de stad Antwerpen deed al voorbereidend onderzoek naar de omvang en de mate van verontreiniging van het slib. Zij raamt de sanering (uitbaggeren, ontwateren, drogen en zuiveren van het slib) tegen het miljard BEF.

#### 3.2. Ondergronds netwerk

*kaart 31: aanduiding belangrijke ondergrondse tracés*

Het emplacement wordt doorkruist door één noemenswaardige rioolbuis. Het gaat om een pijpleiding van circa 2 m op 3,5 m op een diepte van 4 meter.

Het tweede tracé van betekenis in de ondergrondse structuur is de tunnel / sleuf voor de noord-zuid spoorverbinding. Op kaart werd conceptmatig de verschillende zones aangegeven.

### 3.3. Huidige en geplande projecten

kaart 32: *huidige en geplande projecten*

Een aantal projecten zijn reeds opgestart in het actiegebied en een aantal belangrijke infrastructuurprojecten zijn gepland. Hier volgt een overzicht met aanvullend een korte toelichting per project:

#### 3.3.1. Schematisch overzicht

<b>Huidige projecten</b>	<b>opdrachtgever</b>	<b>Timing</b>
→ Uitbouw van een <b>Culinaire Agora (1)</b> op de slachthuissite;	stad / NOA	dossier in ver stadium van de onderhandelingen; uitvoering gepland in 2001 - ...
→ Renovatie van het oude <b>Damstation (2)</b> ; <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1<sup>e</sup> fase herinrichting (café + vergaderzaal);</li> <li>• restauratie van het volledige gebouw</li> </ul>	stadsbestuur, erfpacht-overeenkomst met N.M.B.S;	tijdelijke herinrichting zomer 2000; restauratiedossier begroot 2001 – 2002;
→ Heraanleg van het <b>Sint-Jansplein (3)</b> ;	stad	Opening voorjaar 2001
→ Heraanleg overig <b>openbaar domein</b> ; <ul style="list-style-type: none"> <li>• Van Kerkhovenstraat (<b>4</b>): heraanleg;</li> </ul>	stad	in uitvoering

<b>Geplande projecten</b>	<b>opdrachtgever</b>	<b>Timing</b>
→ Aanleg van een <b>spoorwegtunnel (B)</b> voor de Noordzuidverbinding met ondergrondse onteigeningen;	N.M.B.S.	Onteigeningen in 2000, start werken maart 2001
→ Doortrekking van de <b>Antwerpse Ring (C)</b> die het projectgebied zou raken / overbruggen ter hoogte van het Albertkanaal;	Vlaams Gewest	Onderzoeksfase
→ Doortrekking van de <b>Singel</b>	Vlaams Gewest	Onderzoeksfase
→ Verbreding van het <b>Albertkanaal</b>	Vlaams Gewest	Onderzoeksfase
→ Heraanleg <b>openbaar domein</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herwaardering van <b>Schijnpoort (A)</b> als stadspoort</li> <li>• Viaduct Dam: aanleg van een tweerichtingsfietspad tussen Ellermansstraat en Damplein;</li> <li>• Duinstraat: heraanleg plein + eventueel gebouw voor gemeenschapsvoorziening;</li> <li>• Sint-Amandus: afwerken van de zone 30;</li> </ul>	stad stad stad stad	na heraanleg Van Kerkhovenstraat aanbesteed  vermoedelijke uitvoering 2001
→ Bouwen van een nieuw <b>knooppunt / transferium</b> voor openbaar vervoer 'Groenendal / Luchtbal' (trein, tram, bus, park and ride, ondersteunende functies zoals horeca, ...)	NMBS, stad	voorbereidende studie rond stedenbouwkundige inplanting van het station is gestart;
→ Er ligt een optie voor het bouwen van een brandweerkazerne op het terrein I Kempenlaan	stad	afhankelijk van het resultaat van de visievorming.

#### 3.3.2. Toelichting

##### De Slachthuissite tot Culinaire Agora (1)

De sociaal-economische nota 2000 'Antwerpen, scheve stad in sterke positie' stelt voor om drie economische clusters uit te bouwen in Antwerpen: zakelijke diensten, cultuurproducten en milieutechnologie. Op die manier kan de stad zich duidelijker economisch profileren. De culinaire agora kadert in de uitbouw van een cultuurproductencluster.

De BOM en SOMA lanceerden in het Wijkontwikkelingsplan van Antwerpen-Noord (1995) de idee om de slachthuiswijk als culinaire agora van Antwerpen te profileren. Het bedrijventercentrum NOA nv kreeg opdracht om opportuniteiten te zoeken voor economische projectontwikkeling in Noordoost-Antwerpen. NOA

nv ontwikkelde plannen om in de zone Dam-Slachthuis een culinaire agora uit te bouwen. De bedoeling is een aantal voorzieningen gericht naar toelevering aan de horeca hier te groeperen (clusteraanpak).

Na goedkeuring van de uitwerking van de plannen van de slachthuisite werd een 'Studiesyndicaat slachthuisite Antwerpen' opgericht. De leden van het studiesyndicaat zijn de GOM, de stad Antwerpen en het bedrijventercentrum NOA nv. Het studiesyndicaat kreeg onder meer als opdracht het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst tussen de GOM en de stad Antwerpen en het bepalen van de meest geschikte activiteiten en toegankelijkheid.

Het slachthuis vormt traditioneel (reeds 120 jaar) de kernactiviteit op de site en blijft behouden. Op en naast de site bestaat een sterke bedrijvigheid van aanverwante activiteiten: vleesverwerking, restaurants in de buurt, .....

Door een publiek-privaat samenwerkingsverband wordt een globale ontwikkeling op de slachthuisite mogelijk. Dit betekent dat er geïnvesteerd wordt in de drie hallen en in de omliggende gronden en gebouwen.

De belangrijkste plannen zijn:

- ombouwen van het bestaande slachthuis tot een modern en door het IVK goedgekeurd slachthuis. Naast de slachtlijn voor runderen wordt tevens een slachtlijn voor schapen gebouwd. Er komt ook een nieuw snijzalencentrum (in hal 3);
- inrichten van een groothandelscentrum voor toelevering aan de horeca en aan de detailhandel in voedingswaren (hal 1);
- uitbouwen van een centrum voor culinaire cultuur en leslokalen (hal 2).

Er komt op de site ook een toren. Het moet een opvallend en architecturaal aantrekkelijk bouwwerk worden, dat de aandacht van het publiek trekt en het geheel de nodige uitstraling geeft.

Door de realisatie van dit project zal de economische activiteit in de omgeving worden gestimuleerd en versterkt. Daardoor zullen ook bijkomende jobs gecreëerd worden, veelal voor laaggeschoolden. Men schat dat er 350 bijkomende arbeidsplaatsen zullen komen.

De uiteindelijke ambitie van dit project is om door middel van belangrijke investeringen op de slachthuisite de sociale en economische opwaardering van de Dam-Slachthuiswijk te stimuleren. De uitbouw van de culinaire agora op de slachthuisite kan een sterke aanzet geven tot de uitbouw van een cultuurproductencluster in Antwerpen-Noord.

## Het Damstation (2)

Een centraal gebouw op de site, met een geschiedenis die symbool staat voor de moeilijke ontwikkelingen in Dam en omgeving, is het Damstation. Na een jarenlange bevoegdheidstvist met verloedering tot gevolg, werd dit monument door de stad in erfpacht genomen. De HST –werken zullen nu de omgeving jarenlang in de greep zullen houden. De HST komt bovengronds op Damplein, net voor de ingang van Damstation. De Wachtzaal werd ingericht als infopunt en café. Dit werd gefinancierd via het fonds van het federaal grootstedenbeleid. Zulke tijdelijke inname met grondige opknappbeurt komt als geroepen. Het volledige restauratiedossier is in opmaak. Voor de wijk kan het een eerste belangrijke stap zijn naar een volwaardig socio-cultuurhuis.

## Heraanleg St. Jansplein (3)

Het Sint-Jansplein is een omvangrijk plein van circa 2 ha. De Stad en de provincie werken samen aan de heraanleg ervan. Het nieuwe plein wordt langs de oostelijke flank verkeersvrij. Op gelijkvloers zijn hier heel wat winkels en horecazaken gevestigd. Deze as wordt als winkelwandelstraat geherwaardeerd met heel wat ruimte voor terrassen. De westelijke as wordt een belangrijke verkeersas voor autoverkeer en openbaar vervoer. Er wordt een aanzienlijke strook gereserveerd voor bushaltes. Het eigenlijke plein wordt omzoomd door een bomengalerij. Centraal ligt een open vlakke waar twee maal per week een markt en andere activiteiten kunnen doorgaan. In de noordelijke hoek worden enkele losstaande en kleinschalige gebouwen gepland waaronder een infobalie en een speltheek. Het plein is voorzien van een ondergrondse parking met een capaciteit van 365 staanplaatsen.

## Noordzuidverbinding (B)

In het kader van de doortocht voor de HST plant de NMBS een ondergrondse noord-zuidverbinding met halte onder het centraal station. De tunnel komt bovengronds ter hoogte van het Damplein en de sporen stijgen vervolgens langsheen de bestaande spoorwegberm tot de brug over het Albertkanaal (zie kaart 31). Parallel met het HST-tracé loopt een spoorlijn voor (inter)nationaal personenvervoer die het nabijgelegen treinstation Groenendal aandoet.

### Doortrekken van de ring (C)

Dit betreft het scenario omtrent het sluiten van de ring via de Oosterweelverbinding over de Schelde. Op het gewestplan is momenteel een ruime zone gereserveerd voor dit omvangrijke infrastructuurwerk. Naargelang de gekozen optie kunnen de infrastructuurwerken voor het sluiten van de Ring de ontwikkeling van de spoorwegsite in min of meerdere mate beïnvloeden<sup>57</sup>. De Gemeenteraad van 11 mei 2000 gaf het fiat voor het verder onderzoeken van de 7 scenario's voor het sluiten van de ring, zoals voorgesteld door de Staten-Generaal voor mobiliteit, met het oog op een definitieve beslissing.

### Doortrekken van de Singel

Voor de sluiting van de Singel worden momenteel nog twee alternatieven voorgesteld.

- De eerste piste is het aanleggen van een nieuw wegdek in het verlengde van de Slachthuislaan langs het Albertkanaal tot aan de Royversluis. Hiervoor is een tracé voorzien op het gewestplan. Dit tracé is gehypothekeerd door een onlangs verleende bouwvergunning ten noorden van het Houtdok. Deze piste is daarom verlaten.
- Een tweede optie is de creatie van de zogenaamde "Parklaan" als nieuwe verbinding tussen Schijnpoort en Noorderplaats. Deze optie legt een verbinding over het emplacement naar de Noorderplaats.
- Een derde optie is het verbeteren van het kruispunt Slachthuislaan - IJzerlaan. Het wegwerken van deze flessenhals zou de capaciteit van de Noordersingel aanzienlijk verhogen.

### Verbreding van het Albertkanaal

Het Vlaams Gewest, Afdeling Albertkanaal, plant een verbreding van het kanaal met het oog op een vlottere scheepsvaart. De verbreding zou gedeeltelijk plaats vinden op het grondgebied van Antwerpen. De klemtoon ligt hier op het verbreden van de bocht. Langs weerszijden, maar vooral aan de binnenkant van de bocht, heeft dit ontegeningen als gevolg. Een ander gevolg is het aanpassen (verlengen, verhogen) van de bruggen over het kanaal. Om budgettaire redenen ligt het project momenteel stil. Het Vlaams Gewest heeft een startnota klaar over het hele project<sup>58</sup>. Momenteel loopt er wel een ruimtelijke impactstudie over de ruimtelijke inpassing van deze operatie in de omgeving<sup>59</sup>.

### Project Schijnpoort als stadspoort (A)

Het Globaal Structuurplan Antwerpen voorzag hier de uitbouw van een zogenaamde brugpoort. Dit houdt in dat door de aanleg, de bebouwing, en de functies de "19<sup>de</sup> eeuwse stad" op een duidelijke en aangename wijze zou worden verbonden met de ontwikkelingen aan de buitenzijde van de Ring. De noord-oostelijke inkom van de stad kent heden een slechte infrastructuur en zwakke beeldvorming. Het ontwerp voor de heraanleg van de Schijnpoort is klaar en wordt uitgevoerd in de loop van 2001.

### Station / transferium Groenendallaan – Luchtbal

De NMBS plant een nieuw station ter hoogte van de Groenendallaan op Luchtbal. De stad en de lijn springen op de kar. De site moet worden uitgebouwd als een transferium waar men naadloos kan inpijken of overstappen op een openbaar vervoersmiddel (trein, (snel)tram, bus). De plek zal ook ruimte bieden voor een grote randparking (al dan niet boven-, ondergronds of in een parkeergebouw). Momenteel loopt een stedenbouwkundige voorstudie voor de inplanting van het station in haar directe omgeving<sup>60</sup>.

### Scenario locatie brandweerkazerne

<sup>57</sup> Op kaart 32 is één van de mogelijke en veel besproken tracés van de oosterweelverbinding getekend.

<sup>58</sup> Vlaams Gewest, startnota 'verbreding Albertkanaal'.

<sup>59</sup> Stramien, impactstudie 'verbreding Albertkanaal' (in opmaak).

<sup>60</sup> Iris Consulting, Langzaam Verkeer, NMBS bedrijfseenheid Patrimonium, Stedenbouwkundige voorstudie station Antwerpen - Luchtbal, startnota, januari 2001.

De stad heeft nood aan een nieuwe centrale brandweerkazerne. Er werd door de stadsdiensten een vergelijkende studie gedaan waar verschillende mogelijke locaties ten opzichte van elkaar werden afgewogen. Het terrein I Kempenstraat op het spoorwegemplacement werd naar voorgeschoven als eerste keuze grotendeels omwille van de goede ontsluitingsmogelijkheden. Zowel eigenaar als de hogere overheid wensen eerst de visie op de ontwikkeling van de hele site af te wachten alvorens hun goedkeuring te geven.



#### 4. Schematische synthese planningscontext

Informatief	richtinggevend	bindend
-------------	----------------	---------

<i>juridisch kader</i>		
		→ <b>gewestplanbestemming</b> voor het spoorwegemplacement (met uitzondering van zone I) en het Lobreokdok: gebied voor stedelijke ontwikkeling; verplichting tot B.P.A. / R.U.P.
		→ gewestplanbestemming Sportpaleis als zone voor dagrecreatie met aansluitend een uitbreidingszone;
		→ <b>B.P.A.</b> nr 97 'Dam West' ter bescherming van de woonfunctie; vermenging wonen – werken; → B.P.A. 'Stedelijk slachthuis en omgeving' in opmaak voor de realisatie van de Culinaire Agora;
		→ <b>beschermde monumenten en landschappen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (1a) Het station van Antwerpen – Dam</li> <li>• (1b) De spoorwegbrug Damplein – Lange Lobroekstraat;</li> <li>• (2) De ex-brandweerkazerne op de hoek Halenstraat – Viséstraat;</li> <li>• (3) De Sint-Amanduskerk in de Van Kerckhovenstraat</li> <li>• (landschap) watertorens en omgeving;</li> </ul>
→ tijdelijk behoud van 8 uitwijkbundels op het emplacement;	→ tal van eigendommen Stad Antwerpen, Vlaams Gewest en/of Belgische Staat in de omgeving;	→ selectie van vrijwel het hele projectgebied als <b>woningbouwgebied</b> → emplacement in <b>eigendom</b> van de NMBS (met uitzondering van zone I, Kempenstraat) → <b>concessies:</b> Général de Grandes Sources (tot 2043); Car Wash (tot 2005); → definitief behoud van spoorwegberm, tracé Noord-zuid verbinding; → Damstation: NMBS als eigenaar, stad als erfpachter;

Informatief - richtinggevend	bindend
------------------------------	---------

<i>beleidskader</i>	
→ <b>Ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen (rsp-a):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vrijwaren van groene vingers voor het grootstedelijk gebied Antwerpen: vallei van het kleine Schijn (langs Albertkanaal), vallei van Peerdsbos via Kwade Velden – Lambrechtshoeken;</li> </ul>	
→ <b>Synthesenota globaal structuurplan Antwerpen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• concept: 19<sup>e</sup> eeuwse gordel, een vitaal stadsdeel;</li> <li>• concept: een ringbos en nieuwe brugpoorten;</li> <li>• concept: stadspoorten op de Leien;</li> <li>• concept: stadseinder en satellietkernen</li> </ul>	

→	→ <b>Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (rsv)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• selectie van Antwerpen als grootstedelijk gebied;</li> <li>• minimum 65% van de bijkomende woningen in de provincie Antwerpen moeten worden gerealiseerd in het stedelijk gebied;</li> <li>• 83 tot 88% van de bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven realiseren in de economische knooppunten (o.a. stedelijk gebied Antwerpen – economisch netwerk Albertkanaal);</li> <li>• het afbakenen van de regionale bedrijventerreinen (&gt;5 hectare) in de grootstedelijke gebieden en in de knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal en van de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven (&gt;5 hectare) is de bevoegdheid van het <i>Vlaams Gewest</i>;</li> <li>• selectie van R1 (van Ekeren tot Linkeroever) als hoofdweg;</li> <li>• selectie van Singel als primaire weg categorie II;</li> <li>• voor de hoofdwegen en de primaire wegen is het <i>Vlaams Gewest</i> bevoegd;</li> </ul>
→ <b>Mobiliteitsplan Antwerpen (oriëntatienota)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• optie voor het sluiten van de Singel via het tracé / concept van de Parklaan op het emplacement;</li> </ul>	
→ <b>Woonbehoeftestudie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de behoefte aan bijkomende wooneenheden op middellange termijn voor de globale stad wordt geraamd op 786 tot 1070 woningen;</li> <li>• in de wijken Stuivenberg – Dam alleen al is voor die termijn voldoende voorraad ter beschikking; die reserve moet dus op die termijn worden aangesproken</li> </ul>	
→ <b>Sociaal-economische nota 2000</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realiseren van een ‘semi-industrieel park’ op het spoorwegemplacement met niet hinderlijke bedrijven in een groene aankleding;</li> <li>• cultuurproductencluster op en rond het emplacement;</li> </ul>	
→ <b>Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ‘ringgebieden’ als langgerekt en aaneengesloten natuurverbingsgebied;</li> <li>• (te) weinig groen binnen de ring met hoofdzakelijk een recreatief gehalte, recreatieve tint (of gebruiksgroen) blijft streefdoel;</li> </ul>	
→ <b>Impulsprogramma’s en gebiedsgericht beleid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het programma voor het federaal grootstedenbeleid;</li> <li>• het Europees doelstelling II programma;</li> <li>• wijkontwikkeling Antwerpen - Noord</li> </ul>	

Informatief	richtinggevend	bindend
-------------	----------------	---------

<i>varia</i>		
→ officieuze raming van de kosten voor de <b>sanering van het Lobroekdok</b> rond 1 miljard BEF;	→ opmaak <b>bodemsaneringsproject</b> voor de 'op- en overslagplaats voor gasolie (nabij de herstellloods) (conform te verklaren door OVAM); → start <b>oriënterend bodemonderzoek</b> voor de overige delen van het spoorwegemplacement (idem);	
		→ ondergronds tracé en halfopen sleuf van de noord-zuidverbinding dwars door de site; → rioleringsbuis van 2 m / 3,5 m, 4 m diep onder de site;
schematisch overzicht van <b>huidige en geplande projecten</b>		

## DEEL IV: NAAR EEN VISIE

In dit deel wordt een overzicht gegeven van de reeds bestaande visies van verschillende actoren met betrekking tot het projectgebied en het spoorwegemplacement. Daarop volgt een selectie van bestaande ruimtelijke concepten en stedenbouwkundige ontwerpen voor het spoorwegemplacement.

Dit alles wordt tenslotte schematisch gesynthetiseerd.

# IV. NAAR EEN VISIE

## 1. Bestaande visies

De voorbije jaren spraken het stadsbestuur en diverse instanties en actoren zich al uit over een nieuwe herbestemming voor het spoorwegemplacement. De verschillende instanties liggen behoorlijk in elkaars verlengde. De volgende krachtlijnen komen daarbij naar boven;

- Naast de overduidelijke bovenlokale schaal van de herontwikkeling, moet de herbestemming expliciet rekening houden met de omliggende wijken;
- De aanleg van een nieuwe of aangepaste verbindingsweg tussen Noorderplaats en Schijnpoort.
- Een belangrijk deel van het terrein als groene zone voor de omgeving en de stad.

### 1.1. Visie College

#### 1.1.1. Collegebesluit van 16 juni 1994

In het collegebesluit van 16 juni 1994 werden de **contouren van de herinvulling** reeds afgebakend. Dit gebeurde in het kader van de aanleg van de noord-zuidverbinding.

Het college besliste onder meer dat de aanleg van de noord-zuidverbinding met bovengronds traject vanaf het Damplein enkel kan bijdragen tot de verbetering van de wijk Dam, indien zulks gepaard gaat met een aantal werken en maatregelen.

Het collegebesluit beklemtoont **drie principes** bij de herinvulling van het spoorwegemplacement:

- De aanleg van een laan tussen Noorderlaan en Schijnpoort (zonder uitspraak over de schaal van deze nieuwe weg);
- Een betere aansluiting tussen Stuivenberg en Damwijk, met onder meer een bijkomende voetgangersdoorgang tussen de Demerstraat en de Viséstraat;
- De aanleg van een grote open en groene zone.

Het college vond het toen te vroeg om de benodigde maatregelen te preciseren, maar somsde als **minimaal** op:

- De aanleg van een grote open en groene zone op het emplacement, waarbij het objectief van 50% open groene ruimte reeds in grote mate moet gerealiseerd zijn;
- De realisatie van een oostwestverbinding voor autoverkeer die voornamelijk tot doel heeft het sluisverkeer in Antwerpen-noord te weren en een goede verbinding te creëren tussen de verschillende wijken;
- De planning van een oost-west verbinding voor zacht verkeer doorheen groene ruimten;
- De realisatie van een gelijkvloerse verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de Trapsstraat en het Damplein in een hoogwaardige en veilige omgeving;
- De realisatie van een voetgangersdoorgang tussen de Demerstraat en de Viséstraat;
- Het behoud en de renovatie van de Viaduct Dam met de eventuele realisatie van een aanpalende bebouwing;
- De volledige onteigening van het bouwblok Bredastraat-Merksemsestraat-Spoorberm;
- De sociale begeleiding van diegenen die door de onteigening worden getroffen, zo mogelijk de herhuisvesting ervan buiten de wijk.

De **hoofddoelstellingen** van het stadsbestuur zijn daarbij;

- Ontwikkeling in het gebied van een strategisch project dat een positieve uitstraling heeft op heel Antwerpen Noord;
- Het is de overtuiging van het stadsbestuur dat de impact des te groter kan zijn naarmate het gebied meer open kan gehouden worden.

### **1.1.2. Districtsraad Antwerpen (1995).**

Begin 1995 wees de Antwerpse districtsraad op het aangekondigde vrijkomen van het spoorwegemplacement. De raad zag in het terrein een “unieke kans” om een sterke impuls te geven aan de omliggende wijken. Daarom vroeg de districtsraad aan het stadsbestuur om een visie te ontwikkelen op de herbestemming van het terrein. Naast de duidelijke bovenlokale impact van de herbestemming van een terrein met deze schaal, diende deze visie ook oog te hebben voor de opwaardering van de omliggende wijken.

Tegelijk vroeg de districtsraad om een aanvang te nemen met het zoeken bij de hogere overheid naar financiële middelen om de herstructurering mogelijk te maken. Dit met in het achterhoofd dat eventuele voorzieningen voor de omliggende wijken – zoals bijvoorbeeld een groene zone – moeilijk helemaal kunnen verwezenlijkt worden binnen de reguliere commercialisering van het terrein.

In een antwoord aan de districtsraads zegde het college toe om een structuurplan spoorwegemplacement Antwerpen-Noord op te stellen. Vanaf september 1996 zou een projectgroep samengesteld worden die het werk van het structuurplan zou begeleiden en steunen. Noch de projectgroep, noch het werk aan het structuurplan, werden echter opgericht.

### **1.1.3. Collegebesluit van 20 maart 1997**

In Maart 1997 bevestigde een collegebeslissing haar standpunt van 16 juni 1994 en schaart zich achter een advies van het departement Ruimtelijke Ordening en Veiligheid over de bouwaanvraag van de NMBS voor de noord-zuidverbinding. Het bekrachtigde advies gaat onder meer in op de **herbestemming** van het spoorwegemplacement:

- **Parklaan.** Het stadsbestuur ziet een verbinding vanaf het Schijnpoort via de Halenstraat en de spoorweggronden naar of de Ellermanstraat, of de Kempenstraat als verkeerstechnisch zeer zinvol. De woonbuurt ten noorden van de Van Kerckhovenstraat wordt van doorgaand verkeer ontlast. Ook in de van Kerckhovenstraat zelf zal een merkbare afname van het verkeer zijn, wat daar de doorstroming van het openbaar vervoer zal verbeteren. Een aanleg van die ‘Parklaan’ op 2X1 rijstrook volstaat.
- **Sporenbundel tussen Viaduct-Dam en Schijnpoort.** Deze terreinen sluiten dicht aan bij de dichtbebouwde en bewoonde buurt ‘Seefhoek’. Hier is de grootste nood aan open en kwaliteitsvolle nieuwe woningen. De ‘Parklaan’ kan langsheen de spoorwegberm lopen. Tussen Parklaan en de bestaande woonbuurt kan dan een langgerekt park aangelegd worden. Tegen de Viaduct-Dam aan kunnen kwalitatief betere woningen worden voorzien, waarlangs de voetgangersverbinding tussen de Trapstraat en Damplein kan worden ingericht. Ter hoogte van het Damplein kan eventueel een nieuwe attractiepools (muziekcentrum, tentoonstellingshal, ...) worden ingeplant.
- **Sporenbundel tussen Noorderplaats en Viaduct-Antwerpen.** Tegen Viaduct-Dam kan de nieuwe woningbouw worden voortgezet. Terwijl naar de Bredastraat toe het park een verlenging kan krijgen. Doorheen dit park kan dan een verbinding voor het zachte verkeer tussen Damplein, Bredastraat en lange Dijkstraat worden aangelegd. Naar de noorderplaats toe, tussen Ellermanstraat en de viaduct van de Noorderlaan kan dan meer plaats worden ingeruimd voor nieuw-woonbestemmingen: kantoren en niet-hinderlijke kleine en middelgrote bedrijven. Samen met de projecten langsheen het Willemdok kan hier een poort voor Antwerpen ontstaan.

### **1.1.4. Collegebesluit van 19 oktober 2000**

In het collegebesluit van 19 oktober 2000 wordt kennis genomen van de studie “*het spoorwegemplacement Stuivenberg – de omwonenden en de nieuwe bestemming*” in opdracht van DSO<sup>61</sup> uitgevoerd door studiebureau Tempera. In dit besluit wordt de opdracht gegeven aan alle diensten of opdrachthouders die betrokken worden bij de invulling of het ontwerp van het spoorwegemplacement, deze studie ter beschikking te stellen en de conclusies van de studie bij de invulling of het ontwerp mee in overweging te nemen.

---

<sup>61</sup> “Het spoorwegemplacement Stuivenberg, de omwonenden en de nieuwe bestemming”, Bewonersbevraging i.o. van Dienst voor Samenlevingsopbouw, Stad Antwerpen, Tempera, Januari 2000.

### **1.1.5. Bestuursakkoord van 18 december 2000**

In het recente politieke akkoord van 18 December 2000 worden volgende prioriteiten vermeld onder 'Plannen en werken met Visie' ;

*"Het parkkwartel - Petroleum Zuid, BM Titan, Burchtse Weel en het spoorwegemplacement Noord - moeten worden gevrijwaard, om deze gebieden te ontwikkelen tot groene en bedrijvige longen in de stad. Het spoorwegemplacement Noord moet een **belangrijke groene, sportieve en vrijetijdsinvulling** krijgen, die een hefboom moet zijn tot de herwaardering van de aansluitende wijken Dam en Seefhoek".*

### **1.2. Visie NMBS**

De NMBS, eigenaar van de terreinen en gebouwen van het spoorwegemplacement, benadrukt voornamelijk de financiële haalbaarheid en rentabiliteit van het project.

### **1.3. Visie bewoners**

In opdracht van de stad Antwerpen, Dienst voor Samenlevingsopbouw, werden **de bewoners bevroegd rond de herbestemming** van het spoorwegemplacement <sup>62</sup>.

De top-5 van bewonerswensen kwam op het volgende neer;

1. Meer groen in de wijk. De topprioriteit van de bewoners is de aanleg van een bovenlokaal park met ruimte voor alle Antwerpenaars. In Antwerpen-Noord is immers een belangrijk tekort aan openbaar groen.
2. Ruimte voor sport en vrije tijd, zowel binnen als buiten. Vele jongeren kiezen voor dit thema, en de ouderen hopen de overlast door jongeren op deze manier te verminderen.
3. Nieuwe bedrijven voor meer jobs. Deze optie kwam lang niet op de eerste plaats omdat de bewoners overlast vrezen. Bovendien koestert men de argwaan dat een KMO-zone niet onmiddellijk de lokale bewoners ten goede zal komen.
4. Een nieuwe, mooie woonzone. De bewoners vinden Antwerpen-Noord al genoeg volgebouwd. Kansrijken zijn welkom in de wijk, maar die zouden een plek kunnen vinden in de talrijke leegstaande woningen.
5. Een nieuwe verbindingsweg ter bestrijding van sluipverkeer. Deze mogelijkheid vond de minste genade in de ogen van de bewoners. Het sluipverkeer, zo menen ze, zal er toch niet door verminderen.

Op 1 april 2000 werd door de bewoners van de omliggende wijken actie gevoerd op de verlaten terreinen van het emplacement. Als symbolische actie wees de Schepen van Cultuur de kunstenaar en buurtbewoner Panamarenko de herstellloods toe als atelier. De bewoners en politicus willen op die manier duidelijk maken dat ze de unieke open ruimte willen omzetten in een groene long met recreatieruimte en een cultureel hart.

---

<sup>62</sup> "Het spoorwegemplacement Stuivenberg, de omwonenden en de nieuwe bestemming", Bewonersbevraging i.o. van Dienst voor Samenlevingsopbouw, Stad Antwerpen, Tempera, Januari 2000, p.31.

## **2. Selectie ruimtelijke concepten en ontwerpen**

De voorbije 10 jaren was het spoorwegemplacement thema van divers ruimtelijke onderzoek. Belangrijk om te vermelden is dat het tot op heden over uitsluitend vrijblijvend studiewerk ging, dat geen bekrachtiging kreeg van de bevoegde overheden. Het volgende chronologisch overzicht dient eerder als bron van inspiratie bij de discussies over de herbestemming van het spoorwegemplacement.

Het belang van het projectgebied werd voor het eerst erkend in het "Globaal Structuurplan Antwerpen" en het project "Stad aan de Stroom". In het project Stad aan de Stroom kreeg de site van het emplacement naar aanleiding van een schets van arch. Manuel de Sola Morales het gebied de naam "Parklaan" mee.

### **2.1. Stedenbouwkundige wedstrijd 'Stad aan de stroom'**

Het project "Stad aan de Stroom" in 1993 bracht internationale architecten en stedenbouwkundigen vanuit de hele wereld samen om na te denken over de oude havengebieden van de stad. De publicatie "Antwerpen ontwerpen"<sup>63</sup> geeft een weerslag van de resultaten van het project "Stad aan de Stroom".

#### Aanbevelingen

Uit de aanbevelingen van Stad aan de Stroom kunnen volgende voorstellen, relevant voor het projectgebied, gehaald worden:

- Voor het **Eilandje** wordt een gebied voorgesteld waar zowel stedelijke- als havenfuncties een plaats kunnen vinden, met een *scharnierrol* tussen stad en haven. Gepleit wordt voor een gemengd wonen en werken in de verdere ontwikkeling van het gebied te behouden.
- Met betrekking tot de **verkeersproblematiek** wordt gesteld dat, ten noorden van het Eilandje, het havenverkeer een betere aansluiting moet krijgen op niveau van de Snelweg maar ook op niveau van de Singel. Zo wordt als absolute *prioriteit* de voorbereiding van de bouw van het sluitstuk tussen Scheldelaan en Singel aangegeven.
- Zo wordt ook aangegeven dat de ontwikkeling van het **Emplacement** tot stedelijk gebied een dankbare maar delicate opdracht is. Dankbaar omdat het kansen biedt om een reële bijdrage te leveren aan de ontwikkeling en versterking van de stad. Delicaat omdat keuzes moeten gemaakt worden over de aard van de invulling en omdat sterk wordt ingegrepen in de structuur en het functioneren van de bestaande stad.

#### "Parklaan"

De realisatie van een '**Parklaan**' op de spoorbundel Antwerpen, Stuivenberg en Antwerpen Dam is een voorstel van M. de Solà-Morales, waarbij veel aandacht ging naar het ontlasten van de straten in Antwerpen-Noord van doorgaand verkeer. Het gaat om een nieuwe verbinding tussen de Leien, het noordelijk deel van de binnenstad en de Singel en Ring ter hoogte van de Schijnpoortbrug. De verbinding is er voor autoverkeer maar evengoed voor zacht verkeer. De nieuwe Parklaan loopt dwars over het spoorwegemplacement en wordt omgeven door verspreide, lage bebouwing, afgewisseld met veel groen. De architect voorzag ongeveer een kwart bebouwing van het terrein (6,4 hectare).

Eenzijds structureert een "Parklaan" een groene omgeving met nieuwe functies (voornamelijk bebouwing) voor de wijk en de stad. Anderzijds kan een nieuwe omgeving een bijdrage leveren voor het herstel van de verkommerde stadsdelen en voor een betere verkeersorganisatie in het noordoostelijk deel van de stad. Op basis van de ideeën werd een concreet stedenbouwkundig voorstel uitgewerkt.

---

<sup>63</sup> "Antwerpen Ontwerpen", resultaten van het stedenbouwkundig project 'Stad aan de Stroom', Antwerpen, 1993.



## 2.2. Inrichting Damplein en omgeving

In opdracht van Tuc Rail n.v. (NMBS) werd door Stad aan de Stroom v.z.w. in de periode van december 1993 tot maart 1994 een stedenbouwkundige studie uitgewerkt voor de "Inrichting van het Damplein en omgeving"<sup>64</sup>.

### Visie en concepten

De **visie** gaat uit van de specifieke rol die de wijk Dam als woon- en werkbuurten ten dienste van de haven en de stad speelt en haar heel eigen typologie van deelbuurten en infrastructuur.

De visie heeft twee uitgangspunten; enerzijds de versterking van de eigenheid van de Dam en zijn deelbuurten, en anderzijds een sterk pleidooi voor vernieuwing door de inbreng van nieuwe functies en activiteiten, betere en nieuwe verbindingen, het ruime aanbod en de heraanleg van de openbare ruimte.

De visie werd vertaald in diverse **ruimtelijke concepten**:

- Autonomie van de deelgebieden: Naast het versterken van het aanwezige activiteitenpatroon wordt ook uitgegaan van de eigen specifieke typologie van de verschillende deelgebieden;
- Voortbouwen op randen en infrastructuur: De eigen typologie gaat uit van integratie van de zware infrastructuur;
- Voortbouwen op samenhang Viaduct en omgeving;
- Spoorwegemplacement als stedelijk plateau;
- Creëren en bundelen van verbindingen tussen de verschillende deelgebieden;
- Opeenvolging van publieke ruimten.

### Concrete voorstellen

De **concrete voorstellen** gaan uit van de bestaande morfologische en functionele structuur van de Dam en Antwerpen-Noord. Dit betekent voor de invulling van de verschillende deelgebieden in concreto dat;

1. De **Damwijk** geherwaardeerd en versterkt wordt als woon- en werkbuurten;
  - Buurt Bredastraat-Damplein: een verdere ontwikkeling als gemengde woon- en werkbuurten;
  - Buurt Lange Lobroekstraat: uitbreiding van de woonfuncties en versterken van de commerciële as lange Lobroekstraat;
  - Slachthuisbuurt: verdere uitbouw van een vlees- en voedingsnijverheid en toeleveringsactiviteit
  - Schijnpoortbuurt: uitbreiding van de woonfunctie;
  - Buurt Merksemsestraat: versterking van de dienstverlenende activiteiten gericht op stad en haven, waarbij de woonfunctie wordt afgebouwd;
2. De **verbindingen** tussen de verschillende deelbuurten, tussen de wijk Dam en de omliggende wijken evenals de haven, tussen Stuivenberg en de Leien worden verbeterd;
3. De **Seefhoek en Stuivenbergwijk** worden versterkt als woonbuurten;
4. Het **spoorwegemplacement** kan plaats bieden aan nieuwe activiteiten op stedelijk en lokaal niveau, aan groene ruimten en aan een belangrijke woonfunctie;
  - Nood aan grote open groene ruimte als tegengewicht voor de dichte bebouwing in de omliggende wijken;
  - Versterking van herkenbaarheid en ruimtelijke oriëntatie door o.a. beeldende infrastructuur (bv. parklaan), gedifferentieerde bebouwing en behoud van historische kenmerken en perspectieven;
  - De functie recreatie krijgt in dit gebied een belangrijke functie;
  - Nadruk op een oostwest verbinding voor het opvangen van het noordzuidelijke sluipverkeer

---

<sup>64</sup> Stad aan de Stroom vzw, "stedenbouwkundige studie, inrichting Damplein en omgeving", December 1993-Maart 1994

## 2.3. Studio open stad <sup>65</sup>

Uitgeschreven in 1993, als neerslag van een seminarie over de toekomst van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel, zijn concrete strategieën uitgewerkt voor een globale aanpak.

In het kader van Studio Open Stad werkten studenten van de Colombia Universiteit, New York, onder leiding van Richard Plunz aan diverse boeiende voorstellen voor het emplacement. De voorstellen benadrukken de veelzijdige potenties die het gebied heeft. In de voorstellen voor de ontwikkeling van het gebied worden de relaties tussen de omliggende stadsdelen versterkt, nieuwe huisvesting, werkgelegenheid, groene en open recreatie- en gemeenschapsvoorzieningen gecreëerd, en wordt onderzocht hoe een nieuwe weg (Parklaan) kan geïntegreerd worden in het gebied. De kwaliteitsvolle voorstellen tonen aan hoe op verschillende manieren met de problematiek kan worden omgegaan.

### Vijf voorstellen

Hieronder worden de krachtlijnen van de vijf voorstellen<sup>66</sup> kort geschetst.

Het voorstel **Groene Metropolis** reserveert het deel tussen Viaduct dam en Schijnpoort voor een park. Het park wordt glooiend aangelegd, zodat uitkijkpunten ontstaan op de stad. Aan de zuidzijde verrijzen nieuwe, kleinschalige woonstroken, met zicht op het park.

Een lokale verbindingsweg 'de 'Parkweg'-verzekert de toegankelijkheid van het gebied. Overigens kregen in dit plan ook de spoorweggronden ter hoogte van Borgerhout een bestemming als park. Ten westen van het Viaduct dam ruimt het voorstel plaats om de Damwijk om te bouwen tot een zakelijk en commercieel centrum.

Een **nieuwe weefsel voor de rand** onderzoekt enkel de kant van het spoorwegemplacement ten oosten van het viaduct Dam. Het vertrekt van een slingerende Parklaan, dwars door het spoorwegemplacement. Deze weg wordt getekend als een belangrijke stedelijke as, de verbinding tussen de Noordersingel en een nieuwe oprit in de bocht van de brug van de Noorderlaan. Ten noorden van de laan stellen de auteurs het doortrekken voor van de bestaande groene zone tussen ring en singel. Ten zuiden van de laan –en in het ontwerp veruit de grootste zone- wordt resoluut gekozen voor nieuwe woningen.

Het voorstel **middengebied** kiest voor een combinatie van bebouwing en een grootschalige autoviaduct. In de nieuwe bebouwing is plaats voor zowel woningen, handel als zakelijke activiteiten. Grootschalig groen is voorzien rond het Asiadok. Het stratenpatroon van Stuivenberg en Dam wordt doorgetrokken dwars over het spoorwegemplacement.

**Verschuivende grenzen** omvat een bijzonder ambitieuze verkeersoefening, inclusief het ombouwen van de ring tot een groene, plaatselijke verbindingsweg. De studie overstijgt danig de site van het spoorwegemplacement, zodat haar relevantie klein wordt voor dit overzicht. Boeiend is evenwel de keuze om in het oostelijke deel van het spoorwegemplacement, tussen Viaduct, Dam en Schijnpoort, bebouwing te laten domineren. Die evolueert van een rigide gevelrij aan de zijde Viséstraat (daarmee aansluitend op de bestaande bebouwing aan de overzijde van de Viséstraat), naar een "meer doorlaatbaar" geheel, dat de noordzijde (Damwijk) een open uitzicht bezorgt.

**Binnenrandstad** vormt het spoorwegemplacement om tot een woon-werk omgeving, aansluitend op de bestaande omgeving. Op knooppunten zoals sluizen, verrijzen grotere complexen (tot 7-8 bouwlagen), die het gebied structureren en als hoofdknooppunten gezien worden. Ze krijgen elke een semi-publieke of commerciële functie. Over het spoorwegemplacement loopt een "stadsboulevard", de brug tussen Noordersingel en Noorderlaan, die de activiteitkernen op het emplacement (park, theater, cultureel centrum, ...) met elkaar verbindt.

---

<sup>65</sup> "Tussen Kant en Wal: Elementen voor een cultuur van de stad", Studio Open Stad, Antwerpen 93

<sup>66</sup> Het spoorwegemplacement Stuivenberg, de omwonenden en de nieuwe bestemming, *Tempera*, April 2000, p. 18.

## 2.4. Studie 'kleur de grijze gordel' <sup>67</sup>

De studie bevat een pleidooi om in de hele 19<sup>de</sup> eeuwse gordel een strategie op twee niveaus te ontwikkelen. Een goed uitgerust voorzieningsniveau op schaal van de wijk, moet samengaan met de inpassing van een aantal stedelijke voorzieningen, waarvoor ook mensen van buiten de gordel naar hiertoe komen. Alleen op deze manier kan de gordel opnieuw een volwaardig deel van de stad worden. Met betrekking tot het emplacement wordt vermeld dat deze uitzonderlijke kansen biedt voor de inbreng van groene en open ruimte, eventueel aangevuld met nieuwe stedelijke activiteiten.

“Bij de herbestemming van de vrijgekomen gronden aan de noordoostelijke buitenrand van de gordel dient een afweging gemaakt te worden tussen stedelijke en meer wijkgerichte functies. In de langsricting lijkt een overwegend groene gordel tussen het Eilandje, Schijnpoort en Donkerpoort aangewezen. Dit sluit niet uit dat bepaalde delen kunnen bebouwd worden. Welke bestemmingen (woningen, bedrijfsactiviteiten, wijk- of stedelijke voorzieningen ...) hier gewenst zijn moet onderzocht worden in een aparte studie. In elk geval dient in de dwarsrichting de historische relatie tussen Stuivenberg en Dam/Schijnpoort hersteld te worden” (p.44).

## 2.5. Studieopdracht Groep Archo <sup>68</sup>

De Studiegroep Archo formuleerde in 1996 haar eigen visie op de ontwikkeling van het spoorwegemplacement.

De visie werd uitgewerkt in een **concreet stedenbouwkundig ontwerp** voor de site.

Daarbij werd gekozen voor drie **uitgangspunten**:

- Een menging van bestemmingsgebieden, functies en activiteiten. De groep Archo situeert op het terrein zowel (niet-hinderlijke) bedrijvigheid en kantoren, uitgesproken woonzones, een verbindingsweg als groen en sportinfrastructuur;
- Een (deels) bovenlokale bestemming. “Als één van de belangrijkste stedenbouwkundige ingrepen van de voorbije decennia in de Antwerpse regio”, zorgt de schaal van het terrein haast automatisch voor een bovenlokale invulling;
- Oog voor omwonenden en de inpassing in de bestaande wijken. Het bureau pleit voor een niet puur commerciële invulling van het terrein. Die zou te weinig oog hebben voor wijkgebonden belangen zoals de inplanting van recreatiezones, gemeenschapsfuncties en sociale huisvesting.

### Bedrijvigheid overvloeiend in wonen

De groep Archo snijdt het spoorwegemplacement in de lengteas door. Aan de zuidzijde domineert bebouwing het terrein. Deze bebouwing verandert over de lengte van het terrein tweemaal van karakter. Aansluitende bij de Noorderplaats is plaats voor een hoge bouwdensiteit, met hoogbouw van 12 bouwlagen en hoofdzakelijk commerciële invulling. Tussen Fugerstraat en Lange Dijkstraat krijgt groen de overhand, afgewisseld met laagbouwoningen (drie bouwlagen). Vanaf het viaduct Dam kiest Archo voor bouwblokken met woningen en binnengebieden. De as Halenstraat, Viséstraat en Viaduct Dam blijft behouden.

### Ontsluitingsweg op wijkniveau

Tussen Noorderlaan en Schijnpoort situeert zich een “ontsluitingsweg op wijkniveau”. De weg is in eerste instantie voor de omwonenden bestemd. Vanaf de Noorderplaats volgt de weg het traject van de Ellermanstraat, tot de Oude Steenweg. Daar gaat hij over in een nieuwe weg, die ten noorden van de nieuwe bebouwing loopt en zo de scheiding markeert tussen bebouwing en park § recreatiegebieden. De nieuwe weg situeert zich ongeveer in het midden van spoorwegemplacement, loopt onder het Viaduct Dam door om op het einde van de Viséstraat (kruispunt met de Van kerckhovenstraat) terug over te lopen in het traject van de huidige Halenstraat.

---

<sup>67</sup> Luk Vanmaele, “Kleur de grijze gordel, ontwikkelingsstrategieën voor de aanpak van de Antwerpse 19<sup>de</sup> eeuwse gordel”, Afstudeerwerk Henry van de Velde Instituut, September 1992

<sup>68</sup> “Herstructurering spoorwegemplacement Stuivenberg”, Groep Archo, Antwerpen, Maart 1996

## Groen en sportvelden

Ten noorden van de nieuwe ontsluitingsweg, wordt het gebied voorbehouden voor park en sportvelden. Ten westen van het Viaduct Dam is daarbij ruimte voor sportvelden, ten oosten wordt volop de kaart van een groene invulling getrokken. De ruimte voor groen en hectare is omvangrijk, en bedraagt 6,2 hectare of 27% van het terrein.

## Respect voor bestaande elementen

Andere keuzes van Archo zijn het behoud van de herstellingenwerkplaats, die men nieuw leven toedeelt als een evenementenhal, nieuwe verbindingen tussen Stuivenberg en Dam en het behoud van de terreinverschillen. De spoorlijn richting Nederland, het Viaduct Dam (en de karakteristieke) Trappekes) en de brug van de Noorderlaan wil het bureau integreren in de nieuwe plannen.



### 3. Schematische synthese: naar een visie

#### 3.1. Visies voor het emplacement

ACTOREN	VISIE EMPLACEMENT	CONCRETE INVULLINGEN	BRONNEN
<b>College</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Belangrijke groene, sportieve en vrijetijdsinvulling, hefboom tot de herwaardering van de aansluitende wijken;</li> <li>▪ Strategisch project met uitstraling op heel Antwerpen Noord;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Langgerekt Park – open en groene zone (minimum 50%);</li> <li>▪ Westelijke zijde: nieuw woon- bestemmingen, kantoren, niet-hinderlijke kleine en middelgrote bedrijven;</li> <li>▪ Langzaam Verkeersverbindingen tussen Dam en Stui-venberg;</li> <li>▪ Behoud Viaduct Dam en attractiepool ter hoogte van Damstation</li> <li>▪ Parklaan; Verbindingsweg Schijnpoort-Noorderlaan met als doel het weren van sluipverkeer en creatie goede verbinding tussen de verschillende wijken (2x1 rijstrook)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diverse collegebesluiten en recent bestuursakkoord</li> </ul>
<b>NMBS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Behoud 3 zones voor eigen gebruik;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aandacht voor de financiële rentabiliteit en haalbaarheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besprekingen</li> </ul>
<b>Bewoners</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groene bestemming (86%)</li> <li>▪ Sport en vrije tijdsinvullingen</li> <li>▪ Aandacht voor kwaliteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Behoud in haar totaliteit, geen verkaveling naar verschillende functies toe;</li> <li>▪ Groene long voor de stad (langste wandelpad voor de stad);</li> <li>▪ Hergebruik van bestaande spoorweggebouwen (collectief geheugen);</li> <li>▪ In samenhang met herontwikkeling van de buurt;</li> <li>▪ Concrete vraag naar muziek- en tekenschool, individuele sport- en recreatie-infrastructuur;</li> <li>▪ Geen sociale voorzieningen meer;</li> <li>▪ Parklaan; ongewenst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewonersbevraging Tempera</li> <li>▪ Bewonersvergaderingen</li> <li>▪ Persartikels</li> </ul>
<b>Sociaal - Economische Nota</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Semi-industrieel (bedrijven) park</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Clusterontwikkeling (cultuurproductie) met een aantrekkelijk groen karakter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sociaal-Economische Nota 2000;</li> <li>▪ Stad Antwerpen, cel economische ontwikkeling</li> </ul>
<b>Synthesenota</b> <b>Globaal</b> <b>Structuurplan</b> <b>Antwerpen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stedelijk park als scharnierpunt tussen noordelijke en zuidelijke stad;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sluiten van de Singel een noodzaak: functie als verdeelweg;</li> <li>▪ Tracé grote ring schrappen; groene zone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Synthesenota Globaal structuurplan Antwerpen</li> </ul>
<b>WOP Antwerpen-Noord</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Invulling emplacement: werken op verschillende schaalniveaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groenvoorzieningen, vestigingsplaats voor nieuwe kleinere bedrijven, nieuwe woningen voor een middenklasse, verbindingen Dam-Stuivenberg en functies met een bovenlokaal bereik.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ WOP Antwerpen-Noord</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parklaan; ongewenst</li> </ul>	
<b>Stad aan de Stroom</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dankbare maar delicate opdracht;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parklaan; relatief kleinschalige verbindingsweg (2x1);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wedstrijd Stad aan de Stroom, 1993.</li> </ul>

### 3.2. Ruimtelijke concepten en ontwerpen voor het emplacement

<b>ACTOREN</b>	<b>VISIE EMPLACEMENT</b>	<b>CONCEPTEN/ONTWERP</b>	<b>BRONNEN</b>
<b>Studio Open Stad</b> (respectievelijke volgorde volgens de puntjes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groene Metropolis: Groen en wonen;</li> <li>▪ Nieuw weefsel aan de rand (voorstel voor oostelijke deel emplacement);</li> <li>▪ Middengebied: combinatie van bebouwing en grootschalige activiteit;</li> <li>▪ Verschuivende grenzen; verkeersoefening met ombouwen van de singel tot groene verbindingsweg;</li> <li>▪ Binnenrandstad; woonwerk omgeving aansluitend op bebouwde omgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tussen Dam en Schijnpoort: glooiend park met uitkijpunten op de stad, en aan zuidzijde nieuwe kleinschalige woonstroken, Damwijk wordt zakelijk en commercieel centrum; Parkweg voor verbetering toegankelijkheid van het gebied</li> <li>▪ Ten noorden Parklaan groen en ten zuiden (grootste zone) nieuwe woningen;</li> <li>▪ Woningen, handel en zakelijke activiteit met grootschalig groen, rond het Asiadok; Slingerende Parklaan als belangrijke stedelijke as;</li> <li>▪ Oostelijke deel: woningen; van gesloten (oost) naar transparant (west) geheel;</li> <li>▪ Op knooppunten verrijzen grote complexen die het gebied structureren. Parklaan als stadsboulevard die de activiteitenkernen (park, theater, cultureel centrum, ...) met elkaar verbindt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Publicatie; "Tussen Kant en Wal", 1993.</li> </ul>
<b>Kleur de Grijze Gordel: Ontwikkelingsstrategieën voor de aanpak van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Uitzonderlijke kansen voor inbreng van groene en open ruimte, eventueel aangevuld met nieuwe stedelijke activiteiten;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Afweging tussen stedelijke en meer wijkgerichte functies;</li> <li>▪ In de langsrichting overwegend groene gordel;</li> <li>▪ Herstellen historische relatie tussen Dam en Stuivenberg</li> <li>▪ Concentratie van meer stedelijke functies ter hoogte van Viaduct en Schijnpoort (bereikbaarheid)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Studie "Kleur de grijze gordel", 1992.</li> </ul>
<b>Archo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Menging van bestemmingsgebieden, functies en activiteiten;</li> <li>▪ Deels bovenlokale bestemming;</li> <li>▪ Oog voor omwonenden en inpassing in de bestaande wijken met recreatiezones, gemeenschapsfuncties en sociale huisvesting;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zuidzijde: bebouwing met hoogbouw aan zijde Noorderplaats met vnl. commerciële invulling en bouwblokken met laagbouw woningen en binnengebieden vanaf Viaduct Dam;</li> <li>▪ Noordzijde; park (oosten) en sportvelden (westen);</li> <li>▪ Behoud van de herstellingswerkplaats als evenementenhal;</li> <li>▪ Nieuwe noord-zuid verbindingen en behoud van de terreinverschillen;</li> <li>▪ Parklaan; Ontsluitingsweg op wijkniveau; scheiding tussen noordelijk en zuidelijk deel op het emplacement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stedenbouwkundig ontwerp, 1996.</li> </ul>
<b>Diverse Studentenvoorstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nog te onderzoeken</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eindwerken studenten</li> </ul>

### 3.3. Visies en ruimtelijke concepten voor de omgeving

ACTOREN	VISIE	STRATEGIE	CONCEPTEN	Bronnen	
<b>WOP Antwerpen-Noord</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aandacht naar centrumfuncties 19<sup>de</sup> eeuwse gordel;</li> <li>▪ Lange termijn: aantrekken van een gemengde bevolking en samenbrengen van alle maatschappelijke functies</li> <li>▪ Veel aandacht moet gaan naar KMO-ontwikkeling in de omgeving van het emplacement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsaanpak met vier terreinen; huisvesting (renovatie bestaande patrimonium, bouwblokrenovatie), werkgelegenheid (2 prioriteiten), bovenlokale handel (bovenlokale uitstraling en ruimtelijke concentratie), ontwikkeling van KMO's (naar analogie NOA: nieuwe bedrijvencentra: infrastructuur en service, cfr. Culinaire Agora).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ WOP Antwerpen-Noord</li> </ul>	
<b>Bewoners</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Opheffen van leegstand en verkrotting;</li> <li>▪ Aanpakken huisjesmelkerij;</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewonersbevraging Tempera</li> <li>▪ Bewonersvergaderingen</li> <li>▪ Persartikels</li> </ul>	
<b>Synthesenota Structuurplan Antwerpen</b>	<b>Globaal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 19<sup>de</sup> eeuwse gordel; een vitaal stadsdeel</li> <li>▪ Omgeving schijnpoort, sportpaleis en Lobroekdok: concentratie voor stedelijke recreatie</li> <li>▪ Noorderplaats; ruimtelijk geaccentueerd als scharnierpunt tussen stad en haven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hoofdstraten als hefboom voor stedelijke vernieuwing en nood aan buurtgerichte economische ontwikkeling;</li> <li>▪ Basisprincipe; positieversterking 19<sup>de</sup> eeuwse gordel: meer ruimte voor (groot) stedelijke activiteiten; geënt op stedelijke assen of concentratiepunten en goede bereikbaarheid;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brugpoorten: knooppunten van openbaar vervoer;</li> <li>▪ Stadspoorten op de Leien: verbetering relatie met de binnenstad;</li> <li>▪ Ringbos als groene gordel: voor de omliggende woonwijken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Synthesenota Globaal structuurplan Antwerpen</li> </ul>
<b>Kleur de Grijs Gordel: Ontwikkelingsstrategieën voor de aanpak van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aanpak kaderen binnen een visie op de ontwikkeling van de stad als geheel (GSA); opbouw van een vernieuwde stedelijke dynamiek;</li> <li>▪ Stedelijk evenwicht op basis van complementariteit;</li> <li>▪ Elke wijk: volwaardige stedelijk geheel dat zijn kracht haalt uit minstens één aan-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nood in heel de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel aan een strategie op twee niveaus: lokaal en bovenlokaal;</li> <li>▪ Voor bovenlokaal niveau, zie GSA</li> <li>▪ Lokaal niveau: elke buurt is volwaardig stuk stad en moet als dusdanig functioneren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Functieverweving (minimumpakket aan voorzieningen, werkgelegenheid, commerciële activiteiten en een gedifferentieerd gamma van woongelegenheden).</li> <li>▪ Ruimtelijke versterking van hoofdstraten en buurtkernen;</li> <li>▪ Een heldere ruimtelijke structuur (belevingswaarde);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Studie "Kleur de grijze gordel", 1992.</li> </ul>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ trekkingspool;</li> <li>▪ Verschillende stadsdelen dienen voldoende economisch draagkracht te hebben;</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Versterking van verbindingen en wegwerken van negatieve barrières;</li> </ul>	
--	---	--	--	--

## V. OVERZICHT VAN DE BIJLAGEN

1. **Kaartenbundel**

2. **Fotobundel**

3. **Voorbeeldenbundel gelijkaardige projecten**