



Innovatieve Stadshaven

langetermijnvisie voor het noordelijk deel van het Eilandje
en Steenborgerweert



AG Vespa

1010au - DRIFT - David Dooghe

COLOFON

Innovatieve Stadshaven, 2017-2018

Opdrachtgever: Autonoom Gemeentebedrijf voor vastgoedbeheer en stadsprojecten (AG Vespa): Rozemie Claeys en Els Gepts

Auteur: 1010 architecture urbanism bvba + DRIFT + David Dooghe

1010 architecture urbanism bvba: Bert Gellynck & Nadia Casabella met Aurélien Goemaere, Teodora Stefanova, Marta Medina Fernandez, Elsa Bouillot, Hannah van Breen en Ruta Alexiejene

DRIFT: Chris Roorda en Sarah Rach

David Dooghe urban designer_architect: David Dooghe

Advies programmastromen en strategie:

REBEL: Pieter Staelens en Kevin Lyen

Advies mobiliteit (i.o.v. AG Vespa):

Traject nv: Koen Vande Sompele

Fotografie (tenzij anders vermeld):

Antoine Horenbeek

Auteursrechten: De auteur heeft geprobeerd alle rechthebbenden te achterhalen en in te lichten. Als u desondanks denkt dat een bepaalde vermelding van eigenaar of copyright onjuist of onvolledig is, kunt u altijd contact met ons opnemen. Toestemming voor het gebruik van beelden uit dit eindrapport kunt u aanvragen bij AG Vespa.

Innovatieve Stadshaven

langetermijnvisie voor het noordelijk deel van het Eilandje
en Steenborgerweert

AG Vespa

1010au - DRIFT - David Dooghe

INHOUDSTAFEL

07	AMBITIE
11	SYNTHESE
17	VISIEVORMING
55	CONCLUSIES VISIEVORMING
67	RAAMWERKKAARTEN
121	STRATEGIE
155	RUIMTELIJKE VERBEELDINGEN
185	VERVOLGSTAPPEN



Stellingbouw
0496/23.63.75

PETZL
Port of
Antwerp

1916

1916



AMBITIE

Het voorwerp van deze studie is het uitwerken van het concept 'de Innovatieve Stadshaven' voor een deel van het Eilandje en Steenborgerweert, een gebied in het noorden tussen de stadskern en het havengebied. Het gebied wordt grotendeels afgebakend door waterinfrastructuur zijnde het Straatsburgdok & het Albertkanaal, de kop van het Lobroekdok en de IJzerlaan (met toekomstig kanaal), het Kempisch dok, het Houtdok en het Kattendijkdok. Ook de Noorderlaan en de Kempenstraat vormen een grens van het studiegebied.

De studie valt uiteen in 4 delen:

Een **ontwikkelingsvisie** voor het Eilandje (fase 2) en Steenborgerweert als overgangsgebied tussen stad en haven waar economische bedrijvigheid ook in de toekomst een goede uitvalsbasis zou kunnen hebben.

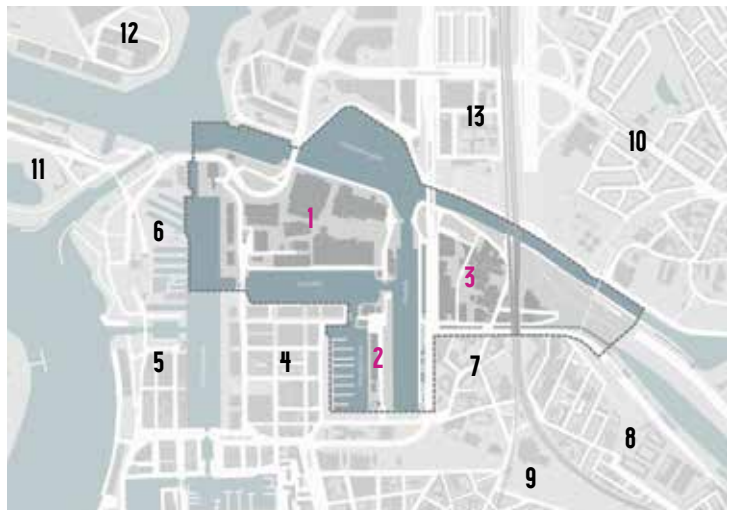
De **raamwerkkkaart** geeft aan welke structuren bepalend zullen zijn voor de stapgewijze ruimtelijke transformatie van de Innovatieve Stadshaven. Het is een richtinggevend strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkeling, dat voldoende flexibiliteit biedt om in interactie te gaan met nieuwe planningsdocumenten en om ook vraagstukken vanuit de huidige en toekomstige gebruikers te integreren.

In de **ontwikkelingsstrategie** wordt een pad uitgetekend om vanaf vandaag te starten met de ontwikkeling van de Innovatieve Stadshaven.

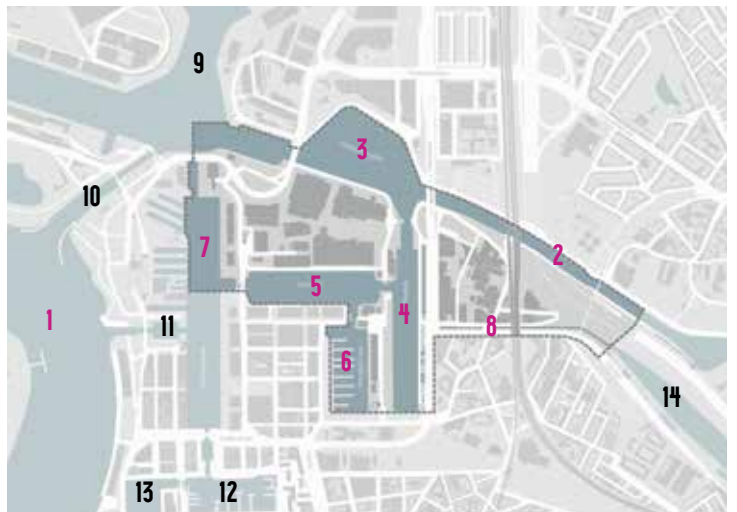
Tot slot wordt afgerond met een **illustratief deel**, waarin suggesties worden gedaan voor de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende deelgebieden aan de hand van ontwerp onderzoek en ruimtelijke verbeeldingen.



1. Mexico-eiland
2. Kempeneiland
3. Steenborgerweert
4. Cadix-eiland
5. Montevideo wijk
6. Droogdokken
7. Damwijk
8. Slachthuiswijk
9. Park Spoor Noord
10. Merksem
11. Noordkasteel
12. Zeehaven
13. Luchtbal



1. Schelde
2. Albertkanaal
3. Straatsburgdok
4. Asiadok
5. Houtdok
6. Kempisch dok
7. Kattendijkdok
8. IJzerlaan kanaal
9. Albertdok
10. Royerssluis
11. Sasdok
12. Willemdok
13. Bonapartedok
14. Lobroekdok





SYNTHESE

AANLEIDING & OPZET VAN DE STUDIE “INNOVATIEVE STADSHAVEN”

Antwerpen en haven, het zijn twee begrippen die we in één ademtocht uitspreken... Ondanks deze historische verbondenheid zijn de stad en de haven de laatste decennia steeds meer uit elkaar gegroeid. De haven groeide als gevolg van de toegenomen overslag en trafiek, en werd hiermee (samen met de luchthaven van Zaventem) de belangrijkste economische poort voor Vlaanderen en België. De steeds grotere schepen, de behoefte aan immer groeiende loodsen, dokken en verkeersinfrastructuur zijn van vitaal belang voor de Vlaamse economie, maar dezelfde opschaling heeft er ook voor gezorgd dat de stad en de haven steeds verder van elkaar vervreemden. Was de haven en de stad in het verleden met elkaar verweven, dan liggen ze vandaag eerder rug aan rug. De haven schoof steeds dichters op richting zee en de stad volgde haar, de voormalige haventerreinen werden gerecupereerd in functie van verstedelijking en voornamelijk de behoefte aan meer woongelegenheden.

Dit stadsdeel is dan ook al ettelijke jaren het onderwerp van een grote stadsvernieuwingsdynamiek. De eerste fase van het Eilandje is volop in ontwikkeling: De Oude Dokken en Montevideo volgen in hun verstedelijking de krijtlijnen van het plan van de Solà-Morales (Stad aan de stroom 1990). Ze zijn een belangrijk deel geworden van de stad. De Cadixwijk wordt nu bouwblok per bouwblok ontwikkeld door de stad tot gemengde woonwijk. In Dam West, ten noorden van park Spoor Noord is eveneens een duidelijke tendens naar meer wonen zichtbaar, na de aanleg van dit park op het voormalig spoorwegemplacement. Voor het Droogdokkeneiland liggen plannen op tafel voor een nieuw

park en een maritieme museale site. Andere percelen in de Cadixwijk bieden nog een tijdje, tot de havenconcessies vervallen, ruimte voor bedrijvigheid aan. Voor de tweede fase van het Eilandje en ook voor Steenborgerweert werd in het verleden eenzelfde toekomst bedacht als fase 1, waardoor het Mexico- & Kempeneiland en Steenborgerweert gebrandmerkt leken om eveneens te transformeren naar een meer residentiële stadswijk.

In deze studie vertrekken we echter vanuit het uitgangspunt dat eilandje fase 2 vertrekt vanuit de premisse van een economische ontwikkeling, waarin ruimte voor bedrijvigheid primeert. Meer inwoners betekent immers ook een groeiende behoefte aan werkgelegenheid en indien we een einde willen maken aan het permanente file-infarct dan kunnen we die werkgelegenheid beter dicht bij de stad houden, goed ontsloten met alternatieve vervoersvormen. Bovendien is ook de ruimte voor bedrijven niet eindeloos, er blijft in onze vol geplande regio amper ruimte over om nieuwe bedrijventerreinen aan te snijden. Reconversie en verdichting van bestaande bedrijventerreinen is dan ook een must, en een unieke kans om te zoeken naar een nieuw evenwicht met de omringende infrastructuur en het stedelijk weefsel.

Het eilandje fase 2 als een bedrijventerrein? Ja, maar niet zonder de unieke positie van deze locatie te verzilveren. Dit was ooit de plek waar de haven en de stad historisch met elkaar waren verbonden, waar de haven de motor was van de stedelijke economie. Deze plek kan opnieuw het scharnier vormen tussen stad, haven én het economisch netwerk van het Albertkanaal. De ligging nabij het water biedt kansen voor beleving van de stad via het water. Het

performante openbaar vervoer maakt de plek geschikt als een bestemming vanuit de hele stad...

METHODIEK

Stad maken in de 21ste eeuw is meer dan ooit mensenwerk. De tijd waarin stadsplanners de stad louter bedachten vanop de tekentafel is voorbij. De stad van morgen moet immers gebouwd worden binnen de ruimte van de stad van vandaag. Het studiegebied “Eilandje fase 2 + Steenborgerweert” is bovendien niet te beschouwen als een brownfield, het is een zone met een beperkt aandeel leegstand, waar bedrijven dag in dag uit hun activiteiten verder zetten. Om in te spelen op dit uitgangspunt werd deze studie aangevat vanuit een reeks interviews met bedrijfsleiders, waarin we peilden naar hun ideeën, plannen en ambities. Vervolgens brachten we hen samen in 2 transitie arena’s, workshops waarin we samen met hen van gedachten wisselden over een toekomstvisie voor dit gebied. Deze methode leverde een schat aan informatie op en zorgde er tevens voor dat we samen met hen de krijtlijnen van de visie voor het gebied konden uitzetten. Zo leerden we dat velen hier graag zijn en het liefste in deze buurt willen blijven. Als goede huisvaders kijken de meeste ondernemers ook vooruit en beseffen ze dat hun bedrijfsvoering er morgen anders kan uitzien dan vandaag: de noodzakelijke modal-shift op het vlak van mobiliteit, digitalisering & de circulaire economie zullen bepalend zijn voor de bedrijvigheid van morgen. Op basis van deze gesprekken kwamen we tot vier dominante programmastromen die sturend zullen zijn voor de economische ontwikkeling op het Eilandje: logistiek 2.0 mét meerwaarde; havengerelateerde dienstverlening; test- en makersspaces en maakindustrie. Daarnaast werd de toekomst van het gebied besproken aan de hand van zes principes die de basis vormden voor de uitwerking van tien raamwerkkaarten.

De tweede helft van de studie was erop gericht om de visie uit te werken tot een raamwerkkaart en een ontwikkelingsstrategie. Deze elementen werden niet uitgewerkt met het publiek van de arena’s, maar in nauw overleg met de verschillende stadsdiensten, het Havenbedrijf en enkele instellingen zoals de POM en OVAM.

DE RAAMWERKKAART

De raamwerkkaart is op te vatten als een strategisch document, dat richting geeft aan ruimtelijke ontwikkeling van het Eilandje fase 2, aan de hand van 9 lagen. De inhoud van deze raamwerkkaart kan als volgt worden samengevat:

1. Ruimte voor bedrijvigheid op scharnier stad-haven: Eilandje fase 2 is in eerste instantie gereserveerd voor bedrijvigheid. Er wordt geen ruimte omgezet naar woongebied.
2. Interactie tussen land en water verhogen: De kaaïen op het Mexico-eiland en het worden gereserveerd voor lokale beleving en watergebonden overslag. Intensieve overslag of hinder veroorzakende bedrijvigheid wordt niet gepositioneerd in het Houtdok of het Kempisch dok om geen conflicten te veroorzaken met de residentiële ontwikkelingen op het Cadix-eiland. De Zuidelijke zijde van het Asiadok wordt gereserveerd als innovatiedok voor bedrijven of instellingen die experimentele toepassingen willen ontwikkelen voor de maritieme of mariene sector. Ook de potenties voor personenvervoer over water kunnen gevaloriseerd worden.
3. Inspelen op de potenties van de tram. Om de Noorderlijn (in uitvoering) maximale impact te verlenen op het werk gerelateerd verkeer is het strategisch inpassen van de haltes en het realiseren van korte & aangename voetgangersverbindingen (met een brug voor traag verkeer over het Asiadok) een must. Er wordt tevens gesteld dat het wenselijk is om de lijn die binnen de vigerende plannen eindigt in een lus ter hoogte van de Straatsburgbrug door te trekken naar het station van Luchtbal, waardoor het tramnetwerk beter verknoopt en daarmee performanter wordt.
4. Het Singel- en Ringfietspad sluiten. Een uitstekende bereikbaarheid van de stadshaven met de fiets is een must voor het reduceren van het woon-werkverkeer met de auto. Hiervoor is een fietsbrug over het Asiadok en het Kempisch dok noodzakelijk. Het doortrekken van het Singelfietspad in het verlengde van de IJzerlaan geniet de voorkeur.
5. De routes voor het vrachtvervoer optimaliseren. Het Eilandje fase 2 is gericht op de ontwikkeling van ruimte voor bedrijven en daarom

blijft een goede ontsluiting voor vrachtverkeer een noodzaak, maar de impact op het omliggende (woon)weefsel dient te worden beperkt. De eilanden worden niet onderling ontsloten met bruggen voor vrachtverkeer. De ontsluiting van elk eiland wordt geregeld via een aparte lus die rechtstreeks aantakt op de hoofdstructuur. Het aanpassen van de infrastructuur naar het gewenste eindbeeld zal stap voor stap moeten gebeuren en dient in samenhang bekeken te worden met andere infrastructuurwerken (zoals de aanleg van de Oosterweeltunnel) en in relatie met de “windows of opportunity” op het moment van het einde van een huurovereenkomst of het verlopen van een concessie.

6. Groen-blauwe ruimtes. De Innovatieve Stadshaven dient een aangename werkomgeving te worden en een toonbeeld van duurzaamheid. Hiertoe wordt op elk eiland een groenstructuur voorzien die bijdraagt aan een aangenaam werkklimaat en inspeelt op de voorzieningen i.f.v. de klimaatverandering: hittestress vermijden, water bufferen & vertraagd afvoeren, overstromingen vermijden. De groenstructuur zoekt aansluiting met de omringende parken (Park Spoor Noord & het gepande Droogdokkenpark) en is een schakel in het sluiten van de Groene Corridor.

7. Het waardevol patrimonium integreren en opwaarderen. De stadshaven is een historisch scharnier tussen stad en haven. Het bestaande karaktervolle patrimonium dient te worden bewaard en herbestemd & waar nieuwbouw aan de orde is zijn kwaliteitseisen op het vlak van architecturale uitstraling evident.

8. Plekken voor programmastromen: om de doelstellingen op het vlak van modal shift en innovatieve bedrijvigheid te realiseren wordt aanbevolen om de kaaien langs het Albertkanaal te reserveren voor bedrijven die gebruik zullen maken van watergebonden overslag. De omgeving rond de geplande tramhaltes zijn het beste geschikt voor bedrijven actief in de dienstensector, met een compact ruimtegebruik en een hoog aantal werknemers. De ruimte rond het Asiadok-Oostkaai Zuid dient voorbehouden te worden voor bedrijven die sterk inzetten op innovatie, een sterke band zoeken met de binnenstad en gebruik kunnen maken van het innovatiedok.

9. Bouwen aan een compacte stadshaven. De stadshaven is een uniek scharnier tussen stad en haven, het ruimtelijk rendement dient verhoogd te worden t.o.v. de huidige situatie. Rekening houdend met de huidige grondrechten dient er stap voor stap gestreefd te worden naar een compact ruimtelijk organisatiemodel, waarbij bouwen in de hoogte en het stapelen van functies een uitgangspunt is.

ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

De Innovatieve Stadshaven komt er niet van vandaag op morgen: er is nood aan een strategie die rekening houdt met iedereen die vandaag gebruik maakt van het gebied. Een transitie-aanpak: snel schakelen waar het kan en stap voor stap transformeren waar het nodig is, dat is de essentie van de ontwikkelingsstrategie voor de Innovatieve Stadshaven.

In eerste instantie is het van belang om een goed samenwerkingsakkoord te smeden tussen de belangrijkste grondpartijen en partners: de Stad, de Haven en de Vlaamse Waterweg. Een duidelijk signaal ook naar alle bedrijven en geïnteresseerde ontwikkelaars dat de Innovatieve Stadshaven niet een bedrijvenzone is van twaalf in een dozijn, maar dat gemikt wordt op een unieke, gebiedsgerichte ontwikkeling die de kwaliteiten van dit scharnier tussen stad en haven maximaal wil laten groeien en bloeien. De beslissingen omtrent belangrijke beleidskeuzes worden daarom het beste genomen via een projectvehikel met vertegenwoordigers van de belangrijkste grondpartijen die er samen willen instaan voor het realiseren van de doelstellingen van de Innovatieve Stadshaven, namelijk: het gebied ontwikkelen als een logistiek scharnier tussen stad en het water; een pleisterplek voor innovatieve instellingen en ondernemers; een geschikt werkklimaat voor maakbedrijfjes die maximaal willen profiteren van de nabijheid van de stad. Deze doelstellingen worden opgenomen in een charter, een evolutief ambitiekader dat mede gedragen wordt door een keur van spelers uit het middenveld, organisaties die begaan zijn met de maatschappelijke doelstellingen van de ontwikkeling. De dagelijkse werking & de realisatie van het charter kan het beste in handen gelegd worden van een gebiedsregisseur, een multidisciplinaire regisseur met helikoptervisie en voldoende ervaring om op diplomatische wijze publieke en private

belangen samen te brengen. Deze persoon kan dankzij dagelijkse contacten met de verschillende gebruikers van het gebied, stap voor stap sleutelen aan het ombuigen van het oude normaal naar het gewenste toekomstperspectief: via coaching & begeleiding van huidige bedrijven, door selectie van nieuwkomers, door coördinatie van pilootprojecten, of de begeleiding via deelstudies waar nodig.







VISIEVORMING

INSPIRERENDE REFERENTIES

Stedelijke innovatie is de focus geweest van bijna twee decennia van diepgaand onderzoek: Wat zijn de drivers? Welke locaties zijn gevoelig voor innovatie? Welke actoren zijn beter toegerust om innovatie te ondersteunen en/of op gang te brengen? Welk overheidsbeleid kan dit stimuleren en/of in stand houden?

Vanuit een economisch perspectief bepalen twee grote stromen op dit moment de belangen: de theorieën rond stedelijke agglomeratie en de fundamentele economie. **In de eerste benadering lijkt innovatie het natuurlijke resultaat te zijn van het clusteren van onderzoeksinstituten**, innovatieve bedrijven en starterscentra met de voordelen van stedelijke ontwikkeling voor gemengd gebruik. Deze “innovatiedistricten” maken gebruik van agglomeratievoordelen die voortvloeien uit fysieke clustering en nabijheid.

Aan de andere kant lijken de theoretici van de fundamentele economie voorzichtiger over het belang van de voordelen van stedelijke agglomeraties voor de economische ontwikkeling. **Zij stellen dat stedelijke groei eerder wordt gestimuleerd door investeringen in maatschappelijke voorzieningen** (van gezondheidszorg en onderwijsdiensten tot de bouw van huisvesting en infrastructuur tot netwerken van nutsbedrijven) die in belangrijke mate bepalend zijn voor het materiële welzijn en de infrastructuur van het dagelijks leven. Hun alternatieve aanpak richt zich op de manier waarop de beschutte sectoren van de economie, die alledaagse maar essentiële goederen en diensten leveren, kunnen worden gereorganiseerd op een manier die welvaartswinst genereert en welvaart verspreidt.

De werkelijkheid is veel genuanceerder in de voorbeelden die volgen. Terwijl we zien dat een bepaalde vorm van clustering bedrijven lijkt te interesseren, hechten ze niet bijzonder veel waarde aan ‘dense’ stedelijke milieus. Deze kunnen hun mogelijkheden om uit te breiden zonder te hoeven verhuizen namelijk belemmeren. Ook al worden gemengde omgevingen met positieve ogen bekeken, vanwege het ‘stedelijke’ karakter en de mogelijkheden die ze bieden inzake voorzieningen. Tegelijkertijd worden ze als nadelig beschouwd, omdat ze de manoeuvreerruimte kunnen beperken en extra milieubeperkingen met zich mee kunnen brengen. Op het vlak van steun vanuit de overheid zijn bedrijven veel explicieter: ze zijn het fundament om innovatie op te bouwen. Zonder een duidelijke signaal van de overheid, of het nu gaat over de fysieke investeringen in infrastructuur of gewoon ondersteunend beleid (m.b.v. directe / indirecte financiering), zullen bedrijven het vertrouwen en de zekerheid missen die hen in staat stelt te blijven investeren in vernieuwende ideeën.

1. MERWE VIERHAVENS, ROTTERDAM

De 1600 ha aan de Rotterdamse stadshavens zijn volop in ontwikkeling. Daarbinnen zijn de Merwe- en Vierhaven, 200 ha groot (½ water en ½ land), de laatste echte op- en overslaghavens “op noord”. Deze huidige fruit- en saphavens staat een grote transformatie te wachten. Doordat de overslag binnen afzienbare tijd naar andere havengebieden worden verplaatst, komt het grootste deel van de beschikbare ruimte vrij voor nieuwe bestemmingen. Het idee is te evolueren van een productief maar desolaat gebied, naar een spannend en aantrekkelijk woon-werkgebied. Dat was net voor de financiële crisis... Ondertussen hebben enkele ondernemers hun kans al schoon gezien om als pioniers het gebied binnen te trekken, agetrokken door de goedkope en royale verlaten industriële ruimtes.

De meeste grond is in handen van het havenbedrijf en de gemeente, er zijn bijna geen woningen maar vooral bedrijven. Het is een ruig en rauw gebied, het ademt vrijheid en stoerheid. Het heeft een aantal monumentale gebouwen met cultuurhistorische waarde, veel loodsen met nog volop haven gerelateerde bedrijvigheid. Het is heel goed bereikbaar, midden tussen haven en stad en vanaf de kades heb je een prachtig uitzicht op de stad en de Maas. Toch is de infrastructuur verouderd, behoorlijk wat grond is ongebruikt en deze leegstand geeft een verloederde aanblik.

Na een aantal plannen en strategieën, gemaakt door verscheidene architecten sinds 2007, is nu een nieuwe ruimtelijk raamwerk-

kaart in de maak. Er hebben vele vergaderingen met belanghebbenden, en voornamelijk projectontwikkelaars, plaatsgevonden. Zowel de haven als de stad willen de opschaling van de productieve activiteiten die zich inmiddels hebben gevestigd behouden en ondersteunen, onder het motto van een ‘makersdistrict’, met specifieke aandacht voor circulaire economie, energietransitie en innovatieve typologieën. De geesten lijken rijp voor de volgende fase in de ontwikkeling van M4H.



M4H interieur Emaillafabriek Ferro



M4H

2. BROOKLYN SUNSET PARK

De oude industrieterreinen van New York werden ondertussen grotendeels omgezet naar woongebied. Sunset Park vormt een uitzondering op deze regel. In het Sunset Park Vision Plan van NYCEDC uit 2007 werd voorgenomen om een “duurzame stedelijke industriële wijk” te maken. Het gebied wordt gekenmerkt door enkele monumentale structuren uit het begin van de 19e eeuw: Industry city, het Liberty View Industrial Plaza, de Brooklyn Army Terminal, het Whale Square en de Terminal Bush gebouwen. Relatief goedkope leaseprijzen hebben huurders aangetrokken en er werden nieuwe jobs gecreëerd: drukkers, papierbedrijven en producenten van levensmiddelen werden aangevuld met starterscentra en ateliers voor kunstenaars. De enorme omvang van de beschikbare ruimtes waren ook een trekker voor culturele spelers, en brachten inmiddels duizenden bezoekers naar het gebied.

Huuroppervlakten schommelen tussen de 6.000-12.000 m², huisvesting is niet toegestaan. Leegstaande ruimte op de verdiepingen wordt geactiveerd door diverse stimulansen zoals financiering en een lossere reglementering. In het licht van beperkte middelen investeert de stad bij voorkeur in infrastructuur (water- en spoorvervoer), collectieve faciliteiten (afvalrecyclage) en voorzieningen (sport, onderwijs) om de aantrekkelijkheid van de site te verhogen en bij te dragen tot de lokale welvaartscreatie (werkgelegenheid, opleiding).



Brooklyn Bush Terminal

3. BOSTON INNOVATION DISTRICT

Twee grote ingrepen lagen aan de basis van de herontwikkeling van het havengebied: het “Big Dig project”, dat in 2004 het binnenstedelijke deel van de verhoogde “Central Artery-snelweg” ontmantelde en de “Interstate 93” door ondergrondse tunnels omleidde. En de sanering van de Boston Harbour, waarbij het gemengde riool werd gescheiden en de “Deer Island Waste Water Treatment Plant” werd gebouwd. Beide investeringen zorgden voor het verwijderen van fysieke en psychologische barrières en creëerde een hernieuwde belangstelling voor de waterkant.

Vanaf het begin van de 19e eeuw werd dit 400 ha grote dok een spil van snelgroeiende industriële ontwikkeling met rangeerstations en productiebedrijven. De ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur isoleerde het district, waardoor het nog nauwelijks te voet bereikbaar was. De lage huurprijzen trok bedrijven en kunstenaars aan die op zoek waren naar betaalbare ruimtes. Na de “Big Dig” kwam het “Boston Convention and Exhibition Center” en ook de eerste grote private herontwikkelingsproject. Kantoorruimte uit het hogere marktsegment, in combinatie met congres- en tentoonstellingsruimten en hotelfaciliteiten... Na de financiële crisis van 2008 nam de stad het roer over van de privésector en werd gekozen voor een meer proactieve aanpak. Universitaire spin-offs en startups werden naar het gebied gelokt en de vastgoedprijzen werden verlaagd. De stad realiseerde nieuwe ontmoetingsplaatsen en ruimte voor werken en wonen. Dit resulteerde in een opwaartse dynamiek die nieuwe bedrijven en complementaire diensten naar het gebied haalden.



Boston Innovatiedistrict

4. LONDON HACKNEY WICK-FISH ISLAND

London Hackney Wick-Fish Island is een schiereiland van 20 ha, omgeven door kanalen en met uitzicht op het Olympisch erfgoedgebied. Het is bezaaid met industriële gebouwen en huisvest een grote diversiteit aan bedrijven en kunstenaars. Voor de Tweede Wereldoorlog was 'Fish Island' een gemengd industriegebied met arbeiderswoningen. Na de oorlog werd het een monofunctioneel industriegebied. De industrie raakte in de loop der jaren in verval en werd vervangen door stedelijke vormen van nijverheid zoals afvalverwerking of voeding.

In 2008 stelde de gemeente een masterplan op en veranderde de bestemming voor een groot deel van het gebied van industriegebied naar multifunctionele ontwikkelingszone. De nadruk lag echter nog steeds meer op het creëren van werkgelegenheid dan op een residentiële ontwikkeling - waarvan in principe gedacht werd dat ze zich zou clusteren rond het Hackney Wick Station en aan het water. In de 'Design and Planning Guidance' van 2014 door de London Legacy Development Corporation werd deze ambitie herhaald. De analyse van het gebied benadrukte de positieve effecten van talrijke creatieve bedrijven die zich hier kwamen vestigen en het risico dat deze zouden vertrekken naarmate de gentrificatie vordert en de prijzen stijgen. De cruciale beleidsmaatregelen waren gericht op het aanbieden van betaalbare werkruimte en het aanmoedigen van een transitie van zware naar lichte & creatieve bedrijvigheid. Dit werd bereikt door het beschermen van het bestaande patrimonium voor productief

programma met het oog op het handhaven of vergroten van het aantal jobs per ha. Dit werd ondersteund door mobiliteitsprojecten die inzetten op performante OV- en wegverbindingen met de metropolitaanse regio.

Latere ontwikkelingen toonde aan dat het industrieel erfgoed nauwelijks de herontwikkelingsprogramma's van private ontwikkelaars overleefde en dat diegenen op zoek naar betaalbare werkruimtes moesten inboeten op grootte en kwaliteit... een situatie die ertoe leidde dat verschillende bedrijven op zoek gingen naar een andere locatie.



London Hackney-Wick



London Hackney-Wick

GESCHIEDENIS EILANDJE

DE WATERSTAD

Antwerpen was in de middeleeuwen een stad van vlieten en werven. De stad en haven waren volledig met elkaar verstrengeld. In de 16de eeuw kenden de havenactiviteiten een sterke toename. De vervanging van de middeleeuwse stadsmuren door een verder gelegen omwalling in 1542, gaf aanleiding tot het uitbreiden van de bestaande stad. De Nieuwstad was een modern havenkwartier met drie kanalen, die voortbouwden op de toenmalige natuurlijke getijdenhaven.

Op het einde van de 16de eeuw werd tijdens de Spaanse overheersing de Schelde afgesloten door de Noordelijke Nederlanden. Die periode betekende een economische teruggang. Gedurende twee eeuwen werd niet meer geïnvesteerd in de initiële uitbreiding van de haven.



Antwerpen anno 1777

DE MARINESTAD

In de 19de eeuw werd Antwerpen deel van het Frankrijk. De stad kreeg een belangrijke rol als

vestigingsstad aan de noordelijke grens van het nieuwe rijk. Van de vele plannen werden slechts enkele uitgevoerd. De belangrijkste realisaties waren de bouw van de Bonapartesluis en Willemdok. De stad en haven liepen op dat moment naadloos in elkaar over. Bovendien was er ook veel bewondering voor de havenactiviteiten. Langsheen de dokken werd volop geflaneerd.



Antwerpen anno 1859

DE GEKANTELTE STAD

Het afkopen van de Scheldetol in 1863 zorgde voor een toename en schaalvergroting van de scheepvaart en handelsactiviteiten. De kanalen in de stad werden gedempt en in het noorden van de stad werden achtereenvolgens een reeks dokken gebouwd. De wijk 'Eilandje' was geboren; een stadswijk waar havenactiviteiten en het stedelijk leven zich volledig met elkaar vermengden, en waar grote pakhuizen en haveninfrastructuur het stadsbeeld domineerden. Het was een levendig stadsdeel en woonbuurt van de families van binnenschippers.



Antwerpen anno 1868

In de binnenstad werden in het tweede deel van de 19de eeuw de vlieten en kanalen gedempt of overwelfd. De vervlechting tussen stad en haven was enkel nog voelbaar op het Eilandje. Op het einde van de 19de eeuw werd de haveninfrastructuur nog verder uitgebouwd in noordelijke richting, met de bouw van het Amerikadok, Afrikadok, Royerssluis en Albertdok met drie havendokken. Opmerkelijk was de afwijking van het strak orthogonaal aanlegpatroon. De inrichting van het havengebied maakte zich geleidelijk los van de stedelijke structuur, en volgde een eigen logica.



Antwerpen anno 1914

DE UITEENGELEGDE STAD

In de twintigste eeuw groeide het havengebied steeds meer tot een industriegebied, met petrochemie als trekker (onder andere versterkt door het Marshallplan). Er werd door de overheid een tienjarenplan opgemaakt (1956-1967) om verder te investeren in de uitbreiding van de haven. De plek waar de haven was ontstaan,

werd verlaten omwille van de beperkte schaal. Het Eilandje vergroeide door de stadsvlucht tot een verlaten gebied dat noch tot de stad noch tot de haven behoorde.



Antwerpen anno 1968

Pas op het einde van de twintigste eeuw groeide het besef dat er veel potentieel school in de verlaten dokken en kades. In 1990 werd een globale structuurvisie voor verschillende Antwerpse wijken, waaronder het Eilandje, opgesteld door Stramien. In datzelfde jaar werd Manuel de Solà-Morales winnaar van de Stad aan de Stroom wedstrijd. Na 1994 werden er echter geen middelen meer opgenomen in de stadsbegroting. Pas in 1996 werd het planproces weer in gang gezet door een richtnota voor het Eilandje. Voor het eerste ontwikkelingsdeel werd een structuurschets opgesteld in 1997. Later volgden andere gebieden (Oude Dokken, Montevideowijk en Cadixwijk). Dit gaf aanleiding tot het opmaken van een masterplan voor het Eilandje, dat in 2002 door het college werd goedgekeurd. In 2006 werden de plannen voor het Eilandje opgenomen in het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen. Van de eerste fase werden vandaag reeds grote delen gerealiseerd: de renovatie van het Felix Pakhuis in 2006, het MAS in 2011, Red Star Line Museum in 2013, tram naar het MAS in 2017 enzovoort.

DE GESCHIEDENIS VAN...

- DE HAVEN VAN ANTWERPEN
- HET EILANDJE
- DE STAD ANTWERPEN

Frans bewind: veel vernieuwingsplannen;
slechts enkele gerealiseerd
1811 Constructie van het Bonapartesluis
1813 Constructie van het Willemdok
Haveninfrastructuur van veel grotere
schaal dan voorheen

1863: Afkoping Scheldetol →
economische heropleving

1907: Cons
het havenc

Vers
Sche
(187

1548 Nieuwe uitbreiding:
"De Nieuwe Stad"
Drie nieuwe kanalen

1585: Afsluiting van de
Schelde → economische
neergang

Middeleeuwen:
stad van vlieten
en werven;
vervlechting
stad en haven

1800

1850

1750

1700

1650

1600

1874

1500

1550

1450

1874: Demp
vlieten en k
einde van d
tussen have

1928: Constructie van het Van Cauwelaertdok, het Leopolddok en het Hansadok

Constructie van het dok

Versterking van de oeverdekking (1855-1911)

De Belgische overheid investeert met het Tienjarenplan (1956-1965) in de ontwikkeling van de haven. De haven breidt snel uit naar het noorden met de constructie van de kanaaldokken en de komst van grote industriële (petrochemische) bedrijven. Haven en stad groeien steeds meer uit elkaar

2016: Denknota Eilandje Fase 2: Mexico-, eiland, Kempeneiland & Steenborgerweert ... met focus op bedrijvigheid.

1900

1950

2000

2050

1990

2002

2050

Constructie van zes nieuwe dokken: Verbindingsdok, Houtdok, Kempisch dok, Asia dok, Petroleum dok, Kattendijk dok, Suez dok, Lefebvre dok

Het Marshallplan

en overwelden kanalen de vervlechting en stad

1955 Constructie van het Boudewijn dok, 1960 industry dok, 1964 6de haven dok

2002: Goedkeuring Masterplan Eilandje, start herontwikkeling Oude Dokken, Montevideo en CADIX-wijk met focus op wonen en voorzieningen

ANALYSE

Dit deel bestaat uit vier hoofdstukken.

In 'gebiedsschets' wordt het gebied beknopt beschreven aan de hand van vier specifieke kenmerken:

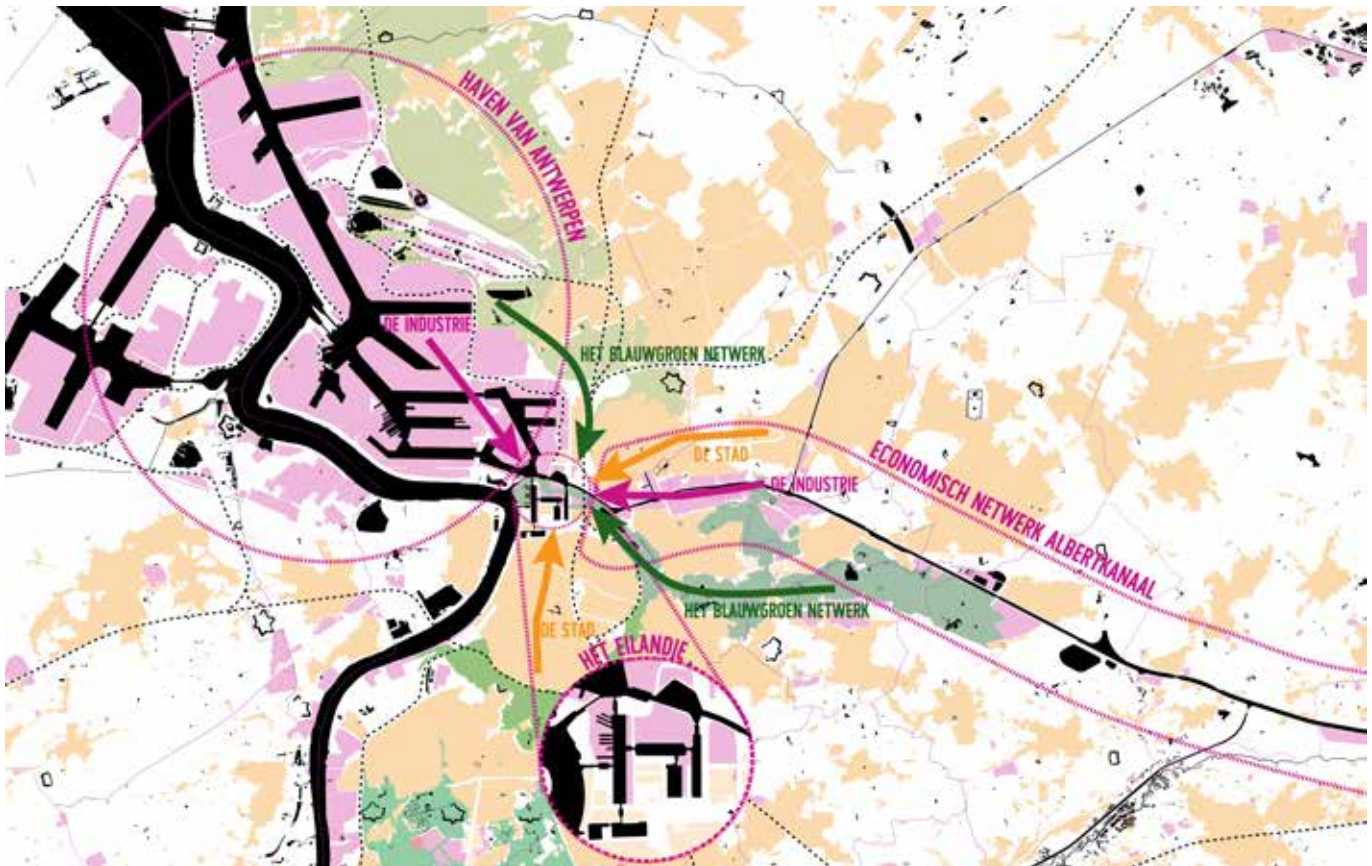
- 1. Een gebied op het scharnierpunt tussen haven, stad en ENA**
- 2. Een gebied met bedrijvigheid**
- 3. Een gebied met een tweeledige eigendomsstructuur**
- 4. Een gebied in transitie**

Het tweede hoofdstuk 'gedetailleerde ruimtelijke lezing' bekijkt enkele bijzonderheden van het gebied. Die bijzonderheden zijn belangrijk in het beschrijven en onderscheiden van de verschillende deelgebieden.

In het hoofdstuk 'planologisch kader' wordt ingegaan op het juridisch kader van het studiegebied.

De SWOT-analyse is een gedetailleerde oplijsting van alle sterktes, zwaktes, opportuniteiten en bedreigingen van het gebied, zowel op macroschaal als op schaal van de eilanden (microschaal). Ze is gebaseerd op eigen inzichten, interviews met actoren en gesprekken tijdens de transitiearena's.

1. GEBIEDSSCHETS



Het Eilandje: scharnier tussen haven, stad en Albertkanaal

1. EEN GEBIED OP HET SCHARNIERPUNT TUSSEN HAVEN, STAD EN ALBERTKANAAL

De belangrijkste troef van het studiegebied is de positie in het weefsel, een ruimtelijk scharnier dat aansluit op het ecosysteem van zowel haven, het centrum van de stad als het economisch netwerk Albertkanaal (ENA). Het gebied functioneert als een kruispunt van verschillende stromen en functies:

Industrie en bedrijvigheid: zowel de internationale haven (na Rotterdam de grootste haven van Europa) als het regionaal economisch netwerk Albertkanaal (één van de economisch betekenisvolle vaarroutes in België).

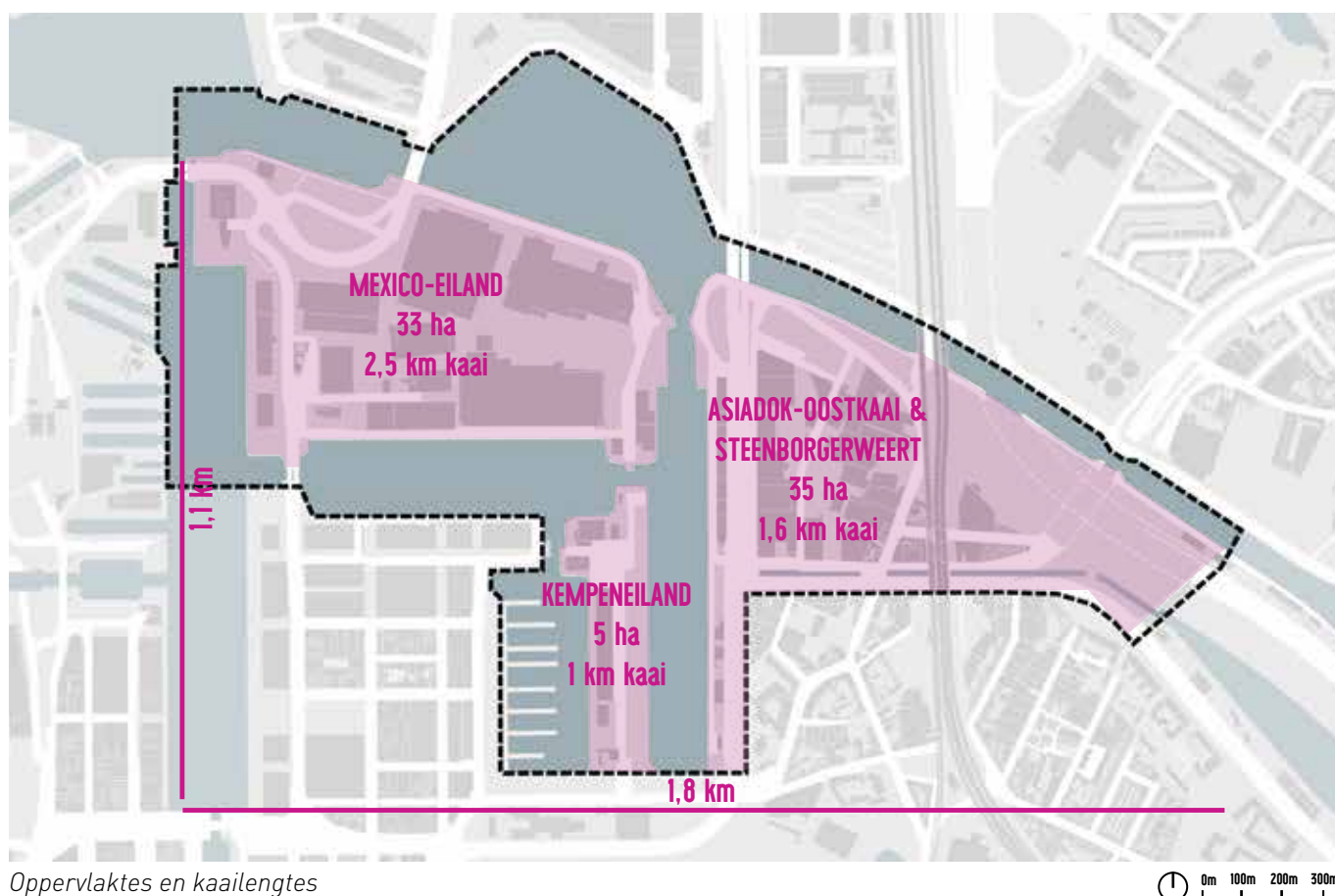
Vaarwegen: een knooppunt tussen de Schelde, de havendokken, de stadshaven en het Albertkanaal. De Innovatieve Stadshaven kan gelezen worden als een archipel van eilanden, met heel

wat meters beschikbare kaaïen voor vervoer over het water.

Auto-mobiliteitsnetwerken: het relais tussen havenontsluiting, internationale transportassen en stedelijke ontsluiting.

Ecologisch netwerk: een knooppunt op de monding van de natuurlijke vallei van het Groot Schijn (in oost west-richting) en een groene corridor langs de A12 die in het noorden aantakt op enkele natuurgebieden zoals de Oude Landen, de Bospolder, de Grote Kreek en de Kuifeend.

Stedelijk weefsel: omringd door opkomende (eerder residentiële) stadsdelen zoals de Cadixwijk, de Damwijk en Luchtbal en Merksem aan de overzijde van het Albertkanaal.



Oppervlaktes en kaailengtes

2. EEN BEDRIJVGIG STADSDEEL

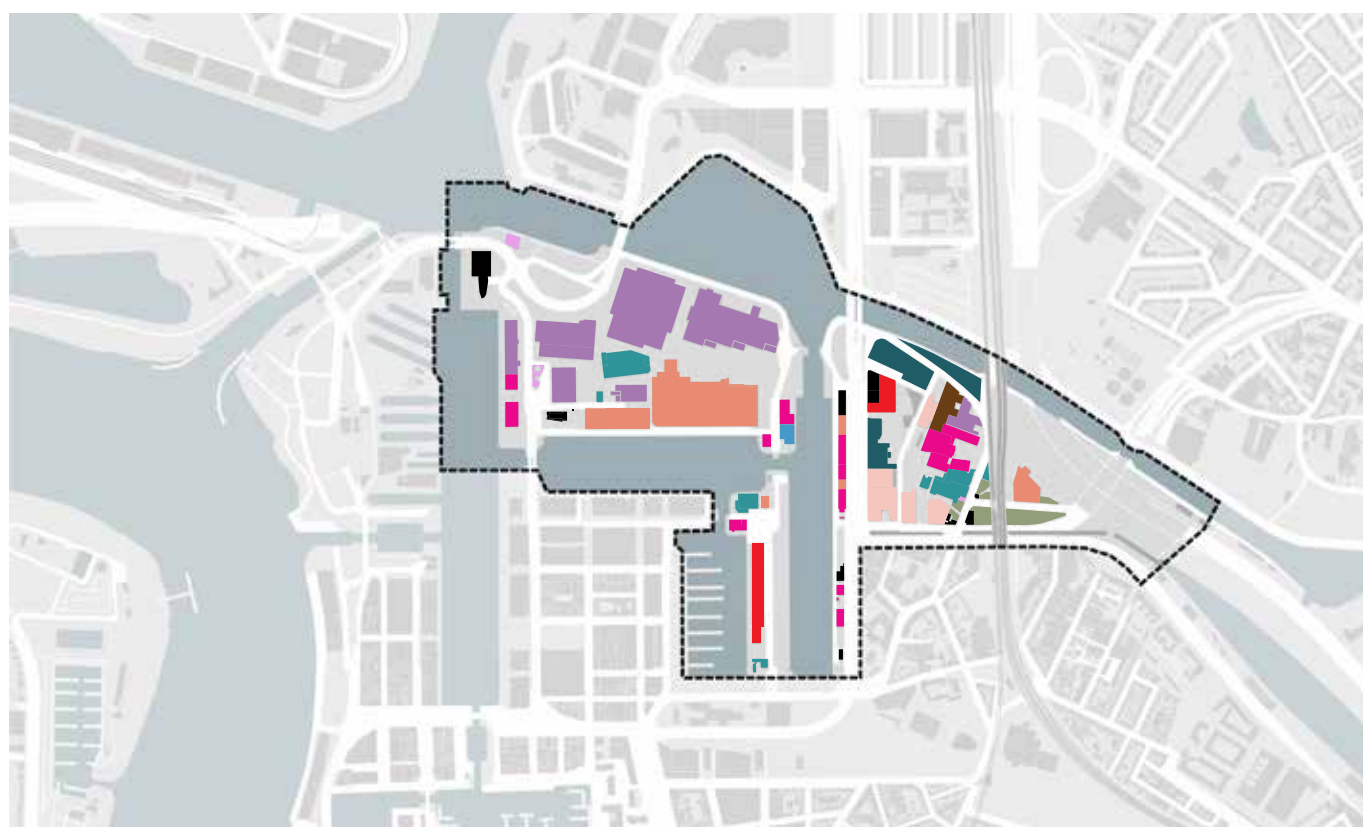
Het gebied wordt gedomineerd door economische activiteiten. Enkel in het oosten van Steenborgerweert, op het knooppunt tussen de Bredastraat en de IJzerlaan is een wooncluster aanwezig.

Onderstaande kaart maakt een onderscheid tussen de verschillende soorten bedrijvigheid in het studiegebied. Per deelgebied zien we telkens een bepaalde mate van clustering. Zo wordt het Mexico-eiland vooral gekenmerkt door logistieke bedrijven georiënteerd op land-mobiliteit. Ze maken op dit moment geen gebruik van de dokken maar zitten geënt op de knoop tussen stedelijke, regionale en internationale wegverbindingen. Het havenhuis en het Pomphuis zijn de uitzondering die de regel bevestigen.

In Steenborgerweert is er in de zuidzijde een concentratie van autogerelateerde bedrijven langs de IJzerlaan: autokeuring, retail en sloopbedrijven. Het noorden wordt gekleurd door opslagruimte, logistiek programma en wat maakbedrijvigheid.

Langs het Asiadok bevinden zich enkele B2B bedrijven in de maritieme sfeer: bunkering, onderhoudsdiensten & catering, handel in scheepsbenodigdheden, een bedrijf actief in de reparatie van scheepsrompen.

Het Kempeneiland wordt gedomineerd door de opslag van de douane en de voormalige vrachtwagenparking, tijdelijk in gebruik als werfzone voor het ZNA. Daarnaast vinden we er nog enkele B2B bedrijven, deels in de maritieme sfeer.



BESTAANDE ACTIVITEITEN

MARITIEME BEDRIJVGIGHEID	B2B-BEDRIJVEN	HORECA	VOEDSELPRODUCTIE	WONEN
LOGISTIEK	AUTOGERELATEERDE BEDRIJVEN	GROOTHANDEL	OPSLAG	
OPSLAG EN LOGISTIEK	DIENTSTVERLENING	DETAILHANDEL	MAAKINDUSTRIE	

3. EEN GEBIED MET EEN TWEELIDIGE EIGENDOMSSTRUCTUUR

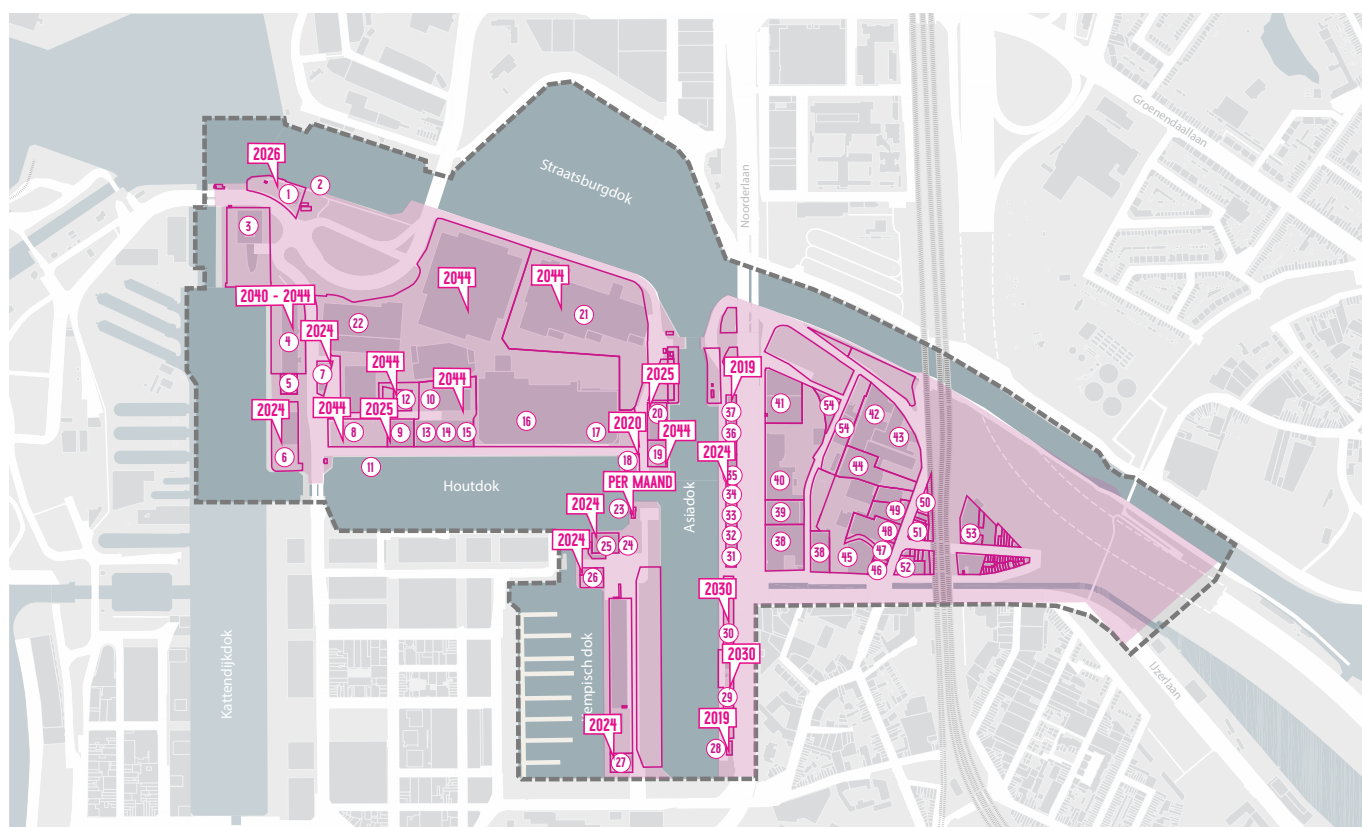
In het opstellen van een geschikte ontwikkelingsstrategie, is het van cruciaal belang op de hoogte te zijn van de huidige eigendomsstructuur.

Onderstaande kaart bevestigt de eerdergenoemde 'diversiteit van de verschillende eilanden'. Op Mexico-eiland, Kempeneiland en aan de Asiadok-Oostkaai is het systeem van domeinconcessies uitgegeven door het havenbedrijf van kracht, terwijl er op Steenborgerweert enkel private grondeigenaars zijn.

Concessies zijn een vorm van ontwikkelingsrecht, waarbij een stuk grond bebouwd en verder verhuurd mag worden in functie van een specifieke bestemming. De grond blijft echter steeds in eigendom van de overheidsinstantie die ze uit geeft (in dit geval het havenbedrijf).

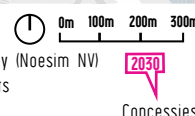
In dit gebied is het de bedoeling dat de concessies binnen afzienbare tijd worden overgedragen van de haven naar de stad. De eindtermijnen verschillen aanzienlijk; het Kempeneiland komt (m.u.v. de opslag van de douane) al in 2024 vrij, terwijl op Mexico-eiland de laatste concessie pas in 2044 vervalt. Het Kempeneiland biedt vanuit dit oogpunt interessante perspectieven: ontwikkelingen zijn hier relatief snel mogelijk. Op Mexico-eiland is versnellen mogelijk mits een overeenkomst met de huidige concessienaris (Van Wellen).

Ontwikkeling stimuleren op Steenborgerweert is van een andere orde; de noordelijke zijde is in eigendom van de Vlaamse Waterweg, de rest is in privé-handen. Het opstarten van een dialoog met de eigenaars zal hoe dan ook deel uitmaken van de ontwikkelingstrategie.



BEDRIJVEN EN CONCESSIONS

- | | | | | |
|--|-------------------------------------|---|---------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Restaurant Het Pomphuis | 10. Allmas IT Solutions | 21. Panalpina World Transport NV (Cargo Center) | 31. Kayak Maritime Services | 43. Belgian Laser Company (Noesim NV) |
| 2. Restaurant De Ark | 11. Kerkschip | 22. DHL Service Point | 32. Co-concept | 44. Van Hulle Shipsuppliers |
| 3. Het Havenhuis | 12. Tech Trade bvba | 23. Koninklijke Marine Kadetten Korps | 33. De Wit (CDWH) | 45. Stuk-Cars Verholen |
| 4. Overseas Distribution Company | 13. General Painting bvba | 24. Generale Vinicale De Distribution | 34. Brabo | 46. Zenith Logistics |
| 5. Antwerp Diesel Repair | 14. Van Wellen group | 25. CrossXover bvba | 35. Abisco | 47. Yumbel |
| 6. Armador Marine Services | 15. Wilhelmsen Ship Service | 26. Crane Repair | 36. Tylo Wellness | 48. Gommaire |
| 7. The Villa & Pop King (Invito Diso bvba) | 16. Metro groothandel | 27. GMS-instruments | 37. ISS | 49. De Somer Total Office Solutions |
| 8. SQM | 17. bPost City Logistics | 28. De Antwerpse hulphonden vzw | 38. GMAN garage | 50. VMW Accountants |
| 9. E.D.C. NV. (wijnhandel) | 18. Benelux Diving Corporation | 29. Hydrex | 39. Autokeuring | 51. Ultimate Services |
| | 19. Koffiebranderij Sint-Michel | 30. Bergerat Monnoyeur verhuur | 40. A Concept Interim | 52. Kegels Verzekeringen |
| | 20. VHB Marine & Constructions bvba | | 41. Furbo Training & Consulting | 53. NV De Ronde en Drubbel |
| | | | 42. Noesen (Noesim NV) | 54. Animma NV |

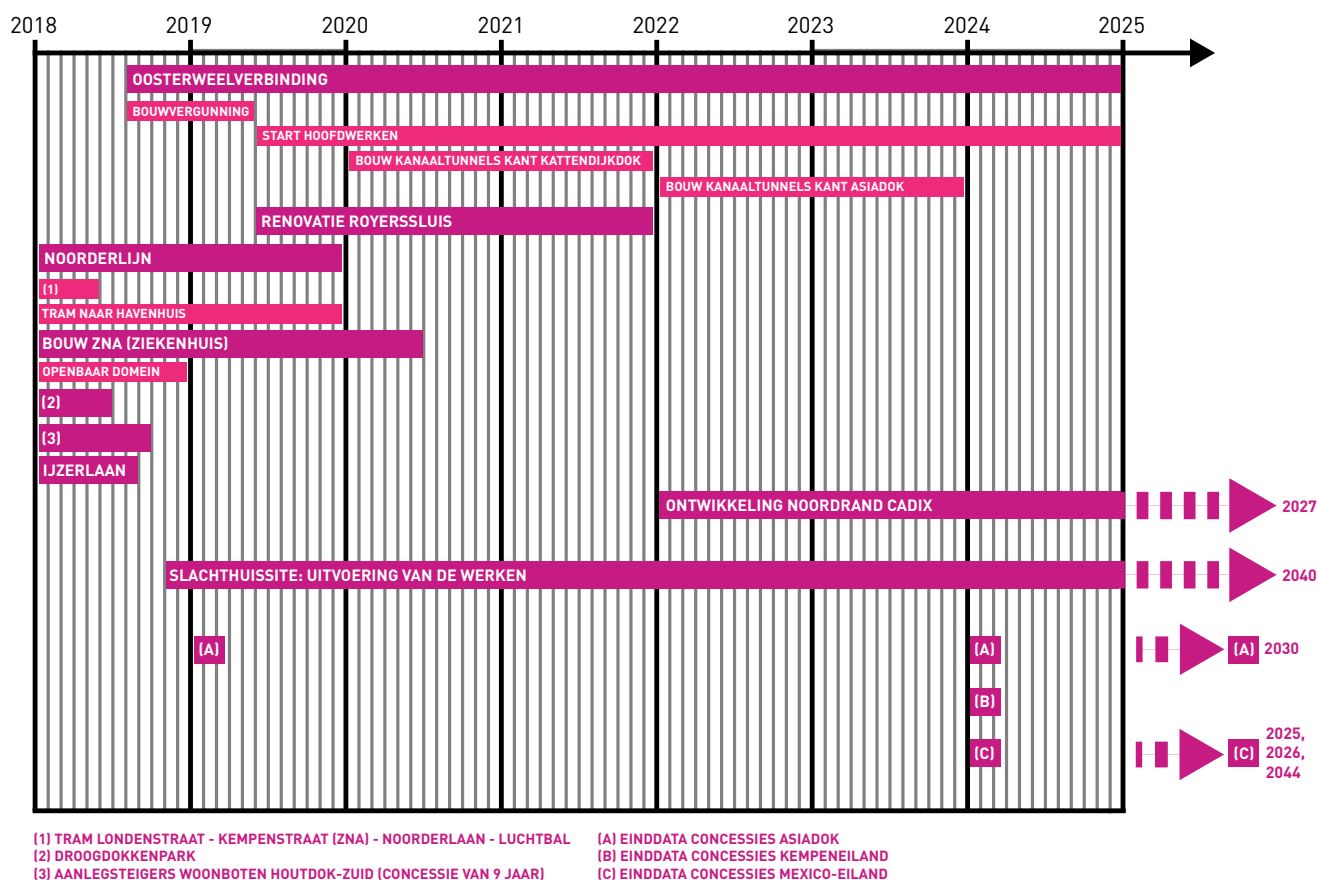


4. EEN GEBIED IN TRANSITIE

Er heerst een enorme dynamiek op het Eilandje. De vorige jaren zijn tal van projecten uitgevoerd, en ook de komende jaren staat heel wat te gebeuren. De onderstaande tijdslijn geeft een overzicht van alle belangrijke werken die de werking van het gebied zullen beïnvloeden. De kaart op de volgende pagina is een collage van uitgevoerde én toekomstige projecten.

De realisatie van de Oosterweelverbinding wordt een mijlpaal in de geschiedenis van Antwerpen. Ten noorden van het Mexico-eiland komen vier tunnels onder het Albertkanaal en de kade van het Mexico-eiland. De exacte fasering van de werken is op moment van schrijven nog niet gekend. De werken zullen wel zodanig

georganiseerd worden, dat de toegang tot de stadshaven voor scheepvaart (ofwel via het Kattendijkdok, ofwel via het Asiadok) en wegverkeer steeds gewaarborgd blijft. De werfzone van de tunnel ter hoogte van de Straatsburgdok-zuidkaai (Mexico-eiland) impliceert de nood aan een andere ontsluiting van de huidige bedrijven Panalpina en DHL. Ook de noordzijde van Steenborgerweert gaat op de schop, waardoor het terrein voor de opslag van bouwmaterialen en de grondoverslag het gebied (tijdelijk) moeten verlaten. Voor beide zones, Mexico-eiland en Steenborgerweert, is het een aandachtspunt welke draagkracht de nieuwe kade zal hebben na de werken. Dit zal mee bepalend zijn voor het type functies dat op termijn mogelijk is.



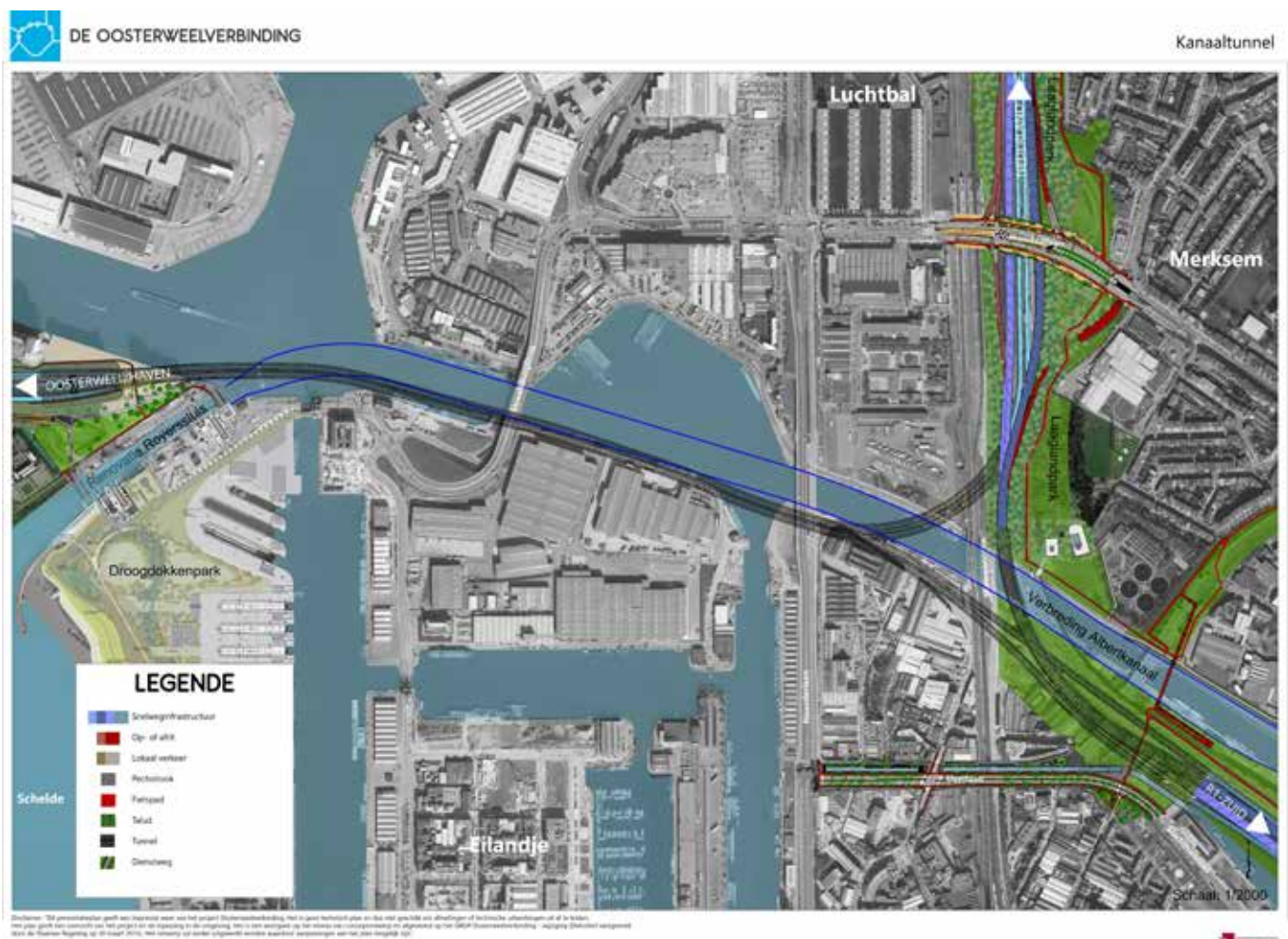
Een gebied in verandering: opeenvolging van verschillende projecten

Een tweede project is de Noorderlijn. Dit is de allesomvattende term voor tramverlengingen naar het noorden van Antwerpen: een tram op de Noorderleien, de Londenstraat, de Noorderlaan naar Luchtbal en doorheen de Cadixwijk naar het Havenhuis. Deze nieuwe tramlijnen betekenen een ware revolutie voor het studiegebied dat vandaag slecht bediend is op vlak van openbaar vervoer. In de raamwerkkaart wordt verder ingegaan op deze enorme potentie die van het gebied een goed ontsloten stedelijk bedrijventerrein aan het water kan maken.

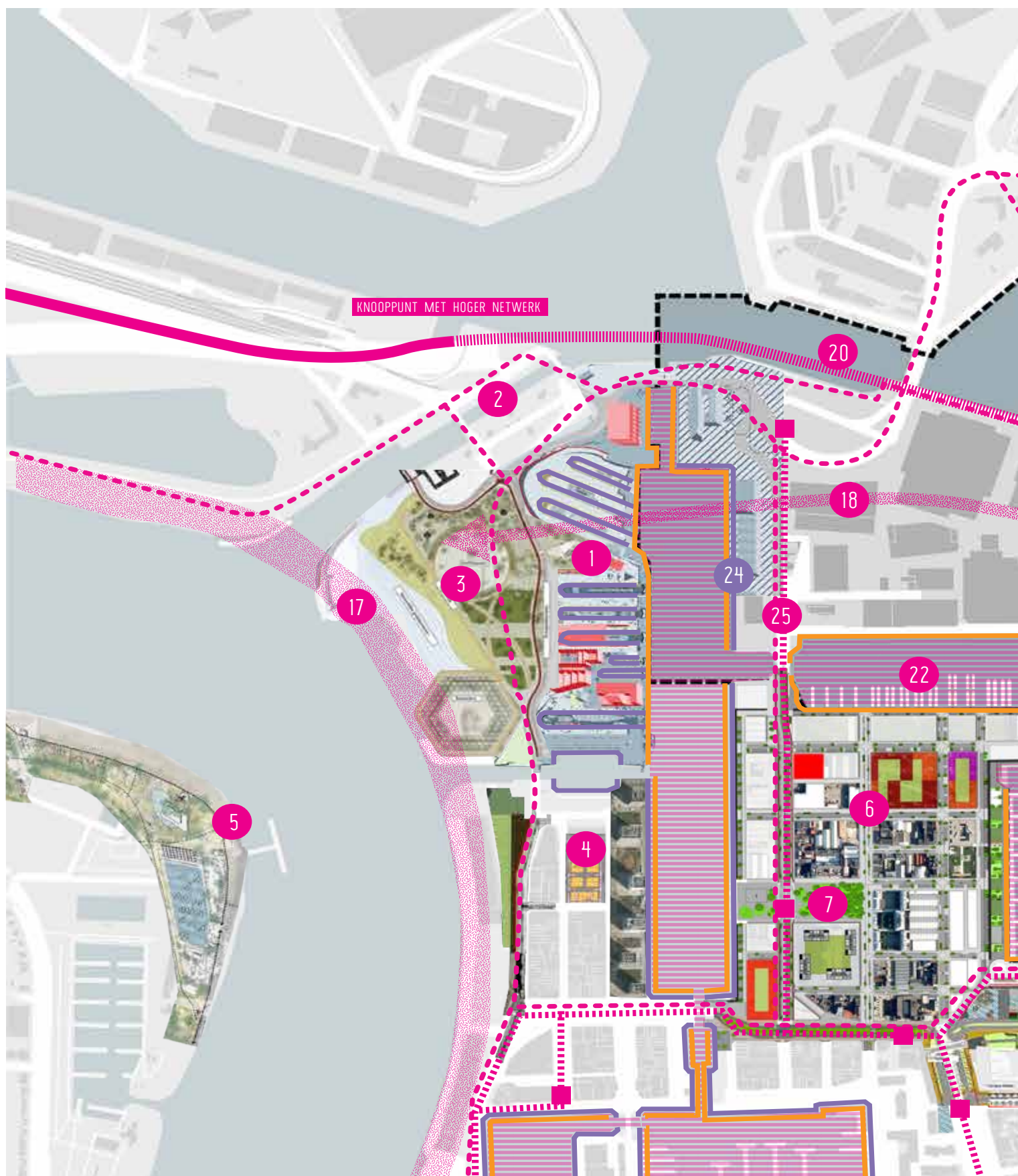
Ten derde is er het toekomstige ziekenhuis ZNA ten zuiden van het Kempeneiland. Dit ziekenhuis zal een belangrijke aantrekkingspool worden in het gebied. Op vlak van ontsluiting zal dit implicaties hebben voor Kempeneiland.

De IJzerlaan verandert grondig. De aanleg van het kanaal langs de zijde van Steenborgerweert heeft watertechnische redenen maar zal er tevens voor zorgen dat de ruimtelijke- en verblijfskwaliteit van de publieke ruimte langs de IJzerlaan zal verbeteren. Het is echter niet de bedoeling om in Steenborgerweert nieuwe woonontwikkelingen op te starten, een dergelijke omgeving biedt ook kansen voor stedelijke vormen van bedrijvigheid.

Samenvattend kan gesteld worden dat het studiegebied vandaag al in transitie is. De Innovatieve Stadshaven zal dus niet vertrekken vanaf een wit blad. In het vormen van een visie is het belangrijk hiermee rekening te houden.

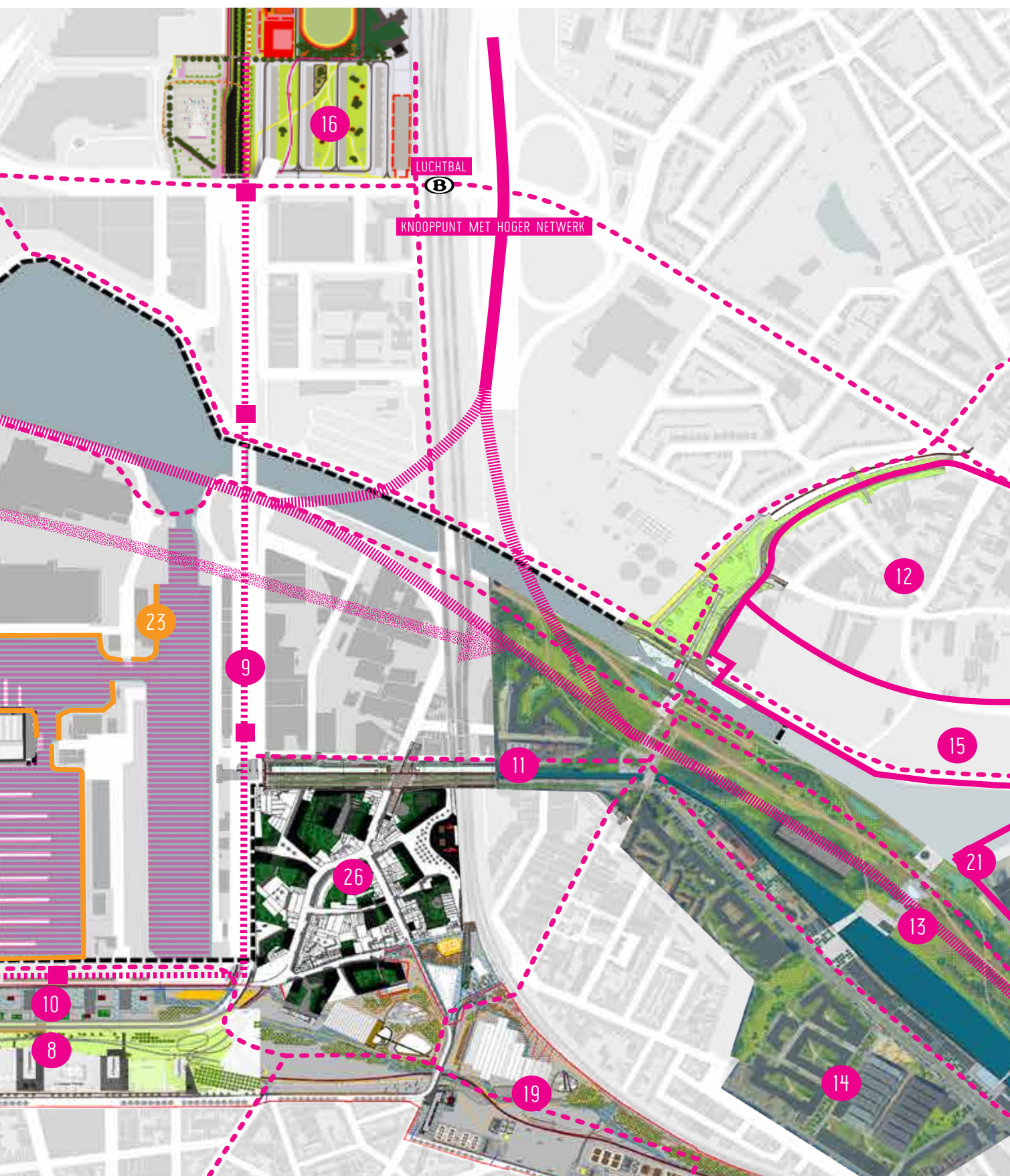


Inplantingsplan van de kanaaltunnels voor de Oosterweelverbinding ter hoogte van het Mexico-eiland en Steenborgerweert (bron: www.oosterweelverbinding.be 06.2018)



Scenario 0 - Lopende plannen en projecten in de omgeving

- 1 - Masterplan Droogdokkensite (2017)
- 2 - Vernieuwing van de Royersluis
- 3 - Masterplan Droogdokkenpark (2011)
- 4 - Montevideo warehouse (2017)
- 5 - Masterplan Sint-Anneke plage (2016)
- 6 - Cadixwijk (2007)
- 7 - Cadixplein park (2017)
- 8 - Kop Park Spoor Noord



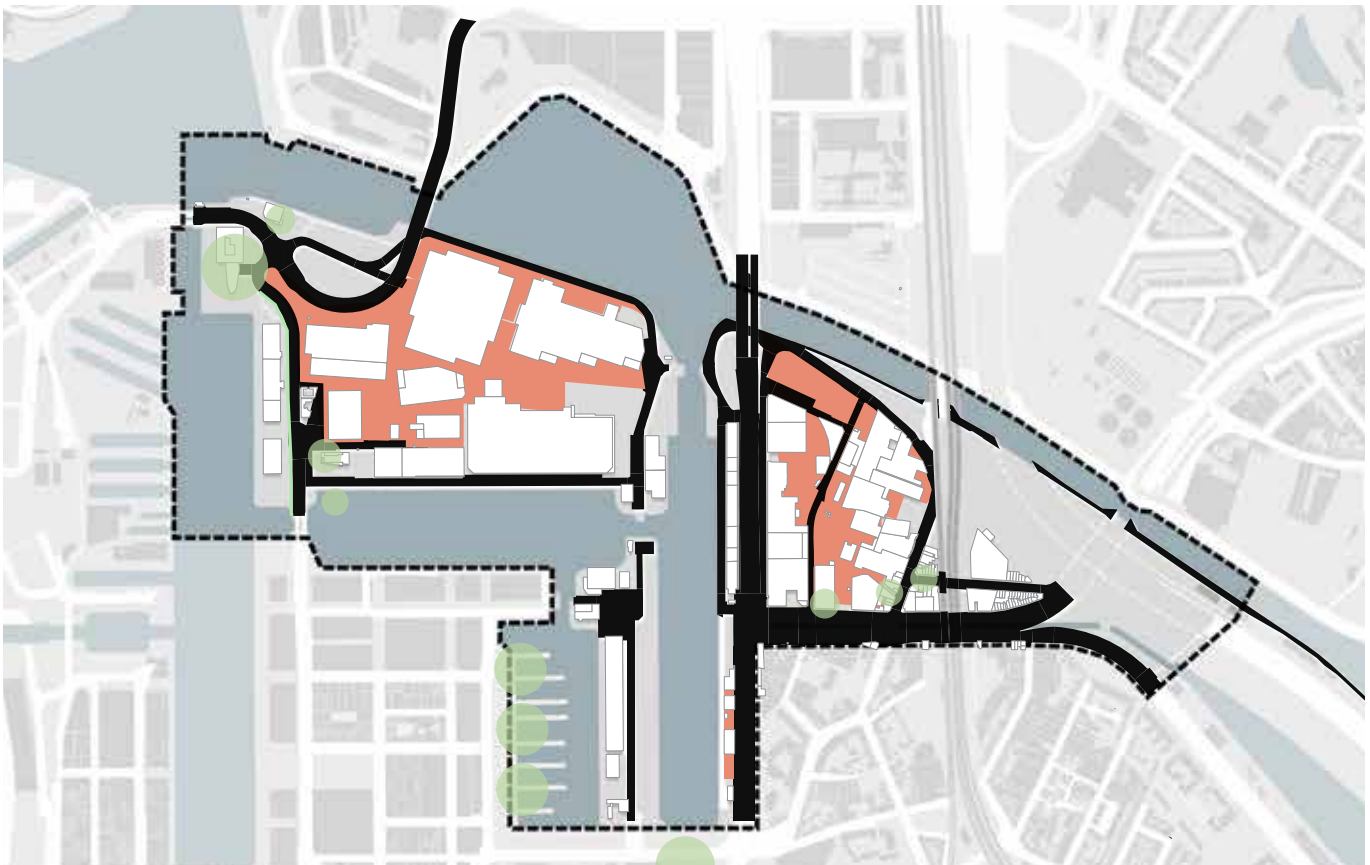
0m 100m 200m 300m

- 9 - Tram noorderlaan
- 10 - ZNA
- 11 - Masterplan Singel-Noord (2013)
- 12 - Kop Van Merksem
- 13 - Lobroekpark intendant (2017)
- 14 - Herontwikkeling van de Slachthuisite, Noordschippersdok en Lobroekdok (2016)
- 15 - Kaderplan Albertkanaal (2014)

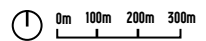
- 16 - Masterplan Luchtbal (2011)
- 17 - Groenplan: Scheldepark
- 18 - Groenplan: Schijnpark/Schijn-Scheldeverbinding
- 19 - Park Spoor Noord
- 20 - Oosterweelverbinding
- 21 - Ontwerpend onderzoek zone sportpaleis
- 22 - Waterplan (alle dokken stadshaven)
- 23 - Herstelling van de kaaien

- 24 - Beschermd kaaien
- 25 - Tram Havenhuis
- 26 - RUP Dam West
- FIETS
- TRAM

2. GEDETAILLEERDE RUIMTELIJKE LEZING



VRACHTWAGENS EN VOETGANGERS



CONCENTRATIE ZWARE MOBILITEIT

CONCENTRATIE ZACHTE MOBILITEIT

1. VRACHTWAGENS VS VOETGANGERS

De eerste kaart op de linkerpagina toont de plekken waar vooral zwaar verkeer is geconcentreerd, en de plekken die eerder voor voetgangers zijn geschikt. Onmiddellijk valt op dat het studiegebied voornamelijk gericht is op zwaar verkeer. Op het Mexico-eiland is enkel de zone rond het Havenhuis (Zaha Hadidplein) voetgangersvriendelijk.

Steenborgerweert valt in twee zones te verdelen. Het gebied rond de Bredastraat, Merksemsestraat en IJzerlaan (oostelijk deel) is door haar dense structuur met woningen eerder gericht op voetgangers. Het noordelijk deel is sterk afhankelijk van zwaar transport, en minder voetgangersvriendelijk.

2. AANTAL BOUWLAGEN

Het is interessant om de voorgaande kaart te vergelijken met de kaart die het aantal bouwlaagen aangeeft. De zones met meer verdiepingen en aldus een hogere V/T-index (Havenhuis en zuidoostelijk deel Steenborgerweert) komen overeen met de zones die vooral gericht zijn op voetgangers. Verder toont de kaart een uiterst oncompact ruimtegebruik. Op zowel Mexico-eiland als Steenborgerweert bevinden zich veel gebouwen die slechts uit één bouwlaag bestaan.



AANTAL BOUWLAGEN



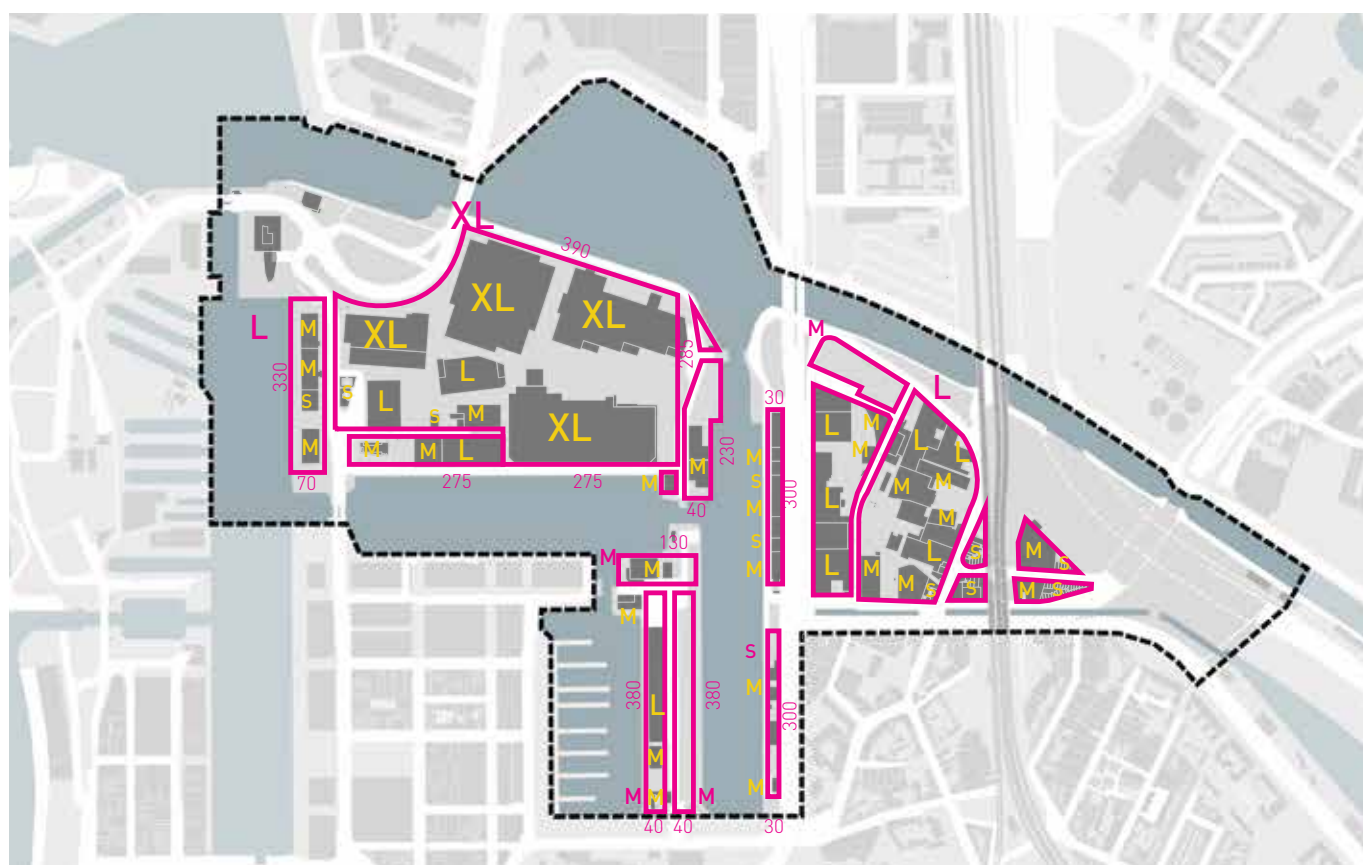
3. GROOTTE VAN DE FOOTPRINT VAN DE BOUWBLOKKEN EN GEBOUWEN

Deze kaart zoomt in op de morfologische structuur van het studiegebied. Ook hier wordt duidelijk dat de deelgebieden ruimtelijk zeer divers zijn.

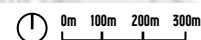
Mexico-eiland bestaat voor het grootste deel uit een zeer groot bouwblok. De ruimte binnen het bouwblok wordt ingenomen door verharde private ruimten (parking voor vrachtwagens van logistieke spelers). Ook de gebouwen zijn (ten opzichte van deze op Steenborgerweert) groot. Het merendeel bestaat uit hallen bestemd voor logistieke activiteiten en opslag van goederen/producten.

In het westen en zuidwesten van het Mexico-eiland zijn de gebouwen relatief klein ten opzichte van het noordelijk en oostelijk deel van het eiland. De gebouwen hebben in deze zone een zelfde grootte als Steenborgerweert en Kempeneland.

Het zuidoostelijk deel van Steenborgerweert, dat deels bestaat uit woningen en KMO's heeft een eerder kleine korrelgrootte.



GROOTTE VAN DE FOOTPRINT VAN GEBOUWEN



- BOUWBLOKKEN
- GROOTTE VAN DE GEBOUWEN

4. FUNCTIE PRIVATE OPEN RUIMTE

Deze laatste detailkaart bestudeert de functie van de private open ruimte. In het volledige gebied valt het gebrek aan groene ruimte op. Het studiegebied is zeer verhard en weinig permeabel. De enige groene ruimte bevindt zich in het hart van Steenborgerweert (perceel van AG Vespa).

De private open ruimte wordt vooral ingenomen door parking, verharding voor logistieke activiteiten en buitenopslag. Hier is er wel sprake van een tweedeling. In Steenborgerweert wordt de buitenruimte veelvuldig gebruikt als opslagruimte. Dit zorgt voor een wat rommelig beeld.

Mexico-eiland en Kempeneiland worden vooral gekenmerkt door asfaltvlaktes. De ruimte is hier nog minder permeabel dan in Steenborgerweert.



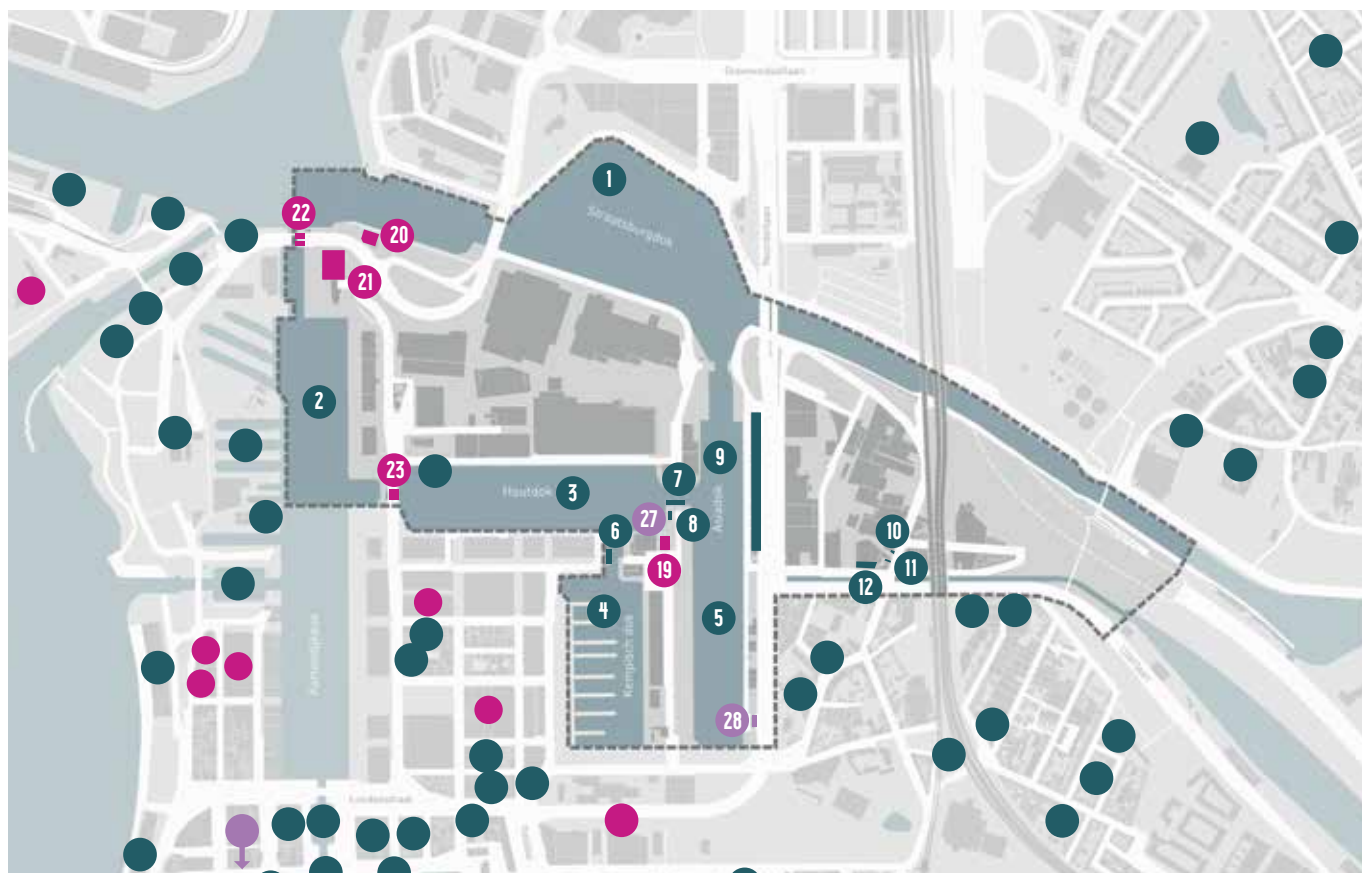
FUNCTIE PRIVATE OPEN RUIMTE

 LOGISTIEK	 GROEN
 BUITENOPSLAG	 PARKING

5. PATRIMONIUM

De Innovatieve Stadshaven is een stukje van de haven met een lange geschiedenis. De plek wordt gekenmerkt door enkele constructies en gebouwen met een sterke architecturale expressie. De oude brandweerkazerne die met de uitbreiding van Zaha Hadid een nieuw leven kreeg als Havenhuis, de Mexico- en de Siberia bruggen, het pomphuis,... Maar er is nog veel meer, niet alles even spectaculair maar absoluut de moeite waard om even onder handen te nemen en een nieuwe toekomst te geven.

Steden krijgen hun identiteit en karakter nu eenmaal door hun gelaagdheid doorheen de tijd, de combinatie van heden en verleden. En de Innovatieve Stadshaven mag dan wel gereserveerd worden voor KMO en industrie, het is ook een fundamenteel puzzelstukje in een groter weefsel dat van groot belang was in het groeiproces van de stad Antwerpen zoals we deze vandaag kennen.



PATRIMONIUM



INVENTARIS BOUWKUNDIG ERFGOED

- | | |
|------------------|---------------------------|
| 1 STRAATBURGDOK | 7 ASIABRUG |
| 2 KATTENDIJDOK | 8 BRUGWACHERSHUISJE |
| 3 HOUTDOK | 9 HAVENAFDAGEN |
| 4 KEMPISCH DOK | 10 ELEKTRICITEITSCABINE |
| 5 ASIADOK | 11 BURGERHUIS ART NOUVEAU |
| 6 KEMPISCHE BRUG | 12 CHICOREIFABRIEK |

BESCHERMDE MONUMENTEN

- 19 WIJNOPSLAGPLAATS
- 20 POMPHUIS
- 21 HAVENHUIS
- 22 SIBERIABRUGGEN
- 23 MEXICO-BRUGGEN

WAARDEVOL

- 27 MONUMENT VAN KIM & KEN
- 28 SILO

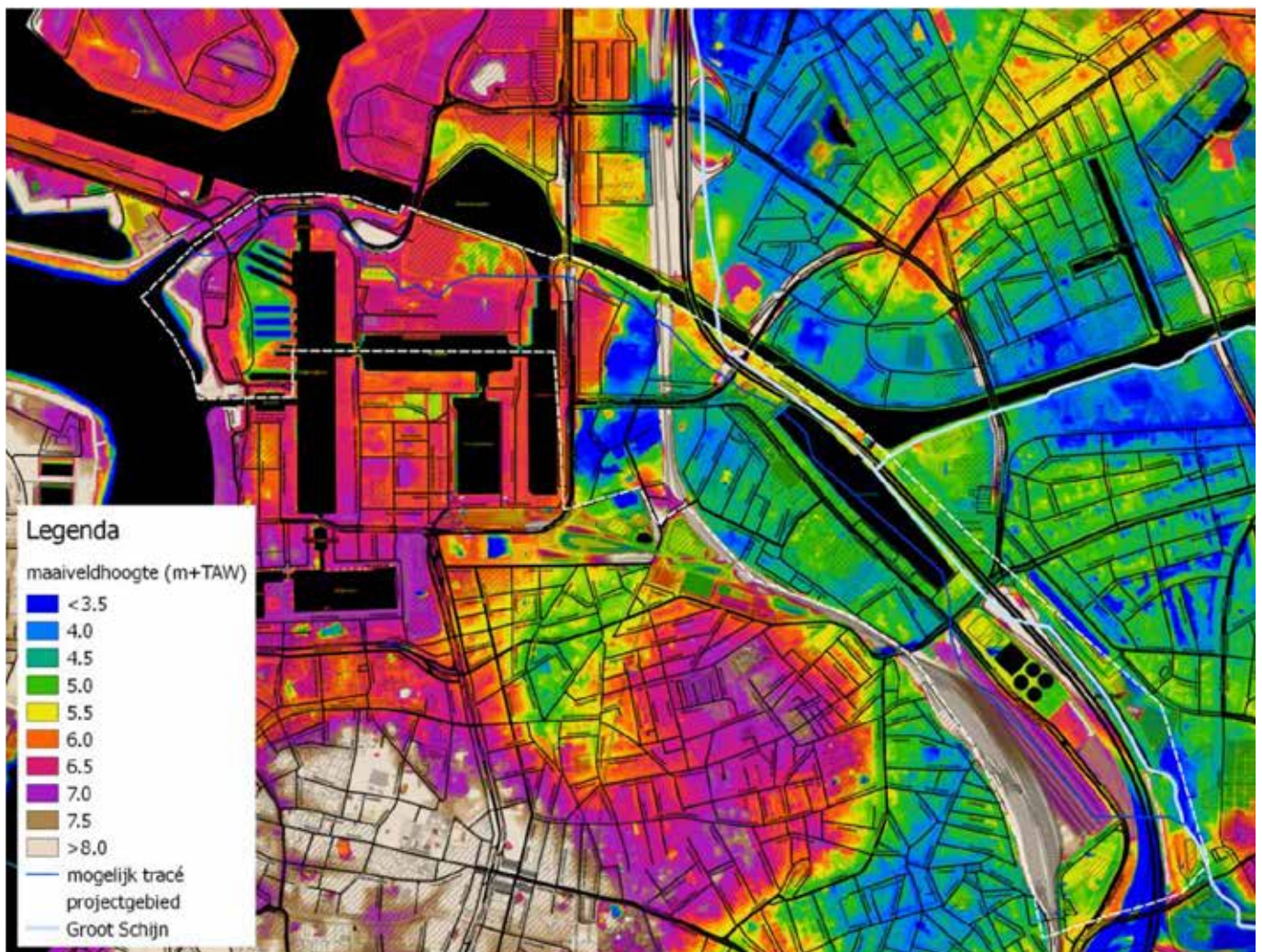
6. WATERBEHEER

Het hydrologisch systeem van de noordrand van Antwerpen is opgeknipt in drie afzonderlijke systemen: het watersysteem van de Schelde met getijdenwerking (0,00 - 5,50m TAW), het het Albertkanaal en de dokken (4,25m TAW) en het Schijn (1,00 - 2,00m TAW). De drie systemen zijn heel verschillend, zowel wat betreft waterkwantiteit (stromingsregimes) als waterkwaliteit.

De stadshaven is relatief stabiel op het vlak van watermanagement. De historische ophogingen van het maaiveld tot +6m TAW heeft het gebied volledig losgekoppeld van haar natuurlijke ondergrond en de omringde watercyclus. Er zijn echter een aantal belangrijke aandachtspunten die sturend zijn bij toekomstige vernieu-

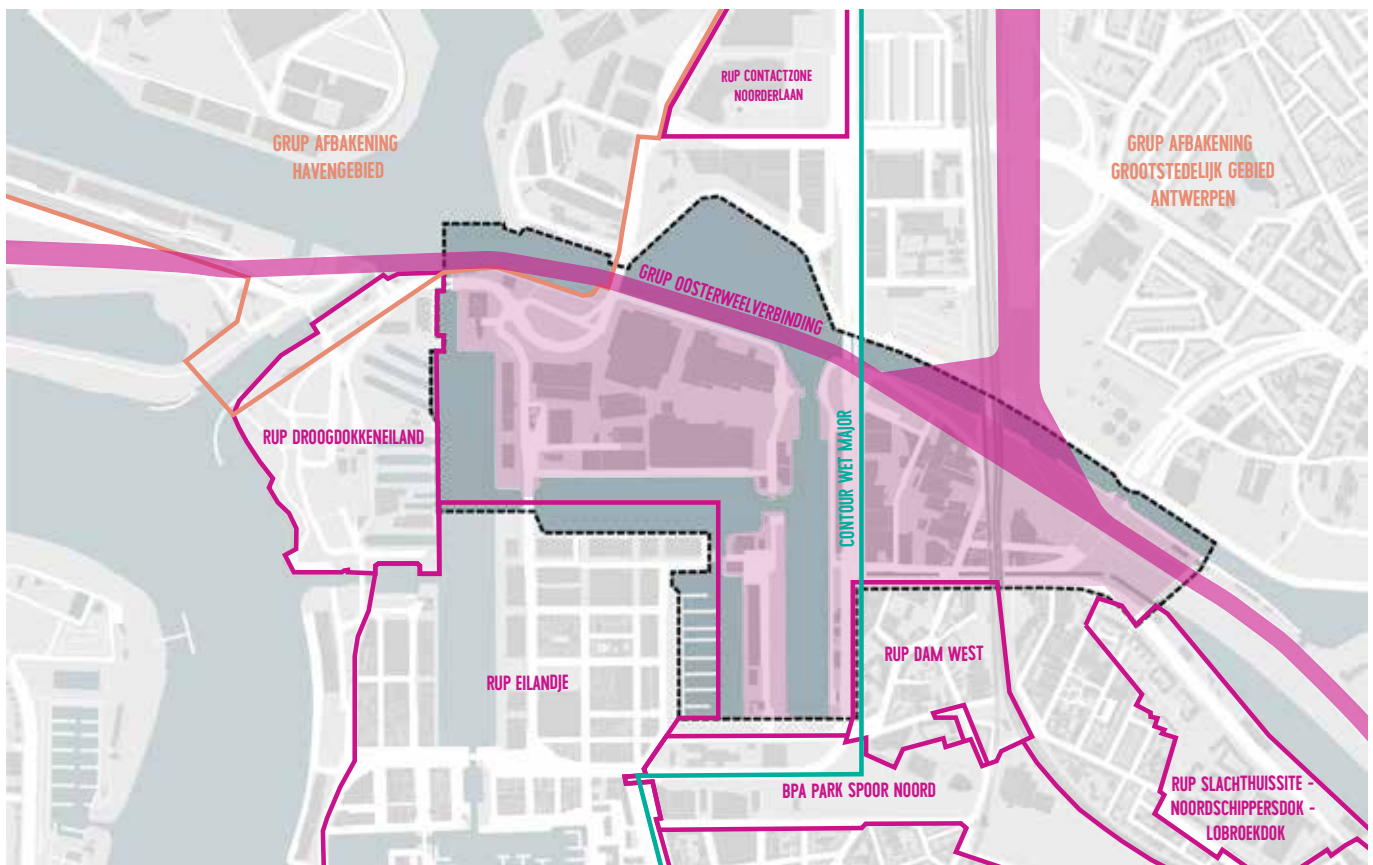
wingsoperaties:

- Steenborgerweert is gelegen in een laagte, in de vallei van het Groot Schijn (zie kaart). De grote mate van verharding en het gebrek aan een permeabele bodem leidt regelmatig tot wateroverlast bij zware regen. Dit probleem moet bij toekomstige investeringen aangepakt worden, het legt een belangrijke claim op de ontwikkeling van het gebied.
- Biologische waterkwaliteit: de kwaliteit van het water in de dokken is slecht. Op de bodem ligt een laag historisch verontreinigd sediment. Het is aanbevolen om dit probleem aan te pakken (verwijdering of stabilisering van de verontreiniging op de huidige locatie).

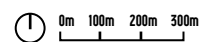


TOPOGRAFIE EN WATERBEHEER

3. PLANOLOGISCH KADER



PLANOLOGISCH KADER



RUIMTELIJKE PLANNING

Het is zinvol even stil te staan bij het planologisch kader dat momenteel van kracht is in het studiegebied. Nevenstaande kaart toont de contouren van het vigerende juridisch planningskader.

Eerste belangrijke vaststelling: alhoewel het studiegebied enkele dokken bevat, valt het buiten het **GRUP afbakening zeehavengebied Antwerpen-haven (2013)** waardoor de noodzaak tot havengebondenheid van activiteiten hier niet geldt. Het studiegebied zit immers vervat in de contour van het **GRUP afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (2009)**. Sinds 2015 valt het gebied ook gedeeltelijk binnen de contour van het **GRUP Oosterweelverbinding (2015)**, dat finaal de infrastructuurwerken voor de Oosterweelverbinding mogelijk moet maken.

Het is opmerkelijk dat in de omringende zones rond het studiegebied een groot aantal ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) en bijzondere plannen van aanleg (BPA's) van kracht zijn. Binnen de contouren van het studiegebied is het **Gewestplan (1997)** echter nog steeds **het belangrijkste regelgevend kader**. De deelgebieden staan ingekleurd als 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen'. Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalproducten van schadelijke aard. Het opslaan van gebruikte voertuigen staat echter onder druk sinds Steenborgerweert sinds 2017 een onderdeel vormt van de Lage Emissiezone (**LEZ**), wat concrete gevolgen heeft voor een bedrijf zoals STUK cars Verholen.

Wonen is volgens de **omzendbrief van 8 juli 1997** betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (gewijzigd via omzendbrief dd. 25/1/2002 en 25/10/2002) **niet toegelaten** binnen deze contouren, met uitzondering van 'huisvesting die een geïntegreerd geheel uitmaakt met het industriële of ambachtelijk bedrijf'; waarbij de nadruk gelegd wordt op de veiligheid, de bewaking en de goede werking van het bedrijf. Nog volgens dezelfde omzendbrief **horen lou-**

ter commerciële activiteiten, zoals winkels en handelszaken, **niet thuis in een industriegebied**. **Complementaire dienstverlenende bedrijven** ten behoeve van de andere industriële bedrijven zijn **wel toegelaten**, namelijk: bank-agentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

De **omzendbrief RO 2017/01** "Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en de onbebouwde gebieden" biedt anderzijds een verruiming op het vlak van typologieën en soorten activiteiten in de industriegebieden, door introductie van het begrip "**kantoorachtigen**". 'Het betreffen bedrijven in gebouwen met de uiterlijke vorm van een kantoor, maar waar de kantooractiviteiten gekoppeld worden aan relatief stille, schone en kleinschalige productie, reparatie, opslag of distributie, of aan kennisintensieve productie- of onderzoeksprocessen, opleiding of andere werkzaamheden voortkomend uit nieuwe economische ontwikkelingen.' De hoofdactiviteit mag echter 'niet gericht zijn op hoofdzakelijk administratieve en personeelsintensieve dienstverlening'.

DE WET MAJOR

Op Mexico-eiland en Kempeneiland is er, los van het hierboven geschetste planologisch kader, een specifieke wet van toepassing: de Wet Major. Deze wet op de havenarbeid stelt dat 'niemand in de havengebieden havenarbeid mag laten verrichten door andere werknemers dan erkende havenarbeiders'. In tegenstelling tot de GRUP's die het gebied indelen bij het grootstedelijk gebied Antwerpen, worden het Mexico-eiland en Kempeneiland in dit sociaal wettelijk kader wél tot het havengebied gerekend. Steenborgerweert valt buiten de contour van de Wet Major.

4. SWOT-ANALYSE

STERKTES, ZWAKTES, OPPORTUNITEITEN EN BEDREIGINGEN

Om het gebied in alle mogelijke opzichten te doorgronden, werd een SWOT-analyse uitgevoerd. Ze is gebaseerd op interviews met lokale actoren en experts, aangevuld met inzichten van het projectteam. In de bijlage van dit rapport bevindt zich een lijst met geïnterviewden. In volgend hoofdstuk wordt er dieper ingegaan op de inhoud van deze gesprekken.

In de analyse zijn enkele grote lijnen te herkennen. Zo komen de thema's water, mobiliteit en programma vaker terug; soms zowel als sterkte en bedreiging. Wat nu een sterkte van het gebied is, kan in de toekomst een bedreiging worden. Een interessant voorbeeld van zo'n paradox zijn de vele meters kaaimuur langs het Albertkanaal, die na de bouw van de Oosterveeltunnels mogelijk slechts beperkt bruikbaar worden voor overslag van water naar land omwille van het beperkte draagvermogen van de constructie.

In het eerste deel van de SWOT-analyse worden de kenmerken geldend voor het gehele projectgebied in kaart gebracht. Het tweede deel zoomt in op de vier deelgebieden en beschrijft de specifieke ruimtelijke kenmerken.

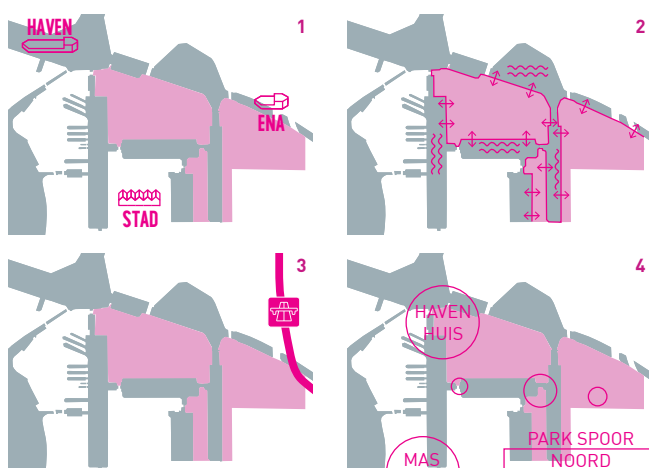
SWOT-ANALYSE OP MACRONIVEAU

1. Sterktes

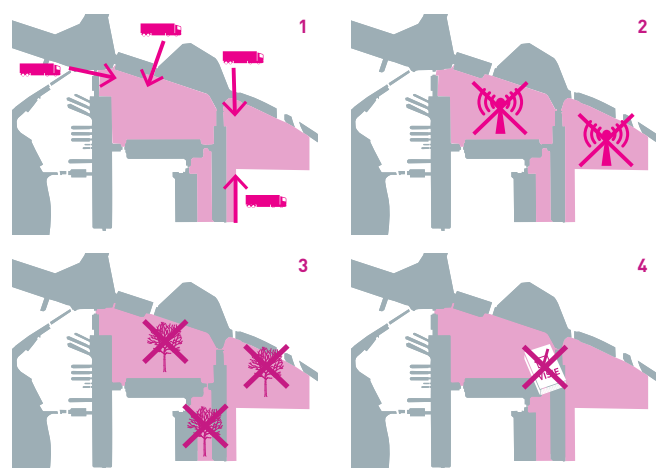
De belangrijkste sterkte van het studiegebied, en ook de aanleiding voor deze studie, is de unieke positie van de locatie in het stedelijk en metropolitaan weefsel. Het gebied is een ruimtelijk scharnier tussen de (internationale) haven van Antwerpen, het (regionaal) Economisch Netwerk Albertkanaal en de stad Antwerpen. Een tweede sterkte is de bereikbaarheid over het water. Bepaalde kades zijn ook geschikt voor overslag, weliswaar met een beperkt draagvermogen. Ook de nabijheid van de snelwegen (E19) speelt voor veel actoren een belangrijke rol, net als de nabijheid van de stad. Tot slot schenkt de aanwezigheid van belangrijke stedelijke gebouwen zoals het havenhuis en het MAS een niet te onderschatten karakter aan het gebied, waardoor het zich van meet af aan kan onderscheiden van elk andere bedrijvzone.

2. Zwaktes

Dat het gebied een scharnier vormt in het mobiliteitsnetwerk is een sterkte, maar het maakt ook dat het erg file-gevoelig is. De dominantie van het wegtransport in de distributieketens speelt hier een belangrijke rol... anderzijds worden de dokken amper benut voor de over-



sterktes



zwaktes

slag van goederen; in de modal shift van weg naar water ligt dus een belangrijke kans om de filedruk in de omgeving te verminderen. In de interviews werd duidelijk dat het gebied en bij uitbreiding de hele havenzone achter loopt op vlak van digitalisering. Vaak is basisinfrastructuur (bv. wifi) niet eens aanwezig. Ook het gebrek aan groene ruimte wordt ervaren als een zwakte, waardoor het gebied als weinig aantrekkelijk wordt ervaren. Tot slot is het ontbreken van een duidelijke visie voor de ontwikkeling van het gebied een doorn in het oog van de betrokken actoren, men is bereid om te investeren maar men verwacht van het beleid dat er eerst duidelijke lijnen worden uitgezet.

3. Opportuniteiten

In het gebied liggen een aantal opportuniteiten die gevaloriseerd kunnen worden. Op het vlak van mobiliteit is er een overschot van capaciteit op de waterwegen, vele meters kaaien liggen er ongebruikt bij waardoor watergebonden vervoer (van goederen én mensen) op een boog-scheut van de stad belangrijke kansen biedt voor stedelijke vormen van distributie.

De realisatie van de Noorderlijn zal er eveneens voor zorgen dat de auto-afhankelijkheid binnen het studiegebied kan dalen.

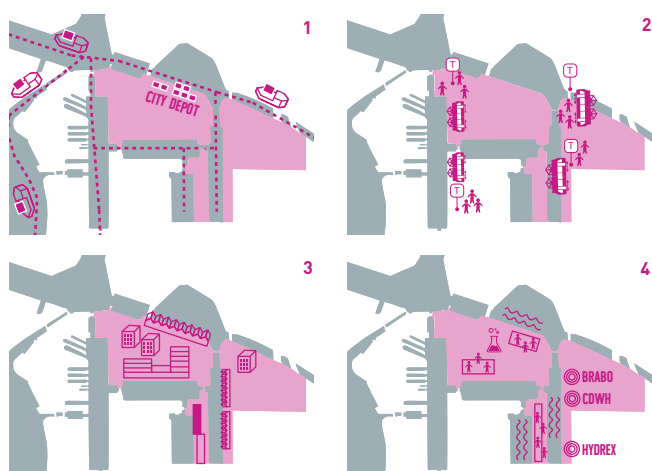
Het gebied is, mede als gevolg van reeds geplande projecten, toe aan een volgende stap op het vlak van stedelijke integratie, maar blijft een bedrijvenzone waar wonen niet aan de orde is. De Innovatieve Stadshaven blijft een stadsdeel waar bedrijven ruimte en vrijheid krijgen om te ondernemen, zonder claims of conflicten met andere functies zoals wonen.

Last but not least: het gebied is zeker niet te beschouwen als een brownfieldlocatie die weer tot

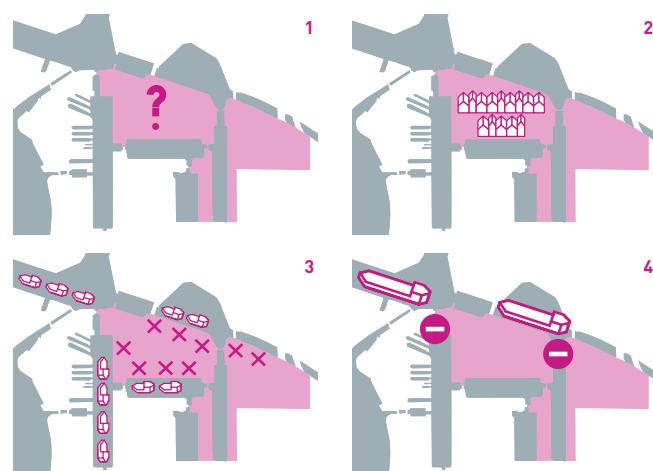
leven gewekt moet worden met grootscheepse transformaties en nieuwe programma's. Er zijn een reeks sterke en unieke bedrijven aanwezig, bijvoorbeeld op het vlak van stadsdistributie en de maritieme sector, die binnen hun eigen werkveld groei kunnen waarmaken en trekkers zijn op het vlak van innovatie. Maar in het gebied is ook nog heel wat onderbenutte ruimte, die ingenomen kan worden door een nieuwe generatie ondernemers die aan de slag willen gaan met de uitdagingen van de 21e eeuw, zoals digitalisering en de circulaire economie.

4. Bedreigingen

Eén van de bedreigingen die veelvuldig naar voor gebracht wordt in de interviews is het gebrek aan zekerheid omtrent het verlengen van de concessies; dit hangt samen met het ontbreken van een duidelijke gebiedsvisie. Veel bedrijven vrezen bijgevolg dat het Eilandje in de toekomst volledig residentieel zal worden, waardoor er weinig animo is om te investeren in hun infrastructuur. De ondernemers maken zich ook zorgen voor de Oosterweelverbinding; de impact van de werken op de mobiliteit is nog steeds niet duidelijk. De onduidelijkheid over de toekomstige draagkracht van de kaaien op de Oosterweeltunnels is een belangrijke bedreiging; willen we de filedruk verminderen dan is deze ruimte langs het Albertkanaal bijzonder waardevol. Tot slot beschouwt men de LEZ-zone op Steenborgerweert als een goede zaak voor het algemeen belang, maar het vormt wel een concrete bedreiging voor de autosector die langs de IJzerlaan een prominente plaats inneemt.



opportuniteiten



bedreigingen

SWOT-ANALYSE OP MICRONIVEAU

In het vorige hoofdstuk beschouwden we de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen op schaal van het volledige studiegebied. Het is echter een divers stukje stad en daarom beschouwen we hieronder de verschillende deelgebieden vanuit hun eigen kenmerken en potentieel.

1. Mexico-eiland

Mexico-eiland bevindt zich vlakbij het Albertkanaal en de haven. Van de vier deelgebieden heeft dit eiland de beste verbindingen met de zeehaven. Kenmerkend voor het eiland zijn de grote kavels. In het deelgebied bevinden zich ook enkele unieke bestemmingen: het Havenhuis (hoofdkantoor van het Havenbedrijf) en het Pomphuis (klasserestaurant).

Een zwakte is het gebrek aan watergebonden bedrijven. Er zijn vele meters kade beschikbaar, maar die worden amper gebruikt, vaak ook omdat er geen plaats is voor overslag door de aanwezigheid van een weg. Daarnaast bevat het Mexico-eiland amper groenstructuur, het gebied is op de luchtfoto herkenbaar als een grote asfaltvlakte. Dit is een weinig duurzaam uitgangspunt op vlak van omgevingstemperatuur (hitte-eiland effect) en waterbeheersing (afhankelijkheid van grote collectoren door gebrek aan permeabiliteit).

De komst van de tram kan een ware revolutie betekenen op vlak van personenvervoer. Het westelijk deel van het eiland kan zich hiermee inschrijven in het stedelijk netwerk; in amper 10 minuten zullen werknemers en bezoekers

van het Havenhuis naar het centrum van Antwerpen kunnen reizen. Het afstemmen van de dienstregeling op de werkuren van de aanwezige bedrijven vormt een bijkomende uitdaging: heel wat bedrijven in de distributie werken immers in ploegen en ook 's nachts.

Een bedreiging voor bedrijvigheid op het Mexico-eiland zit in de uitbouw van het zuidelijk deel van het Houtdok tot een ligplaats voor woonboten. Die residentiële overzijde kan claims leggen op het type activiteiten dat kan plaatsvinden op het zuidelijk deel van het Mexico-eiland.

2. Kempeneiland

Het Kempeneiland ligt dicht bij stedelijke functies (Park Spoor Noord, hogeschool Antwerpen, toekomstig ziekenhuis enz.). Vanuit dit perspectief is het de zone met de grootste publieke zichtbaarheid. Het eiland is vandaag als het ware een pijpekop, de Kempische brug en de Asiabrug zijn beiden draaibruggen die vandaag permanent open staan voor het scheepvaartverkeer. Het Kempisch dok kreeg een recreatieve en residentiële functie (jachten en woonboten), wat uiteraard een impact heeft op de toekomstige activiteiten op het Kempeneiland: hinder veroorzakende bedrijven of zware logistiek is hier niet aan de orde, ook de afhankelijkheid van de gedeelde ontsluitingsweg naar het ZNA (via het Asiadok-Oostkaai) speelt hierin een belangrijke rol. Dit kan een opportuniteit zijn om het Kempeneiland eerder uit te bouwen als verkeersluwe omgeving waar zich meer kennisintensieve activiteiten kunnen ontwikkelen. Op de kop van het eiland detecteren we een concentratie van waardevol patrimonium, wat de plek aantrekkelijk maakt om in te



Mexico-eiland, Kattendijkdok Oostkaai



Kempeneiland

richten als een omgeving met een hogere verblijfskwaliteit.

3. Asiadok-oostkaai

Op de strook langsheen de oostelijke zijde van het Asiadok zijn vandaag een aantal bedrijven gevestigd in de sfeer van de maritieme dienstverlening, gaande van bunkering, loodwezen en ship repair, tot onderhoudsdiensten gericht op de haven. Uit de interviews en transitiearena's bleek dat deze bedrijven zich over het algemeen sterk betrokken voelen bij het gebied, zin hebben in innovatie en hier graag willen investeren in de uitbouw van hun activiteiten.

De noordoostzijde van het Asiadok wordt gekarakteriseerd door een kenmerkende havenarchitectuur, zogenaamde havendaken die ooit nog gebruikt werden als quarantainestallen voor vee. De zuidzijde wordt gekenmerkt door een imposant silo-gebouw, een gebouw met de potentie van een historisch landmark.

De zeer ondiepe kavels (ca 20m) en de nabijheid van het viaduct van de Noorderlaan leggen een sterke claim op de ontwikkelingsmogelijkheden van deze zone. Het zuidelijk deel dreigt bovendien ook meer filegevoelig te worden: de Asiadok-oostkaai zal in de nabije toekomst ook functioneren als toegangsweg voor het nieuwe ziekenhuis.



Asiadok-oostkaai

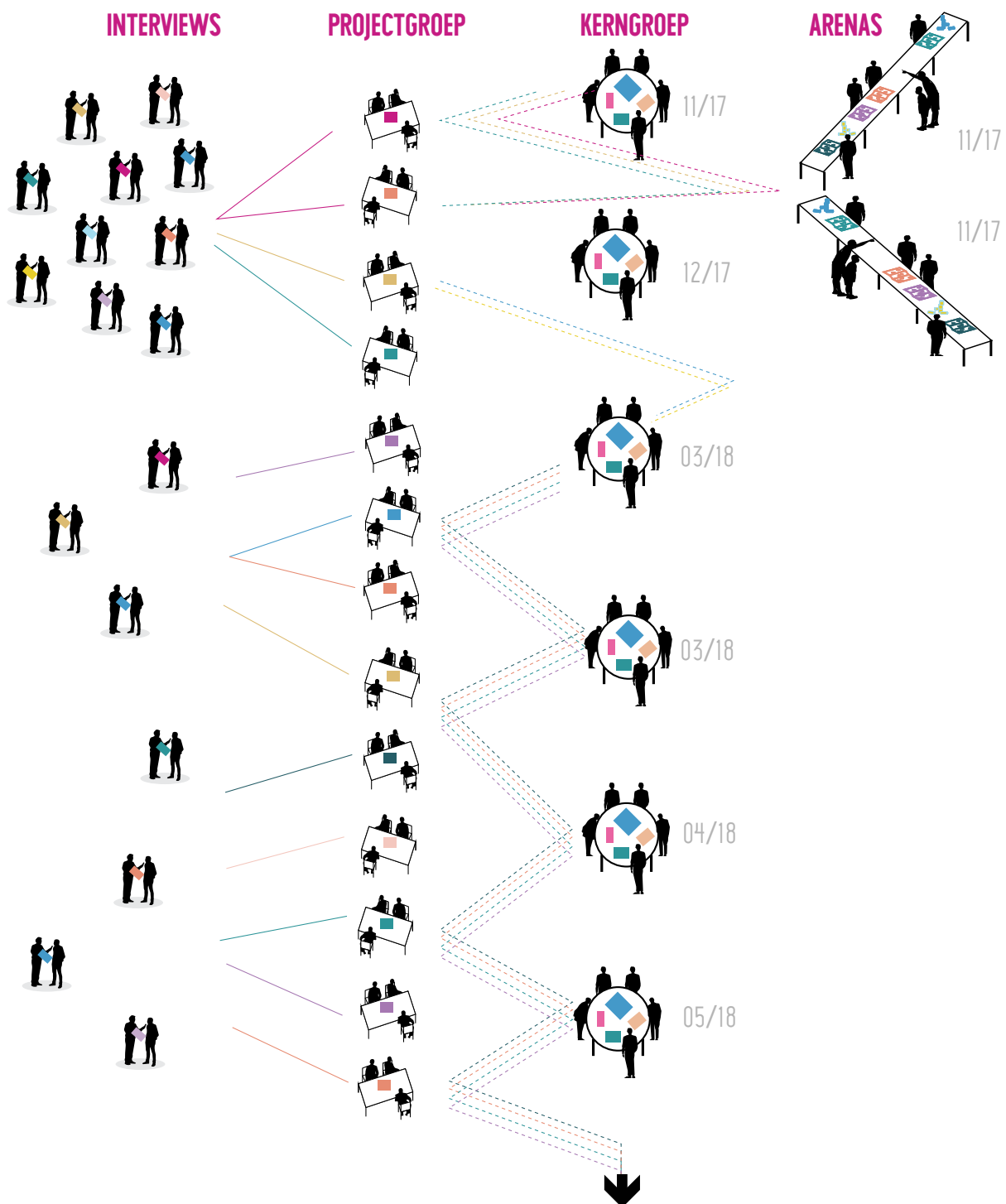
4. Steenborgerweert

Steenborgerweert uit zich als het meest geïsoleerd deel van het studiegebied. De harde grenzen worden gevormd door de verhoogde spoorweg, het Albertkanaal en het viaduct van de Noorderlaan. De zuidelijke grens wordt gevormd door de IJzerlaan, een uitloper van de Singel en daarmee ook een belangrijke verkeersader. De recente herinrichtingswerken met de aanleg van het IJzerlaankanaal + de tramhalte op de hoek Noorderlaan - IJzerlaan kunnen van grote betekenis zijn bij een eventuele transformatie van dit gebied. Samen met de aanwezigheid van wat industrieel patrimonium op de hoek van de IJzerlaan en de Bredastraat biedt dit perspectieven voor herontwikkeling. Het eerder introverte karakter van Steenborgerweert wordt door veel aanwezige bedrijven beschouwd als een positieve eigenschap: het biedt enige vrijheid op het vlak van logistiek en bedrijfsvoering, zonder in conflict te komen met woonprogramma. Een belangrijke bedreiging voor Steenborgerweert is de overstromingsproblematiek: het is een laaggelegen gebied, omsloten door zware barrières met een hoge graad van versterking. In het verleden was de wateroverlast al oorzaak van economische schade. Het aanpakken van deze waterproblematiek is een must, een noodzakelijke garantie om investeringen in de publieke ruimte of gebouwen te beschermen tegen overstromingen. De installatie van de LEZ-zone is een goede zaak voor de stad, maar betekent wel dat bedrijven actief in de sector van de auto-recyclage (vb. Stuk cars Verholen) maar ook de autokeuring genoopt zijn te vertrekken uit dit gebied.



Steenborgerweert

PLANNING & METHODIEK



1. METHODOLOGIE

De eerste fase van het traject 'Innovatieve Stadshaven' was gericht op gebiedsanalyse en visievorming.

In eerste instantie zijn we op zoek gegaan naar perspectieven van belanghebbenden in het gebied en van experts op verschillende relevante domeinen, middels een 40-tal interviews. Ook zijn we het gebied ingegaan voor eigen observaties. Parallel hieraan hebben we inzichten verzameld uit beleidsnota's en andere literatuur betreffende toekomstplannen, sociaal-economische tendenzen en maatschappelijke uitdagingen. Dit hebben we aangevuld met inspiratie van de ontwikkeling van enkele andere stadshavengebieden in o.a. België, Nederland, Frankrijk en de Verenigde Staten.

Deze verschillende inputs hebben we verwerkt in een duiding van de huidige staat van het gebied, de dynamiek van verandering en mogelijke toekomstrichtingen.

Vervolgens hebben we deze duiding bediscussieerd, aangescherpt en verrijkt tijdens twee bijeenkomsten in november 2017. Hierbij was een diverse groep van 25 innovatieve denkers en korte-termijnkansen-doeners van binnen en buiten het gebied betrokken. De doelstellingen van de twee bijeenkomsten waren respectievelijk:

Bijeenkomst 1: Gedeelde en verrijkte perceptie van de opgave en mogelijke toekomstrichtingen; kennismaking en inhoudelijke kruisbestuiving tussen de deelnemers; gezamenlijke basis en commitment voor het traject 'Innovatieve Stadshaven'.

Bijeenkomst 2: Benoemen en deels uitwerken van ontwikkelingspaden en identificeren van quick wins. De inzichten uit de analyse en twee bijeenkomsten zijn door het team van 1010au, DRIFT en David Dooghe verder uitgewerkt tot de gebiedsanalyse en visie die zijn opgetekend in voorliggend rapport. Dit vormde inspiratie voor de verdere fases van het traject: het opstellen van de raamwerkkaart en de ontwikkelingsstrategie. Deze zijn opgesteld door bovengenoemd team, in interactie met vertegenwoordigers van AG Vespa, verschillende diensten van Stad Antwerpen en het Havenbedrijf.

De ambitie is dat de visie, raamwerkkaart en ontwikkelingsstrategie houvast geven voor afwegingen over de ruimtelijke en programmatische toekomst van het gebied. In eerste instantie gaat dit om politieke en ambtelijke afwegingen. Ook andere stakeholders moeten hier houvast aan kunnen ontleen: dit gaat om partijen die in het gebied gevestigd zijn, partijen die zich hier willen vestigen en andere partijen die invloed kunnen uitoefenen op de toekomst van het gebied.

2. ACHTERGROND: TRANSITIE MANAGEMENT

De gevolgde methodologie is gebaseerd op de door onderzoeksinstituut DRIFT ontwikkelde aanpak transitie management. Transitie management wordt toegepast om bij te dragen aan fundamentele verandering in een gebied of sector. Met de aanpak wordt enerzijds ruimte gemaakt voor vernieuwende denk- en werkwijzen; en anderzijds gezocht hoe de reeds aanwezige veranderdynamiek tot meer structurele impact kan leiden. Deze aanpak kan op gebiedsniveau worden toegepast om in de ontwikkeling van een gebied het 'business-as-usual' pad te verlaten en een antwoord te bieden op de uitdagingen van nu en de toekomst. De aanpak is relevant voor het traject 'Innovatieve Stadshaven', omdat de ambitie hoog is, veel partijen betrokken zijn en de richting nog niet scherpgesteld was.

Het traject maakte vooral in de eerste fase gebruik van principes uit deze aanpak. Zo is bij de interviews en de bijeenkomsten uitgegaan van een systeemperspectief om beter zicht te krijgen op het gebied en de mogelijke toekomst. Dankzij dit perspectief is er ook oog voor grote trends (toekomst van globalisering, klimaatverandering, veranderende bedrijfsmodellen, etc.) en worden ook ontwikkelingen meegenomen die nu nog onder de radar plaatsvinden maar in de toekomst wel bepalend kunnen blijken. Het systeemperspectief is verder nuttig om verschillende aspecten van de ontwikkeling van het gebied geïntegreerd te beschouwen (ruimte, economie, verhouding met stad, mobiliteit, etc.).

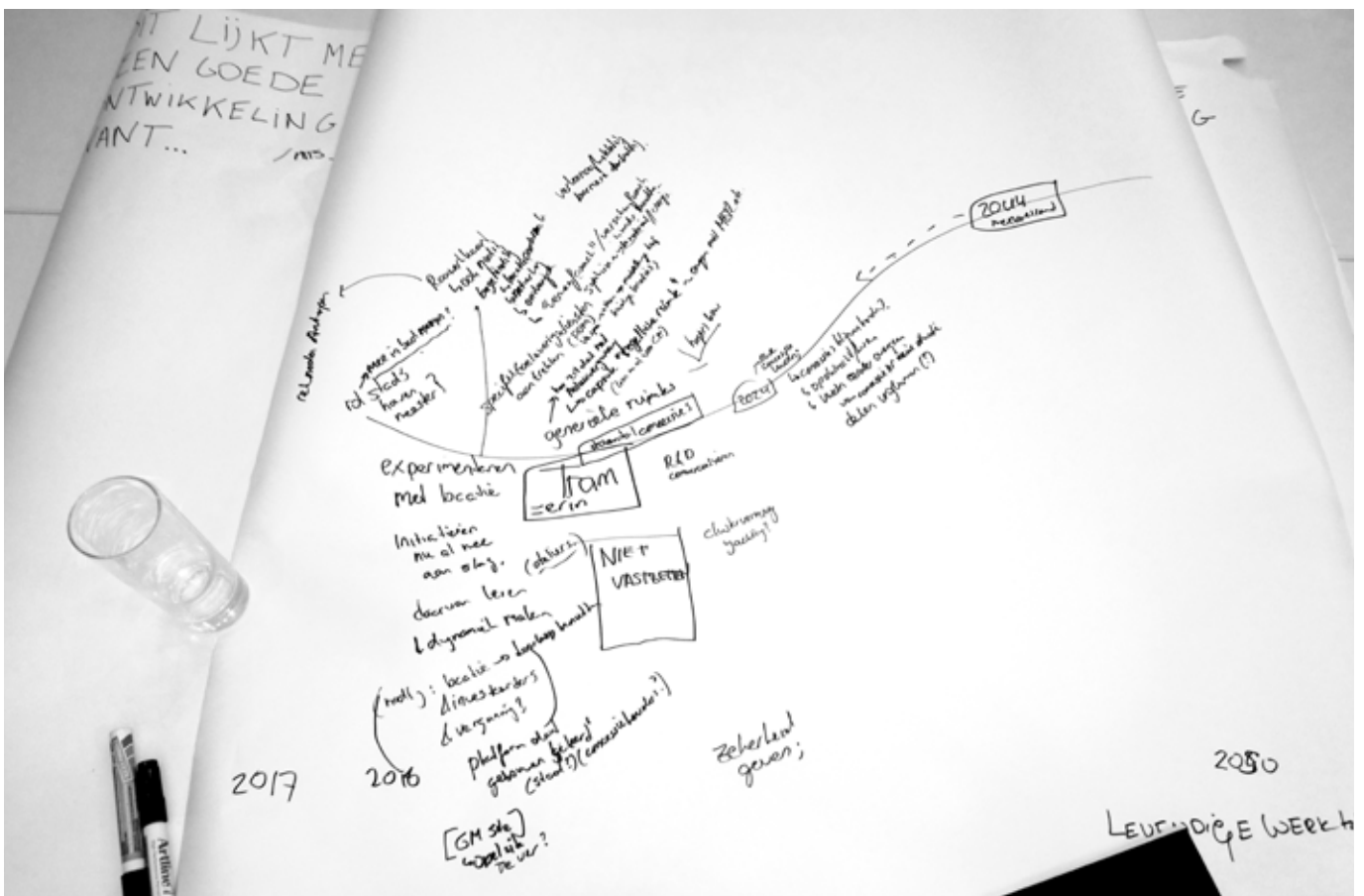
Bij het betrekken van deelnemers is gefocust op 'koplopers' en 'veranderaars': mensen die op nieuwe manieren bezig zijn, intrinsiek geëngageerd zijn aan het onderwerp en verder willen denken dan eigen expertise, wereldbeeld en belangen. Ze werden aangesproken op hun ideeën, niet in eerste instantie op hun belangen zoals meestal gebeurt. Om recht te doen aan de complexiteit van het onderwerp is daarbij gezocht naar een mix van achtergronden en perspectieven.

Ook bij het opstellen van de ontwikkelingsstrategie zijn inzichten van transitie management benut, zoals: op welke wijze een ambitieuze, toekomstgerichte samenwerking tussen verschillende actoren kan worden opgestart, en hoe innovatieve projecten op de korte termijn effectief kunnen bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het gebied tot een Innovatieve Stadshaven.

13.11.2017 - Sfeerbeelden Transitiearena @ Port of Antwerp



30.11.2017 - Sfeerbeelden Transitiearena @ Port of Antwerp



3. INZICHTEN UIT DE INTERVIEWS EN BIJEENKOMSTEN

De in dit rapport gepresenteerde gebiedsanalyse en visie zijn gebaseerd op enerzijds de interviews en bijeenkomsten in dit traject en anderzijds analyse van relevante documenten en eigen observaties door het team.

De interviews met gebiedspartijen en experts leverden een rijk beeld op van de huidige dynamiek in en rond het gebied. Positief verrassend was dat er diverse huidige ontwikkelingen al passen bij het idee van een Innovatieve Stadshaven. En dat ook gebiedspartijen in een interview veelal open en ambitieus meedachten over de toekomst van het gebied. Uit de interviews is inzicht verkregen in o.a. huidige kenmerken van het gebied, visies op toekomstige economische ontwikkeling en (ruimtelijke en programmatische) randvoorwaarden voor deze ontwikkeling.

De bijeenkomsten gaven in het algemeen een bevestiging van de analyse tot dan toe, en op sommige punten een aanscherping. De discussie over de mogelijke toekomst leverde inhoudelijk het meeste op. Als startpunt waren drie ontwikkelingsperspectieven opgesteld, op basis van het voorwerk: “Levendige havenwerkstad”, “Water als materie” en “Logistiek verweven”. Deze ontwikkelingsperspectieven bleken te beperkte associaties op te roepen. Bijvoorbeeld de noemer ‘levendige werkhavenstad’ suggereerde dat enkel deze ontwikkelingsrichting levendigheid genereerde. De term levendigheid riep bovendien beperkte associaties op met alleen recreatief, horeca, en wonen.

Daarmee leek het begrip op gespannen voet te staan met bedrijvigheid, terwijl juist ook bedrijvigheid – op een andere manier – levendigheid brengt. Op basis van de discussies in de bijeenkomsten zijn de ideeën daarom verder uitgewerkt tot vier programmastromen enerzijds en zeven kwaliteitprincipes anderzijds.

Opvallend in de bijeenkomsten was de duidelijke keuze om de toekomstrichtingen niet te eng te definiëren, omdat je met een gedifferentieerd gebied zit waarin elk van deze elementen in clustervorm zou kunnen kristalliseren; en ook de diversiteit in richtingen het gebied meer levendigheid en veerkracht geven. Inhoudelijk is verder meer aandacht gekomen voor het gebied als plek voor O&O, breder dan alleen watergerelateerde innovatie. Het logistieke aspect is sterker in de verf gezet met focus op creatie van meerwaarde, en de synergie tussen maakindustrie en logistiek.

Een aantal vragen en spanningen doken steeds weer op in de interviews en bijeenkomsten. Deze zijn meegenomen in de verdere uitwerking in dit rapport, en zullen ongetwijfeld in de toekomst ook weer opspelen:

- Hoe kan ontwikkeling van het gebied hand-in-hand gaan met reductie van vervoersbewegingen? Met de groei van circulaire economie zal naar verwachting reverse logistics juist toenemen. De opkomst van kleinere vrachtschepen kan een uitkomst bieden. Dit is meegenomen in één van de zeven kwaliteit-principes.

- Is het studiegebied te klein voor een serieuze economische ontwikkeling? Iedereen is het erover eens dat het een perfecte plek is voor (kleinschaligere) labo-activiteiten. De vraag wordt opgeworpen of het gebied ook andere economische functies kan accommoderen. Er lijkt consensus dat ook kleinschaligere bedrijvigheid hier profijtelijk kan zijn (met voorbeeld van de Brusselse kanaalzone).

- Wat is de economische haalbaarheid? Logistiek is vooral relevant als wordt gezocht naar stromen die bij verwerking de meest arbeidsplekken en toegevoegde waarde opleveren. De nood aan andere logistieke oplossingen is nu wel groot, maar de bedrijfsmodellen zijn nog niet volwassen. Daarbij is ook nog de vraag: is arbeidsintensieve maakindustrie mogelijk in ons hoge-lonen-land? Dit is getoetst in de reflectienota van REBEL.

- Hoe is de verhouding met de voorziene zuidelijkere distributiehub nabij Blue Gate? Uit de discussies blijkt dat deze Stadshaven echt anders is, zonder eb en vloed op de Schelde. Bovendien is nabijheid belangrijk, dus kunnen beide gebieden een rol spelen. Toch blijft dit een aandachtspunt, meegenomen in de ontwikkelingsstrategie.

- Er is veel gezegd over de concurrentie tussen economische activiteit en wonen; angst dat zelfs al gaat het om beperkte schaal de economische activiteit wordt verdrongen. Deze spanningen zijn er ook tussen bijv. logistiek en kantoren. In de raamwerkkaart wordt expliciet gekozen voor economische activiteit boven andere functies, met ruimtelijke accenten om

spanningen tussen verschillende economische activiteiten te beperken.

- Hoe garandeer je innovatie in het gebied? En hoe maak je het haalbaar in de huidige sociaal-economische context? Hierop wordt nader ingegaan in de uitwerking van de ontwikkelingsstrategie.

Tot slot: uit de discussies bleek duidelijk dat er ook op de korte termijn al veel kansen zijn om de geschetste toekomst in gang te zetten. De in het traject reeds getoonde betrokkenheid van de verschillende partijen geeft vertrouwen dat een Innovatieve Stadshaven hier tot bloei kan komen.



CONCLUSIES VISIEVORMING

VIER PROGRAMMA-STROMEN

De transitiearena's gaven aanleiding tot het formuleren van vier programmastromen. Elk van deze stromen vertegenwoordigt een type bedrijvigheid waarvoor deze visie een duurzame toekomst ziet in de Innovatieve Stadshaven. De beschrijving van deze stromen is doorheen het studieproces bijgesteld en verfijnd. Op basis van feedback van consultant REBEL en de dienst Business & Innovatie van de stad Antwerpen werd gekomen tot vier stromen:

1. **Logistiek 2.0 met toegevoegde waarde**
2. **Havengerelateerde dienstverlening**
3. **Maakindustrie**
4. **Test- en makerspace**

Deze paragraaf bespreekt in detail wat de programmastromen inhouden en waarom deze een belangrijk deel uitmaken van de Innovatieve Stadshaven. Op het einde van dit deel worden ook voorzieningen en infrastructuur besproken; deze behoren niet tot de programmastromen maar zijn wel cruciaal in de optimale werking ervan. De ruimtelijke inpassing van de stromen wordt toegelicht in het hoofdstuk "Raamwerkkaart".

1. LOGISTIEK 2.0 MET TOEGEVOEGDE WAARDE

Deze programmastroom focust op logistieke activiteiten. Het toevoegsel '2.0 met toegevoegde waarde' wijst op een stijlbreuk met de huidige wijze waarop logistiek in het studiegebied wordt afgehandeld.

"2.0" duidt op de ambitie om in te zetten op **efficiënte, duurzame en doordachte transportvormen**, waarbij de potentie van het water volop wordt benut en alternatieven worden gezocht voor de klassieke landmobiliteit. Dankzij de unieke positie van het studiegebied op het scharnierpunt tussen haven, stad en economisch netwerk Albertkanaal heeft het projectgebied een grote potentie om uit te groeien tot een watergebonden centrum voor stedelijke logistiek. De modal shift van weg naar water in functie van Oosterweel en een leefbare stad is een bittere noodzaak om te beantwoorden aan de doelstellingen van het toekomstverbond dat streeft naar een halvering van het transport over de weg.

Er zijn weinig plekken in Antwerpen die vanuit dit oogpunt zo gunstig gelegen zijn. Toch wordt deze potentie vandaag niet benut. De huidige ruimtelijke organisatie van bijvoorbeeld het Mexico-eiland laat dit ook niet toe omdat de bedrijfshallen van het water gescheiden worden door ontsluitingswegen.

"2.0" duidt ook op de focus op **stedelijke vormen van distributie**. De Innovatieve Stadshaven is goed aangesloten op het waternet, maar ligt ook op een boogscheut van het stadscentrum. Een aantal huidige bedrijven speelt al in op deze potentie, bijvoorbeeld BPost dat

met dochteronderneming Bubble post inzet op transport met lichte, elektrische voertuigen of cargo-fietsen en het aanbieden van tijdelijke stockage voor handelaars die er in het centrum geen ruimte voor vinden. Dergelijke praktijken verdienen aanmoediging, bij een herinrichting van de publieke ruimte kan er voor gezorgd worden dat dergelijke voertuigen op een vlotte manier het stadscentrum kunnen bereiken.

"Logistiek met toegevoegde waarde" (of added-value logistics) wijst op de mogelijkheid om overslag te combineren met bijkomende handelingen, wat kan resulteren in meer en een diverser pakket van jobs.

Enerzijds kan toegevoegde waarde geleverd worden binnen de waardeketen van goederen. Een overslagpunt kan meer zijn dan een laad- of losfunctie, maar moet een echte platformfunctie vervullen, waar ook **waarde toevoegende activiteiten** kunnen worden uitgevoerd. Het kan bijvoorbeeld gaan over: het op maat van de klant maken van zendingen, hergroeperen of -verdelen van grote gepalleteerde stromen richting de consument of de professionele klanten in de stad. Fijnmazige distributie van e-commercestromen kunnen hiervoor in aanmerking komen. Het platform kan ook eventuele productie-ondersteunende activiteiten (cfr. programmastroom maakindustrie) helpen voorraden.

Anderzijds is er ook een toegevoegde waarde voor de stad, waarbij de logistieke ontwikkeling een betekenis heeft op vlak van werkgelegenheid in de stad én op vlak van het ontlasten van de stedelijke mobiliteit. Een stedelijk logistiek



Bouwmaterialendorp Brussel



Recovery Facility Brooklyn

platform kan kritisch volume halen door in te spelen op specifieke materiaalstromen zoals de bouwsector (gepaletiseerde goederen, prefabriceren/samenstellen van pakketten voor werf-belevering in de stad: dit als complementaire hub t.o.v. Blue Gate waar men eerder wil inzetten op transport van bouwmaterialen in bulk), de horecasector (drank beleving en leeggoed)... Inspelen op retourstromen van materialen en goederen is eveneens bijzonder kansrijk, omdat snelheid in transport hier minder een rol speelt en vervoer over het water daarmee geschikt maakt. De focus dient gelegd te worden op afvalstromen uit de stad, zoals: papier en karton, lege verpakkingen, textiel, organisch materiaal, componenten uit de afbraak/demontage van gebouwen... kortom: binnen deze programmastroom kunnen ook de kiemen gelegd worden voor een stedelijke **circulaire economie!**

Om de goede werking van deze programmastroom te garanderen is een bepaalde mate van ruimtelijke **clustering** noodzakelijk: dit kan niet alleen leiden tot efficiëntiewinsten voor de bedrijven maar zorgt er ook voor dat de noodzakelijke publieke infrastructuur zoals wegen, dokken... gebundeld kan worden binnen een specifiek deelgebied. Omwille van de vele meters kaai, de nabijheid van het Alberkanaal, de ontsluiting via de weg naar haven, stad en omland én omwille van de aanwezigheid van de huidige spelers lijkt het Mexico-eiland het best geschikt te zijn om deze programmastroom op een goede wijze te accommoderen.

2. HAVENGERELATEERDE DIENSTVERLENING

In deze programmastroom ligt de aandacht op het aantrekken van bedrijven die hun diensten aanbieden in de haven. Het gaat enerzijds om bedrijven die zakelijke diensten verlenen (redereijen, forwarders, expediteurs, controle, , financieel, verzekering, juridisch, consultancy/R&D) en anderzijds productiegerichte en onderhoudsdiensten (vb. beveiliging, onderhoud van gebouwen, catering, reparatie van machines en installaties,...)

De activiteiten in deze programmastroom vinden voornamelijk plaats in kantoren of kantoorachtigen (kantoren die meer ruimte-intensief zijn, bv. met toevoeging van stockage, magazijnen, ateliers, parkings voor vrachtwagens enz.). Voor dit type vastgoed is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van groot belang. In Antwerpen is er een groot aanbod aan kantoren rond de stations Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal. In het studiegebied zal de bereikbaarheid per openbaar vervoer in de komende jaren aanzienlijk verbeteren. Toch is het belangrijk te stellen dat de locatie ook in de toekomst ongeschikt zal zijn voor grote kantoren van nationale en internationale spelers. Daarom wordt in deze programmastroom specifiek gedefinieerd welke dienstverlening zou kunnen plaatsvinden. Zowel maritieme en logistieke zakelijke dienstverlening als havengerelateerde dienstverlening zijn gelinkt aan de geest van de plek (genius loci). In het geval van haven-gerelateerde dienstverlening is er een duidelijke relatie tussen enerzijds de stad en anderzijds de haven. Deze sector is in stijgende mate op zoek naar kantoorruimte in de buurt



Havenbeveiliging Hollandia Rotterdam



Hotel Industriel Parijs

van de haven. Het betreft bv. schoonmaakbedrijven, beveiligingsbedrijven, bedrijven op vlak van technische controle of douane en back-offices van nuts- en havenbedrijven. Voorlopig zitten zij gelokaliseerd op relatief goedkope locaties in Wilrijk, Beveren, Stabroek, maar zijn ze op zoek naar locaties dicht bij de haven, wat niet eenvoudig is, gezien de beperkte kantoorontwikkelingen in havengebied (omwille van de daar geldende voorschriften). Ze zijn ook geïnteresseerd in een meer stedelijke locatie, wat een aangename omgeving is voor de werknemers (minder auto-afhankelijk). Allereerste voorwaarde blijft echter een vlotte bereikbaarheid met verschillende modi. In elk geval kan de Innovatieve Stadshaven hier de combinatie leveren van een meer stedelijke omgeving én in de nabijheid van de haven.

3. MAAKINDUSTRIE

Deze programmastroom focust op bedrijven uit de sector van industriële activiteiten en kenmerken zich door volgende kenmerken:

- ambachtelijk: het maken of assembleren van producten; het zijn alle activiteiten waar iets tastbaars wordt gemaakt, geleverd of gepresteerd wordt;
- technologisch: het gebruik van industriële hardware en technologie voor onderzoek en ontwikkelingen, design, engineering, prototyping en productie (bv. farmaceutische en biotech labo-technieken, mechanica, robotica en mechanica, CNC-technieken, lasercutting, 3d-printing, automatisering en robotica, sensoren enz.)
- gericht op mass-customisation: het leveren van specifieke en op maat gemaakte dien-

sten gericht op vernieuwing van een product, een productietechniek (proces) en/of de industriële waardeketen. Het zijn strategische toeleveranciers ('wederzijdse afhankelijkheid') voor bedrijven in onder andere high-tech, chemie, off-shore en maritiem, logistiek en distributie en energie/brandstoffen.

De drie kenmerken die maakindustrie beschrijven zijn zeer breed. In samenspraak met de dienst business & innovatie is gekozen om in deze programmastroom vooral te focussen op bedrijven die zich specialiseren in de kenmerken 'technologisch' en 'mass-customisation'. Wat betreft het technologische kenmerk is het interessant om even het aspect "big data" uit te lichten.

Recent is er in de haven en logistieke wereld enorm veel beweging op het gebied van big data. Het fysieke internet is actueel en zou zeker een plaats moeten krijgen binnen de Innovatieve Stadshaven. Dit zijn hoogwaardige functies die een soort van Silicon Valley moeten creëren aan de Schelde. Nxtport is een initiatief, mede in de schoot van het havenbedrijf, dat hier op inspeelt en een pioniersfunctie vervult op wereldschaal. Dit initiatief verdient ondersteuning en de Innovatieve Stadshaven kan een plek worden waar de triple helix (onderwijs - overheid - bedrijven) rond haven- en logistieke data wordt samengebracht.

Het digitaliseren van bedrijven op zich, mag niet verward worden met de branche van big data. De evoluties op vlak van big data en digitalisering van bedrijven zijn wel onlosmakelijk met elkaar verbonden. De digitalisering van



Maakindustrie in OCM Turnhout



SUGU-warehouse, M4H Rotterdam

productiebedrijven en expediteurs zorgt ervoor dat er meer gedetailleerde en meer kwalitatieve data ontstaan over goederenstromen. Dit is de voorwaarde voor dienstenbedrijven binnen de big data om betere oplossingen voor deze bedrijven te kunnen uitwerken.

4. TEST- EN MAKERSPACE

In deze laatste programmastroom wordt ruimte gereserveerd voor innovatieve startende en opschalende maakbedrijven die water-, haven- en maritiem gebonden en/of sterk technologie-gedreven zijn.

Een snel evoluerend technologisch en digitaal landschap verandert de aard van stedelijke industriële activiteiten. De combinatie van technologische mogelijkheden, nieuwe marktopportunities en een groeiende ondernemerszin zorgt voor meer startende en opschalende bedrijven in digitale en circulaire innovatieclusters, met een 'hardware' en/of 'maak'-component. Daarnaast zorgt de hernieuwde aandacht voor creatieve en artisanale-ambachtelijke vaardigheden voor nieuwe maak-activiteiten in de stad.

We onderscheiden twee categorieën van maakbedrijven in de programmastroom test- en makerspace:

- Innovatieve productie: algemeen genomen gebruiken deze maakbedrijfjes ambachtelijke methoden, industriële hardware of een geavanceerde technologie (digital fabrication technologies) voor onderzoek en ontwikkeling, design, engineering, prototyping en productie van eigen producten.

- Innovatieve dienstverlening: onder invloed van digitalisering van logistiek en productie, én de toename van technologische mogelijkheden (ten dienste van haven en logistiek) ontstaat een nieuwe markt voor innovatieve dienstverlenende bedrijven die gericht zijn op het vernieuwen van een (water-, haven- of maritiem gebonden) productieproces of product van een klant.

Concreet is deze programmastroom interessant omdat ze gekoppeld kan worden aan vraagstukken waar partijen als Hydrex (underwater ship repair) op willen inspelen. Die vraagstukken hebben betrekking op watergebonden ontwikkelingen, verbeteringen in watergebonden infrastructuur enz. Dit is onlosmakelijk verbonden met activiteiten in en rond de haven, en lijken in de Innovatieve Stadshaven een juiste plaats te hebben. Het inzetten op dit type bedrijven kan een erg synergetisch verhaal zijn, waarbij overheid, onderwijs en ondernemers samen aan de weg timmeren en hiermee het gebied op de kaart zetten als een marktplaats voor havengerelateerde innovatie.



Hydrex Antwerpen



Aquabots RDM Rotterdam

5. VOORZIENINGEN EN INFRASTRUCTUUR

De vier programmastromen illustreren welke types bedrijvigheid de Innovatieve Stadshaven idealiter faciliteert. Naast die bedrijven bestaat de Innovatieve Stadshaven ook uit voorzieningen en infrastructuur.

Voorzieningen en infrastructuur vormen een randvoorwaarde voor het goed functioneren van het gebied in zijn geheel. Ze dienen het collectief belang, en kunnen zowel door de overheid als privésector op poten worden gezet. Enkele voorbeelden van mogelijke voorzieningen: innovatiedok, datacenter, collectieve kaai, opleidingscentrum, gemeenschappelijke ruimtes, horeca, printfaciliteiten (waaronder 3d-printing), buurtsupermarkten enz. Enkele voorbeelden van infrastructuur: tramlijnen, fietspaden en -bruggen, wegen, watertaxi's en -bussen, warmte- en koudenet, smartgrid, glasvezelnetwerk, publieke ruimte (groenvoorzieningen) enz.

In het volgende hoofdstuk ('raamwerkkaart') wordt dieper ingegaan op de gewenste infrastructuur en voorzieningen in de Innovatieve Stadshaven.



Datacenter



Blue line logistics Antwerpen

ZES PRINCIPES

Op basis van de inzichten uit de interviews en transitiearena's werden zes principes opgesteld die richtinggevend moeten zijn voor de ruimtelijke en organisatorische aspecten van de Innovatieve Stadshaven. In dit deel worden ze geformuleerd als 'algemene' principes; ze zijn niet gekoppeld aan één enkele actor die in staat is voor de uitvoering ervan. Concreet zullen voor bepaalde principes eerder bedrijven verantwoordelijk zijn, terwijl voor andere aspecten vooral overheden de sleutels in handen hebben.

De zes principes zullen in de volgende hoofdstukken verder vertaald worden naar de ruimtelijke organisatie via de raamwerkkaarten, die de krijtlijnen uitzetten voor een gewenste ruimtelijke structuur. In het luik "ontwikkelingsstrategie" zullen deze principes een rol spelen in het bepalen van de samenwerkingsvormen en de selectiecriteria voor bedrijven.

1. GENIUS LOCI: DE INNOVATIEVE STADSHAVEN VERSTERKT DE LINK TUSSEN STAD EN HAVEN; EEN TOPLOCATIE VOOR BEDRIJVEN MET EEN ECOSYSTEEM TUSSEN STAD, HAVEN EN ECONOMISCHE ZONE ALBERTKANAAL.

Dit principe is hetgeen de Innovatieve Stadshaven uniek maakt: de genius loci (de geest van de plek), te danken aan de positionering tussen stad, haven en economisch netwerk Albertka-

naal én de aanwezigheid van de dokken (hebben een bepaalde functionaliteit maar genereren ook een typische maritieme sfeer).

2. DE INNOVATIEVE STADSHAVEN IS EEN PROEFTUIN VOOR DE NIEUWE ECONOMIE, MET EEN FOCUS OP VERNIEUWENDE TECHNIEKEN EN CIRCULAIRE ECONOMIE.

In de natuur bestaat geen afval. Alles dat dood gaat, wordt hergebruikt; alles is deel van een continue cyclus. Circulaire economie is een alternatief economisch model dat deze cyclus tracht na te bootsen. In plaats van het lineaire 'take-make-waste' model, probeert circulaire economie het gebruik van natuurlijke rijkdommen te beperken op verschillende manieren. Onder invloed van de digitalisering evolueert de wereld om ons heen in een snel tempo. Toepassingen die eergisteren nog onmogelijk leken, worden morgen probleemloos realiteit. In plaats van aan de zijlijn te staan, heeft de stad Antwerpen de ambitie om uit te groeien tot een Europese referentie voor het Internet of Things. De Innovatieve Stadshaven moet mee op de kar springen, en vernieuwende technologieën en circulaire economie omarmen.



Bush Terminal Brooklyn



Auckland Silo Park

3. DE INNOVATIEVE STADSHAVEN DRAAGT BIJ TOT DE CREATIE VAN WERKGELEGENHEID, VOOR ZOWEL LAAG- ALS HOOGGESCHOOLDEN.

De Innovatieve Stadshaven ligt vlakbij woongebieden met een hoge bevolkingsdichtheid. Momenteel worden nieuwe tramlijnen aangelegd, die het bedrijventerrein op een duurzame manier zullen ontsluiten. De komst van de tram is een stimulans om het aantal jobs per hectare nabij deze tramlijnen (m.a.w. in de hele Innovatieve Stadshaven) te verhogen. Op die manier verkleint de afstand van het woon-werkverkeer, vermindert het gebruik van vervuilende auto's, en draagt het bij tot de modal shift. In de stad wonen zowel hoog- als laaggeschoolden. Het is dus belangrijk om werkgelegenheid te creëren voor beide doelgroepen (kenniseconomie en kleinschalige maakeconomie).

4. DE INNOVATIEVE STADSHAVEN ZET IN OP EEN DUURZAME DOORDACHTTE VERVOERSKEUZE EN FACILITEERT ALTERNATIEVE VERVOERSSTROMEN VOOR PERSONEN EN GOEDEREN.

In maart 2017 bereikten actiegroepen en overheden een akkoord over de Oosterweelverbinding. Naast de Oosterweelverbinding Light, het radicaal haventracé en het overkappen van de ring, werd de doelstelling opgenomen om tegen 2030 50% van de vervoersbewegingen door alternatieve vervoersvormen te laten uitvoeren. De Innovatieve Stadshaven heeft veel sleutels in handen om deze modal shift te bewerkstelligen. Er moet volop worden ingezet op transport per schip of boot, voor zowel personenvervoer als logistieke stromen. De Innovatieve Stadshaven heeft een voorbeeldfunctie op vlak van watergebonden vervoer.



Overslagpunten en collectief dok

5. DE INNOVATIEVE STADSHAVEN MOEDIGT AAN TOT COMPACT RUIMTEGEBRUIK; STAPELEN WORDT DE NORM.

Goed bereikbare ruimte voor bedrijven vlakbij de stad is vandaag schaars. De druk op de open ruimte is groot. Het huidige ruimtegebruik op de verschillende eilanden is eerder extensief en past niet meer bij de omringende ontwikkelingen. Dit principe heeft een tweeledig doel: enerzijds kan door te stapelen en intelligent te verdichten de hoeveelheid verharding worden verminderd en zo meer groene ruimte worden voorzien, waar water op een natuurlijke manier kan infiltreren (het vergroenen van de ruimte veronderstelt ook meer compacte en gestapelde gebouwen). Anderzijds kan door het stapelen ook het aantal jobs per hectare (principe 1) verhoogd worden. Dit principe is dus deels de ruimtelijke implicatie van principe 1.

6. BINNEN DE INNOVATIEVE STADSHAVEN WORDT DE BLAUW-GROENE CORRIDOR GESLOTEN EN DE RUIMTE KLIMAATROBUUST INGERICHT.

Het sluiten van de groene corridor maakt deel uit van het Groenplan. In het studiegebied ligt de ambitie om een verbinding te maken tussen het Droogdokkenpark en het Lobroekpark, via het Mexico-eiland en Steenborgerweert. Dit principe wordt verruimd tot het nastreven van een klimaatrobuuste en gezonde inrichting, met groene en permeabele ruimtes en een geïntegreerde klimaatadaptatie.



Circulaire economie OMC Turnhout

DRIE DEELGEBIEDEN

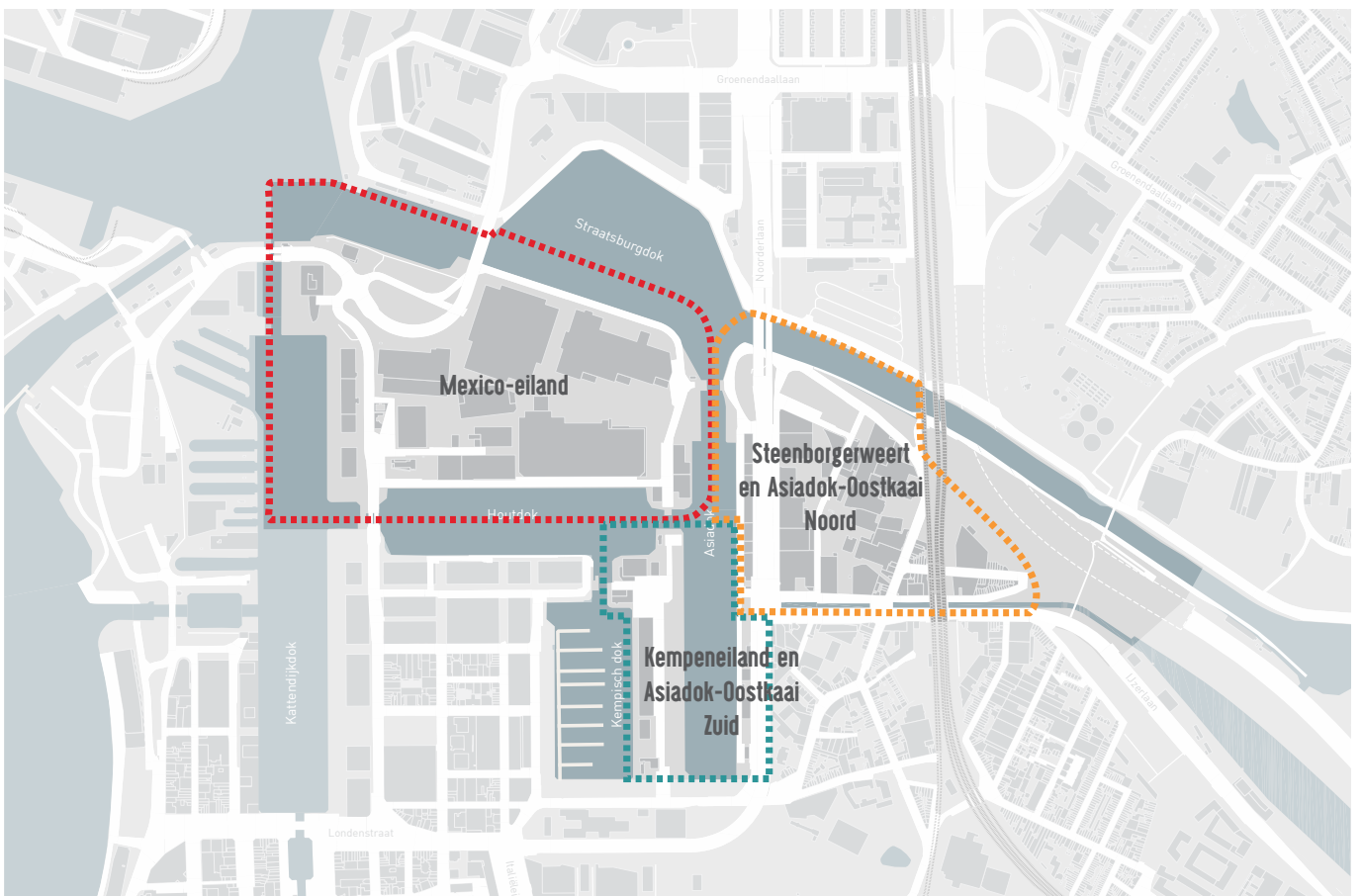
Uit vorig hoofdstuk bleek dat het studiegebied zeer divers is. De SWOT-analyse gaf aan dat er vier deelgebieden te onderscheiden zijn, met elk hun eigen bijzonderheden. Dit deel herleidt deze vier gebieden tot drie.

1. **Mexico-eiland**
2. **Kempeneiland en Asiadok (zuid)**
3. **Steenborgerweert en Asiadok (noord)**

NB. In de raamwerkkaarten wordt duidelijk waarom Asiadok (zuid) en Kempeneiland als één deelgebied worden beschouwd.

De bijzonderheden van deze gebieden werken door in de visie voor de Innovatieve Stadshaven. In zowel raamwerkkaart als ontwikkelingsstrategie is hiermee rekening gehouden.

Op basis van de voorstellen in de raamwerkkaart en ontwikkelingsstrategie kan een ID-kit per deelgebied worden opgemaakt. In het hoofdstuk 'illustratie' wordt er ingezoomd op de gewenste ruimtelijke situatie per deelgebied en de specifieke strategie die hiertoe kan gehanteerd worden.





RAAMWERK KAARTEN

VINGEROEFENING

Het inschatten van de juiste schaal en de maat der dingen is een belangrijk uitgangspunt voor het uitzetten van de krijtlijnen van een gebiedsontwikkeling. Het gebied beslaat zo'n 70ha, maar wat betekent dat nu eigenlijk op schaal van een stedelijk weefsel? Als vingeroefening werden op de afbeeldingen rechts 3 verschillende stukjes stad op het Mexico-Eiland geprojecteerd: het centrum van Antwerpen, het Ile de Nantes en het Merwe-Vierhavengebied in Rotterdam.



Antwerpen centrum (BE)



Ile de Nantes (FR)



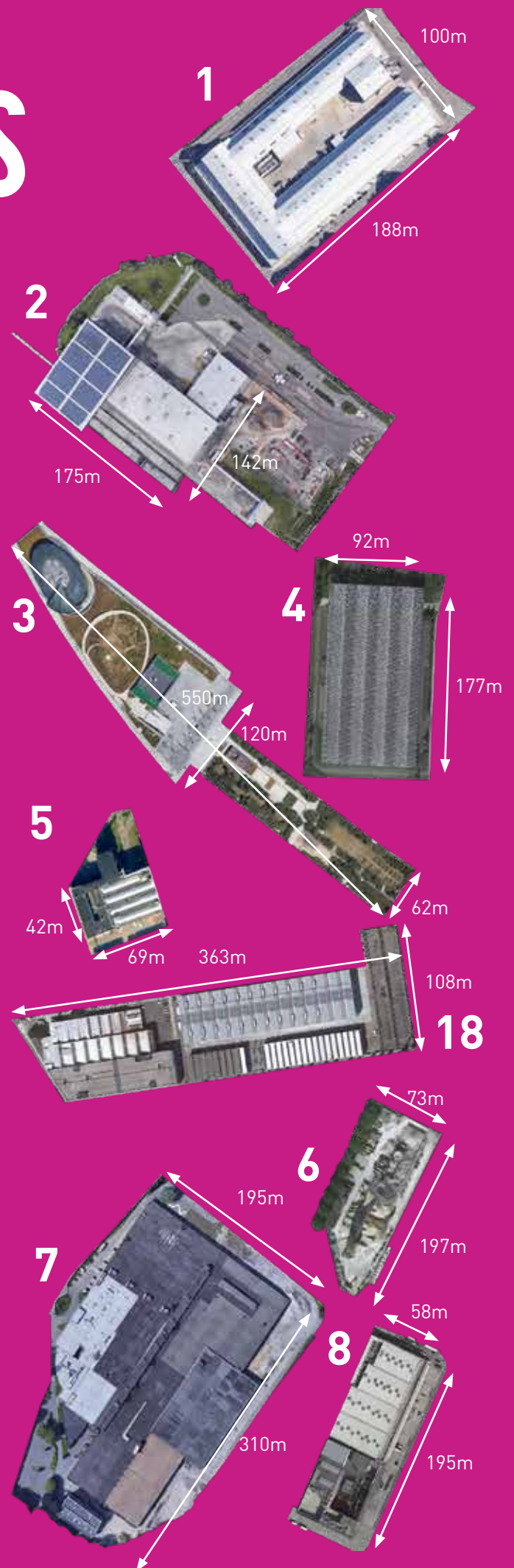
Merwe - Vierhavens Rotterdam (NL)

REFERENTIES

Vooraleer een gewenste ruimtelijke structuur te schetsen, is het belangrijke voeling te krijgen met de schaal van de gebouwen die behoren tot de vier programmastromen en het soort publieke ruimtes die in deze omgeving mogelijk kunnen verwacht worden. Uit de vingeroefeningen met het stedelijk weefsel werd duidelijk dat het ongenueanceerd toepassen van een stadsblok niet de juiste denkpiste is.

In de loop van het studietraject van deze opdracht werden een reeks referentieprojecten verzameld die als puzzelstukjes op de ondergrond van het studiegebied gelegd werden. Zo ontstond stap voor stap meer inzicht in de maat der dingen en meer inzicht in de randvoorwaarden voor specifieke installaties en constructies.

Op deze pagina worden enkele footprints van de referentieprojecten weergegeven. Op de volgende pagina is per referentie telkens een foto + een korte beschrijving te vinden.







1

BROOKLYN NAVY YARD. 84.000m² ruimte voor bedrijven die werken in de sector high-tech met verschillende soorten lidmaatschap, van toegang tot gedeelde werkplekken tot vaste kantoren.



5

SUGUCLUB, ROTTERDAM
SuGu Warehouse werkt als aanjager van hightech design- en maakindustrie in M4H in Rotterdam.



2

SUNSET MATERIAL RECOVERY, NY
De Sunset Park Material Recovery Facility is een 13000 m² groot verwerkingscentrum voor metaal, glas en plastic gelegen aan het dok in Sunset Park.



6

INTERBETON, BRUSSEL
Het herontwikkelingsproject van de productievestiging van Inter-Beton aan de Havenlaan in Brussel heeft tot doel de maakindustrie te reïntegreren in de stad.



3

JARDIN SEGUIN, PARIJS
De centrale tuin van het eiland Seguin, opp. 2 ha. Het park werd geopend voor de andere ontwikkelingen op het eiland op gang kwamen.



7

SOCIAAL RESTAURANT BALENMAGAZIJN, GENT. Een voormalig textielatelier werd omgebouwd tot cluster voor sociale economie. Het sociaal restaurant staat open voor iedereen.



4

KOP, PUURS
Groothandel en distributiecentrum van bouwmaterialen, met geïntegreerde kantoren.



8

ENERGIECENTRALE, BARCELONA
Energie-installatie voor valorisatie van rest koudestromen uit de gas-import en energieproductie uit organisch restmateriaal van de stedelijke groendienst.



LAAD-LOSDOK LEUVEN

Laadkade voor gepalletiseerde bouwmaterialen en leeggoed met vorkheftrucks.

9



HOTEL INDUSTRIEL, PARIJS

Het industriële hotel Berlier is een bedrijfsverzamelgebouw aan de ringweg. Het wordt gekenmerkt door een logistieke plint, royale verdiepingshoogtes en transparante gevels.

13



FIETSTUNNEL, RUMTS

Combinatie van een jaagpad (fietssnelweg) met laad- en losverkeer, verticaal gescheiden.

10



KEILEWERF 1 & 2, M4H, ROTTERDAM

Broedplaats voor inmiddels ruim 80 (jonge) creatieve ondernemers, verdeeld over 2 gebouwen met een totaal van 6000 m².

14



INDUSTRY CITY, BROOKLYN

Historisch intermodaal productie-, opslag- en distributiecentrum dat sinds 2013 werd omgevormd tot 2.000.000m² ruimte voor de opkomende innovatie-economie.

11



RYHOVE, GENT

Verpakkingsbedrijf in een residentiële stadswijk te Gent. Het bedrijf verkoos deze locatie boven een perifeer bedrijventerrein om een goede bereikbaarheid voor werknemers te garanderen.

15



ARENBERG SCIENCE PARK, LEUVEN

Het Wetenschapspark biedt een stimulerende omgeving voor jonge en gevestigde R&D-bedrijven.

12



BOUWMATERIALENDORP, BRUSSEL

Watergebonden stedelijk distributiecentrum voor beleving van bouwmaterialen naar werven in de stad.

16



17

RDM, ROTTERDAM. Het terrein van de voormalige Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) wordt in fases ontwikkeld tot een aantrekkelijke vestigingslocatie voor onderwijsinstellingen en bedrijven waarbij de nadruk ligt op duurzaamheid.



21

DISTRICT HALL, BOSTON
District Hall is 's werelds eerste vrijstaande openbare innovatiecentrum, een paviljoen gewijd aan het samenbrengen van de innovatie gemeenschap.



18

HALLES ALSTROM, NANTES
gemengd gebouw 25.000 m² met een kunstacademie, een universitair centrum, een innovatief zakenhotel, een creatieve hub en een restaurant.



22

RECY-K, BRUSSEL
Het project, gecoördineerd door het agentschap Net Brussel, heeft tot doel bedrijven te huisvesten die elektronisch afval repareren of recyclen en opnieuw in omloop brengen. .



19

BOTTIERE CHENAIE EC-DISTRICT, NANTES
Een stedelijk park rond de opengelegde Gohards beek en verzamelpunt voor hemelwater.



23

TEXTURE VLASMUSEUM, KORTRIJK
Voormalig vlasverzendhuis, gewijd aan de geschiedenis van de vlasindustrie.



20

GREEN-VILLE, HOUTHALEN-HELCHTEREN
Voormalig mijngebouw, verbouwd tot incubator voor cleantech-bedrijven.



24

JARDIN DES FONDERIES, NANTES
Stadstuin op het Ile de Nantes, integreert heden en verleden in de gemengde stadsontwikkeling.

25



BUSH TERMINAL, BROOKLYN
*Reconversieproject met film- en televisie-
productiefaciliteiten*

26



GREENBIZZ BRUSSEL
*Ateliers voor bedrijven uit de milieusector,
een incubator en kantoorruimte en een
reeks publieke voorzieningen waaronder een
tentoonstellingsruimte en café.*

DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

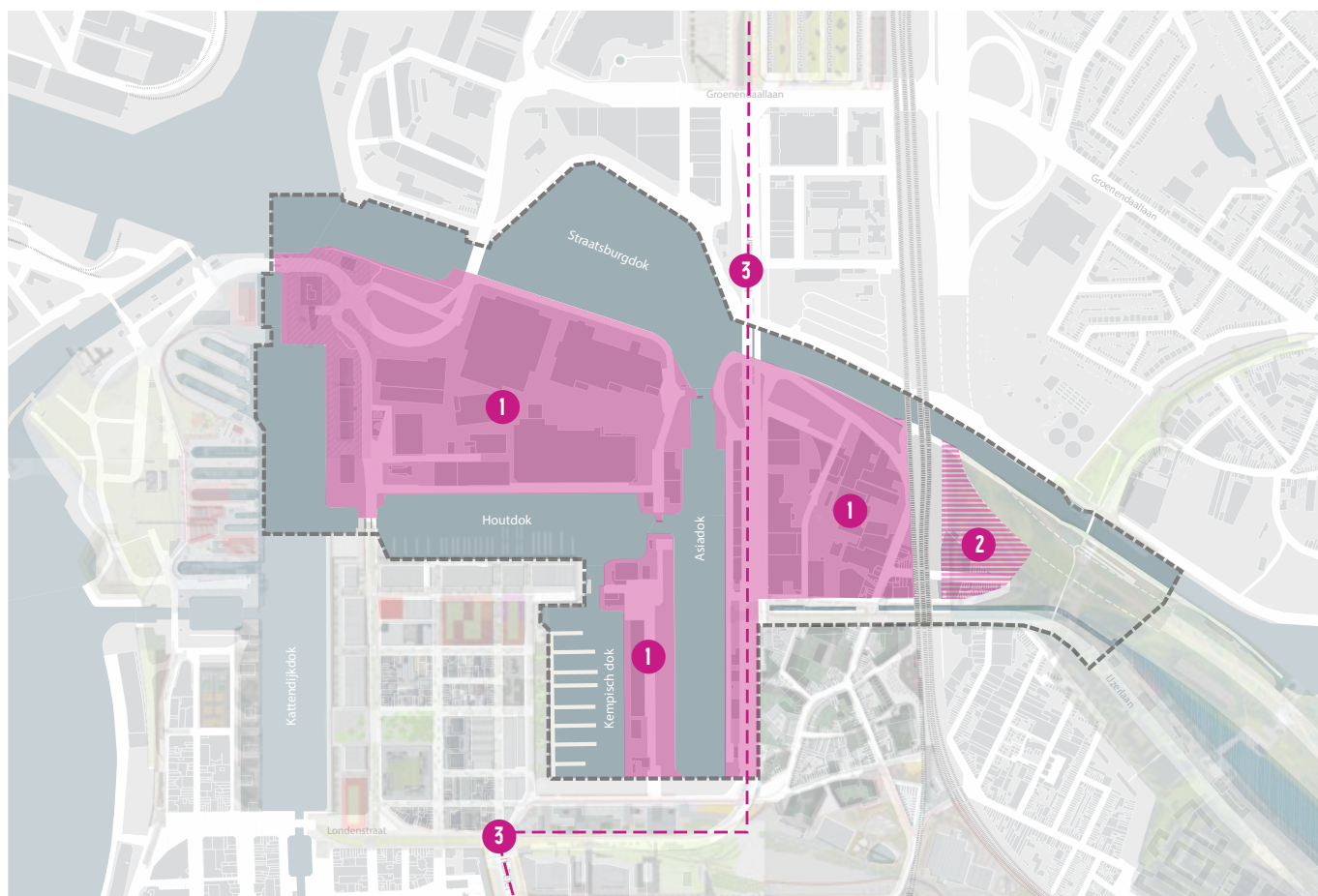
INTRODUCTIE RAAMWERKKAARTEN

Voorliggende eindrapport is het resultaat van een eerste, verkennende studieopdracht na het lanceren en goedkeuren van de “Denknota Eilandje fase 2” in 2016. In het kader van deze opdracht werd getracht om de eerste krijtlijnen voor de ruimtelijke en programmatische transformatie van het studiegebied uit te zetten. Het is een eerste stap in een langlopend proces met verschillende tijdshorizonten waarbij het eveneens de bedoeling is om samen met de huidige eigenaars, concessiehouders en gebruikers van het gebied aan de slag te gaan. Het opleveren van een “masterplan” in de klassieke zin van het woord (...een plan met aanduiding van bouwkavels, gabarieten, localisering van programma’s en inrichtingsprincipes voor de openbare ruimte - eventueel vergezeld van een beeldkwaliteitsplan - als aanloop naar bijvoorbeeld een RUP of verkavelingsplan) is op dit moment nog niet aan de orde. Vanuit die optiek werd ervoor geopteerd om de krijtlijnen voor de ontwikkeling van het gebied uit te leggen aan de hand van een reeks “raamwerkkaarten”. Om deze kaarten te kunnen begrijpen is het belangrijk om volgende **leeswijzer** in acht te nemen:

1) De raamwerkkaarten worden opgebouwd als een lasagne van “thematische lagen”, die elk op zich sturend werken voor de ruimtelijke structuur en programmering van de Innovatieve Stadshaven. De thema’s op de volgende pagina’s worden laag voor laag onthuld, maar bij de opbouw ervan werd wel rekening gehouden met de onderlinge verbanden met de lagen.

2) De raamwerkkaarten opgenomen in dit eindrapport zijn het product van verschillende overlegmomenten met diverse stedelijke actoren en stakeholders. Gaandeweg werd duidelijk dat er voor een aantal zaken een vrij groot draagvlak bestaat, of dat de tijd rijp is om de stap te maken van een visietraject naar een ontwerp- en realisatietraject. Deze zaken worden opgenomen onder de titel “**voorstellen**”. Daarnaast zijn er ook een reeks met ideeën die welliswaar interessant bevonden worden, maar waar verdere afstemming of onderzoek noodzakelijk is om de stap te maken van een visietraject naar een ontwerp- en uitvoeringstraject. Deze worden gegroepeerd onder de titel “**suggesties**”. In de begeleidende tekst bij de raamwerkkaarten wordt de context of de voorwaarden van deze suggesties aangestipt. Indien van toepassing wordt er ook melding gemaakt van “beslist beleid”, het gaat hierbij om beleidskeuzes die inmiddels in een ontwerp- of uitvoeringsmodus zijn beland en beschouwd worden als randvoorwaarde voor de voorliggende voorstellen.

1. RUIMTE VOOR BEDRIJFVIGHEID OP SCHARNIER STAD-HAVEN



RUIMTE VOOR BEDRIJFVIGHEID

- ① GEWESTPLAN: GEBIEDEN VOOR AMBACHTELIJKE BEDRIJVEN & KMO
- ② KMO-ZONE MET EVENTUELE HERBESTEMMING IN HET KADER VAN "OVER DE RING"
- ③ GRENS WET MAJOR (TEN WESTEN VAN DE GRENS IS DE WET VAN KRACHT)

VOORSTELLEN

Het studiegebied van de perimeter “Innovatieve Stadshaven” wordt omringd door zones met een zeer hoge planningsdynamiek: Het Eilandje fase 1, Dam West, de Montevideowijk, de Slachthuissite, het Droogdokkeneiland... Al deze gebieden worden gekenmerkt door een hoge mate van transformatie, waarbij oorspronkelijke (havengerelateerde) activiteiten het gebied verlaten en vervangen worden door voornamelijk residentieel of recreatief getint programma.

Op zich is het een goede zaak: de stad Antwerpen surft momenteel op een golf van demografische groei en het is zonder enige twijfel beter de mensen op te vangen in een kwalitatieve woonomgeving op een boogscheut van het centrum en goed bereikbaar met het OV, in plaats van dit te doen op anonieme verkavelingen die de schaarse open ruimte aantasten. Toch is dit niet de kaart die we willen trekken voor het Eilandje fase 2 (Mexico-eiland / Kempeneland) en Steenborgerweert. Want naast wonen en recreatiemogelijkheden dient er ook werk te zijn in de stad. Het gebied heeft een unieke positie in het economisch netwerk van de regio: het vormt het enige scharnier tussen de stad, de haven en de economische zone van het Albertkanaal. Tegelijkertijd wordt er flink geïnvesteerd in de ontsluiting via het openbaar vervoer, waardoor de zone ook vanuit de stad goed bereikbaar wordt. Kortom: hier ligt een unieke kans om het gebied om te vormen tot een stadshaven, een plek waar stedelijke en water gerelateerde bedrijvigheid elkaar kunnen vinden.

Vanuit die optiek is het wenselijk om de huidige bestemming van het Gewestplan aan te houden: ‘gebied voor ambachtelijke bedrijven & kleine en middelgrote ondernemingen’. Door deze bestemming expliciet te behouden geeft de overheid een duidelijk signaal naar de grondeigenaars en potentiële investeerders: Dit gebied is gereserveerd voor bedrijven en het heeft geen zin te speculeren op meer lucratieve woonontwikkelingen. Hierdoor kan vermeden worden dat een speculatieve grondwaarde ontstaat, met vaak jarenlange leegstand en verloedering als gevolg.

Dankzij de omzendbrief RO 2017/01 “een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid” is er binnen het huidige juridische kader van

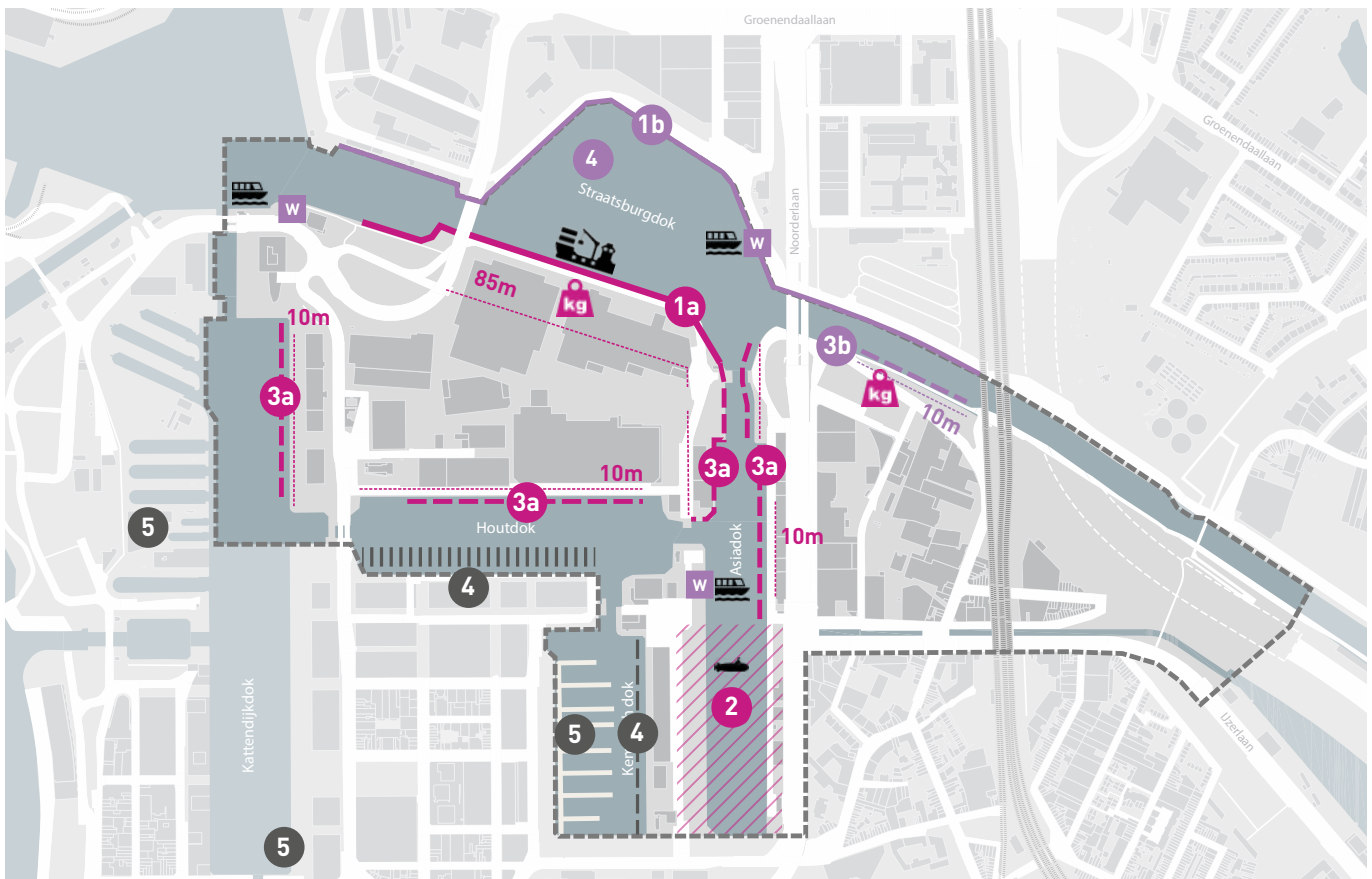
het Gewestplan al een verruiming mogelijk op het vlak van typologieën en soorten activiteiten op bedrijventerreinen, ondermeer door de introductie van het begrip “kantoorachtigen”. ‘Het betreffen bedrijven in gebouwen met de uiterlijke vorm van een kantoor, maar waar de kantooractiviteiten gekoppeld worden aan relatief stille, schone en kleinschalige productie, reparatie, opslag of distributie, of aan kennisintensieve productie- of onderzoeksprocessen, opleiding of andere werkzaamheden voortkomend uit nieuwe economische ontwikkelingen.’ De hoofdactiviteit mag echter “niet gericht zijn op hoofdzakelijk administratieve en personeelsintensieve dienstverlening”.

In de zone ten oosten van de sporenbundel (Steenborgerweert - Merksemsestraat) is een herbestemming mogelijk wél van toepassing vanuit de ambities van de studie “over de ring”, maar daar wordt in voorliggend eindrapport niet verder op in gegaan.

SUGGESTIES

Indien blijkt dat de omzendbrief onvoldoende handvaten zou bieden voor de gewenste ontwikkelingen kan het nodig zijn om onder welbepaalde voorwaarden (op een aantal exacte locaties én wanneer de tijd er rijp voor is) een bestemmingswijziging te introduceren via een RUP. In het kader van de Innovatieve Stadshaven is het een expliciete wens om breed in te zetten op innovatie (bijvoorbeeld op het vlak van modal shift, gebouwenvormen, maar ook het aantrekken van nieuwe, jonge ondernemingen met een laag budget maar een hoge graad van inventiviteit). Het vasthouden van dit principe is van vitaal belang voor de teneur van de gebiedsontwikkeling, maar houdt voor de financierder & ontwikkelaar ook een aantal bijkomende investeringen en risico's in. Om in te spelen op deze gevoeligheid kunnen aan de hand van een RUP binnen bepaalde contouren specifieke ontwikkelingsrechten gecreëerd worden waarbij de risico's op de ene zone afgedekt kunnen worden met een meerwaarde op een andere zone. Het kan bijvoorbeeld gaan over het creëren van de mogelijkheid om “personeelsintensieve dienstverlening” in te passen in de nabijheid van een tramhalte of het vergunnen van een tijdelijke verblijfplaats voor havenwerkers, bijvoorbeeld binnen een “zone voor centrumfuncties” zoals ook in het RUP Ei-

2. INTERACTIE TUSSEN LAND EN WATER VERHOGEN



INTERACTIE TUSSEN LAND EN WATER VERHOGEN

VOORSTELLEN

- 1a** WATERGEBONDEN OVERSLAG VOOR STADSLOGISTIEK
- 2** LAAGDYNAMISCH INNOVATIEDOK
- 3a** BINNENVAART ONDERSTEUNENDE KADES
- kg** STUDIE DRAAGKRACHT KADES

SUGGESTIES

- W** HALTE PASSAGIERSVVERVOER OVER WATER
- 1b** WATERGEBONDEN OVERSLAG VOOR STADSLOGISTIEK
- 3b** BINNENVAART ONDERSTEUNENDE KADES
- 4** WATER OP WATER OVERSLAG

BESLIST BELEID

- 4** WOONBOTEN
- 5** PLEZIERHAVEN, CRUISES & RECREATIE

VOORSTELLEN

1a. Watergebonden stadslogistiek

De watergebonden zone voor stadslogistiek is één van de speerpunten voor de Innovatieve Stadshaven. In het toekomstverbond is de ambitie van een modal shift 50/50 bepaald. Vervoer over het water biedt daar belangrijke kansen om het aantal vrachtwagens in de stedelijke omgeving te laten dalen. In Antwerpen is er maar één scharnierplek tussen haven, stad en Albertkanaal. Vanuit deze optiek wordt voorgesteld om de zone rond het Straatsburgdok te reserveren voor de programmastroom “logistiek 2.0 met meerwaarde”.

In het studiegebied zijn vooral de noordelijke oevers van het Mexico-eiland geschikt voor watergebonden logistiek, omwille van de directe relatie met het Albertkanaal. Bij uitbreiding zou ook de noordzijde van het Straatsburgdok in dit principe kunnen passen, waardoor het dok zich in de toekomst als geheel zou kunnen ontwikkelen rond watergebonden stadslogistiek.

Om het laden en lossen aan deze kaaien niet te belemmeren is het draagvermogen een belangrijk aandachtspunt. Vandaag geldt er een beperking van 2 ton per vierkante meter. Binnen de huidige plannen voor de Oosterweeltunnels worden de kaaien afgebroken en nadien terug gereconstrueerd, met behoud van de oorspronkelijke draagkracht. Mogelijk is dit te weinig om een rendabele overslagterminal uit te baten. Verdere studie dient dit uit te wijzen. In het kader van deze studie wordt voorgesteld om het Albertkanaal te verbreden door de kaaimuur op te schuiven naar het zuiden, naast in plaats van op de tunnelbak. Op die manier kan de noordelijke kaaimuur van het Mexico-eiland steunen op draagkrachtige ondergrond en wordt een conflict tussen tunnel- en kadeconstructie vermeden. Deze mogelijkheid moet verder onderzocht worden.

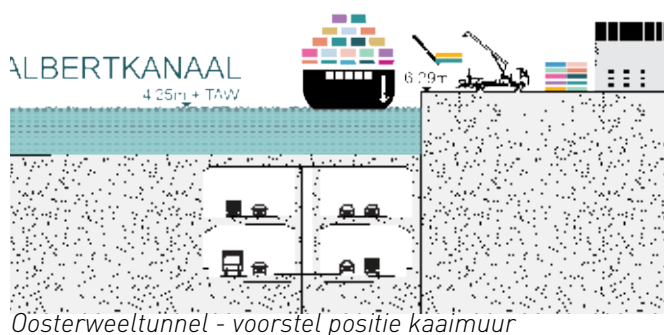
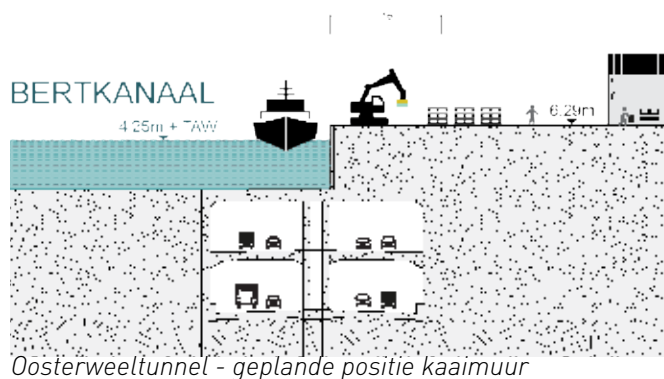
De zone is beperkt qua oppervlakte, dus moeten keuzes gemaakt worden welk type bedrijven hier wenselijk zijn. Beperkte hinder bij overslag, bestemming of herkomst stad en voldoende toegevoegde waarde in de goederketen, dat zijn de criteria. Er wordt hier bijvoorbeeld gedacht aan gepaletiseerde goe-



Toevoer van goederen, bv. bouwmaterialen op pallet



Afvoer van afvalmaterialen, bv. karton in balen



deren zoals bouwmaterialen, levensmiddelen, witgoed, kledij... Bulk (zand, schroot, brandstoffen) hoort hier minder thuis: de overslag hiervan vraagt veel (gelijkvloerse) ruimte en is een bron van overlast in een stedelijke omgeving. Dit kan de noodzakelijke complementariteit zijn tussen de Innovatieve Stadshaven en Blue Gate waar ook aan stadsdistributie wordt gedacht. Om de overslag rendabel te maken dient gezocht te worden naar businessmodellen die aanvoer combineren met afvoer, zoals leeggoed, afgedankt textiel, karton - pmd... i.f.v. de circulaire economie.

In de raamwerkkaart worden minimale perceelsdieptes aangegeven voor het organiseren van de watergebonden stadslogistiek. Voor de noordzijde van het Mexico-eiland wordt minstens 85m voorgesteld, dit biedt voldoende breedte voor een kaai voor overslag van goederen, een pakhuis van ca. 35-40m breedte en een logistieke ruimte voor vrachtwagen-docking aan de landzijde.

2. Laagdynamisch innovatiedok in het zuidelijk deel van het Asiadok

Het zuidelijk deel van het Asiadok wordt gereserveerd voor laagdynamische activiteiten, programma dat niet afhankelijk is van een vlotte vaarverbinding naar de haven en het Albertkanaal. Het dok kan bijvoorbeeld functioneren als testzone voor technologische onderwatertoepassingen, baggertechnieken, hydrodynamische proeven, testzone voor algenkweek of schaaldieren... Daarnaast is het ook denkbaar dat hier af en toe recreatieve activiteiten plaatsvinden. Aangezien het een gedeeld dok betreft, zullen er duidelijke beheersafspraken gemaakt moeten worden met de verschillende gebruikers. Het innovatiedok dient tevens gezien te worden in een groter project voor de activering van het Kempeneiland als proeftuin voor de Innovatieve Stadshaven.

Het laagdynamisch innovatiedok wordt begrensd door een (bij voorkeur lage) fiets- en wandelbrug die het Kempeneiland met Steenborgerweert verbindt (zie raamwerkkaart 4). Deze brug zal beperkend zijn voor de scheepvaart. De zijdelijke zijde van de Oostkaai is hoe dan ook minder geschikt voor overslag, omwille van de geringe perceelsdiepte en de keuze om de Asiadok-Oostkaai in te richten als de

ontsluitingsweg voor het ZNA. Het beleid om het Kempisch dok in te richten voor recreatie en woonboten heeft ook een impact op de mogelijkheden voor economische ontwikkeling op het Kempeneiland, waardoor ook hier activiteiten met milieuhinder (lawaaï, stof, zwaar verkeer) minder wenselijk zijn.

3a. Binnenvaart ondersteunende kades

De resterende kaaien langs het Asiadok, het Houtdok en het Kattendijkdok dienen herbevestigd te worden in functie van lokale erfbeleving voor bedrijven vanaf het water. Voor ongeveer de helft van deze kaaien kan dit gebeuren zonder noemenswaardige investeringen: de kaai aan het Kattendijkdok en de Asiadok-Oostkaai Noord. Voor het Houtdok-Noordkaai stelt zich een probleem met de rijweg tussen de kaai-muur en de kavels, waardoor er onvoldoende ruimte overblijft voor overslag. Het verdient dan ook de voorkeur om de verkeersfunctie van de Houtdok-Noordkaai te halen, waardoor de ruimte terug gebruikt kan worden voor het laden en lossen van schepen. De kaaien langs de Spitsenstraat op het Mexico-Eiland zijn niet ingericht met een rechte kaaimuur, wat laden en lossen vanaf deze zijde complex maakt. Het is dan ook wenselijk om bij een renovatieronde deze kaaien eveneens uit te rusten met een rechte kaaimuur.

SUGGESTIES

W. Halte passagiersvervoer over water

De dokken en het kanaal zijn ook kansrijk voor personenvervoer met boten van het type Waterbus of Watertaxi. Er is inmiddels een lijn actief op de Schelde en ook op het Albertkanaal wil de Vlaamse Waterweg starten met een waterbus-pilootproject. Bedrijven die hun diensten aanbieden in de haven zijn bijzonder geïnteresseerd in een watertaxi-service om personeel snel ter plekke te krijgen. Op de raamwerkkaart worden suggesties gedaan voor halteplaatsen voor waterbus- of -taxidienst. Deze plekken zijn afgestemd op de nabijheid van OV-haltes op het land.

1b. Watergebonden stadslogistiek Straatsburgdok

Parallel met de redenering van 1a zou ook de noordkaai van het Straatsburgdok ingericht kunnen worden als zone voor watergebonden

stadslogistiek. Dit dient echter verder bestudeerd te worden in het kader van de herontwikkelingsplannen voor deze zone.

3b. Binnenvaart ondersteunende kade Steenborgerweert

De Oosterweeltunnels liggen ter hoogte van Steenborgerweert vlak onder het afgewerkte maaiveld, waardoor de draagkracht van deze kaai sterke beperkingen zal kennen. Desalniettemin garanderen de huidige plannen dat de zone boven de tunnelconstructie geschikt blijft voor doorgaand verkeer. Verder onderzoek dient uit te wijzen of de kaai in de toekomst nog geschikt zal zijn voor overslag van land naar water.

4. Overslag van schip naar schip

De zwaairom van het Straatsburgdok is overgedimensioneerd en veel schepen voeren hun keerbewegingen uit ter hoogte van de kruising Albertdok - Amerikadok. Eenmaal de scheepswrakken uit het Straatsburgdok zijn verwijderd komt er heel wat ruimte vrij voor nieuwe activiteiten. Goederenoverslag van schip naar schip behoort tot de mogelijkheden. Dit kan eenvoudig gerealiseerd worden, bijvoorbeeld met een overslagponton dat gebruikt wordt voor de tijdelijke opslag van goederen.

BESLIST BELEID

In het waterplan van de stad Antwerpen staan bestemmingen die in deze raamwerkkaart behouden blijven: de woonboten langs de zuidelijke zijde van het Houtdok, de woonboten en de plezierhaven in het Kempisch dok en de cruiseschepen in het zuidelijk deel van het Houtdok.

Anderzijds zal het Waterplan+ verder aangevuld moeten worden met de voorliggende visie en de consequenties op wat in het waterplan als Fase 2 staat beschreven.



Activiteiten innovatiedok: aquabots RDM-campus Rotterdam



Test met een prototype van een gesloten baggersysteem bij Hydrex (Asiadok)

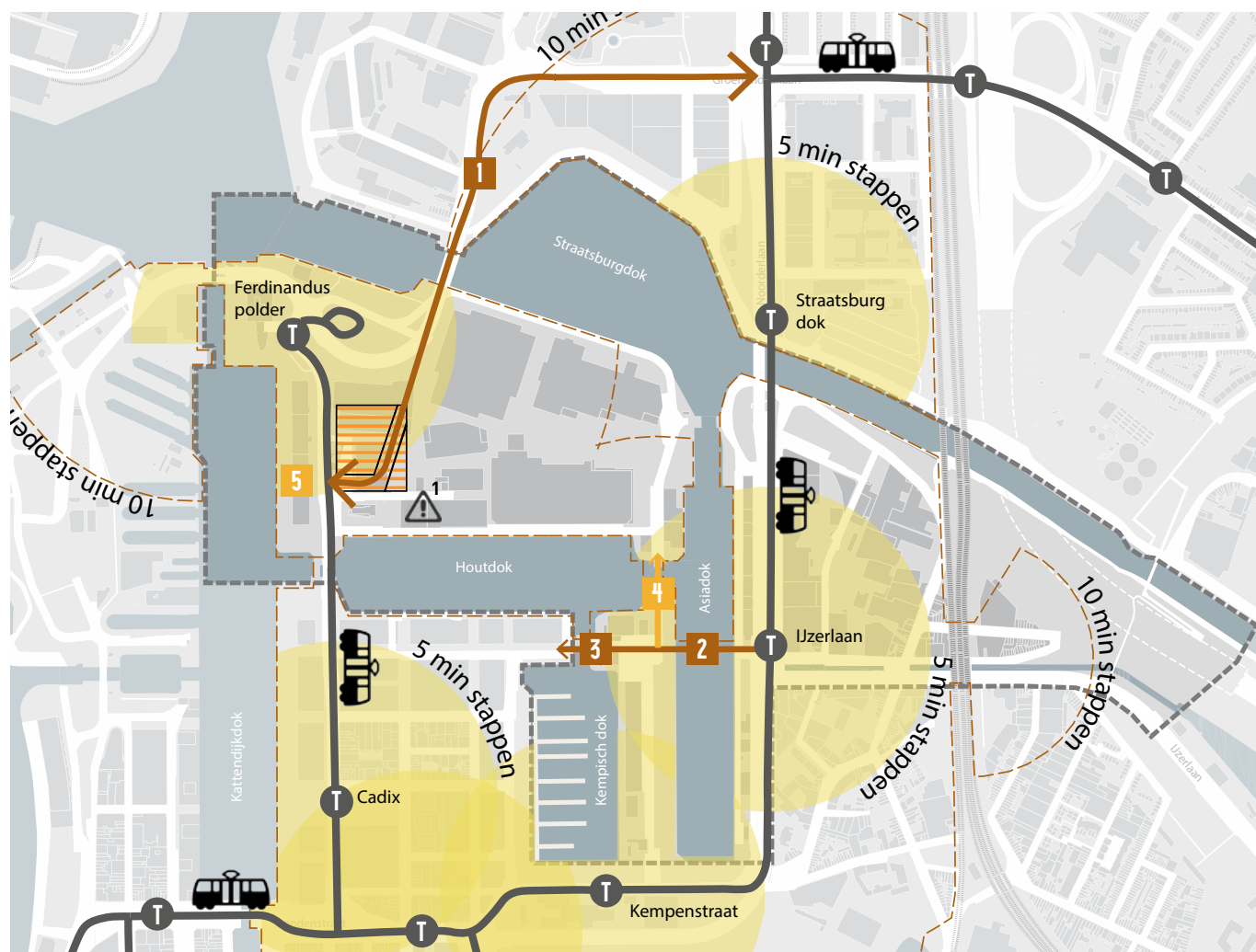


Een overslagponton uitgerust met een vaste kraan



De waterbus op de Schelde

3. INSPELEN OP DE POTENTIES VAN DE TRAM



INSPELEN OP DE POTENTIES VAN DE TRAM



0m 100m 200m 300m

VOORSTELLEN

- 1** STUDIE TRAMVERLENGING
- 1** STUDIEZONE TRAMHELLING
- 2** NIEUWE VOETGANGERSBRUG OVER ASIADOK
- 3** RENOVATIE KEMPISCHE BRUG

SUGGESTIES

- 4** NIEUWE ASIABRUG
- 5** VERPLAATSEN TRAMHALTE

BESLIST BELEID

- T** BESTAANDE & GEPLANEDE TRAMLIJN EN -HALTE

De tram is een belangrijke sleutel in het duurzaam ontsluiten van het Eilandje. Dankzij de Noorderlijn zal quasi het volledige Eilandje op 5 à 10 minuten wandelafstand liggen van een tramhalte. De tram rijdt niet enkel richting centrum, maar takt via de lijn op de Noorderlaan ook aan op de P+R Havana bij het knooppunt op de A12, waardoor werknemers in het gebied voortaan een portie file kunnen overslaan mits ze de wagen daar parkeren. 2 tramhaltes zullen een belangrijke rol spelen in de ontsluiting van de Innovatieve Stadshaven: de halte IJzerlaan en de halte Ferdinanduspolder aan het Havenhuis. De halte IJzerlaan zal een stuk beter bediend worden dan de halte aan het Havenhuis: een hogere tramfrequentie en tevens een breder aanbod van bussen die ook op dit punt halt houden. Om de potenties van deze tramlijn te maximaliseren volgen hieronder enkele voorstellen en suggesties...

VOORSTELLEN

1. Studie verlenging van de tram van Havenhuis tot station Luchtbal

De Noorderlijn op de Mexicostraat zal in eerste instantie functioneren als een eindhalte met keerlus ter hoogte van de Straatsburgbrug. De frequentie van de bediening op deze appendix zal hierdoor lager liggen dan op de rest van de lijn. Een verlenging tot aan het station Luchtbal zou de lijn sterker kunnen verankeren in een multimodaal OV-netwerk. Het realiseren van deze verbinding dient verder bestudeerd te worden: voor de oversteek van het Albertkanaal zal ruimte gevonden moeten worden (ofwel op de Straatsburgbrug ofwel met een nieuwe trambrug). Daarnaast blijkt de huidige stijghoek gecombineerd met de draaicirkel van het brughoofd aan de zijde Mexico-Eiland een hinderpaal voor de huidige generatie tramstellen. Verdere studie dient uit te wijzen op welke manier de tram deze helling het beste kan nemen. Zolang hierover geen uitsluitsel is, dient er een reservatieruimte voorzien te worden in de gearceerde zone tussen de bocht van de Straatsburgbrug en de Kambalastraat (niet zuidelijker, anders verdwijnt het kruispunt).

2. “Madrasbrug”: een nieuwe voetgangersbrug over het Asiadok

De geplande tramhalte op het kruispunt Noordelaan - IJzerlaan is zeer waardevol voor de ontsluiting van Steenborgerweert en de Damwijk. De kop van het Kempeneiland zou eveneens kunnen profiteren van deze halte via de

aanleg van een voetgangersbrug, de “Madrasbrug” over het Asiadok en het Kempisch dok. Een lage brug geniet de voorkeur, eventueel met een korte ophaalbrug voor scheepvaart naar het zuidelijk deel van het Asiadok. Op basis van de argumentatie bij raamwerkkaart 2 (interactie tussen water en land verhogen) werd immers al geconcludeerd dat deze zone minder geschikt is voor beleving via het water en frequente passage van schepen niet echt noodzakelijk is.

3. Renovatie Kempische brug

Tussen het Kempeneiland en het Cadix-eiland ligt een draaibrug, die echter al geruime tijd buiten werking is gesteld. In het kader van de opmaak van het masterplan Cadix werden de mogelijkheden van deze brug nader onderzocht. De constructie en het bruggenhoofd hebben een vastgestelde bouwkundige waarde. De jachthaven heeft een beperkte uitvaart die vooral in het weekend plaatsvindt. Het openen van de brug zou geregeld kunnen worden op aanvraag of binnen venstertijden.

SUGGESTIES

4. Renovatie van de Asiabrug

Tussen het Kempeneiland en het Mexico-eiland ligt eveneens een historische draaibrug, over het Houtdok. Het renoveren van deze brug en in gebruik nemen voor zacht verkeer dient nader onderzocht te worden, omdat ook het oostelijk deel van het Mexico-eiland kan profiteren van de tramhalte aan de IJzerlaan. De noodzaak van deze brug dient bekeken te worden in functie van de toekomstige ontwikkelingen op het Mexico-eiland en het potentiële aantal gebruikers van deze verbinding.

5. Verplaatsen van de tramhalte op de Mexicostraat

De eindhalte op het Mexico-eiland is momenteel voorzien ter hoogte van het Havenhuis, een verdedigbare keuze in het huidige inrichtingsmodel. In functie van een gewenste verdichting op het Mexico-eiland kan het opportuun zijn om deze halte zuidwaarts op te schuiven. Dit voorstel sluit ook aan bij voorstel 1, waarbij de halte vóór de helling over het Albertkanaal komt te liggen.

4. HET SINGEL- EN RINGFIETSPAD SLUITEN



HET SINGEL- EN RINGFIETSPAD SLUITEN

VOORSTELLEN

- 1 DOORTREKKEN SINGELFIETSPAD
- 2 (VRACHT)FIETSPAD VANUIT MEXICO-EILAND NAAR CENTRUM

SUGGESTIES

- 3 DOORTREKKEN VAN RINGFIETSPAD VIA NIEUWE LUIKBRUG
- 4 (VRACHT) FIETSPAD OVER HOUTDOK



- 1 VOORKEUR PLATTE BRUG, TE BESTUDEREN
- 2 RENOVATIE BESTAANDE BRUG, TE BESTUDEREN
- 3 VOORKEUR HOGE BRUG, TE BESTUDEREN
- 4 MOGELIJK CONFLICT FIETS - LOGISTIEK KAAI TE EVALUEREN
- 5 BREEDTE FIETSPAD TE BESTUDEREN

BESLIST BELEID

- BESTAANDE FIETSASSEN
- - - GEPLANEDE FIETSASSEN



0m 100m 200m 300m

Het voorzien van vlotte & veilige fietspaden doorheen het Eilandje is een belangrijke voorwaarde om mensen te overtuigen op het stalen ros te springen. Gezien de potentie van het studiegebied voor stedelijke belevering (vandaag zijn al bedrijven zoals DHL, BPost en Bubblepost actief op het Mexico-Eiland) kunnen brede en drempelvrije fietspaden de modal shift van klassieke bestelwagens naar vrachtfietsen in de hand werken. In de omgeving van de stadshaven liggen 2 fietsverbindingen klaar, het Ringfietspad en het Singelfietspad. Ze hebben elk een eigen karakter: het Ringfietspad wordt opgevat als een fietssnelweg (hoge snelheid & weinig kruisingen), het Singelfietspad is een stedelijke fietsas (trager, gericht op het bedienen en verbinden van de wijken). Hoe meer fietsverbindingen hoe performanter het fietsnetwerk, maar toch wordt in het kader van deze studie de prioriteit gelegd bij het verlengen van het Singelfietspad. Voor het Ringfietspad is momenteel ook een alternatief voor handen op de noordelijke kade van het Albertkanaal. Deze verbinding geniet prioriteit op basis van een multi-criteria analyse (zie inzet p87).

VOORSTELLEN

1. Het verlengen van het Singelfietspad

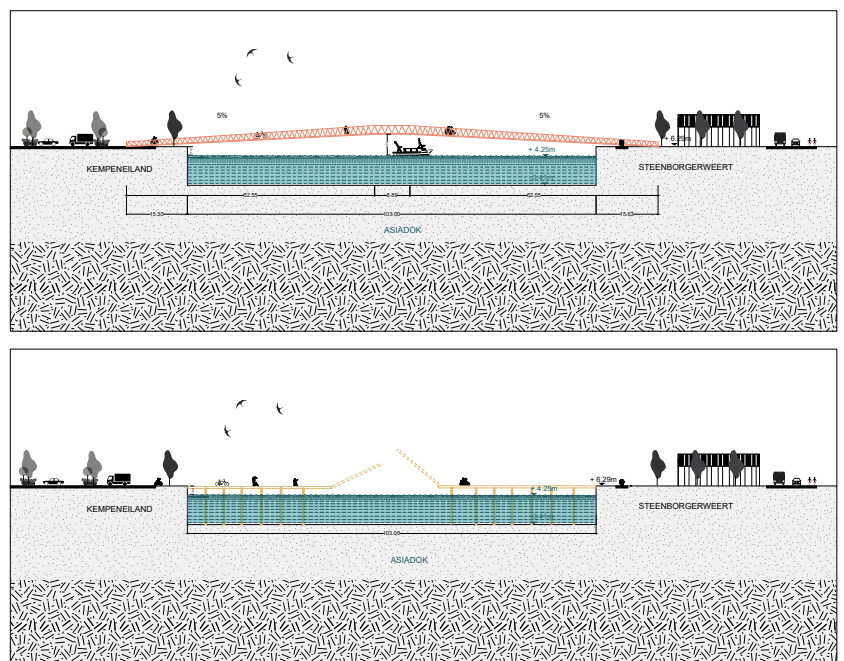
Het verlengen van het Singelfietspad vereist een lange en bij voorkeur platte brug ("Madras-

brug") over het Asiadok, in combinatie met een renovatie van de Kempische brug naar de Cadixwijk. De argumenten voor dit voorstel sluiten naadloos aan bij de redeneringen die werd opgebouwd rond de ontsluiting van de tramhalte IJzerlaan, in raamwerkkaart 3. Op de afbeelding hieronder worden 2 principesneden afgebeeld, ter inspiratie voor de Madrasbrug.

2. Een fietspad voor cargo van Mexico-Eiland naar het centrum

Het Mexico-Eiland de locatie die het best geschikt is voor de programmastroom "logistiek 2.0 met meerwaarde", en daarbij hoort een modal-shift van wegvervoer naar water en fiets. Een comfortabele fietsverbinding vanaf de poort van het distributiecentrum is vanuit die optiek een must. Er wordt voorgesteld om in de OW-richting van het Mexico-Eiland op langere een vrijliggend fietspad te voorzien in een blauwgroene corridor (zie raamwerkkaart 6 pagina 93). Op korte termijn kan dit fietspad ook via de reguliere straten verlopen, bij voorkeur op een gescheiden fietspad. Fietsen richting de binnenstad kan via de Mexicostraat. De fietspaden over de Mexicobridgen en op het Kattendijkdok-Oostkaai hebben echter een beperkte breedte en behoeven wat aanpassing om deze verbinding voor vrachtfietsen kwalitatief te maken.

Twee voorstellen voor een "Madrasbrug" over het Asiadok: licht verhoogde brug (doorvaarhoogte 5m25 in het midden van het dok) of een platte brug met een opengaand deel.





Bicycle Snake, DISSING+WEITLING Architecture, Copenhagen , DK, 2014
Foto gepubliceerd op 8.07.2014 door DISSING+WEITLING Architecture op ArchDaily/(www.archdaily.com/)

SUGGESTIES

3. Het verlengen van het Ringfietspad

Voor het sluiten van het Ringfietspad is het wenselijk zo dicht mogelijk aan te sluiten bij het Albertkanaal, in functie van het aanbieden van een conflictvrij en snel traject. In Steenborgerweert stelt zich nog de vraag of de watergebonden overslag tussen de Bredastraat en het Albertkanaal behouden kan worden na de uitvoering van de Oosterweeltunnels. Zo ja, dan dient er gezocht te worden naar een passende en veilige doortocht langs of doorheen de zone voor watergebonden overslag.

Voor de kruising over het Asiadok is het noodzakelijk een nieuwe Luikbrug te bouwen, de oorspronkelijke brug werd immers afgebroken. Het brugtype voor deze verbinding dient nader bestudeerd te worden, een hoge brug lijkt op deze locatie voor de hand te liggen omwille van het frequente scheepvaartverkeer. Indien de brug gebouwd wordt volgens de normen van de Vlaamse Waterweg, dan dient er een vrije doorvaarhoogte gerealiseerd te worden van 9m10, wat resulteert in een lange of oncomfortabel steile aanrijhelling.

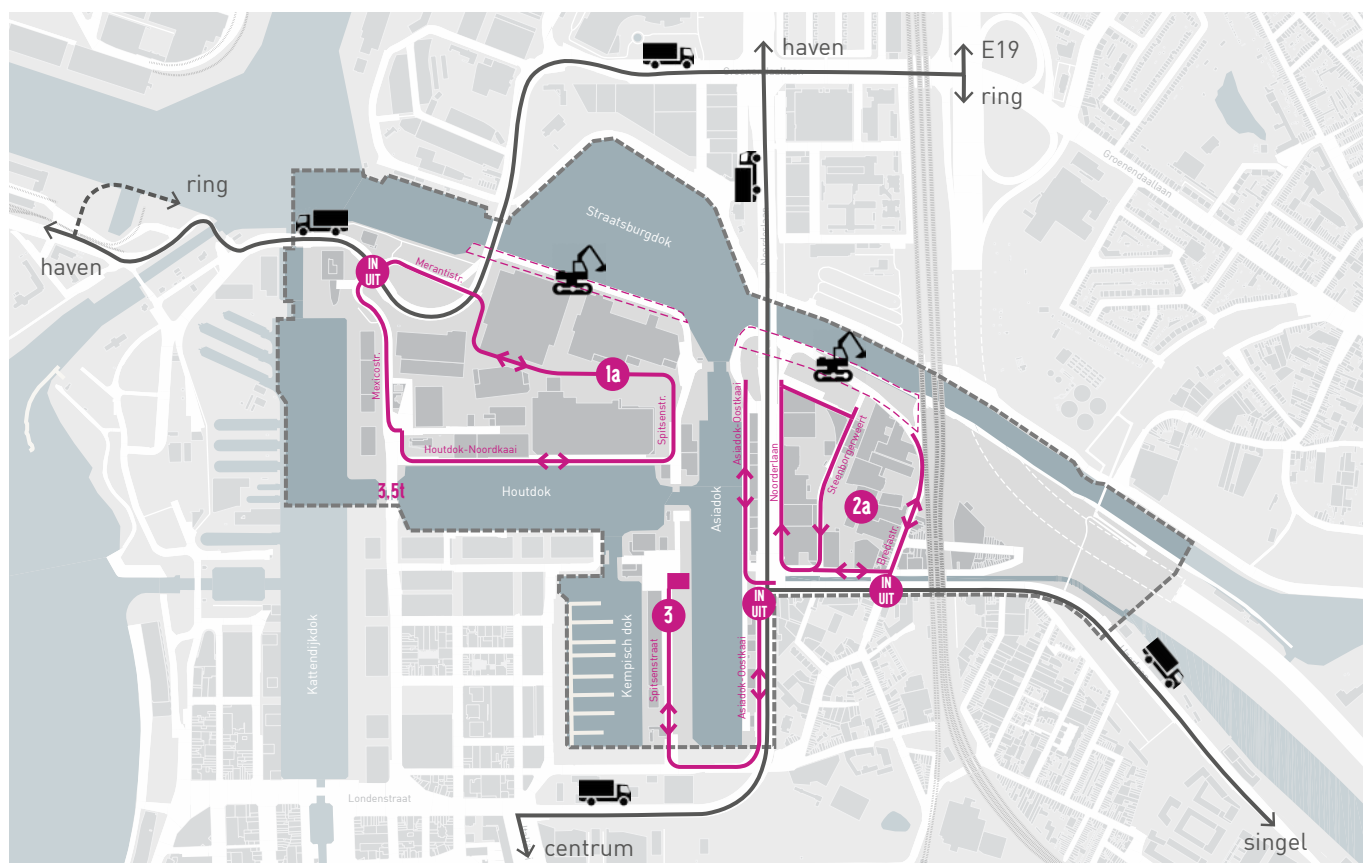
4. Een fietsverbinding van Mexico-Eiland naar Kempeneiland

Als gevolg van de redenering onder voorstel 2 voor een comfortabele cargo-fietsverbinding naar de stad, ligt het voor de hand om ook een fietsverbinding van Mexico-Eiland naar het Kempeneiland nader te bestuderen. De noodzaak van deze verbinding dient afgewogen te worden ten opzichte van het aantal potentiële gebruikers. Indien de kop van het Kempeneiland kan evolueren naar een centrum voor gedeelde diensten en voorzieningen, dan ligt het voor de hand dat deze verbinding ook voor voetgangers zeer interessant wordt.

multi-criteria analyse: fietsbrug over Asiadok

	Singelfietspad "Madrasbrug"	Ringfietspad "Luikbrug"
brug van...	IJzerlaan	Bredastraat
brug naar...	Madrasstraat	Straatsburgdok-Zuidkaai
frequentie scheepvaart	laag	hoog
type brug	lage brug	hoge brug
comfort	plat, zeer comfortabel	hoog, weinig comfortabel
# kruispunten met gemotoriseerd verkeer doortocht studiegebied	Bredastraat, Noorderlaan	zone overslag Steenborgerweert (?), Straatsburgdok-Zuidkaai
diversiteit gebruikers	fietsers & voetgangers, werknemers en bewoners van/naar tramhalte tussen Cadix-Eiland, Kempeneiland, Steenborgerweert & Damwijk	vnl fietsers & werknemers van bushalte Noorderbrug van/naar Mexico-eiland

5. DE ROUTES VOOR HET VRACHTVERVOER OPTIMALISEREN



DE ROUTES VOOR VRACHTVERKEER OPTIMALISEREN, KORTE TERMIJN

VOORSTELLEN

1a HOOFDRUTE VRACHTVERKEER MEXICO-EILAND OP KORTE TERMIJN

2a HOOFDRUTE VRACHTVERKEER STEENBORGERWEERT OP KORTE TERMIJN

3 HOOFDRUTE VRACHTVERKEER KEMPENEILAND

0m 100m 200m 300m

BESLIST BELEID

— BESTAANDE VRACHTROUTES

De Innovatieve Stadshaven zet in op de creatie van ruimte voor bedrijvigheid vlak bij de stad. In eerste instantie dienen er inspanningen geleverd te worden om de ontsluiting via alternatieve transportvormen zoals schip of fiets te faciliteren, zie raamwerkkaarten 2 en 4. Maar ook gemotoriseerd vrachtverkeer zal in de toekomst noodzakelijk blijven. In deze thematische laag wordt uitgelegd hoe het bestaande netwerk voor gemotoriseerd vrachtverkeer kan aangepast worden, op basis van volgende principes:

- meer ruimte voorzien voor de overslag van goederen tussen land en water
- per deelgebied 1 aparte ontsluitingslus, geen onderlinge vrachtverbindingen tussen de eilanden
- beperken van de conflicten met de omliggende gemengde wijken
- beperken van de conflicten met de geplande fietspaden
- aanbieden van collectieve laad- en loszones op plekken met ruimtelijke beperkingen voor grote vrachtwagens.
- een transitie-aanpak met overgangsmaatregelen om gebruikers en concessiehouders de tijd te gunnen om stap voor stap mee te groeien in de ambities van de Innovatieve Stadshaven.

VOORSTELLEN KORTE TERMIJN

1a. vrachtlus Mexico-eiland

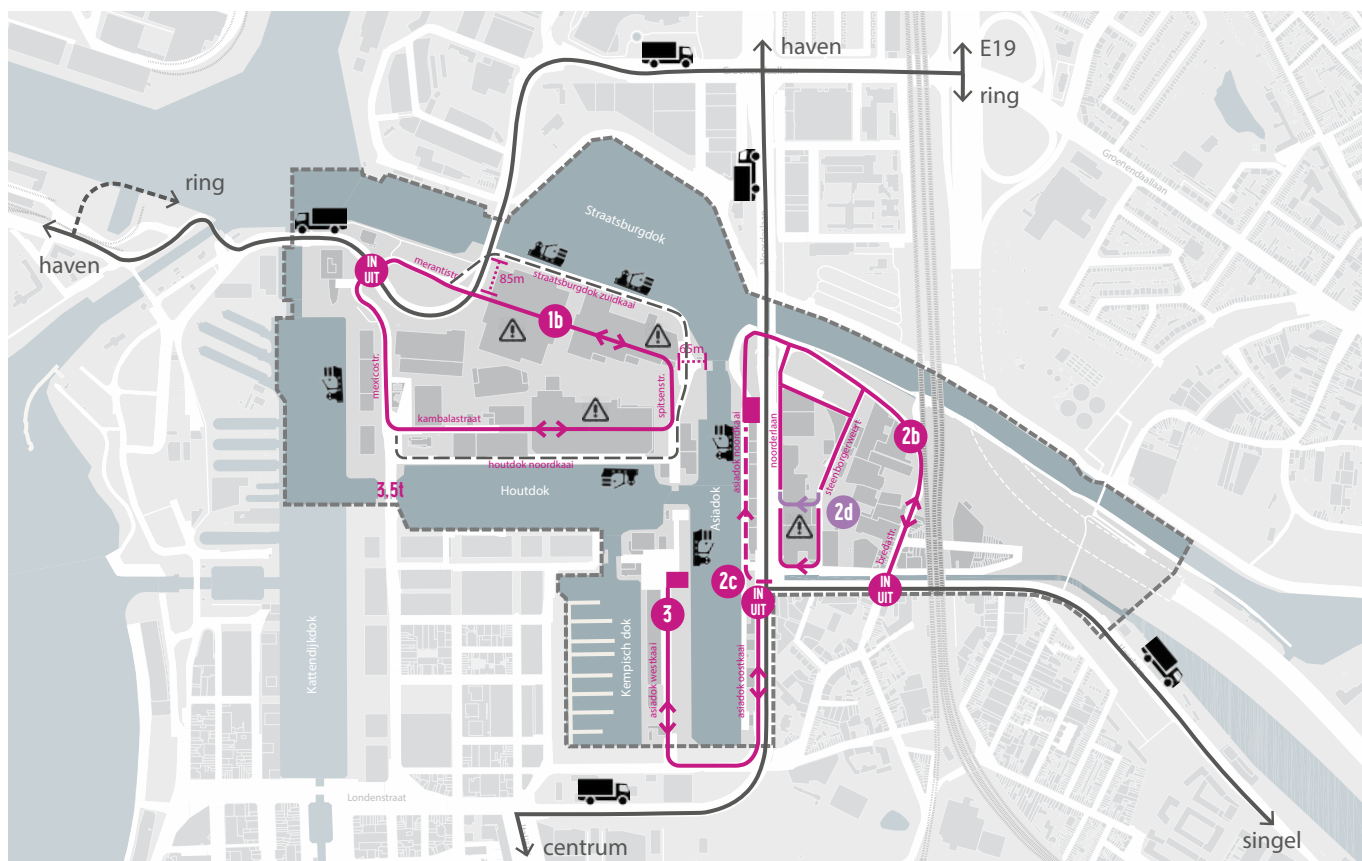
Op korte termijn zal voor het Mexico-eiland een oplossing geboden moeten worden in functie van de werken aan de Oosterweeltunnel: het Straatsburgdok-Zuidkaai zal hiervoor gedurende een periode van minstens 2 jaar worden afgesloten. Zonder aanpassingswerken komt de beleving van de bedrijven DHL en Panalpina in het gedrang en zal de druk van vrachtverkeer op de het Houtdok-Noorkaai (met heel wat fietsers naar BPost) en de Mexicostraat toenemen. De tijdelijke oplossing kan er in bestaan om het vrachtverkeer via een tijdelijke ontsluitingsweg om te leiden, doorheen het centrum van het Mexico-Eiland.

2a. vrachtlus Steenborgerweert

Tijdens de Oosterweelwerken gaat de noordzijde van de Bredastraat op de schop, waardoor er keerbewegingen zullen moeten gebeuren via de logistieke koeren van vb. Van Hulle & BLC. In deze fase zal de ventweg van de IJzerlaan als geheel blijven functioneren als vrachtontsluiting. De toegang tot het Asiadok-Oostkaai noord zal in 2 richtingen via het kruispunt van de IJzerlaan met de Noorderlaan moeten gebeuren.

3. vrachtlus Kempeneiland

De Oosterweelwerken hebben geen rechtstreekse impact op de ontsluiting van dit deelgebied. Als gevolg van de bouw van het ZNA wordt het Kempisch Dok-Zuidkaai wel afgesloten voor verkeer richting centrum. Er wordt voorgesteld om de huidige ontsluiting via de Spitsenstraat te behouden, maar het gemotoriseerd verkeer te beperken tot voor de Madrasstraat, waar op termijn een autovrij plein kan worden aangelegd.



DE ROUTES VOOR VRACHTVERKEER OPTIMALISEREN, LANGE TERMIJN

VOORSTELLEN

- 1b** HOOFDROUTE VRACHTVERKEER MEXICO-EILAND
- 2b** HOOFDROUTE VRACHTVERKEER STEENBORGERWEERT
- 3** HOOFDROUTE VRACHTVERKEER KEMPENEILAND
- 2c** INRIT ASIADOK OOSTKAI NOORD: TE EVALUEREN BIJ BOUW MADRASBRUG

SUGGESTIES

- 2d** KNIP VENTWEG IJZERLAAN, ALTERNATIEVE ROUTE
- REKENING HOUDEN MET CONCESSIE- EN HUUROVEREENKOMSTEN

BESLIST BELEID

- BESTAADE VRACHTROUTES**
- HUIDIGE VRACHTROUTES**

VOORSTELLEN LANGE TERMIJN

1b. vrachtlus Mexico-eiland

Van alle deelgebieden binnen de Innovatieve Stadshaven, blijkt het Mexico-eiland het beste geschikt voor watergebonden overslag en stadslogistiek: de kaaïen bieden het meeste ruimte en kansen voor watergebonden overslag. Het voorstel voor de vrachtlus is ingrijpend, om te garanderen dat de kaaïen effectief gebruikt kunnen worden voor watergebonden overslag zonder hinder van doorgaand verkeer. Bij het bepalen van de positie van de vrachtlus werd vertrokken van 3 principes:

- Noordzijde: het verleggen van de rijweg op een afstand van minstens 85m t.o.v. de kaaïmuur. Deze breedte laat toe om in de tussenruimte een stedelijk watergebonden overslagcentrum in te richten, met voldoende ruimte voor kaaïen met tijdelijke opslag, een cross docking gebouw en logistieke bewegingen aan de landzijde. Het realiseren van deze zijde van de lus heeft een impact op de bestaande gebouwen, bij realisatie dient rekening gehouden te worden met de lopende concessie- en huurovereenkomsten.
- Oostzijde: het behouden van het tracé van de Spitsenstraat, op ca. 65m van het Asiadok. De vrachtlus valt op dit punt ongeveer samen met het bestaande wegvak ter hoogte van Koffiebranderij st. Michel.
- Zuidzijde: De rijweg wordt ca. 60m noordwaards verlegd, van het Houtdok-Noordkaai naar de Kambalastraat. Deze straat wordt doorgetrokken van de Mexicostraat tot aan de Spitsenstraat. Hiermee wordt een interne logistieke weg gecreëerd, waardoor bedrijven tevens een meer representatieve gevel kunnen maken naar het Houtdok en de blauwgroene corridor (zie raamwerkkaart 6). Op het Houtdok-Noordkaai verdwijnt het doorgaand verkeer waardoor er meer ruimte is voor belevering via het water. Het realiseren van de vrachtlus heeft een impact op de bestaande gebouwen, bij realisatie dient rekening gehouden te worden met de lopende concessie- en huurovereenkomsten.

2b. vrachtlus Steenborgerweert

Na de afronding van de werken aan de Oosterweeltunnels kan de huidige verkeerscirculatie hersteld worden. Vanaf dit ogenblik is het ook haalbaar om de ventweg van de IJzerlaan tussen de Bredastraat en Steenborgerweert te knippen voor vrachtverkeer en verkeersluw in te richten.

2c. ontsluiting Asiadok-Oostkaai Noord

De bedrijven gevestigd in de voormalige quarantainehallen langs het Asiadok-Oostkaai Noord zijn vandaag bereikbaar vanaf 2 zijdes: aan de zuidkant via het kruispunt Noorderlaan-IJzerlaan en aan de noorkant via de Bredastraat. Deze situatie zal in de toekomst behouden worden als een éénrichtingslus met inrit vanaf het kruispunt. Bij realisatie van de Madrasbrug (raamwerkkaarten 3 en 4) kan er mogelijk een conflict ontstaan tussen harde en zachte weggebruikers en dient deze circulatie opnieuw geëvalueerd te worden.

3. vrachtlus Kempeneiland

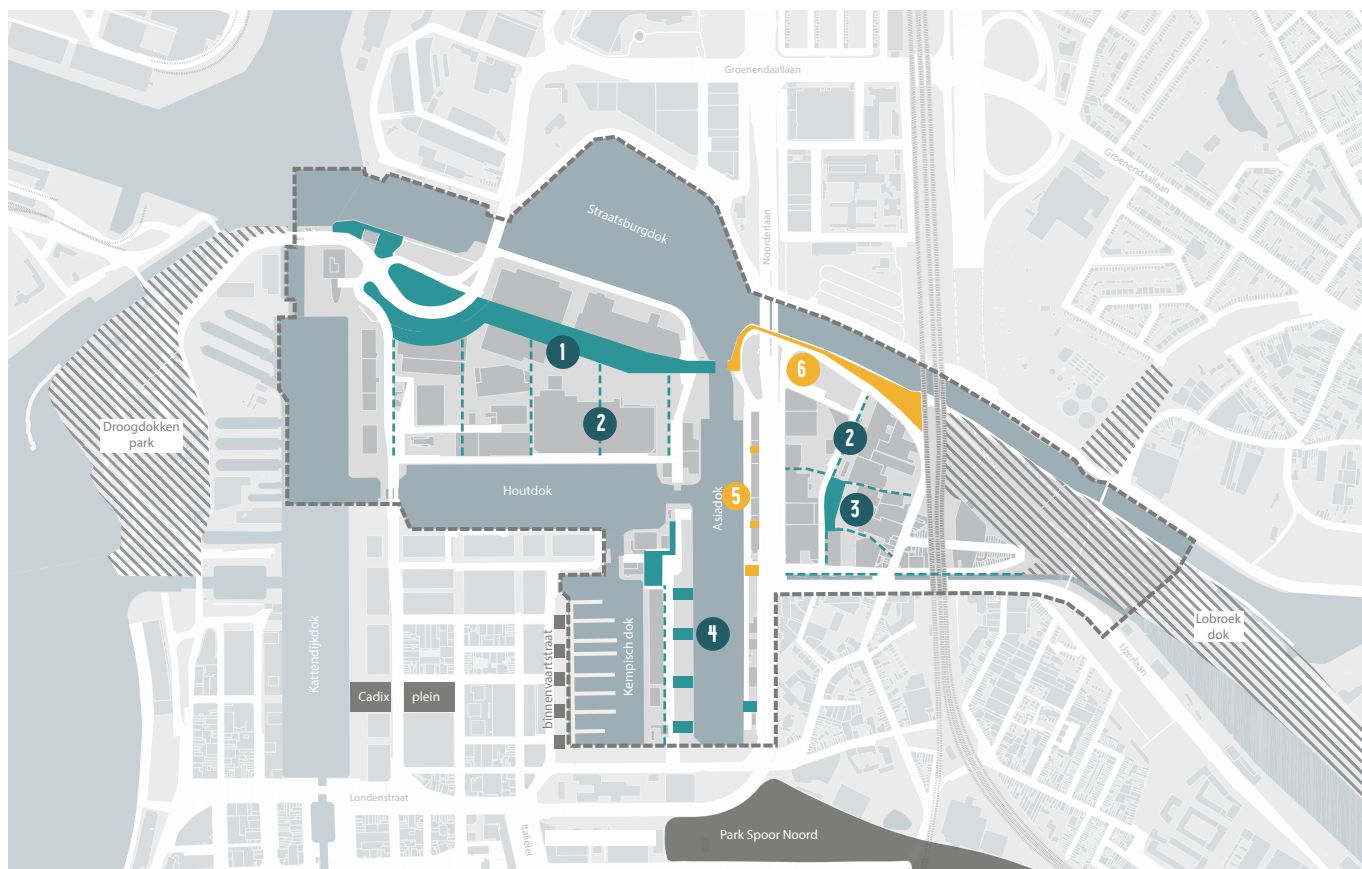
De Oosterweelwerken hebben geen rechtstreekse impact op de ontsluiting van dit deelgebied. Als gevolg van de bouw van het ZNA wordt het Kempisch Dok-Zuidkaai wel afgesloten voor verkeer richting centrum. Er wordt voorgesteld om de huidige ontsluiting via de Spitsenstraat te behouden, maar het gemotoriseerd verkeer te beperken tot aan de Madrasstraat, waar op termijn een autovrij plein kan worden aangelegd.

SUGGESTIES LANGE TERMIJN

2d. knip ventweg IJzerlaan

De beleidsbeslissingen voor een tramhalte op de hoek IJzerlaan-Noorderlaan, het doortrekken van het Singelfietspad, de autoluwe inrichting van de ventweg tussen de Bredastraat & Steenborgerweert: het zal zorgen voor meer voetgangers en fietsers en dat vraagt ruimte. Het doortrekken van de autoluwe inrichting van de ventweg tot aan de hoek Noorderlaan zou een logische keuze zijn. Maar eerst dient een oplossing te worden gevonden voor de vrachtlus. Dit vraagstuk dient meegenomen te worden bij vernieuwingsprojecten van het bouwblok tussen Steenborgerweert en de Noorderlaan.

6. GROEN-BLAUWE RUIMTES



GROEN- BLAUWE RUIMTES

VOORSTELLEN

- 1 BLAUW-GROENE GROENE CORRIDOR
- 2 BLAUWE ADERS
- 3 WATERBUFFERPARK
- 4 PROEFTUINEN VAN STADSHAVEN

SUGGESTIES

- 5 BINNENTUINEN ASIADOK OOST-KAAL NOORD
- 6 GROENE ZOOM ALBERTKANAAL



0m 100m 200m 300m

BESLIST BELEID

-  BESTAANDE GROENE RUIMTES
-  GEPLANE GROENE RUIMTES

De stadsontwikkeling van de 21e eeuw zal klimaatrobust zijn of niet zijn. Elke dag worden er in Vlaanderen nog steeds 24 voetbalvelden (6ha) groene ruimte opgeofferd aan verharding & bebouwing. Nochtans voelen we steeds vaker de impact van de klimaatverandering in ons dagelijks leven: zware regenbuien komen frequenter voor en zijn heftiger dan voorheen, droogte veroorzaakt waterschaarste waardoor ook het economisch leven in de problemen komt en de maatschappelijke kosten pieken. Vanuit het S-RSA bestaat de ambitie om in dit gebied de blauw-groene corridor te sluiten: een open ruimte-verbinding die ervoor zorgt dat het centrum van de stad in verbinding komt te staan met de groene vingers naar het open landschap. Ecologische kwaliteit, biodiversiteit, waterrobustheid en recreatieve potenties dienen hier hand in hand te gaan.

In de omgeving van de Innovatieve Stadshaven is er al goed werk geleverd met ondermeer Park Spoor Noord en het groene Cadixplein. Het Droogdokkenpark en de ideeën voor een groene inrichting van het Lobroekdok dragen eveneens bij aan dit verhaal. Het voorliggende studiegebied is echter bijna 100% verhard, waardoor hier bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. Steenborgerweert is gelegen in een laagte en kampt met een reële overstromingsproblematiek. Indien we de ondernemers in dit gebied willen aanmoedigen om te investeren, dan zullen maatregelen getroffen moeten worden om de risico's op waterschade te beperken.

VOORSTELLEN

1+2. Een multifunctionele blauw-groene corridor voor het Mexico-Eiland

Er wordt voorgesteld om het (vandaag volledig versteende Mexico-Eiland) te doorsnijden met een blauwgroene corridor met een bandbreedte van ca. 50m (1). Deze corridor dient aan de noordzijde een afstand te houden van ca 100m ten opzichte van de Straatsburgdok-Zuidkaai, om voldoende ruimte te laten voor een watergebonden overslagcentrum + een rijweg voor het vrachtverkeer. Binnen de bandbreedte van ca. 50m is er voldoende ruimte voor een multifunctioneel ruimtegebruik: ruimte voor waterretentie- en infiltratie, de doortocht van een fietspad van oost naar west, groene ruimte met

verblijfskarakter, ruimte voor recreatief sporten.

Een netwerk van blauwe aders (2) maakt de link tussen de groenblauwe zone en Houtdok-Noordkaai. Hier wordt het hemelwater verzameld van straten, gebouwen & verharde ruimtes en wordt gezorgd voor zuivering en vertraagde afvoer. Een blauwe ader heeft een breedte van minstens 1,5m en kan groen ingericht worden met lage beplanting of een bomenrij. Naast een gunstig effect op het waterbeheer bestrijden de blauwe aders de hittestress en krijgen de straten een aangenaam groen karakter.

3+2. Een waterbufferpark voor Steenborgerweert

De stad staat voor een grote hemelwateropgave: de bestaande rioolinfrastructuur kan de huidige en toekomstige neerslagintensiteiten niet langer verwerken met waterschade en –overlast tot gevolg. Eerder onderzoek van Rio-link wees uit dat het noordelijk deel van het centrum (waaronder Steenborgerweert en de Damwijk) een kritische locatie is. De lage ligging en het historisch rioolsysteem zorgen voor een moeilijke afwatering. Waardoor het hemelwater hier zo veel mogelijk gebufferd moeten worden, om vervolgens via een gemaal op te pompen en af te voeren via een waterweg of de riolering. Vanuit dit oogpunt wordt voorgesteld om op het laagste punt van Steenborgerweert een bouwvrije & groene zone te voorzien die deze rol als waterbuffer kan opnemen. De waterbuffer kan groen ingericht worden, een waterbufferpark (3) is geboren. Bij toekomstige vernieuwing van het bouwblok tussen de Bredastraat en Steenborgerweert kan het waterbufferpark ingezet worden als publiek toegankelijke ruimte. Het waterbufferpark kan vervolgens gekoppeld worden aan een netwerk van blauwe aders (2) in de straten waardoor een integrale watercaptatie en bufferingssysteem kan ontstaan voor héél Steenborgerweert waarop ook de gebouwen kunnen aansluiten; een win-win voor omgevingskwaliteit, hemelwaterrobustheid en kostenefficiëntie.



Waterbufferpark "Can Cortada" te Barcelona, ontwerp Roberto Soto
Hemelwater van gebouwen en verharding wordt afgevoerd naar een groene ruimte waar het gebufferd kan worden.

4. Proeftuinen voor de Stadshaven

Van alle eilanden is het Kempeneiland vandaag al het groenst ingericht: een mooie dubbele rij Platanen langs het Asiadok (langs de Spit-senstraat en op de kaai) en twee groen aangeklede minerale ruimtes op de kop van het eiland. Het Kempeneiland sluit het dichtst aan op het centrum en daarom ligt het voor de hand om hier bijzondere aandacht te geven aan de verblijfskwaliteit, in combinatie met het realiseren van een aantrekkelijke en ambitieuze context voor innovatieve actoren. Vanuit die optiek wordt voorgesteld om de zone van de voormalige vrachtwagenparking in te richten als een innovatiekaai, waar minerale en permeabele groene zones elkaar afwisselen. In deze zone is ruimte voor paviljoenen die verschillende vormen van ruimtegebruik mogelijk maken.

SUGGESTIES

4. Binnentuinen voor Asiadok - Oostkaai

De voormalige quarantainehallen liggen ingeklemd tussen het drukke viaduct van de Noorderlaan en Asiadok-Oostkaai waar een minerale ondergrond een voorwaarde is voor logistieke of watergebonden activiteiten. Er wordt voorgesteld om binnen de structuur van de voormalige quarantainehallen enkele traveeën open te maken, de beschermde Polonceauspanten zichtbaar te maken, en de vrije ruimte in te richten als groene binnentuin... Een aangename plek voor ontmoeting & verpozing, waarbij ook het patrimonium beter tot zijn recht komt.

6. Groene zoom Albertkanaal

In het voorkomend geval dat de kade tussen het Albertkanaal en de Bredastraat te Steenborgerweert niet langer bruikbaar is als binnenvaart ondersteunende kade (zie suggestie 3b in raamwerkkaart 2) kan de ruimte ingericht worden als een groene zoom, in aansluiting op de plannen voor een groene inrichting rond het Lobroekdok.

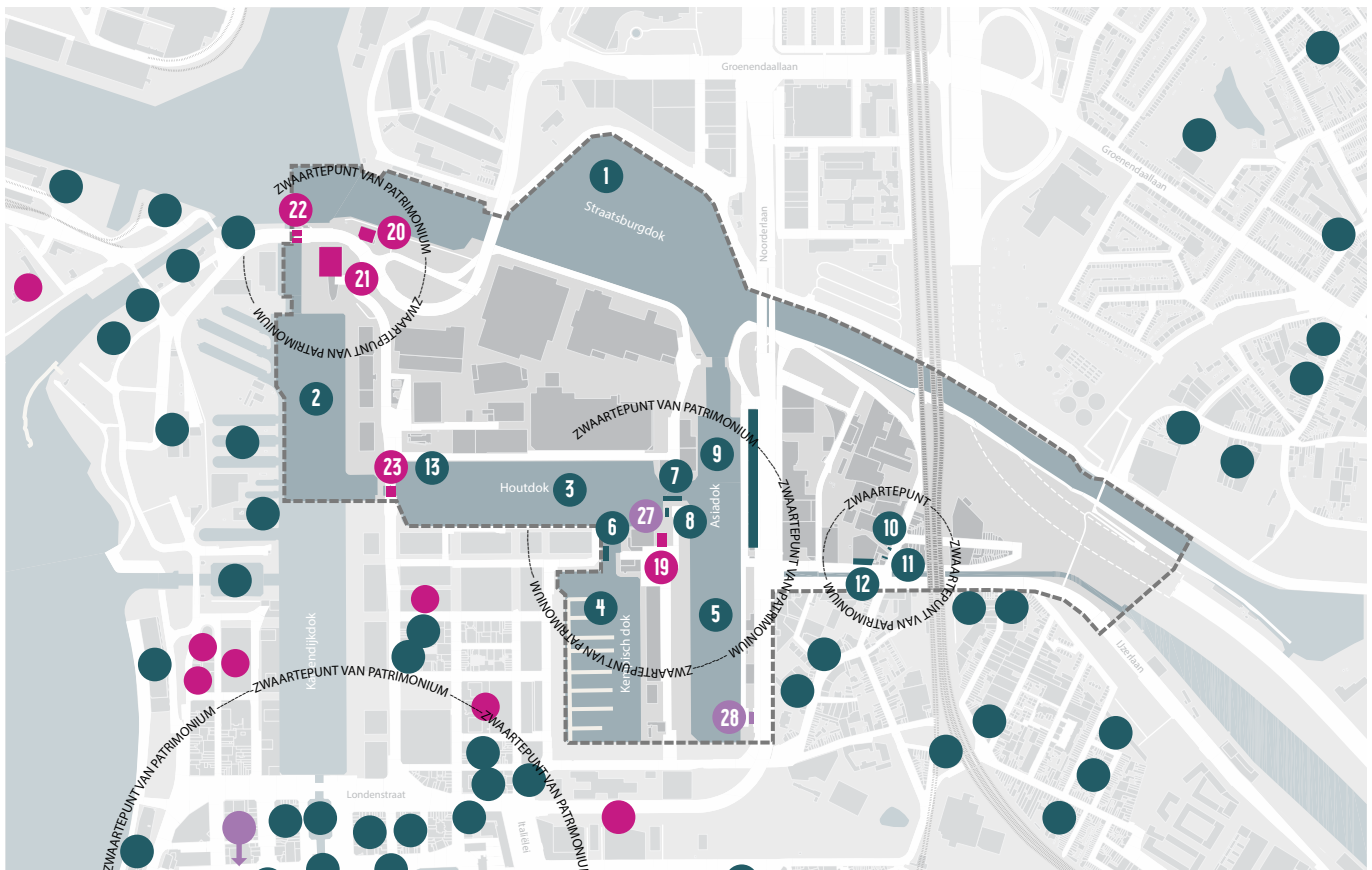


Een waterplan voor de stad Portland (VS) leidde tot de realisatie van talrijke "blauwe aders" in het straatbeeld waar hemelwater wordt gebufferd en vertraagd afgevoerd.



Les jardins du Fonderie, een binnentuin geïntegreerd in het industrieel patrimonium (atelier Doazan - Hirshberger)

7. PATRIMONIUM INTEGREREN EN OPWAARDEREN



PATRIMONIUM INTEGREREN EN OPWAARDEREN

INVENTARIS BOUWKUNDIG ERFGOED

- | | | |
|------------------|----------------------|-------------------------------|
| 1 STRAATSBURGDOK | 5 ASIADOK | 9 HAVENAFDAKEN |
| 2 KATTENDIJKDOK | 6 KEMPISCHE BRUG | 10 ELEKTRICITEITS-CABINE |
| 3 HOUDOK | 7 ASIABRUG | 11 BURGERHUIS ART NOUVEAU |
| 4 KEMPISCH DOK | 8 BRUGWACHTERSHUISJE | 12 CHICOREIFABRIEK |
| | | 13 KERKSCHIP (VAREND ERFGOED) |

BESCHERMDE MONUMENTEN

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 14 WIJNOPSLAG-PLAATS | 17 SIBERIABRUGGEN |
| 15 POMPHUIS | 18 MEXICO-BRUGGEN |
| 16 HAVENHUIS | |

0m 100m 200m 300m

WAARDEVOL

- | |
|----------------------------|
| 19 MONUMENT VOOR KIM & KEN |
| 20 SILO |

Steden ontleen hun karakter en identiteit aan de gelaagdheid van verleden en heden. Bij de stadsvernieuwing van onze historische binnensteden is dit besef inmiddels goed ingedaald. In bedrijvenzones en havengebieden is dit principe nog geen evidentie en worden nog vaak interessante constructies afgebroken omdat het economisch niet rendabel zou zijn om ze te renoveren of in te bedden in een nieuw verhaal.

In de bijgaande kaart wordt een niet limitatieve lijst gegeven van karaktervol patrimonium binnen het studiegebied: vastgesteld bouwkundig erfgoed (gebouwen maar ook kaaimuren), beschermde monumenten en waardevolle gebouwen.

Er wordt vastgesteld dat er binnen het studiegebied van de Innovatieve Stadshaven 3 clusters zijn van waardevol patrimonium:

- Op het Mexico-eiland rond het Havenhuis (oude brandweerkazerne, pomphuis, Siberiabrug)
- Op Steenborgerweert, op de hoek van de IJzerlaan en de Bredastraat; met ondermeer de oude chicoreifabriek en enkele karaktervolle pakhuizen
- Op de kop van het Kempeneiland, met ondermeer het oude brugwachtershuisje, de wijnopslag...

Het spreekt voor zich dat het patrimonium binnen deze clusters een nieuwe toekomst moet krijgen met respect voor de erfgoedwaarde en dat er bij de verschillende stadsvernieuwingsoperaties (verdichting van bouwblokken, nieuwbouw, herinrichting van de publieke ruimte...) bijzondere aandacht moet uitgaan naar het inpassen van het patrimonium in een aantrekkelijke omgeving.



1.



5.



2.



6.



3.



7.



4.



8.



9.



10.



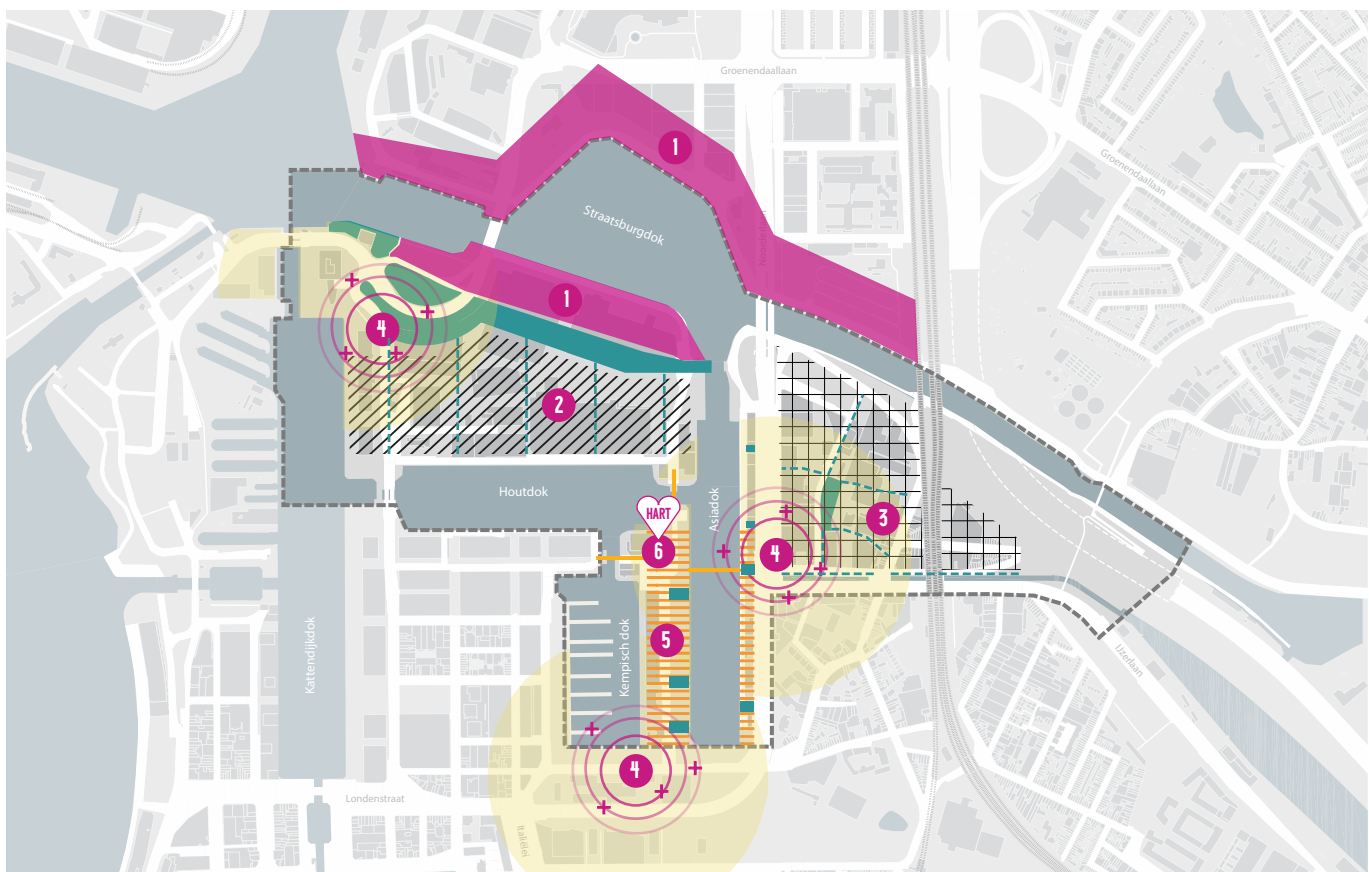
11.



12.

1. HAVENHUIS
2. POMPHUIS
3. KERKSCHIP
4. MEXICOBROGGEN
5. SILOGEBOUW
6. PAKHUIZEN
7. MONUMENT KIM & KEN
8. HAVENAFDAKEN (1890)
9. ASIABRUG MET BRUGWACHTERSHUISJE
10. OUDE WIJNOPSLAG
11. VOORMALIGE CHICOREIFABRIEK
12. OUDE ELEKTRICITEITSCABINE

8. PLEKKEN VOOR PROGRAMMA STROMEN



PLEKKEN VOOR PROGRAMMASTROMEN



- | | | |
|---------------|--------------------|-----------------------|
| 1 ALBERTKAIEN | 3 STEENBORGERWEERT | 5 PROEFTUIN |
| 2 STADSKAIEN | 4 OV-PUNT | 6 HART VAN STADSHAVEN |

De Innovatieve Stadshaven zet in op de transformatie van gebied, vanuit de ambitie om een gunstig vestigingsklimaat te creëren voor bedrijven die de *genius loci* - het scharnier tussen stad, haven en Albertkanaal - kunnen valoriseren. In de visievorming werden de gewenste activiteiten onderverdeeld in 4 programmastromen: **logistiek 2.0 met toegevoegde waarde, havengerelateerde dienstverlening, maakindustrie en test- en makersspaces**. In het kader van deze studie is het niet de bedoeling om elke programmastroom op exacte locatie vast te pinnen, ondernemers moeten voldoende vrijheid krijgen om zelf voorstellen uit te werken en keuzes te maken over locatie en type vestiging. Desalniettemin is het interessant om de inzichten in de 4 programmastromen te combineren met de voorstellen in de raamwerkkaarten en op zoek te gaan naar collectieve winsten. Elk van deze activiteiten zal immers beter floreren binnen bepaalde ruimtelijke condities of met behulp van specifieke infrastructuur. Bovendien biedt deze diversiteit van schalen en condities kansen voor bedrijven om binnen hetzelfde stadsdeel door te evolueren. Zo kan een start-up uit de programmastroom “test- en makersspaces” doorgroeien naar bijvoorbeeld een geschikte werkplaats in de programmastroom “maakindustrie”, zonder het gebied te moeten verlaten.

Om de gebiedsregisseur te helpen bij het zoeken naar geschikte locaties voor specifieke bedrijven worden daarom enkele kenmerkende plekken bepaald. Op de volgende bladzijde wordt een overzicht gegeven van de plekken en programmastromen, met aanduiding van de geschikte combinaties. Een meer gedetailleerde methode hiervoor wordt aangereikt in de “overwegingsmatrix” in het hoofdstuk “ontwikkelingsstrategie”.

1. de Albertkaaien

Vanuit de ambitie om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie is het een expliciete wens om binnen de Innovatieve Stadshaven ruimte aan te bieden voor bedrijven die willen inzetten op beleving van de stad, gebruik makend van het water. In de zone Albertkaaien kunnen de best mogelijke condities aangeboden worden om dergelijke activiteiten te vestigen: rechtstreekse toegang tot een afsluitbare kaai, optimale dockingmogelijkheden aan de landzijde

voor vrachtwagens, de mogelijkheid om 24/24 te werken zonder conflicten met de omgeving. De positie langs het Albertkanaal zorgt voor een vlotte vaarverbinding met dit economisch netwerk. De Albertkaaien kunnen het best gereserveerd worden voor bedrijven uit de programmastroom “logistiek 2.0 met toegevoegde waarde”. Het clusteren van deze activiteiten heeft immers een aantal grote voordelen. Het kan bijvoorbeeld gaan over de aanvoer van bouwmaterialen op pallet (gericht op het noorden van de stad) of de toevoer van levensmiddelen, waarbij grote hoeveelheden tijdelijk worden opgeslagen en in op maat gemaakte pakketten geleverd worden in de stad. Daarnaast dient er ook ruimte gereserveerd voor het verzamelen en vershippen van reststromen uit de stad (vb. leeggoed, papier & karton, textiel...). Op die manier kan er gestreefd worden naar een evenwicht in het volume van inkomende en uitgaande vrachtstromen over het water, waardoor een rendabel businessmodel kan ontstaan voor de rederijen die de transportdiensten aanbieden.

2. de Stadskaaien

Deze zones zijn gericht op activiteiten die via een gedeelde kaai toegang hebben tot het water voor distributie of beleving in functie van de productieve activiteiten. Aangezien een deel van deze zone nauwer aansluit bij de meer residentiële & stedelijke context mogen de activiteiten hier geen omgevingshinder veroorzaken (geur-, lawaai- en stofhinder, nachtlawaai, verontreiniging van het watervlak...). Op de gedeelde kaai kunnen tijdelijk goederen worden opgeslagen, er is geen doorgaand verkeer. De kaai mag niet worden geprivatiseerd, de ruimte is ten allen tijde publiek toegankelijk. De stadskaaien zijn geschikt voor een breed spectrum van activiteiten, maar het is wenselijk te focussen op de programmastromen “maakindustrie” en “logistiek 2.0”. Het gaat over bedrijven die atelierruimte nodig hebben voor productie of customisation, in de ambachtelijke of technologische sfeer.

	logistiek 2.0	havengerelateerde dienstverlening	maakindustrie	test- en makerspaces	voorzieningen
de Albertkaaien	★★★★	○	○	○	○
de stadskaaien	★★	★	★★★★	★	★
koeren van stadshaven	○	★★	★★★★	★	★
OV-punten	○	★★★★	★	★	★★
proeftuin	○	○	★	★★★★	★★
hart van stadshaven	○	○	○	★	★★★★

★★★★

★★

zeer aanbevolen

aanbevolen

★

○

mogelijk

niet aanbevolen

3. Steenborgerweert

Deze zone is net als de Stadskaaien zeer geschikt voor activiteiten uit de programmastroom “maakindustrie”, maar heeft als nadeel dat beleving via de waterweg minder voor de hand ligt: de bruikbaarheid van de kaai aan de Bredastraat dient nader onderzocht te worden.

Een deel van deze zone ligt ook in de nabijheid van de OV-halte IJzerlaan, wat het gebied (meer dan de Stadskaaien) geschikt maakt voor activiteiten uit de programmastroom “havengerelateerde dienstverlening”.

Activiteiten uit de programmastroom “logistiek 2.0” zijn hier niet wenselijk. Ervaring leert dat dergelijk programma beter ruimtelijk geclusterd wordt in 1 zone. De kaai tussen Albertkanaal en Bredastraat is erg ondiep voor beleving via het water en daarnaast is de ontsluiting van Steenborgerweert via de weg afhankelijk van het drukke knooppunt IJzerlaan - Noorderlaan, met een sterke aanwezigheid van openbaar vervoer en fietsers.

4. OV-punten

De komst van de tram zal er voor zorgen dat het eilandje als stadsdeel beter ontsloten zal worden en de afhankelijkheid van de auto kan dalen. De OV-punten zijn plekken die prima uitgerust zijn om activiteiten uit de programmastroom “havengerelateerde dienstverlening” te ontvangen. Tussen de verschillende tramhaltes zijn er nog verschillen op het vlak van bediening: de halte IJzerlaan wordt bijvoorbeeld frequenter en met meer (bus)lijnen bediend dan de halte Ferdinanduspolder aan het Havenhuis. Vanuit dit principe is het aanbevolen om bedrijven met een grotere personeelsbezetting of bezoekersfunctie te situeren rond de best bediende OV-haltes. Aanvullend zijn deze omgevingen ook geschikt voor kleine voorzieningen zoals buurtwinkels, die kunnen inspelen op de voetgangersstromen en de plinten van de gebouwen een levendig karakter kunnen geven. Conflicten met zwaar verkeer dienen in deze zone te worden vermeden.

Het type bedrijven dat zich hier zou kunnen vestigen zijn bijvoorbeeld zakelijke dienstverleners gericht op de haven zoals interim-kantoren, financiële dienstverlening en verzekeringen, accountancy... enz. In de zone die bovendien grenst aan het dok (Asiadok Oostkaai) kan bovendien ingezet worden op bedrijven die het

water willen gebruiken om personeel vlot naar de haven te laten reizen, bijvoorbeeld loodsdiens ten, technische interventieploegen, onderhoudsdiensten...

5. Proeftuin

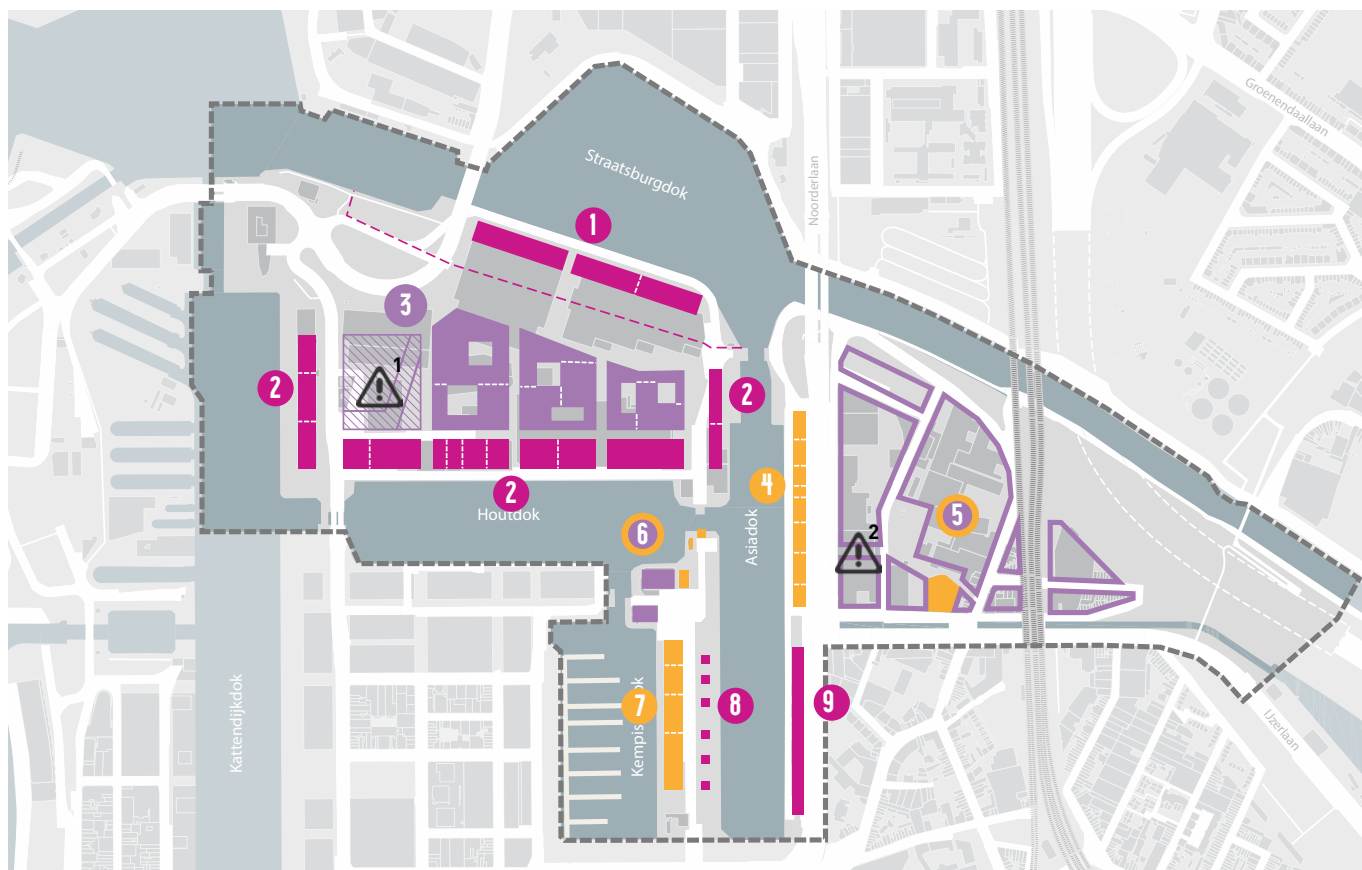
Deze ruimte rond het laagdynamisch innovatiedok van het Asiadok (zie raamwerkkaart 2) grenst vlak aan het centrum van de stad en is een belangrijk scharnierpunt tussen de stad en de haven. Het Kempeneiland ligt vlakbij park Spoor Noord, de Hogeschool Antwerpen, het TNA... Het is een stadsdeel waar heel wat jongeren vertoeven en dat maakt het een aantrekkelijke plek voor activiteiten uit de programmastroom “test- en makersspaces”. met ruimte voor opleidingsinstellingen, technische trainingen, een bedrijvent centrum, een fablab, betaalbare atelierruimte voor starters... kortom een locatie waar mensen komen om te leren en te experimenteren en elkaar kunnen ontmoeten in een inspirerende en levendige omgeving. Het Asiadok Zuid wordt gereserveerd voor laagdynamische activiteiten – hier geen ruimte voor frequente logistiek. Het kan gebruikt worden als testdok voor aanpalende bedrijven of instellingen en bij gelegenheid als ruimte voor recreatieve watersporten.

6. Hart van stadshaven

De zone “Hart van stadshaven” is gelegen op een strategische plek op de kop van het Kempeneiland. Als deze zone ontsloten kan worden met een brug voor traag verkeer richting de IJzerlaan en de Cadixwijk, dan kan deze plek een centrum worden van voorzieningen die voor de hele Innovatieve Stadshaven een betekenis hebben, zoals conferentie- en expositieruimte, horeca, gecentraliseerde vormen van lokale dienstverlening... Meer dan de goede bereikbaarheid voor traag verkeer speelt ook het karakter van de plek een cruciale rol: de kop van het Kempeneiland wordt gekenmerkt door een concentratie van bouwkundig erfgoed en de diepe zichten in het Houtdok en het Asiadok geven de plek een unieke identiteit.



9. BOUWEN AAN EEN COMPACTE STADSHAVEN



TYPOLOGIEËN VOOR EEN COMPACTE STADSHAVEN

- 1 Hal multimodaal stedelijk distributiecentrum
- 2 Linten van van ateliers & kantoorachtigen langs de kaaien
- 3 Productieve bouwblokken in het hart van het Mexico-eiland
- 4 Reconversie havenafdken
- 5 Bouwblokprojecten Steenborger-
- 6 Stadsproject "Hart van de Stadshaven"
- 7 Incubatorproject "depot"
- 8 Paviljoenen in de proeftuin
- 9 Ateliertlint aan het dok

1 Reservatieruimte tram-

0m 100m 200m 300m

2 Reservatieruimte

Binnen de Innovatieve Stadshaven is het een expliciete wens om te verdichten, beter met het water te verbinden en meer stedelijke ruimte te vormen: De strategische ligging op het scharnier tussen stad & haven en de meer performante OV-ontsluiting biedt hiervoor goede argumenten. Aangezien er in het gebied geen nieuwe vrije ruimte kan worden aangesneden dient de bijkomende ruimte gevonden te worden binnen de bestaande bebouwde ruimte. De transitie naar een meer compacte stadshaven zal stap voor stap verlopen, in samenhang met de investeringsdynamiek van de bedrijven en de mogelijkheden die de grondrechten aanbieden.

In onderstaande oplijsting worden per zone een aantal aanbevelingen gedaan over de wijze waarop het weefsel, de bouwblokken en de typologieën kunnen evolueren. In het illustratieve deel van dit eindrapport worden deze suggesties verbeeldt aan de hand van doorsneden, axonometrische perspectieven en collages. Deze uitspraken zijn duidelijk nog niet op het niveau van het stadsontwerp en zullen op basis van ontwerpend onderzoek verder moeten onderzocht en uitgewerkt worden.

MEXICO-EILAND

1. Hal multimodaal stedelijk logistiek centrum

Een zone voor bedrijvigheid met watergebonden overslag, tussen de verlengde Merantisstraat en het Straatsburgdok, kaveldiepte ca. 85m. Deze kaveldiepte biedt voldoende ruimte voor een afsluitbare overslagkaai, een logistiek gebouw met een diepte van 30-40m en voldoende ruimte voor logistieke vrachtwagenbewegingen aan beide zijden van het logistiek gebouw. Langdurige opslag kan verticaal georganiseerd worden, met behulp van gerobotiseerde oplossingen.

2. Linten van ateliers en kantoorachtigen langs de kaaien

Een zone voor bedrijvigheid met watergebonden beleving langs de kaaien van het Asiadok, het Houtdok en het Kattendijkdok. De beschikbare diepte voor gebouwen varieert tussen 20 en 50m. De kaaien worden ingericht als publiek toegankelijke ruimte en op termijn zonder doorgaand verkeer, en hebben een breedte van ca. 15m, voldoende voor het organiseren van tijdelijke overslag en logistieke bewegingen (met vorkheftrucks, bovengrond-

se transportbanden en vrachtwagens) tussen het water en de gebouwen. De breedte van de bouwblokken is variabel, ze voorzien in een bedrijfsoppervlakte tussen 5000 tot 8000m². De programma's worden bij voorkeur gestapeld, met kantoorachtigen op de verdiepingen.

3. Productieve bouwblokken in het hart van het Mexico-eiland

Een zone voor bedrijvigheid tussen de Kam-balastraat en de groene corridor, kaveldiepte tussen 100m en de 150m. De breedte van de bouwblokken is variabel, ze voorzien in een oppervlakte tussen 10000 en 15000m², eventueel verdeelbaar in verschillende kavels. Het laden en lossen van vrachtwagens is voorzien op binnenkoeren. Er dient gestreefd te worden naar bouwblokken waarvan de buitenste perimeter volledig bebouwd is, vanuit de ambitie om een aaneengesloten straatbeeld te realiseren. Een gedeelte van het kantoor- of dienstenprogramma wordt op straatniveau ingepast, i.f.v. levendigheid en sociale controle. Dit principe geldt a fortiori op de noordelijke rand, langs de blauw-groene corridor. In het ontwerpend onderzoek zal gezocht moeten worden naar de stapelbaarheid van functies en de wens om op het gelijkvloers een betekenisvolle plint te krijgen op welgekozen plaatsen.

! Reservatiezone tramtracé. Het bouwblok langs de Mexicostraat dient nader onderzocht te worden in het kader van de inpassing van een trammelling over de Straatsburgbrug. Op dit bouwblok wordt een reservatiezone voorzien tot er uitsluitel is over de noodzaak van deze doorsteek.

STEENBORGERWEERT

4. Reconversie van de havenafdaken

De historisch waardevolle draagstructuur van de voormalige quarantainehallen is bepalend voor de toekomst van dit bouwblok. Omwille van de aard van het dok blijft het gebouw ook in de toekomst geschikt voor watergebonden beleving van goederen of personenvervoer van de bedrijven die zich hier vestigen. De kaai blijft steeds publiek toegankelijk, en is geschikt voor het laden en lossen van kleinere vrachtwagens. Omwille van de nabijheid van de tramhalte IJzerlaan is het gebouw ook geschikt voor de programmastroom havengerelateerde dienstverlening. Het kan aantrekkelijk zijn om de lan-

ge, volledig gesloten strip op een 2-tal traveeën open te werken, waardoor een transparante ruimte kan ontstaan tussen het viaduct van de Noorderbrug en het Asiadok-Oostkaai Noord. Deze kunnen ingericht worden als toegangszone, binnentuin, zone voor collectieve functies... Een aantal traveeën kunnen ook opgetopt worden, met ruimte voor kantoorachtigen, met zicht over de Noorderlaan heen.

5. Bouwblokprojecten Steenborgerweert

Deze zone kampt historisch gezien met een overstromingsproblematiek: het terrein van STUK-cars Verholen ligt lager dan de omgeving waardoor het bij ernstige regenval als eerste onder water loopt. Het bedrijf is in zekere zin ook getroffen door de LEZ-zone. Het bouwblok wordt eveneens gekenmerkt door karaktervol bouwkundig erfgoed zoals de oude chicoreifabriek en het transformatorhuisje. Als gevolg van de aanleg van het IJzerlaankanaal en de komst van de tramhalte IJzerlaan schuilt in dit bouwblok potentie om in te zetten op reconversie en verdichting. Op het vlak van programmering lijkt de programmastroom “havenge-relateerde dienstverlening” kansrijk te zijn. Er wordt voorgesteld om het bouwblok tussen de Noorderlaan en de Bredastraat als 1 geheel te benaderen en in te zetten op een verdichtingsproject nabij de tramhalte en rond het hemelwaterbufferpark.

De Bredabaan en Merksemsestraat wordt gekenmerkt door enkele karaktervolle gevels, maar evenzeer door de talrijke gaten in het straatbeeld, laad- en losplatformen voor grote vrachtwagens. Bij toekomstige verdichtings- of vernieuwingsoperaties van het weefsel is het wenselijk deze gaten in te vullen en de logistieke bewegingen in te bedden in de bouwblokken.

! Reservatiezone vrachtroute

Om de hoek IJzerlaan - Noorderlaan ten voordele van de fiets- en voetgangersstromen te ontlasten van zwaar verkeer, kan het opportuun zijn om doorheen het bouwblok tussen de Noorderlaan en Steenborgerweert een nieuwe straat te trekken voor vrachtverkeer. Er kan een opportuniteit gevonden worden om dit te realiseren, bijvoorbeeld indien de autokeuring (eveneens gevoelig aan de LEZ-zone) de site zou verlaten.

KEMPENEILAND

6. Stadsproject “hart van stadshaven”

De kop van het Kempeneiland met waardevol patrimonium (het brugwachtershuisje en de wijnhandel) kan na de aanleg van een fietserbrug over het Asia- en Kempisch dok (en eventueel over het Houtdok) georganiseerd worden als een voorzieningencentrum voor de Innovatieve Stadshaven met ruimte voor opleiding, conferentie, kantoorachtigen en voorzieningen zoals horeca of gedeelde dienstverlening. Er kan kortom aangestuurd worden op een stadsproject waarbij de fijngevoeligheid van het erfgoed mede bepalend zal zijn voor de programmering van deze zone.

7. Incubatorproject “depot douane”

De zone tussen het Kempisch dok en de Spitsenstraat is vandaag quasi volledig bebouwd door een depot van de douane die op termijn deze site zullen verlaten. Het gebouw kan in een eerste fase een nieuwe bestemming krijgen, bijvoorbeeld als incubator met werkruimtes voor startende bedrijven. In een latere fase kan dit gebouw groeien in de hoogte, of kunnen een aantal stukken vervangen worden door een gestapeld gebouw.

8. Paviljoenen in de proeftuin

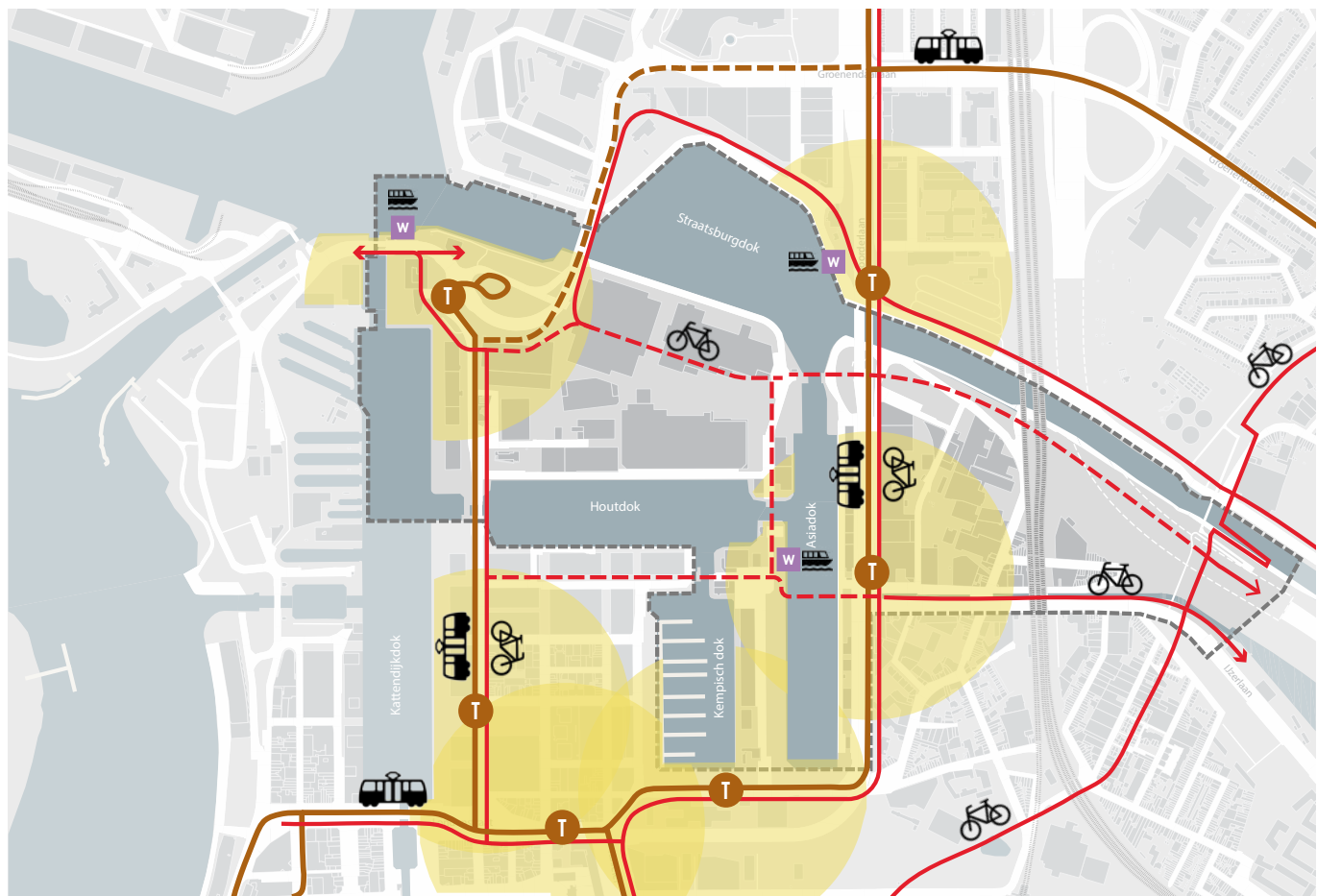
De zone van de voormalige vrachtwagenparking (ca 13.000m²) langs de westkaai van het Asiadok kan langs het laagdynamisch deel van het Asiadok ingericht worden als een experimentele kaai. Hier kunnen op korte termijn kleinschalige & tijdelijke initiatieven uitgerold worden die de Innovatieve Stadshaven uitdragen als een levendig stadsdeel met ruimte voor creatieve ondernemingen. De ruimte kan met beperkte middelen worden ingericht als een zone waar naar hartelust geëxperimenteerd kan worden met nieuwe vormen van ruimtegebruik en strategieën voor activering. Hierbij kan ruimte gereserveerd worden voor paviljoenen die de programmering van de open ruimte kunnen aansturen.

9. Atelierlint aan het dok

Het bouwblok (200 x 15m) kan omwille van de beperkte diepte en de ligging tussen het viaduct van de Noorderlaan en het laagdynamisch deel van het Asiadok slechts beperkt bebouwd worden. De plinten zijn het best geschikt voor ateliers & werkruimtes, met een rechtstreekse toegang naar het Asiadok. Parking en laad- en losbewegingen dienen georganiseerd te worden via logistieke koeren tussen de rijweg en het dok, om zo het doorgaande verkeer naar het ZNA zeker niet te hinderen. De voormalige silo is één van de markante landmarks van de Innovatieve Stadshaven. Het is nader te bestuderen op welke wijze dit gebouw in de toekomst herbruikt kan worden.



10. NAAR EEN INTERMODAAL & VEILIG VERVOERSNET



SYNTHESEBEELD OV- EN FIETSNETWERK

0m 100m 200m 300m

T
TRAMHALTE IN
PERIMETER 5MIN
WANDELEN


TRAMSPoor BESTAAND /
IN UITVOERING
—
TRAMSPoor VOORSTEL


FIETSPAD, BESTAAND

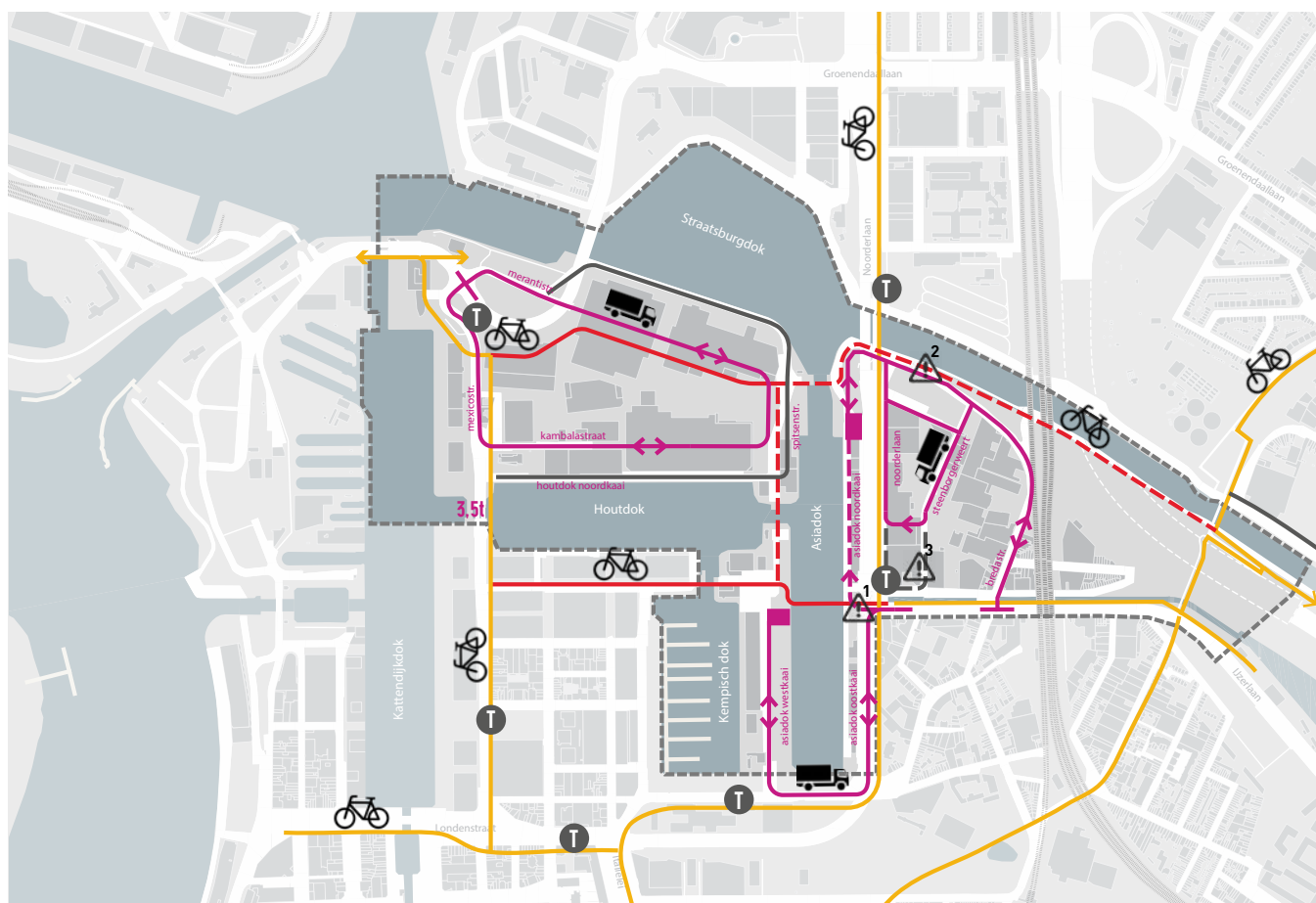
FIETSPAD, VOORSTEL


SUGGESTIE
HALTE WATERBUS
/ WATERTAXI

Het studiegebied is op vele vlakken een scharnier in de stad en dat zorgt voor een aantal bijzondere kansen maar ook uitdagingen, bijvoorbeeld op het vlak van de ruimtelijke organisatie van de verschillende vervoersstromen. De inzet is om meer transport van de weg naar het water te halen, maar vrachtwagens zullen ook in de toekomst onvermijdelijk hun plek blijven opeisen. Tegelijk bestaat de wens om het gebied te verdichten, en ruimte te maken voor bedrijven met een hogere personeelsbezetting. Verder bouwen op het netwerk van de traminfrastructuur is een must.

Op deze en volgende pagina worden 2 synthesekaarten getoond die een aantal lagen met betrekking tot de mobiliteit met elkaar combineren. De eerste kaart toont de overlap van de OV-haltes en de gewenste fietspadeninfrastructuur, waardoor een beeld ontstaat van de zones waar zacht verkeer meer ruimte zal vragen. Deze kaart kan inspirerend werken, om bijvoorbeeld het Vélo-netwerk uit te breiden in dit gebied en te zoeken naar intermodale vormen van passagiersvervoer van land naar water.

De kaart op de volgende pagina toont een overlap van het gewenste fietsnetwerk in combinatie met de gewenste vrachtroutes. In deze kaart wordt gewezen op een aantal mogelijke conflictzones, die in het vervolgtraject nauwkeurig bestudeerd moeten worden.



SYNTHESEBEELD VRACHTROUTES EN FIETSPADEN



0m 100m 200m 300m

—	FIETSPAD, BESTAAND	—	VRACHTROUTE, HUIDIGE TOESTAND
—	FIETSPAD, VOORSTEL	—	VRACHTROUTE VOORKEURVARIANTE LANGE TERMIJN
---	FIETSPAD, SUGGESTIE	---	VRACHTROUTE TE EVALUEREN



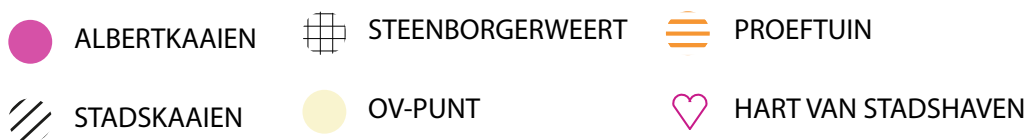
¹ MOGELIJK CONFLICT FIETS-VRACHTROUTE, TE EVALUEREN

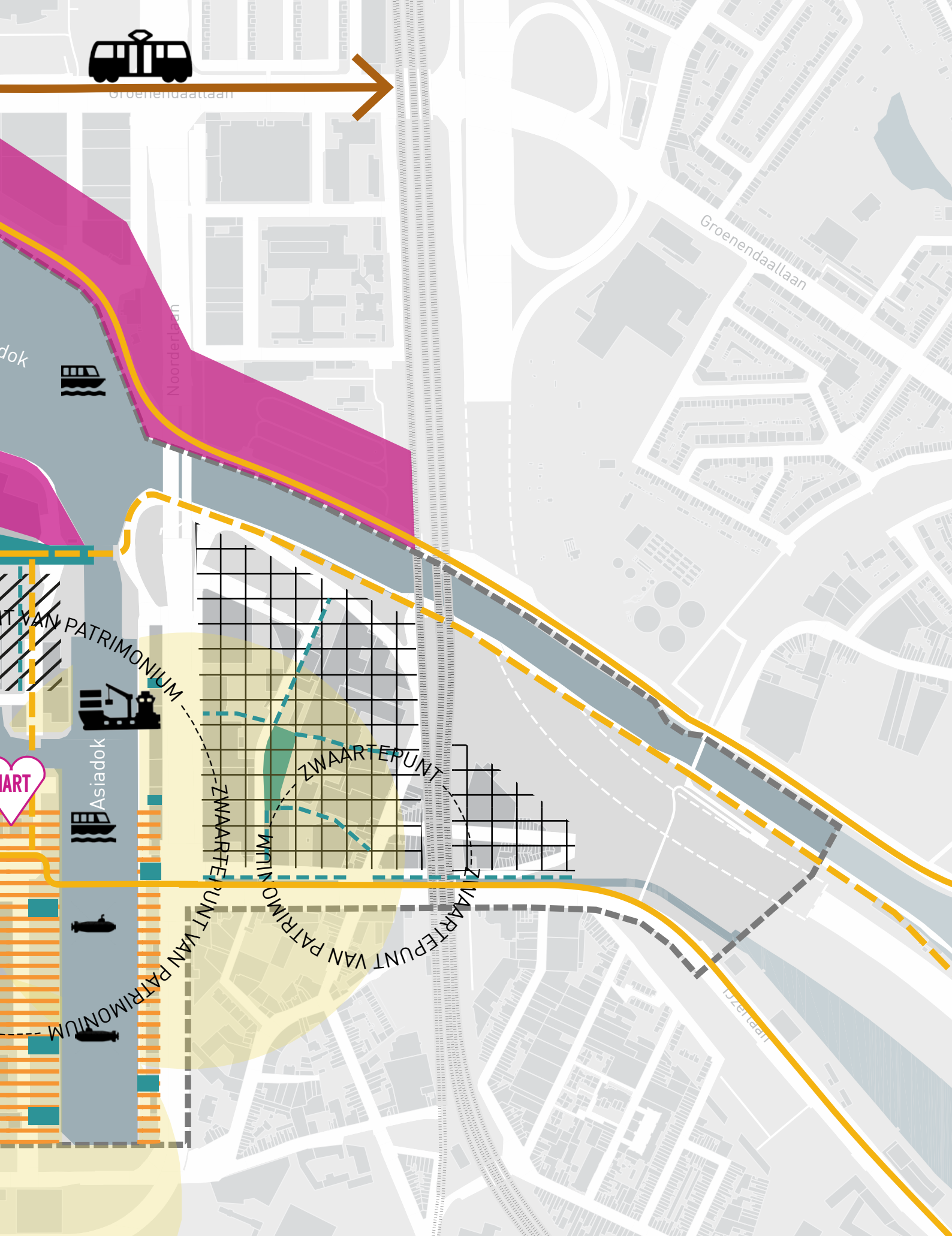


² MOGELIJK CONFLICT FIETS - LOGISTIEK KAAI, TE EVALUEREN



³ MOGELIJK CONFLICT TRAMHALTE - VRACHTLUS, TE EVALUEREN





BLAUW-GROENE RUIMTE



FIETSNETWERK



ZWAARTEPUNT VAN PATRIMONIUM



TRAMVERLENGING

0m 100m 200m 300m

SYNTHESE RAAMWERKKAART



STRATEGIE

INSPIRERENDE REFERENTIES

In dit deel wordt aan de hand van benchmarks getoond hoe in gelijkaardige stadsprojecten (innovatiecentra en stadshavens) een visie werd omgezet in een ontwikkelingsstrategie, wat goed ging en op welke lessen er getrokken kunnen worden. In de beschrijving wordt de nadruk gelegd op het instrumentarium, de rol van de actoren en de tijdspanne.

1. MERWE VIERHAVENS, ROTTERDAM

M4H vormt samen met RDM aan de andere kant van de Maas de 'Innovatieve Stadshavens' van Rotterdam, een reconversieproject getrokken door de stad en de haven. De zuidoever van de Maas biedt voldoende ruimte voor prototyping en onderzoek – hier zijn de meeste onderwijsinstellingen gevestigd. De noordelijke oever biedt nog ruimte voor grootschalige productie en is goed bereikbaar. Op beide locaties geldt een vereenvoudigde regeling om creatieve ondernemers aan te trekken die willen experimenteren in een reële omgeving, op land en water.

De belangrijkste succesfactoren van M4H lijken de volgende te zijn:

(1) het goed inzetten van de verschillende 'schalen' in het gebied en het zoeken naar synergiën tussen M4H en de omgeving, bvb. met Bospolder-Tussendijken, een gemengde wijk die een voedingsbodem biedt voor kleine zelfstandigen in de creatieve sector. En tevens met het bedrijventerrein "Spaanse Polder" (op 1km ten noorden van M4H) met een grote concentratie van kennisintensieve activiteiten, variërend van medische maakindustrie en onderzoekslaboratoria tot ICT en reclamebedrijven.

(2) de samenwerkingen van bedrijven die in het gebied gevestigd zijn, op verschillende momenten van hun groei: van trekkers zoals de multinationals Ampelmann, Continental Juice, Damen Shipyards, Studio Roosegaarde en Viroclinics tot start-ups, incubatoren (zoals SuGu club) en versnellers zoals het Erasmus Center of Entrepreneurship en het regionale overkoepelende Venture Café.

TAKEAWAYS:

- Het bieden van vrije ruimte voor starters (vb. Keilewerf);
- Stapsgewijze transformatie;
- Opvolging van ondernemers die gevestigd zijn in M4H;
- Het identificeren van de belangrijkste infrastructurele investeringen;
- Het goed inzetten van de verschillende 'schalen' in het gebied, kijkend naar synergieën + identificatie van de instrumenten om startups te laten groeien tot grow-ups.



M4H, plek voor durvers en doeners



M4H, maquette 1010au IABR 2018+2020

2. BROOKLYN SUNSET PARK

Een door de stad gestuurde ontwikkeling van een verlaten scheepswerf in handen van de stedelijke autoriteit. De eerste fase bestond uit het opstellen van het Sunset Park Waterfront Vision Plan in 2007 door NYEDC, waarin een duurzame stedelijke industriële wijk wordt geambieerd. Het plan is ondermeer gericht op duurzaam goederentransport, het stimuleren van gewenste economische ontwikkelingen, hoge milieudoelstellingen en een inclusief beleid dat rekening houdt met de sociale aspecten van de buurt. Het Visieplan bevat aanbevelingen voor investeringen in de komende twintig jaar, met een focus op uitvoerbare projecten voor de korte termijn. Het zet in op investeringen in publieke voorzieningen (bv. Sims Municipal Recycling plant - Sunset Park Material Recovery Facility, of nieuwe groene ruimtes) en het verhogen en diversifiëren van arbeidsintensieve industrie. Om snel de eerste huurders aan te trekken werd er PPS-constructies opgezet om een aantal publieke gebouwen te renoveren en te beheren (bv. De Brooklyn Army Terminal). Verder is het gebied omgeven door een overwegend allochtone buurt. Er wordt een beleid gevoerd dat betaalbare huurprijzen garandeert en belastingkredieten voor ondernemers die extra personeel in dienst nemen.

Vandaag evolueren de activiteiten in het gebied steeds meer in de richting van mode en kledingindustrie. Dit wordt aangestuurd door Industry City, dat ervoor opteerde om een aantal mode- en naaiateliers aan te trekken. Dit gaat hand in hand met financiële ondersteuning van jonge ontwerpers van het NYC Fashion Production Fund.

TAKEAWAYS:

- Het combineren van korte en lange termijn;
- Het zoeken naar de juiste partners om verandering tot stand te brengen (landeigenaren, medewerkers en opstartende bedrijven);
- Het identificeren van de belangrijkste infrastructurele investeringen;
- Het ondersteunen van lokale fysieke veranderingen met de juiste beleidsmaatregelen (belastingvoordelen en -kredieten, subsidies...).



Raamwerk Brooklyn Bush Terminal



'Made in NY' Campus door WXY

3. BOSTON INNOVATION DISTRICT

Het Innovatiedistrict ontstond in 2004 vanuit een privaat initiatief, dat onder meer resulteerde in de realisatie van het “Boston Convention and Exhibition Center” en een grootschalig ontwikkelingsproject met een oppervlakte van 8,5 ha aan de waterkant. In 2008 maakte de crisis een einde aan de toch al trage gebiedsherontwikkeling. In 2010 nam burgemeester Menino het over, samen met de BPA (Boston Planning Authority), die sterk geloofde in de voordelen van agglomeratie en clustering. Ze startten met het realiseren van collectieve voorzieningen zoals de “District Hall” waar ondernemers elkaar konden ontmoeten of evenementen organiseren. Bedrijven als MassChallenge werden het gebied binnengelokt door middel van het ‘gratis’ aanbieden van leegstaande ruimte.

De burgemeester organiseerde ook regelmatig bijeenkomsten om de behoeften van de ondernemers te inventariseren. Eetgelegenheden, evenementruimte en betaalbare kantoorruimte stonden bovenaan hun lijstje. Andere belangrijke ontwikkelingen waren het aantrekken van onderwijsinstellingen naar het district. Er werd ook ingezet op financiële instrumenten zoals de “Tax Increment Financing deals” om de hoofdkantoren van een aantal grote bedrijven naar het gebied te lokken en de opbouw van een innovatiefonds met lokale belastinginkomsten en het aanbieden van betaalbare werkruimte voor startups die growups worden. Daarnaast werden ook een aantal betaalbare en experimentele woongelegenheden gerealiseerd.

TAKEAWAYS:

- Sector overschrijdende samenwerking;
- Opbouw van sociale netwerken;
- Betrokkenheid bij lokale belanghebbenden;
- Typologische en financiële innovatie;
- Betaalbaarheid gedurende de hele looptijd van het project door de opbouw van een innovatiefonds met lokaal verkregen belastinginkomsten of door het opzetten van een reeks eenheden voor starters tegen lage prijs (gevaar voor gentrificatie en voor verplaatsing van de eerste starters uit het gebied als gevolg van de stijgende prijzen).



Overzicht van innovatieve ondernemingen gevestigd in het Innovation District in Boston



Stadshaven Boston door OMA

4. LONDON HACKNEY WICK-FISH ISLAND

De gemeente Hackney en Tower Hamlets stelden een masterplan op dat in 2008 werd voltooid en dat probeerde in te spelen op de toekomstige erfenis van de Olympische Spelen van 2012 en de transformatie van een vervallen industrieterrein. In 2012 werd de London Legacy Development Corporation (LLDC) verantwoordelijk voor de planning van het gebied. In 2014 werd een ontwerp- en planningsleidraad uitgewerkt ter vervanging van het ontwikkelingsplan. Tegelijkertijd gaf de LLDC de opdracht voor een onderzoek naar de lokale economie, met ondermeer een bedrijvenenquête, een onderzoek naar de werkgelegenheid en een kwalitatief onderzoek.

In datzelfde jaar leidde een samenwerking tussen technologiehub "The Trampery" (gespecialiseerd in het creëren en beheren van werkruimte voor innovatieve starters) en het Barbican Centre tot de oprichting van "Fish Island Labs", een kunst- en technologieproject. De labo's bieden gedurende een periode van 10 maanden aan 40 tot 50 deelnemers toegang tot goedkope werkruimte in een gerenoveerd pand.

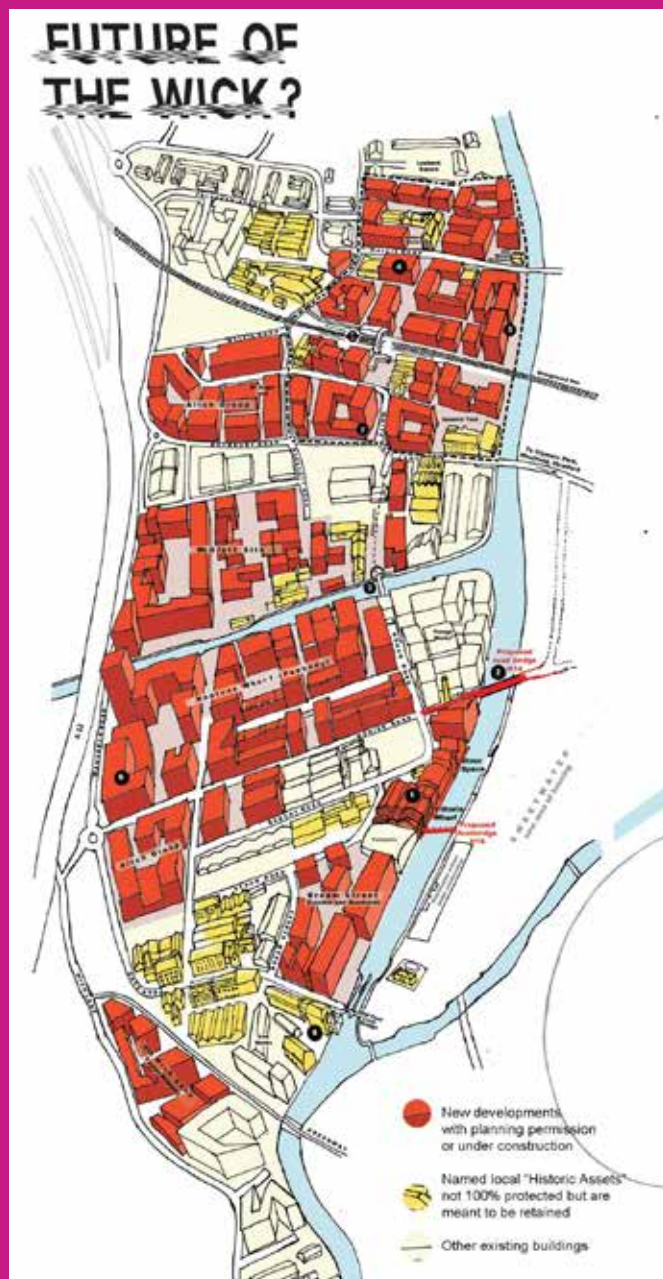
Om de gentrificatie tegen te gaan werden door een groep lokale actoren een aantal acties opgezet zoals "Made in HWFI", "The Wick", en "Affordable Wick". Er werden bijvoorbeeld projecten opgezet om betaalbare werkruimte te creëren met behulp van gerecupereerde materialen.



Ontwikkelingen op Fish Island

TAKEAWAYS:

- Inspanningen om de economische dynamiek en de actoren van het gebied, zowel kwalitatief als kwantitatief, grondig te kennen;
- Ondersteuning van nieuwe synergieën tussen bestaande bedrijven door bewustmaking van wat er reeds is;
- Massaal nieuwe starters in het gebied aantrekken via PPS;
- Mislukking om gentrificatie te sturen en de eerste pioniers in het gebied te behouden als gevolg van de torenhoge prijzen;
- Moeilijkheden om het bestaande onroerend erfgoed te behouden.



Raamwerk 'Future of The Wick'

MOGELIJKE STURINGSSTIJLEN VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE INNOVATIEVE STADSHAVEN

VIER MOGELIJKE STURINGSSTIJLEN

Welke sturingsstijlen zijn mogelijk om de ontwikkeling van het gebied (bij) te sturen? Gezien het huidige gebruik en eigendomsverhoudingen beginnen we zeker niet van een leeg blad; het gebied herbergt al een diverse groep gebruikers en eigenaren met verschillende belangen en visies. De ontwikkeling van de Innovatieve Stadshaven is daarom geenszins vergelijkbaar met de situatie dat één partij of een beperkt aantal partijen (overheid of private grondeigenaar) aan zet is, zoals bij Blue Gate Antwerp. Vanuit de inhoud van de visie kan geconcludeerd worden dat leiderschap en doorzettingsvermogen nodig is om de ambitieuze visie te realiseren, en dat het innovatieve karakter alleen gerealiseerd kan worden als de diverse spelers zélf innovatief ontwikkelen.

Met de huidige configuratie zijn grofweg vier mogelijke sturingsstijlen te onderscheiden:

(1) Geleide ontwikkeling via gebiedsmanagement

Deze aanpak gaat uit van vrijwillige medewerking van eigenaars en eindgebruikers om bij te dragen aan de ontwikkeling richting een gezamenlijk gedragen gebiedsvisie. Hierbij speelt de overheid een sterk faciliterende en activerende rol, bijv. met het bijeenbrengen van partijen en het aantrekken van financiering voor specifieke ontwikkelingen.

(2) Herbestemmingsaanpak

Hierbij wordt de huidige bestemming van 'gebieden voor ambachtelijke bedrijven en voor kleine en middelgrote ondernemingen' veranderd naar, bijvoorbeeld, een RUP voor stedelijke ontwikkelingszone. Binnen dit RUP kunnen dan verdere bepalingen komen op vlak van toegelaten activiteiten, zowel naar type activiteit als naar schaal. Ook kunnen voorwaarden van lopende concessies in overleg worden aangepast. In het kader van het project voor de Innovatieve Stadshaven zal niet ingezet worden op herbestemming, de ambitie is om de huidige bestemming van het Gewestplan te behouden.

(3) Top-down aanpak?

Deze stijl gaat uit van een gefaseerde verwerking van het ontwikkelingsrecht van de verschillende zones. In de zone Steenborgerweert betekent dit onteigening; in de zones Kempen-eiland en Mexico-eiland betekent dit eenzijdige opzegging van de concessie-overeenkomst. Hiermee kan de overheid en/of het Havenbedrijf de ontwikkeling zeer sterk naar de hand zetten.

(4) Bottom-up aanpak?

Hierbij zijn eindgebruikers en eigenaren aanzet. Dit is een laissez-faire die uitgaat van het initiatief van de gebiedspartijen.

Complementair aan al deze vier opties kan de overheid ruimtelijk sturen door fysieke ingrepen te plegen, bijv. met het aanleggen van een brug, herrotering van het verkeer, ontwikkeling van publieke ruimte en aanleggen en onderhouden van stedelijk groen.

TOEPASBAARHEID VAN DE STURINGSSTIJLEN

De geleide ontwikkeling via gebiedsmanagement lijkt de meest relevante stijl van sturing voor deze context. Hiermee is het mogelijk om de innovatieve kracht van de gebiedspartijen aan te spreken. De ontwikkeling van het gebied krijgt richting en tegelijkertijd wordt recht gedaan aan individuele belangen van gevestigde gebiedspartijen, of althans een deel hiervan. Gezien de hoge ambities voor de Innovatieve Stadshaven kiezen we voor een specifieke vorm van deze aanpak, die we uitwerken in het volgende hoofdstuk: de transitieaanpak.

Zowel de top-down als de bottom-up aanpak hebben te grote nadelen om serieus te overwegen. Gezien de beperkte verhuisbewegingen en hoge ruimtedruk zal de bottom-up aanpak onvoldoende zijn om individuele belangen en perspectieven te kunnen overstijgen. Waardoor clustervoordelen en specifieke kwaliteiten van het gebied (nabijheid stad en water) niet worden benut. De top-down aanpak zal simpelweg te kostbaar zijn, omdat de wet zeer ruime compensatiemogelijkheden voorziet. Bovendien is het is zeker niet de ambitie van de stedelijke overheid of havenoverheid om de bestaande

activiteiten zo snel mogelijk weg te jagen. Een top-down aanpak is wel toepasbaar op beperkte schaal, zoals bij de aflopende concessiecontracten op het Kempeneiland.

In het kader van het project voor de Innovatieve Stadshaven zal niet ingezet worden op herbestemming, de ambitie is om de huidige bestemming van het Gewestplan te behouden. Herbestemming eventueel wel een rol spelen om een aantal strikte criteria op vlak duurzaamheid, of beperkende criteria op vlak van activiteiten af te dwingen voor alle partijen in het gebied. Tegelijkertijd kan het voor gevestigde partijen juist ook meerwaarde opleveren, bijvoorbeeld als de bestemming verruimd naar ambachtelijke activiteiten en KMO's (de bestemming van vandaag) in combinatie met havengerelateerde diensten en grootschalige kantoren. Niet vergeten mag echter worden dat de opmaak van een RUP een lange procedure inhoudt. Via de omzendbrief "ruimtelijk transformatiebeleid" kan al wel flexibeler worden omgegaan met de zones voor KMOs, om zo nieuwe bedrijfstypes daar te kunnen opvangen. Een soort 'herbestemmingsaanpak' kan ook gevolgd worden bij langlopende concessiecontracten: aanpassing in onderling overleg. Criteria kunnen worden opgelegd met het oog op aantrekken van activiteiten die passen binnen de ruimtelijk-functionele visie. Dit past bij de ambitie om de ruimte intensiever te benutten: zo kunnen grootschalige percelen op gefaseerde wijze herverkaveld worden naar een meer geschikt weefsel. En dan ook gebouwen in mede-eigendom worden opgericht. De economische en juridische mogelijkheden van deze optie moeten nog gedege worden uitgezocht en onderbouwd.

TRANSITIEAANPAK VOOR DE INNOVATIE- VE STADSHAVEN

In het voorgaande concluderen we dat een geleide ontwikkeling via gebiedsmanagement centraal moet staan in de ontwikkelingsstrategie, op sommige punten aangevuld met inzichten uit de herbestemmingsaanpak of zelfs de top-down aanpak.

Gezien de hoge ambities voor het gebied kiezen we voor een specifieke vorm van de gebiedsmanagement aanpak: de transitieaanpak. De transitieaanpak biedt ruimte om buiten bestaande kaders te treden, toekomstgericht te denken en te werken en doorbraken te forceren richting een duurzame toekomst.

Hoe is de notie van 'transitie' toepasbaar op de schaal van een gebied? Transitie zijn fundamentele veranderingen in structuur, cultuur en werkwijzen van maatschappelijke deelsystemen. Denk aan de transitie van een fossiel, centraal energiesysteem naar een hernieuwbaar, (deels) decentraal energiesysteem. Of de transitie van een lineaire, verspillende economie naar een circulaire economie.

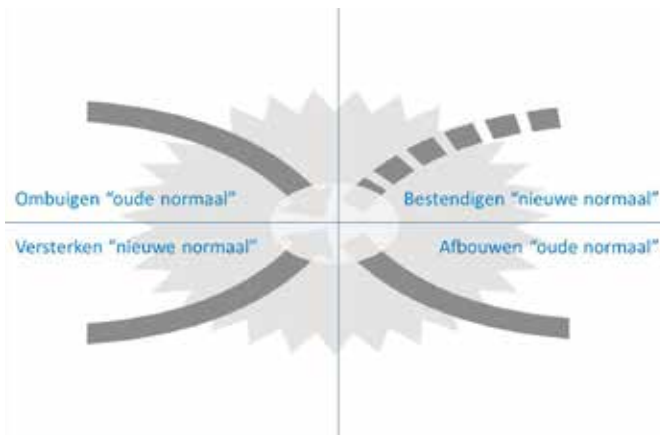
Deze transitie overstijgt dus de schaal van het gebied. Toch kunnen we spreken van een transitieaanpak als we de ontwikkeling van het gebied laten leiden door de volgende aspecten:

- **Toekomst als startpunt.** De keuzes in de ontwikkeling van het gebied gaan uit van wat normaal is in een gewenste toekomst; niet (alleen) van wat nu in de huidige context domineert.

- **Bijdragen aan transitie.** De ontwikkeling van het gebied, zoals de bedrijvigheid en de ruimtelijke inrichting, draagt bij aan de versnelling van gewenste maatschappelijke transitie in Antwerpen en ruimere omgeving.
- **Systeemperspectief.** De onderlinge verbondenheid van verschillende domeinen, schaalniveaus en actoren wordt in het oog gehouden, zowel procesmatig als inhoudelijk. Zo wordt recht gedaan aan de complexiteit van de opgave en de verwevenheid met diverse vraagstukken.
- **Ruimte voor innovatie en reflectie.** Er is ruimte voor koplopers en veranderaars om nieuwe manier van werken toe te passen, en hiervan lessen te trekken op strategisch niveau. Gebiedspartijen worden betrokken in reflectie om 'los te komen' van dagelijkse oplossingen, nieuwe kansen te zien en te anticiperen op (toekomstige) ontwikkelingen.
- **Sturen op vernieuwing.** De sturing bouwt voort op de aanwezige veranderingsdynamiek en daagt uit om voorbij gevestigde belangen en ingesleten manieren van werken te komen. Zodat nieuwe werkwijzen, nieuwe coalities en onverwachte rolverdelingen tot stand kunnen komen.

- **Intermezzo: sturen voor transitie**

Een belangrijke notie in de transitiewetenschap is dat transities enerzijds gaan over het opbouwen van een nieuwe normaal, en anderzijds het afscheid nemen / afbraak van de huidige status-quo. Dit is weergegeven in onderstaande figuur.

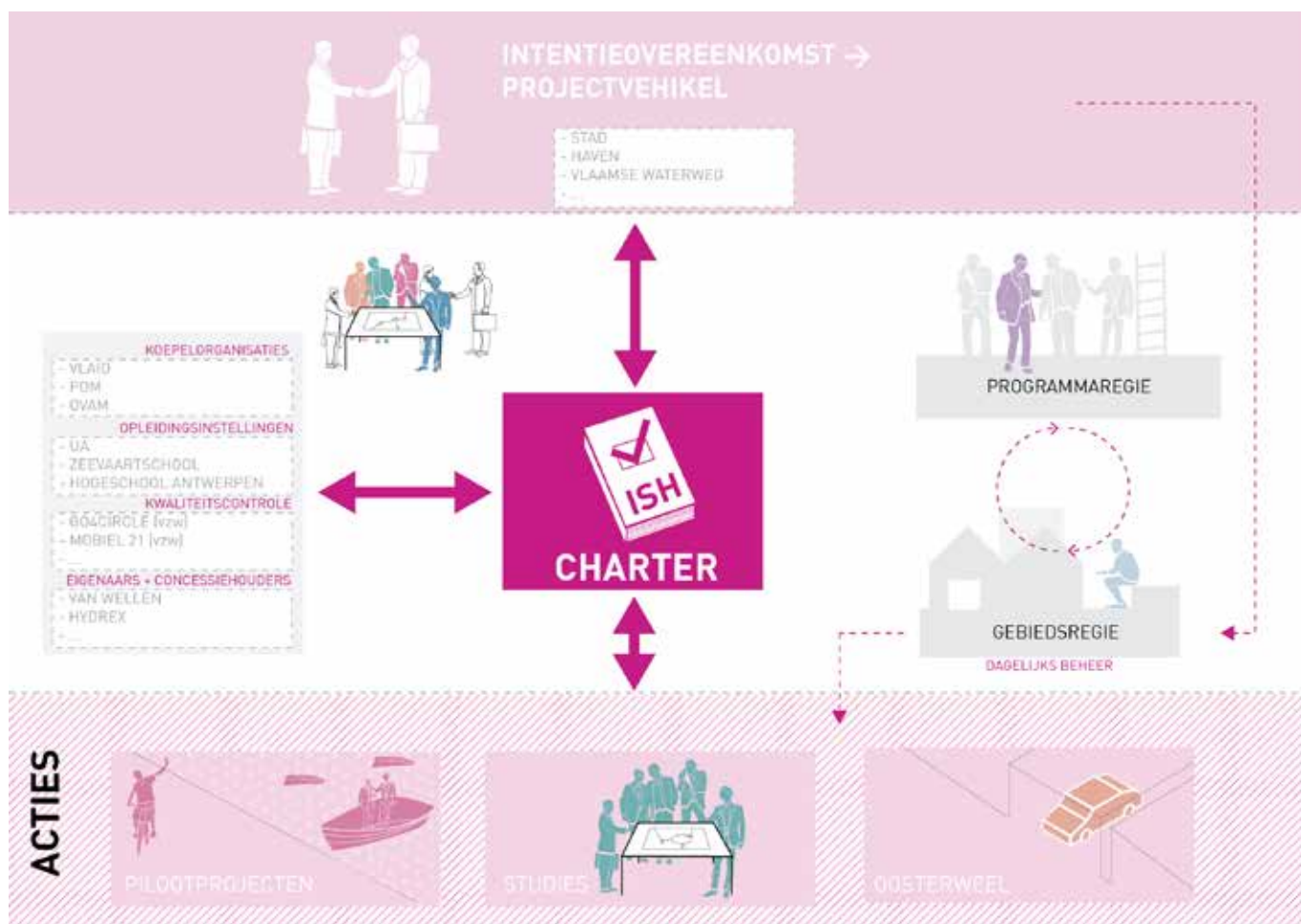


Figuur: Dynamiek van opbouw en afbraak in transities, gebaseerd op (Loorbach, 2014)

De opkomende curve in het figuur representeert dat manieren van denken, doen en organiseren die nu nog uitzonderlijk zijn en in de toekomst normaal worden; de neergaande curve de aspecten die nu nog normaal zijn, maar in de toekomst niet meer acceptabel of profijtelijk zijn. Voorbeelden van 'opbouwende' dynamiek zijn de totstandkoming van een testzone voor autonome vaartuigen en de aanvoer van goederen over het water in plaats van over land. Voorbeelden van de 'afbouwende' dynamiek zijn het stopzetten van investeringen in onduurzame praktijken en het aanscherpen van milieunormen.

Het in de beginfase op laten komen van alternatieven past bij de bottom-up aanpak en kan meer richting krijgen met gebiedsmanagement. Wanneer de opbouw van nieuwe praktijken vordert, is een sterke rol van gebiedsmanagement nodig om enerzijds de afbraak te versterken, maar anderzijds ook het nieuwe normaal te bestendigen. Bij het afbraakspoor kunnen ook elementen uit de herbestemmingsaanpak en top-down aanpak toepasbaar zijn voor het uifaseren van bepaalde praktijken.

Een versimpeld voorbeeld van achtereenvolgende stijlen van sturing in 'opbouw' is: een bedrijf in het gebied ontwikkelt een succesvolle retourlogistiek per boot; er ontstaat een cluster rond watergebonden retourlogistiek; de overheid voorziet aanpassingen aan kades. Daaraan gelinkte 'afbraak' is bijvoorbeeld: tien bedrijven leggen in een convenant vast dat ze een modaliteitsshift nastreven; de overheid investeert in aanpassen van de ontsluitingsprofielen voor het wegverkeer; de modaliteitsshift wordt vastgelegd in concessievoorwaarden. Dit is een wat willekeurig voorbeeld, slechts ter illustratie hoe de stijlen van sturing samenhangen met processen van opbouw en afbraak.



DE TRANSITIEAANPAK IN DE PRAKTIJK

De transitieaanpak zal met betrokken partijen (huidige én nieuwe) werken aan de ontwikkeling van het gebied richting een Innovatieve Stadshaven.

We stellen voor de samenwerking te kaderen in een 'charter' van ambitieuze partijen binnen en buiten het gebied. Dit charter legt de richting vast en biedt een kader voor keuzes, interventies en projecten.

In deze aanpak is een sterk faciliterende en activerende rol nodig om de ontwikkeling aan te jagen. Ons voorstel is dat deze verantwoordelijkheid gezamenlijk wordt genomen door Stad Antwerpen, Havenbedrijf en Vlaamse Waterweg... Een praktische invulling hiervan is om gezamenlijk een gebiedsregisseur aan te stellen. Daarnaast zullen deze drie partijen vanuit verschillende rollen actief betrokken zijn bij de ontwikkelingen in het gebied.

1. SAMENWERKING ALS BASIS

De publieke partners die het sterkst bij de ontwikkeling van het gebied zijn betrokken, zijn Stad Antwerpen, Havenbedrijf en Vlaamse Waterweg. Zij zullen intensief moeten samenwerken om de ambitieuze doelstellingen waar te kunnen maken. Belangrijke stappen hierin zijn:

- Gezamenlijke aanstellen van een gebiedsregisseur voor het gebied.
- Regelmatige onderlinge afstemming over rollen, perspectieven en ontwikkelingen.
- Opstellen van een intentieverklaring tot gezamenlijk gebiedsgericht beleid voor de Innovatieve Stadshaven.
- Het opzetten van een projectvehikel waarin wordt samengewerkt voor o.a. grondbeleid en investeringen.

2. CHARTER ALS KADER

Gezamenlijk met ambitieuze partijen binnen en buiten het gebied wordt een charter opgesteld. Dit charter gaat uit van de 6 principes en werkt nader uit hoe de programmastromen en specifieke onderdelen hieruit kunnen worden ontwikkeld. Het charter is een compact document dat de gewenste richting vastlegt en kader biedt voor keuzes, interventies en projecten.

Doel is dat het charter onderschreven wordt door overheden, koepelorganisaties, onderwijsinstellingen, maatschappelijke organisaties en eigenaars en concessiehouders in het gebied. Niet alle mogelijke stakeholders hoeven het charter te onderschrijven, alleen diegenen die de toekomstrichting voor de Innovatieve Stadshaven delen en hieraan willen bijdragen.

Het charter dient als leidraad voor ontwikkeling van het gebied. Het vormt de lange termijn context en toetsingskader voor korte termijn acties en beleidskeuzes, van alle betrokken partijen. Daarnaast geeft het aangrijpingspunten voor het ontplooiën van initiatief, ontwikkelen van nieuwe samenwerkingen en aantrekken van partijen naar het gebied.

Daarnaast is het charter een instrument voor communicatie en voor het aantrekken van partijen, inzet en middelen. Ook helpt het bij het opbouwen van maatschappelijk draagvlak voor de visie op de Innovatieve Stadshaven naar een breder publiek.

Het charter is een informeel instrument, in die zin dat het geen specifieke afspraken op een bindende manier vastlegt. Dit kan wel gebeuren in bijkomende overeenkomsten. De visie en agenda bevat in het charter kan op basis van voortschrijdend inzicht worden bijgestuurd en verfijnd; in twee-jaarlijkse reflectiemomenten.

3. GEBIEDS- REGISSEUR

De gebiedsregisseur, aangesteld door de samenwerkende publieke partijen, is een eerste aanspreekpunt voor het gebied en heeft een centrale rol in het faciliteren en activeren van ontwikkelingen in het gebied. Om de ontwikkeling in het gebied te blijven voortstuwen is het zaak gerichte impulsen te geven. Hoge ambities, langetermijndenken en samenwerking zijn immers niet evident in de dagelijkse werkelijkheid. De gebiedsregisseur – samen met andere betrokken partijen – bespeelt hiertoe een breed register van interventies, die geclusterd kunnen worden onder duiden, activeren, agenderen en reflecteren.

Duiden: beter begrip krijgen van toekomstrichtingen en huidige vraagstukken. Hiermee partijen uitdagen zich deze inzichten eigen te maken.

(1) Opstarten van overlegproces met eigenaars en bedrijven; identificeren waar opportuniteiten voor hen liggen om bij te dragen aan de Innovatieve Stadshaven; evt. kansen voor samenwerking en ruimtelijke inpassing in kaart brengen;

(2) Duiding van kansen en knelpunten voor ontwikkeling in de programmastromen;

(3) Actief verder zoeken naar opportuniteiten voor duurzame ontwikkeling in het gebied (bijv. bundelen van afvalstromen);

Activeren: beloftevolle projecten/bedrijven hier doen kiemen en/of helpen tot bloei te komen; innovatieve bedrijven aantrekken en zorgen voor verbinding tussen ontwikkelingen.

(4) Actief zoeken naar bedrijven die binnen de visie van Innovatieve Stadshaven vallen, en hen helpen bij een (her)lokalisatie binnen het gebied. Bij vrijkomen concessies: sturen op her-programmering en het aantrekken van nieuwe gebruikers.

(5) Activeren en opvolgen van de publieke investeringen (o.a. infrastructuur en publieke ruimte);

(6) Opstarten van (coalities voor) pilootprojecten, zoals weergegeven in de raamwerkkaart, en aantrekken van financiering.

Agenderen: Het netwerk rond Innovatieve Stadshaven doen groeien en breder eigenaarschap verkrijgen voor de ontwikkeling.

(7) Faciliteren van het opstellen van het charter en betrekken van ambitieuze partijen hierbij;

(8) Faciliteren van overlegproces tussen publieke actoren onderling; en waar nodig tussen eigenaars en publieke actoren;

(9) Opstarten van een communicatietraject richting bedrijven en breder publiek, binnen en buiten Antwerpen. Hieronder vallen bijv. evenementen in het gebied en media-aandacht voor innovatieve ontwikkelingen.

Reflecteren: de inzichten van de ontwikkelingen en projecten samenbrengen, kanaliseren en opschalen.

(10) Organiseren van monitoring en gezamenlijke reflectie om de samenhang in de ontstane dynamiek te bewaken. Bijvoorbeeld met een twee-jaarlijkse bijeenkomst met deelnemers

aan het charter en een externe reflectiegroep; en met maandelijkse innovatiesessies rond specifieke vraagstukken van gevestigde bedrijven.

gen of de ontwikkeling van specifieke functies in het gebied.

Als hulpmiddel bij de overleggen met de gebiedspartijen en het aantrekken van nieuwe partijen wordt in volgend hoofdstuk een specifiek instrument geïntroduceerd: de overwegingsmatrix. Deze maakt afwegingen over de meest geschikte vestigingslocatie binnen het gebied mogelijk en geeft een indicatie of de ambities van het bedrijf aansluiten bij de ambities van de Innovatieve Stadshaven.

De samenwerkingsstructuur van het charter geeft een structuur voor het opstarten van nieuwe samenwerkingen en projecten. De focus daarbij ligt op de aangesloten partijen. Ook voor partijen die niet aangesloten zijn bij het charter zijn er kansen om op onderdelen betrokken te zijn. Voor een brede betrokkenheid kan naast het (ambitieuze) charter ook een aanvullende samenwerkingsvorm worden gekozen voor alle gebiedspartijen. Zoals een bedrijventerreinbeheer met een beperkte verplichte bijdrage voor gezamenlijke (basis)voorzieningen.

Via de gebiedsregisseur hebben de publieke partners een belangrijke faciliterende rol. De gebiedsregisseur zal binnen de verschillende afdelingen van de partners ook steun moeten organiseren om de ontwikkelingen verder te faciliteren, met bijvoorbeeld subsidieprogramma's of inbreng van hun expertise.

Op sommige aspecten kunnen de publieke partners zelf sterk het voortouw nemen. Dat geldt in eerste instantie voor ruimtelijke ingrepen, maar ook voor gezamenlijke voorzienin-

4. PROGRAMMA-EXPERTS

De gebiedsregisseur speelt een centrale rol in de communicatie met de actoren die reeds in het gebied gevestigd zijn. In de Innovatieve Stadshaven moet er echter ook ruimte zijn voor nieuwe actoren, jonge bedrijven of grotere partijen die vandaag nog niet in het gebied zitten maar kunnen helpen om de 4 programmastromen tot ontwikkeling te brengen. De gebiedsregisseur kan zich hiervoor laten bijstaan door een aantal programma-experts, die vanuit hun eigen dagelijkse activiteiten en netwerken interessante spelers naar het gebied kunnen halen.

De programma-experts voelen zich als een vis in het water van één van de 4 specifieke programmastromen (logistiek 2.0, havengerelateerde dienstverlening, maakindustrie, test- en makersspaces); werken gebiedsoverstijgend (minstens stadsbreed, en met voelsprietten op schaal van de regio); en zijn echte netwerkers, mensen samenbrengen en inspireren is hun passie. Ze functioneren als ambassadeurs van de Innovatieve Stadshaven, gaan actief de markt op en trekken passende nieuwe bedrijven aan. Ze helpen de gebiedsregisseur tevens bij de beoordeling van de kandidaten die zich spontaan aanbieden in het gebied en leveren advies bij het invullen van de overwegingsmatrix (zie hfdst. 5). Tot leveren ze ook bijstand bij de coaching van de actieve bedrijven binnen de Innovatieve Stadshaven.

De rol van de programma-expert kan opgenomen worden door afgevaardigden van de partners uit het charter, bijvoorbeeld door NxtPort rond 'smart city harbour', met de dienst mobiliteit rond stadslogistiek en met OVAM rond circulaire economie.



5. OVERWEGINGS- MATRIX

De overwegingsmatrix vertaalt de zes principes naar ambities voor de vier programmastromen en de drie deelgebieden. De matrix, zoals hieronder beschreven, is een eerste aanzet. Afhankelijk van de programmastroom, het deelgebied en de aard van de partij (bedrijf, ontwikkelaar) die de vraag stelt, zal een ander gewicht aan de verschillende principes worden toegekend. De matrix zal vanuit voortschrijdend inzicht vanuit de praktijk ongetwijfeld en met het opstellen van het charter verder worden aangescherpt.

Door het formuleren van een aantal vragen per principe kunnen, door middel van de matrix, de ambities van een bedrijf eenvoudig kunnen worden vergeleken met deze van de Innovatieve Stadshaven. In combinatie met de raamwerkkaarten kan vanuit de matrix de optimale vestigingslocatie voor een bedrijf binnen het gebied dan worden aangeduid.

De matrix is geen vaste lijst met vragen waarbij de uitkomst ja of neen is, maar is de onderlegger voor een verdiepend gesprek tussen de gebiedsregisseur of programma-experts en het bedrijf. In het gesprek staat het verkennen van de onderlinge ambities centraal en het moet de gebiedsregisseur of programma-experts in staat stellen een argumentatie op te bouwen voor het inpassen van het bedrijf in de Innovatieve Stadshaven of niet. Doordat de matrix de locatie, de programmastroom en de principes mee in beschouwing neemt, ontstaat een flexibel afwegingsinstrument, met verschillende variabelen. Op die manier kan een op maat gemaakt advies worden opgesteld voor geïnteresseerde bedrijven of partijen. Het is aan het bedrijf of de partij om aan te tonen dat ze passen binnen de Innovatieve Stadshaven en daar-

voor voldoende informatie aan te reiken.

Een overzicht van de mogelijke vragen per principe, die als leidraad kunnen fungeren voor een gesprek:

Principe 1: Genius Loci: de Innovatieve Stadshaven versterkt de link tussen stad en haven, een toplocatie voor bedrijven met een ecosysteem tussen stad, haven en Albertkanaal.

1. Hoe levert het bedrijf voordelen op voor het beter werken van bedrijven in de stad, haven of economische zone Albertkanaal?
2. Zijn er in het gebied of de directe omgeving samenwerkingspartners voor het bedrijf aanwezig? Heeft het bedrijf clustervoordelen in het voorziene programma in de Innovatieve Stadshaven?
3. Wat zijn de locatiespecifieke voordelen voor het bedrijf om zich te vestigen in het gebied?
4. Zijn er duidelijke stromen tussen het bedrijf en enerzijds de stad, anderzijds de haven in aanvoer en afvoer van goederen en/of personen?

Principe 2: De Innovatieve Stadshaven is een proeftuin voor de nieuwe economie, met een focus op vernieuwde technologieën en circulaire economie.

1. In hoeverre is het bedrijf of de bedrijfsactiviteit vernieuwend en op welke manier?
2. Op welke manier wordt (vernieuwende) technologie ingezet in de bedrijfsactiviteit?
3. In hoeverre is het bedrijf of de bedrijfsactiviteit gericht op een circulaire economie?
4. Staat het bedrijf open om deel te nemen aan het samen ontwikkelen van nieuwe technologieën en/of inspireren van andere partijen?

Principe 3: De Innovatieve Stadshaven draagt bij aan de creatie van werkgelegenheid voor zowel laag- als hooggeschoolden.

1. In welke mate brengt het bedrijf een indirecte werkgelegenheid in de omgeving?
2. Wat is het profiel van werknemers dat het bedrijf aantrekt?
3. Zet het bedrijf in op uitwisselingsmogelijkheden tussen praktijk en theoretische kennis? Zijn er opleidings- en bijscholingsmogelijkheden vanuit het bedrijf?

Principe 4: De Innovatieve Stadshaven zet in op een duurzame doordachte vervoerskeuze en faciliteert alternatieve vervoersstromen voor personen en goederen.

1. Stimuleert het bedrijf het benutten van fiets of OV voor werknemers en klanten?
2. Stimuleert het bedrijf alternatieve vervoersvormen voor vrachtverkeer?
3. Maakt het bedrijf gebruik van het water voor vrachtverkeer of personenvervoer?
4. Minimaliseert het bedrijf gemotoriseerd verkeer voor werknemers en klanten of voor vrachtverkeer?

Principe 5: De Innovatieve Stadshaven moedigt aan tot compact ruimtegebruik; stapelen wordt de norm.

1. Worden de mogelijkheden om voorzieningen en infrastructuur te delen met andere bedrijven benut?
2. Worden de mogelijkheden tot stapelen van functies binnen bedrijf benut?

Principe 6: Binnen de Innovatieve Stadshaven wordt de blauw-groene corridor gesloten, en de ruimte klimaatrobuust ingericht.

1. Hoe zal het bedrijf het overtollige regenwater in de bodem laten infiltreren?
2. Welke maatregelen voorziet het bedrijf die een klimaatrobuuste (energie, warmte en water) meerwaarde kunnen betekenen voor de werkomgeving van haar werknemers en de omgeving in het algemeen?

GEBRUIK VAN DE OVERWEGINGSMATRIX

De matrix kent vier mogelijk toepassingen voor het ondersteunen van de gebiedsregisseur of programma- expert. Beiden zullen de afweging moeten maken, de gebiedsregisseur eerder vanuit het ruimtelijke, de programma-expert eerder vanuit het programma. Dit in taken zoals: (1) het begeleiden van het vestigen van een bedrijf in het gebied, (2) het aantrekken van nieuwe, innovatieve bedrijven of (3) het opstellen van ontwikkelisen, mocht er voor een locatie worden besloten om een vastgoedontwikkeling op te zetten. De matrix wordt ook benut om (4) de ambities van de, in het gebied gevestigde, bedrijven te herijken over de jaren heen.

• Vestigen van een bedrijf

Vanuit de informatie (achtergrond bedrijfsvoering, ondernemingsplan) die het bedrijf voorafgaand aan een gesprek opstuurt, maakt de gebiedsregisseur een gefundeerde inschatting of het bedrijf tot één van de vier programmastromen (of tot de ondersteunende voorzieningen) behoort en of het bedrijf een gezonde bedrijfsvoering heeft, op de korte en langere termijn.

Indien aan beide is voldaan, vindt er een gesprek tussen de gebiedsregisseur of programma- expert en het bedrijf plaats. In het gesprek worden duidelijk de ambities van de Innovatieve Stadshaven geschetst. Aan de hand van de vragen worden de ambities van de bedrijven vergeleken met deze van het gebied en zo inhoudelijke argumenten geformuleerd. De bedrijven dienen daarvoor voldoende input te geven om deze vergelijking te kunnen maken. Waar nodig, wordt met het bedrijf besproken hoe het bedrijf verbeteringen kan aanbrengen om zo beter aan te sluiten bij de ambities van de Innovatieve Stadshaven. In het gesprek kan aangegeven worden hoe het bedrijf in dit laatste kan begeleid worden. Verder kunnen, vanuit de resultaten van de matrix, in combinatie met de raamwerkkaarten, ook al de mogelijkheden van een vestigingslocatie worden besproken.

• Aantrekken van een innovatief bedrijf

Indien de gebiedsregisseur of een programma-expert een innovatief bedrijf wil aantrekken dat tot één van de vier programmastromen (of

tot de ondersteunende voorzieningen) behoort, kan de matrix een inzicht geven in hoeverre de ambities van het bedrijf aansluiten bij deze van het gebied. Dit voordat het bedrijf actief wordt benaderd.

De ambities van het aan te trekken bedrijf kunnen daarnaast worden vergeleken met deze van de al gevestigde bedrijven. Zitten er vanuit gedeelde ambities gelijkgestemden in het gebied en is samenwerking of clustervorming mogelijk? De matrix kan zo worden ingezet om te overtuigen waarom de Innovatieve Stadshaven de perfecte plek is voor het aan te trekken bedrijf.

• Marktbevraging

Bij een marktbevraging is niet altijd vooraf duidelijk welk bedrijf zich in de gebouwen zal vestigen. De eisen die de vier gewenste programmastromen of ondersteunende voorzieningen stellen aan de gebouwen en omgeving zijn echter zo specifiek dat, in grote lijnen, wel is te voorzien welke programmastromen er zich in de nieuwe ontwikkeling zullen vestigen. Hoewel niet alle principes binnen de matrix ten volle kunnen worden benut, kan de matrix ondersteuning bieden bij het formuleren van de noodzakelijke vereisten van de marktbevraging vooral naar bouwvolume en -typologie.

De matrix kan ook ondersteunen bij de toewijzing van de marktbevraging, dit door de ambities van verschillende ingediende voorstellen te vergelijken met deze van de Innovatieve Stadshaven.

De gekozen ontwikkelaar onderschrijft de ambities van het gebied door middel van het ondertekenen van het Charter en de zes principes worden meegenomen in de (huur)overeenkomsten die de vastgoedontwikkelaar sluit met de bedrijven die zich in de nieuwe ontwikkeling komen vestigen.

• Toetsen van de ambities van het bedrijf en het gebied.

Om de ambities binnen de Innovatieve Stadshaven te bewaken, wordt de matrix niet alleen bij aanvang gebruikt, maar er vindt met enige regelmaat een herijking van de aanwezige bedrijven plaats. Ook hier vormt de matrix een leidraad voor het gesprek. Dit gesprek is een één-op-één terugkoppelmoment met het be-

drijf over de gang van zaken binnen het gebied. In het gesprek worden ambities van zowel het bedrijf als deze van het gebied tegen het licht gehouden. Deze gesprekken kunnen ook een aanleiding geven om het Charter aan te scherpen, wanneer bij verschillende bedrijven gelijkaardige ambities naar voor komen.

Indien duidelijk wordt dat bedrijven niet voldoende ambities vertoont of eerdere lagere ambities over de loop van de jaren heeft gerealiseerd dan vooropgesteld, wordt een plan tot verbetering opgemaakt. Indien er na verschillende herijkingen geen vooruitgang optreedt, kan een negatieve evaluatie een invloed hebben op het verlengen van de concessie of huur (indien van toepassing).

ACHTERGROND BIJ DE WEGINGSMATRIX

Per programmastroom (logistiek 2.0 met toegevoegde waarde, havengerelateerde dienstverlening, maakindustrie, en test- en makerspace) wordt een weging gemaakt. Voor deze eerste versie van de matrix wordt er op basis van onderzoeken, interviews met betrokkenen en de arena's, een weging voorgesteld.

Gezien de programmastromen ieder over andere mogelijkheden beschikken om de ambities waar te maken, levert dit een specifieke weging per programmastroom per vraag op. Voor sommige programmalijnen zullen ook hoger ambities worden gewogen dan anderen. Een voorbeeld om dit te illustreren: om de bereikbaarheid van en in het gebied te garanderen, wordt er van logistiek 2.0 met toegevoegde waarde een hoge ambitie verwacht in het terugdringen van gemotoriseerd autoverkeer omdat zij een groot aandeel hebben in de mobiliteit in het gebied.

In een gesprek met het bedrijf worden de vragen doorlopen en per vraag wordt gekeken of de bedrijfsambities relateren met deze van de Innovatieve Stadshaven. Hieruit wordt een weging opgesteld op een schaal van vijf: (1) onvoldoende, (2) onvoldoende, maar verbetering op korte termijn is mogelijk, (3) gelijk aan de minimale eis van de Innovatieve Stadshaven, (4) een hogere of (5) de hoogste ambitie.

Is de weging van het bedrijf gelijk aan of hoger dan de ambities van de programmastromen, dan sluit de werking van het bedrijf aan bij de ambities van die programmastroom. Is de weging van het bedrijf lager dan de weging van de programmastromen, moet in overleg worden gekeken welke stappen te nemen zijn om de bedrijfsambities minimaal in overeenstemming met het gebied te brengen.

Principe 1: Genius Loci: de Innovatieve Stadshaven versterkt de link tussen stad en haven, een toplocatie voor bedrijven met een ecosysteem tussen stad, haven en Albertkanaal.

1. Hoe levert het bedrijf voordelen op voor het beter werken van bedrijven in de stad, haven of economische zone Albertkanaal?
2. Zijn er in het gebied of de directe omgeving samenwerkingspartners voor het bedrijf aanwezig? Heeft het bedrijf clustervoordelen in het voorziene programma in de Innovatieve Stadshaven?
3. Wat zijn de locatiespecifieke voordelen voor het bedrijf om zich te vestigen in het gebied?
4. Zijn er duidelijke stromen tussen het bedrijf en enerzijds de stad, anderzijds de haven in aanvoer en afvoer van goederen en/of personen?

Gezien de unieke locatie tussen stad en haven en de beperkte ruimte in het gebied geldt voor alle programmastromen een hoge ambitie voor dit principe. Uit de interviews met de bedrijven op de locatie blijkt dat vele werknemers de nabijheid van de stad erg waarderen. Dit omdat de locatie ook erg fiets bereikbaar is en er in de pauze ook in de buurt kan worden gegeten. Uit de interviews bleek verder dat veel van hun leveranciers en klanten zich ook in het gebied of in de stad, haven of economische zone Albertkanaal bevonden. In groeiende mate wordt het water daarbij benut om de haven te bereiken, dit wegens de groeiende onbereikbaarheid van de haven met de wagen.

In de Innovatieve Stadshaven wordt clustervorming van bedrijven en sectoren gestimuleerd, gezien dit leidt tot een meerwaarde die de eigen bedrijfsvoering kan overstijgen. Rondom de kansen van de programmastromen in het gebied gaf REBEL een advies. Hierin geeft REBEL aan dat voor logistiek 2.0 met toegevoegde waarde, er een inherente nood is aan clustering in het gebied voor het verkrijgen van schaafeffecten. Door clustering kan de benodigde logistieke infrastructuur efficiënter en optimaler worden aangelegd.

Uit het interview met City Depot bleek dat voor hun aanvoer en afvoer van goederen, de be-

reikbaarheid over weg en water gekoppeld aan de nabijheid van een stedelijk afzetgebied het belangrijkste locatiespecifieke voordeel is voor bedrijven binnen logistiek 2.0 met meerwaarde.

Uit het interview met Brabo kwam dat: wil de haven van Antwerpen zich internationaal beter profileren, dan moeten er ook meer maritieme en logistieke zakelijke dienstverlening (rederijen, forwarders, expediteurs, controle, beveiliging, financieel, verzekering, juridisch, consultancy/R&D) worden aangetrokken.

REBEL gaf aan dat de maritieme en logistieke zakelijke dienstverlening nu maar beperkte ontwikkelmogelijkheden in het havengebied heeft, dit omwille van beperkingen in de voorschriften. De Innovatieve Stadshaven biedt op vele vlakken betere vestigingsvoorwaarden (met uitzondering van autobereikbaarheid) voor deze dienstverlenende bedrijven.

De gewenste dienstverlening in het gebied is niet alleen op de internationale profilering van de haven gericht. REBEL toont aan dat de nuts- en havenbedrijven ook nood hebben aan schoonmaak, beveiliging, controle, en back-offices. Deze havengerelateerde dienstverlening is in stijgende mate op zoek naar locaties, dicht bij de haven, in meer aangename (stedelijke) omgeving met betere diensten voor werknemers en die minder auto-afhankelijk zijn. Openbaar vervoerverbindingen (tram, water) zijn daarmee belangrijke locatievoordelen voor beide onderdelen van dienstverlenende bedrijven.

Uit de interviews met bedrijven in de sfeer van de maakindustrie bleek dat veel van hun leveranciers en klanten eveneens in de omgeving van studiegebied gevestigd zijn: in de stad, haven of langs het Albertkanaal.

REBEL gaf aan dat er voldoende markt is voor innovatieve bedrijven binnen de test- en makerspaces die werken aan water- of havengebonden ontwikkelingen. Er kan snel een kritische massa van bedrijven komen die verder clustereffecten creëert met bestaande bedrijven zoals Hydrex en NxtPort. Voorzieningen op de locatie, zoals het geplande opleidingscentrum

of ontmoetingsplekken, zijn een plus voor de programmastromen die meer op innovatie zijn gericht, zoals de test- en makerspaces en de maakindustrie (interview Gabriëlle Van Zoeren, Stad Antwerpen).

Principe 2: De Innovatieve Stadshaven is een proeftuin voor de nieuwe economie, met een focus op vernieuwde technologieën en circulaire economie.

1. In hoeverre is het bedrijf of de bedrijfsactiviteit vernieuwend en op welke manier?
2. Op welke manier wordt (vernieuwende) technologie ingezet in de bedrijfsactiviteit?
3. In hoeverre is het bedrijf of de bedrijfsactiviteit gericht op een circulaire economie?
4. Staat het bedrijf open om deel te nemen aan het samen ontwikkelen van nieuwe technologieën en/of inspireren van andere partijen?

Innovatie stimuleren is het uitgangspunt van het gebied. Indien de innovatie niet in huis plaatsvindt worden bedrijven gevraagd om als testcase deel te nemen aan bijvoorbeeld innovatieve projecten vanuit andere bedrijven.

De vernieuwing van logistiek 2.0 met toegevoegde waarde zit in het herdenken van de value chain van goederen. REBEL geeft aan dat voor logistiek 2.0 met toegevoegde waarde, er zeker reverse logistics van afvalstromen te overwegen vallen. Dit is nu nog niet mainstream in de logistiek en geeft daarom vele innovatie mogelijkheden.

REBEL ziet een enorme toename aan dienstverlenende bedrijven, werkend met big data. Ook uit het interview met Rombit blijkt dat er voor deze bedrijven vele kansen voor een vernieuwende technologie liggen in het gebied. Dit omdat het gebied optimaal is gelegen om de Harbour of Things te koppelen aan de City of Things. Deze dienstverlenende bedrijven werken vooral ten dienste van de haven en de opkomende logistiek 2.0 met meerwaarde en maken onder andere bedrijfsprocessen of value chains veiliger of efficiënter. Rombit zag verder mogelijkheden om software op nieuwe of bestaande hardware uit te testen (maakindustrie en test- en makerspaces) in het

gebied. Zo laat de lengte van dokken toe om onbemande binnenschepen te testen.

De dienst business & innovatie van de Stad Antwerpen adviseert om voor dit gebied, binnen de maakindustrie, te focussen op bedrijven die zich specialiseren in 'technologisch' (het gebruik van industriële hardware en technologie voor onderzoek en ontwikkelingen, design, engineering, prototyping en productie) en 'mass customisation' (het leveren van specifieke en op maatgerichte diensten gericht op vernieuwing van een product, een productietechniek [proces] en/of de industriële waardeketen). Voor beide is innovatie een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering. Gezien voor beide productontwikkeling centraal staat, kan door vernieuwende producten de maakindustrie ook een belangrijke speler zijn om de circulaire economie ambitie van het gebied een stap verder te brengen.

REBEL gaf aan dat bedrijven uit de test- en makerspaces, met een fysieke productie van circulaire producten (herbruikbare materialen) en diensten (product as a service), locaties in nabijheid van stedelijk afzetgebied zoeken om deze producten of diensten te kunnen testen en snel te kunnen leveren.

Alle programmastromen kunnen, binnen hun specifieke bedrijfsvoering, de circulaire economie een stap verder brengen. Voor programmastromen moet daarom minimaal ingezet worden op circulariteit vanuit bedrijfsvoering en actief gezocht worden naar bedrijven die circulariteit ondersteunen door onderzoek of bij andere bedrijven (bv. Go4Circle).

Principe 3: De Innovatieve Stadshaven draagt bij aan de creatie van werkgelegenheid voor zowel laag- als hooggeschoolden.

1. In welke mate brengt het bedrijf een indirecte werkgelegenheid in de omgeving?
2. Wat is het profiel van werknemers dat het bedrijf aantrekt?
3. Zet het bedrijf in op uitwisselingsmogelijkheden tussen praktijk en theoretische kennis? Zijn er opleidings- en bijscholingsmogelijkheden vanuit het bedrijf?

De toegevoegde waarde van logistiek 2.0 creëert meer werkgelegenheid dan de standaard logistieke bedrijven. Dit in het hergroeperen of -verdelen van grote gepalleteerde stromen, in de fijnmazige distributie en reverse logistic door middel van een duurzame mobiliteit en in de eerst verwerking van de afvalstromen uit deze reverse logistic.

Rondom werknemers die het bedrijf aantrekt, kwamen drie inzichten uit de interviews met bedrijven. Dienstverlenende bedrijven die werken met big data zoeken niet alleen software ontwikkelaars, maar ook techniekers die instaan voor het onderhoud van de hardware. Dit kan door het bijscholen van een techniker.

Bij bedrijven in de maakindustrie en havengerelateerde dienstverlening bleek dat vele werknemers met een middelbare school opleiding werden aangenomen en dat de specifieke scholing, nodig binnen het bedrijf, voornamelijk binnenshuis plaatsvond. Waar mogelijk werd er een samenwerking met onderwijsinstellingen in Antwerpen opgezet. Het voorgestelde opleidingscentrum in het gebied kan de verdere opbouw en uitwisseling van kennis verder stroomlijnen.

Er werd binnen het bedrijf ook gestreefd naar een uitwisseling tussen praktijk en theoretische kennis omdat dit, voor de producten of diensten die worden geleverd, twee zijden van dezelfde medaille zijn en dus beide nodig zijn voor een verdere ontwikkeling van het bedrijf.

Voor bedrijven die nog een groeifase zitten, naar verwachting voornamelijk de test- en makerspaces, zullen nog maar weinig indirecte werkgelegenheid opleveren. Bij succes kan de werkgelegenheid echter snel groeien.

- **Principe 4: De Innovatieve Stadshaven zet in op een duurzame doordachte vervoerskeuze en faciliteert alternatieve vervoersstromen voor personen en goederen.**

1. Stimuleert het bedrijf het benutten van fiets of OV voor werknemers en klanten?
2. Stimuleert het bedrijf alternatieve vervoersvormen voor vrachtverkeer?
3. Maakt het bedrijf gebruik van het water voor vrachtverkeer of personenvervoer?
4. Minimaliseert het bedrijf gemotoriseerd

verkeer voor werknemers en klanten of voor vrachtverkeer?

Vanuit verschillende interviews met bedrijven in het gebied bleek dat werknemers steeds meer met de fiets naar het werk gaan. Met de opkomst van de elektrische fiets is de locatie vaak sneller bereikbaar dan de wagen. Niet alleen voor werknemers biedt duurzame mobiliteit nieuwe mogelijkheden, maar ook voor klanten. Dit laat het voorbeeld van GMAN zien. Ze lenen fietsen uit of geven een OV ticket aan het klanten die hun wagen binnenbrengen voor een onderhoud. Watervervoer van werknemers of klanten kan meer worden gestimuleerd. Zo benut Brabo al het water om hun havenloodsen op tijd bij de schepen in de haven te brengen.

Voor logistiek 2.0 met toegevoegde waarde wordt een hoog gebruik van gemotoriseerd verkeer verwacht en daarom verwacht de Innovatieve stadshaven hoge ambities vanuit deze bedrijven.

REBEL stelt dat het gebied geschikt is voor specifieke stromen binnen logistiek 2.0 met toegevoegde waarde aan de stad. Te denken valt aan gepalleteerde belevering over water van dranken voor de horeca, ook belevering over water van de bouwsector valt zeker te overwegen. Verder is volgens REBEL een fietsdistributie voor pakketleveringen vanuit het Mexico-eiland zeker haalbaar.

REBEL toont aan dat de havengerelateerde dienstverlening minder auto afhankelijk locaties zoekt. Een betere OV-ontsluiting, zowel een sneltram (verbinding met het stedelijk gebied) als een waterbus (verbinding met het havengebied), kunnen hieraan een essentiële bijdrage leveren.

De maakindustrie bedrijven en test- en makerspaces, niet direct gelegen aan een kade, kunnen de openbare kades in het gebied benutten voor de toe- of afvoer van grote massa's over water.

Bij het bespreken van dit principe kunnen verschillende raamwerkkaarten helpen om de potenties van het gebied nog beter in beeld te brengen voor het bedrijf. De kaarten die inspeken op de potenties van de tram en het sluiten van het singel- en ringfietspad laten zien wat

het gebied voor alternatieve vervoersmogelijkheden aan de bedrijven biedt. In de kaart: de routes voor het vrachtverkeer optimaliseren wordt de ontsluiting per eiland weergegeven. In de kaart interactie tussen land en water verhogen zijn de aanlegkades voor logistiek aangegeven en worden er mogelijke aanleghaltes gesuggereerd voor passagiersvervoer over water.

Principe 5: De Innovatieve Stadshaven moedigt aan tot compact ruimtegebruik; stapelen wordt de norm.

1. Worden de mogelijkheden om voorzieningen en infrastructuur te delen met andere bedrijven benut?
2. Worden de mogelijkheden tot stapelen van functies binnen bedrijf benut?

De geplande voorzieningen in het gebied die door de bedrijven kunnen worden gedeeld zijn onder andere een innovatiedok, collectieve laad- en loskades en een opleidingscentrum. De raamwerkkaarten interactie tussen land en water verhogen en plekken voor programmastromen geven aan waar deze voorzieningen of infrastructuur zich bevinden.

Het innovatiedok, gelegen aan Kempeneiland en Asiadok (zuid), is een interessante voorziening voor de test- en makerspaces en de maakindustrie.

Logistiek 2.0 met toegevoegde waarde, de maakindustrie en test- en makerspaces kunnen de collectieve laad- en loskades benutten voor de toelevering van hun bedrijf. De programmastromen met een innovatie focus (dienstverlening werkend in big data, test- en makerspaces en maakindustrie) kunnen gebruik maken van het opleidingscentrum.

Inzake mobiliteit zijn er ook mogelijkheden om meer te delen tussen de bedrijven. Gedacht kan worden aan deelsystemen voor (elektrische) fietsen of wagens, parkeerplekken, of een aanlegsteigers voor verkeer naar de haven over water. Dit laatste wordt al gedaan door Brabo en De Wit Holding.

Binnen de innovatieve stadshaven is het een expliciete wens om te verdichten en meer ste-

delijke ruimte te vormen. Logistiek 2.0 met toegevoegde waarde en maakindustrie biedt mogelijkheden tot stapelen boven de hallen. Dit door het slim positioneren van functies binnen het gebouw of het stapelen van andere programmastromen, zoals havengerelateerde dienstverlening of een deel van de test- en makerspaces.

Specifiek voor test- en makerspaces toont REBEL aan dat deze programmastroom een erg hybride vastgoednood heeft, dit kunnen kantoren, kleinschalige magazijnen en ateliers, beveiligde labo's of soms grootschalige productieruimtes zijn. Een fysieke koppeling met de hallen van de maakindustrie kan dus mogelijk leiden tot een gedeeld gebruik van productieruimtes of machines.

Rondom de nieuwe en bestaande tramhaltes kunnen er gebouwen voor hoge aantallen personen per vierkante meter worden gebouwd. De raamwerkkaart bouwen aan een compacte stadshaven laten de mogelijkheden tot stapelen binnen het gebied zien.

Principe 6: Binnen de Innovatieve Stadshaven wordt de blauw-groene corridor gesloten, en de ruimte klimaatrobuust ingericht.

1. Hoe zal het bedrijf het overvloedige regenwater in de bodem laten infiltreren?
2. Welke maatregelen voorziet het bedrijf die een klimaatrobuuste (energie, warmte en water) meerwaarde kunnen betekenen voor de werkomgeving van haar werknemers en de omgeving in het algemeen?

Op sommige plekken in het gebied worden er extra voorzieningen getroffen voor water infiltratie door middel van groenvoorziening. Voor Mexico-eiland is er de mogelijkheid tot het aanleggen van een multifunctionele blauw-groene corridor en voor Steenborgerweert een bufferpark.

Logistiek 2.0 met toegevoegde waarde, de maakindustrie en test- en makerspaces zullen mogelijk buitenwerkplaatsen kennen. Bij de inrichting van deze plaatsen moet er worden nagedacht over waterinfiltratie. Indien bedrijven een grotere kavel hebben dan op het moment nodig (voorzien op groei), wordt de

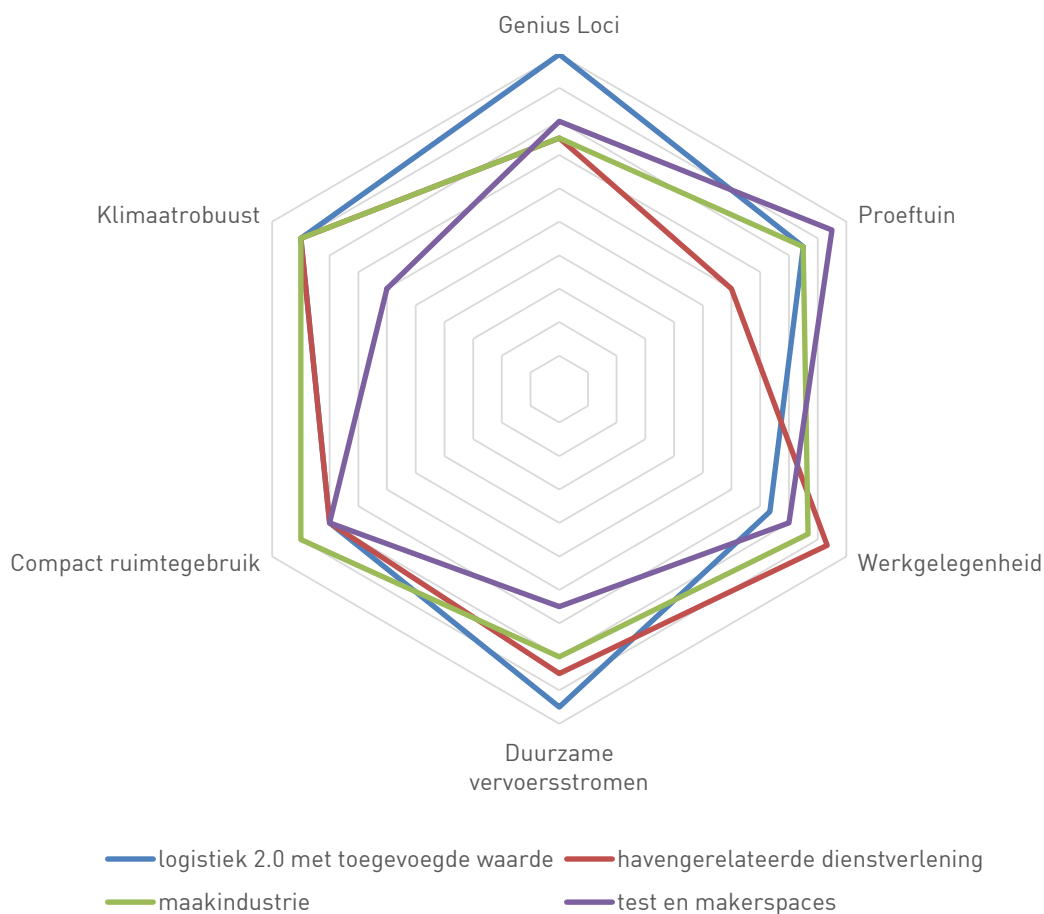
wachtruimte het best groen ingericht.

Gebouwen voor havengerelateerde dienstverlening kennen de hoogste afwerkingsgraad. Hierbij kan het eenvoudigst in klimaatrobuustheid (energie, warmte en water) worden geïnvesteerd. De gebouwen van logistiek 2.0 met toegevoegde waarde en maakindustrie hebben vaak grote dakoppervlaktes, hierbij moet worden nagedacht over een geel (energie opwekking), blauw (waterbuffering) of groen dak. Warmte of koude is een ander aspect waarbij deze programmastromen, voorbij de standaard, in duurzame systemen kunnen investeren.

De raamwerkkaart: groen-blauwe ruimtes geeft aan waar er ruimtes in het gebied worden voorzien om water in de grond te laten infiltreren, te bufferen of vertraagd af te voeren.

VOORBEELDUITWERKINGEN VAN DE OVERWEGINGSMATRIX

Ter illustratie van de overwegingsmatrix worden er twee voorbeelden van gebruik beschreven. Een maakindustrie bedrijf zoekt een nieuwe kavel en er wordt een advies opgesteld voor een van de voorstellen vanuit een marktbevraging.



Gekleurde lijnen geven de minimale ambities van de programmastromen weer. Het bedrijf haalt beste een score aan de buitenkant van de contour. Wie op verschillende parameters binnen de contour scoort heeft niet voldoende ambities.

Voorbeeld 01: een maakindustrie bedrijf zoekt een nieuwe kavel

Een maakindustrie bedrijf neemt contact op met de gebiedsregisseur met de vraag of het zich in de Innovatieve Stadshaven kan vestigen. Na het bezorgen van de benodigde informatie blijkt het bedrijf te passen in de maakindustrie, meer specifiek mass customisation en een gezonde bedrijfsvoering te hebben. Het bedrijf wordt dan ook uitgenodigd voor een gesprek.

Tijdens het gesprek worden de ambities van de Innovatieve Stadshaven uitgelegd en gezien er voor de maakindustrie hoge ambities worden gesteld voor de principes rondom compact ruimtegebruik en klimaatrobuust en bovengemiddelde ambities voor proeftuin en werkgelegenheid, ligt de nadruk in het gesprek op deze principes.

Voor het principe: de Innovatieve Stadshaven moedigt aan tot compact ruimtegebruik; stapelen wordt de norm, is het bedrijf sterk geïnteresseerd in het delen van voorzieningen zoals het opleidingscentrum. Nu vinden er vaak nog opleidingen binnenshuis plaats of moeten werknemers erg ver reizen voor specifieke opleidingen. Met gelijkaardige bedrijven in de buurt kan misschien een gezamenlijk opleidingscentrum worden georganiseerd. In het stapelen boven de hallen ziet het bedrijf mogelijkheden en ze laten deze onderzoeken. Mocht er op termijn een overmaat in ruimte ontstaan, gaat het bedrijf graag met de gebiedsregisseur rond de tafel zitten om de ruimtes tijdelijk aan test- en makerspace bedrijven te verhuren die met gelijkaardige technologieën werken.

Voor het principe: binnen de Innovatieve Stadshaven wordt de blauw-groene corridor gesloten, en de ruimte klimaatrobuust ingericht, wordt het verwachte dakoppervlak en de gewenste buitenruimte en van het bedrijf bekeken. De mogelijkheden van het dak om water op te vangen had het bedrijf niet meteen voor ogen, maar ziet kansen voor het investeren in een blauw (wateropslag) dak. In combinatie met een gebouwde waterbuffer onder de versteende buitenruimte, ontstaat er de mogelijkheid om voldoende water te bufferen om in de

zomer de hallen te koelen. Hierdoor wordt er minder warme lucht het bedrijf uitgeblazen en vermindert zo ook de hittestress in de omgeving. Het bedrijf zoekt uit welke klimaatrobuust investeringen voor hen het best werken binnen hun eisen en passen binnen de gestelde ambities van de Innovatieve stadshaven. In een volgend gesprek, waarbij de mogelijkheden van de locatie centraler staat, kan er vanuit deze informatie worden gekeken of de klimaatrobuust investeringen kunnen bijdragen aan het sluiten van de blauw-groene corridor.

Voor het principe: de Innovatieve Stadshaven is een proeftuin voor de nieuwe economie, met een focus op vernieuwde technologieën en circulaire economie, doet het bedrijf het inzake de technologische ontwikkeling goed, voor de circulaire principes wat minder. Beide partijen besluiten om dit verder uit te zoeken. Het bedrijf geeft inzicht in de interne stromen. Samen met de gebiedsregisseur en de betrokken programmacoördinator wordt dan bekeken of er andere bedrijven in de buurt zijn met wie het bedrijf grondstoffen of afval kan uitwisselen.

Voor het principe: de Innovatieve Stadshaven draagt bij tot de creatie van werkgelegenheid voor zowel laag- als hooggeschoolden, laat het bedrijf zien dat ze verwachten zeventig mensen te werk te stellen op de nieuwe locatie. Het bedrijf trekt mensen aan vanuit verschillende opleidingen en opleidingsniveaus aan om innovatie te stimuleren.

Naast deze vier principes worden ook de principes bekeken, deze zijn: Genius Loci: de Innovatieve Stadshaven versterkt de link tussen stad en haven, een toplocatie voor bedrijven met een ecosysteem tussen stad, haven en economische zone Albertkanaal en de Innovatieve Stadshaven zet in op een duurzame doordachte vervoerskeuze en faciliteert alternatieve vervoersstromen voor personen en goederen. Gezien de vele leveranciers en klanten in de haven en de gewenste samenwerking met bestaande bedrijven in het gebied wil het bedrijf zich graag in het gebied vestigen. Daarmee past het bedrijf binnen de ambities van Genius Loci. De beruchte files in en rondom het gebied, schrikken het bedrijf nu nog een beetje af en

het bedrijf is dan ook blij te horen dat hieraan gewerkt wordt met andere bedrijven in het gebied. Ze denken graag mee over hoe alternatieven vervoersmodi ook binnen hun bedrijf kunnen worden toegepast.

De kavel die het bedrijf zoekt, is bescheiden en daarmee kan het bedrijf zich in verschillende deelgebieden vestigen. Vanuit de raamwerkkaarten worden de mogelijkheden besproken. Wil het bedrijf zich in de buurt van gelijkaardige bedrijven vestigen of net meer de test- en makerspaces? Het aantal werknemers per vierkante meter is niet voldoende voor de nabijheid van een tramhalte, wat zijn dan wel nog duurzame opties voor het woon-werkverkeer? In hoeverre wil het bedrijf andere havengerelateerde dienstverlening of test- of makerspaces bedrijven boven zich stapelen? Wat worden de klimaatrobuste investeringen: wil het bedrijf water laten infiltreren of zal het een blauw dak ontwikkelen waardoor het minder afhankelijk is van de bufferzones?

Tijdens het gesprek zijn de ambities van het gebied en het bedrijf duidelijk besproken. Elke partij heeft zaken verder uit te zoeken. Er wordt een vervolgspraak gemaakt waarbij op onderdelen in de diepte kan worden ingegaan en daarvan uit ook al sterker een mogelijke locatie kan worden aangewezen.

Voorbeeld 02: opstellen van een advies voor een voorstel vanuit een marktbevraging

Het douanegebouw op het Kempeneiland biedt mogelijkheden tot herontwikkeling. Er wordt dan ook een marktbevraging uitgeschreven om de mogelijkheden hiervan in kaart te brengen. Met de bevraging worden onder andere ook de raamwerkkaarten, de zes principes en de programmastromen meegegeven. Er wordt een eerste programmaopzet en volumeschets gevraagd. Voor de ingezonden voorstellen wordt de overwegingsmatrix benut om een advies voor verdere selectie tussen de voorstellen op te maken.

Een van de inzendingen stelt een programma-mix voor van havengerelateerde dienstverlening en test- en makerspaces. Deze program-

mastromen versterken naar verwachting het ecosysteem tussen stad, haven en economische zone Albertkanaal (principe Genius Loci). Vanuit de kennis van de programma-experts wordt er een inschatting gemaakt wat de marktvraag in Antwerpen is voor de voorgestelde programma's. De gebiedsregisseur beschrijft of de locatiespecifieke voordelen rondom het gebouw al dan niet worden benut. Samen met de programma-experts wordt verder gekeken in hoeverre de voorgestelde programma's een focus hebben op vernieuwde technologieën en circulaire economie (principe proeftuin). Welke werkgelegenheid kan het voorgestelde programma opleveren (principe werkgelegenheid)? Indien de programmastromen niet voldoende zijn beschreven, worden aannames gedaan vanuit gemiddelden van gekende gelijkaardige programmastromen.

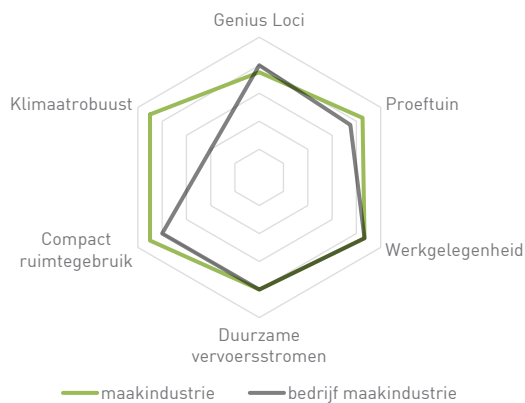
In combinatie met de raamwerkkaarten wordt er nog specifiek op het voorstel ingegaan. De locatie is nabij een tramhalte en het singelfietspad. Verder is er de nabijheid van het opleidingscentrum. De vragen geformuleerd voor de principes rondom de duurzame vervoersstromen voor personen en goederen en het compacte ruimtegebruik vormen een leidraad om de relatie tussen het voorstel en de omgeving scherper te krijgen.

Zo laat het voorstel zien dat er vooral wordt ingezet op deelauto- en fietsparkeerplekken en de verdichting door de havengerelateerde dienstverlening, met een hoog het aantal werknemers per vierkante meter, vooral gesitueerd is nabij de tramhaltestop van de Kempenstraat. In het voorstel zijn verder een aantal gedeelde ontmoetingsruimtes opgenomen. Het is niet helemaal duidelijk hoe deze zich, in gebruik, verhouden ten opzichte van het nabij gelegen opleidingscentrum.

Voor het zesde principe, klimaatrobust, kunnen er vanuit een volumeschets maar minimale conclusies worden opgesteld, gezien de systemen hiervan voornamelijk in de uitwerking zit. Er zijn wel een aantal binnentuinen getekend, waar waterinfiltratie mogelijk is. Vanuit het voorstel wordt er een inschatting gemaakt hoe de ontwikkeling kan bijdragen aan het klimaat-

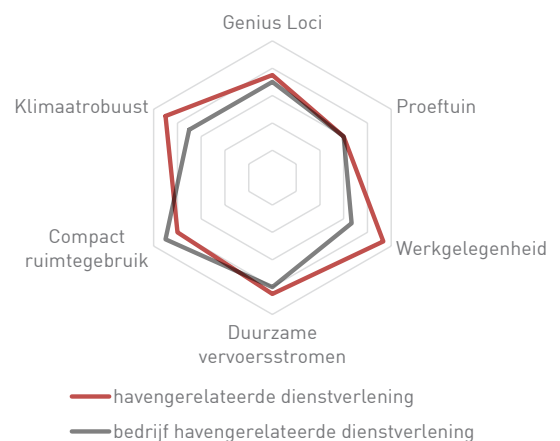
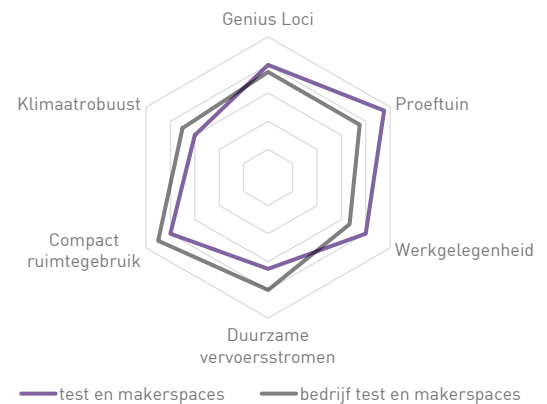
robuuster maken van de omgeving. Dit door, op basis van de programmastromen, volumes en dakoppervlakte, een schatting te maken wat de gemiddelde energie- en warmte en koude vraag of aanbod is en dit te vergelijken met deze van andere bedrijven de buurt. Kan er uitwisseling plaatsvinden waardoor systemen beter worden benut?

De overwegingsmatrix en de hier en daar geformuleerde punten van aandacht geven een snel overzicht tussen de verschillende voorstellen. Dit maakt een afweging tussen de voorstellen een eenvoudiger.



figuur boven: Resultaat eerste gesprek voorbeeld 1: De ambities van het maakindustrie bedrijf worden vergeleken met de weging van programmastroom maakindustrie. Heeft het bedrijf minder ambities dan de weging (lager dan de gekleurde programmalijn) dan wordt gekeken welke stappen er kunnen worden gezet.

figuren rechts: Resultaten voorbeeld 2: weging van de ambities vanuit het ingediende voorstel marktbevraging ten opzichte van de ambities vanuit de programmastromen havengerelateerde dienstverlening en test- en makerspaces.



INSPIRERENDE REFERENTIES

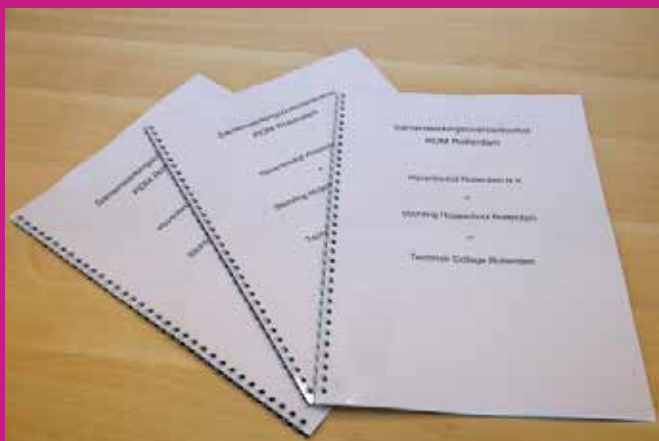
Het gebruik van een charter en een gebiedsregisseur in de ontwikkelingsstrategie van een gebied is niet ongewoon. Het charter en de gebiedsregisseur in deze studie is geïnspireerd op twee referentieprojecten: de samenwerkingsovereenkomst voor RDM Rotterdam en de gebiedsmanager voor de kanaalkant Antwerpen, Schoten en Wijnegem.

1. SAMENWERKINGSOVEREENKOMST RDM ROTTERDAM

RDM Rotterdam is de plek voor innovatie in de haven; hier krijgt de maakindustrie van de toekomst vorm. Waar vroeger beroemde schepen als het stoomschip Rotterdam werden gebouwd, biedt de voormalige werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) nu plaats aan bedrijven, onderwijs en onderzoek. Midden in de haven – maar toch verrassend dicht bij de stad – werken zij hier samen aan innovaties die bijdragen aan een slimme haven. Een breed scala aan zakelijke en culturele evenementen vult dit aan en maakt van RDM een dynamisch gebied. RDM Rotterdam vormt samen met Merwe-Vierhavens (M4H) het Rotterdam Makers District.

Op 29 januari 2018 tekende het Havenbedrijf Rotterdam, de Hogeschool Rotterdam en het Techniek College Torredam een samenwerkingsovereenkomst voor de verdere ontwikkeling van RDM Rotterdam. De samenwerkingsovereenkomst gaat in vanaf 1 januari 2018 en heeft een looptijd van drie jaar. Samen willen de drie partners werken aan het bevorderen van innovatie en nieuwe bedrijvigheid, het aanbieden van een inspirerende, contextrijke leeromgeving en het verder uitbouwen van RDM als merk. Tussen het Havenbedrijf en de Hoge-

school was er al een formeel samenwerkingsverband. In deze overeenkomst doet ook het middelbaar beroepsonderwijs mee.



Ondertekening van de overeenkomst door de drie partners

2. GEBIEDSMANAGER KANAALKANT ANTWERPEN - SCHOTEN - WIJNEGEM

Het bedrijventerrein Albertkanaal Antwerpen-Schoten-Wijnegem is na de haven van Antwerpen het tweede grootste bedrijventerrein in de provincie Antwerpen (400 ha). Het situeert zich aan weerszijden van het Albertkanaal tussen de ring van Antwerpen en de Houtlaanbrug in Wijnegem en ligt in drie gemeenten (stad Antwerpen, gemeente Schoten en gemeente Wijnegem).

Eén van de belangrijkste troeven van het bedrijventerrein is de nabijheid van de haven van Antwerpen. Ondanks het feit dat dit bedrijventerrein behoort tot het Economisch Netwerk Albertkanaal, is er slechts een beperkt aantal watergebonden activiteit. Binnen het project De Kanaalkant is het daarom de bedoeling om meer watergebonden activiteiten te creëren in de zuideroever. Het plangebied wordt verder gekenmerkt door een groot aantal historisch verouderde bedrijfsgebouwen, een sterke verweving met het stedelijk gebied, een problematische mobiliteit en een grote fragmentatie. Het project De Kanaalkant heeft als doel heel het bedrijventerrein te herontwikkelen tot een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein. Bovendien heeft het project als doelstelling te zoeken naar de meest geschikte locatie voor ieder type bedrijvigheid zowel op vlak van ruimtelijke kwaliteit als op vlak van efficiënt ruimtegebruik.

Binnen het project werd een haalbaarheidsstudie naar een gebiedsmanager uitgevoerd door REBEL. Een deel van deze studie onderzocht de mogelijke rol en taak van een gebiedsmanager. In het onderzoek werd getracht een definitie te formuleren van een gebiedsmanager. Daarbij werd eerst aangegeven wat het niet is; een gebiedsmanager is geen parkbeheerder zoals bedoeld in een private context of bij intercommunales (partij die de werking van een bedrijvenpark organiseert op vlak van veiligheid, milieu, koop-verkoop als het operationeel is). Het zorgen dat er beheer komt, kan mogelijk wel tot de taken van een gebiedsmanager worden gerekend. Ook is een gebiedsmanager geen private (gebieds) ontwikkelaar: hij/zij is geen private ontwikkelaar van grote sites (als grondontwikkelaar of als project-ontwikkelaar) met een commercieel oogpunt.

Een gebiedsmanager kadert volgens REBEL binnen het begrip 'gebiedsontwikkeling'. Hij/zij zorgt voor het opstarten, bespoedigen en opvolgen van het (her)ontwikkelen van een grote site of een cluster van sites. Dit gebeurt vanuit de publieke zijde op de scheidingslijn met de private sector. Van zodra het mogelijk is wordt samen met de private zijde samengewerkt op verschillende niveaus (regisserend, faciliterend, structurerend, financierend, verwerwend). Die samenwerking is er in functie van de

projectnoden, en niet met oog op commercialisatie door de gebiedsmanager.

De haalbaarheidsstudie gaf aanleiding tot het uitschrijven van een vacature voor de gebiedsmanager. Verwacht wordt dat deze persoon in juli 2018 wordt aangesteld door de Provincie Antwerpen als gebiedsmanager.



Zicht op een deel van het studiegebied

(bron: <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/techniek-college-rotterdam-nieuwste-partner-van-rdm-rotterdam>)

(bron: Onderzoek naar de vestigingsfactoren in het bedrijventerrein de Kanaalkant + haalbaarheidsstudie REBEL: Gebiedsmanager Kanaalkant en Bosuil Bijlage: algemeen kader gebiedsmanager)



RUIMTELIJKE VERBEEELDINGEN



VOORWOORD

In dit hoofdstuk wordt de inspiratie uit de voorgaande hoofdstukken gesynthetiseerd aan de hand van een reeks ruimtelijke verbeeldingen: doorsneden, driedimensionale perspectieven en collages. **Ze zijn louter illustratief en mogen niet geïnterpreteerd worden als blauwdruk voor ontwikkeling op de korte termijn.**

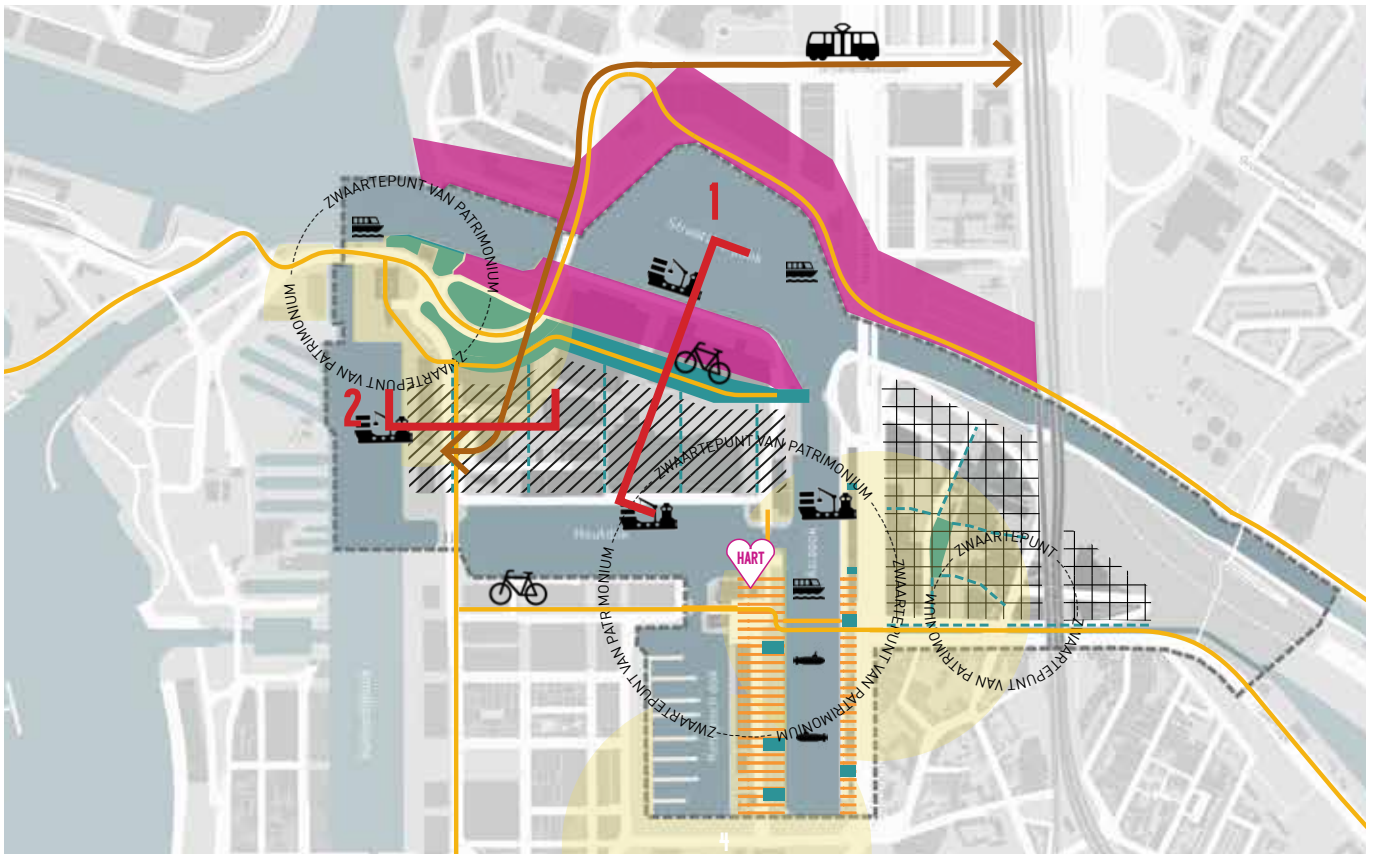
De ruimtelijke verbeeldingen zoomen in op de verschillende deelgebieden binnen de Innovatieve Stadshaven:

- Mexico-eiland
- Kempeneiland en Asiadok-Oostkaai zuid
- Steenborgerweert en Asiadok-Oostkaai noord

Voor elk deelgebied worden telkens eenzelfde reeks verbeeldingen aangeboden:

1. Een inplantingsplan met aanduiding van de doorsneden
2. De doorsneden, waarin een suggestie gegeven wordt van typologie en programma
3. Een axonometrisch perspectief van het raamwerk
4. Een axonometrisch perspectief van het raamwerk met enkele suggesties voor ruimtelijke uitwerking
5. Één of twee collages, die een suggestie geven van de sfeer die kan worden nagestreefd bij verdere uitwerking.

1. MEXICO-EILAND

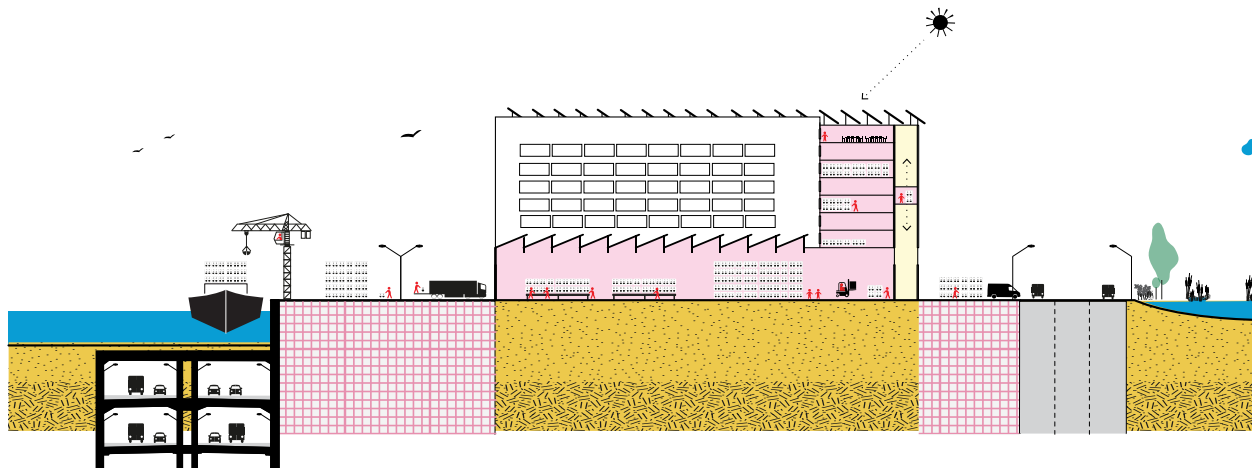
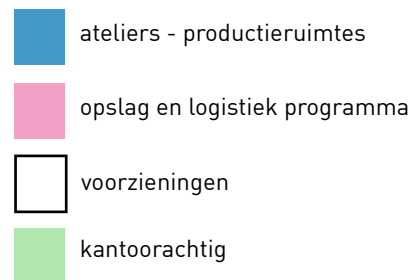


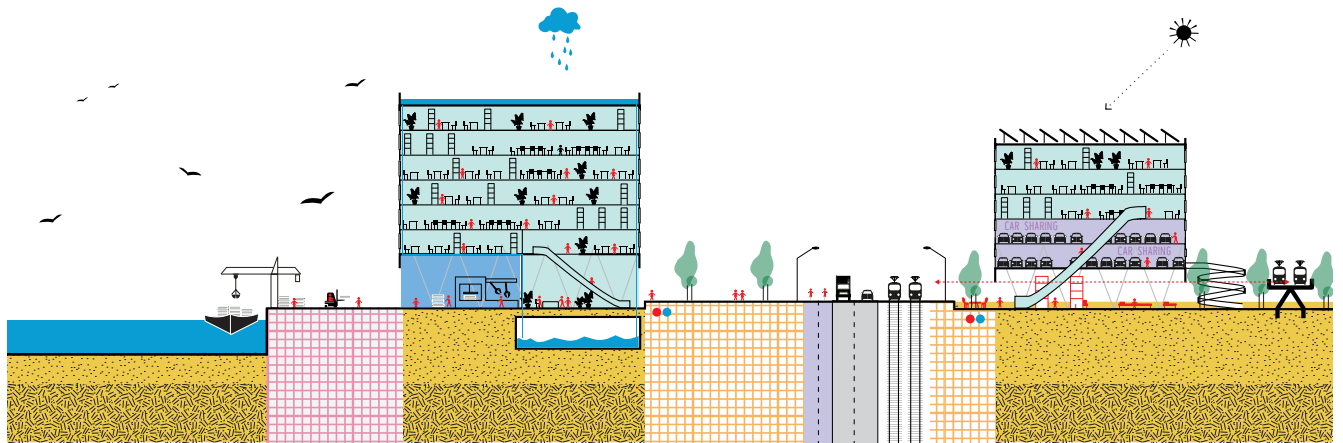
Inplantingsplan en aanduiding van de doorsnedes.

terrein

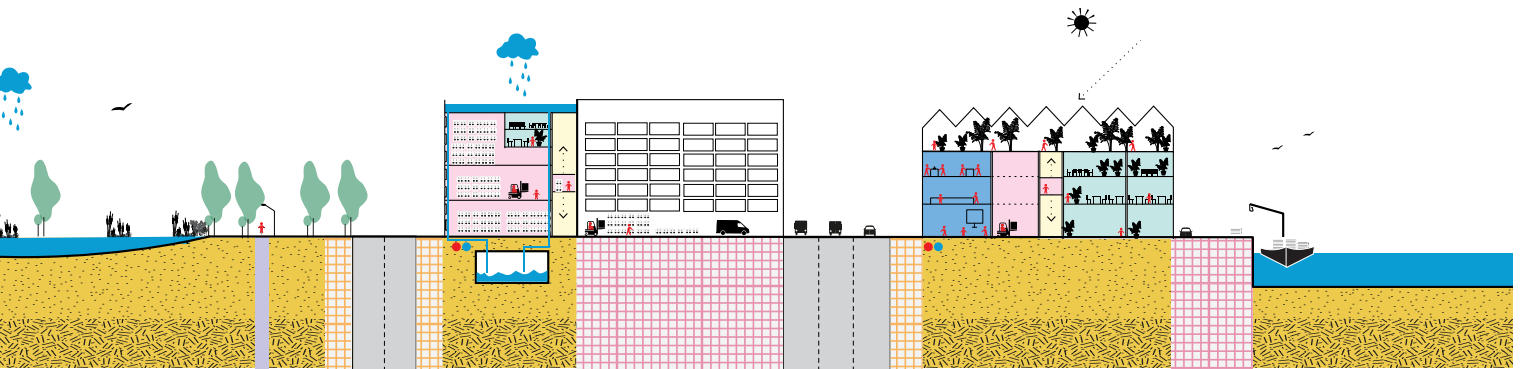


gebouwen





Doorsnede 2



Doorsnede 1



GROENE RUIMTE



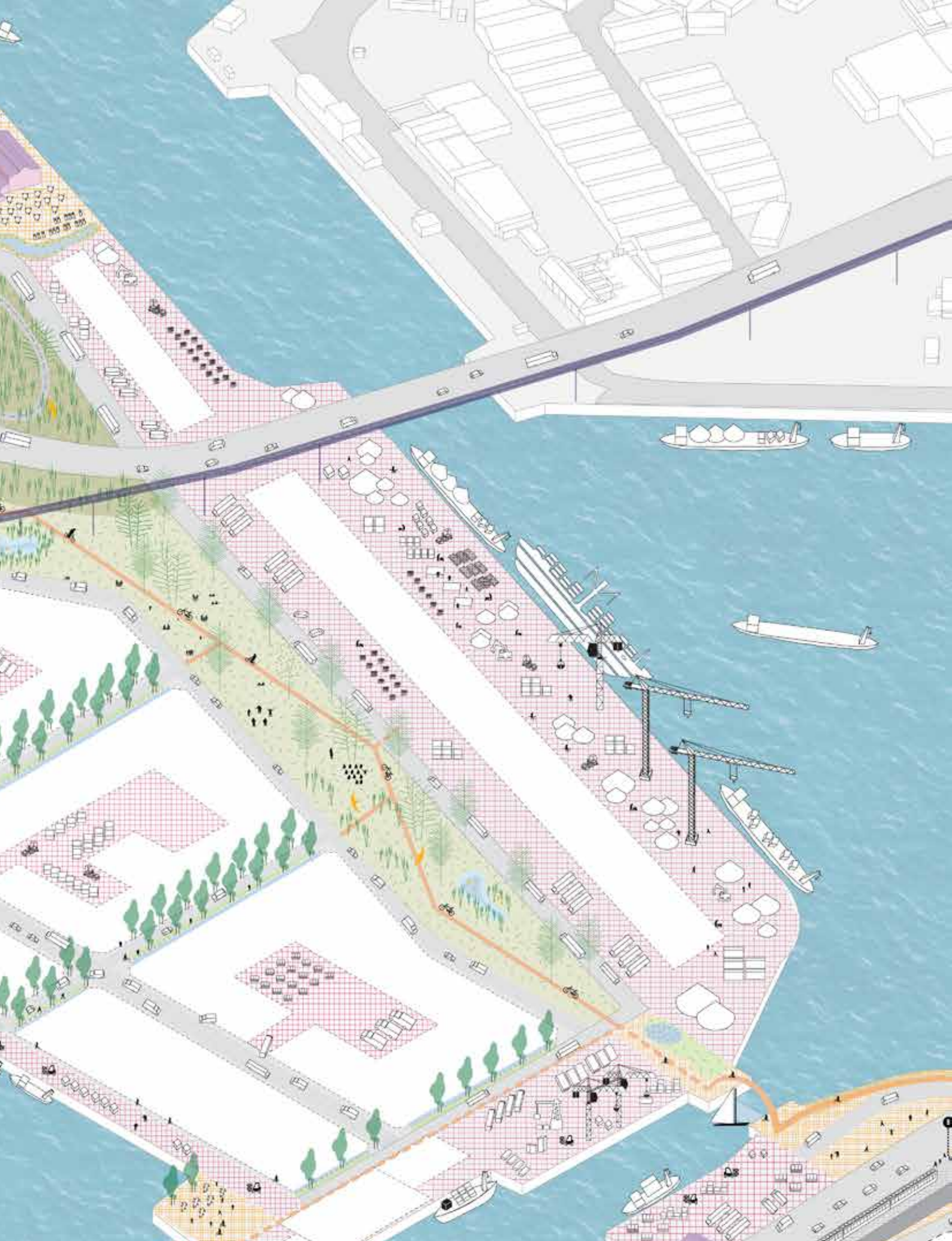
FIETSPADEN



TRAM



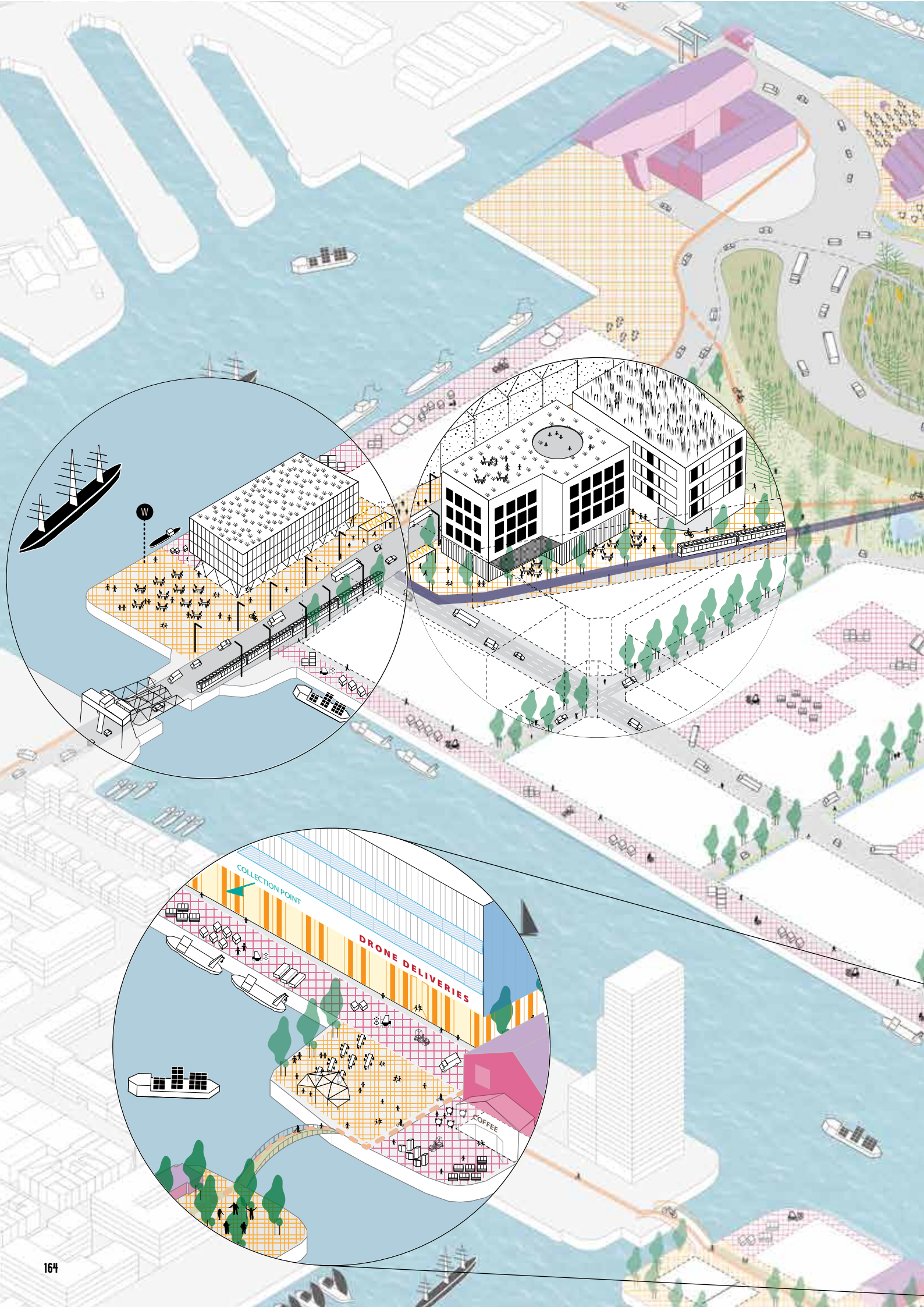
PATRIMONIUM

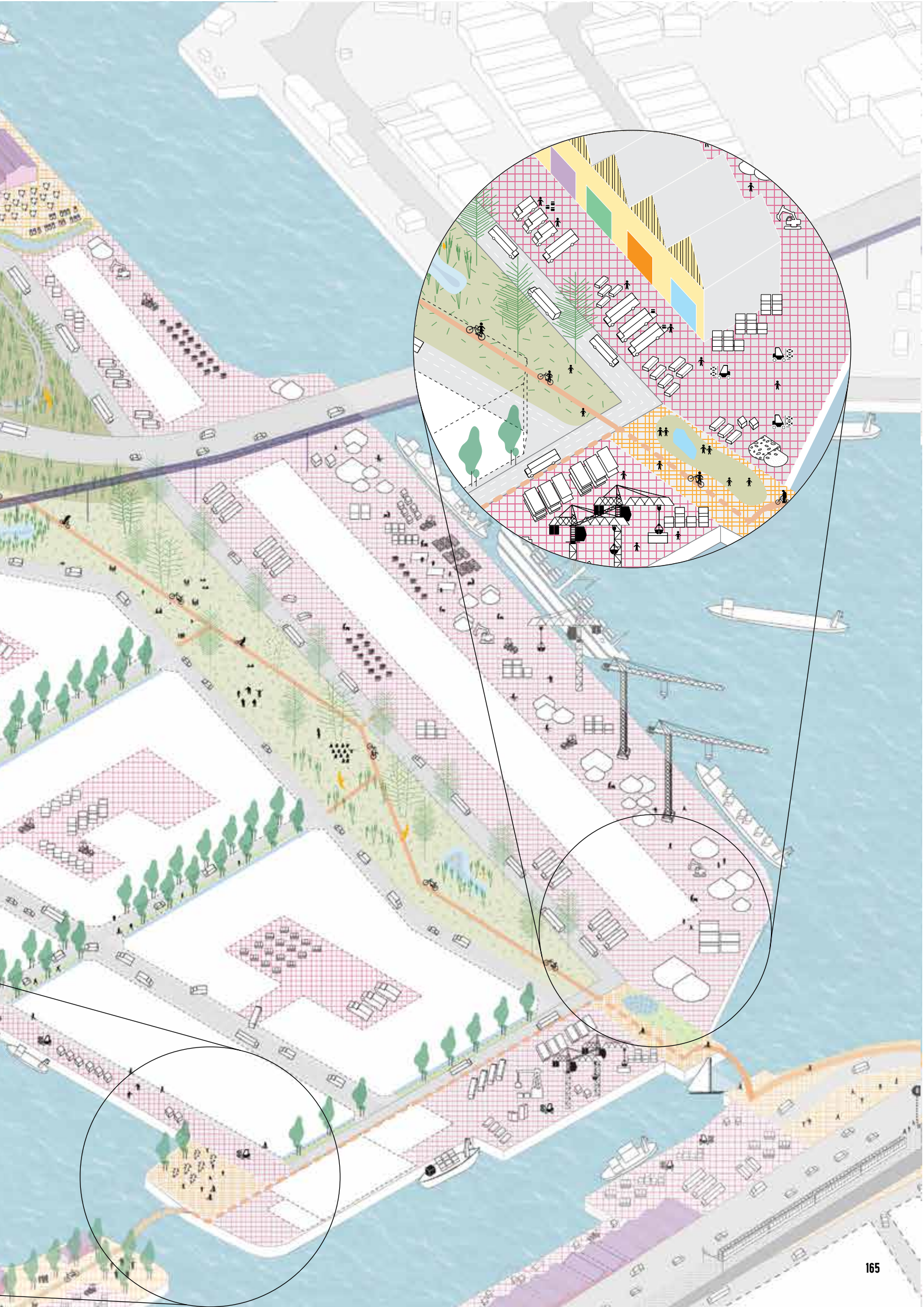


FOOTPRINT
BEBOUWD

LOGISTIEKE
RUIMTE

VOETGANGERS &
ZACHT VERKEER







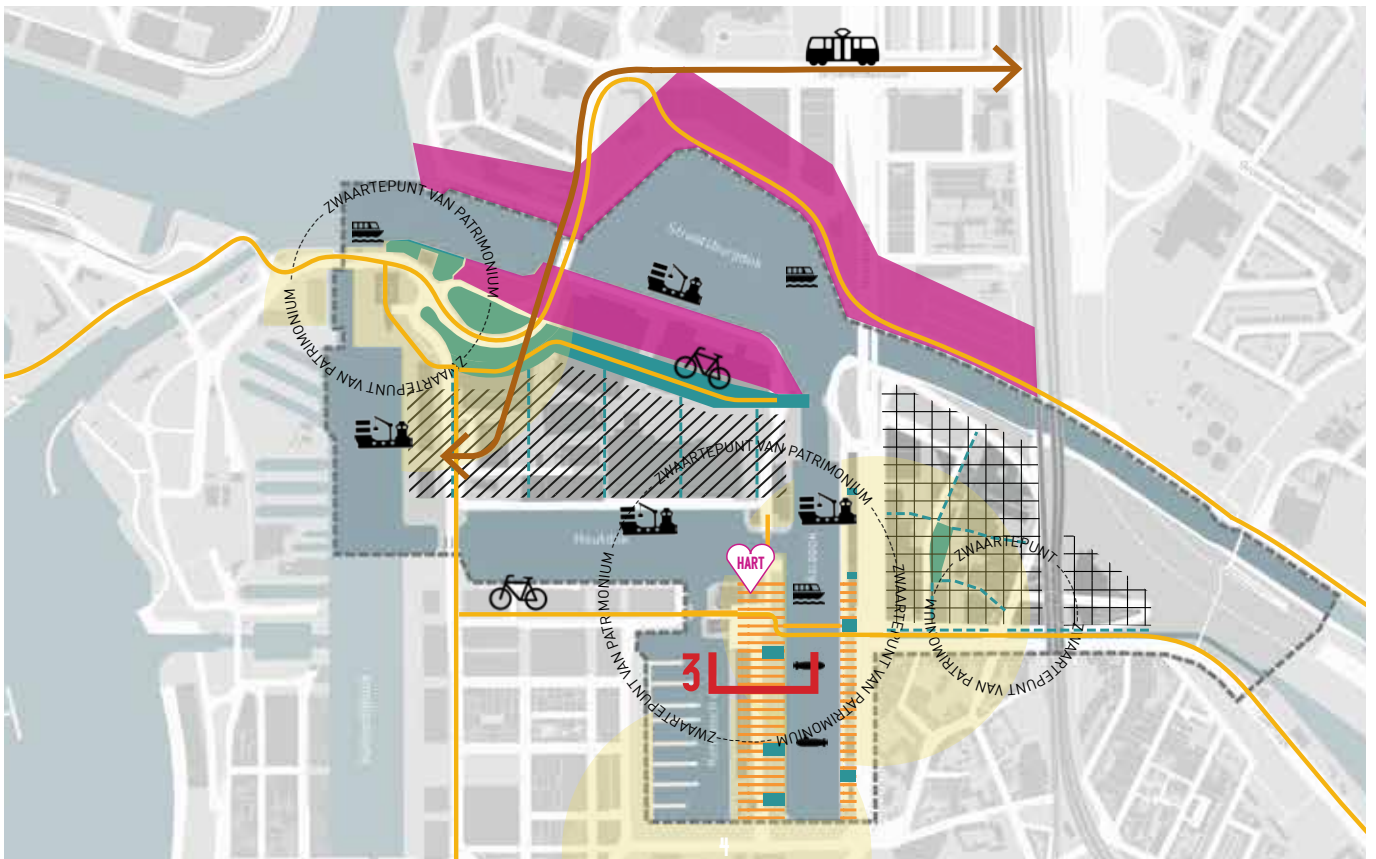


TRAM

TRAM



2. KEMPENEILAND



Inplantingsplan en aanduiding van de doorsnedes.

terrein



logistieke ruimte
& testkaai



voetpaden



bodem



weginfrastructuur

gebouwen



ateliers - productieruimtes



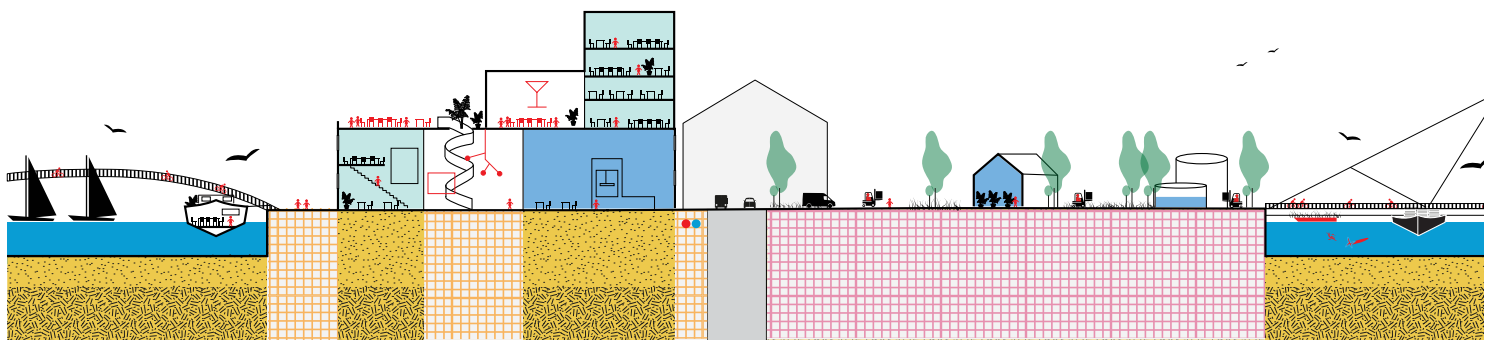
opslag en logistiek programma



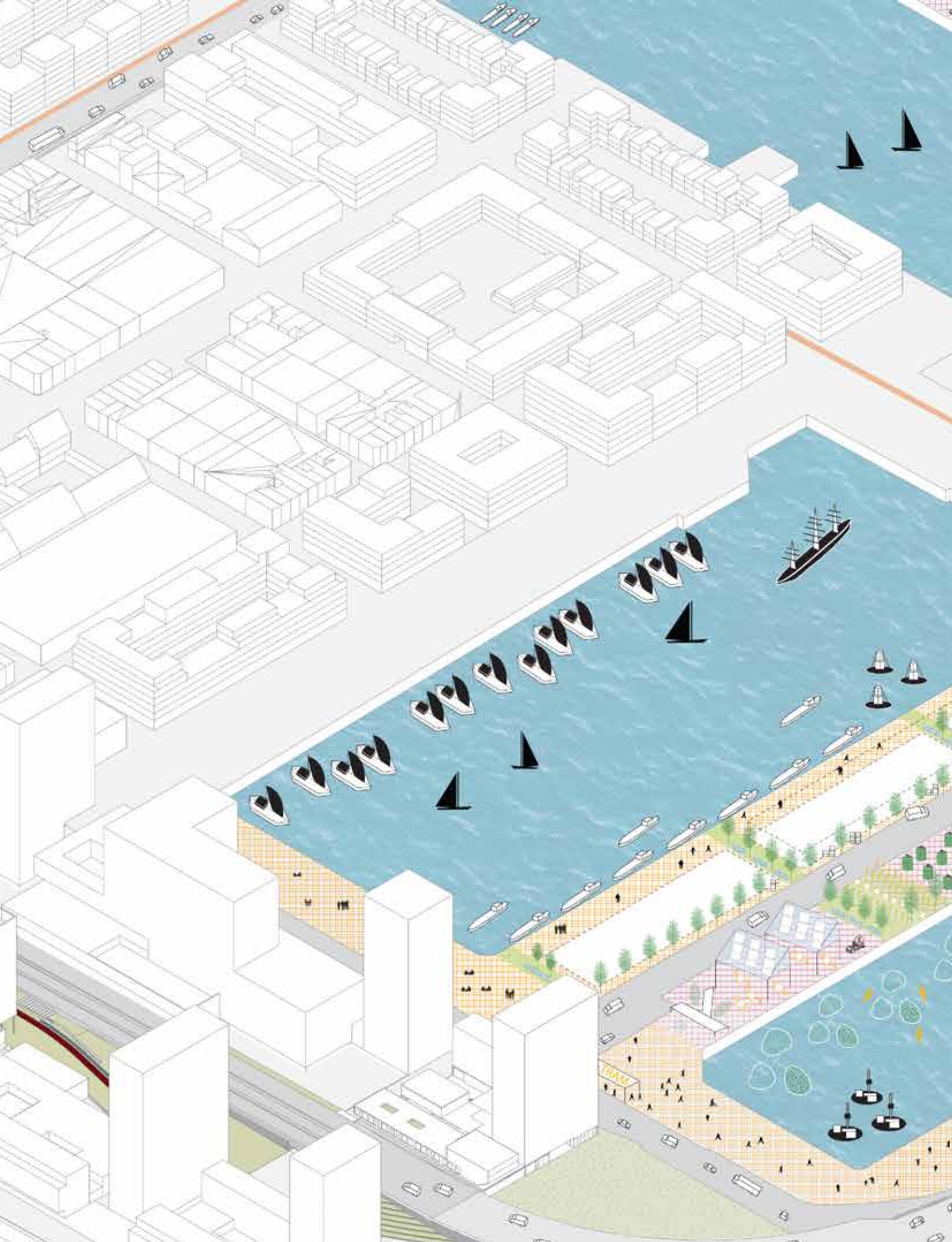
voorzieningen



kantoorachtig



Doorsnede 3



GROENE RUIMTE



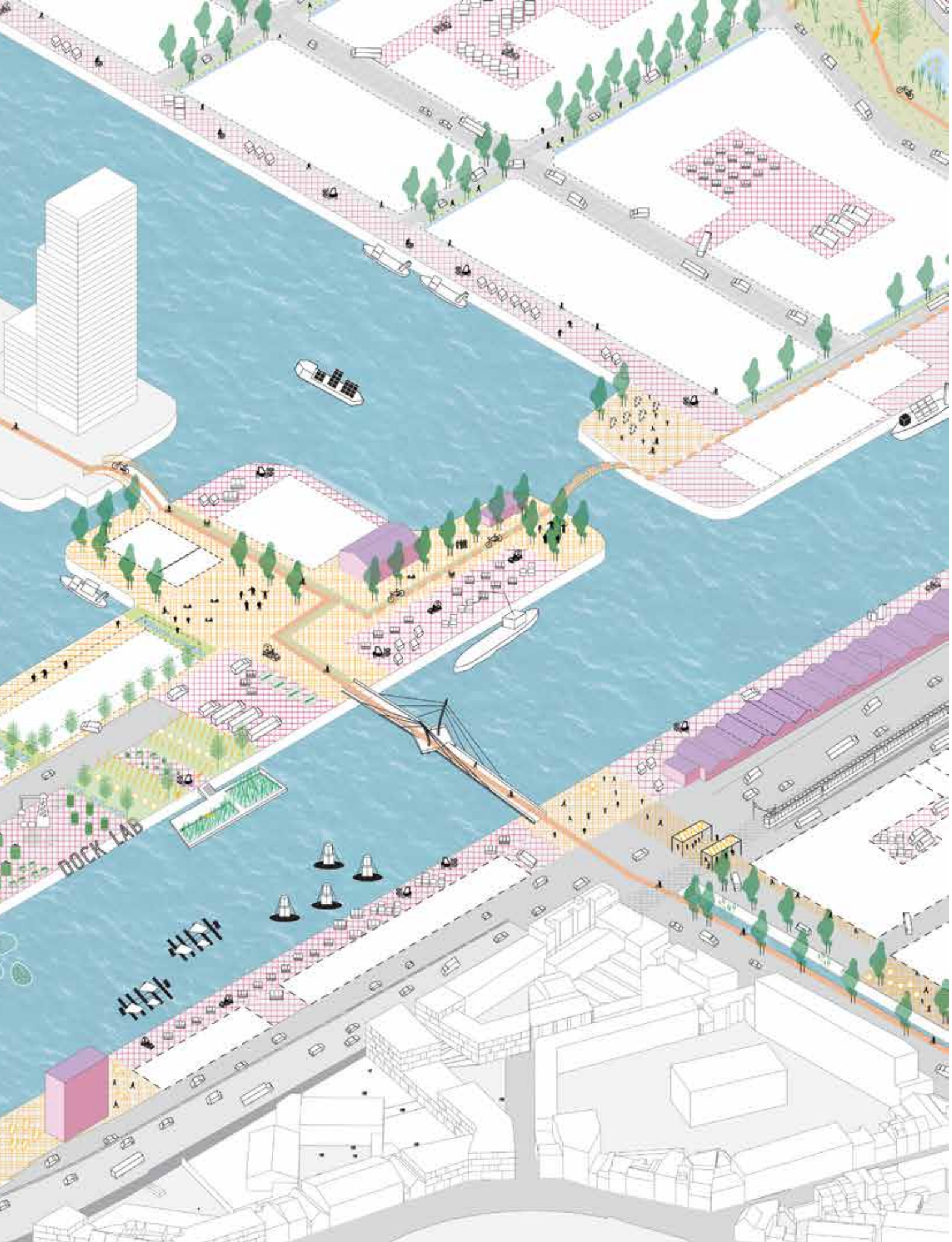
FIETSPADEN



TRAM



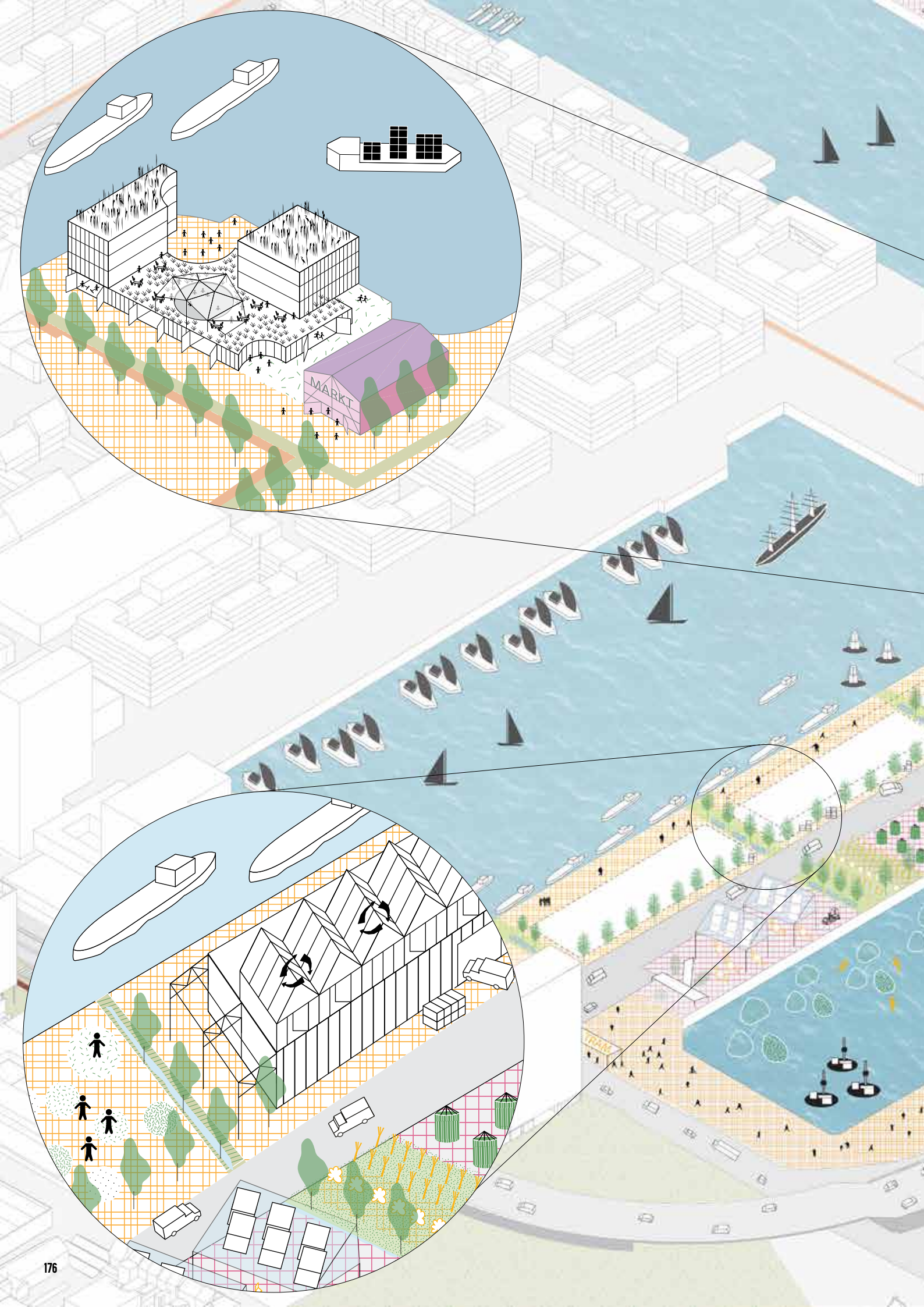
PATRIMONIUM

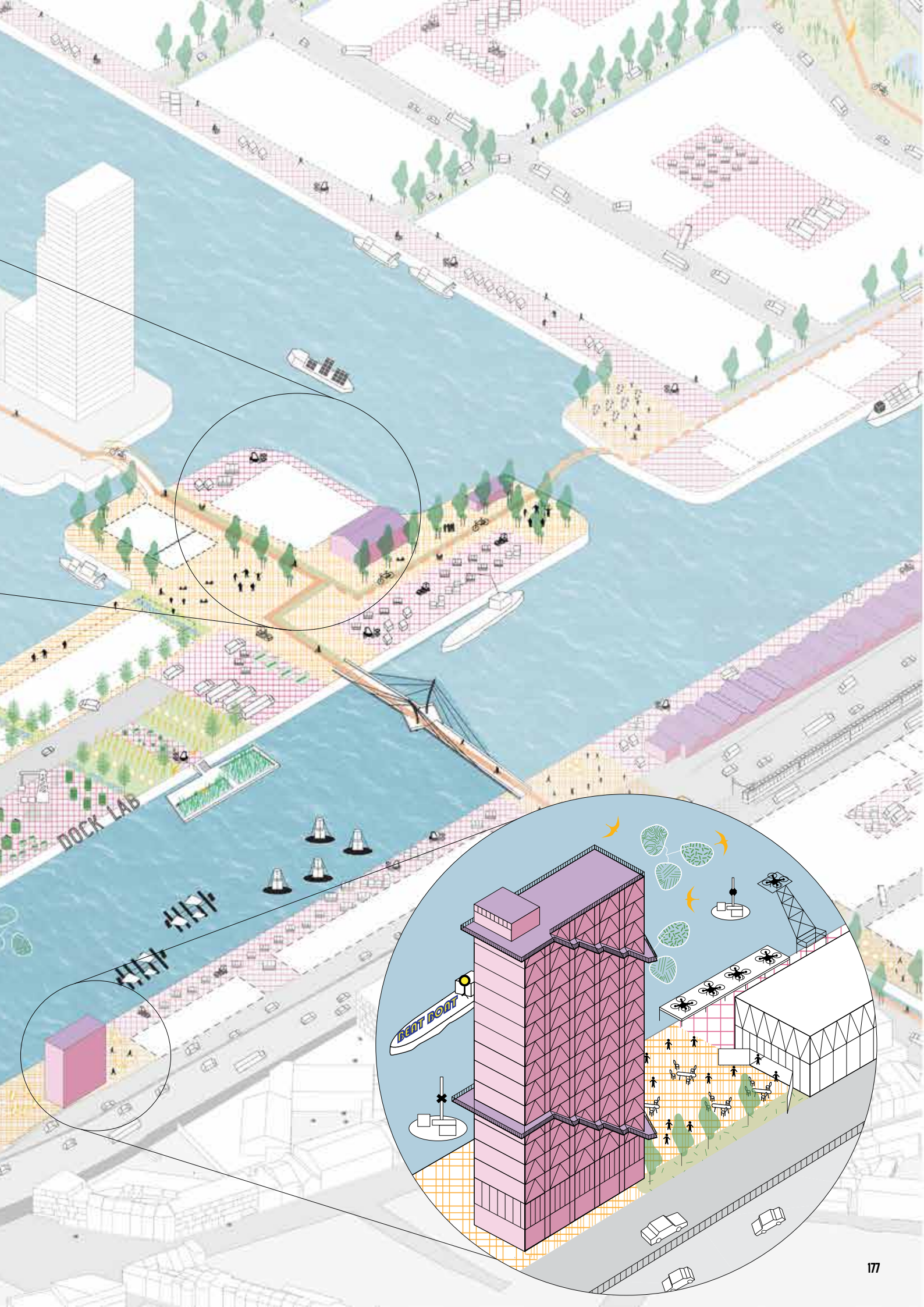


FOOTPRINT
BEBOUWD

LOGISTIEKE
RUIMTE

VOETGANGERS &
ZACHT VERKEER



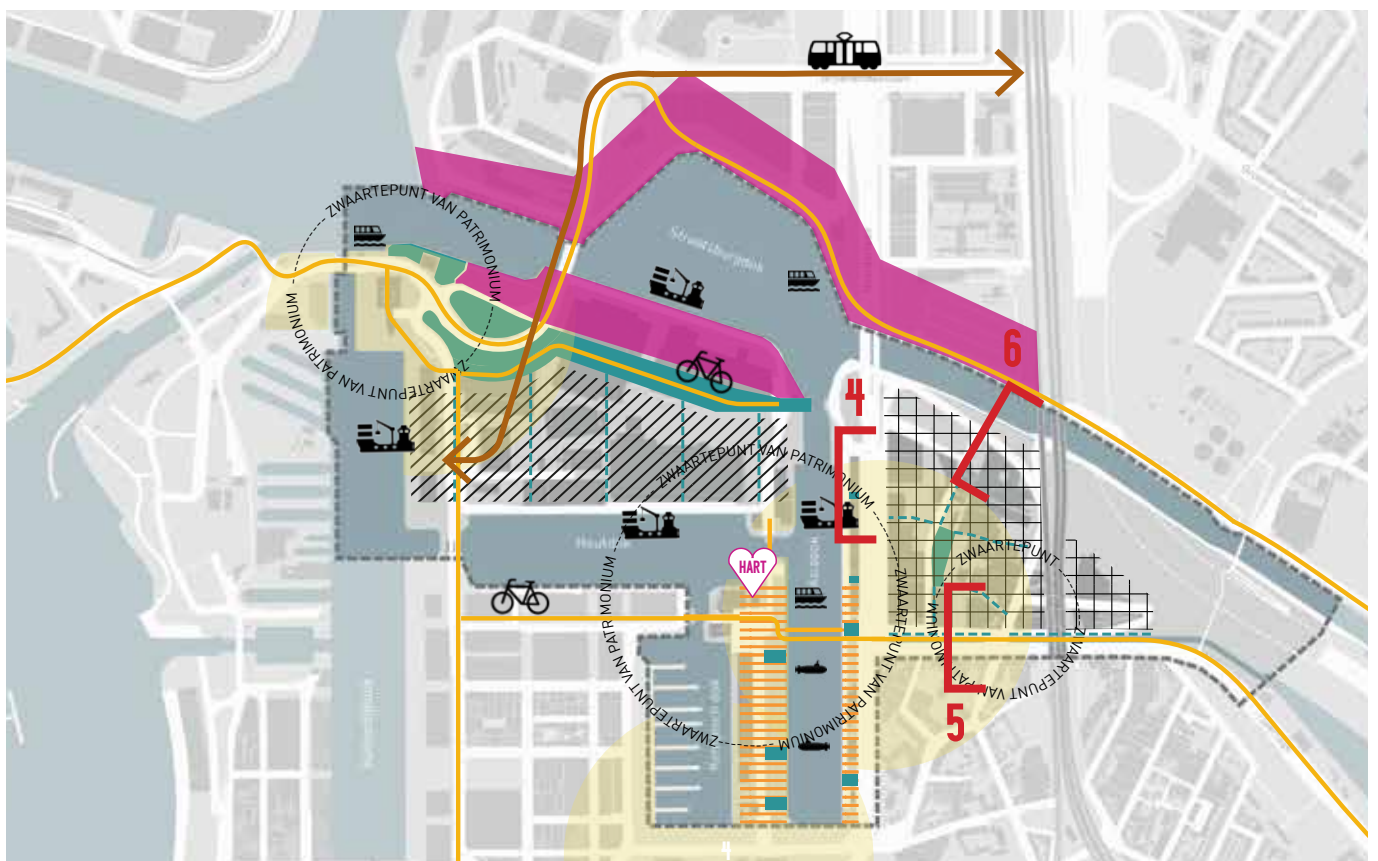


collage Kempeneiland (Asiadok)

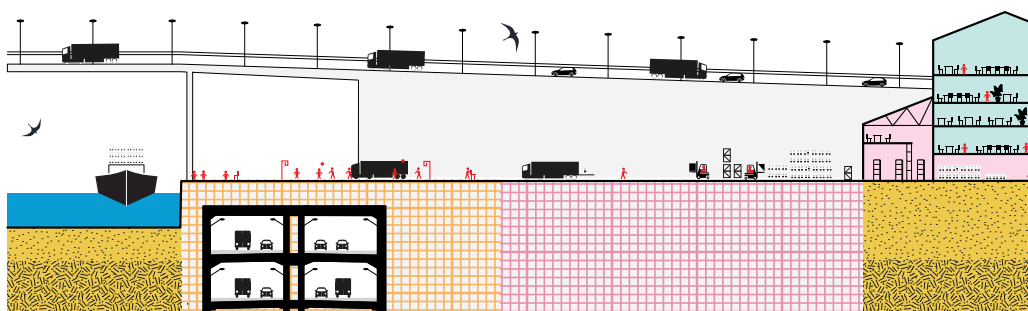


3.

STEENBORGERWEERT



Inplantingsplan en aanduiding van de doorsnedes.



terrein

gebouwen

 logistieke ruimte
& testkaai

 ateliers - productieruimtes

 voetpaden

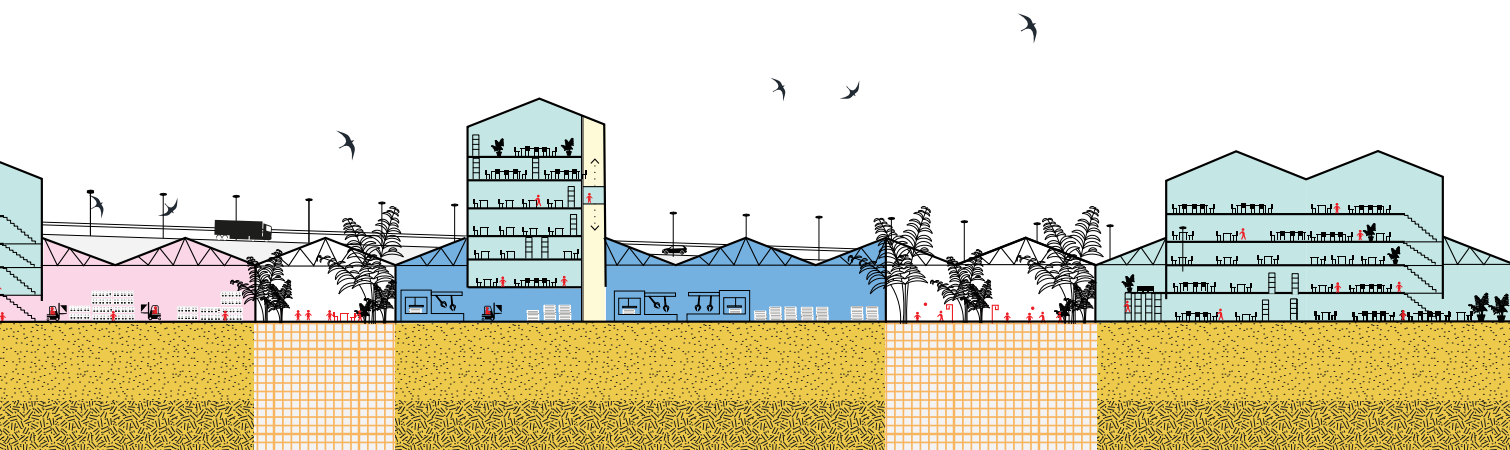
 opslag en logistiek programma

 bodem

 voorzieningen

 weginfrastructuur

 kantoorachtig



doorsnede 4

terrein

 logistieke ruimte
& testkaai

 voetpaden

 bodem

 weginfrastructuur

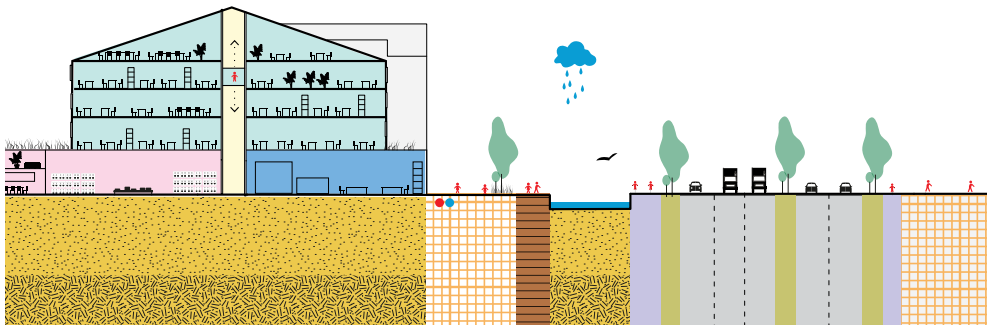
gebouwen

 ateliers - productieruimtes

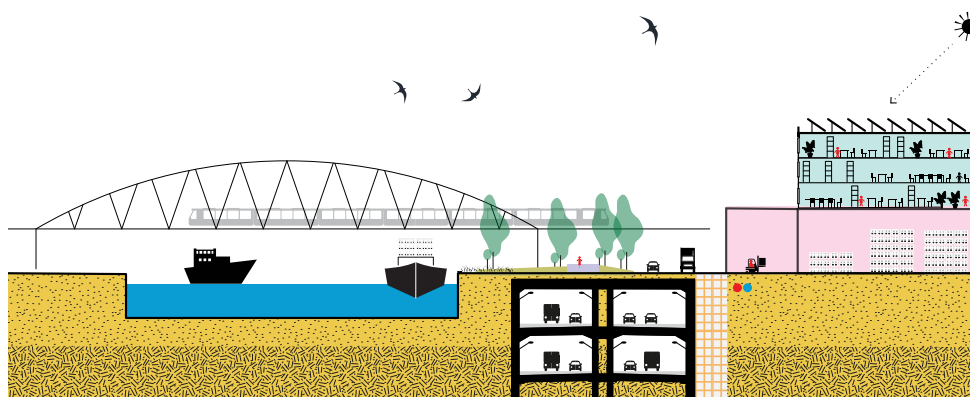
 opslag en logistiek programma

 voorzieningen

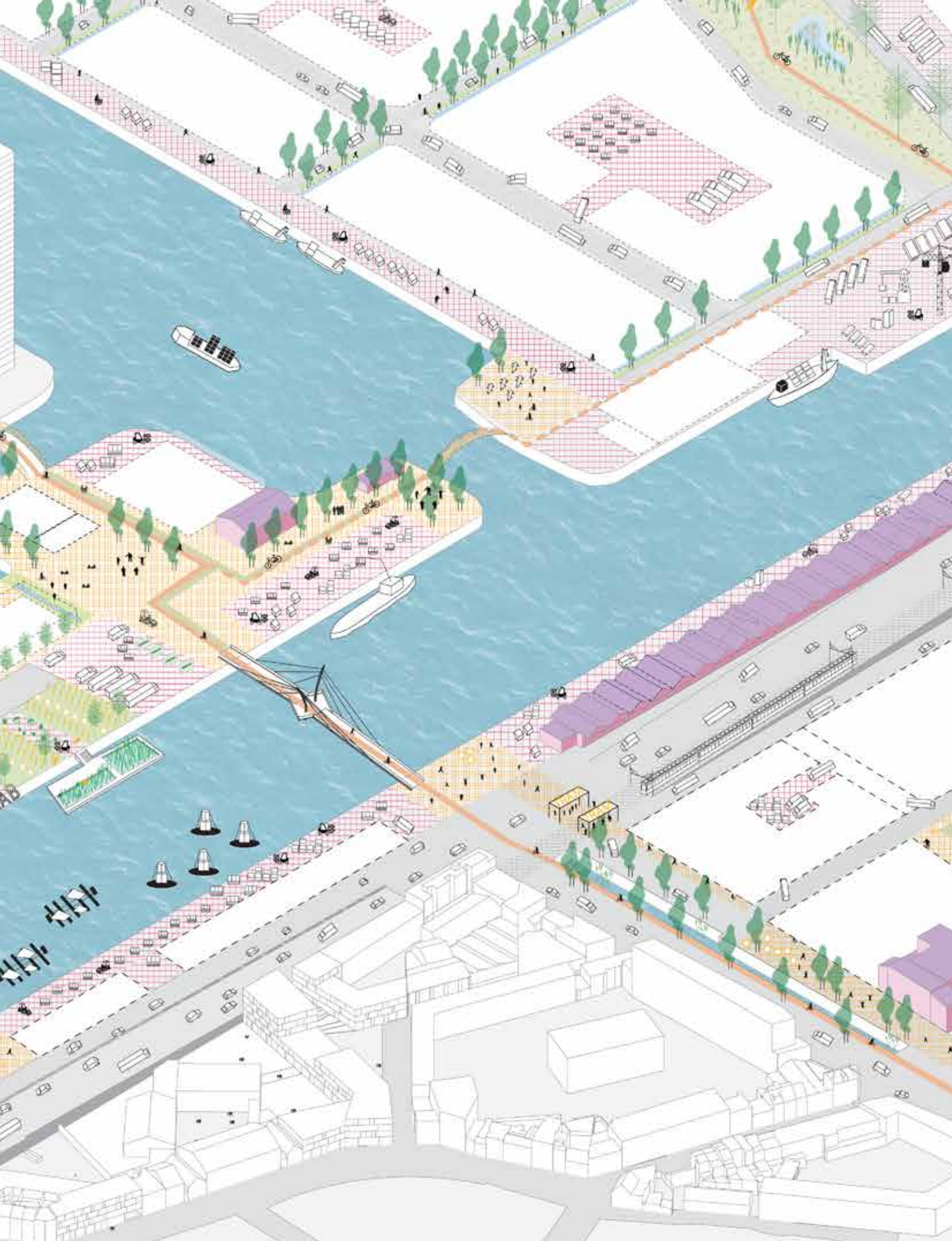
 kantoorachtig



doorsnede 5



doorsnede 6



GROENE RUIMTE



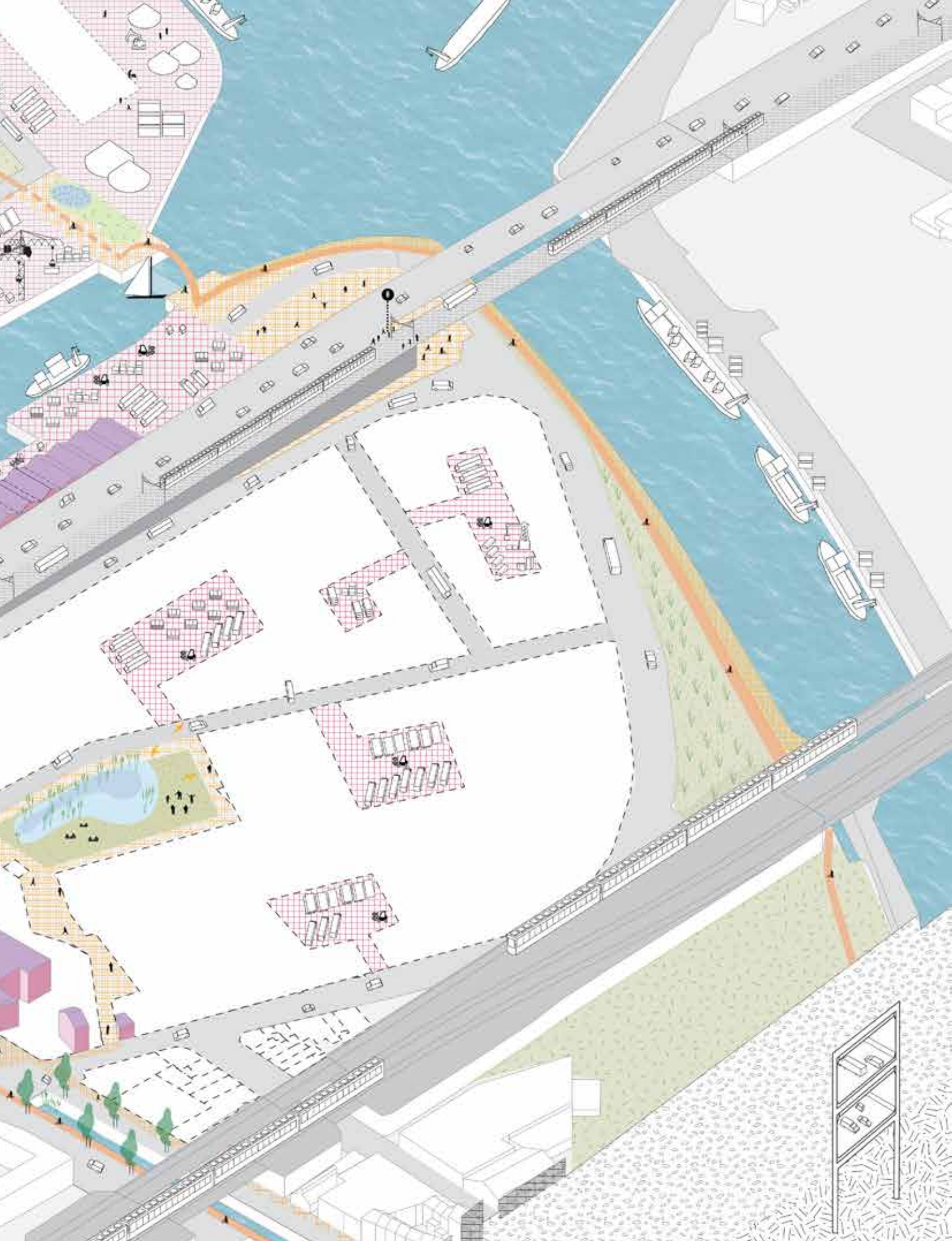
FIETSPADEN



TRAM



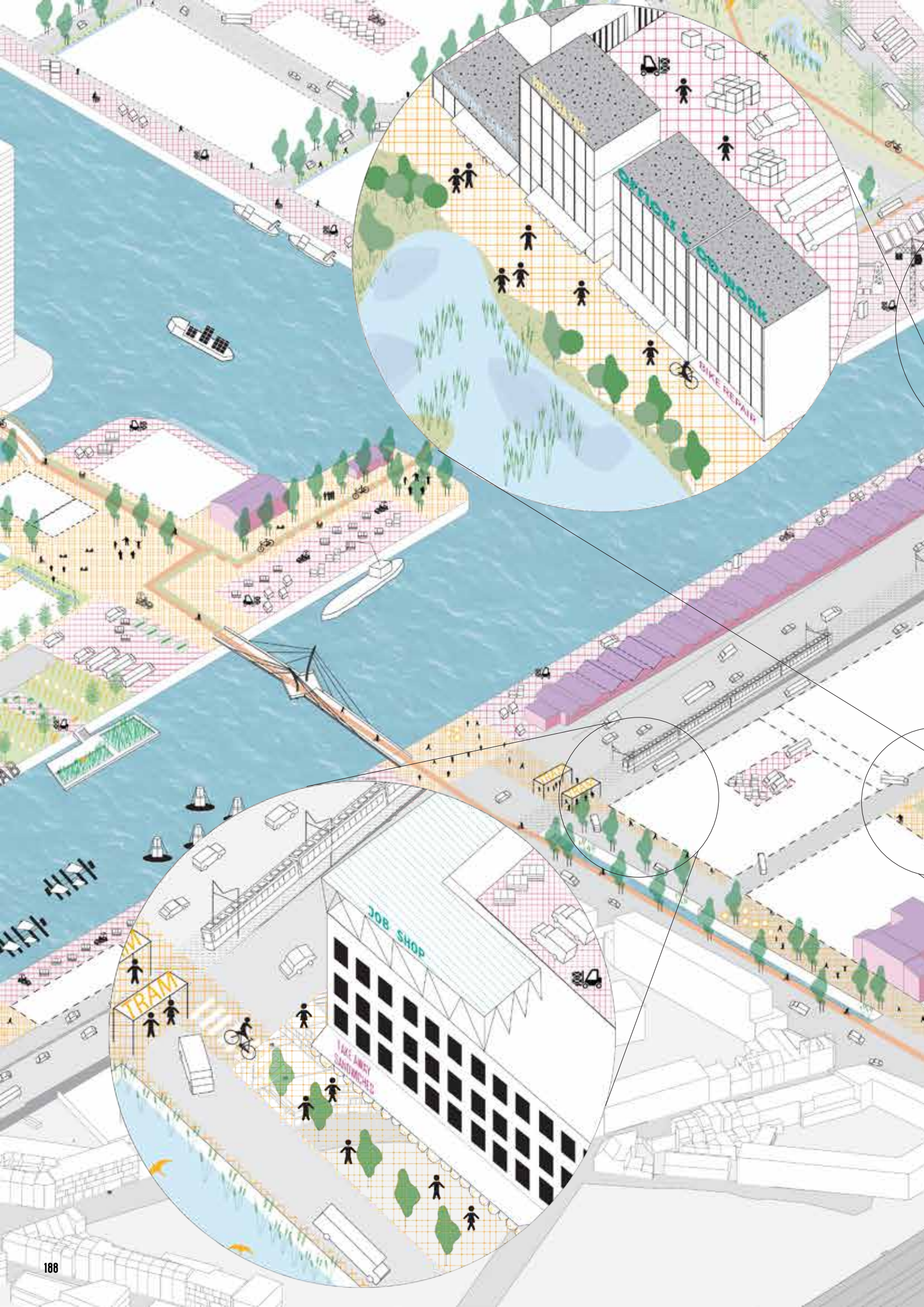
PATRIMONIUM

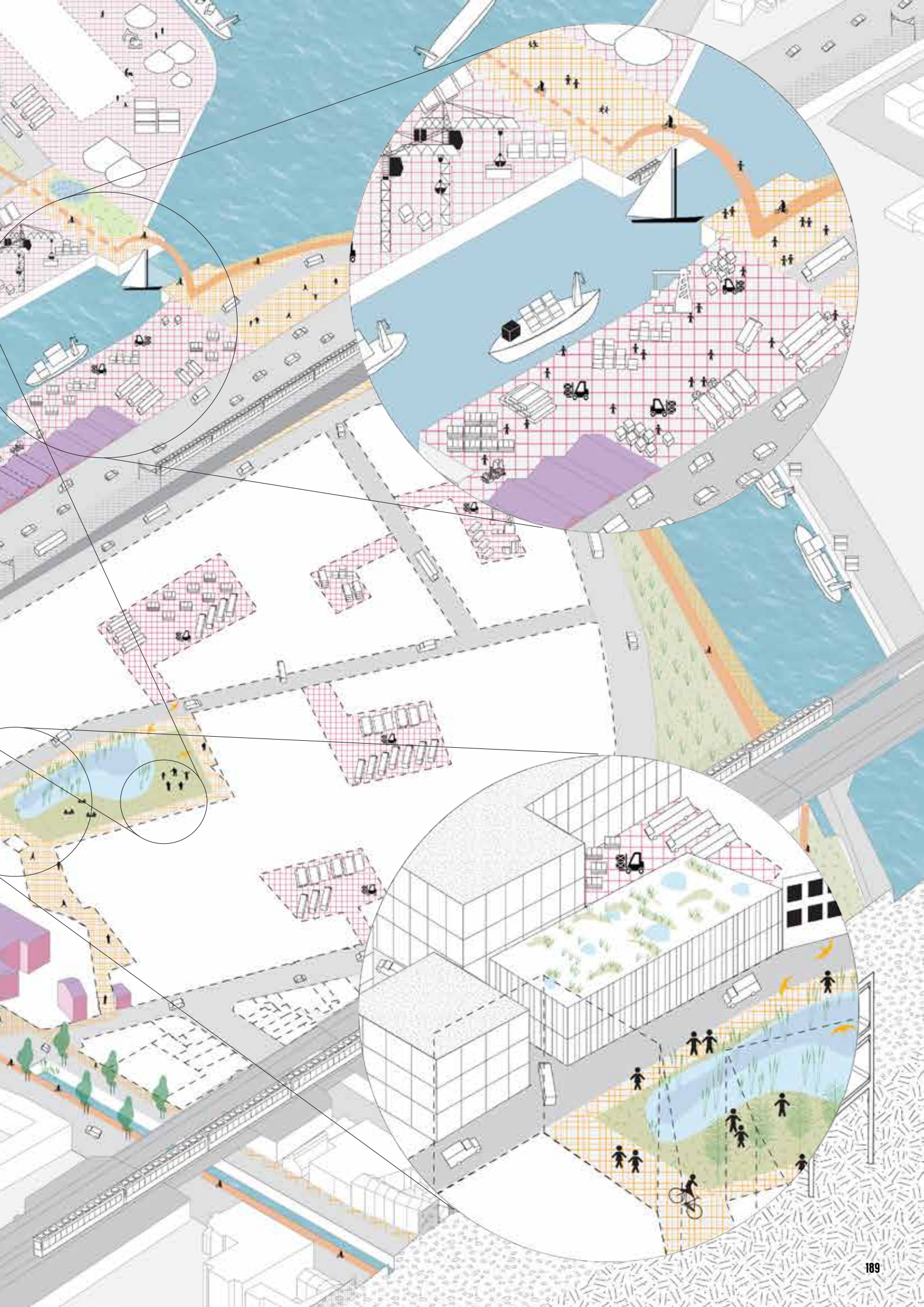


FOOTPRINT
BEBOUWD

LOGISTIEKE
RUIMTE

VOETGANGERS &
ZACHT VERKEER









RICKS & ZONEN BVBA

BIKE REPAIR WORKSHOP

INCUBATOR

COFFEE BEANS
FAIR TRADE ROASTER



VERVOLG STAPPEN

ALGEMEEN

Het Mexico-eiland, het Kempeneiland en het Asiadok bestaan uitsluitend uit concessies waarvan de eindtermijn van het grootste deel op 2044 (Mexico-Eiland) en 2024 (Kempeneiland en Asiadok) is vastgelegd. Dit systeem van concessies kan behouden blijven, zodat de overheid haar zeggenschap behoudt. Aangezien bepaalde concessiehouders (zoals bv. Van Wellen) ook ontwikkelaars zijn, wordt idealiter een partnerschap opgezet via het charter. Op die manier gelden de principes van de Innovatieve Stadshaven ook voor de eindgebruikers die panden en terreinen van de ontwikkelaar huren.

Het is nader te onderzoeken of de concessies omgezet kunnen worden in een ontwikkelingsrecht (bv. recht van opstal, erfpacht). Op die manier blijft het zeggenschap over het gebied eveneens bij de overheid. Het voordeel hierbij is dat er een herverkaveling kan plaatsvinden (indien gewenst). In deze studie wordt geen advies gegeven welk instrument het meest geschikt is om het zeggenschap bij de overheid te houden. Het is aan de gebiedsregisseur om juristen en specialisten te benaderen zodat dit verder bestudeerd kan worden.

Op Steenborgerweert beschikt de overheid niet over een dergelijk zeggenschap via concessies. Om toch te kunnen werken aan de ruimtelijke kwaliteit kan de gebiedsregisseur bijvoorbeeld een grondtransactiebeleid voeren, zoals aangegeven in het Bouwblokkenboek. Het ruilen van kavels tussen eigenaars onderling en tussen eigenaars & overheid (bijvoorbeeld met behulp van een grondenbank) kan het gebied herstructureren. Elke eigenaar haalt hierbij

voordeel uit de ruil. Dit principe kan bijvoorbeeld gehanteerd worden om de realisatie van het waterbufferpark op een kwalitatieve manier mogelijk te maken. Het kan eveneens gebruikt worden om op een aantal sterk vervlochten kavels een verdichtingsproject te realiseren, waar alle eigenaars en het collectief belang baat bij hebben.

In raamwerkkaart 1 werd benadrukt dat de bestemming van het gewestplan dezelfde blijft (KMO-zone). De interpretatie over wat mogelijk is binnen dergelijke perimeter werd de laatste jaren verruimd via de omzendbrief “ruimtelijk transformatiebeleid” waardoor bijvoorbeeld kantoorachtigen hier eveneens een plek kunnen vinden.

Op korte termijn heeft de bouw van de Oosterveelverbinding een grote impact op het functioneren van de bedrijvigheid op Mexico-eiland. De bedrijven Panalpina en DHL zullen hun huidige ontsluiting via de Straatsburgdok-Zuidkaai moeten aanpassen, aangezien deze straat een deel wordt van de werfzone voor de kanaaltunnels. De gebiedsregisseur kan deze noodzaak aangrijpen als een ‘window of opportunity’ om vervroegd het gesprek met de huidige concessiehouder en huurders aan te gaan over een mogelijke (duurzame) herstructurering van het gebied.

VERVOLGSTAPPEN

Een aantal acties moeten ondernomen worden op schaal van de gehele Innovatieve Stadshaven:

- Opzetten van een samenwerkingsstructuur met het Havenbedrijf, De Vlaamse Waterweg en de stad;
- Uitwerken van een charter samen met bovenstaande partners waarbij bedrijven en betrokken partijen zullen uitgenodigd worden dit charter mee te ondertekenen en daarmee de visie van de Innovatieve Stadshaven te onderschrijven;
- Protocol Stad Haven (2009) en de Samenwerkings-/dienstverleningsovereenkomst stad – Havenbedrijf (2016) aanpassen in functie van de Innovatieve Stadshaven;
- Het Waterplan + actualiseren en uitbreiden;
- Terugkoppeling van de visie Innovatieve Stadshaven naar de bedrijven in de buurt en de deelnemers van de transitie arena's;
- Onderzoek naar de potenties van haltes voor personenvervoer op het water in de Innovatieve Stadshaven;
- Onderzoek naar een geïntegreerd energieconcept (bv productie, transport, uitwisseling).

Specifiek voor Mexico-eiland zijn volgende vervolgstappen noodzakelijk:

- Afstemmen met project Oosterweelverbinding;
- Onderzoek naar verhoging van de draagkracht van de noordelijke kade Mexico-eiland om daar logistiek 2.0. de volle kansen te geven;
- Opvolgen van minder-hinder maatregelen op Mexico-eiland ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijven langs de noordelijke kade, als opportuniteit om de ontsluitingsstructuur van het eiland al op korte termijn om te buigen naar het wensbeeld;
- Haalbaarheidsonderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid van een tramverbinding over het Albertkanaal ter hoogte van de Straatsburgbrug.

Specifiek voor Kempeneiland – Asiadok-Oost-kaai-Zuid zijn volgende vervolgstappen noodzakelijk:

- Opstarten pilootproject om een test- en markerspace op te starten;
- Opstarten pilootproject omtrent het innovatiedok op Asiadok Zuid;
- Ruimtelijk onderzoek naar de haalbaarheid van het inpassen van de fietsbruggen ten noorden van innovatiedok tussen kruispunt Noorderlaan - IJzerlaan en Kaai 38 in de Cadixwijk;
- Opstarten van een stadsontwerp dat op een fijngevoelige manier omgaat met de verschillende erfgoedfiguren op de kop van het eiland om daar een centrum voor het gehele gebied te creëren.

Specifiek voor Steenborgerweert – Asiadok-Oostkaai-Noord zijn volgende vervolgstappen noodzakelijk:

- Proefproject stadsdistributie palletvervoer op de noordelijke kade Steenborgerweert in 2019, voorafgaand aan de werf Oosterweel-verbinding. Het proefproject moet testen of het aanvoeren van palletgoederen over water, en dan verder verdelen in de stad een haalbaar project is. Hiervoor moet een private partner gezocht worden om dit proefproject uit te voeren;
- Pilootproject opzetten binnen Steenborgerweert ifv waterproblematiek.

Tot slot zijn een aantal vervolgstappen nodig voor een ruimer gebied:

- In de directe omgeving van de Innovatieve Stadshaven is het nodig een visie te vormen voor de zone Straatsburgdok Noord, een deel van het stedelijk gebied dat tussen het Eilandje en RUP contactzoneNoorderlaan ligt. Er moet een visie opgemaakt worden met betrekking tot invulling en bestemming. In het kader van het proces 'Over de ring' werden over dit gebied al uitspraken over gedaan. Daarin wordt een stedelijk distributiecentrum op de zone ten noorden van het Straatsburgdok voorgesteld. De visie Innovatieve Stadshaven stelt een gelijkaardige functie voor op de noordrand Mexico-eiland. Visievorming van beide flanken van het dok moeten op elkaar afgestemd worden
- Innovatieve Stadshaven zal meegenomen worden in het locatie-onderzoek touringcarparking Noord.

Innovatieve Stadshaven

AG Vespa

1010au - DRIFT - David Dooghe

2017-2018