HET PLEINENPLAN

EEN ONDERZOEK OVER LEEFBAARHEID EN MOBILITEIT IN DE ANTWERPSE KERNSTAD

stRaten-generaal

COLOFON

Stramien^cv

Wij maken ruimte

Stramien, architectuur & ruimte cv
Mechelsesteenweg 271 bus 5
2018 Antwerpen
tel 03 248 54 02
btw BE 0466 120 038
info@stramien.be
www.stramien.be

Onderzoeksteam
» Luk Vanmaele
» Peter Vermeulen
» Maarten Vrebos

Stuurgroep:
» Onderzoeksteam
» Anne Baudouin
» Manu Claeys
» Lin Ploegaert

7 april 2022

INHOUD

Inleiding. 3
Methodiek 6

1 / Modal shift 8
2 / Leefbuurten. 12
3 / Flaneerstad. 22
4 / Verkeersstructuur 34
5 / Wijken 47
6 / Bijkomende randvoorwaarden. 92
7 / Vervolgstappen 104

INLEIDING

In 2005 tekende stRaten-generaal bezwaar aan tegen een nieuwe snelweg dwars door Antwerpen. Voor de ontwerpers was deze weg het uitgangspunt en niet de stad of haar bewoners. Die moesten hun stedelijk bestaan maar aanpassen aan een immens viaduct dat in 18 rijstroken zou eindigen aan het Sportpaleis. Het jarenlange debat dat volgde, mee aangestuurd door Ademloos en Ringland, zorgde voor een radicale omslag: steeds meer betrokkenen gingen het project zien door de ogen van stad en bewoners.

In 2017 werd het viaduct een tunnel, rijstroken en op- en afrittencomplexen zouden worden hertekend, de bestaande ringsnelweg zou worden overkapt en voor doorgaand verkeer zou een noordelijke bypass – het Haventracé - ontwikkeld worden. Deze afspraken werden vastgelegd in een Toekomstverbond tussen twee overheden en drie burgerbewegingen, samen met het engagement om het aandeel van het autovervoer in de stadsregio terug te dringen ten voordele van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

De hertekende Oosterweelverbinding is inmiddels vergund. De eerste kilometers overkapte ring zijn bestuurlijk goedgekeurd: een bestaand viaduct maakt plaats voor een gedeeltelijke overkapping plus ringparken – de eerste van een hele reeks. De besluitvormingsprocedure voor het Haventracé is lopend, met burgerparticipatie vanuit alle gemeenten waar die zal passeren. Voor de modal shift van autogebruik naar andere vervoersmodi zijn een visienota en een plannota opgesteld.

Er is vijf jaar hard gewerkt en de puzzelstukken voor de grote ingrepen liggen klaar. Tijd voor een aanvullende volgende stap. Het jarenlange debat heeft immers de blik op alle Antwerpse wegen gewijzigd, ook op het stedelijk ‘onderliggend wegennet’, de invalswegen, ontsluitingswegen, winkelassen en woonstraten. Ook daar geldt intussen – meer nog dan bij een snelweg – de logica dat de weg zich inpast in de omgeving en het verkeer zich aanpast aan wie daar verblijft.

Ook in andere steden won dat besef terrein: de 20ste eeuw waarin een ingesleten autocultuur het straatbeeld bepaalde en andere gebruikers van het publieke domein zich tevreden moesten stellen met de ‘restruimte’ is voorbij. Verkeersveiligheid, woonkwaliteit, gezondheid, leesbaarheid van het publiek domein, beperking van geluidsoverlast, hittecomfort, ruimte voor ontmoeting, het belang van rustgevend water en groen, ontharding en klimaat, beeldkwaliteit, doorstroming van openbaar vervoer, kernversterking: het zijn aandachtspunten waar stadsbewoners én hun beleidsmakers steeds gevoeliger voor werden. De covid-pandemie heeft die evolutie recentelijk nog versterkt. Toen autoverkeer tijdens de lockdown aan banden werd gelegd, maakte iedereen kennis met een vijftienminutenstad, waar alle essentiële en leuke activiteiten binnen het kwartier te voet of per fiets bereikbaar waren. Of niet...

In 2015 was het motto van het Beleidsplan Mobiliteit nog ‘Actief en bereikbaar Antwerpen’. Vandaag zou zo’n plan een andere titel krijgen, met adjectieven als verkeersveilig, duurzaam, autoluw en leefbaar. In vele Antwerpse straten geldt intussen een zone 30, langs bijna alle grote stadsboulevards zijn fietspaden aangelegd, missing links in het ringfietspad worden weggewerkt, de rode deelfietsen zijn niet meer weg te denken, het draagvlak groeide voor schoolstraten, speel- of tuinstraten en fietsstraten, in het historische centrum zijn er stilaan evenveel woonerven als klassieke straten, her en der worden straten geknipt en verschijnen pleintjes, in de werkbanken van het Toekomstverbond worden voetgangersvriendelijke nerven van en naar de ringparken uitgetekend.

We zien veel goede initiatieven, maar een samenhangend autoplan dat tegelijk een buurtleefbaarheidsplan is ontbreekt, waardoor auto’s toch vaak nog sluipwegen zoeken door stadsdelen, bumper aan bumper stilstaan in winkelstraten, blokjes rondrijden op zoek naar een parkeerplaats, laveren tussen drukke fietsstromen of in woonwijken rondrijden waar ze helemaal niet moeten zijn.

Daarom gaf stRaten-generaal in september 2021 aan Maarten Vrebos en Luk Vanmaele, stedenbouwkundigen met ervaring in ontwerpend onderzoek van ruimtelijke en mobiliteitswerken, de opdracht om voor de kernstad logische rijroutes uit te werken die tegelijk de belevingskwaliteit voor bewoners, voetgangers en fietsers verhogen.

Naast het bestuurlijke engagement voor een modal shift en de nieuwe kijk op de verhouding tussen (auto)mobiliteit en stedenbouw vormde nog een derde element uit het Toekomstverbond de context voor dit onderzoek. Als gevolg van het hertekenen van de Antwerpse ring en de verdere uitbouw van het OV-net zullen voertuigen over enkele jaren immers op andere manieren de stad binnenrijden, via nieuwe of grondig heringerichte op- en afritten en een verhoogd P+R-aanbod. Ook dat zal consequenties hebben voor het onderliggend wegennet.

Aan de onderzoekers vroegen we:

» teken een heldere hiërarchie uit voor de automobilist: de opties om via hoofdassen (invals- en ontsluitingswegen) ‘af te dalen’ in de stad tot aan de bestemming;
» teken tegelijk Antwerpse ‘superblocks’ uit, dus clusters van woonstraten die samen goed bereikbaar zijn via die hiërarchie, maar niet fungeren als ontsluiting voor naastliggende woonwijken die hun eigen ontsluitingshiërarchie hebben;
» doe dat voor de hele zone tussen de ring en de Schelde, namelijk de binnenstad en de 19de-eeuwse gordel (Antwerpen-Noord, Borgerhout intra muros, Berchem intra muros, Antwerpen-Zuid) die we samen de kernstad noemen; in een volgende studie kan hetzelfde gedaan worden voor de 20ste-eeuwse gordel;
» baseer je daarbij op drie onderzoekslagen: reeds bestaande studies, ontwerpoefeningen die circuleren in de wijken (bottom-up) en inzichten vanuit eigen expertise;
» schets vervolgstappen op het gevoerde onderzoek met oog op een gefaseerd maar concreet invoeren van voorgestelde maatregelen en ingrepen op korte, middellange en lange termijn.

We gaven de onderzoekers een half jaar. Bij de maandelijkse rapportages betrokken we ook Peter Vermeulen, als ruimtelijk planner, bezieler van Ringland, covoorzitter van de werkbank modal shift (Routeplan 2030) en expert met terreinkennis.

Wat voorligt is niet gebeiteld in steen, maar kan wel een toetssteen worden bij de uitwerking van toekomstige circulatieplannen. Tijdens de voorbije maanden zagen we alvast een Pleinenplan ontstaan. Wie de neerslag van dit onderzoek doorneemt, zal begrijpen waarom.

Anne Baudouin, Manu Claeys, Lin Ploegaert, voor stRaten-generaal

stRaten-generaal

METHODIEK

Het projectgebied voor deze studie beperkt zich tot de kernstad Antwerpen: het gebied omsloten door de Schelde, het Albertkanaal en de Ring R1. Deze studie wil een aantal principes op een rij zetten en die vertalen naar de stad intra muros, in een verdere oefening zijn die echter ook toepasbaar extra muros.

Meerlagige aanpak

- Hiërarchisch autonetwerk
  - Onderscheid tussen bezoekers (P&R + pendel, enkel noodzakelijk verkeer tot in centra) en bewoners (lokale bereikbaarheid zonder doorgaand verkeer, buurtparkings, deelauto's...)
  - Zoeken naar een logisch en oriënteerbaar systeem, dat alle buurten bereikbaar houdt en tegelijk een meerwaarde biedt op vlak van leefbaarheid
- Een sterk stedelijk groennetwerk: verbinden van pleinen en parken via groene corridors (nerven)
- Versterken van de eigen identiteit en morfologie van elke buurt of wijk, niet elke wijk vraagt om dezelfde aanpak.
- Inzetten op autoluwe buurt- en wijkkernen en belangrijke overstappunten voor openbaar vervoer.
- Een fijnmazig fietsnetwerk: zowel via verkeerswegen (met veilige fietspaden) als fietsstraten, woonerven e.d.
- OV-netwerk op verschillende schaalniveaus, met goede doorstroming en vlotte overstapmogelijkheden
- Goederen:
  - beperken van zwaar vrachtverkeer door woonwijken
  - uitbouwen van stedelijke en wijkdistributiepunten
  - stimuleren van cargofietsen, kleine (elektrische) bestelwagens
  - venstertijden waar noodzakelijk

Tenslotte wordt ook gewerkt aan een fasering met 3 tijdshorizonten (zie hoofdstuk 7 Vervolgstappen):

Fase 1. No-regretmaatregelen (korte termijn)

Fase 2. Projecten op middellange termijn

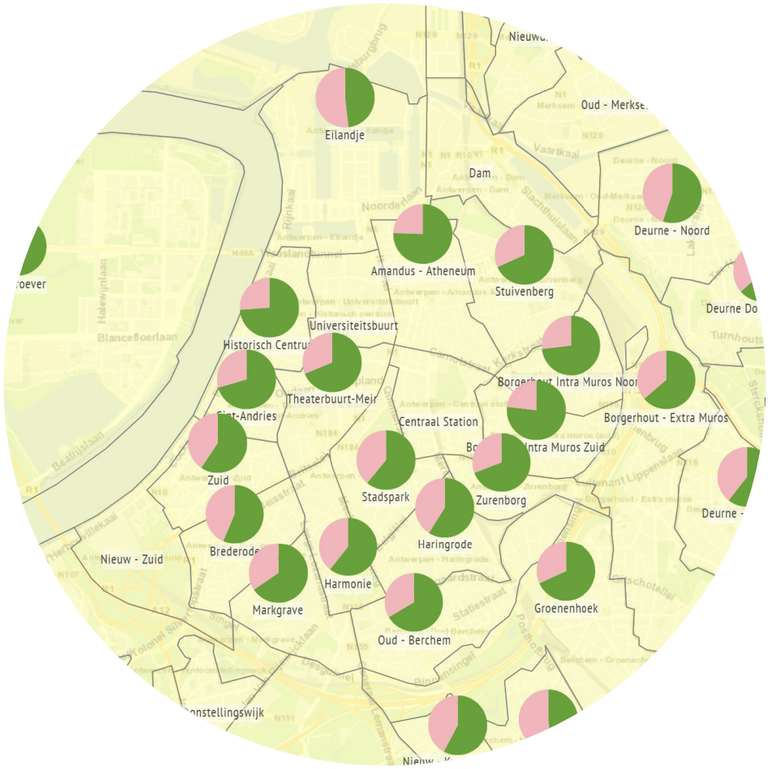
Fase 3. Eindbeeld

Bestaande plannen als basis

We hoeven gelukkig niet van een leeg blad te vertrekken. De voorbije jaren is er in en buiten Antwerpen al heel wat nagedacht en gestudeerd: in stedelijke beleidsplannen (Structuurplan, Mobiliteitsplan, Groenplan, plannen voor wijkcirculatieplannen voor bepaalde wijken), door Fietsberaad Vlaanderen (Fix the Mix) of vanuit het Team Vlaams Bouwmeester (Stratenclusters) e.d.

We putten graag inspiratie uit deze en andere studies en bouwen verder op bestaande visies in binnen- en buitenland. Omgekeerd hopen we dat dit rapport in de toekomst anderen kan inspireren tot nieuwe inzichten.

1 / MODAL SHIFT



Modal split woon-werkverkeer 2019, roze = aandeel autoverplaatsingen, groen = aandeel duurzame verplaatsingen (bron: stadincijfers.antwerpen.be)

Voortbouwend op het Toekomstverbond van maart 2017 ambieert de Vervoerregio Antwerpen een modal shift naar maximaal 50% autoverplaatsingen in de gehele vervoerregio. Om dat waar te maken, moet de ambitie in de kernstad van Antwerpen, met een hoge bevolkingsdichtheid en zeer veel voorzieningen, nog fors hoger liggen.

Gdansk (Polen) had in 2016 al een modaal aandeel van 41% autoverkeer, versus 59 % voor te voet, fiets en OV. (https://www.gdansk.pl/gdanskwliczbach/transport,a,108052). Rotterdam kent een gelijkaardige verdeling: in 2016 werden 42 % van de verplaatsingen met de wagen gedaan. De stad (toch gekend als een autostad in Nederland) beoogt dit tegen 2030 terug te brengen tot 32%, en tegen 2040 tot 28 %. (https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/mobiliteitsaanpak/Rotterdamse-Mobiliteitsaanpak1.pdf). De grootste groei daarbij wordt voorzien in het OV, al zal de fiets wel de dominante vervoerswijze zijn in de stad (38 %).

Dit wil de stad bekomen door een herverdeling van de ruimte ten voordele van fiets, voetganger en OV.

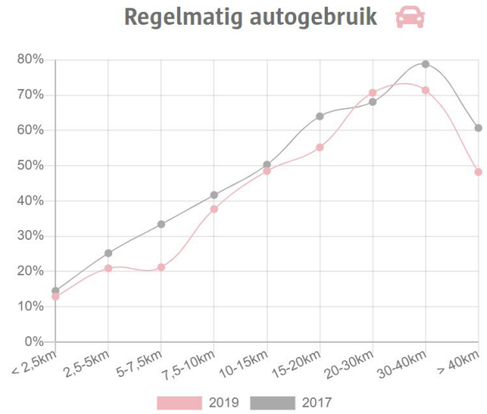
Die modal shift inzetten vraagt enerzijds om ingrepen op grote structuren, zoals ringwegen rond of radiale assen naar de stad, maar er is ook nood aan verandering in gewone woonstraten en -buurten, waar elk traject begint of eindigt. Die woonstraten zijn vandaag nog te vaak eenzijdig ingericht volgens een autologica. In dit onderzoekstraject gingen we na welke ingrepen nodig zijn om dat publieke domein te transformeren tot een aantrekkelijke, gezonde en veilige ruimte om in te verblijven en te bewegen, voor jong en oud.

In buurten waar alles nabij is – wat in de Antwerpse kernstad zeker het geval is – heeft deze transitie naar een meer duurzame mobiliteit veel kansen.

MODAL SPLIT IN DE KERNSTAD

De modal split in de kernstad lag voor de bewoners in 2019 al op zo'n 34 % autoverplaatsingen in het woon-werkverkeer, versus 66 % duurzame verplaatsingen. Tussen de verschillende wijken kunnen nog grote verschillen zitten: zo heeft Borgerhout intra muros zuid een aandeel van bijna 75 % duurzame verplaatsingen, terwijl het Eilandje nog als enige wijk boven de 50 % autoverplaatsingen zit.

Dat lijkt beter dan Gdansk of Rotterdam, maar deze data doen enkel uitspraak over het verplaatsingsgedrag van de bewoners van de kernstad zelf, niet van de hele stad. Bovendien wordt niet vermeld hoe bezoekers zich verplaatsen. Recente tellingen (Straatvinken) geven ook een stagnatie van de modal shift aan.

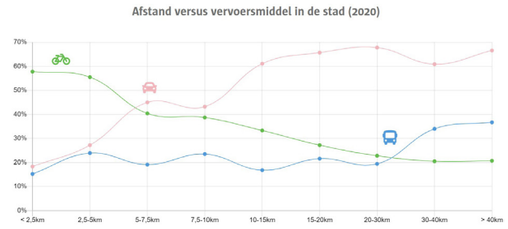


Grafiek: regelmatig autogebruik (2019) (bron: Slim Naar Antwerpen)

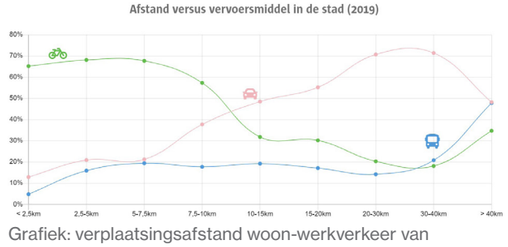
VERPLAATSINGSGEDRAG ANTWERPENAREN

Onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Antwerpenaren toont aan dat er nog steeds een groeimarge is op korte verplaatsingen. Tot ongeveer 10 km afstand blijft de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel, maar het aandeel van de auto bedraagt ook op de korte afstanden ruim 20 %. Voor werknemers die in de stad werken is er nog meer verbetermarge: vanaf 5 km maakt de auto nog altijd 45 % van het aantal verplaatsingen uit.

Uit een bevraging van de dienst mobiliteit blijkt dat het regelmatig autogebruik van inwoners ook een gelijkaardige trend volgt: 20 % gebruikt regelmatig de auto voor een afstand van 2,5 tot 5 km. Vanaf 10 km gebruikt meer dan de helft de wagen. De gemiddelde fietsafstand in het woon-werkverkeer bedraagt volgens het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen) zo'n 7 km. Gerekend aan een gemiddelde snelheid van 15 km/u zou een dergelijke gemiddelde verplaatsing 28 minuten kosten. Het potentieel van de fiets in verplaatsingen onder de 10 km is dus groot.



Grafiek: verplaatsingsafstand woon-werkverkeer van werknemers in Antwerpen versus gebruikt vervoersmiddel in de stad (2019) (bron: Slim Naar Antwerpen)

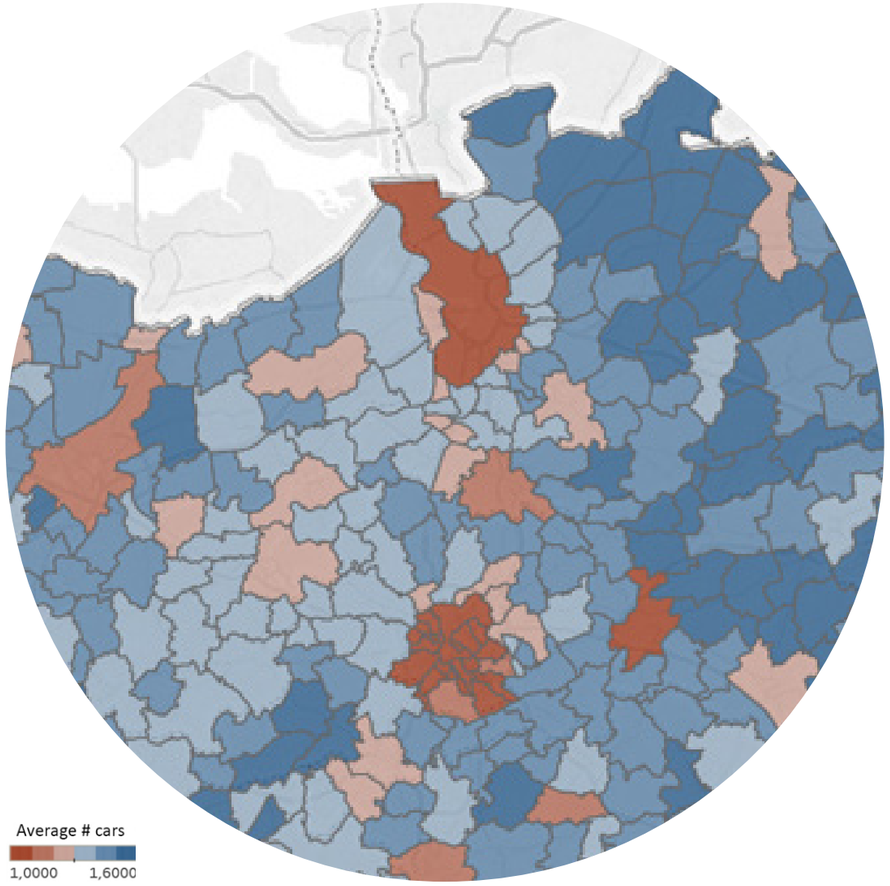


Grafiek: verplaatsingsafstand woon-werkverkeer van Antwerpenaars versus gebruikt vervoersmiddel in de stad (2019) (bron: Slim Naar Antwerpen)

WAGENBEZIT

Het wagenbezit in de gehele stad Antwerpen bedraagt gemiddeld 1 wagen per huishouden, terwijl 20% van de huishoudens helemaal geen wagen heeft. Dit eerder lage wagenbezit is een typisch fenomeen voor (grote) steden, en zien we ook terugkomen in andere centrumsteden: Brussel, Gent, Leuven, maar ook bijvoorbeeld Lier, Mechelen en Turnhout. De verklaring hiervoor is wellicht de vlottere toegankelijkheid tot alternatieve modi en kortere afstanden naar winkels, scholen, werkplekken... In de randgemeenten – en naar waarschijnlijkheid ook in de districten extra muros – ligt het aantal wagens per huishouden hoger naarmate de afstand tot de stad toeneemt.

Ter vergelijking: het wagenbezit per huishouden in Rotterdam ligt met 0,7 ongeveer 30 % lager dan in Antwerpen. (https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/mobiliteitsaanpak/Rotterdamse-Mobiliteitsaanpak1.pdf). De stad Amsterdam plant aan de noordzijde - tussen Sloterdijk en het Westerpark - een nieuw stadsdeel 'Haven-stad' voor 120.000 inwoners en ca. 50.000 arbeidsplaatsen. Er wordt ruimte voorzien voor 15% auto's, 30% openbaar vervoer, 30% fiets en 25% voetgangers. De parkeernorm wordt er verlaagd naar 0,2 parkeerplaatsen/woning. (https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/)



Wagenbezit per huishouden (Statbel), Antwerpen t.o.v. randgemeenten en andere centrumsteden

2 / LEEFBUURTEN

MEER RUIMTE VOOR ONTMOETING

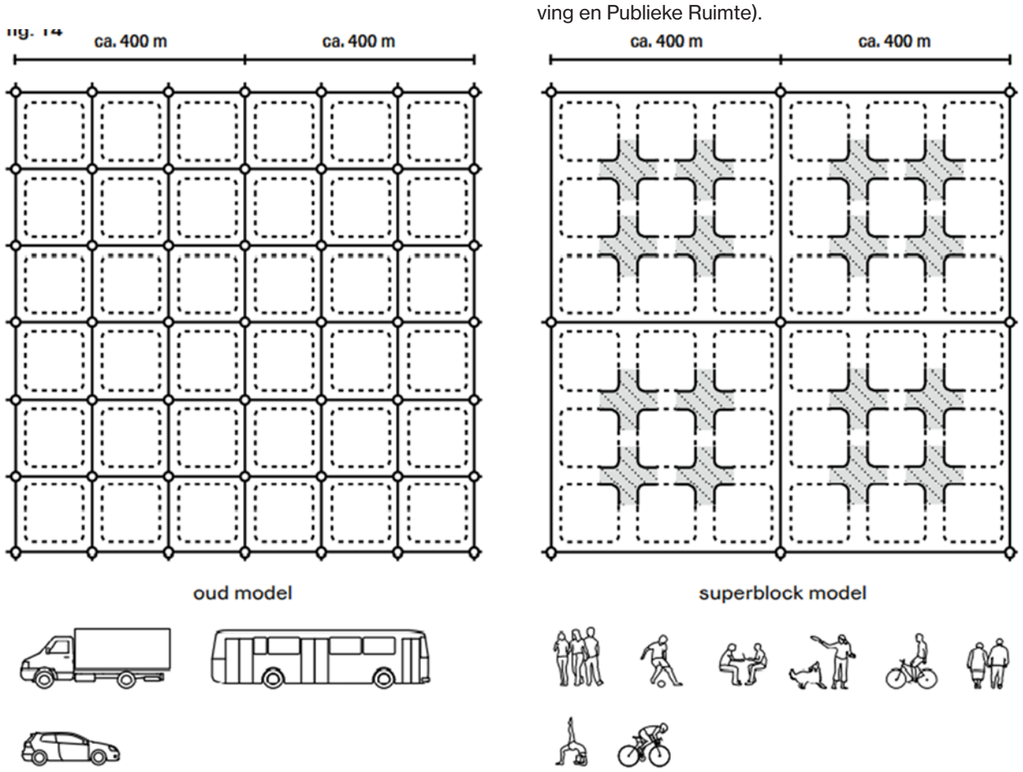
De stad kenmerkt zich door een uitgebreid netwerk van straten, pleinen en parken. Indien goed aangelegd en bereikbaar zijn dit op microniveau de meest uitgelezen plekken van ontmoeting. Ook winkelassen horen te fungeren als buurthart, maar de verblijfsfunctie staat er vaak onder druk door overlast van autoverkeer. Hetzelfde kan gezegd worden van veel schoolomgevingen die bij uitstek oorden van rust en veiligheid zouden moeten zijn.

Dit plan beoogt een versterking en beveiliging van dit soort **betekenisvolle plekken** als ontmoetingsruimten en tracht ze onderling te verbinden tot een samenhangend netwerk, gericht op voetgangers, fietsers en beperkt lokaal autoverkeer. Woonstraten worden woonerven, schoolomgevingen worden schoolerven, winkelstraten worden winkelerven... Dit vraagt om een andere verkeerssturing waarbij woonbuurten toegankelijk blijven maar tegelijk gevrijwaard worden van doorgaand of sluipverkeer. Maar hoe doe je dat?

Over Superblocks en Stratenclusters

Een inspirerend voorbeeld is de strategie van de Superblocks in Barcelona. Daar bepaalde het New Urban Mobility Plan (2013-18) dat doorgaand verkeer niet langer door, maar rond de wijken wordt geleid. In het typerende dambordgrid van Cerda werden telkens negen bouwblokken - voorheen elk gescheiden door brede drukke verkeerswegen - samengevoegd tot grotere autoluwe superblocks op maat van voetgangers en fietsers, waardoor tegen 2030 in die buurten 70% verkeersruimte vrij komt voor verblijfsactiviteiten. (https://www.e-zigurat.com/blog/en/tactical-urban-planning-superblocks-eixample-district-barcelona/)

Voorjaar 2021 publiceerde LABO RUIMTE – een samenwerkingsverband tussen het Team Vlaams Bouwmeester en het Departement Omgeving – het rapport 'Stratenclusters', dat tot stand kwam in samenwerking met de Stad Antwerpen (afdelingen Mobiliteit, Omgeving en Publieke Ruimte).



Principes Superblocks Barcelona (bron: Rapport Stratenclusters)

(https://vlaamsbouwmeester.be/sites/default/files/uploads/20210610_Stratenclusters_web.pdf)

Daarin werd onderzocht hoe een andere inrichting van het publieke domein, op schaal van een buurt of stratencluster, een antwoord kan bieden op de nieuwe uitdagingen waarmee de stad geconfronteerd wordt. In het rapport wordt de modal shift aanzien als een kans voor steden en gemeentekernen om verkeers- en leefbaarheidsproblemen in de wijken aan te pakken.

Woonbuurten vormen het begin- of eindpunt van een verplaatsing en horen dus ook toegankelijk te blijven, maar doorgaand autoverkeer wordt er omheen gestuurd.

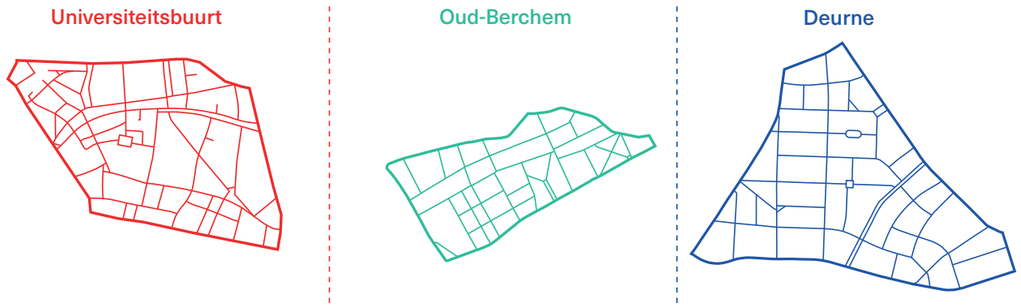
Ook voor 'Stratenclusters' waren de Superblocks een inspirerend voorbeeld, maar niet zomaar toe te passen op een stad als Antwerpen. Tegenover het strakke dambordgrid van Barcelona heeft Antwerpen een heel andere morfologie met een onregelmatig stratenpatroon, ook is de woondichtheid er beduidend lager. Dit maakt dat de afstand tot wijkvoorzieningen in Antwerpen gemiddeld groter is, waardoor de fiets er een grotere rol speelt dan in Barcelona.

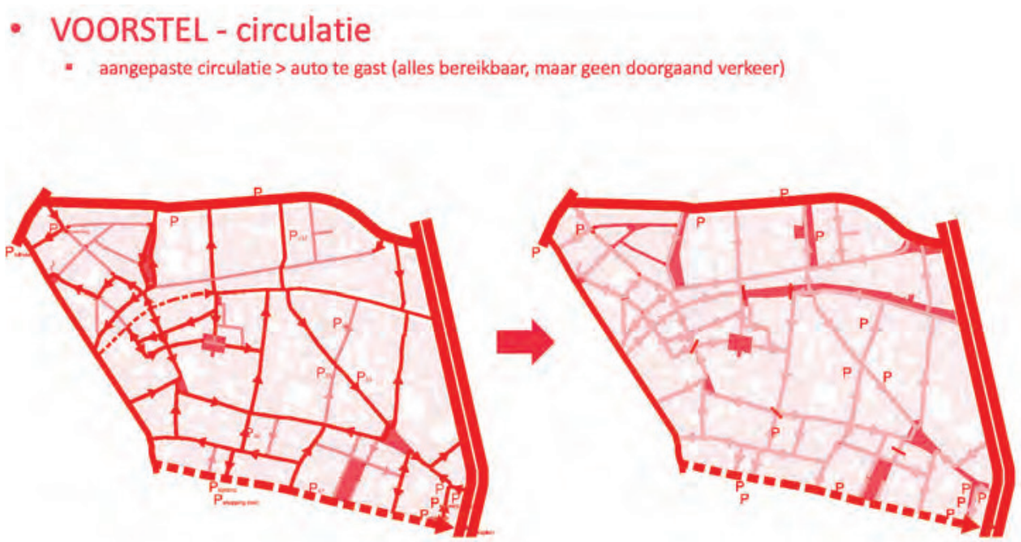
Na analyse van een aantal referentievoorbeelden - onder meer 'Fix the Mix' en het mobiliteitsplan 'Good Move' van het Brussels Gewest – komt het rapport tot een volgende opbouw van stratenclusters voor Antwerpen:

- De huidige zone 30-gebieden kunnen de basis vormen voor latere grotere verkeersluwe wijken.
- Clusters kunnen een doormeter hebben van 1.5 tot 2 km.
- In alle woonstraten (= alle buurtstraten, hoofdstraten en wijkwegen) is de auto te gast. Dit kan b.v. door inrichting als woonerf of fietsstraat.
- Inrichting van het openbaar domein is gebaseerd op het Stopprincipe. De straat evolueert van verkeersruimte naar gedeelde ruimte. Er komt ruimte voor water en groen in een veranderend klimaat. Meer leefkwaliteit betekent ook meer sociale interactie.
- Het parkeerbeleid in de clusters evolueert van straatparkeren naar buurtparkeren.

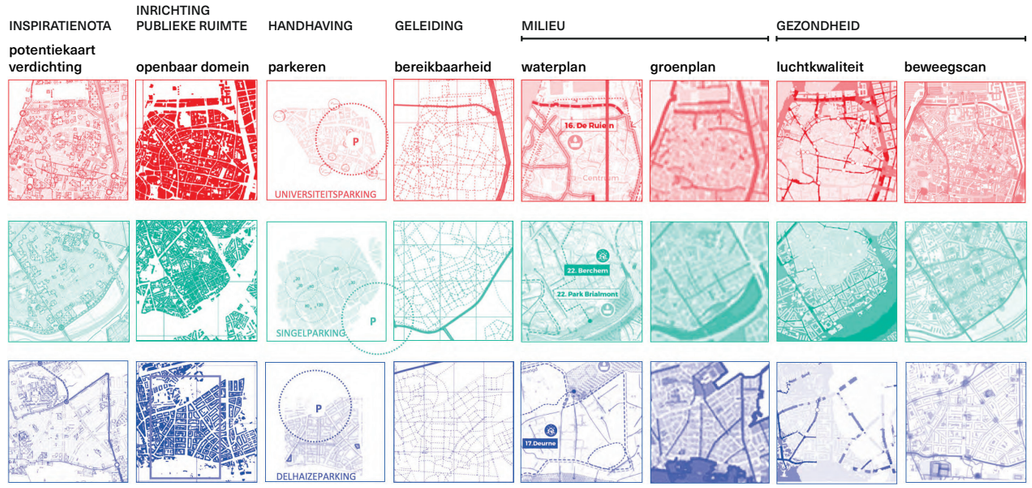
Deze principes worden in het rapport Stratenclusters concreter uitgewerkt in een drietal cases:

» de Universiteitsbuurt,
» Oud-Berchem (beide intra muros),
» Deurne-Noord (extra muros).

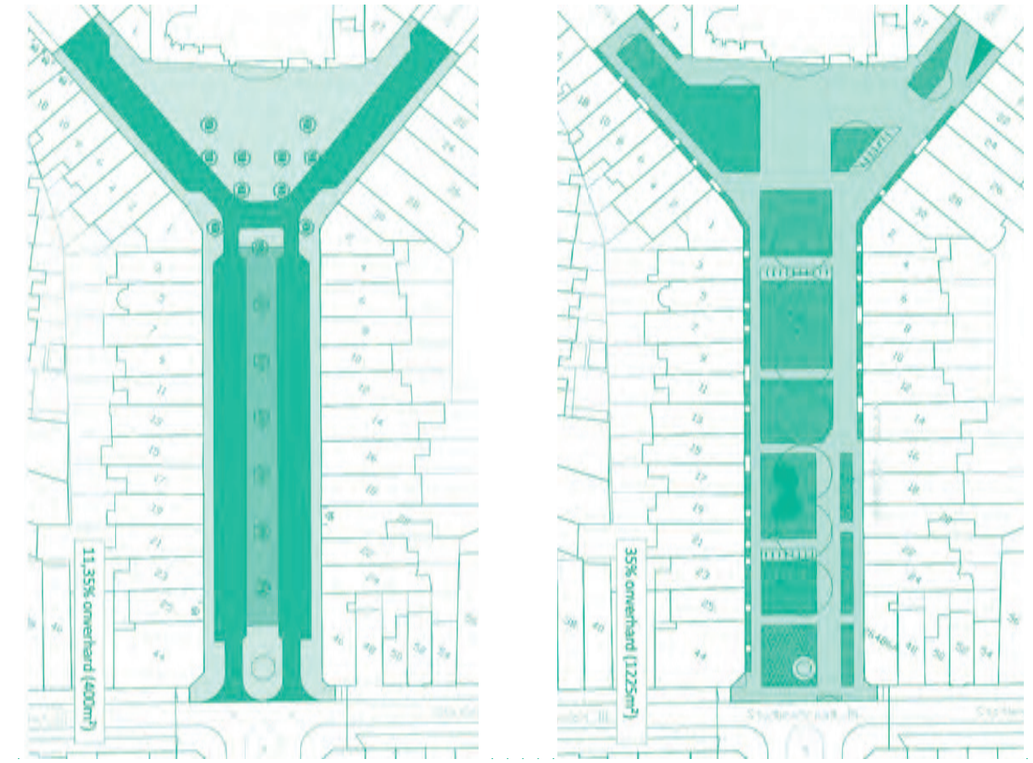




In het onderzoek rond de Universiteitsbuurt is een voorstel voor wijkcirculatie uitgewerkt aan de hand van de principes van Fix The Mix. Elke bestemming blijft bereikbaar, maar het doorgaande verkeer wordt geweerd. Dit leidt tot een concept met wijklussen, die telkens vanuit de rand bediend worden.
(bron: Rapport Stratenclusters)



De inrichting van straten en pleinen steunt niet enkel op een mobiliteits- of parkeervraag, maar vergt ook een visie op tal van andere thema's.
(bron: Rapport Stratenclusters)



In het onderzoek in Oud-Berchem is een concept uitgewerkt voor het omvormen van de Victor Jacobslei - het groene hart van de wijk - gelegen tussen de Sint-Hubertuskerk en het WZC Sint-Maria. Deze weliswaar groene laan heeft vandaag een verkeerskarakter met twee rijbanen, parkeren en een middenberm (links). Een herinrichting naar een autoluw woonerf kan deze straat een volledig nieuwe dynamiek geven (rechts).
(bron: Rapport Stratenclusters)

BEHOUD VAN TOEGANKELIJKHEID

First en last mile in de woonbuurten

De meeste verplaatsingen beginnen of eindigen in de eigen straat. Wie van thuis uit in de eigen wagen stapt, zal moeilijker overtuigd worden om over te schakelen naar een duurzamer vervoermiddel.

Fix the Mix (Fietsberaad Vlaanderen)

In 2018 heeft Fietsberaad Vlaanderen het rapport Fix the Mix! uitgebracht, een onderzoek naar het inrichten van fietsvriendelijke wijken met gemengd verkeer (https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/FB_Rapport_Fixthemix_DEF.pdf). De studie gaat uit van de logica dat fietsen door lokale woonstraten geen fietspaden behoeft, die straten moeten immers voornamelijk een verblijfskarakter hebben.

Het besef dat wat lastig is voor fietsers de kwaliteit van de buurt ook op andere vlakken aantast is van groot belang: een drukke straat geeft een onveilig gevoel, nodigt niet uit tot sociale contacten en leidt er uiteindelijk toe dat mensen sneller geneigd zijn de auto te nemen.

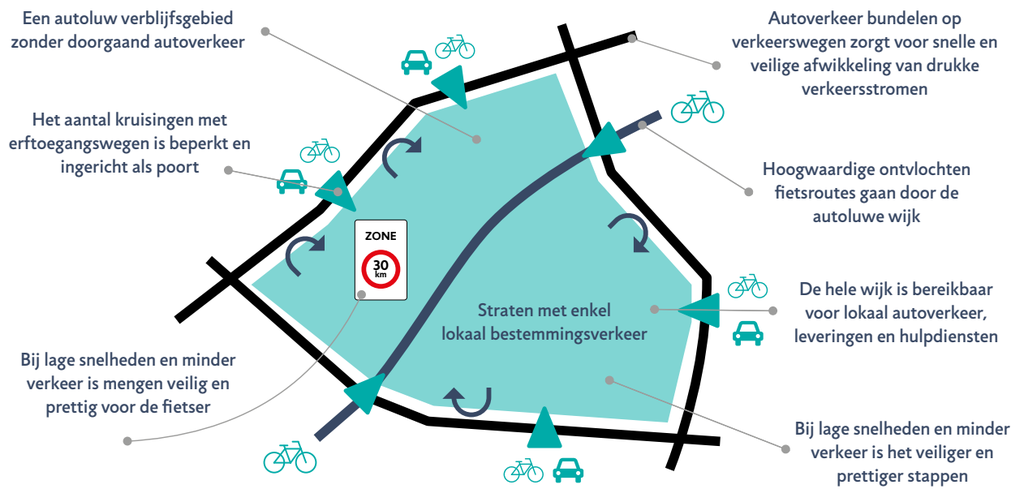
Een MIX-wijk is een gebied binnen de bebouwde kom met een uitgesproken verblijfskarakter. Doorgaand verkeer blijft aan de randen. Hoewel doorgaand verkeer in de wijk niet mogelijk is, is de wijk wel volledig bereikbaar voor lokaal autoverkeer, leveringen en hulpdiensten. Een degelijke verkeersstructuur aan de randen is van belang om de MIX-wijk als concept te laten slagen.

De opbouw van een MIX-wijk wordt bepaald door vijf hoofdkenmerken:

Autoluw is de kern

Een beperkte autoverkeersdruk is een basisvoorwaarde om de hoofddoelen te bereiken: aangenaam wandelen en fietsen, een betere leefkwaliteit en meer publieke ruimte om te verblijven. Autoverkeer in een woonstraat blijft daarom best beperkt tot maximaal 3.500 motorvoertuigen/etmaal. Het gaat ook enkel om noodzakelijk autoverkeer dat zijn herkomst of bestemming in de wijk en de straat zelf heeft: bewoners, hulpdiensten, leveringen, mensen die minder mobiel zijn... Een automobilist bereikt zijn bestemming via de dichtst bij de bestemming liggende wijktoegang. Die hele aanpak zal ook de luchtkwaliteit in de woonbuurten helpen verbeteren, zeker in de zogenaamde ‘street canyons’ waar de normen vandaag vaak ruim overschreden worden.

De hele wijk is een zone 30 en/of woonerf. Zwaar verkeer en touringcars worden geweerd voor zover mogelijk. Indien deze toch door de wijk kunnen (met name bussen), gebeurt dit logischerwijs via de hoofdstraten. Lijnbussen vormen een uitzondering. Hun trajecten worden vastgelegd in onderling overleg tussen stad, district en De Lijn. Eventuele filters voor het autoverkeer gelden niet voor lijnbussen of trams.



Kernmaatregelen van MIX-wijken (Fietsberaad)

Leesbaar fietsbaar

Straten en pleinen met weinig en traag rijdend gemotoriseerd verkeer nodigen vanzelf uit tot prettig en veilig fietsen. Terwijl de wijk geen doorgaand gemotoriseerd verkeer faciliteert, kan dit voor fietsers wel. Dit levert dan weer een concurrentievoordeel op voor de fiets: het wordt aangenamer, veiliger én interessanter om je met de fiets te verplaatsen. Belangrijke fietsroutes worden als fietsstraat uitgevoerd.

Ontmoetingsruimte

Straten worden weer verblijfsruimte naast verplaatsingsruimte. Sociale activiteiten, handel en horeca krijgen ruimte op straat. Het uitbreiden van woonerven en shared spaces maakt dat voetgangers maximaal gebruik kunnen maken van de beschikbare publieke ruimte.

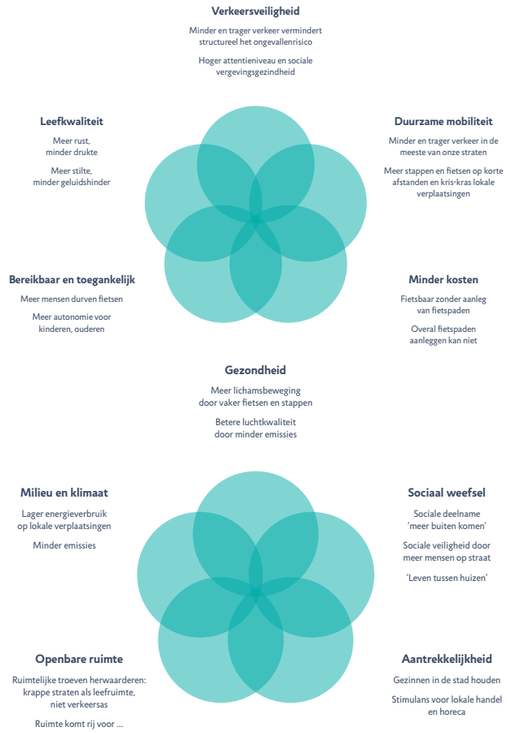
Nabije voorzieningen

Een van de doelen van de MIX-wijken is de autoafhankelijkheid te verminderen. Door te streven naar wijken met een gemengd weefsel kan dit gerealiseerd worden: als winkels, diensten, horeca, werken en sport in de nabijheid aanwezig zijn, zijn deze vlot en snel te bereiken, te voet of met de fiets.

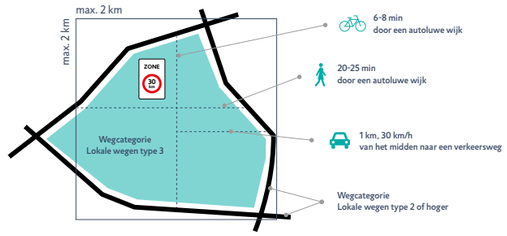
De MIX-wijken hanteren dan ook de 10-minuten regel: de belangrijkste dagelijkse voorzieningen liggen er op maximaal 10 minuten stappen (= 600 m) of fietsen (= 2 km).

Verbindende netwerken

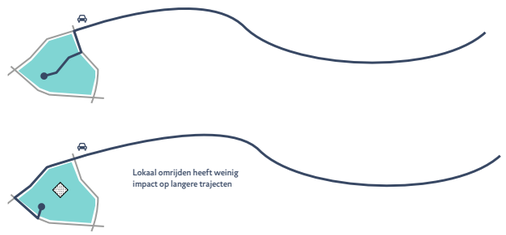
Verschillende vervoersnetwerken en -diensten ontsluiten de wijken zodat deze multimodaal bereikbaar zijn. Hierbij zijn zowel het wandel- en fietsnetwerk belangrijk als een volwaardig openbaarvervoeraanbod en deelsystemen (fiets, auto, Hoppinpunten,...).



Brede mobiliteitsbaten van MIX-wijken
Brede maatschappelijke baten van MIX-wijken (Fietsberaad)



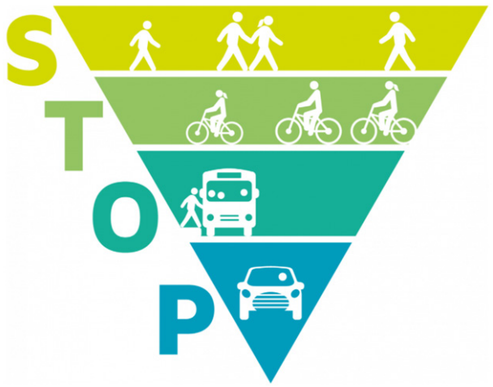
MIX-wijk o.b.v. wegencategorisering en reistijd (Fietsberaad)



Lokaal omrijden heeft een beperkte impact op reistijd en -afstand (Fietsberaad)

STOP-principe

Volgens het STOP-principe gaat de aandacht van het mobiliteitsbeleid eerst naar **Stappen**, dan **Trappen** (fiets), vervolgens **Openbaar vervoer** en dan pas naar **Personenwagens**. Sinds 2001 is dit een leidraad voor o.a. het Vlaamse mobiliteitsbeleid, omdat blijkt dat meer dan de helft van de verplaatsingen op korte afstanden gebeurt en die best te voet of met de fiets afgelegd kunnen worden. Het is dan ook logisch dat het Pleinenplan zich in het bebouwde weefsel ook baseert op dit principe.



Een fijnmazig fietsnetwerk doorheen de stad

Het tramnetwerk als ruggengraat van het openbaar vervoer

De Antwerpse winkelstraten zijn attractiepolen voor voetgangers

Een helder netwerk van hoofdstraten voor de auto, die aansluiting geven op het snelwegennetwerk

Rotterdamse Mobiliteitsaanpak

In Rotterdam hanteert men 4 leidende principes om de beoogde modal shift te realiseren:

- Ruim baan voor OV, fiets en voetgangers: van doorkruisen naar verblijven
- Veilige en gezonde verbindingen: van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit
- Iedereen meedoen: verrijking van mobiliteitskeuzes
- Vitaal economisch verkeer: efficiënte en schone logistiek

(https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/mobiliteitsaanpak/Rotterdamse-Mobiliteitsaanpak1.pdf)

Rotterdamse Mobiliteitsaanpak: Circulatieprincipes op wijk- en stadsniveau (https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/mobiliteitsaanpak/Rotterdamse-Mobiliteitsaanpak1.pdf)

EEN GEÏNTEGREERDE BENADERING VAN PUBLIEK DOMEIN

De inrichting van ons openbaar domein volgt meestal – met een beetje vertraging - de ontwikkelingen en nieuwe inzichten wat betreft mobiliteitstransitie en veiligheid, bijvoorbeeld van eenzijdig autogericht naar multimodaal, van snelle doorstroming naar verblijfskwaliteit. Daarnaast zijn er nieuwe uitdagingen die een belangrijke impact hebben op de aanleg van onze straten en pleinen.

Klimaatadaptatie

Om onze steden weerbaar te maken tegen hittestress, wateroverlast of droogte, moeten we het regenwater niet versneld afvoeren via riolen, maar het zoveel mogelijk laten infiltreren, vasthouden in de bodem, bufferen in bekkens en eventueel ook hergebruiken. Meer ontharding, meer ruimte voor groen en water, meer biodiversiteit - ook in de publieke ruimte - zijn belangrijke ontwerpuitdagingen in het licht van de klimaatverandering. Steden moeten daarbij proberen het stedelijk hitte-eiland zoveel mogelijk te mitigeren.

Aangezien elke straat of buurt onderdeel is van een groter ecologisch netwerk worden lokale ingrepen best gekaderd binnen een water- en groenstrategie op stadsniveau. Hiervoor heeft de stad een Water- en Klimaatplan opgemaakt. Hier en daar verschijnen al mooie voorbeelden van deze nieuwe aanpak, zoals de tuinstraten of het Florent Cootmansplein in Berchem. Belangrijk is dat dit geen uitzonderingen blijven, maar de standaard worden voor alle nieuwe inrichtingen. Ook het verbeteren van de luchtkwaliteit (cf. street canyons) en het verminderen van geluidsoverlast vereist steeds meer de aandacht van ontwerpers.

Inclusie en sociale interactie

Dat de straat naast een mobiliteitsfunctie ook een ontmoetingsfunctie heeft werd hoger reeds benadrukt. Dit betekent dat er steeds hogere eisen gesteld worden vanuit diverse doelgroepen die vragen dat de publieke ruimte veilig en comfortabel ingericht wordt voor kinderwagens, rollators, elektrische rolstoelen, voor fietsende, skatende en spelende kinderen, voor iedereen tussen 8 en 88 jaar.

Indien er weinig ruimte beschikbaar is vergt dit een zorgvuldige afweging tussen deze claims. Soms brengt een gedeelde ruimte de oplossing, soms moet eerder gekozen worden voor scheiding van conflicterende claims. Te hoge verkeersintensiteiten zijn nefast voor de sociale beleving van een straat: meer verkeer in de straat beperkt de bewegingsvrijheid van kinderen en vergroot de (mentale) afstand tussen overburen. Onderzoek van o.a. Donald Appleyard heeft uitgewezen dat in straten met meer autoverkeer de sociale interactie lager is.

De invoering van het circulatieplan in Leuven heeft – zo blijkt uit onderzoek door studenten Joachim Brughmans en Elli Wambacq – geleid tot hogere voetgangersaantallen. Kinderen bleken de grote winnaar te zijn: in 2017 steeg het aantal kinderen zonder begeleiding van een volwassene met 10 tot 20 procent. In straten die geknipt zijn – en dus autoluwer – is het effect nog groter gebleken. (https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190228_04217123)

Ook het belang van woonerven voor kinderen mag niet onderschat worden. Uit onderzoek van Mike Biddulph uit 2010 blijkt dat in een woonerf meer gespeeld wordt dan in een gelijkaardige autoluwe – maar klassiek ingerichte – straat. (Biddulph, M. (2010). Evaluating the English Home Zone Initiatives. Journal of the AmericanPlanning Association, 76(2), 199-218)

Vrouwvriendelijk publiek domein

Vrouwen gebruiken de stad vaak anders dan mannen, zo blijkt uit onderzoek van Eva Kail in Wenen. Vrouwen doen meer aan trip chaining, waarbij op één verplaatsing verschillende tussenstops gemaakt worden: van thuis via kinderopvang of school naar het werk, en nadien nog boodschappen oppikken. Dit maakt dat vrouwen zich meer te voet verplaatsen.

Om hieraan tegemoet te komen is het van belang dat een stad inzet op voldoende brede voetpaden, een goed toegankelijk en uitgebouwd openbaar vervoer en een adequate straatverlichting. Ook beheersmaatregelen zijn van belang: bij winterweer worden in Stockholm éérst de voetpaden, fietspaden en bushaltes geruimd, nadien de autowegen. Dergelijke ingrepen zijn logischerwijs niet enkel ten voordele van vrouwen, maar ook voor rolstoelgebruikers, gezinnen, etc.

Dit alles maakt dat het ontwerp van de publieke ruimte meer dan ooit een geïntegreerde aanpak vereist, waarbij eisen van mobiliteit, ontmoeting, milieu en klimaatadaptatie niet naast elkaar maar zoveel mogelijk samen bekeken worden.

3 / FLANEERSTAD

BETEKENISVOLLE PLEKKEN VERBINDEN

Op wijkniveau beoogt dit onderzoek de versterking van bestaande en het creëren van nieuwe ‘betekenisvolle plekken’. Hiermee wordt bedoeld: plekken die een sterke potentie hebben als verblijfs- en ontmoetingsruimte. Dit kunnen pleintjes of parken zijn, schoolomgevingen, een cluster van winkels of publieke functies.
In de kernstad vinden we vandaag reeds heel wat van die plekken, zowel historische als nieuwe, maar er zijn nog tal van potenties. Zo kan een andere verkeerssturing een kruispunt van verkeerswegen soms transformeren tot een nieuw pleintje en een extra ontmoetingsplek voor de buurt.

Die bestaande en potentieel betekenisvolle plekken vormen de basis van de buurtclusters in dit Pleinenplan. Probleem is dat het – zeker voor kinderen - niet altijd vanzelfsprekend is om die plekken veilig te bereiken door het drukke autoverkeer dat zich een weg zoekt door die buurten. Daarom voorzien we zoveel mogelijk veilige zachte verbindingen tussen die plekken: van school naar speelterrein naar buurthuis naar winkelhart enzovoort.
Afhankelijk van de context kunnen die verbindingen vormgegeven worden als groene assen, woonerven, tuinstraten, fietsstraten. Dit zijn bij uitstek de assen waar in de toekomst gestreefd wordt naar een autoluw karakter of – als de as ook een buurtontsluitende functie heeft – naar een gedeeld gebruik waarbij de auto te gast is en rekening houdt met de verblijfsfunctie.

Die zachte verbindingsassen kunnen van lokaal buurtbelang zijn (zie verder uitwerking per wijk), maar soms ook van hoger stedelijk belang. Dan dragen ze bij tot een betere definiëring van de stadsstructuur en helpen ze bewoners en bezoekers om zich beter te oriënteren in de stad. Hieronder volgen enkele voorbeelden van stedelijk belang.

VIA SINJOOR

De Via Sinjoor wordt door de stad uitgebouwd als dé toeristische hoofdas. Het is een brede boulevard die de verbinding legt tussen het Astridplein met het Centraal Station en de Zoo van Antwerpen enerzijds en de Schelde aan het Steenplein anderzijds. Ze bestaat uit De Keyserlei, Operaplein, Teniersplaats, Leysstraat, Meir, Meirbrug, Schoenmarkt, Eiermarkt, Groenplaats, Handschoenmarkt, Grote Markt en Suikerrui. Ook de Reyndersstraat, Sint-Jansvliet, Steenhouwersvest, Vlasmarkt, Lombardenvest kunnen beschouwd worden als deel van de Via Sinjoor.

Deze drukke wandelas wordt maximaal autoluw en conflictvrij ingericht: gebruikers kunnen zonder een auto te kruisen langs de Via Sinjoor wandelen of fietsen, en fietsers passen zich op hun beurt aan de voetgangersdrukte aan.

We zien tevens een mogelijkheid om de Via Sinjoor op termijn in oostelijke richting te verlengen via een verbinding met de autovrije Offerandestraat. Ook de toekomstige heraanleg van de Turnhoutsebaan zien we als een kans om deze straat te verbeteren voor voetgangers, in de lijn van het basisconcept van de ‘oostwest-as’ dat al gehanteerd werd in het Globaal Structuurplan Antwerpen uit 1990.

Om de Via Sinjoor als doorlopende en conflictvrije wandelverbinding te voltooien zijn nog 3 grote aanpassingen nodig:
1. de oversteek van het Steenplein, 2. de Meirbrug - Schoenmarkt - Eiermarkt, 3. Kipdorpvest - Van Ertbornstraat.
We zien ook een kans om deze te verlengen tot de (winkelstraat) Offerandestraat, wat een oversteek van de Carnotstraat vereist.

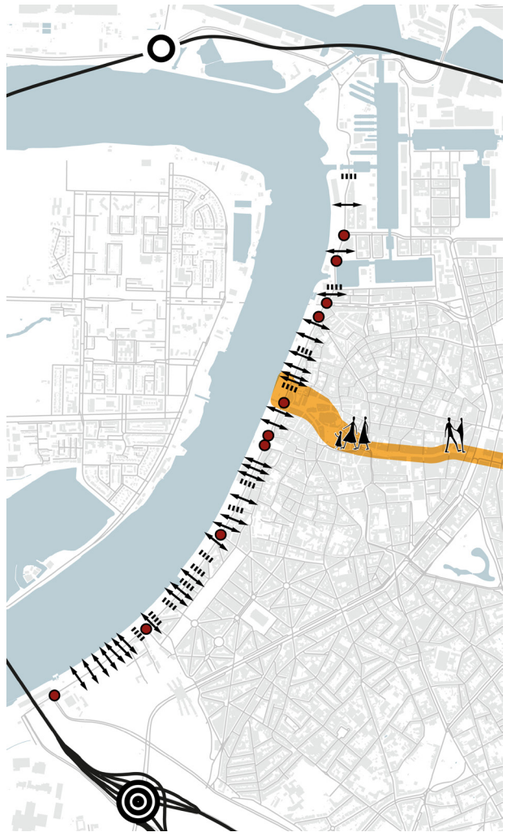
KAAIEN VAN EN VOOR DE STAD

Hernieuwde stedelijke ruimte

De Kaaien maken met de huidige heraanleg als **Scheldepromenade** een evolutie door van havengebied over parkeerruimte tot een nieuwe publieke stedelijke ruimte, Antwerpen wordt opnieuw een 'Stad aan de Stroom'.
De nieuwe promenade vormt een attractiepool op schaal van stad en agglomeratie, maar biedt met haar grootschalige openheid ook lokaal ademruimte voor de aanliggende wijken die kampen met een tekort aan recreatieve open ruimte.

Vlieten als blauwe nerven

Dit betekent dat de Scheldepromenade vlot en veilig toegankelijk hoort te zijn vanuit alle naastliggende woonbuurten. Momenteel wordt in het kader van de Via Sinjoor al gezocht naar een autovrije doorsteek ter hoogte van het Steenplein (zie verder), wat vooral het toerisme in de historische binnenstad ten goede zou komen. Maar dit zal niet volstaan. Ook voor de bewoners van het Zuid, Sint-Andries en het Schipperskwartier en hun kinderen moet een vlotte en vooral veilige oversteekbaarheid van de Kaaiweg gegarandeerd worden. De historische vlieten kunnen daar opnieuw een belangrijke rol in spelen als aanlooproute naar de kaaien, op een gelijkaardige manier als de groene nerven die verbinding zullen geven met de geplande Ringparken.



WINKELSTRATEN

Winkelstraten vormen een belangrijke indicator voor een actief en intensief gebruik van publieke ruimte. Winkelstraten kunnen bovendien van bovenlokaal belang zijn, zoals bijvoorbeeld de as Meir - De Keyserlei. Ook de Turnhoutsebaan had vroeger een aantrekkingskracht voor het oostelijk hinterland en heeft de potentie om die uitstraling terug te krijgen mits een grondige heraanleg.

Andere winkelassen zijn van lokaal belang, zoals bijvoorbeeld de Brederode-, Driekoningen-, Handelsstraat. Ze hebben een sterk potentieel als levend hart van de omliggende buurt. Maar soms leidt een te hoge verkeersdruk eerder tot barrièrevorming wanneer ze nog te zeer fungeren als stedelijke invalsweg.

Het samengaan van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid vormt een belangrijke uitdaging. Om opnieuw te kunnen fungeren als kloppend hart voor de buurt moet er meer ruimte komen voor ontmoeten en flaneren. En de bereikbaarheid moet meer multimodaal benaderd worden, waarbij doorgaand verkeer geweerd wordt. Bevoorrading blijft een belangrijk aandachtspunt, dat opgelost kan worden door aparte stroken voor laden en lossen, venstertijden, distributiepunten op stedelijk of wijkniveau e.d.

De Brederodestraat op het Zuid is een winkelstraat met een belangrijke verkeersfunctie, zowel voor auto, openbaar vervoer als fiets.

De Meir is een grootstedelijke en bovenlokale winkelas.

De Handelsstraat in Antwerpen is een lokale winkelstraat en maakt deel uit van het wijkcentrum van Antwerpen-Noord

HET SPOORLINT

Deze route definiëren we als een prototype van een verbindende as die buurten overstijgt. Het Spoorlint vormt een boeiende route van het Eilandje tot het Centraal Station, via een atypische weg.

Het is een aaneenschakeling van verschillende soorten van bestaande en nieuwe publieke plekken, inspelend op lopende projecten. Vanuit het Eilandje kan je vandaag al aangenaam fietsen richting Schijnpoort via de Parkbrug en Park Spoor Noord. De stad onderhandelt momenteel met de NMBS/Infrabel om intra-muros tussen Schijnpoort en Turnhoutse Poort (eventueel gefaseerd) een Spoorpark Borgerhout te realiseren. Op korte termijn kan alvast de mogelijkheid onderzocht worden voor een fiets-/voetgangersbrug langs het spoor over de Schijnpoortweg. Vanaf de Turnhoutse Poort krijgt de 'vergeten straat' Engelse Lei een nieuwe betekenis door de herbestemming van de centers. Het geplande Spoorpark Zurenborg zal een autovrije link creëren van het Lt.-Naeyaertplein over de Plantin en Moretuslei heen tot aan de Zurenborgse Draakplaats. Dat Spoorlint kan dan via de fietsstraat Grote Hond-/Oostenstraat (potentieel te vergroenen) verder aansluiten richting de Kievitwijk tot aan het Centraal Station. Sinds de oplevering van fase 2 van Park Kievit is het mogelijk om via de spoorbrug ook hier over de Plantin en Moretuslei te wandelen.

Uit het ontwerpend onderzoek van team Oost van Over De Ring (Toekomstverbond) kwam het voorstel voor een Spoorpark Borgerhout, gelegen intra muros tussen Schijnpoort en Turnhoutse Poort
(bron: Over De Ring, team Oost)

Het nieuwe Spoorpark in Zurenborg verbindt het Luitenant Naeyaertplein in Borgerhout met de Draakplaats in Zurenborg, waardoor een parkverbinding over de Plantin en Moretuslei ontstaat
(bron: Team Spoorpark: Stramien cv i.s.m. ZUS & RE-ST bvba)

GROENE NERVEN

De verschillende individuele pleinen en parken worden sterker met elkaar verbonden door de groene nerven. Deze nerven zijn gewone straten die een groen karakter krijgen en bij voorkeur ook autoluw zijn.

Het concept Groene Nerven werd gelanceerd in het kader van de Ringparken 'Over de Ring', voortvloeiend uit het Toekomstverbond. Bedoeling was dat de geplande Ringparken niet enkel een lineair-concentrische continuïteit zouden bieden, maar ook voor zachte dwarsverbindingen tussen de wijken intra- en extra muros zouden zorgen. Door die groene nerven dieper te laten doordringen in de omliggende woonbuurten worden niet enkel de verbindingen tussen kernstad en voorstad via de Ringparken visueel en functioneel versterkt, het komt ook ten goede aan de leefbaarheid binnen de betrokken buurten zelf.

De stad Antwerpen heeft het concept Groene Nerven omarmd en stelde een projectleider Groene Nerven aan, die de realisatie ervan moet faciliteren. Het Pleinenplan bouwt verder op dit principe en gaat nog verder: we gaan ook op zoek naar potentiële groene nerven dieper in de kern- en binnenstad.

Overzicht Groene Nerven (Ringpark Groene Vesten)

De as Wapper - Theaterplein - Stadspark - Bleekhofstraat als uitgebreide groene nerf

4 / VERKEERSSTRUCTUUR

GEMOTORISEERD VERKEER

Het vorige hoofdstuk toont aan dat de uitdaging van een doorgedreven leefbaarheidsaanpak gezocht moet worden in een evenwicht tussen het behoud van een multimodale toegankelijkheid, meer veiligheid voor alle gebruikers en meer ruimte voor verblijven en ontmoeten. Die brede ambitie vraagt uiteraard ook om een aangepaste visie over de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de kernstad als geheel en de verschillende wijken afzonderlijk.

Dit onderzoek naar meer buurtleefbaarheid is in grote lijnen gebaseerd op het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen dat een sterke hiërarchie van wegen en straten hanteert. Dat plan vertrekt van de hoofdstructuur voor de ontsluiting van de kernstad en zoomt dan stelselmatig dieper in tot op het niveau van de wijk, de buurt en de woonstraat zelf.
Deze studie koppelt diezelfde hiërarchie verder aan een sterker onderscheid tussen stadsbewoners en -bezoekers. Voor beide groepen geldt wel hetzelfde uitgangspunt: hoe meer mensen een aantrekkelijk verplaatsingsalternatief vinden - te voet, per fiets of met het openbaar vervoer - hoe vlotter het autoverkeer zal verlopen voor al wie voor bepaalde verplaatsingen toch afhankelijk is en blijft van de auto.

Hoofdwegennet

Vandaag bestaat het hoofdwegennet rond Antwerpen uit de Ring R1 die loopt van de Kennedytunnel tot in Ekeren, waar de Ring splitst naar de A12-Noord richting Rotterdam en de E19-Noord richting Breda. Ter hoogte van de kernstad sluiten op de R1 radiaal nog twee snelwegen aan, de E34/313 richting Hasselt-Luik en de E19-Zuid van en naar Mechelen en Brussel. De aansluiting op de A12-Zuid wordt verdeeld over de Spaghettiknoop-Zuid en de knoop met de E19.

De bouw van de Oosterweelverbinding - gepland tegen 2030 - vervolledigt de R1, maar voorziet tegelijk ook de transformatie ervan tot een 'Ring voor de Stad'. Naast de maximale overkapping van die ring gaat dat ook gepaard met een volledige reorganisatie ervan, met een gescheiden verkeerssysteem op de Zuidelijke Ring en een vernieuwing van alle op- en afritten.

De aansluiting van de kernstad op het snelwegennet is voorzien op twee niveaus. Van de vier belangrijkste op- en afritten sluiten er drie aan op de hoofd-ontsluitingsstructuur van de kernstad, met name de Leien-Noord (Knoop Groenendaal) en -Zuid (Knoop-Zuid) en de Plantin en Moretuslei (Oost), de vierde knoop situeert zich op Linkeroever (West).

Om meer verkeer sneller naar het hoofdwegennet af te leiden zijn - tussen deze vier knopen in - nog een aantal extra knopen voorzien van een iets lagere orde, uiteraard bruikbaar voor de aanpalende wijken van de kernstad maar vooral gericht op de haven of de voorstad extra muros. Naast de geplande Oosterweelknoop aan het Noordkasteel worden de bestaande halve knopen ter hoogte van het Sportpaleis en aan de Grotesteenweg vervolledigd en gereorganiseerd. De nieuwe 'Hollandse Knoop' komt iets ten zuiden van de Schijnpoortweg te liggen, aan het waterzuiveringsstation. De knoop in de omgeving van de Grotesteenweg, waarvan de juiste configuratie nog moet uitgetekend worden bij de herstructurering van de R1-Zuid, voorziet de hergroepering van de op- en afritten aan de Grotesteenweg zelf, de Legrellelaan en de Jan Van Rijswijcklaan.

Ook de Knoop Zuid (spaghettiknoop) wordt grondig hertekend. Een veel compactere knoop zal aansluiten op een nieuwe stadsboulevard (voorlopig Australiëlei genoemd) tussen de Leien en de Sint-Bernardsesteenweg. De Silvertopstraat ter hoogte van het Zuidstation kan daardoor exclusief gereserveerd worden voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. De Binnensingel tussen Silvertopstraat en d'Herbouvillekaai wordt verlegd tot tegen de spoorlijn, ten westen van Nieuw Zuid. De vrijgekomen ruimten zorgen voor een continuïteit van parken en nieuwe fietspaden die aansluiten op de omliggende wijken van het Kiel, de Tentoonstellingswijk, Nieuw Zuid en Zuid.

1. Hoofdcomplexen
» NOORD: Groenendaallaan Merksem / Luchtbal
» OOST: Plantin en Moretuslei Borgerhout
» ZUID: Australiëlei - Sint-Bernardsesteenweg

2. Nevencomplexen
» Oosterweelknoop haven
» Schijnpoortknoop Deurne
» Grotesteenweg & omgeving Le Grellelaan (definitieve locatie in onderzoek)

Drie boulevards en de Via Sinjoor, verdeling in 4 kwadranten

Drie boulevards

De drie hoofdcomplexen van het snelwegennet sluiten aan op de hoofd-ontsluitingsassen voor gemotoriseerd verkeer in de kernstad:

» De Leien-Noord en -Zuid
» De Plantin en Moretuslei

Deze drie hoofdontsluitingsassen behouden een 50 km/u-regime en zullen ook in de toekomst elk 2x2 volwaardige rijstroken tellen. Dat is vandaag ook nog het geval voor de Generaal Lemanstraat en de as Jan Van Rijswijcklaan-Belgiëlei, maar deze lanen kunnen teruggebracht worden naar 2x1 rijstrook, gelet op hun potentie als secundaire ontsluiting voor een deel van de kernstad (vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Grote-steenweg intra muros). Alle andere stedelijke straten tellen vandaag al niet meer dan één rijstrook per rij-richting, vele zijn zelfs enkelrichtingsstraten. Op basis van die ruimtelijke configuratie en met het oog op meer 'buurtleefbaarheid' is een lokaal statuut met gemengd verkeer aan 30 km/u hier beter geschikt.

Om de doorstroming op de drie hoofdassen te bevorderen, is het verder aangewezen om hier geen langsparkeerplaatsen meer te voorzien. Op de Leien is dat opgelost, daar situeren de parkeerplaatsen zich op de zijrijbanen, ook op de Plantin en Moretuslei zijn er al enkele parkeerhavens ingericht, apart van de rijweg. Ook de resterende parkeerplaatsen worden op termijn beter opgevangen in de directe omgeving. Verder verdient het aanbeveling om de recent heraangelegde Plantin en Moretuslei naar het voorbeeld van de Leien sterker te vergroenen en deze ook in te richten als een sterke stedelijke boulevard met minstens drie of zelfs vier bomenrijen.

De Singel aan de buitenzijde van de kernstad vervol-ledigt deze figuur en staat in voor de verdeling van het verkeer van de op- en afritten op de Ring naar de aan-palende wijken van de 19e-eeuwse gordel. Wanneer de Ring (tussen Knoop Oost in Borgerhout en Kennedy-tunnel) op termijn geherstructureerd zal worden – met scheiding van doorgaand en stedelijk verkeer) - zal de Singel nog meer een lokaal ontsluitend karakter krijgen.

Aansluitend op die Ringwerkzaamheden is ook de her-inrichting van de hele Singel mee te nemen, vertrek-kende van het concept 'Groene Singel' dat eerder al door de stadsdiensten uitgetekend werd. Dat concept legt de klemtoon op het 'stedelijke karakter' en vertrekt van een 'groene laan', met voldoende ruimte voor elk van de verkeersdeelnemers. Het voorziet slechts één rijstrook in elke richting en verder een vrije OV-baan en brede vrijliggende fietspaden. Verder onderzoek moet uitwijzen waar 2x2 rijstroken toch aangewezen zijn, bijvoorbeeld in het centrale deel van de Singel, of waar nog bijkomende afslagstroken nodig zijn. In die optiek moet naar een goed evenwicht gezocht worden bij het ontwerp van de conflictvrije kruispunten. Te grote kruispunten met te veel afslagstroken hebben een averechts effect, ze leiden immers tot een minder vlotte en minder veilige oversteekbaarheid.

Op Linkeroever wordt na realisatie van de Ooster-weelverbinding het doorgaand verkeer op de Charles de Costerlaan onderbroken. De Waaslandtunnel krijgt daardoor vanzelf een lokaal karakter. Afhankelijk van de vraag hoeveel 'interne verkeersuitwisseling per auto' nog nodig is tussen de binnenstad en Linkeroever blijft deze tunnel al dan niet behouden als lokale verbinding (2x1), of kan die gaan functioneren als een bijkomende openbaarvervoerverbinding - voor het geval de capa-citeit van de premetro-Scheldekruising niet langer zou volstaan - of als een extra fietsverbinding, mits aanpas-sing van de hellingsgraden.

Via Sinjoor en vier kwadranten

In de historische binnenstad wordt de voetgangersverbinding 'Via Sinjoor' de belangrijkste figuur voor stadsbezoekers. Sinds de ingebruikname van de Jeanne Brabantstunnel onder het Operaplein lopen de Leien er al onderdoor en kon de belangrijke oversteek van de De Keyserlei naar de Meir autovrij gemaakt worden. De ambitie van de stad bestaat erin om deze Via Sinjoor verder over de hele lengte conflictvrij in te richten en dus niet langer gelijkgrondse kruisingen te voorzien met autoverkeer. Dat maakt bijvoorbeeld dat deze as ook aan de Meirbrug in de toekomst alleen nog mag gekruist worden door fietsers en openbaar vervoer, aan een aangepaste trage snelheid.

Ook ter hoogte van het Steenplein ambieert het stadsbestuur een autoluwe of autovrije oversteek. Momenteel wordt onderzocht of dit kan door een verdiepte aanleg van de Kaaiweg dan wel met een gelijkgrondse aanleg. De verdiepte aanleg wordt door het bestuur gemotiveerd vanuit een gesloten parkeerlus Leien-Kaaien die bestaande en eventueel nieuwe parkings zou moeten ontsluiten. In het hoofdstuk parkeren stellen we de opportuniteit van deze parkeerlus in vraag, vanuit het idee dat de parkings even goed kunnen functioneren zonder dat die lus gesloten is.

De tunnelsleuf zal ook extra doorgaand verkeer aantrekken, met name sluipverkeer van de Oosterweelknoop of de haven naar de Knoop-Zuid en omgekeerd. Dit wringt met de doelstellingen van een Kaaipromenade zoals die eerder al zijn aangehaald, omdat een veilige oversteekbaarheid vanuit de aanliggende woonbuurten hierdoor gehypothekeerd zal worden. De Kaaien blijven wel een belangrijke rol spelen als tangent voor de lokale bereikbaarheid van de naastliggende wijken Zuid, Sint-Andries en Schipperskwartier enerzijds en van de parkings in die omgeving van het stadscentrum anderzijds. Dat kan ook met een gelijkgronds autoluw of zelfs autovrij centraal gedeelte van de Kaaien, waarbij de buurten ten noorden van de Via Sinjoor bereikbaar blijven vanuit het noorden (richting Oosterweelknoop) en de buurten ten zuiden van de Via Sinjoor vanuit het zuiden (Knoop-Zuid). De tunnel onder het Operaplein volstaat voor de resterende noodzakelijke autoverplaatsingen tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de binnenstad.

Enkel de drukke oversteek van de Quellinstraat blijft dan nog een knelpunt op de Via Sinjoor, maar ook hier geldt eenzelfde redenering als bij de kaaien: functies in de Quellinstraat blijven bereikbaar vanuit de kant Stadspark, het resterende noord-zuidverkeer kan eruit gehaald worden en verlopen via de Brabantstunnels.

Samen met de drie boulevards (de Leien-Noord en –Zuid en de Plantin en Moretuslei) verdeelt deze Via Sinjoor de hele kernstad in vier grote kwadranten:

» Universiteitsbuurt, Schipperskwartier, Eilandje
» Sint-Andries, Theaterkwartier, Zuid en Nieuw Zuid
» Dam, Antwerpen-Noord, Borgerhout
» Brederodewijk, Haringrode, Klein-Antwerpen, Oud-Berchem, Zurenborg

Zoals dat ook op grotere schaal voorzien is in de nieuwe wegencategorisering op Vlaams niveau, is het een logisch principe om deze kwadranten zo in te richten dat ze alleen nog vlot bereikbaar zijn voor lokaal verkeer met herkomst of bestemming in dit stadsdeel, maar dus niet langer voor 'doorgaand sluipverkeer'. Wie van buiten de kernstad per auto naar het centrum wil, doet dat voortaan dus langs een van de hoofdassen en niet langer door 2060 Stuivenberg bijvoorbeeld.

De beide kwadranten van de historische binnenstad worden hoefijzervormig ontsloten, langs de Leien en de Kaaien, met een koppeling van beide kwadranten onder de Leien door. De twee kwadranten in de 19de-eeuwse gordel worden wel volledig rondom ontsloten door de Plantin en Moretuslei en het desbetreffende segment van de Leien, aangevuld met de Singel.

Wijkstraten

Binnen de vier kwadranten wordt telkens een aantal straten aangeduid als wijkstraat met een verzamelende functie in het stratennetwerk, voortbouwend op het principe van een duidelijke ontsluitingshiërarchie. Daarmee staan ze één stapje hoger in de hiërarchie van het netwerk dan de andere straten in dat kwadrant. Ze staan binnen de kwadranten in voor het verdelen van het verkeer over de verschillende wijken. Momenteel zijn er veel meer straten die als doorgaande as gebruikt worden, zonder dat ze voorzien zijn op deze functie. Dit is dan weer minder goed voor de buurtleefbaarheid. We bakenen 2 fasen af voor de categorisering van deze straten. De eerste fase komt grotendeels overeen met de huidige situatie, in een latere fase wordt een aantal straten ontlast van deze functie.

Fase 1

Kwadrant 1
» Kaaien-Noord
» Amsterdamstraat – Londenstraat

Kwadrant 2
» Kaaien-Zuid

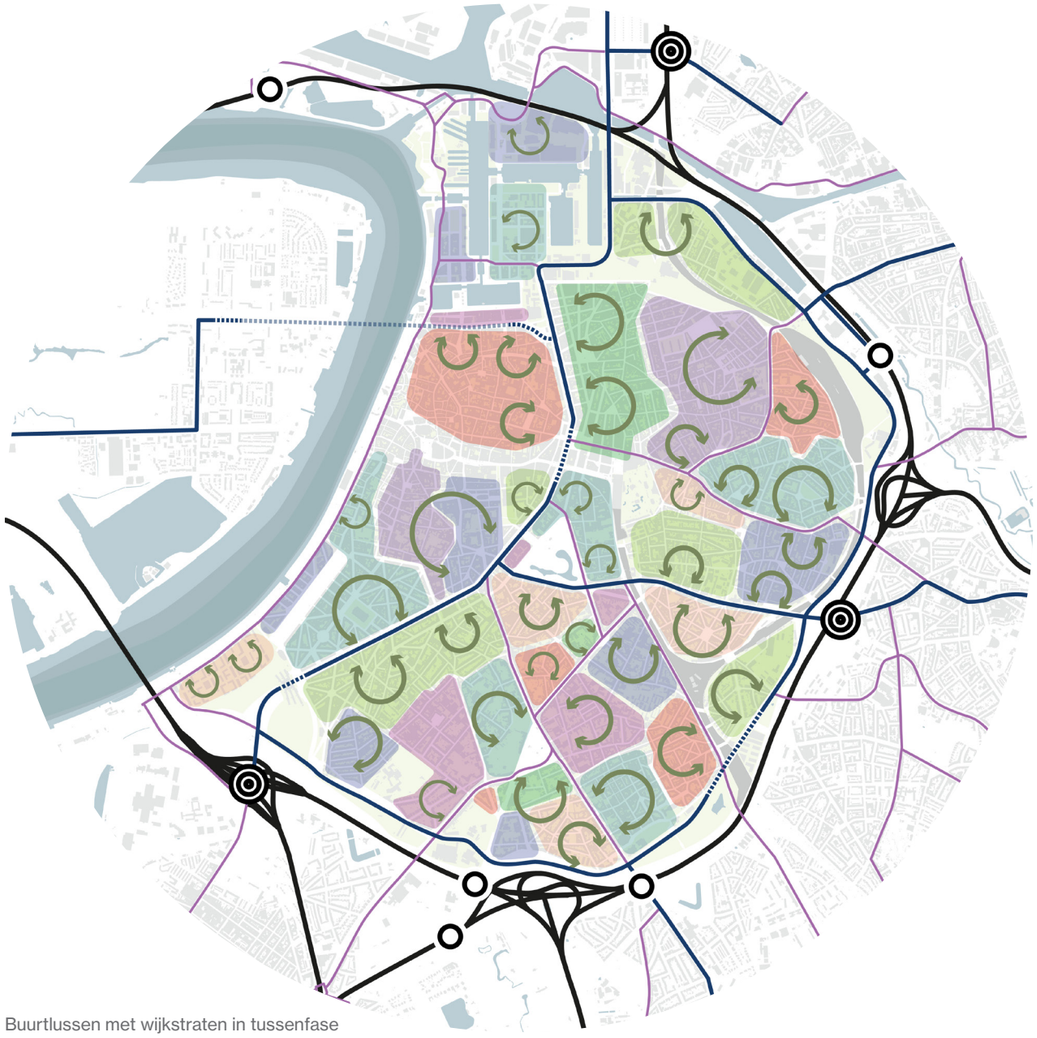
Kwadrant 3
» Kerkstraat - Pothoekstraat
» Turnhoutsebaan - Carnotstraat - Gemeentestraat
» Quinten Matsijslei – Maria-Theresialei

Kwadrant 4
» Mechelsesteenweg
» Jan Van Rijswijcklaan - Belgiëlei - Van de Nestlei - Charlottalei
» Posthoflei - Stanleystraat - Cuperusstraat – Mercatorstraat

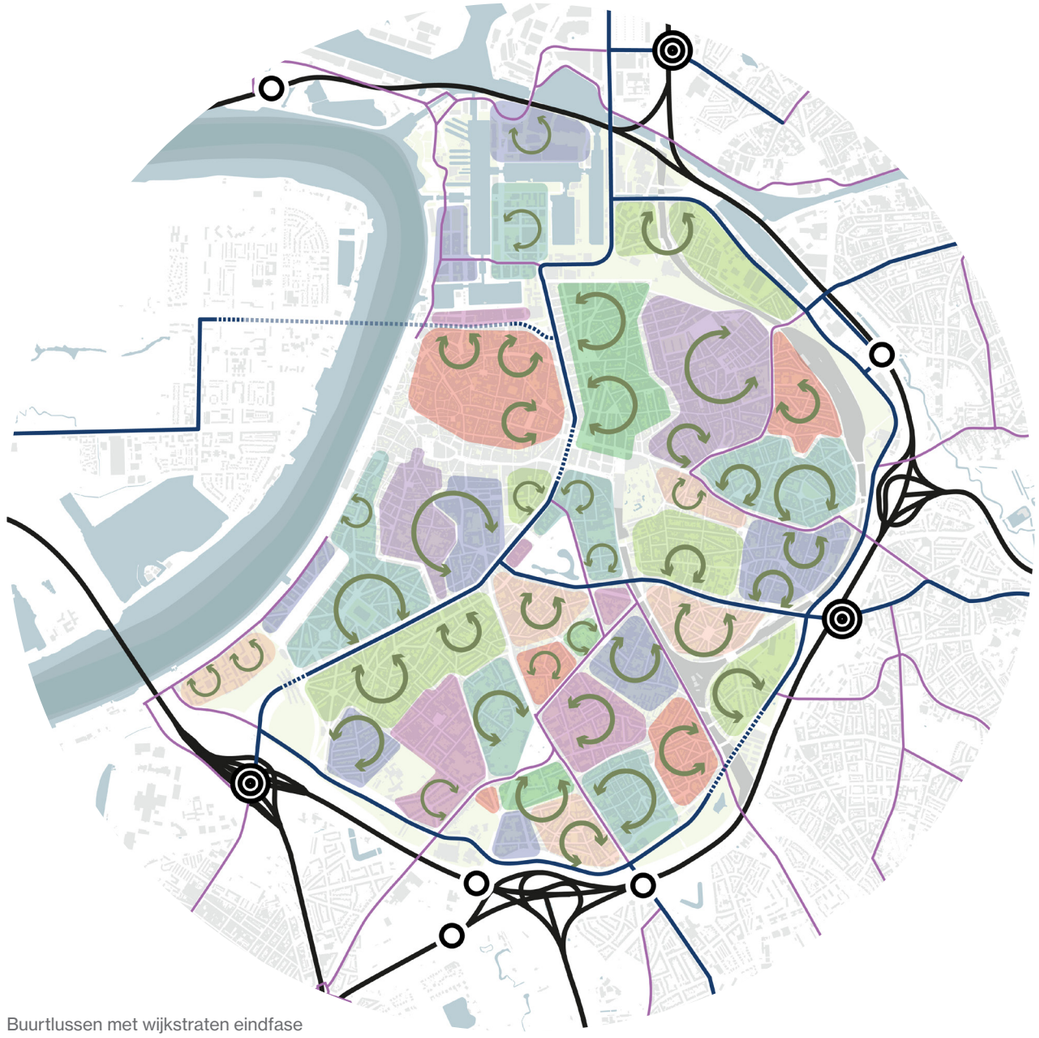
Fase 2

In Fase 2 kan dit systeem nog verfijnd worden door een extra aantal straten uit het verdeelnetwerk te halen. Deze straten worden in de tweede fase een niveau lager gecategoriseerd. Het kan de hiërarchie in het netwerk nog verduidelijken en op cruciale plekken de buurtleefbaarheid verder versterken:
» De Kaaien tussen Sint-Jansvliet en Sint-Pietersvliet: deze ingreep maakt dat ook ten zuiden en ten noorden de kaaien sterk autoluwer worden en een lokaal karakter krijgen. Dit verbetert de verbinding tussen stad en Schelde.
» Carnotstraat – Gemeentestraat als doortrekking van de Via Sinjoor naar de Turnhoutsebaan en de Offerandestraat.
» Mechelsesteenweg tussen Belgiëlei en Leien.

Buurtlussen



Buurtlussen met wijkstraten in tussenfase



Buurtlussen met wijkstraten eindfase

Om het verkeer in de kwadranten zelf verder te geleiden en tegelijk zoveel mogelijk plekken verkeersluw te kunnen maken, worden ook in de buurten zelf nog kleinere lussen uitgewerkt. Naar het voorbeeld van de 'Superblocks' in Barcelona wordt telkens een aantal bouwblokken gegroepeerd. De straten rondom zijn allemaal deel van de grotere Zone 30 en vormen dan de lussen van buurtverzamelstraten die op hun beurt toegang bieden tot de woonstraten, die als woonerf ingericht kunnen worden. Daar komen in principe alleen bewoners, met daarnaast de hulpdiensten en specifiek bestemmingsverkeer (laden en lossen, minder mobiele mensen). Die woonstraten vormen dus de 'laagste categorie' in het hiërarchisch netwerk van straten, maar omgekeerd ook de 'hoogste categorie' op vlak van 'buurtleefbaarheid'.

Organiseren en handhaven van lussen

Net zoals in Barcelona en volgens de principes van de MIX-wijken horen deze buurten vrij te zijn van doorgaand (sluip-)verkeer. Om dit te ondervangen is het noodzakelijk om het gemotoriseerd bestemmingsverkeer zo optimaal mogelijk te geleiden en het zo nodig op een aantal plekken te filteren. De doelstelling is steeds om de bereikbaarheid te garanderen, zij het selectiever, en dit tegelijk te koppelen aan een meerwaarde voor de leefkwaliteit van de hele buurt.

De uitwerking van mogelijke filters is afhankelijk van verschillende factoren, wijk per wijk. Cruciale aandachtspunten daarbij zijn zowel de specifieke locatie en het stratenpatroon op zich, als het beschikbare budget voor de herinrichting van de publieke ruimte, de eventuele aanwezigheid van openbaar vervoer, de toegankelijkheid voor hulpdiensten en een mogelijk beperkt medegebruik voor en door vergunninghouders.

- Plein of voetgangersgebied maken:
  - Elke verplaatsing begint en eindigt te voet, publieke ruimte in de stad moet daarom op maat zijn van die voetganger. Als het goed is voor de voetganger is het ook goed voor de stad en vanuit die optiek zijn straten in buurtenlussen in eerste instantie ontmoetingsplekken. Uiteraard bieden ze ook ruimte voor gaan en komen, laden en lossen en nog zoveel meer, maar die functies zijn en blijven best eerder ondergeschikt.
  - Het omvormen van een straat tot pleinruimte of voetgangersgebied. Hier en daar zal dat betekenen dat de auto-doorgankelijkheid deels of volledig beperkt wordt.
  - Plein: bewoners en leveranciers kunnen nog met de auto het plein oprijden, mogelijk wel beperkt tot bepaalde venstertijden, zoals dat ook vandaag nog kan in sommige winkelwandelstraten of schoolomgevingen.
- Omvormen tot woonerf:
  - Bij een herinrichting tot woonerf wordt een beperkte toegankelijkheid en doorgankelijkheid behouden. Spelen en wandelen kan overal. Deze ingreep biedt de bewoners de mogelijkheid tot intensiever gebruik van de openbare ruimte.
- Uitgezonderd plaatselijk verkeer / vergunningshouders:
  - Een woonerf of plein kan uitgerust worden met een verbodsbord C3 met onderbord 'Uitgezonderd plaatselijk verkeer'. Dit laat bewoners van die straat steeds toe om hun woningen te bereiken.
- ANPR-sluis:
  - Het voorzien van ANPR-camera's als filter heeft als voordeel dat de doorgang niet fysiek gehinderd wordt. Dit kan nuttig zijn op straatsegmenten waar voertuigen frequent de filter dienen te kruisen, zoals op urgentie-routes voor hulpdiensten of OV-lijnen. Bussen, trams en hulpvoertuigen kunnen ongehinderd passeren.
  - Deze sluizen kunnen ook toegepast worden om een autoluwe zone of voetgangersgebied te handhaven. (Voorbeeld: Sint-Niklaas: https://www.hln.be/sint-niklaas/negen-nieuwe-anpr-cameras-op-komst-in-stadscentrum-voor-controle-op-verkeersluwe-zones-en-voor-invoering-verkeersfilters-a2373e94/)
- Verzinkbare palen:
  - Waar occasioneel verkeer toegelaten is - bijvoorbeeld in een voetgangerszone die met venstertijden toegankelijk is voor autoverkeer - kunnen verzinkbare palen geplaatst worden.
  - Zulke palen kunnen ook toegepast worden op een plek waar een doorgaande beweging ongewenst is, behalve voor bepaalde voertuigen. Zo kan een lussensysteem ingevoerd worden met behoud van doorgankelijkheid voor openbaar vervoer, afvalophaling of hulpdiensten.
- Paaltjes of bloembakken:
  - Op plaatsen waar onvoldoende ruimte is, of bij wijze van proefopstelling, kan geopteerd worden voor het plaatsen van straatmeubilair. Voor proefopstellingen heeft dit het voordeel dat het een ingreep met een beperkte kost is, waarbij bijsturingen mogelijk blijven.
  - Indien hulpdiensten doorgang nodig hebben is het plaatsen van breekpalen noodzakelijk, maar dergelijke ingrepen kunnen niet toegepast worden op aanrijroutes.

De Ossenmarkt is omgevormd tot voetgangersgebied, nu een belangrijk plein voor de Universiteitsbuurt en onderdeel van een lussenplan op wijkniveau

De smalle Klappeistraat is enkel toegankelijk voor laden en lossen, geregeld aan de hand van signalisatie

De Uitbreidingsstraat naast het Burg. E. Ryckaertsplein aan het station van Berchem is voorzien van verdwijnpalen, zodat de verbinding enkel door lijnbussen gebruikt kan worden.

De Baron Joostenstraat is recent omgevormd tot fietspad. De aansluiting op de Plantin en Moretuslei is een filter voor fietsers en voetgangers.

5 / WIJKEN

In dit hoofdstuk wordt een mogelijke invulling beschreven van bovenstaande algemene principes op wijk- en buurtniveau, een oefening die een antwoord tracht te bieden op drie uitdagingen:

» meer ruimte creëren voor voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteiten in de betrokken wijken
» elke bestemming in elke buurt bereikbaar houden voor gemotoriseerd verkeer
» vermijden van doorgaand gemotoriseerd verkeer doorheen buurtclusters.

We benadrukken dat het hier gaat om eerste voorstellen die nog niet getoetst zijn bij bewoners of andere betrokken actoren. Een concrete toepassing ervan zal gepaard moeten gaan met een participatieproces waaruit mogelijk ook andere oplossingen kunnen komen die evenzeer voldoen aan de algemene principes.

Wat hieronder per wijk beschreven wordt is bovendien slechts een mogelijk eindbeeld dat slechts gefaseerd kan uitgevoerd worden. Ook dit maakt deel uit van een participatieproces.

EILANDJE

Het Eilandje vormt vandaag het scharnierpunt tussen stad en haven, de wijk werd de jongste twee decennia getransformeerd van industrieel havengebied tot gemengd stedelijk gebied. Het gebied kenmerkt zich vooral door de weidsheid van de dokken en een dambordpatroon van brede straten. Het Eilandje bestaat uit verschillende deelzones: 'Oude Dokken' (Bonaparte- en Willemdok), Montevideo-eiland, Cadix, Droogdokkeneiland en Mexico-eiland.

Betekenisvolle plekken

De Culturele As 'Falconplein – MAS – Limaplein – Maritieme site' vormt de belangrijkste navelstreng die het Eilandje verbindt met de binnenstad. De kaaivlakken van de verschillende dokken worden volgens het Groen-beeldkwaliteitsplan ingericht als aangename verpozingsplekken (bijvoorbeeld Binnenvaartstraat, Kattendijkdok-Oostkaai). Andere betekenisvolle plekken zijn onder meer het Droogdokkenpark, Schengenplein, Havenhuis & ZNA-ziekenhuis. Sinds kort zorgt de nieuwe helling van de parkbrug voor een betere connectie met Park Spoor-noord en er zijn intenties om de IJzerlaan te verbinden met de Madrasstraat door middel van fietsbruggen over het Asia- en Kempisch Dok.

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

Hoofdlijnen circulatie

Het Eilandje wordt aan de noordzijde ontsloten vanaf knoop Groenendaal via de secundaire ontsluitingsas Groenendaallaan/Straatsburgbrug en aan de zuidoostelijke zijde vanaf de Noorderplaats via Londen-/Amsterdamstraat. Na realisatie van de Oosterweelknoop (Noordkasteel) ontstaat een aanvullende secundaire ontsluiting via de Rijnkaai/Amsterdam-/Londenstraat/Tavernierkaai tot Sint-Pietersvliet, of een variant via de Kattendijkdok-Oostkaai.

De specifieke structuur van het Eilandje – opgesplitst in woonblokken tussen dokken en bruggen – nodigt vandaag al weinig uit tot sluipverkeer door de woonbuurten, waarvan het lokale verkeerskarakter bevestigd wordt door de recente heraanleg. De verschillende entiteiten kunnen onafhankelijk van elkaar functioneren en zijn makkelijk te bereiken vanaf de hoger genoemde ontsluitingsassen.

Voorstel lokale lussen

UNIVERSITEITSBUURT – SCHIPPERSKWARTIER

De Universiteitsbuurt en het Schipperskwartier – gelegen tussen Schelde en Leien/Noorderlaan - zijn het noordelijk deel van de Middeleeuwse stad binnen de toenmalige Spaanse Vesten, met een grillig fijnmazig stratenpatroon. Het Schipperskwartier was ooit een levendige buurt met tal van cafés en logementshuizen voor schippers en dokwerkers. Door het verschuiven van de havenactiviteiten naar het noorden kwijnde de buurt weg, maar de prostitutie bleef. Begin van deze eeuw werd de prostitutiebuurt geherstructureerd en opgewaardeerd onder de noemer ‘verleidend stukje Antwerpen’. De studentenbuurt is de bakermat van de huidige Universiteit Antwerpen, met een concentratie van universiteitsgebouwen. Aan de zuidzijde worden beide buurten begrensd door de Via Sinjoor.

Betekenisvolle plekken

De Universiteitsbuurt wordt gekenmerkt door historische en moderne gebouwencomplexen van de universiteit. Door de binnengebieden van deze complexen verder te ontharden en te vergroenen en ze ook met elkaar te verbinden, ontstaat een zacht voetgangersweefsel met meerwaarde voor de buurt.

Andere betekenisvolle plekken zijn onder meer het Begijnhof, Ossenmarkt, Frans Halsplein, Mutsaardplein en Stadswaag. De as Paardenmarkt/Klapdorp is belangrijk als lokale winkelas, waarvan het deel ten westen van Hessenbrug een autoluwer karakter kan krijgen.

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

In het Schipperskwartier bieden de vroegere vlieten een mooie potentie om zachte nerven vanaf de nieuwe Scheldepromenade de wijk in te trekken. Het ontwerp voor de Loodswezensite is hiertoe een waardevolle aanzet waarop verder kan gebouwd worden. De Kaaiweg blijft de aanliggende buurt in noordelijke richting ontsluiten, maar de verkeersintensiteit daalt naarmate het historische centrum (Steenplein) benaderd wordt. Hierdoor kan een vlotte en veilige oversteek tussen buurt en Scheldepromenade over de hele lengte versterkt en visueel geaccentueerd worden. Het Falconplein markeert het begin van de Culturele as richting Eilandje. Andere betekenisvolle plekken zijn onder meer de Paulusplaats, Veemarkt, het Falconproject en de (momenteel afgesloten) tuin van de Pauluskerk.

Een volwaardig plein op de Paardenmarkt kan ruimte geven voor extra groen en terrassen

Hoofdlijnen circulatie

Beide wijken worden aan de oostzijde ontsloten van en naar de hoofdontsluitingsas Noorderleien door een buurtlus gevormd door de Ankerrui – Brouwersvliet – Van Meterenkaai – Sint-Pietersvliet – Paulusstraat – Minderbroedersrui – Kipdorp/St.-Jacobsmarkt (inwaarts) en Lange Nieuwstraat (uitwaarts). Dit wordt aan de noordzijde aangevuld met een korte lus Hessenplein – Paardenmarkt oost.

Voorstel lokale lussen

SINT-ANDRIES - ZUID – THEATERBUURT

De wijken Sint-Andries, Zuid en Theaterbuurt liggen tussen de Schelde en de Zuiderleien, en worden aan de noordzijde begrensd door de Via Sinjoor.

Sint-Andries en Theaterbuurt maakten deel uit van het Middeleeuwse stadsweefsel binnen de toenmalige Spaanse Vesten. De Theaterbuurt kende historisch heel wat transformaties. Na de afbraak van de Blauwe Toren (onderdeel Spaanse Vesten) werd hier tussen de Herentalse Vaart (Plantin en Moretuslei) en de Meir een rui gegraven, die overwelfd werd begin 19de eeuw. In de jaren ‘70 werd het huizenblok van de Wapper gesloopt om plaats te maken voor een 4-baanse invalsweg op het tracé van de rui, een plan dat nooit gerealiseerd werd. De KNS-Stadsschouwburg werd in die periode gebouwd op de rooilijn van deze geplande verkeersweg. Vandaag dankt de wijk zijn naam aan de concentratie van drie theaters (Stadsschouwburg, Bourla en Arenberg). De heraanleg van het Theaterplein in 2008 gaf de wijk een nieuw elan.

Sint-Andries is vandaag een aangename woonbuurt. Sinds de jaren ‘60 ijveren bewoners er voor vergroening van hun straten tegen de overlast van geparkeerde wagens (cf. Rijke Beukelaarstraat). In de jaren ‘80 was het een van de eerste ‘herwaarderingsgebieden’ met het eerste ‘Zone-30-plan’. Een halve eeuw later maakt een nieuwe generatie van bewoners werk van ‘Klimaatrobuust Sint-Andries’, wat door de stad recent gehonoreerd werd door de geslaagde aanleg van de Lange Ridderstraat als eerste Antwerpse tuinstraat.

Het Zuid werd op het einde van de 19de eeuw gebouwd ten zuiden van de Kronenburgstraat. Het werd een burgerlijke wijk in Haussmanniaanse stijl met brede lanen, monumentale gebouwen en monumenten die de zichtassen markeren. Aan de westzijde werden de Zuiderdokken aangelegd, die in 1960 gedempt werden om plaats te maken voor de Sinksenfoor en parkeergelegenheid. Sinds de jaren '80 leidde de bouw van het M HKA en het Fotografiemuseum tot een herwaardering als culturele wijk, die heel wat kunstenaars, kunstgalerijen en theatergezelschappen aantrok en uiteindelijk ook een meer begoed publiek.

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

Betekenisvolle plekken

Na de voltooiing van de nieuwe Scheldepromenade en Park Dok Zuid (gedempte Zuiderdokken) worden dit de meest aantrekkelijke publieke ruimten van de Zuidwijk, die zowel van grootstedelijk als lokaal belang zijn. Ook de monumentale as Bolivarplaats (Justitiepaleis) / Lambermontplaats / Leopold de Waelplaats (KMSK) kan nog aanzienlijk versterkt worden als structurerende groene as, aansluitend op het stervormig stratenpatroon rond de Marnixplaats waarvan het pleinkarakter van gevel tot gevel kan doorlopen met sterk gereduceerde autotoegankelijkheid. Dit geldt ook voor andere pleinen, zoals het Pacificatieplein. De wijk huisvest naast verschillende lagere scholen verder ook twee belangrijke middelbare scholen – Sint-Lievens en Sint-Lutgardis – die allemaal liefst gemarkeerd worden door een schoolerf. Nog een betekenisvolle plek is het Tropisch Instituut.

Ook Sint-Andries kent enkele betekenisvolle plekken waarvan de zachte link nog kan versterkt worden:

» Sint-Jansvliet (met voetgangerstunnel), Oever en het Muntplein dat via de tuinstraat (met basisschool Musica) gelinkt wordt met de Sint-Andriesplaats en buurtcentrum Costa. Onderzocht kan worden of het groene binnengebied van sociale woonwijk Prekerskazerne helderder kan verbonden worden met zijn omgeving;
» Vrijdagmarkt met het museum Plantin-Moretus;
» As Hoogstraat / Kloosterstraat die het toeristisch centrum verbindt met cultuurwijk Zuid;
» Nationalestraat als belangrijke winkelas, met onder meer het MoMu modemuseum en Karel de Grote Hogeschool;
» Herbestemming van de Oudaan na verhuis van de politie, en wat met winkelcentrum Bijenkorf?
» Bogaardeplein met jeugdherberg Pulcinella en het Lode Sebregtsparkje;
» Na de verhuis van de gevangenis in de Begijnenstraat kan worden nagedacht over nieuwe bestemmingen, herstructurering en doorwaadbaarheid van dit grote bouwblok.

De Theaterbuurt wordt het meest gekenmerkt door een structurerende as die nog sterker kan geaccentueerd worden als zachte nerf: Oude Vaartplaats / Theaterplein (met aansluiting naar Stadspark via Louisa-Marialei) - Wapper (met Rubenshuis) en zijtak Graanmarkt / Komedieplaats (Bourla). De Botaniek wordt via het Elzenveld gelinkt met het Mechelse Plein. Andere publiekstrekkers zijn de AP-campus Meistraat en de Nationale Bank die een nieuwe functie krijgt.

De Marnixplaats kan grotendeels autovrij gemaakt worden, waardoor er ruimte vrijkomt voor publieke functies. De traminfrastructuur blijft behouden

Hoofdlijnen circulatie

De drie wijken worden per auto ontsloten vanaf de Zuiderleien en het zuidelijk deel van de Kaaiweg (tussen D'Herbouville- en Plantinkaai). Dit gebeurt via een viertal lussen:

» Vanaf Graaf van Hoornestraat via de Leopold de Waelplaats, Graaf van Egmont-, Kloosterstraat, Oever naar Sint-Jansvliet en dan terug via de Kaaiweg zuidwaarts om dan voorbij Nieuw Zuid aan te sluiten op de verlegde Zuidersingel. Een kortsluiting blijft mogelijk via de Scheldestraat.
» Een tweede lus vanaf de Kasteelpleinstraat via Kronenburg-, Nationalestraat met eindlus Reynders-, Kammenstraat. Een verbinding tussen beide eerste lussen blijft mogelijk via de Volksstraat.
» De derde lus loopt rond Nationale Bank richting Leopoldstraat en terug via Huidevetters-, Lange Gasthuisstraat.
» Tenslotte is er nog een kleine lus langs de Stoopstraat, Meistraat en Hopland.

Een van de doelstellingen van de nieuwe Kaaipromenade is een aantrekkelijke verpozings- en speelruimte aan te bieden aan de bewoners van de aanliggende wijken (Sint-Andries, Zuid en Nieuw Zuid). Dat betekent dat moet gezorgd worden voor voldoende vlotte en vooral veilige oversteken van de Kaaiweg over de hele lengte van noord tot zuid. Dit kan enkel door het weren van doorgaand verkeer. Daarover meer in het hoofdstuk 'Parkeren'. De historische vlieten kunnen daarbij een prominente rol spelen. In de ontwerpplannen van de Scheldepromenade wordt veel aandacht besteed aan het zichtbaar maken van de archeologische relicten van die vlieten. Het lijkt dan ook aangewezen om dit concept verder te trekken over de Kaaiweg heen tot in de vlieten zelf, waardoor de vroegere verweving van stad en stroom opnieuw zichtbaar wordt.

In het kader van het project 'Knoop Zuid' werd het hele verkeers- en landschapssysteem rond de 'spaghettiknoop' hertekend. Dit heeft ook gevolgen voor de wijkontsluiting: aangezien de Singel meer zuidwaarts verlegd wordt tegen de spoorlijn krijgt de Van der Sweepstraat een wijkontsluitingsfunctie en zal deze straat geen rechtstreekse verbinding meer hebben met Brusselstraat / Bolivarplaats.

De verkeersveiligheid in de Nationalestraat blijft een uitdaging. De winkel- en verblijfsfunctie wordt er sterk gehypothekeerd door druk autoverkeer, onder andere gegenereerd door de parking onder de Groenplaats. Ter hoogte van de tramhaltes voelen fietsers zich erg onveilig. Een deel van de oplossing zit in een afbouw van parking Groenplaats die hoe dan ook ongelukkig gesitueerd is in hartje binnenstad. Dit kan bijvoorbeeld door deze te heroriënteren naar bewonersparking, waardoor het openbaar domein meer kan vrijgemaakt worden van straatparkeren. De Nationalestraat kan dan een parkeervrij winkelerf worden, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, tram en beperkt traag autoverkeer.

In tegenstelling tot het Middeleeuwse stratenpatroon van de Sint-Andrieswijk nodigen de brede rechte straten van het Zuid vaak uit tot hogere snelheden. Vandaag geldt zone 30 of 20 in de hele wijk, enkel de Leien, Jan Van Gentstraat en Kaaien zijn zone 50. In het Pleinenplan worden alle wijkstraten - behalve de Leien - zone 30 of woonerf. Dat betekent dat de brede lanen kunnen getransformeerd worden tot groene klimaatboulevards met brede voetpaden en smallere rijlopers.

Het recent aangelegde stratenpatroon van Nieuw Zuid is een schoolvoorbeeld van aantrekkelijk autoluw en klimaatvriendelijk openbaar domein waar zich geen extra maatregelen opdringen. Hier blijft als enig aandachtspunt de oversteekbaarheid van de Ledeganckkaai, die de wijk hoort te verbinden met het geplande Kaaipark Nieuw Zuid, maar vandaag eerder scheidend werkt. Na de realisatie van Ringpark Knoop-Zuid krijgt Nieuw Zuid ook zachte parkverbindingen met de Konijnenwei en het Kiel.

Lokale lussen

ANTWERPEN 2060

Onder Antwerpen 2060 verstaan we hier het gebied tussen de Noorderleien, Slachthuislaan / Noordersingel en Pothoek-/Kerkstraat. 2060 maakt – net zoals alle hieronder volgende wijken – deel uit van de 19de-eeuwse gordel gebouwd na 1860, toen de Spaanse Vesten vervangen werden door de Leien-boulevards en de stad werd uitgebreid tot aan de nieuwe Brialmontomwalling. In dit gebied onderscheiden we een drietal deelgebieden met een eigen karakter.

De Dam / Slachthuisbuurt was tot voor kort een sterk geïsoleerd gebied, gekneld tussen zware infrastructuren zoals de Ring, het Albertkanaal, het Ringspoor. Het inmiddels gesloten slachthuis bracht er vroeger welvaart, vandaag zijn de meeste vleesverwerkende bedrijven in de buurt vervangen door vleesrestaurants.

De opening van Park Spoor Noord op het gewezen goederenemplacement herstelde in 2009 de verbroken verbinding met Stuivenberg en zorgt voor een heropleving van de buurt. Het stadsvernieuwingsproject op de Slachthuissite leidde aanvankelijk tot veel commotie in de buurt, maar de plooien lijken weer gladgestreken met het nieuwe plan dat meer groen voorziet en een iets lagere bouwdichtheid.
Aan de noordzijde zal de buurt het komende decennium een grondige transformatie ondergaan door de afbraak van het Ringviaduct en aanleg van een verdiepte en maximaal overkapte Ring. In het kader van 'Over de Ring' werd recent het Ringpark Lobroekdok uitgewerkt, met onder meer een natuurlijk zwemdok, een waterpark en speelzones.

De omgeving rond het Sint-Jansplein wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door een dambordpatroon als onderdeel van het Plan Van Bever (ontwikkeling rond Leien-boulevards na 1860). Wegens de nabijheid van de oude dokken wordt de wijk gekenmerkt door een aantal markante natiegebouwen, momenteel herbestemd tot woningen of kantoren. Heel wat bewoners waren (ex)schippers of dokwerkers. Het Sint-Jansplein is het tweede grootste plein van de stad. Tweemaal per week gaat hier een succesvolle markt door die ook bezoekers uit de noordelijke agglomeratie aantrekt. Iets meer zuidwaarts ligt de Atheneumbuurt, vooral gekenmerkt door het Koninklijk Atheneum en het De Coninckplein dat in 2005 een nieuw elan kreeg door de komst van de Permeke-bibliotheek.

De wijk Seefhoek – Stuivenberg werd na 1860 als arbeidersbuurt gebouwd op een stuifzandheuvel omringd door moerasgebied. Dit gebeurde speculatief, zonder enige overheidsplanning, wat deels het onoverzichtelijk stratenpatroon verklaart. De dichtheid was er erg hoog, met een groot aantal stegen (waarvan er nog enkele resten). Binnengebieden werden veelal ingenomen door werkplaatsen en fabriekjes. De buurt wordt ook vandaag nog gekenmerkt door een tekort aan open ruimte en groen: daar waar het stedelijk Groenplan de minimumnorm hanteert van 4 m²/inwoner (buurtgroen) of 8 m²/inwoner (wijkgroen) is hier amper 1,3 tot 2,1 m²/inwoner groen te vinden, behalve rond het Stuivenbergplein en langs park Spoor Noord (bron: Groenplan Antwerpen).

De vernieuwing van de woontorens aan de Wilgenstraat zorgt voor een vernieuwd openbaar domein, dat sterk vergroend wordt en autoluw gemaakt zal worden. (bron: BUUR Part of SWECO)

Betekenisvolle plekken

Aan de zuidzijde sluit de Damwijk aan op Park Spoor Noord via het Damplein (station Dam) en de voetgangerstunnel van de Demerstraat. De buurt dringt aan op realisatie van de tweede geplande tunnel naar de Lange Slachterijstraat. In de toekomst zal de uitvoering van Ringpark Lobroekdok een belangrijke meerwaarde hebben voor de buurt, mits goede oversteekbaarheid van en snelheidsbeperking op de Slachthuislaan (max. 50 km/u). Na realisatie van de geplande Slachthuissite krijgt de buurt er enkele groene publieke ruimten bij: de Kalverwei, het Lobroekplein, Hallenplein, Hallentuin en Kalverpad. De buurt vraagt ook om voldoende aandacht voor een duurzame ontwikkeling van Dam-Achteruit (Steenborgerweert).

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

In het westelijk deel van 2060 zijn vooral het Sint-Jansplein, De Coninckplein (met bib Permeke) en Atheneum van publieke betekenis. Aan de noordzijde fungeert Park Spoor Noord – met onder meer Campus Noorderplaats en Spoor Noord van AP Hogeschool – als recreatieve groene long. Andere betekenisvolle plekken zijn het schoolpleintje voor basisschool Elisabeth, de Offerandestraat (met stedelijk Lyceum Offerande en kleuterschool de Bijltjes), schoolomgeving Omnimundo (Van Maerlantstraat), het Zusters-der-armenplein en het Biekorfplein. De as Sint-Gummarus-/Diepestraat wordt een winkelerf, aansluitend op de Offerandestraat.

In het oostelijk deel van 2060 (Seefhoek/Stuivenberg) ondergaat de omgeving tussen Van Kerckhovenstraat en Wilgenstraat binnenkort een grondige transformatie: de drie woonblokken op de oude gassite worden vervangen door nieuwe duurzame sociale woningen. De stedelijke kleuterschool de Musjes wordt uitgebreid met een lagere school en kinderdagverblijf Deugniet verhuist naar het voormalige postsorteercentrum. De Wilgenstraat kan dan een groene autoluwe as worden in een parkomgeving, als onderdeel van een zachte nerf die via het Stuivenbergplein (met basisschool Villa Stuivenberg) en speeltuin Meloenstraat aan het Oud Badhuis de link legt met Park Spoor Noord.

Ook de site van het Stuivenbergziekenhuis zit in volle transformatie. Enkel het psychiatrisch ziekenhuis blijft ter plaatse, de rest van de site wordt een mix van wonen, stedelijke en economische functies. Een deel van de gebouwen wordt afgebroken om plaats te maken voor grotere semipublieke tuinen. Ook hier is het van belang de link met de omliggende buurt mee te nemen: Lange Beeldekensstraat als toegangsplein waar auto's (wijkontsluiting) te gast zijn, Pesthof- en Boerhavestraat als tuinstraten aansluitend op de binnentuinen.

Door de schoolomgevingen van Siblo de Bijenkorf en basisschool de Toverboom (Oranje-, Biekorf-, Everaertstraat) aan te leggen als schoolerf en de omgeving van de Sint-Amanduskerk meer een pleinkarakter te geven, ontstaan zachte filters die de oostelijke en westelijke lus van elkaar scheiden. Andere betekenisvolle plekken in dit gebied zijn onder meer Schoolplak, Duinplak, Sint-Willibrordusplein, Willy Vandersteenplein. De buurt herbergt ook een aantal schoolomgevingen die best ingericht worden als schoolerf.

De Everaertstraat kan omgevormd worden tot een schoolerf voor basisschool De Toverboom. De school krijgt een autoluwe pleinruimte aan de schoolpoort

Het plein aan Sint-Amanduskerk in de Van Kerckhovenstraat kan over de straat heen doorgetrokken worden:
hiermee wordt het autoverkeer gefilterd en verbetert de oversteekbaarheid er.
Op het plein kan een dubbele tramhalte ingericht worden.

Hoofdlijnen circulatie

De Damwijk/Slachthuisbuurt wordt ontsloten van en naar de IJzerlaan/Slachthuislaan, via Schijnpoortweg (enkel inwaarts), Lange Lobroekstraat, Damplein, Viaduct-Dam; met kortsluiting mogelijk via de Maasstraat.

Om sluipverkeer te vermijden wordt Viaduct-Dam afgesloten voor autoverkeer, uitgezonderd openbaar vervoer en hulpverleningsdiensten. Verder worden in het kader van het masterplan Slachthuissite reeds efficiënte maatregelen genomen tegen sluipverkeer.

Lokale lussen

Het westelijk deel van 2060 (omgeving Sint-Jansplein en Atheneumbuurt) wordt enkel ontsloten van en naar de Noorderleien of van en naar Rooseveltplaats/Gemeentestraat, en dit via volgende lussen:

» Een lus via de Ellermanstraat, Dambruggestraat, Oudesteenweg, Sint-Jansplein, Vondelstraat; met kortsluiting via De Pret- en Houwerstraat
» Een lus via de Vondelstraat, Van Maerlant-, Pijl-, Lange Beeldekens-, Diepe-, Sint-Gummarusstraat, Sint-Jansplein; deze lus is eveneens bereikbaar vanaf Rooseveltplaats/Gemeentestraat via de Osy-, Van Straelen- en Van Schoonhovenstraat.
» De Lange Dijkstraat verzorgt als fietsstraat een zachte verbinding tussen Sint-Jansplein en Spoor Noord.

Het oostelijk deel van 2060 (Seefhoek/Stuivenberg) wordt enkel ontsloten van en naar de Pothoek-/Kerkstraat of de Carnotstraat, en dit via volgende lussen:

» Een lus via de Onderwijs-, Handels-, Gas-, Van Kerckhoven- en Halenstraat
» Een lus via de Onderwijs-, Handels-, Lange Zavel- en Lange Beeldekensstraat. Deze lus is ook bereikbaar vanaf de Kerkstraat via de Wetstraat.
» Een kleine lus vanaf de Carnotstraat via Bisschop- en Constitutiestraat.

Om doorgaand sluipverkeer te vermijden wordt een autoverbinding tussen de westelijke en oostelijke lussen van 2060 onmogelijk gemaakt, met uitzondering voor openbaar vervoer en hulpdiensten. Waar mogelijk gebeurt dat door pleinverbredingen of schoolerven die ruimte scheppen voor verblijfsactiviteiten, maar ook zorgen voor een filter die het verkeer stuurt.

BORGERHOUT

Onder Borgerhout verstaan we hier niet de districts-afbakening, maar het hele gebied tussen Kerk- en Pothoekstraat, Singel, Plantin en Moretuslei, spoorberm en het Centraal Station, Astridplein en Carnotstraat.

Borgerhout was tot de fusie van 1982 een autonome gemeente. In tegenstelling tot arbeiderswijk Stuivenberg is Borgerhout intra-muros van bij het begin altijd een mix geweest van kleine burgerij en iets meer begoede arbeiders, wat zich vertaalt in een structureel beter woningbestand. Ook hier groeide het stratenpatroon op speculatieve wijze, maar toch iets meer gepland: in 1875 werd een plan opgesteld voor een 'nouveau quartier bourgeois' dat echter slechts voor een klein deel gerespecteerd werd. Een drastische saneringspolitiek van de gemeente eind jaren '70 - waarbij één huis op vijf gesloopt dreigde te worden – droeg bij tot massale stadsvlucht, leegstaande panden werden veelal ingenomen door een sterk groeiende Marokkaanse gemeenschap. De jongste jaren is Borgerhout erg in trek bij kunstenaars en creatieve jongeren voor wie wijken zoals het Zuid te duur werden. Dit resulteert in een dynamische multiculturele samenleving.

De slagader van Oud-Borgerhout is de Turnhoutsebaan, vroeger gerenommeerd als meubelboulevard, maar door de opkomende verkeersintensiteit weggegleden tot een onveilige verkeersader met weinig ruimte voor voetgangers en fietsers. Momenteel kent de baan een hernieuwde dynamiek – onder meer onder impuls van de Roma en Boho – maar de vraag naar meer veiligheid en leefbaarheid groeit.

Betekenisvolle plekken

In Borgerhout-Noord spreekt men al langer van de 'Drie Pleintjes': Terlo-, Borluut- en Groeningerplein. De link tussen deze pleintjes kan visueel versterkt worden door een meer erfachtige aanleg van de Wijnegemstraat (met accent voor theater Rataplan) en Poststraat. Mogelijk kan dit lint verder doorgetrokken worden via de Potgieterstraat naar Stuivenberg ziekenhuis. Een tweede pleinenlint kan gelegd worden door het Krugerpark via de Cronjéstraat te linken aan het recente Vinçotteplein, en dan verder via Kattenberg naar het Laar en via de Lammekensstraat naar het Willibrordplein. Mogelijk kan het lint aan de oostzijde nog doorgetrokken worden naar het 'kerk-erf' van de Peperbus die in de toekomst een nieuwe bestemming krijgt en het pleintje Gravin-/Gijselsstraat richting Statielei. Meerwaarde is dat dit lint grotendeels de

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

reeds bestaande fietsstraat volgt en landschappelijk kan versterken. Verder zijn er uiteraard verschillende lagere en middelbare scholen waarvan de ingang best uitgeeft op een veilig en aangenaam schoolerf.

In 2018 lanceerde Team Oost in het kader van ‘Over de Ring’ het voorstel om een deel van de sporenbundel intra-muros vrij te maken voor een Spoorpark Borgerhout, dat de aanzienlijke groentekorten van Oud-Borgerhout zou kunnen verlichten. Momenteel is hier slechts 2,1 m²/inwoner aan buurtgroen beschikbaar, terwijl de minimumnorm vastgelegd is op 4 m²/inwoner. De stad onderhandelt met Infrabel/NMBS om op relatief korte termijn minstens een deel van dit Spoorpark te kunnen realiseren. Gekoppeld aan een fietstunnel onder de spoorbundel zou dan ook de site Spoor Oost en het geplande Ringpark Schijn beter bereikbaar worden vanuit Oud-Borgerhout.

Over de Turnhoutsebaan hebben we het hierboven al uitgebreid gehad. Na de aangekondigde heraanleg kan de betekenis van de as enkel nog verhogen, niet zozeer als verplaatsingsroute maar vooral als verblijfs- en ontmoetingsplek en kloppend hart voor heel Borgerhout.

Ook in Borgerhout-Zuid is de potentie aanwezig om een zacht groen oost-westlint te realiseren door een aantal pleintjes met elkaar te verbinden: Luitenant Naeyaert-, Montgomery- en Koxplein. Dat kan zowel via de Sterlingerstraat als via ‘s Heren-/Oudstrijdersstraat (met eventueel nog een link naar het parkje van de Fontein). Het lint kan de vorm aannemen van een fietsstraat in erfaanleg die doorloopt in de Bleekhofstraat (met groen accent ter hoogte van spectrumschoolcampus Plantijn) en verder door de Somersstraat, het fietstunneltje aan Kievit II (met club Ampère) en Jacob Jacobsstraat tot aan het Stadspark (met beveiligde oversteek). Aan de oostzijde, tegen de spoorberm, gaat de herinrichting van de Centers onder de spoorberm zijn tweede fase in. De ooit ‘Vergeten Straat’ Engelselei zal binnen enkele jaren ter hoogte van het zwembad direct aansluiten op het geplande ‘Spoorpark Zurenborg’ en wordt zo een aantrekkelijk onderdeel van wat hoger beschreven werd als het Spoorlint. Andere betekenisvolle plekken zijn het Moorkensplein (met het districtshuis), de winkelas Provinciestraat (dringend toe aan herwaardering!) met het binnengebied van het complex Dominicanenkerk en -klooster (momenteel kunsthal Extra City), de achterzijde van de Zoo en het Centraal station met Kievitplein en –parkje.

Groeningerplein volledig vrijmaken van autoverkeer kan dit plein laten uitgroeien tot kloppend hart van Borgerhout-Noord.

Door de Provinciestraat te onderbreken voor autoverkeer ter hoogte van het Giraffenplein kan deze pleinruimte beter aansluiten op de wijk.

Hoofdlijnen circulatie

Borgerhout-Noord (+ tip van district Antwerpen tot aan Schijnpoort) wordt ontsloten van en naar de Pothoek-/ Kerkstraat en Turnhoutsebaan. Dit gebeurt met volgende lussen:

» De Maatsstraat vormt een kleine lus vlakbij Schijnpoort.
» Lus van en naar de Pothoekstraat via de Vlag-, Guldensporen-, Kwekerij-, Post-, Kortrijk- en Somméstraat.
» Lus van en naar de Turnhoutsebaan via Drink, Gen. Eisenhowerlei, Helm-, Borsbeek- en Gijselsstraat. Aftakking via de Helmstraat (enkel richting) naar Turnhoutsebaan.

Lokale lussen

Borgerhout-Zuid wordt ontsloten ofwel van en naar Carnotstraat/Turnhoutsebaan, ofwel van en naar Plantin en Moretuslei. Dit gebeurt met volgende lussen:

» Lus van en naar de Carnotstraat via Ommeganck- en Provinciestraat.
» Lus van en naar de Turnhoutsebaan via Hoge Weg, Fontein-, Oudstrijders- en Blijde Inkomststraat.
» Lus van en naar de Plantin en Moretuslei via Van Immerseel-, Lange Kievit-, Provinciestraat naar Plantin en Moretuslei.
» Lus van en naar de Plantin en Moretuslei via Provincie-, Milis- en Sergeyselstraat.
» Lus van en naar de Plantin en Moretuslei via Betogingstraat (enkel in), Koxplein, ‘s Heren-, Eugeen Yoors-, Sterlinger-, Vandepeereboomstraat.
» Lus vanaf de Singel via Luitenant Naeyaertplein, Kool-, Vandenpeereboomstraat naar Plantin en Moretuslei.

Zowel in Borgerhout-Noord als -Zuid is het de bedoeling dat doorgaand sluipverkeer tussen bijvoorbeeld Pothoekstraat en Turnhoutsebaan, of tussen Turnhoutsebaan en Plantin en Moretuslei ontmoedigd of onmogelijk gemaakt wordt. Meestal zijn het de pleinverbredingen die zorgen voor een filter die het verkeer stuurt.

De Turnhoutsebaan/Carnotstraat – die vandaag noord en zuid te veel scheidt – smeekt om een meer veilige en leefbare herinrichting. AWV en de bevoegde minister beantwoordden de vraag van burgerbeweging Pak ze aan de Turnhoutsebaan door in het voorjaar van 2022 de baan voorlopig in te richten als zone 30 fietsstraat. Dit wordt liefst gekoppeld met kleine haalbare tijdelijke ingrepen, zoals verbetering van de oversteekbaarheid, voetpadverbredingen op strategische plekken en meer fietsenstallingen.

Nog belangrijker is dat meteen een participatief ontwerpproces voor een volledige heraanleg (vermoedelijk 2025) gestart wordt met als doel de leefbaarheid en bereikbaarheid van deze belangrijke winkelas met elkaar te verzoenen. Binnen de beperkt beschikbare breedte zullen niet alle ruimtelijke claims opgelost kunnen worden. Het creëren van meer leefbaarheid zal moeilijk kunnen zonder duidelijke keuzes te maken: welke ruimte voorzien we voor voetganger, fiets, auto, laden en lossen, tram? Meer ruimte vrijmaken voor de meest kwetsbare weggebruikers verdient aanbeveling, net als meer groen, waterinfiltratie en ontmoetingsruimte. Waar vandaag het lineaire karakter (gericht op doorstroming) domineert dient bij een heraanleg meer aandacht te gaan naar de dwarsrelaties, de zachte linken tussen omliggende buurten. Op de baan zelf kunnen betekenisvolle plekken ook ruimtelijk geaccentueerd worden (Roma, Ecohuis, Borgerbaan, Borgerhub, Atlas, ASO en schoolomgevingen in de zijstraten).

Volgens het stedelijk mobiliteitsplan is de Turnhoutsebaan geen stedelijke invalsweg, maar een ontsluitende wijkweg. Aangezien het Pleinenplan voorziet dat de verkeersontsluiting van de omliggende wijken voor Borgerhout kan opgenomen worden door de Pothoek-/Kerkstraat en het oostelijk deel van de Turnhoutsebaan, is op termijn een filter of knip niet ondenkbaar in de Carnotstraat, waardoor de Via Sinjoor via het Astridplein verder door zou kunnen lopen tot in de Offerandestraat (de eerste winkelwandelstraat in Antwerpen). Ook aan de oostzijde (Bretel) wordt al langer gedacht aan de piste om de Turnhoutsebaan te knippen aan de Singel, waardoor hier een winkelplein zou ontstaan dat door kan lopen in de Engelselei (potentieel centers). De hoofdontsluiting vanaf de Singel wordt dan opgenomen door de Stenenbrug.

DIAMANTWIJK – STADSPARK

De Diamantwijk bakenen we af tussen Pelikaanstraat, De Keyserlei, Leien en Plantin en Moretuslei. Ten westen van de wijk ligt het Stadspark. De Diamantwijk is een kleine wijk met overwegend Joodse bevolking. De wijk dankt zijn ontstaan aan de diamanthandel die geconcentreerd is in de Pelikaan-, Vesting- en Hovenierstraat.

Het Stadspark werd rond 1870 aangelegd op een lunet van de vroegere Spaanse Vesten, naar een ontwerp van Edouard Keilig. Aanvankelijk was het park groter dan nu, maar door de toenemende druk van het autoverkeer na 1950 werden de omliggende groene lanen verbreed tot 2-baansverkeerswegen.

Betekenisvolle plekken

De Diamantwijk mist vandaag de uitstraling die men mag verwachten van een wereldhandelscentrum voor diamant. Jarenlange verloedering leidde tot veel leegstand en braakliggende terreinen. Het is dan ook positief dat de stad nu samen met een projectontwikkelaar plannen maakt voor de Pelikaansite. Al leidde de concrete uitwerking ervan tot ongerustheid bij omwonenden. Ze stellen zich vragen over de verdichting binnen het project, het aantal parkeerplaatsen en het onduidelijk statuut van de semipublieke passages en binnenhoven. In de aanpalende Joodse buurt heeft vooral de Lange Kievitstraat een betekenis als kenmerkende winkelas die de Kievitwijk en het Stadspark met elkaar verbindt.

Het Stadspark is uiteraard een plek van groot belang, zowel voor de omwonenden als op stedelijk niveau. Momenteel worden plannen voor renovatie en herwaardering opgemaakt. Aan de noordzijde grenst de Diamantwijk aan de De Keyserlei en het Astridplein - onderdeel van de Via Sinjoor – en het Centraal Station.

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

Hoofdlijnen circulatie

De Diamantwijk wordt ontsloten door een lus vanaf de Quinten Matsijslei/Quellinstraat via De Keyserlei, Vesting- en Pelikaanstraat naar de Plantin en Moretuslei. In de buurt zelf is weinig aanleiding tot sluipverkeer. Wel verdient het aanbeveling bij heraanleg van de woonstraten meer te opteren voor erfaanleg, met bijzondere aandacht voor de Lange Kievitstraat die tevens een winkelkarakter heeft.

Rondom het Stadspark blijft de Van Eycklei als stedelijke hoofdontsluiting belangrijk met 2x2 rijstroken, 50km/u en gescheiden fietspaden. Voor de Quinten Matsijslei en Rubenslei - die een meer lokale ontsluitingsfunctie hebben – wordt geopteerd voor enkelrichtingsverkeer tegen de klok in, waardoor het Stadspark aan deze twee zijden kan verbreed worden, zoals vroeger. Door de Rubenslei te knippen ter hoogte van de Louisa-Marialei kan het Stadspark uitgebreid worden tot aan de Leien en wordt bovendien de wandel- en fietsroute tussen Stadspark en Theaterplein versterkt. De Maria-Theresialei blijft wel in twee richtingen berijdbaar.

Door de middenberm van de Louiza-Marialei aan het Stadspark te hechten wordt de link met het Theaterplein versterkt.

Lokale lussen

ZURENBORG

De wijk Zurenborg werd in de Belle Epoque, rond de eeuwwisseling, gebouwd op het domein van de familie Cogels-Osy. Het moest een residentiële wijk worden voor de rijke bourgeoisie die eind 19de eeuw wegvluchtte uit de overvolle en onhygiënische binnenstad. Het is het resultaat van een strakke planning met stervormige straten, zichtassen en een eclectische architectuur, die een mix is van art nouveau en neoclassicisme.

De wijk wordt begrensd door de Plantin en Moretuslei, de Binnensingel en de spoorberm tussen Antwerpen Centraal en Berchem, en bestaat uit twee delen, gescheiden door de berm van het Ringspoor.

Betekenisvolle plekken

De Dageraadplaats is de centrale publiekstrekker in het noordelijk deel van Zurenborg, met tal van horecazaken rond een plein dat intensief gebruikt wordt voor sporten en buurtevenementen. De Draakplaats wordt het vertrekpunt van het geplande ‘Spoorpark Zurenborg’ dat de Plantin en Moretuslei bovengronds zal kruisen en zal landen aan het Lt.-Naeyaertplein in Borgerhout, waardoor het een belangrijk onderdeel kan worden van het Spoorlint. Het zuidelijk deel van de wijk rond de Cogels-Osylei is gerenommeerd bij Antwerpenaren en bezoekers om zijn architectuurwaarde. Een eventuele heraanleg van het openbaar domein gebeurt dan ook best met respect voor het monumentale karakter. Een extra troef voor de wijk is de ligging vlakbij Berchem station.

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

Hoofdlijnen circulatie

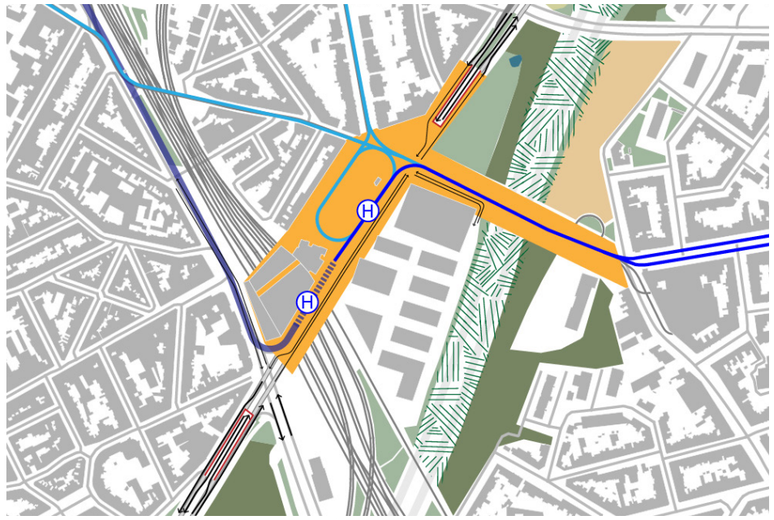
Het noordelijk deel van Zurenborg rond de Dageraadplaats wordt ontsloten van en naar de Plantin en Moretuslei via de Wolf-, Draak- en Rolwagenstraat, met zijtak langs de Kruikstraat richting Van Den Nestlei. De Wolf-/Lange Altaarstraat en Grote Hond-/ Oostenstraat zijn vandaag reeds geklasseerd als fietsstraat. De breedte van de Oostenstraat met beperkt autoverkeer nodigt uit tot aanleg als tuinstraat tegen het decor van de spoorcenters, waardoor ze herkenbaarder wordt als onderdeel van het Spoorlint.

Het zuidelijk deel rond de Cogels-Osylei wordt van en naar de Binnensingel ontsloten via de Pretoriastraat, Cogels-Osylei en Burgemeester E. Ryckaertsplein.

Lokale lussen

Binnen de logica van het Pleinenplan kan geopteerd worden om de doorgang tussen het noordelijk en zuidelijk deel op de Draak-/Tramplaats enkel toegankelijk te maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, waardoor het pleinkarakter versterkt wordt. Door ook de Provinciestraat, Guldenvliesstraat en Klokstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de spoorberm wordt ongewenst sluipverkeer door Zurenborg vermeden en tegelijk wordt de fietsroute langs de Stanley- en Mercatorstraat meer conflictvrij. Door aan de Guldenvliesstraat en/of Klokstraat een ANPR-filter te voorzien kan de wijk aansluiten op de Stanleystraat (exclusief voor bewoners).

De passage van de Lamorinièrestraat onder de centers kan een autovrije ruimte worden. Doordat de verkeerslichten kunnen verdwijnen, wordt het op het F1-fietspad vlotter fietsen.



Voorstel Ringland voor de stationsomgeving van Berchem:
In de werkbank R1 Zuid is gebleken dat de combinatie van een herinrichting van het station, het verlengen van de premetro en de overkapping van de R1 moeilijk in één totaalproject te realiseren is. Ringland stelt voor deze zoveel mogelijk als aparte deelprojecten te realiseren.
De premetro kan verlengd worden via de Mercator-, Stanleystraat en Posthoflei, om parallel aan de Singel boven te komen op het plein. De halte kan ofwel op het plein aangelegd worden, of (op termijn) onder de sporen in een nieuw premetrostation. Doorgaand verkeer op de Singel wordt ondergronds gebracht in een tunnel van 2x1 rijstrook. Bovengronds is enkel lokaal verkeer toegelaten. De Borsbeekbrug wordt - net als de Kolonel Silvertoplaan op het Zuid - autovrij gemaakt. (bron: Ringland)

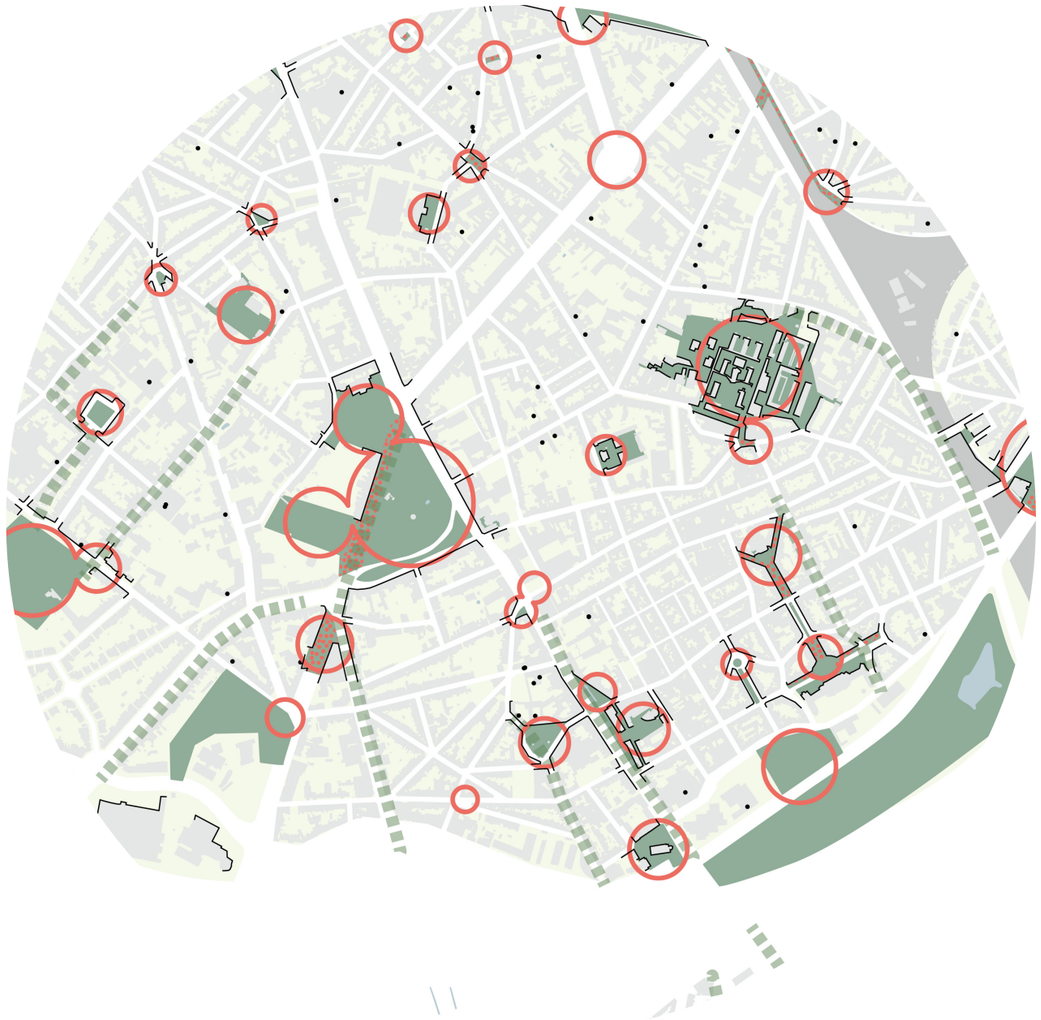
OUD-BERCHEM

Het gebied dat hier ‘Oud-Berchem’ genoemd wordt strookt niet helemaal met de administratieve districts-grenzen, maar wordt afgebakend door de spoorberm Antwerpen Centraal/Berchem, Belgiëlei, Albertpark, Van Rijswijcklaan en Binnensingel. Het noordelijk deel Haringrode – rond de Lamorinièrestraat - kent een hogere dichtheid, met historisch een mix van wonen en bedrijvigheid en een sterke concentratie van Joodse bewoners, synagogen en scholen. Het zuidelijk deel – rond de ‘Vijfhoek’ - is een meer residentiële wijk met burgerwoningen, bredere straten en meer groen. Ook in de omgeving van de winkelas Driekoningenstraat – Statiestraat is het contrast groot tussen de dicht bebouwde ‘Smalle Straatjes’ en de statige groene Victor Jacobslei.

Betekenisvolle plekken

In het deelgebied tussen Grotesteenweg en spoorberm zijn vooral het Groen Kwartier/Pakt en winkelas Driekoningenstraat/Statiestraat belangrijk. Dwars op de winkelas kan een groene nerf vanuit het Brialmontpark het weefsel in getrokken worden via de Victor Jacobslei, met een brede uitloper naar de Vredestraat (tussen Zonnebloem- en de Villegasstraat) en Villegasstraat t.e.m. rotonde Pioenstraat (marktplein). Belangrijke troeven voor deze wijk zijn de nabijheid van Berchem station, Albertpark en Wolvenberg (Brialmontpark).

In het deelgebied tussen Grotesteenweg en Van Rijswijcklaan zijn vooral Domein Hertoghe en in het noorden het Albertpark belangrijk.



Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

De link tussen beide kan nog versterkt worden als groene nerf via de Karel Oomsstraat, met weliswaar aandacht voor veilige oversteek aan de Van Rijswijcklaan. Andere betekenisvolle plekken zijn kunstencentrum De Singel en zwembad Wezenberg, het Van Hombeeckplein en het parkje rond de St.-Willibrorduskerk.

Lokale lussen

Hoofdlijnen circulatie

Oud-Berchem wordt ontsloten via de volgende boulevards en wijkstraten:
» Binnensingel
» Mercator-, Cuperus- en Stanleystraat
» Belgiëlei, Koning Albert Parkweg en Jan Van Rijswijcklaan
» Grotesteenweg (dubbelrichting)

De buurt Haringrode wordt ontsloten van en naar de Stanleystraat en Belgiëlei via de Lange Leemstraat.

Voorgesteld wordt de as Driekoningenstraat/Statiestraat, samen met de Laurier- en Vredestraat, voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd openbaar vervoer) te knippen ter hoogte van de Victor Jacobslei. Het oostelijk deel van deze cluster wordt dan ontsloten van en naar de Posthoflei door de Statiestraat zelf en een lus via de Boomgaardstraat, Gen. Drubbel-, Meibloem-, Uitbreidingsstraat.
Het westelijk deel wordt ontsloten van en naar de Grotesteenweg via twee lussen:
» Driekoningen-, Statie-, Daenen-, Ferd. Coosemansstraat
» Driekoningen-, Statie-, Baron de Caters-, Anjelier-, Uitbreidingsstraat; met kortsluiting via de Vredestraat.

Momenteel worden de Woeringen-, Berthoutstraat en zijstraten (de zogenaamde ‘Smalle Straatjes’) aangelegd als tuinstraten. Nieuw is dat hier niet sprake is van één straat maar van een samenhangende cluster van buurtstraten die in hun geheel als ‘tuinbuurt’ ingericht worden.

De omgeving Good Engels wordt ontsloten van en naar de Grotesteenweg door middel van een lus via de Lamorinièrestraat, Marialei, Helenalei, Boomgaardstraat.

De wijk rond de ‘Vijfhoek’ en Domein de Hertoghe wordt ontsloten door middel van drie lussen:
» Een lus van en naar de Grotesteenweg en Uitbreidingsstraat via de St.- Hubertus-, Vijfhoek-, De Lescluse-, O.-L.-Vrouwstraat, Van Hombeekplein.
» De Gen. Lemanstraat krijgt een verkeersfilter tussen de Sint-Hubertusstraat en Kardinaal Mercierlei. Het gebied ten noorden van deze knip wordt ontsloten van en naar de Grotesteenweg of Koning Albert Parkweg via de Kardinaal Mercierlei en Gen. Lemanstraat. Deze ingreep hangt samen met de herinrichting van de zuidelijke R1 waarbij de op/en afrit van de E19, in het verlengde van de Gen. Lemanstraat, naar een andere locatie verlegd wordt. Hiermee vervalt de functie van deze straat als invalsweg.
» Het gebied ten zuiden van deze knip wordt ontsloten van en naar de Uitbreidingsstraat door een lus via de Gen. Lemanstraat, Doornelei en Karel Oomsstraat.

Voor gemotoriseerd verkeer – uitgezonderd openbaar vervoer en hulpverleningsdiensten - wordt doorgaand verkeer doorheen de verschillende lussen onmogelijk.

KLEIN-ANTWERPEN

Klein-Antwerpen wordt afgebakend door de Frankrijklei, Van Eycklei, Plantin en Moretuslei, Belgiëlei en Mechelsesteenweg.

Betekenisvolle plekken

In Klein-Antwerpen is vooral het Vincentiusziekenhuis van belang. Het pleintje aan de kruising Lange Leemstraat/Isabellalei kan vergroten en veiliger worden door een knip van de Lange Leemstraat. Een belangrijke troef van de wijk is de nabijheid van het Stadspark, waarbij de veilige oversteekbaarheid van de Van Eycklei moet gegarandeerd worden. Ook de schoolomgeving van de Charlottalei fungeert als rustige groene oase die aansluit op het voorplein van de Sint-Jozefkerk, vandaag in gebruik door de Russisch-orthodoxe gemeenschap.

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

Hoofdlijnen circulatie

De noordzijde van de wijk wordt ontsloten van en naar de Van Breestraat en het noordelijk deel van de Lange Leemstraat, en sluit verder enkelrichting aan met de Breughel- en Jacob Jordaensstraat naar de Charlottalei. De Lange Leemstraat wordt geknipt tussen Breughel- en Consciencestraat, waardoor het driehoekig pleintje kan vergroot worden.

De zuidzijde van de wijk wordt ontsloten door twee lussen.

- Een eerste lus loopt tussen Mechelsesteenweg en Belgiëlei via de Sint-Thomas- en Haringrodestraat, en sluit verder enkelrichting aan met de Sint-Vincentiusstraat en Isabellalei naar de Belgiëlei.
- Een tweede lus loopt van en naar de Belgiëlei via het zuidelijke deel van de Lange Leemstraat en dan enkel richting via de Consciencestraat naar de Charlottalei.

Het Verdraagzaamheidsplein kan versterkt worden als betekenisvolle plek, door de Lange Leemstraat te onderbreken voor autoverkeer. Hulpdiensten kunnen wel in alle richtingen uitrijden, belangrijk voor het naburige ziekenhuis.

Lokale lussen

MARKGRAVE – BREDERODE - HARMONIE

Het gebied Markgrave - Brederode – Harmonie wordt afgebakend door de Amerika- en Britse Lei, Mechelsesteenweg, Koning Albertpark, Jan Van Rijswijcklaan en Singel (Brusselstraat). Opvallend voor dit gebied is een aantal brede boulevards en buurtparken, soms afkomstig van gewezen Hoven van Plaisantiën. De bebouwing is gevarieerd en overwegend van betere kwaliteit dan in veel andere stadswijken.

Betekenisvolle plekken

Betekenisvolle plekken in de Brederodewijk zijn vooral: winkelas Brederodestraat, Troonplaats, den Bell met publieke binnenplaats, Bolivarplaats met Justitiepaleis. Na de verlegging van de Singel zal de Konijnenwei vlotter toegankelijk worden vanuit de wijk en verder uitlopen richting Nieuw Zuid, Zuidstation en het Kiel. Nieuwe publieke ruimte werd gecreëerd in het Velodroomproject. In de wijk bevinden zich ook een aantal lagere, middelbare en hogescholen (zoals Thomas More, KDG, ...).

In Markgrave is vooral Hof Van Leysen van betekenis. In het kader van Ringpark Groene Vesten zal de groene strook tussen Singel en spoorlijn kortelings opgewaardeerd worden tot ‘Pomppark Zuid’. Belangrijk is dat meteen ook een visie vastgelegd wordt voor de huidige parking aan de Desguinlei en dat onderzocht wordt of van hieruit een heldere link kan gemaakt worden met Hof Van Leysen, langs of door het domein van de Piva. In de omgeving Markgravelei vraagt het blindeninstituut extra aandacht inzake toegankelijkheid en ‘leesbaarheid’ van de publieke ruimte.

In de Harmoniebuurt zijn vooral AZ Monica en het recent gerenoveerde districtshuis aan het Harmoniepark van belang. Het Vinkenhof tussen Vinken- en Van Schoonbekestraat is een mooi voorbeeld van groene verbinding door een bouwblok. Ook rond het nieuwe Provinciehuis is er potentieel voor een aantrekkelijke publieke parkomgeving die het Albertpark beter kan linken aan de omliggende wijk.

Pleinen en betekenisvolle plekken in de wijk

Hoofdlijnen circulatie

De Brederodewijk wordt in eerste instantie van en naar de Amerikalei en de Singel (Brusselstraat) ontsloten door de Brederodestraat, waarop nog twee zijlussen aantakken:

» Broedermin-, Sint-Laureis- en Belegstraat
» Paleisstraat, Bresstraat naar Amerikalei.

Een tweede lus vanaf de Amerikalei vertrekt aan de Anselmostraat en draait terug via Lange Lozanastraat, Solveyns-, Paleisstraat naar de Leien.

De buurt Lange Elzen vormt een aparte cluster, bereikbaar vanaf de Singel via Lange Elzen-, Balansstraat en Kielsevest/Desguinlei.

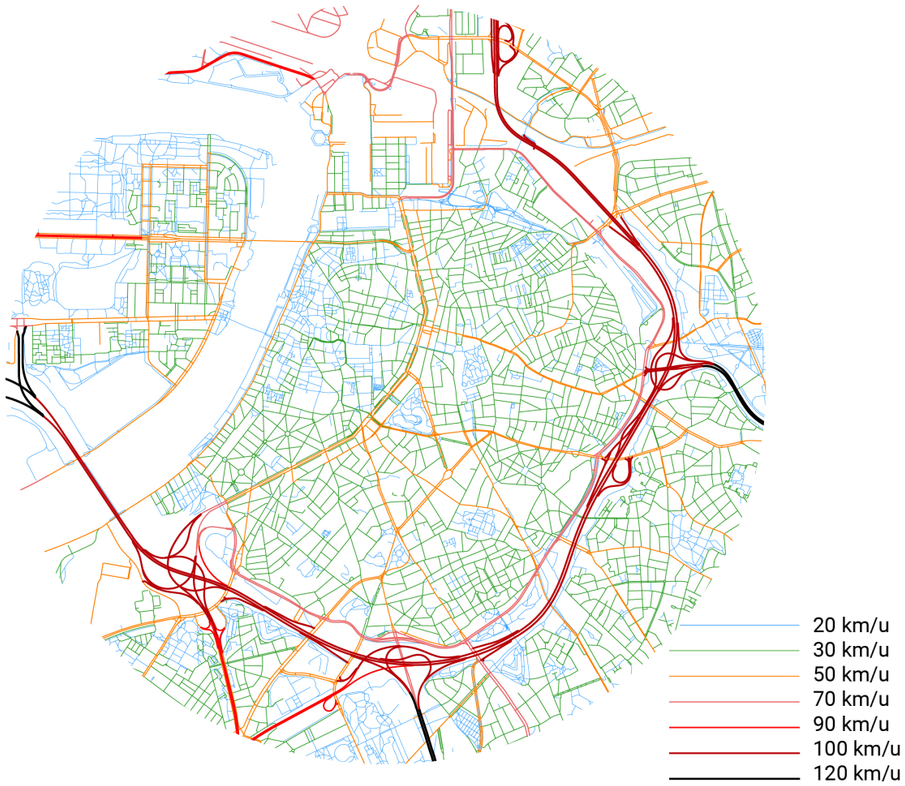
Lokale lussen

Aan de zuidzijde worden de wijken Markgrave en Harmonie ontsloten van en naar Jan Van Rijswijcklaan via Lange Lozana-, Ballaerstraat en Markgravelei. Aansluitend wordt een extra ontsluiting voorzien vanaf de Mechelsesteenweg en de Van Schoonbekestraat (enkelrichting).

Om ongewenst sluipverkeer door de wijken te vermijden wordt het onmogelijk voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd hulpverlening en openbaar vervoer) rechtstreeks van de ene naar de andere cluster te rijden. De Mechelsesteenweg krijgt ten noorden van de Van Schoonbekestraat het statuut van wijkontsluitingsweg en wordt op termijn geknipt ter hoogte van de Gounodstraat. Verder wordt voorgesteld de Koningin Elisabethlei enkel nog toegankelijk te maken voor erfaansluitingen, zonder doorgaand verkeer. Daardoor wordt het Koning Albertpark beter gelinkt met het Harmoniepark en het parkje rond het Provinciehuis. Door de tramlijn met bijhorende halte te verleggen naar de Elisabethlei wordt het Koning Albertpark niet meer gesplitst door de barrière van de tramlijn.

6 / BIJKOMENDE RANDVOORWAARDEN

SNELHEID



Bestaande toestand

Het huidige snelheidsbeeld in de kernstad bestaat hoofdzakelijk uit zone 30-straten. De straten waar 50 km/u gereden mag worden, zijn in eerste instantie de drie grote hoofdassen, zij zijn ook uitgerust met een apart fietspad. Daarnaast zijn er nog slechts een beperkt aantal secundaire straten waar vandaag nog 50 km/u toegelaten is, maar in die straten is er bijna overal gemengd verkeer voorzien en dus geen gescheiden fietsinfrastructuur.

» Kerkstraat - Pothoekstraat
» Turnhoutsebaan
» Lange Leemstraat
» Generaal Lemanstraat
» Van De Werve- & Van Maerlantstraat

LARGAS-principe

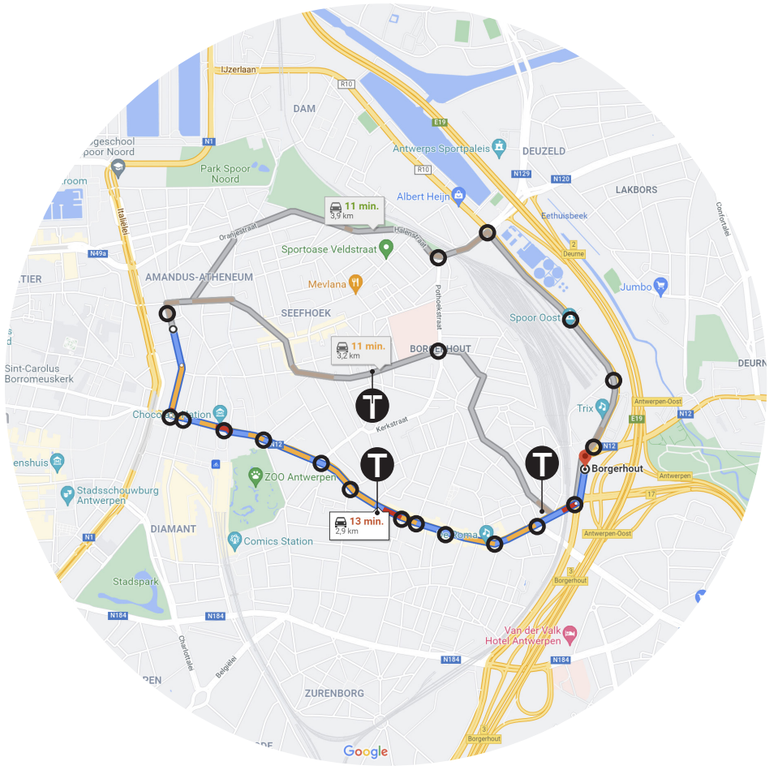
In veel van deze verbindende straten wordt de maximumsnelheid van 50 km/u gekoppeld aan een wens van doorstroming.

Nochtans is de reëel gereden snelheid vaak lager dan de maximaal toegelaten snelheid, door de binnenstedelijke context is het immers vaak niet mogelijk om de maximumsnelheid te halen. De cadans van de lichtenregelingen op kruispunten weegt harder door dan de toegestane snelheid. Ook op rustige momenten - buiten de spits of in de loop van de avond bijvoorbeeld - is een hoge snelheid niet wenselijk omdat snel rijden veel gevaar met zich meebrengt.

Het is dan ook niet noodzakelijk om op wijkontsluitingsassen een maximum van 50 km/u te blijven hanteren, zeker indien deze straten niet over afgescheiden fietsinfrastructuur beschikken. Goed functionerende hoofdstraten in de stad kunnen overigens een belangrijke doorstromingsfunctie hebben, ook zonder 50 km/u-regime.

Het is een interpretatie van het LaRGaS-principe: Langzaam Rijden Gaat Sneller.

Case Turnhoutsebaan – Antwerpen-Noord



Vanaf mei 2022 wordt de Turnhoutsebaan door het Vlaams Gewest omgevormd tot fietsstraat zone 30. Tot dan werd deze wijkstraat in het stedelijk Mobiliteitsplan steeds gedefinieerd als zone 50 omwille van de veronderstelde noodzakelijke doorstroming. Onderstaande oefening nuanceert deze stelling.

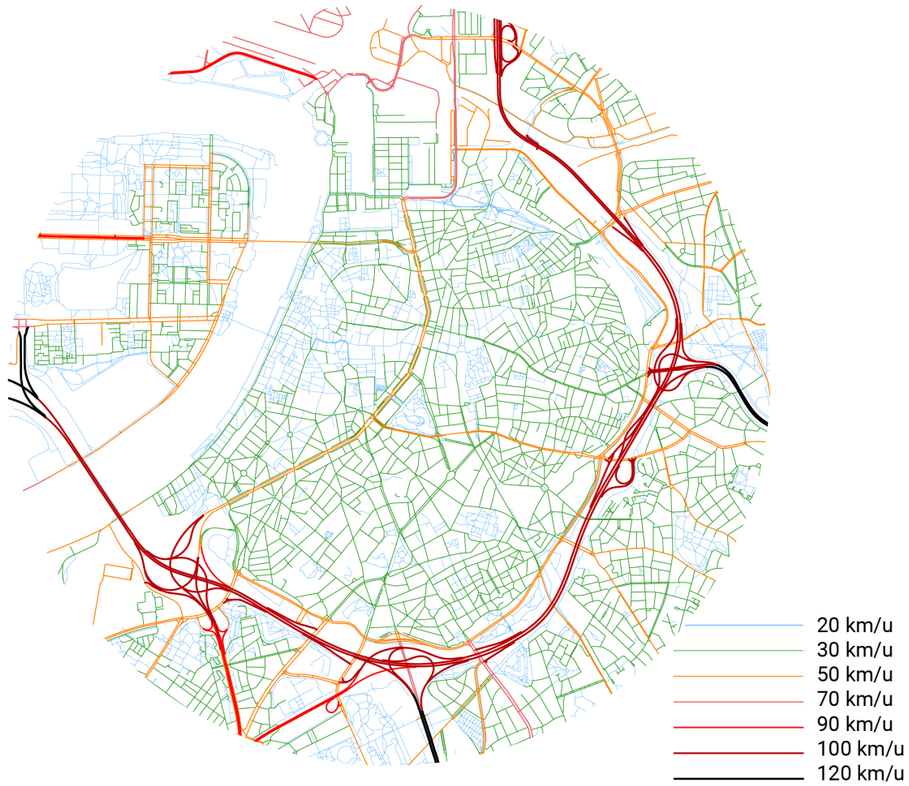
Wie vanuit de Atheneumbuurt de stad uitrijdt in oostelijke richting volgt volgens het huidige mobiliteitsplan best de logische route langs de wijkstraat Carnotstraat-Turnhoutsebaan. De zone 50 werd hier noodzakelijk geacht om sluipverkeer door omliggende wijken te vermijden. Routeplanners (Google Maps, Slim Naar Antwerpen) tonen echter aan dat dit niet de snelste route is. Dit kan verklaard worden door het aantal verkeerslichten op de verschillende trajecten. Bij voldoende druk verkeer in het netwerk zoeken de routeplanners de snelste route, zonder daarbij rekening te houden met de wegencategorie. Een erg bepalende factor in deze geleiding is het aantal verkeerslichten op een route, omdat die de gemiddelde snelheid vertragen.

Daardoor worden routes met minder verkeerslichten interessanter, ook al ligt de opgelegde maximumsnelheid lager. Een verschil in maximumsnelheid lijkt uit onderstaande data niet doorslaggevend te zijn voor de routekeuze. Dit toont ook aan dat zone 30 op de Turnhoutsebaan verdedigbaar is, eventueel gekoppeld aan een aangepaste verkeerslichtenregeling.

Aantal verkeerslichten tussen Leien en Singel:
» op de Turnhoutsebaan: 12 verkeerslichten
» via de Lange Beeldekensstraat: 2 verkeerslichten
» via de Oranjestraat - Schijnpoortweg: 5 verkeerslichten

Uit recente Telraamdata (geteld tussen 8 en 22 november 2021) blijkt dat deze alternatieve routes ook effectief als route gebruikt worden:
» Turnhoutsebaan: 48.522 auto's gedurende de meetperiode.
» Lange Beeldekensstraat: 46.753 auto's
» Borsbeekstraat: 27.303 auto's

Gewenste toestand



50 km/u:
» Leien
» Plantin-Moretuslei
» Singel

In de gewenste toestand wordt overal elders de Zone 30 ingevoerd en worden nog meer straten ingericht als woonerf.

Aan te passen straten:

Ten opzichte van de bestaande toestand worden volgende straten aangepast van 50 km/u naar 30 km/u:
» Kaaien
» Amsterdamstraat - Londenstraat
» Ellermanstraat
» Van De Wervestraat - Van Maerlantstraat
» Gemeentestraat - Carnotstraat - Turnhoutsebaan
» Kerkstraat - Pothoekstraat
» Belgiëlei
» Charlottalei
» Quinten Matsijslei
» Grotesteenweg
» Generaal Lemanstraat
» Jan Van Rijswijcklaan
» Lange Leemstraat
» Posthoflei - Stanleystraat - Cuperusstraat - Mercatorstraat
» Rubenslei - Van Breestraat - Justitiestraat
» Montignystraat

OPENBAAR VERVOER

De voorgestelde wijklussen dienen rekening te houden met de actuele lijnen voor het openbaar vervoer. Het uitgangspunt van dit plan is dat bussen en trams steeds vrije doorgang blijven houden doorheen de filters, waardoor het aanbod van het openbaar vervoer op peil blijft in de wijken. De filters op OV-routes kunnen uitgerust worden met bijvoorbeeld bebording, verdwijnpalen of ANPR-camera's.

Lijnen openbaar vervoer

INTERVENTIEROUTES

Ook voor de hulpdiensten is het van groot belang dat zij over hun interventieroutes kunnen blijven beschikken. Filters die op deze routes gelegen zijn zullen een doorgang voor hulpdiensten moeten behouden. Dit kan net als de OV-routes op verschillende manieren gerealiseerd worden.

Interventieroutes hulpdiensten

PARKEREN

Parkeerlussen met geleiding

Parkeren op niveau van de Vervoerregio

Hoe meer pendelaars, shoppers, toeristen en andere bezoekers gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets, hoe minder druk er is op het Antwerpse wegennet en dus hoe vlotter en comfortabeler het wordt voor de bewoners en voor wie echt aangewezen is op de auto (hulpverlening, leveranciers, minder mobielen, specifieke verplaatsingen). Voor de automobilisten die gebruik maken van de randparkings zijn zeer aantrekkelijke alternatieven te voorzien voor een goede bereikbaarheid van de kernstad. Dat vraagt efficiënte manieren op het terrein van de zogenaamde 'combimobiliteit', waarbij verschillende verplaatsingswijzen vlot gecombineerd kunnen worden.

De recente oplevering van grote Park and Ridegebouwen op Luchtbal, in Merksem en op Linkeroever is alvast een grote stap vooruit. In combinatie met een performante capaciteit en frequentie van het openbaar vervoer van op die plekken tot in het centrum van de stad, met een heldere en adequate bewegwijzering, de nodige doelgerichte informatie en een geïntegreerd en zo voordelig mogelijk tariefsysteem, is succes hier verzekerd.

Ook in de andere windrichtingen en ver genoeg van de stad kunnen dergelijke 'Park and Ride-voorzieningen worden uitgebouwd met aansluiting op een vlot aanbod aan openbaar vervoer. Dit kan bijvoorbeeld aan de Houtlaan of op de grens met Schilde, in Ranst (aan de splitsing van beide snelwegen), in Kontich. Die grote randparkings zijn bovendien uit te rusten met een aantal extra voorzieningen, gaande van eerder voor de hand liggende tankstations en fietsherstelplaatsen, een koffiebar en kleine shop, tot knooppunten in een globaal uitgebouwd systeem voor stadsdistributie of zelfs vergaderruimte.

Om al die parkings zo optimaal mogelijk in te zetten is het van belang om tegelijk geen te hoge parkeercapaciteit te voorzien dichterbij of midden in de stad. Daartoe is een herschikking nodig van het gebruik van de bestaande parkings, met een verschuiving van bezoekers- naar bewonersparkeren. Dat maakt het tevens mogelijk om - zoals voorzien in het Antwerpse bestuursakkoord - het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein stelselmatig te verminderen. Dit alles moet ook gecombineerd worden met een gerichte tariefstructuur, om het gewenste parkeerbeleid maximaal te sturen en te ondersteunen.

Bijsturing van de parkeerlussen in het centrum

Hoe meer de Park and Rides gebruikt worden hoe beter, maar zoals reeds aangegeven: voor bepaalde verplaatsingen blijft de auto aangewezen en noodzakelijk, zowel van en naar de stad als ook in de stad zelf. Dat geldt voor specifieke groepen van bezoekers, maar in eerste instantie voor bewoners die een auto bezitten en deze regelmatig nodig hebben, of voor mensen die slecht te been zijn. Verder blijft gemotoriseerd vervoer uiteraard aangewezen voor hulpdiensten, leveranciers, verhuisploegen, enzovoort.

Voor deze groepen maar ook voor bezoekersverkeer met de auto vormen de Leien en de Plantin en Moretuslei de ruggengraat (zie hoofdstuk 4 'verdeling in vier kwadranten'). Het is daarom aangewezen om de belangrijkste parkings van het parkeernetwerk in de kernstad hierop aan te sluiten. De parkings in de Kievitwijk achter het Centraal Station, op de Leien aan de Nationale Bank of ter hoogte van de tunnels onder het Operaplein zijn qua ontsluiting goede voorbeelden.

Dat kan niet gezegd worden van de parking onder de Groenplaats. Die werd gebouwd in het begin van de jaren negentig vanuit een intussen bijgestelde visie op verkeer en parkeren in het centrum. Die visie ging nog uit van parkeermogelijkheden zo dicht mogelijk bij de bestemming, met als gevolg dat al dit bestemmingsverkeer grote hinder met zich meebrengt in de aanrijstraten (bijvoorbeeld de Nationalestraat en Leopoldstraat).

Een nieuwe parkeervisie vraagt een bijsturing van wat vroeger voorzien werd. Zo wordt het logisch om de parking onder de Groenplaats op korte termijn een functie te geven voor bepaalde werknemers in de kernstad die in het openbaar vervoer geen alternatief vinden (korte sporadische verplaatsingen, extra bagage, onregelmatige uren) en op termijn om te bouwen tot bewonersparking en fietsenstalling, of zelfs af te bouwen en te herbestemmen omwille van de slechte bereikbaarheid. We bevelen aan om het bestaande systeem met parkeerlussen in de kernstad in die zin te evalueren en bij te sturen. Parkings die direct aansluiten op de grote lussen kunnen in gebruik blijven. Nieuwe lussen kunnen onderzocht worden, bijvoorbeeld door twee bestaande lussen aan elkaar te linken.

Voorstel parkeerlussen die de bestaande rotatieparkings ontsluiten

Zo zou een nieuwe doorsteek aan de Oudaan via de parking van de politietoren de lussen via Leopoldstraat-Mechelseplein en Nationalestraat misschien met elkaar kunnen verbinden, waarbij aansluiting gezocht worden op de Lombardenvest, met als voordeel dat deze ingreep de Kammenstraat uit de parkeerlus zou halen. Ook parkeerlussen die de Via Sinjoor kruisen worden best herbekeken. De parkings op de Kaaien kunnen bijvoorbeeld opgedeeld en respectievelijk aangetakt worden op een noordelijke of zuidelijke insteek (heen en terug), waarbij de doorlopende parkeerlus rond de historische stad vervalt. De nieuwe parkings onder de Zuiderdokken kunnen met het oog op een ontsluiting via de Singel nog geschikt geacht worden voor bezoekers van de binnenstad.

Lussen

In de kernstad worden volgende parkeerlussen en routes gedefinieerd:

- Kaaien noord
- Kaaien zuid
- Stadslus
- Lus Gemeentestraat - Astridplein
- Lus Diamantwijk
- Lus Tabakvest
- Lus Leopoldstraat - Mechelseplein
- Lus Nationalestraat

Shuttlebus voor efficiënter parkinggebruik

Rotatieparkings verbinden

Een aantal beschikbare rotatieparkings ten noorden en ten zuiden van de Via Sinjoor voelt voor veel mensen nog aan als te ver buiten het historisch centrum en de daarbij horende winkelstraten. Mede daarom worden de parkings aan de Rijnkaai en onder de Gedempte Zuiderdokken vandaag nog onvoldoende gebruikt. Om hieraan tegemoet te komen zijn ook hier aanvullende opties aan te bieden, zoals extra deelfietsen, shuttlebussen en pakjesdiensten van en naar het centrum. Bij wijze van experiment kunnen die voor het eerst ingezet worden in de eindejaars- en koopjesperiodes.

Op termijn kan een meer structurele oplossing aangeboden worden binnen het ‘regulier’ openbaar vervoer. Vandaag ontbreekt een sterke noord-zuidwaartse openbaarvervoersas in het historisch centrum. Tram 4 bedient via de Nationalestraat wel het zuidelijke deel, maar buigt vervolgens af in de richting van de Nationale Bank en Berchem-Station. Tram 7 komt van het Eilandje en bedient het Schipperskwartier, maar sluit verder dan weer niet aan op de Groenplaats en Nationalestraat. Te onderzoeken valt hoe die openbaarvervoerconnectie van noord naar zuid mogelijk toch kan gemaakt worden.

Op korte termijn kan een kleine shuttlebus al een oplossing bieden door een volledige lus te maken tussen het Eilandje en het Zuid en zo beide polen met elkaar te verbinden. Met haltes nabij de belangrijkste randparkings en in het stadshart zelf wordt het eenvoudig om van pakweg de Gedempte Zuiderdokken tot aan het Steenplein te geraken. Doordat het tracé van deze shuttlebus deels overlapt met het tramnetwerk is een vlotte overstap eveneens mogelijk, waardoor deze shuttles niet enkel voor shoppers interessant zijn, maar evengoed een volwaardige openbaarvervoerverbinding kunnen vormen voor bewoners, werknemers of bezoekers van het historische centrum.

Voorstel van route voor een shuttlebus in de binnenstad.

Gedeelde voorzieningen op wijkniveau

Parkeren op eigen terrein, of in de buurt ervan

Gelijkaardige redeneringen gelden ook verder weg van het historisch centrum, in de verschillende woonbuurten in de kernstad. Bij nieuwe ontwikkelingen hanteert de stad vandaag het POET-principe: parkeren op eigen terrein. Dat werkt bij projecten die voldoende groot zijn, maar bij kleine ontwikkelingen geldt dat veel minder. Relatief diep graven in kleine percelen is minder efficiënt, en het feit dat elke kleine parking een eigen inrit of garagepoort moet hebben is op de duur negatief voor het totale straatbeeld. Daarom zou het ideaal zijn dat de grote parkings voor een groter deel van de wijk kunnen functioneren en dus ook voor de rijwoningen verderop, die onmogelijk een parkeerplaats op eigen terrein kunnen voorzien.

Een bijkomend aandachtspunt is de situering van die ‘wijk- of buurtparkings’. Het spreekt voor zich dat die best ingeplant worden in de wijkverdeelstraten en niet in de woonerven. Bestaande parkings die te diep in het woonweefsel verscholen liggen – bijvoorbeeld in de Happaertstraat in Sint-Andries – komen in aanmerking voor nieuwe invullingen met wonen of andere functies. De ‘goed gelegen’ wijkparkings kunnen dubbel gebruikt worden, zoals de stad dat al voorziet voor de Bell-gebouwen bijvoorbeeld, met bezoekers die overdag parkeren en bewoners die dezelfde plekken ‘s nachts innemen. Ook parkings van bedrijfsgebouwen, supermarkten en dergelijke zijn op te nemen in zo’n buurt-parkeersysteem.

Omdat niet elk pand zich leent tot het stallen van fietsen, ligt een gelijkaardige aanpak met buurt-fietsparkings voor de hand. De stad heeft er al een aantal ontwikkeld, dat initiatief zou op grotere schaal nog veel meer baat kunnen opleveren. Die fietsparkings zijn kleinschaliger en kunnen dan ook dichter bij de woning zelf gesitueerd worden.

Een dergelijk concept van gegroepeerd parkeren biedt het voordeel dat het klassieke parkeerzoekverkeer wegvalt. Dat vormt vandaag in veel stadswijken een groot probleem. Omdat het aantal plaatsen op het openbaar domein veelal al ingenomen is, is het vaak noodzakelijk meerdere blokjes rond te rijden om een plek te vinden. Ook dan is nog een afstand af te leggen tot aan de plaats van bestemming. Gericht gebruik maken van een buurtparking kan hieraan verhelpen, dat zal veel minder verkeersoverlast in de wijk met zich meebrengen.

Hoe meer bestaande parkings ingezet kunnen worden voor het buurtparkeren - aangevuld met goed gesitueerde buurtparkings in stadsdelen waar die nog niet voorhanden zijn - hoe meer bestaande parkeerplaatsen op het openbaar domein onthard en vergroend kunnen worden of vervangen door bijvoorbeeld fietsenstallingen. Dat soort ingrepen is dan weer goed voor de leefbaarheid van de buurt, voor klimaataspecten als vergroening en verblauwing of vermindering van de hittestress.

Deelauto's

In dit verhaal past nog een recente trend, het systeem van deelauto's. Wie in de stad woont heeft doorgaans minder vaak een auto nodig. Voor velen is een deelauto een interessante oplossing. Een deelauto kan in principe minstens tien tot twaalf auto's vervangen, en neemt bijgevolg ook maar een tiende van het 'huidige' aantal parkeerplaatsen in.

Grotere parkings met een ruim assortiment aan deelwagens kunnen worden voorzien op de grote uitvalsassen of ter hoogte van de Singel. Voor mensen uit de aanpalende wijken bieden die een interessant alternatief, maar ook bewoners uit de binnenstad kunnen er gebruik van maken.

Als de trend van de elektrische auto's zich doorzet wordt het gezamenlijk beheer van batterijen in dergelijke wijkparkings interessanter. Behalve efficiënter zullen die ook voordeliger blijken dan afzonderlijke laadpunten voor elke individuele auto. En ook hier geldt de redenering dat hoe meer mensen gebruik maken van dit soort alternatieven, hoe beter het wordt voor wie zijn/haar auto wél zeer regelmatig nodig heeft en daarom kiest voor een eigen wagen.

Bij een verdere groei van het systeem van deelauto's (en daar kan een gericht beleid sterk toe bijdragen) kunnen ook de parkeernormen naar beneden gehaald worden. Normen per project zijn dan te vervangen door een overzicht op wijkniveau - wat het geheel ook efficiënter en voordeliger zal maken – of door een mobiliteitsnorm die kan opgelegd worden aan een project. Daarbij wordt het aantal parkeerplaatsen dat rechtstreeks te maken heeft met het project zelf, het aantal privéparkeerplaatsen dat kan worden ingeschakeld in de buurt, het aantal fietsstallingen, deelsystemen en de mogelijkheid voor een buurtfietsstalling geïntegreerd bekeken. In plaats van hier extra in te investeren kunnen ontwikkelaars dan beter bijdragen aan buurtinfrastructuur, extra publieke ruimte en groenvoorziening.

Om het hele parkeersysteem zo optimaal mogelijk te laten functioneren is tenslotte ook een aangepast tariefsysteem nodig, dat er mee voor zorgt dat zowel de verkeersstromen als de parkeerdruk goed verdeeld worden.

7 / VERVOLGSTAPPEN

MEER ONDERZOEK IS NODIG

Om tot een uitvoerbaar plan te komen is verder onderzoek nodig, opdat we een beter zicht krijgen op de te verwachten effecten.
» Simulaties en doorrekeningen
» Proefopstellingen

MOGELIJKE FASERING

Volgende fasering bevat enkel generieke deelprojecten die uitgevoerd kunnen worden op de korte, middellange en lange termijn. We doen hier geen uitspraken over concrete projecten op wijkniveau, omdat deze onderwerp van verder onderzoek en participatie behoren te zijn.

Korte termijn (2022-2024)

» Verder invoeren van (tijdelijke) woonerven en tuinstraten
» Opstart eerste circulatiestudies
» Invoeren autoluwe schoolstraten
» Proefopstellingen mogelijke filters
» Aanpassen lopende projecten aan circulatiestudies
» Ontwikkeling van vergelijkbare studies voor de 20e-eeuwse gordel & voorstad

Middellange termijn (2025-2030)

» Invoeren eerste fase kwadranten en wijklussen
» Aanpassen lopende projecten aan circulatiestudies
» Omvormen van proefopstellingen naar definitieve aanleg
» Opstart uitbouw hoofdstraten in de kernstad
» Invoeren van ingrepen die grotere infrastructuurwerken behelzen, inclusief het aanleggen van pleinen
» Opstart aanleg eerste Groene Nerven.

Lange termijn (2031-2035)

» Tweede fase van hoofdontsluitingsassen uitvoeren
» Aansluiting van de Groene Nerven op Ringparken
» Verdere uitvoering van de heraanleg van straten naar woonerven, tuinstraten
» Afronden netwerk van hoofdstraten in de kernstad

NIET TE NEMEN OF TE LATEN

Deze studie heeft als eerste doel het debat over en het proces naar een modal shift in een leefbare kernstad te stofferen met concrete denkpistes. Het onderzoek biedt een kijk op een mogelijke herinvulling / herinterpretatie / reorganisatie van het publiek domein in Antwerpen. Het resultaat is een toepassing van onder meer het Fix The Mix-principe van Fietsberaad Vlaanderen op de kernstad.

Verder denken we dat deze studie (en vervolgonderzoek) kansen biedt om het plan van aanpak voor het cruciale gebied van de kernstad te verfijnen binnen het Routeplan 2030, met het oog op de modal shift. Ook hopen we dat inzichten hier verwoord en verbeeld meegenomen zullen worden bij de opmaak van het nieuwe Antwerpse structuurplan, bij het updaten van het Antwerpse Mobiliteitsplan en bij de vele initiatieven die het Vlaamse Gewest, de stad en de districten nog zullen nemen met oog op de heraanleg van de publieke ruimte in de Antwerpse kernstad tussen Singel en Schelde.

We pretenderen hiermee niet het definitieve Pleinenplan uitgewerkt te hebben. Verbeteringen en optimalisaties zullen zeker te vinden zijn, niet elke voorgestelde lus of filter zal op de juiste plek gesitueerd zijn. Het onderzoek is in de eerste plaats een aanzet om te tonen wat mogelijk is.

stRaten-generaal

De Sint-Katelijnevest anno 1907, toen stadsstraten veel meer dan vandaag een gedeelde publieke ruimte waren.