

Brief aan het College van Burgemeester en Schepenen

Grote Markt 1

2000 Antwerpen

14 november 2022

Geachte Collegeleden,

We richten deze brief aan het College omwille van het bevoegdheidsoverschrijdende karakter van ons schrijven.

Eind augustus 2021 suggereerde stedenbouwkundige en mobiliteitsexpert Maarten Vrebos (Stramien) in *Gazet van Antwerpen* een oplossing voor het verkeersonveilige Verdraagzaamheidsplein in de Lange Leemstraat. Op basis van verkeerslussen in de wijk kon dat plein een echt plein worden; tegelijk kon erover gewaakt worden dat alle omliggende straten vlot bereikbaar bleven voor het lokale bestemmingsverkeer.

We dachten: dit hebben we al eerder gedaan in Antwerpen. De Wilde Zee (1972), de Meir (1992), het Theaterplein (2006): wie wil nog terug naar de dagen waarin dit verkeersaders of parkeerpleinen waren? De ingrepen pasten in een internationale trend waarin Europese steden gezellige flaneer- en winkelgebieden ontwikkelden in hun binnenstad. In 2007 volgden twee herinrichtingen van Antwerps publiek domein die eveneens de verkeersdoorstroming vervingen door verblijfskwaliteit, maar dit keer in wijken met andere doelgroepen dan toeristen of winkelaars. De Ossenmarkt en de Dageraadplaats staan sindsdien bekend als pleinen die elke Antwerpenaar wel in de buurt wil, om letterlijk en figuurlijk op adem te komen.

Ze kwamen tot stand in een proces van doordachte planning en breed overleg (inclusief infoavonden). Het beeldkwaliteitsplan voor de Universiteitsbuurt vormde de basis voor het verkeersarm maken van de Ossenmarkt. Verkeerslussen maakten het mogelijk om een samenhangende en open ruimte te creëren. Directe aanleidingen voor de 'tweede' heraanleg van de Dageraadplaats waren 'de bedenkelijke staat van de verharding, de chaotische verkeersafwikkeling op en rond het plein en de gezondheidsproblematiek van de bomen' (briefing 4 november 2004, bij opdrachtgeving). Ook hier leidde het verbeteren van lokale verkeerslussen tot het ontstaan van een welgekomen 'decompressiezone' in de wijk, een echt plein. En ook hier wil niemand de klok nog terugdraaien.





Het interview met Maarten Vrebos maakte iets los bij ons: hoeveel potentiële Ossenmarkten en Dageraadplaatsen liggen nog voor het rapen in Antwerpen? En zien we ze niet liggen bij gebrek aan verbeelding? Of bij gebrek aan circulatieplannen en een teveel aan sluiptwegen?

Om beide kennislacunes in te vullen gaf stRaten-generaal in september 2021 aan Maarten Vrebos en Luk Vanmaele (ex-Vectris) – stedenbouwkundigen met ervaring in ontwerpend onderzoek van ruimtelijke en mobiliteitswerken – de opdracht om voor de Antwerpse kernstad logische rijroutes uit te werken die de bereikbaarheid blijven garanderen maar tegelijk ook de belevingskwaliteit voor bewoners, voetgangers en fietsers verhogen. Bij de maandelijkse rapportages werd ook Peter Vermeulen betrokken, als ruimtelijk planner, bezieler van Ringland en expert met terreinkennis.

In april 2022 leverden de onderzoekers hun rapport op: <https://stratengeneraal.be/pleinenplan/>. We noemden het een Pleinenplan. Vlak voor de zomer werd dit plan mondeling toegelicht aan relevante bestuursleden uit alle meerderheidsfracties. Het leidde tot interessante gedachtewisselingen. Op vraag van lokale groepen volgden ook uiteenzettingen in enkele wijken, en op 19 oktober II. werd het Pleinenplan geduid op een (andermaal) druk bijgewoonde Horta-infoavond van de Antwerpse burgerbewegingen. Het enthousiasme voor de tientallen pleinen die in beeld kwamen was groot.

Tijdens de diverse info- en overlegmomenten kwam een aantal verbeelde pleinen naar voren die ervaren werden als laaghangend fruit: makkelijk te plukken, eens gezien. Daarom willen we aan het College vragen om alvast deze quick wins als (participatief) verder te onderzoeken pilootprojecten op te nemen in de besluitvoering van de resterende twee bestuursjaren. Het gaat om

1. het Groeningerplein:



2. de Louiza-Marialei (waar een stadszichtsbepalende flaneerverbinding gemaakt kan worden tussen het Theaterplein en het stadspark):



3. het kruispunt van de Lamorinièrestraat/Oostenstraat:



4. het Verdraagzaamheidsplein:



5. en de Paardenmarkt:



Verder stellen we vast dat bij de geplande heraanleg van de Lange Beeldekensstraat en van de buurt rond de Vijfhoek van Berchem de kans gemist wordt om een autoluw wijkhart te creëren, en dat integendeel juist druk gebruikte, ongezonde sluiproutes (Curieuzeneuzen, Recht op Lucht) verankerd dreigen te worden. We vragen daarom om ook van deze ingrepen in overleg met lokale betrokkenen pilootprojecten te maken, gelet op de lopende procedures en de reeds voorziene budgetten.

Tot slot willen we beklemtonen dat pleinvorming altijd gekaderd moet worden in een bredere analyse van de omgeving. Dit geldt des te meer bij plein- en parkvorming boven ingetunneld autoverkeer, weten we als ervaringsdeskundigen binnen het Toekomstverbond. Ook zulke pleinen (en parken) hebben hun plek in steden. We denken aan 't Zand in Brugge, het Martelarenplein in Leuven of ons eigen Operaplein in Antwerpen. Niet toevallig bevinden deze pleinen zich op het parcours van brede tweevaksboulevards. De stedenbouwkundige impact van de lange inrijhellingen is er gering, aanzuigeffecten en sluiproutevorming worden vermeden door het telkenmale verlagen van de rijcapaciteit vlak voor de tunnel (doorgaans versmallen van 2x2 naar 2x1 rijvakken). Een autotunnel ter hoogte van de Suikerrui hoort niet in dit rijtje, gelet op de specifieke plek, namelijk in het verlengde van een 2x1-straat afgezoomd door huizenrijen en de vernieuwde Scheldekaaien.

De door het college geplande tunnel is stedenbouwkundig achterhaald, onnodig voor parkeerbereikbaarheid en verkeersmatig contraproductief (studie Tractebel), gelet op de lange inrij sleuven en de facilitering als sluipteg tussen het noorden en het zuiden van de stad. We hadden de Oosterweelknoop aan het Noordkasteel en de verlegde Singel naast Ringpark Zuid nooit mee goedgekeurd, als we hadden geweten dat het bestuur doorgaand-verkeeropritten ernaar zou creëren langs de stroom, met negatieve impact op de woon- en verblijfskwaliteit aan de kaaien en op de overstekbaarheid tussen de kaaien en aanpalende buurten. Net om het noord-zuidverkeer vlakbij de binnenstad mogelijk te houden is de (versmalde) tunnel onder het Operaplein er gekomen. De geplande ingreep is ten slotte ook asociaal: je creëert een passage voor dagjesmensen, maar een barrière voor de Antwerpenaren in het Schipperskwartier, Sint-Andries en het Zuid. We bepleiten bijgevolg het schrappen van de kaaitunnel (zie blz. 26-27, 41, 54, 58-59 en 98-99 in het Pleinenplan).

Met vriendelijke groet,

Manu Claeys, Anne Baudouin, voor stRaten-generaal

Peter Vermeulen, Pol van Steenvoort, voor Ringland