



Groen(er)enhoek

Pleinenplan

CSL 2024-2025

De Belder Thomas, Hendrix Andreas, Van Goethem Maxime & Warson Natan

Steven De La Ruelle & Maarten Vrebos

Community Service Learning 2024-2025
SRP Universiteit Antwerpen

In opdracht van:

RINGLAND

Onderzoeksteam

Docenten:

Marleen Goethals
Guy Vloebergh

Stuurgroep:

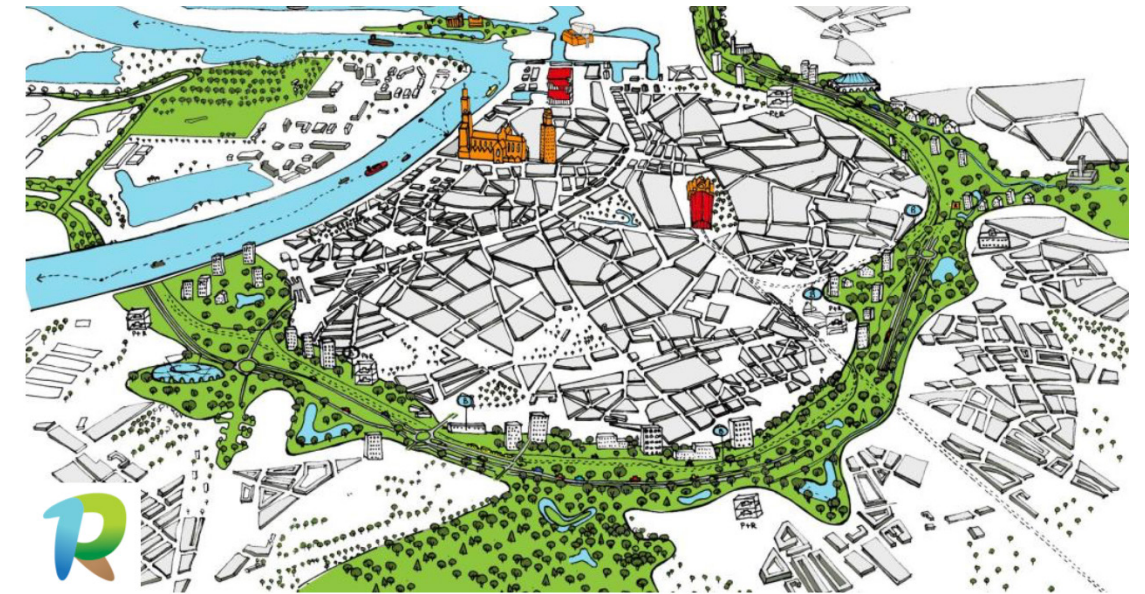
Maarten Vrebos
Steven De La Ruelle

Onderzoeksgroep:

Thomas De Belder
Andeas Hendrix
Maxime Van Goethem
Natan Warson

01 - 03	Context
04 - 11	Groenenhoek
12 - 12	Onderzoeksvraag
13 - 15	Methodologie
16 - 29	Analyse
30 - 45	Netwerken
46 - 67	Ingrepen
68 - 68	Verder potentie in de wijk
69 - 69	Conclusie

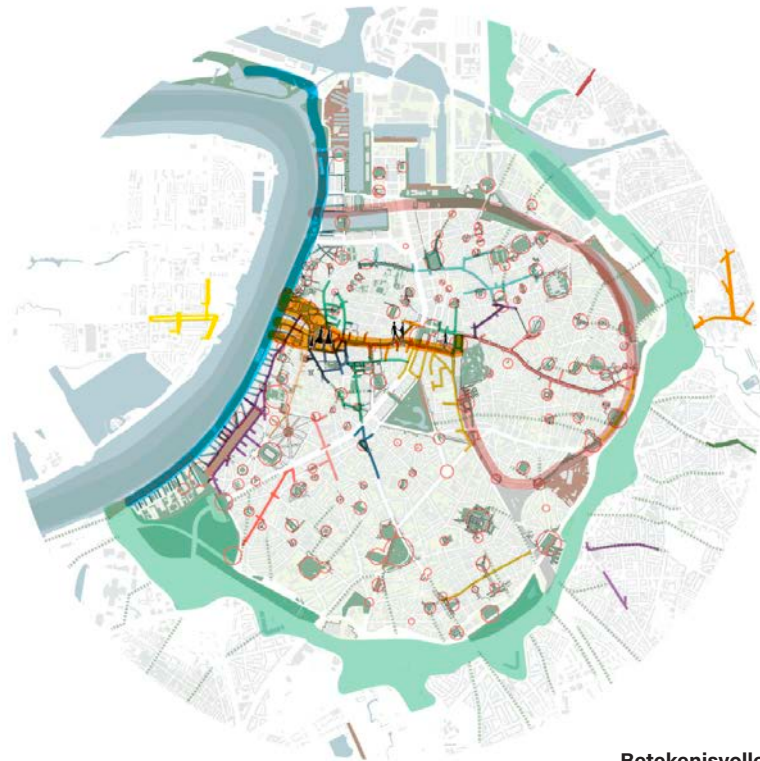
CONTEXT: PARTNERS



Binnen de context van het vak Community service learning (CSL), op vraag van Ringland werkten wij een pleinenplan uit voor de buurt Groenenhoek in Berchem.

In dit proces werden we begeleid door Maarten Vrebos en Steven De La Ruelle. Maarten en Steven zijn beiden actief voor ringland.

CONTEXT: PLEINENPLAN ANTWERPEN



Betekenisvolle plekken



Mobiliteitssysteem

Het oorspronkelijke pleinenplan Antwerpen

Voor de opmaak van ons plan baseren we ons op het oorspronkelijke pleinenplan van antwerpen. Dit plan werd door Luk Vanmaele en Maarten Vrebos opgemaakt in opdracht van Straten Generaal. De bedoeling van het plan was om een studie te doen over leefbaarheid en mobiliteit in Antwerpen. Het plan is een aanvullende studie op de langetermijnvisie van stRaten Generaal over de overkapping van de ring en de ringparken. In het pleinenplan gaan ze op zoek hoe er boven op de ringparken op een kortere termijn gezocht kan worden naar meer open ruimte, groen en leefbaarheid in de stad.

Leefbaarheid en mobiliteit

Het pleinenplan bestaat uit twee luiken: De leefbaarheid en de mobiliteit. De betekenisvolle plekken worden in kaart gebracht, er wordt onderzocht hoe deze met elkaar verbonden kunnen worden, waar er mogelijkheden zijn om meer ruimte terug te geven aan de trage weggebruiker en meer betekenisvolle plekken te creëren. Daarnaast wordt een mobiliteitssysteem uitgewerkt met hoofdassen voor gemotoriseerd verkeer. Deze assen verdelen de stad in verschillende kwadranten. In deze kwadranten wordt doorgaand verkeer geweerd door te werken met buurtlussen.

Aan de hand van visualisaties wordt voor enkele specifieke locaties aangetoond dat er op dit moment niet efficiënt met de beschikbare ruimte omgesprongen wordt en dat deze ruimtes meer potentieel hebben. Op de visualisaties kunnen we zien hoe dankzij het mobiliteitssysteem het mogelijk wordt om ruimte terug te geven aan de trage weggebruiker.



Visualisaties

GROENENHOEK PROJECTGEBIED



Situering met begrenzendende figuren

Ons projectgebied is de wijk Groenenhoek in Berchem. Het gebied wordt door enkele grote figuren gedefinieerd. Aan de noordzijde door de Gitschotelei, aan de oostkant door de luchthaven van Deurne, aan de zuidkant door de spoorwegen en aan de westkant door de ring van Antwerpen.

GROENENHOEK HISTORIEK



Topaasstraat (1)



Turkooisstraat (2)

Groenenhoek als historische tuinwijk

De wijk Groenenhoek ontstond rond 1920. De wijk werd ontworpen in de tuinwijkgedachte. We zien op de historische foto's de typische kleinschalige gezinswoningen en veel openbare en open ruimte.

Op de derde foto zien we hoe de wijk aan zijn naam kwam. We zien hoe de wijk opgebouwd wordt in een gebied dat eerder gekenmerkt werd door de aanwezigheid van veel groen, bossen en akkers die helemaal tot aan de stad reikten.



Spoorweg aan de huidige Saffierstraat (3)

GROENENHOEK VERKENNING



Foto's verkenning van de wijk

Groenenhoek heden

Als we vandaag de dag een verkenning doen van de wijk dan vinden we een verscheidenheid van woontypes terug, niet enkel de kleinschalige tuinwijk architectuur van weleer. Ook in het straatbeeld zien we grote veranderingen. Het straatbeeld wordt hoofdzakelijk gedomineerd door de wagen. De straten zijn ingericht voor de auto, zowel qua circulatie als qua parkeren.

We zien echter wel een grote betrokkenheid van de bewoners met hun wijk. De bewoners zijn geëngageerd. Ze voelen zich meer van de Groenenhoek dan van Berchem en vormen een hechte gemeenschap. De tuinwijkgedachte komt dus misschien minder zichtbaar in beeld vandaag, maar ze leeft nog wel.

GROENENHOEK VERKENNING



Problematieken

Aan de hand van volgende foto's en artikelen schetsen we enkele problematieken die we vaststellen in de wijk.

We zien een zeer inefficiënt ruimtegebruik. Enorm veel ruimte is verhard en straten en kruispunten zijn vaak overgedimensioneerd voor de hoeveelheid verkeer die er in werkelijkheid gebruikmaakt van de staten. Heel veel ruimte wordt ingenomen door geparkeerde wagens. Dit gebeurt ook niet altijd op de meest efficiënte manier.

Een tweede problematiek is het sluipverkeer dat zich een weg baant door de wijk. Veel verkeer gebruikt de spoorwegonderdoorgangen die zich in de wijk bevinden als alternatief voor de drukke alternatieven. Om deze onderdoorgangen te bereiken, doorkruisen ze de woonwijk.

Als conclusie besluiten we dat vandaag de dag de 'Groenenhoek' niet meer zo heel 'groen' is. Een goed voorbeeld om deze stelling te staven is de onvrede van de bewoners over de recente heraanleg van het grootste plein in de buurt. Bij de aanleg werd quasi het hele plein verhard.



Innefficiënt ruimtegebruik en verharding



Bewoners zijn sluipverkeer in Groenenhoek zat: "Dit is de ergste straat van heel Berchem"

Elien Van Wynsberghe
23 oktober 2019 om 11:29

Krantenartikel 1 GVA (4)

Onvrede over vernieuwde Zillebekelaan: "Groenenhoek werd Betonnenhoek"



Krantenartikel 2 GVA (5)

ONDERZOEKSVRAAG

Hoe kunnen we de logica van het Pleinenplan Antwerpen toepassen om de wijk Groenenhoek leefbaarder te maken?



Betekenisvolle plekken



Mobiliteitssysteem



METHODOLOGIE



Om deze onderzoeksvraag te behandelen hebben we in de wijk iedere twee weken een meeting gehad met onze partners, Maarten en Steven van Ringland. Bij deze meetings toonden we onze vooruitgang en bevindingen. Deze baseerden we op regelmatige verkenningen in de buurt. Bij deze meetings sloten soms bewoners van de buurt aan. Ook Luk Vanmaele, die samen met Maarten het oorspronkelijke Pleinenplan opmaakte, sloot regelmatig aan om zijn input te geven.

METHODOLOGIE

1. Analyse



2. Netwerken



3. Ingrepen



Werkpakketten

Het werk werd opgedeeld in 3 werkpakketten. De werkpakketten kwamen ongeveer overeen met de drie maanden die beschikbaar waren voor de deadline. In werkpakket 1 werd de wijk geanalyseerd. Vanuit deze analyse werden dan in werkpakket 2 enkele netwerken gedefinieerd. Aan deze netwerken konden we dan in het derde werkpakket gerichte ingrepen opgehangen worden die we meer in detail uitwerken.

1. Analyse

De analyse van de wijk behandelde 3 grote onderdelen. We onderzochten de betekenisvolle plekken en de mobiliteit. Deze twee onderwerpen waren ook in het oorspronkelijke pleinenplan van Antwerpen de twee hoofdonderdelen. Voor onze analyse van de groenenhoek voegden we ook nog het onderwerp groen toe.

2. Netwerken

Deze driedeling trekt zich verder in de uitwerking van de netwerken. Vanuit de analyse wordt een primair netwerk gedefinieerd dat bestaat uit een traag netwerk gebaseerd op de betekenisvolle plekken en een groen netwerk dat tracht het bestaande groen in en rond de buurt te verbinden met enkele nieuwe groene figuren. nevens geschikt aan dit primaire netwerk wordt er een secundair netwerk uitgewerkt dat bestaat uit een systeem voor het gemotoriseerd verkeer.

3. Ingrepen

Tenslotte worden op enkele specifieke plekken in deze netwerken de ingrepen uitgewerkt. De ingrepen tonen of een plek meer potentieel heeft dan ze op dit moment heeft of ze zijn een raakpunt tussen de verschillende netwerken die ontworpen moeten worden om conflicten te verminderen.

Aan de hand van onze netwerken en de uitwerking van deze ingrepen proberen we met een totaal visie voor de wijk te streven naar een **"Groen(er)enhoek"**.



1. Analyse



2. Netwerken



3. Ingrepen

GROEN



Groentekorten stad Antwerpen (6)

Groentekorten

Volgens de kaart met groentekorten van de Stad Antwerpen wordt Groenenhoek aangeduid als een potentiële locatie om tekorten aan buurtgroen op te vangen. Hoewel de wijk in het algemeen gunstig scoort vanwege de aanwezigheid van grotere omliggende groengebieden, blijkt in realiteit dat een aanzienlijk deel van de wijk zich buiten de effectieve bereikzone van deze groene ruimten bevindt. Daardoor blijft de toegankelijkheid tot kwalitatief buurtgroen lokaal beperkt. Daarnaast is er binnen Groenenhoek nauwelijks sprake van wijk- en stadsgroen.



Buurtgroen

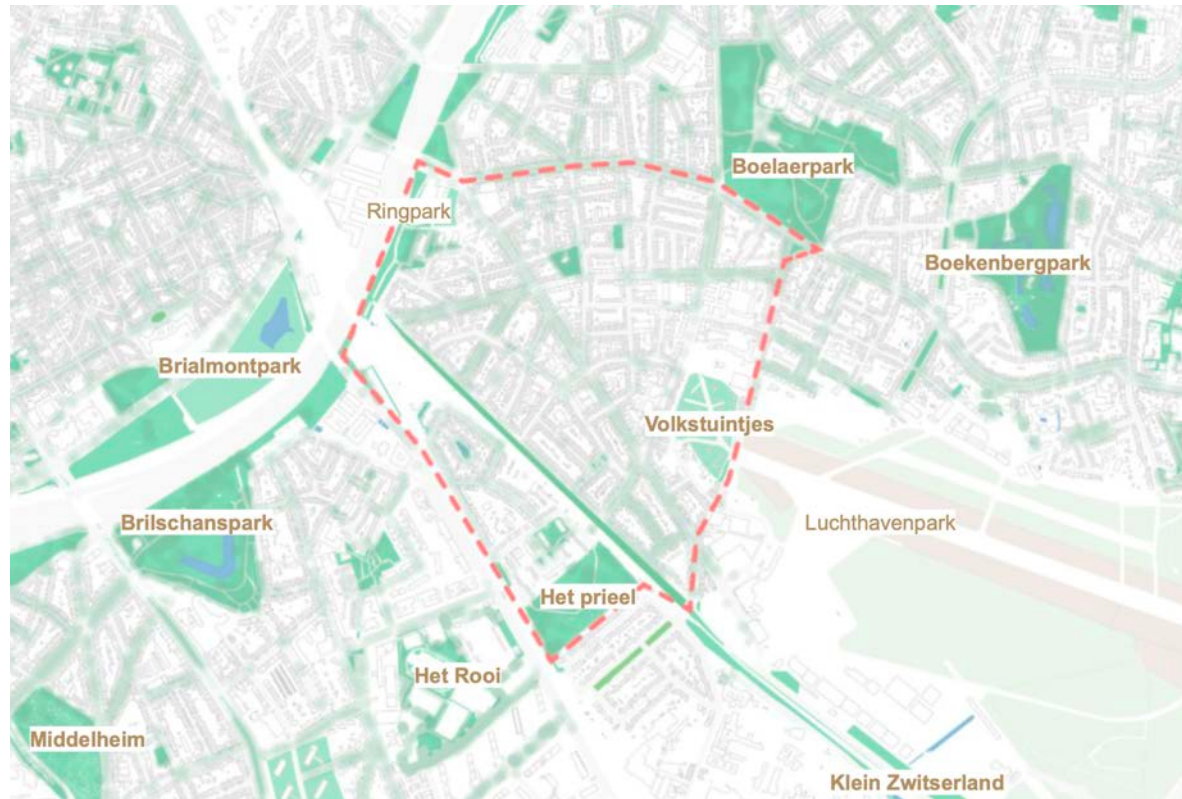


Wijkgroen



Stadsgroen (7)

GROEN



Grootschalige groene figuren

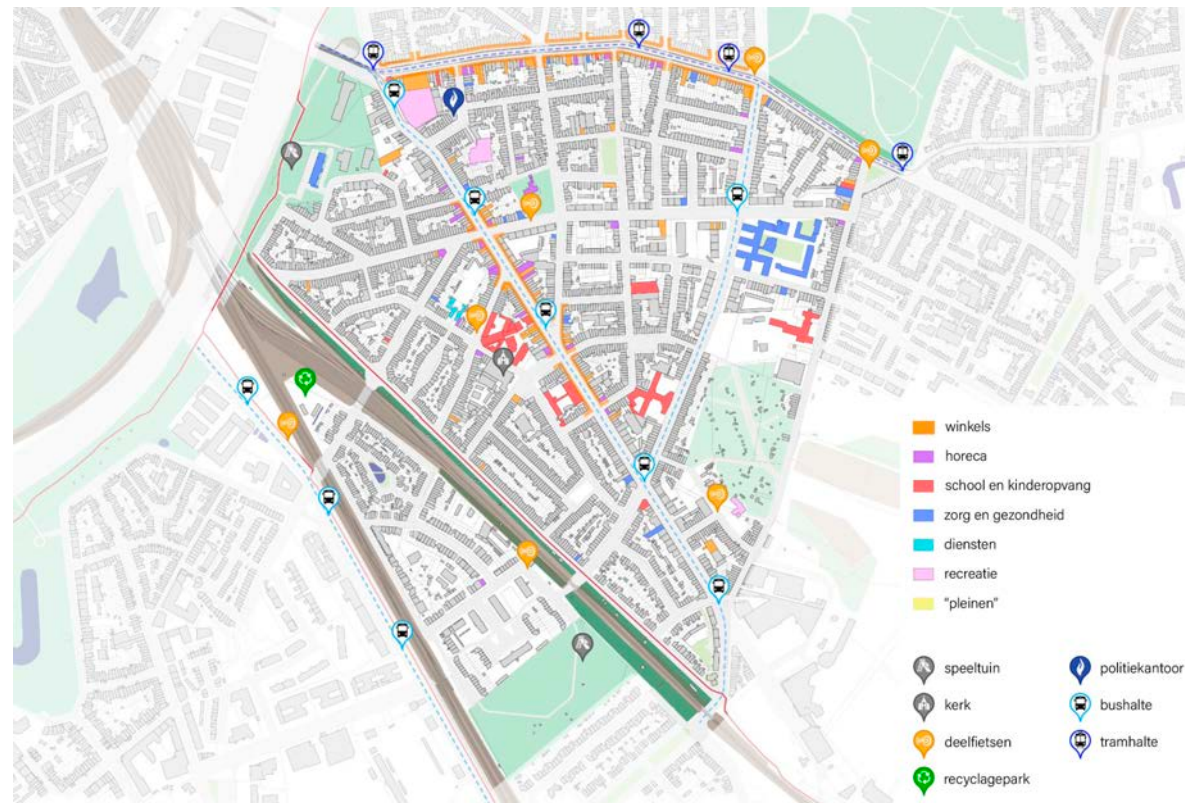
Allereerst worden de bestaande groenzones in en rond Groenenhoek in kaart gebracht. Zoals eerder vastgesteld, bevinden de grote publieke groengebieden zich voornamelijk rondom de wijk en niet binnen Groenenhoek zelf. Een opvallend element in de ruimtelijke structuur is de groene berm langs de spoorlijn, die fungeert als een informele groene corridor. Deze zone wordt benut door buurtbewoners, onder meer via kleine tuintjes, wat een overblijfsel is van de tuinwijkgedachte. Op deze locatie is tevens een voorstel geformuleerd voor de aanleg van een verhoogde fietssnelweg.



Kleinschalige groene lanen en pleinen

Binnen de wijk kunnen daarnaast enkele kleinere, verspreide zones worden aangeduid die weliswaar groen bevatten, zoals pleinen met bomen, grasveldjes en perkjes, maar die niet als volwaardige groengebieden beschouwd kunnen worden. Hoewel deze bijdragen aan de lokale vergroening en leefkwaliteit, ontbreekt het aan een samenhangende, dragende groenstructuur.

BETEKENISVOLLE PLEKKEN EN VOORZIENINGEN



Diksmuidelaan

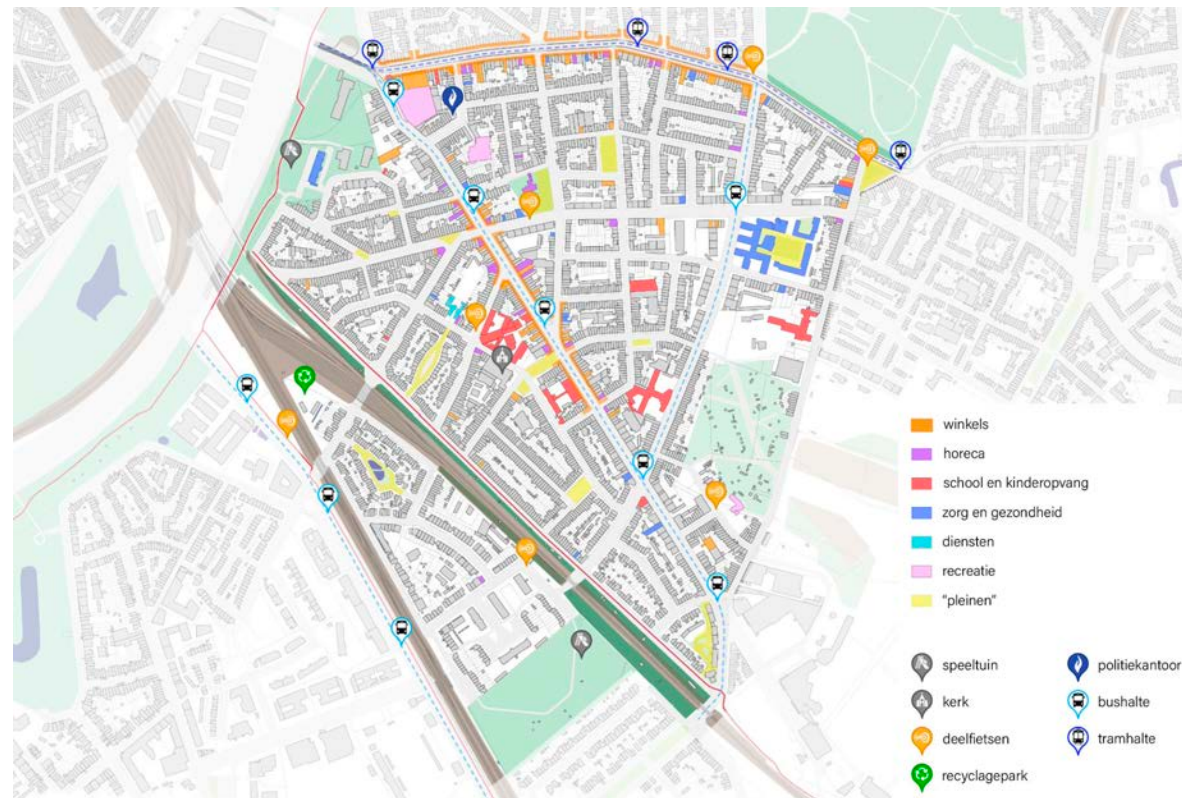
Voorzieningen

De meeste voorzieningen binnen Groenenhoek bevinden zich langs de Gitschotellei en de Diksmuidelaan, twee assen die kunnen worden beschouwd als hoofdassen binnen de wijk. Langs deze lijnen bevinden zich onder meer haltes van het openbaar vervoer (bus en tram), winkels en onderwijsinstellingen, wat deze assen tot functioneel belangrijke zones maakt binnen het stedelijk weefsel.



Gitschotellei

BETEKENISVOLLE PLEKKEN EN VOORZIENINGEN



Zillebekelaan

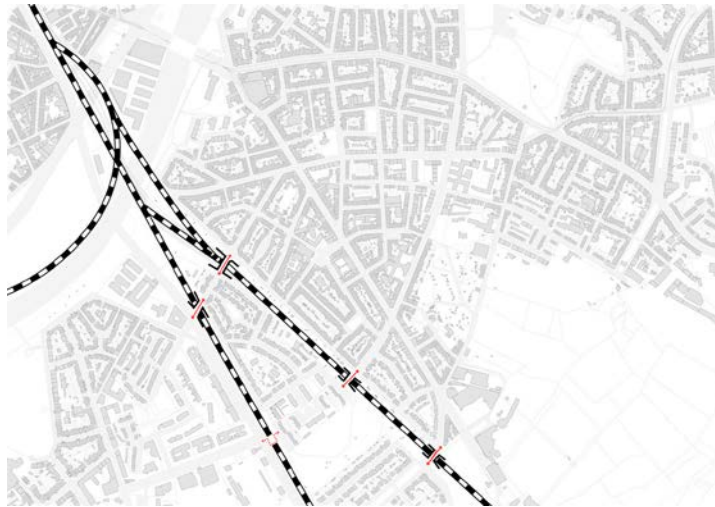
Betekenisvolle plekken

Daarnaast zijn er binnen de wijk een aantal betekenisvolle en karakteristieke plekken te onderscheiden, die op de kaart in het geel zijn aangeduid. Voorbeelden hiervan zijn het verharde marktplaatsplein aan de Zillebekelaan en de Topaasstraat, waar het historisch tuinwijkmodel nog duidelijk herkenbaar is. Veel van deze plekken liggen verspreid over de wijk en zijn niet rechtstreeks verbonden met de hoofdstructuur, maar vervullen desondanks een belangrijke ruimtelijke en sociale rol op buurtniveau.



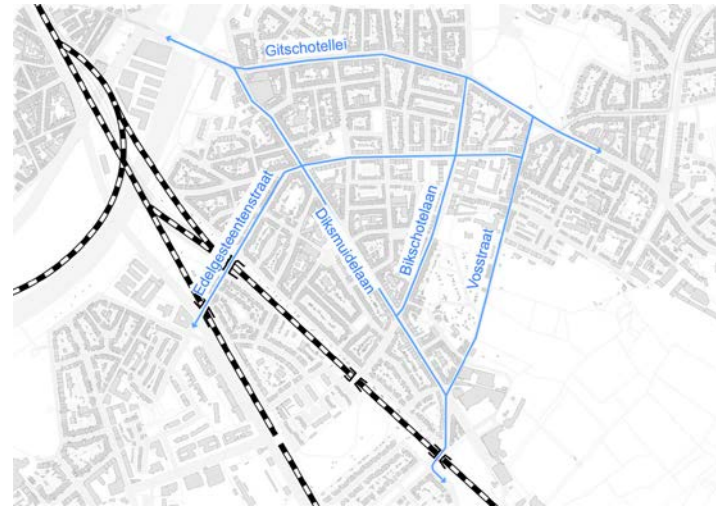
Topaasstraat

MOBILITEIT



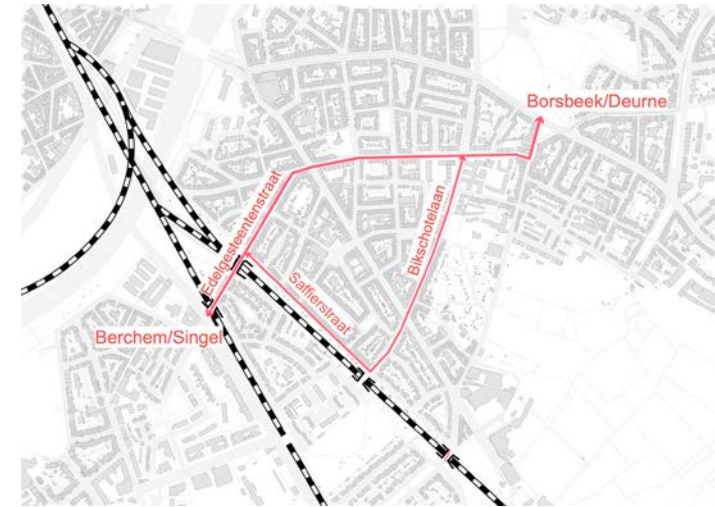
Spoorweg

Groenenhoek wordt fysiek doorsneden door een spoorlijn, wat een belangrijke barrière vormt binnen de wijk. Aan de noordzijde zijn er drie onderdoorgangen aanwezig, terwijl de zuidzijde slechts over twee doorgangen beschikt, waarvan één enkel toegankelijk is voor langzaam verkeer. Hierdoor fungeert de andere zuidelijke doorgang als een bottleneck die het volledige gemotoriseerde verkeer moet opvangen om de spoorlijn te kunnen kruisen. Binnen het spoortracé bevindt zich een deel van de historische tuinwijk, dat in zekere mate is afgesneden van de rest van Groenenhoek. Deze zone beschikt in totaal slechts over drie gemotoriseerde toegangen tot de rest van de wijk, wat de bereikbaarheid beperkt en bij bewoners het gevoel van afgeslotenheid versterkt. De beperkte doorwaadbaarheid van het spoorknooppunt vormt zo niet alleen een infrastructurele, maar ook een sociale barrière binnen de wijkstructuur.



Hoofdstructuur

Zoals eerder besproken, fungeren de Gitschotellei en de Diksmuidelaan als hoofdassen binnen de wijk. Samen met de Bikschotelaan en de Vosstraat vormen deze straten een driehoekige hoofdstructuur die de ruimtelijke organisatie van Groenenhoek mee vormgeeft.



Sluipverkeer

Echter wordt Groenenhoek geconfronteerd met een aanzienlijke druk van sluipverkeer, voornamelijk veroorzaakt door dagelijks woon-werkverkeer dat de voorkeur geeft aan een alternatieve route om de Singel en de omweg rond de luchthaven te vermijden. In dit kader vervullen de Edelgesteentestraat, Saffierstraat, Bikschotelaan en de Lodewijk van Berckenlaan een prominente rol als veelgebruikte sluiproutes binnen de wijk. Hoewel deze straten in oorsprong bedoeld zijn als lokale verbindingen, worden ze vandaag intensief benut door doorgaand verkeer, wat leidt tot verhoogde verkeersdruk, verminderde leefkwaliteit en een onveilige situatie voor zachte weggebruikers.



OV-netwerk

De mobiliteitsassen van het openbaar vervoer volgen in grote lijnen de hoofdstructuur: de Gitschotellei (tramlijn), Diksmuidelaan en Bikschotelaan.

MOBILITEIT



Voorstel fietsverbinding f11 stad Antwerpen (8)

Fietsnetwerk

Langs de spoorlijn loopt een voorstel om de fietsverbinding te verbeteren door de F11-fiets snelweg door te trekken via een verhoogde infrastructuur. Hoewel deze ingreep bedoeld is de grotere regionale fietsverbinding te versterken, is de bereikbaarheid ervan voor de bewoners van Groenenhoek zelf echter beperkt, waardoor het directe voordeel voor de wijk gering blijft. Bovendien gaat dit voorstel gepaard met de gedeeltelijke verwijdering van de bestaande groene berm, die momenteel fungeert als een waardevolle buffer tussen de woonwijk en het spoorverkeer. Deze berm vormt niet alleen een belangrijke ecologische en ruimtelijke scheiding, maar is ook een van de laatste tastbare restanten van de historische tuinwijkstructuur. Als alternatief heeft de actiegroep BAF11 een tegenvoorstel geformuleerd, waarbij de Saffierstraat wordt ingericht als fietsstraat. Dit scenario beoogt een betere lokale integratie van de fietsverbinding, terwijl tegelijk de groene berm behouden blijft als collectieve ruimte voor de buurt.



Voorstel Saffierstraat BAF11 (9)



1. Analyse

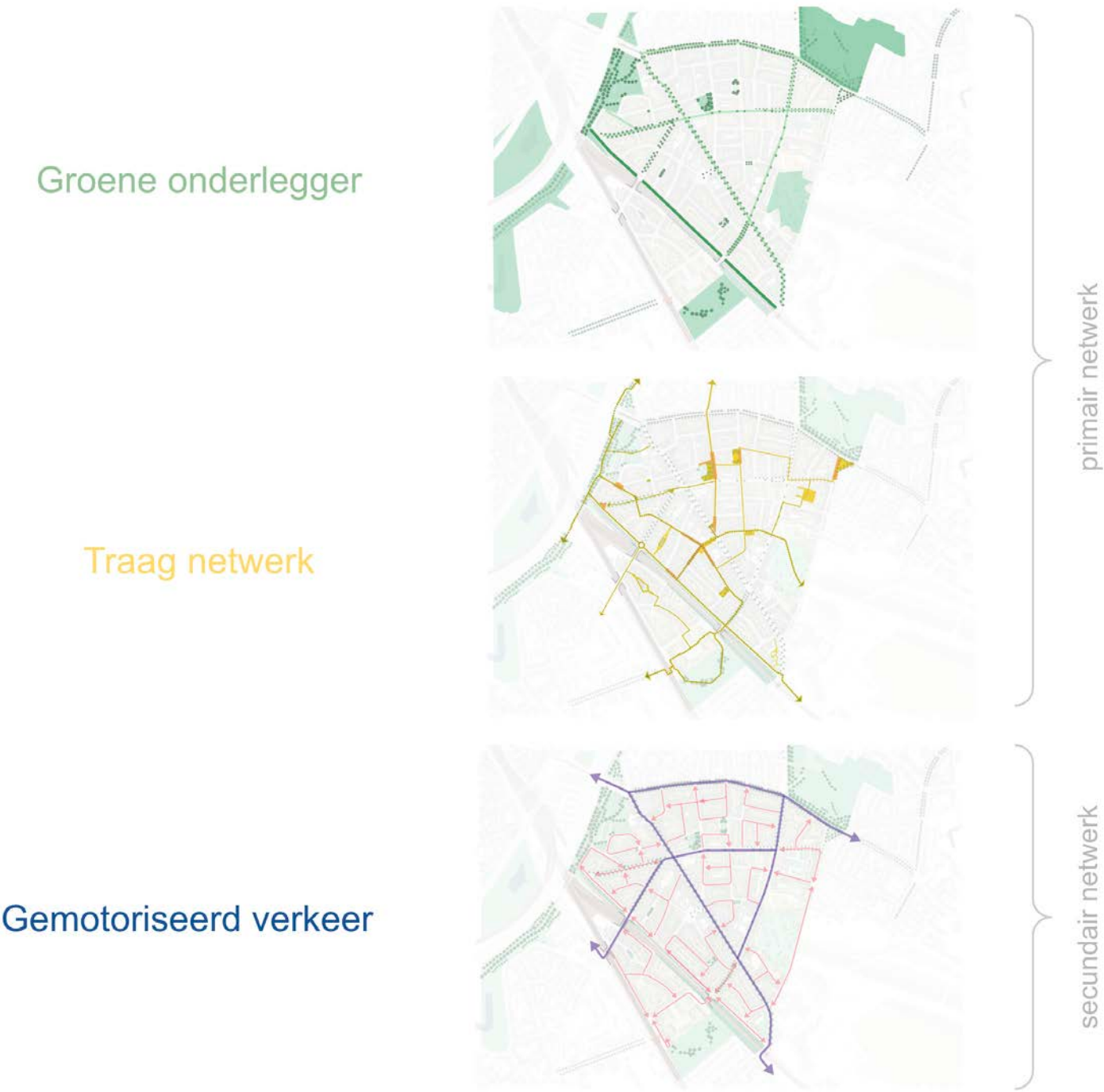


2. Netwerken



3. Ingrepen

NETWERK



Het netwerk ontstaat door het samenvoegen van drie lagen. Een eerste laag, de groene onderlegger, vormt samen met het traag netwerk het 'primaire netwerk' en legt een focus op de trage weggebruikers en de beleving doorheen de wijk.

Het secundair netwerk voorziet een manier waarop het gemotoriseerd verkeer zijn weg kan vinden doorheen de wijk, zonder dat dit ten koste gaat van het primaire netwerk. Met andere woorden, het zorgt ervoor dat het trage netwerk uitgebouwd kan worden.



Het 'netwerk': resultaat van de drie lagen op elkaar

GROENE ONDERLEGGER

De groene onderlegger bestaat voornamelijk uit het bestaande groen dat we reeds vandaag vinden in de verschillende parkjes en pleintjes die we in de analyse hebben overlopen. Daarbij willen we de nadruk leggen op de groene spoorwegberm die we als waardevol beschouwen en als verbindende groene corridor zien.

Om het groene karakter doorheen de wijk te versterken merken we op dat de lanen hierin een belangrijke rol kunnen spelen (Gitschotellei, Diksmuidelaan, Bikschotelaan, Lodewijk van Berckenlaan). Later bij ingrepen zullen enkele voorstellen komen op welke manier deze lanen hiervoor kunnen zorgen.



Focus groene berm en groene lanen

TRAAG NETWERK

Het groen zal dan als onderlegger dienen voor het trage netwerk. Met het trage netwerk gaan we op zoek naar de ultieme beleving voor de trage weggebruiker in de wijk. Waar het nu op sommige plekken onveilig fietsen of wandelen is, en onveilig oversteken, voorzien we een netwerk waarin de trage weggebruiker op de eerste plaats komt.

Als we de gemapte voorzieningen uit de analyse op onze groene onderlegger projecteren krijgen we een synthese van alle betekenisvolle plekken in de wijk.



Synthese betekenisvolle plekken (parkjes, pleinen & voorzieningen)

De voornaamste hiervan zoals de parkjes, de pleinen, de scholen en andere belangrijke voorzieningen trachten we dan met elkaar te verbinden, alsook met de belangrijkste plekken buiten de wijk. Zo houden we ook rekening met de nabijheid van de sporthal Luisbekelaar, het Rooi, de Veldekens en klein Zwitserland, maar ook met het eventuele Vliegerplein dat er ooit kan komen.

Het resultaat is het gele trage netwerk. Deze wordt op sommige plekken ook gekenmerkt door oranje secties. Dit zijn plekken waar we, mits enkele (kleinschalige) ingrepen, grote potentie zien voor de uitbreiding en de beleving van het trage netwerk. Zo kunnen door het verkeer te filteren er heel eenvoudig verblijfsplaatsen voor de buurtbewoners bijkomen, en hogergelegen mobiliteitsproblematieken worden opgelost. Later bij ingrepen laten we ook hiervan enkele voorbeelden zien.



Het trage netwerk



Vosplein: potentiële plek voor een uitgebreide filter autoverkeer, zo werd een gedeelte van het plein al autoluw gehouden



Saffierstraat: niet alleen pleinen zijn potentiële plekken voor het introduceren van een filter voor het autoverkeer. Ook in straten kan dit principe toegepast worden. In dit geval kan het helpen om het sluipverkeer in de straat tegen te gaan.

GEMOTORISEERD VERKEER

In deze derde laag kijken we op welke manier de auto zijn plek krijgt in ons verhaal. We zien het misschien als een secundair netwerk, maar daarom is het niet minder belangrijk. Zonder een duidelijke aanpak voor het gemotoriseerd verkeer zal een dergelijk traag netwerk zwak blijven, en niet te verwezenlijken.

Kwadranten en buurtlussen

Parallel aan het Pleinenplan binnen de ring verdelen we de wijk Groenenhoek in verschillende kwadranten. Dit doen we aan de hand van de bestaande hoofdassen voor het gemotoriseerd verkeer: de Gitschotellei, de Diksmuidelaan, de Bikschotelaan, de Lodewijk van Berckenlaan en de Edelgesteentestraat/Arbeidersstraat, en de Vosstraat. Binnen deze kwadranten voorzien we dan verschillende buurtlussen. Eenmaal binnen in een dergelijke buurtlus is het niet mogelijk om met de wagen rechtstreeks in een naburige lus terecht te komen zonder gebruik te maken van een van de hoofdassen. Op deze manier kunnen we doorgaand, niet-bestemmingsverkeer elimineren. Hiervoor richten we ook de Saffierstraat, het verlengde van de Lodewijk van Berckenlaan, en de Jan de Graefstraat in als dubbele rijrichting om het verkeer van de aangrenzende buurtlussen te kunnen afleiden.

Binnenin de buurtlussen zelf wordt aan de hand van éénrichtingsverkeer, en filters waar noodzakelijk, de wagen tot bij een van deze hoofdassen geleid. In straten waar een dergelijke trechter wenselijk is hebben we een woonerf voor ogen waar elke bewoner met de auto bereikbaar blijft maar waar gekeerd zal moeten worden.



Huidige verkeerssituatie: dubbele rijrichtingen en aansluitende straten zorgen voor veel doorgaand verkeer (geel: pleinen, rode pijl: éénrichtingsverkeer, paarse pijl: dubbele rijrichting)



Buurtlussen (parallel aan Pleinenplan binnenstad)

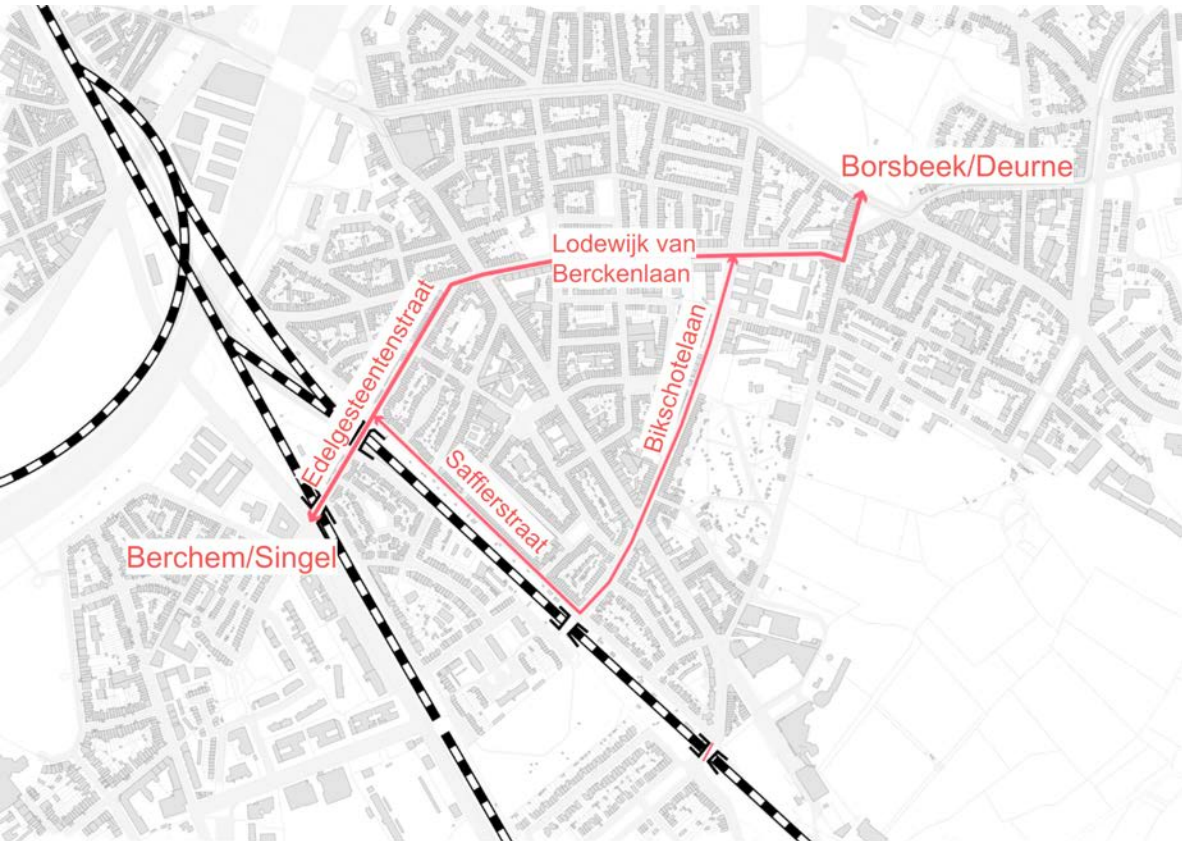


Potentiële nieuwe verkeerssituatie: bijna uitsluitend éénrichtingsverkeer door gebruik buurtlussen (rood kruis: "filter")

Sluipverkeer

Een probleem dat in de analyse werd aangehaald is het sluipverkeer waar de wijk mee belast wordt. Zo hebben we enkele verkeersstromen geïdentificeerd tussen Deurne/Borsbeek en Berchem/de singel die telkens gebruik maken van de spoorwegonderdoorgangen ter hoogte van de Edelgesteentestraat/Arbeidersstraat. Mensen op deze sluiproute wensen op deze manier de ring en de singel te vermijden, maar komen op die manier terecht bij de enige spoorwegonderdoorgang in de buurt.

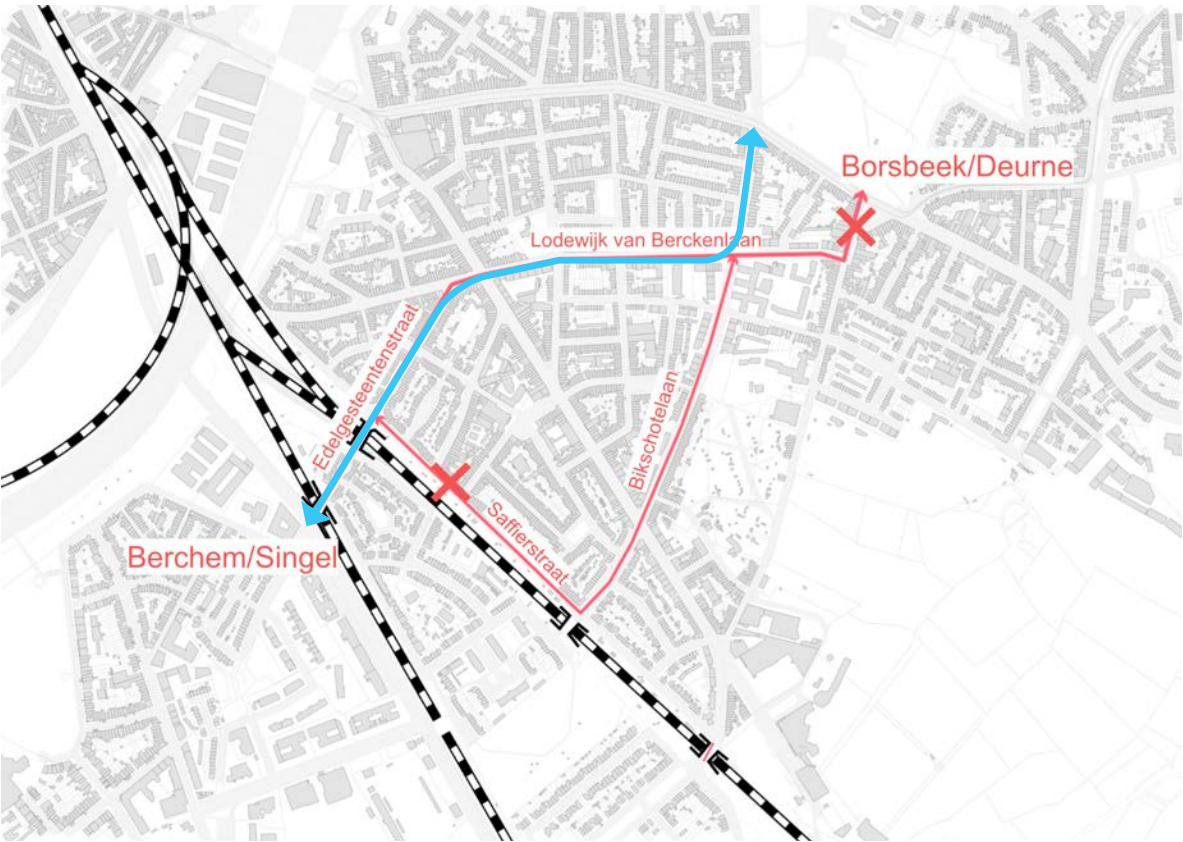
Resultaat is dat het verkeer er elke ochtendspits staat aan te schuiven in de straat, ten laste van de buurtbewoners. We hebben hiervoor dan ook een visie willen opstellen die uitgaat van enkele mogelijke scenario's die in de toekomst verder kunnen onderzocht worden.



Voornaamste sluiproutes autoverkeer doorheen de Groenenhoek

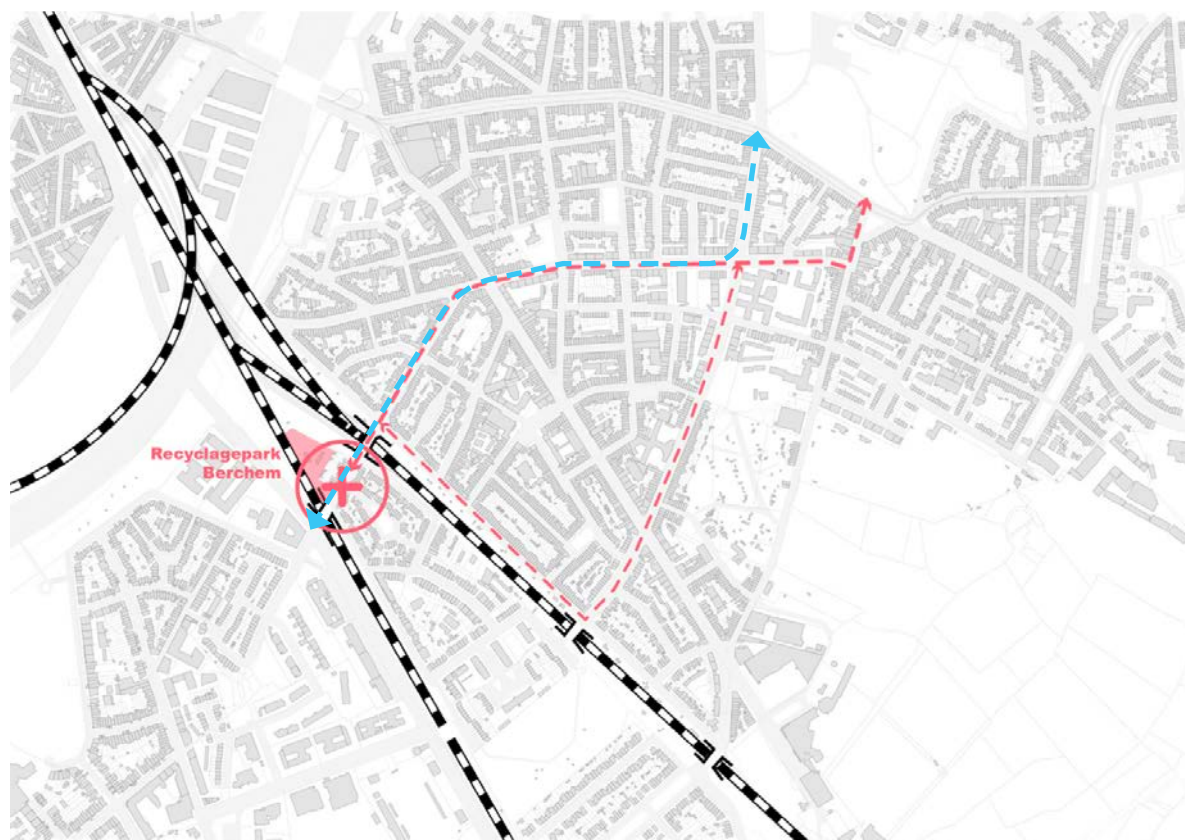
Een eerste paar knelpunten zijn het kruispunt aan het Vosplein en de Saffierstraat. Zoals aangetoond in ons traag netwerk zijn dit twee plekken waar we een grote potentie zien voor het filteren van het autoverkeer ten voordele van ons traag netwerk. Op deze manier zouden de Vosstraat en een deel van de Lodewijk van Berckenlaan niet langer beschouwd worden als hoofdas voor gemotoriseerd verkeer, en kan het sluipverkeer langs deze as op die manier geëlimineerd worden.

Deze ingreep zou wel kunnen leiden tot een verhoogde verkeersdruk op de sluiproute die via de Bikschotelaan en de Lodewijk van Berckenlaan op deze manier tot bij de Edelgesteentestraat/Arbeidersstraat terecht komt (blauwe pijl).



Rood kruis: filter autoverkeer (bovenaan: trechter Vosplein, onderaan trechter Saffierstraat)

Aan de hand van drie scenario's, die op verschillende termijnen zouden kunnen uitgevoerd worden, zoeken we naar een specifieke oplossing voor de Arbeiderstraat en Edelgesteentestraat. Belangrijk om hierbij mee te nemen is de aanwezigheid van het recyclagepark, gelegen in de uiterste driehoek tussen de twee sporen, die voor iedereen in de wijk dus bereikbaar moet blijven.



Het recyclagepark moet ten alle tijde bereikbaar blijven voor auto- en vrachtverkeer

(Zie kaarten p. 44)

Scenario 1

Een eerste scenario pakt het probleem van het sluipverkeer aan waar het zich uit: ter hoogte van de Arbeidersstraat. Door het verkeer aan het onderliggend kruispunt slechts in één richting door te laten wordt het sluipverkeer vanuit de Edelgesteentestraat geweerd. Het nadeel is dat dit kan leiden tot meer doorgaand verkeer in het aangrenzende wijkje tussen de twee sporen. Ook kan het ten koste gaan van de bereikbaarheid van de buurtbewoners in deze wijk zelf.

Een meer technische oplossing zou het gebruiken van ANPR-camera's zijn die alleen de buurtbewoners het gebruik van deze onderdoorgang toelaat.

Scenario 2

Een tweede scenario pakt het sluipverkeer hogerop aan. Zo wordt gesteld dat ook de Lodewijk van Berckenlaan niet langer als hoofdas voor gemotoriseerd verkeer wenselijk of noodzakelijk is. Het filteren van het autoverkeer ter hoogte van bijvoorbeeld het Hof van Nauwelaerts kan als gevolg hebben dat niet alleen het sluipverkeer tussen de Bikschotelaan en de Edelgesteentestraat wordt aangepakt, maar dat ook een deel van de straat kan worden ingericht als woonerf en het parkje kan worden uitgebreid. Tegelijkertijd is er niet langer sprake van een potentieel gevaarlijke kruising tussen de Lodewijk van Berckenlaan en het traag netwerk.

Een negatief gevolg dat hierbij kan optreden is dat het sluipverkeer van de Bikschotelaan via de Diksmuidelaan nog steeds tot bij de Edelgesteentestraat kan komen, en wat de verkeersdruk op deze as kan verhogen.

Scenario 3

Een derde, en ultieme scenario zou dan uiteindelijk de oplossing kunnen bieden. Hierbij wordt gesteld dat, aanvullend op optie twee, ook de Diksmuidelaan niet langer wenselijk is als hoofdas voor gemotoriseerd verkeer. De enig overblijvende hoofdassen zijn dan de Gitschotellei en de Bikschotelei (hierbij kan ook gekozen worden om over te schakelen op de Vosstraat vanaf de kruising met de Lodewijk van Berckenlaan).

Door middel van het filteren van het autoverkeer ter hoogte van de Zillebekelaan en de Dianalaan kan het belangrijkste dorpsplein zich uitbreiden tot over de Diksmuidelaan en zal ook het sluipverkeer ultiem ontmoedigd worden.

Scenario 1: filter ter hoogte van de spoorwegonderdoorgangen in de Arbeidersstraat.



links: de Edelgesteentestraat en de Arbeidersstraat zijn niet langer gemarkeerd als hoofdstraat voor het gemotoriseerd verkeer. Dit door middel van een ingreep (filter of technische ingreep) ter hoogte van de Arbeidersstraat.

rechts: mogelijke uitwerking van de filter tegen het autoverkeer ter hoogte van de meest zuidelijke spoorwegonderdoorgang. In de Te Boelaerlei ter hoogte van het kruispunt met de Herentalsebaan is deze ingericht als woonerf waar voetgangers en fietsers wel even vlot kunnen doorsteken.

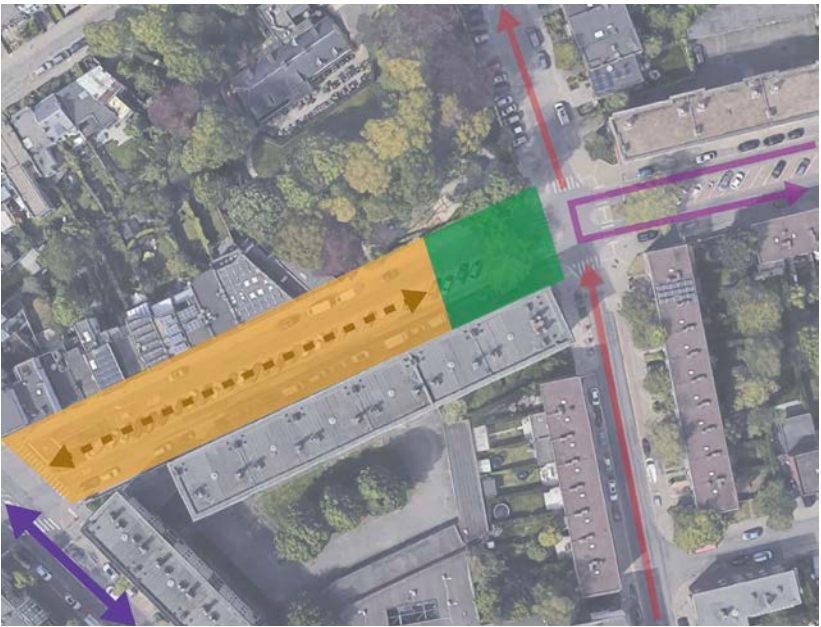


Scenario 2: filter in de Lodewijk van Berckenlaan ter hoogte van Hof van Nauwelaerts.



Links: uitbouwend op scenario 1, of hiervan losstaand, kan de Lodewijk van Berckenlaan ook geschrapt worden als hoofdstraat voor gemotoriseerd verkeer. Dit kan op meerdere plaatsen gerealiseerd worden door middel van een filter tegen het autoverkeer.

Rechts: In een ideaal scenario zien we een filter ter hoogte van het Hof van Nauwelaerts. Op die manier kan de Lodewijk van Berckenlaan tussen de kruising met Diksmuidelaan en Dianalaan ingericht worden als woonerf, en kan het Hof van Nauwelaerts zelfs uitbreiden in het straatbeeld.



Scenario 3: bijkomende filter in de Diksmuidelaan ter hoogte van de Zillebekelaan & Dianalaan.



links: uitbouwend op scenario 2 kan er ook voor gekozen worden om de Diksmuidelaan te schrappen als hoofdas voor het gemotoriseerd verkeer en hier op eenzelfde manier het verkeer te filteren. Daarbij moet de bediening van de bushaltes in de Diksmuidelaan in het achterhoofd worden gehouden.

rechts: de ideale plek hiervoor zou ter hoogte van de Zillebekelaan en de Dianalaan zijn. Zo kan de verbinding gemaakt worden tussen het bestaande plein en de Dianalaan waar we reeds een filter voorzien in ons plan voor de buurtlussen.





1. Analyse



2. Netwerken



3. Ingrepen

RUIMTELIJKE VERTALING VAN NETWERKEN: INGREPEN OP CRUCIALE PLEKKEN IN DE WIJK



GROENE LANEN



PLEINEN



KRUISPUNTEN

Om onze visie op de wijk vorm te geven, vertaalden we de eerder gedefinieerde netwerken naar concrete ruimtelijke ingrepen op strategisch gekozen plekken in de wijk. Deze plekken werden geselecteerd op basis van hun rol binnen de netwerken en hun potentieel in het verbeteren van de leefbaarheid. We onderscheiden hierbij drie typologieën onder de noemers: lanen, verblijfsruimtes en kruispunten. Elke categorie vraagt om een specifieke benadering binnen een gemeenschappelijk streven naar vergroening, ontharding, verkeersveiligheid en meer ruimte voor de trage weggebruiker.

GROENE LANEN ALS VERBINDENDE FIGUREN



De lanen in de wijk worden ingezet om de groene onderlegger te versterken en de algemene ervaring van groen in de wijk te vergroten. Momenteel zijn deze lanen allesbehalve groen. Het straatbeeld wordt volledig gedomineerd door de auto, in de vorm van een verkeersas of lineaire parking. Dit leidt tot een overmaat aan verharding, een gebrek aan groen en een onaantrekkelijke of bijna onbestaande publieke ruimte.

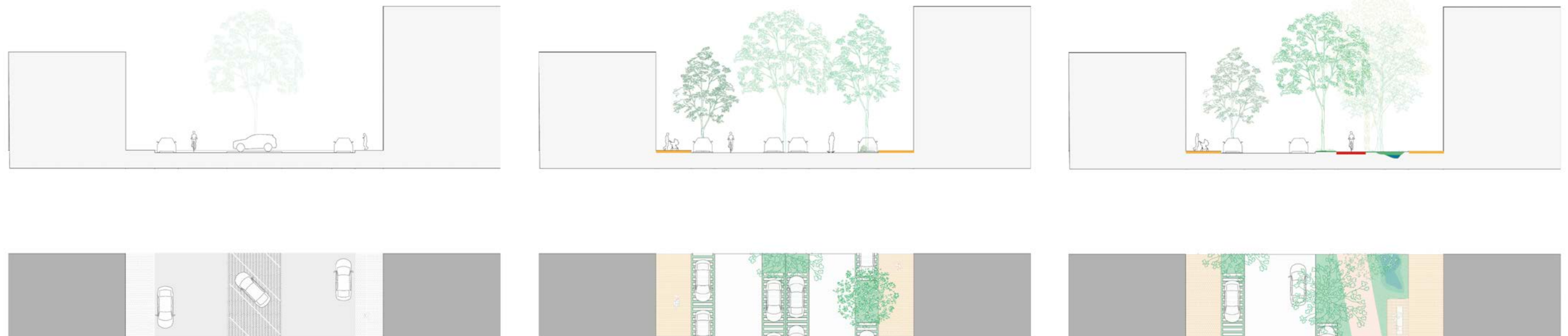


Lodewijk van Berckenlaan



Bikschotelaan

GROENE LANEN ALS VERBINDENDE FIGUREN



Behoud parkeeraanbod

We werkten voor deze zogenaamde 'groene lanen' twee varianten uit. In de eerste, meer behoudsgezinde variant streven we naar vergroening zonder het huidige parkeeraanbod drastisch te verminderen. Zo houden we rekening met de aanwezige bewoners in deze straten zonder eigen parkeerplaats in of voor de deur. We doen dit onder meer door het schuin parkeren op verharde ondergrond te vervangen door langsparkeren op grasdallen. Hiermee maken we enerzijds ruimte vrij voor ontharding, nieuwe groenstroken, voetgangers en fietsers zonder fel in het parkeeraanbod te moeten snoeien. Anderzijds pakken we de onveilige en soms vreemde verkeerssituaties door dat schuin parkeren aan.

Vermindering parkeeraanbod

De tweede, ambitieuzere variant speelt in op de modal shift op langere termijn. Hier wordt het parkeeraanbod wel teruggeschroefd, wat toelaat om nog meer ruimte vrij te maken en de laan daadkrachtig herin te richten als publieke groene ruimte. Door de vrijgekomen ruimte in te zetten voor waterbuffering, groenzones en een veilige, conflictvrije fiets- en wandelverbinding met ingerichte verblijfsruimtes, transformeren we deze grijze verkeersas tot een echte 'groene laan' met een publiek karakter.

NIEUWE VERBLIJFSRUIMTES ALS BUURTPLEINEN



Daarnaast onderscheiden we verschillende plekken in de wijk met potentieel om te evolueren naar nieuwe verblijfsruimtes voor de buurt. Deze plekken worden ontworpen met het oog op verblijfskwaliteit en groen. We hanteren hierbij een aantal ontwerpprincipes: de trage weggebruiker komt op de eerste plaats en de ruimte wordt zoveel mogelijk ontlast van doorgaand gemotoriseerd verkeer, we zetten maximaal in op vergroening en ontharding, die nieuwe groene ruimtes willen we enerzijds inzetten als nieuwe verblijfs- en gebruikszones voor de buurt en anderzijds voor waterhuishouding.



Kruispunt Jules Bilmeyerstraat

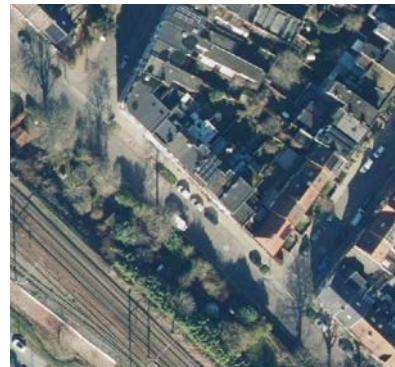


Saffierstraat

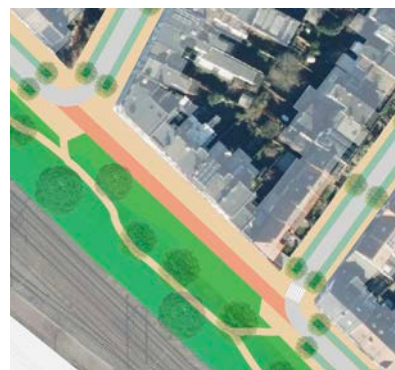
NIEUWE VERBLIJFSRUIMTES ALS BUURTPLEINEN



Saffierstraat vandaag



Saffierstraat morgen



Saffierstraat

Een belangrijk voorbeeld is de Saffierstraat, gelegen langs de spoorwegberm. Vandaag fungeert deze straat vooral als verharde sluiproute, met weinig identiteit of kwalitatieve zichtbare publieke ruimte. Nochtans biedt de combinatie met de naastgelegen spoorberm heel wat potentieel. In ons voorstel transformeert de straat tot een toegankelijke fietsverbinding voor de buurt, volgens het concept van een fietsstraat. De naastgelegen berm kan uitgebreid worden tot een groene verblijfsruimte met pluktuinen, zitplekken, waterbuffering en speelzones. Hiermee sluiten we aan bij de ideeën van BAF11, en vermijden we dat de groene buffer wordt ingenomen door een ontoegankelijke fietssnelweg zonder buurtwaarde.



NIEUWE VERBLIJFSRUIMTES ALS BUURTPLEINEN



kruispunt Bilmeyerstraat vandaag



kruispunt Bilmeyerstraat morgen



Kruispunt Jules Bilmeyerstraat

Een ander voorbeeld is het kruispunt van de Jules Bilmeyerstraat met de Corneel Van Reethstraat en Pieter Jozef Nauwelaertsstraat, waar we vandaag een enorm verhard ruimteoverschot zien volledig toegewijd aan de wagen. Door hier een buurtlus in te voeren en het autoluwer maken van deze plek, maken we enorm veel ruimte vrij om het kruispunt te transformeren tot een groen buurtplein met hoge verblijfskwaliteit.



NIEUWE VERBLIJFSRUIMTES ALS BUURTPLEINEN



Dianalaan vandaag



Dianalaan morgen



Dianalaan

We stellen gelijkaardige problemen - weliswaar minder uitgesproken - ook vast in de Dianalaan. Deze brede, verharde straat mist publieke verblijfsruimte en de buurtbewoners klagen bovendien over snel doorgaand verkeer. In onze visie wordt het straatbeeld heringericht tot een woonerfachtige ruimte, met versmalde rijbanen, een herschikt parkeeraanbod en meer ruimte voor voetgangers en groen. Op die manier integreren we het netwerk van traag verkeer in het straatbeeld en verhogen we de leefbaarheid en verkeersveiligheid.



VEILIGE KRUISPUNTEN



Deze knooppunten tussen het trage en gemotoriseerde netwerk vormen per definitie conflictzones en vragen om een doordachte herinrichting met extra aandacht voor veiligheid en leesbaarheid in functie van de trage weggebruiker. Ook hier gaan we van enkele principes uit. Zo willen we expliciet de hiërarchie in het straatbeeld herschikken ten voordele van de trage weggebruiker. We hanteren verhoogde plateaus als vertragend element voor gemotoriseerd verkeer en beperken de rijbaan tot het strikt noodzakelijke. Dit schept ruimte voor vergroening en comfortabele overstekbaarheid. Met de materialisatie en inrichting maken we de hiërarchie visueel en zorgen we voor een duidelijke leesbaarheid van de publieke ruimte.



Kruispunt Edelgesteentestraat



Kruispunt Diksmuidelaan

VEILIGE KRUISPUNTEN



kruispunt Edelgesteentestraat vandaag



kruispunt Edelgesteentestraat morgen



Kruispunt Edelgesteentestraat

Een concreet voorbeeld is het kruispunt aan de Smaragdstraat en Edelgesteentestraat. Momenteel is dit wederom een kruispunt met een enorm verhard ruimteoverschot grotendeels in functie van de wagen. Wat duidelijk ook al door de buurt als volgt is geïdentificeerd, getuigen de paaltjes om het kruispunt te versmallen en ruimte terug te geven aan de trage weggebruiker. Dit is al een kleine aanzet, maar kan volgens ons veel doortastender. We versmallen het kruispunt structureel, vergroenen de vrijgekomen ruimte en maken doorlopende voetpaden en duidelijke oversteekplaatsen. Het geheel wordt aangelegd op een verhoogd plateau om de verkeerssnelheid te verlagen en samen met het materiaalgebruik de leesbaarheid te versterken en de verschuiving in hiërarchie visueel te maken. Kort gezegd, de trage weggebruiker moet zich hier zo veel mogelijk op z'n gemak voelen.



VEILIGE KRUISPUNTEN



kruispunt Diksmuidelaan vandaag



kruispunt Diksmuidelaan morgen



Kruispunt Diksmuidelaan

Een ander belangrijk knooppunt is het kruispunt op de Diksmuidelaan, ter hoogte van de Zillebekelaan en Dianalaan. Deze plek vormt een centraal scharnier in het trage netwerk, maar is vandaag ietwat moeilijk oversteekbaar. Ook hier stellen we een verhoogde inrichting voor, gekoppeld aan vergroening en herinrichting als verblijfsruimte, om een veilige en comfortabele oversteek te garanderen en de noord-zuidelijke trage verbinding te versterken.



VERDERE POTENTIE IN DE WIJK



Naast de besproken plekken identificeren we (in het rood) nog meerdere locaties in de wijk met een gelijkaardig potentieel om heringericht te worden tot groene, veilige en leefbare publieke plekken. Deze dienen in de toekomst verder onderzocht en ontworpen te worden, om het onderwerp actueel te houden en integraal deel uit te maken van een Groene(r)enhoek.

CONCLUSIE

Door het combineren van structurele netwerken met gerichte ruimtelijke ingrepen, willen we van de huidige Groenenhoek een Groenerenhoek maken: een wijk die niet alleen groener is, maar ook veiliger, aangenamer en duurzamer voor haar bewoners.

Onze aanpak vertrekt vanuit een grondige analyse van de bestaande situatie, waarbij we de wijk benaderden vanuit drie invalshoeken: groen, betekenisvolle plekken en mobiliteit. Deze analyse toonde duidelijk aan dat er zowel op vlak van ruimtelijke inrichting als verkeersstromen aanzienlijke uitdagingen bestaan. De wijk kampt met versnipperd groen, inefficiënt ruimtegebruik en zware druk van sluipverkeer die de leefkwaliteit ondermijnt.

Door het opmaken van een geïntegreerd netwerk: een primaire laag gericht op trage gebruikers en groenbeleving, en een secundaire laag voor gemotoriseerd verkeer, hebben we een toekomstvisie geformuleerd die inzet op verbinding, ontmoeting en veiligheid. Ingrepen op strategische plekken zoals lanen, kruispunten en verblijfsruimtes versterken deze visie en maken ze tastbaar.

Deze visie bouwt voort op de logica van het oorspronkelijke Pleinenplan Antwerpen en past deze doelgericht toe op de schaal en eigenheid van Groenenhoek. Hierbij zoeken we steeds naar een evenwicht tussen ambitie en haalbaarheid: ingrepen moeten niet alleen inspireren, maar ook uitvoerbaar zijn binnen de bestaande context.

Bronnen

(1, 2 ,3) Historische foto's:

Facebookgroep: Oud Berchem in beeld

(4) Krantenartikel 1:

Gazet van Antwerpen. (2019, november 30). Onvrede over vernieuwde Zillebekelaan: "Groenenhoek werd betonnenhoek". <https://www.gva.be/regio/antwerpen/regio-antwerpen/antwerpen/berchem/onvrede-over-vernieuwde-zillebekelaan-groenenhoek-werd-betonnenhoek/39820708.html>

(5) Krantenartikel 2:

Gazet van Antwerpen. (2019, oktober 23). Bewoners zijn sluihverkeer in Groenenhoek zat: "Dit is de ergste straat van heel Berchem". https://www.gva.be/cnt/dmf20191023_04679773/bewoners-zijn-sluipverkeer-in-groenenhoek-zat-dit-is-de-ergste-straat-van-heel-berchem

(6) Groentekortkaart:

Stad Antwerpen. (2010). Groenplan Antwerpen – Deel 5: Gebruiksfunctie. https://www.antwerpen.be/nl/docs/stad/stadsvernieuwing/bestemmingsplannen/SPR_11002_221_10014_00001/SPR_11002_221_10014_00001_Deel5.pdf

(7) Kaarten Buurt-, Wijk-, Stadsgroen:

<https://www.geopunt.be>

(8) Fietssnelweg snede:

Stad Antwerpen. (z.d.). Toekomstbeeld ter hoogte van de Helderstraat. De groenzone tussen de voet van het talud en de straat varieert tussen de 7m en 17m. <https://www.antwerpen.be/info/59d7577ba67793a9ab3edf0e/inrichting-groenzone-saffierstraat>

(9) Voorstel BAF 11:

BAF11. (z.d.). afbeelding. <https://www.baf11groenenhoek.be/l/mobiliteit/>

Pleinenplan Antwerpen:

https://stratengeneraal.be/wp-content/uploads/2022/05/THE_210082_stRaten-generaal_Pleinenplan_20220407_spreads-5.pdf

Pleinenplan Kiel:

StRaten-generaal. (2024, april 22). Pleinenplan: Kiel – een pleinenstrategie voor de Antwerpse wijk Kiel. <https://stratengeneraal.be/wp-content/uploads/2024/04/PLEINENPLAN-KIEL.pdf>



Groen(er)enhoek

Pleinenplan

CSL 2024-2025

De Belder Thomas, Hendrix Andreas, Van Goethem Maxime & Warson Natan

Steven De La Ruelle & Maarten Vrebos