

Hoe is de sociale mix verdeeld bij de reconversie van oude havengebieden?

Casestudie aan de hand van Het Eilandje in Antwerpen

Opleiding: Bachelor Vastgoed
Academiejaar: 2018-2019

Student: Jozefien Van den Bossche
Promotor: Tinne Vansant

Hoe is de sociale mix verdeeld bij de reconversie van oude havengebieden?

Casestudie aan de hand van Het Eilandje in Antwerpen

Opleiding: Bachelor Vastgoed
Academiejaar: 2018-2019

Student: Jozefien Van den Bossche
Promotor: Tinne Vansant

Deze bachelorproef kadert in het behalen van de graad en het diploma van professionele bachelor in het vastgoed – afstudeerrichting Vastgoed. De geformuleerde opmerkingen, gemaakt tijdens de eindverdediging, zijn niet opgenomen in deze bachelorproef.

De auteur geeft toelating deze tekst op papier en digitaal ter beschikking te stellen voor consultatie en delen ervan te kopiëren voor eigen gebruik. Elk ander gebruik valt onder de strikte beperkingen van het auteursrecht. In het bijzonder wordt gewezen op de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van bepaalde tekstdelen.

Woord vooraf

Voor u ligt mijn bachelorproef over de impact van ontwikkelde havengebieden op de sociale mix. (Jacht)havens heb ik altijd al een boeiende plek gevonden om te vertoeven. Hoe mijn interesse hierin is ontstaan is voor mezelf nog wat onduidelijk. Denkelijk heb ik dit van thuis uit meegekregen. Mijn vader heeft altijd al in de maritieme sector gewerkt. Doorheen de jaren kreeg hij dan ook heel wat interessante boeken mee naar huis over de haven van Antwerpen. Sinds de opleiding Vastgoed in de Ellermanstraat in Antwerpen ben ik meer en meer in contact gekomen met de wijk Het Eilandje. Ik heb Het Eilandje altijd al een bijzondere en exclusieve plek gevonden in de stad. Wel had ik steeds het vooroordeel dat het een wijk was enkel voor de 'happy few'. Een onderzoek naar de sociale mix van het ontwikkelde havengebied leek mij dan ook uitermate geschikt als onderwerp voor mijn bachelorproef.

Ondanks het ter beschikking hebben van heel wat relevante boeken voor mijn studie, is een onderzoek van dergelijke omvang niet mogelijk zonder enige hulp van anderen. In de eerste plaats wil ik mijn promotor Tinne Vansant bedanken voor haar enthousiasme en interesse tijdens de contactmomenten. Eveneens wil ik haar bedanken voor de constructieve feedback die ik kreeg na het indienen van de ontwerpversie. Ze was een erg aangenaam persoon om als eindwerkbegeleider te hebben. Daarnaast wil ik graag Tom Bries bedanken om mij van bij het begin te helpen bij mijn onderzoeksvraag. Bedankt aan al diegene die graag tijd wilden vrijmaken om een interview af te leggen. In het bijzonder zijn dat Bram Borghs en Jan Hendrickx van Woonhaven Antwerpen, stadssocioloog Stijn Oosterlynck en Rozemie Claeys van AG VESPA. Ook mijn ouders verdienen een bedanking voor het nalezen van mijn bachelorproef. Bedankt aan mijn familie en vrienden voor de feedback, steun en momenten van ontspanning wanneer dat nodig was.

Last but not least zou ik ook U wil bedanken voor het lezen van deze bachelorproef.

Bedankt.

Jozefien Van den Bossche

Ranst, mei 2019

Samenvatting

Dit onderzoek beoogt het complexe stadsproject “het Eilandje” in Antwerpen te analyseren. Er zal achterhaalt worden of iedereen welkom is op Het Eilandje, of het een wijk is louter en alleen voor welvarende bewoners. Er zal onderzocht worden of de stadsontwikkeling in deze wijk geslaagd is en wat de weerslag hiervan is op maatschappelijk en sociaal vlak. Dit zal getoetst worden aan de hand van de aspecten: inkomen, leeftijd, type huishouden en etniciteit. Met andere woorden, hoe is de sociale mix verdeeld bij de reconversie van oude havengebieden?

Om geleidelijk aan tot een antwoord te komen op bovenstaande onderzoeksvraag, zal dit onderzoek verlopen in verschillende fases. Het eerste deel van dit onderzoek houdt een uitgebreide literatuurstudie in. Als eerste wordt er getracht het begrip stadsvernieuwing een kader te geven in de stad Antwerpen. Vervolgens wordt er onderzocht welke impact deze stadsvernieuwing heeft gehad op de cijfers. Aansluitend volgt het hoofdstuk waar het begrip reconversie uitgebreid omschreven wordt. Daarna wordt er geleidelijk dieper ingaan op de reconversie van oude havengebieden, om zo tot het hoofdstuk waterfrontontwikkeling te komen. Nadien wordt onderzocht welke sociale implicaties de stadsvernieuwing heeft waarbij de begrippen gentrificatie en sociale mix verder worden toegelicht.

In het tweede deel van dit eindwerk volgt de eigenlijke casestudie van het projectgebied het Eilandje. Vooreerst zal de wijk gesitueerd worden in tijd en ruimte. Nadien wordt elk component van de sociale mix uitgebreid toegelicht. Daaropvolgend het hoofdstuk waarin oplossingen worden aangereikt om betaalbaar wonen in de stad mogelijk te maken. Tot slot werden experts uit het vakgebied geïnterviewd om meer kennis over het onderwerp te verwerven. Helemaal achteraan de bachelorproef kunt u de uitgeschreven interviews dan ook raadplegen.

Inhoudsopgave

Inleiding	10
Deel 1: Literatuurstudie	12
1 Stadsvernieuwing Antwerpen	12
1.1 Begrip stadsvernieuwing	12
1.2 Historische evolutie van stad en haven	13
1.2.1 Evolutie stad	13
1.2.2 Evolutie haven	16
1.3 Structuurplan in ontwikkeling	20
1.3.1 Wet ruimtelijke ordening	21
1.3.2 Gewestplannen en Bijzonder Plan van Aanleg	21
1.3.3 Stad Aan De stroom	22
1.3.4 Globaal structuurplan Antwerpen	22
1.3.5 Stadsontwikkeling voor gemeenschapsvorming	22
1.3.6 Stadsbouwmeester als kwaliteitsbewaker	22
1.3.7 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	23
1.3.8 Verdere ontwikkeling en professionalisering van stadsontwikkeling	23
1.3.9 Hoe moet de stad er over 15 jaar uitzien?	23
1.3.10 Ruimtelijk uitvoeringsplan Antwerpen	26
2 Invloed van stadsvernieuwing op cijfers	27
2.1 Evolutie Antwerpen 2000 – heden	27
2.1.1 De plussen	27
2.1.2 De minnen	32
2.2 Op wijkniveau	35
3 Reconversie oude industriehavens	39
3.1 Inleiding	39
3.2 Begrip reconversie	39
3.3 Reconversies in België	40
3.3.1 Reconversie van het militair hospitaal	40
3.3.2 Reconversie van een schoolgebouw	40
3.3.3 Reconversie van een industriegebouw	40
3.3.4 Reconversie van een klooster	41
3.3.5 Reconversie van een kantoorgebouw	41
3.3.6 Reconversie van een kazerne	41
3.3.7 Reconversie van een kerk	42
3.3.8 Reconversie van een steenkoolmijn	42
3.3.9 Reconversie van een oude industriehaven	42

3.4	Opmars van reconversieprojecten	43
3.4.1	Grote vraag naar bijkomende woningen.....	43
3.4.2	Hoog aandeel leegstaande gebouwen	44
3.4.3	Schaarste aan projectgronden voor residentiële vastgoedontwikkeling	44
3.4.4	Toegenomen belangstelling voor duurzame ontwikkeling	44
3.4.5	Economische voordelen voor de projectontwikkelaar	45
3.5	Waterfrontontwikkeling	46
3.5.1	Waterfrontontwikkeling over de hele wereld	47
3.5.2	Betrokken actoren	49
3.5.3	Overheid als trekker	49
3.5.4	ROI-project	54
4	De stenen stad versus de sociale stad	71
4.1	Gentrificatie.....	71
4.1.1	Stadsvernieuwing en gentrificatie	71
4.1.2	Wanneer is er sprake van gentrificatie?	72
4.1.3	Kenmerken van gentrificatie	72
4.1.4	Gentrificatie of opwaardering?.....	73
4.2	Sociale mix	74
4.2.1	Inleiding	74
4.2.2	Sociale mix en gentrificatie?	74
4.2.3	Mixen op wijkniveau	75
4.2.4	Componenten van sociale mix	76
Deel 2:	Casestudie	79
5	Het Eilandje, een nieuwe stadswijk aan het water	79
5.1	Het projectgebied.....	79
5.2	Plannen, plannen, plannen	80
5.2.1	Eerste plannen duiken op.....	80
5.2.2	Stad aan De Stroom	80
5.2.3	Het plan Sola-Morales	81
5.2.4	De structuurschets voor het Eilandje	83
5.2.5	Masterplan	83
5.3	Deelwijk Eilandje.....	85
5.3.1	De Oude Dokken	85
5.3.2	De Cadixwijk	88
5.3.3	De Montevideowijk	94
6	Sociale mix Eilandje	98
6.1	Inkomen Eilandje	99
6.1.1	Studie van de vastgoedprijzen	102
6.2	Leeftijd	106
6.3	Type huishoudens	107

6.4	Etniciteit	110
7	Oplossingen voor betaalbaar wonen in de stad	111
7.1	Sociale huisvesting	111
7.1.1	Aanbieden van voldoende grote woningen	115
7.2	Woonvennootschap of wooncoöperatie.....	117
7.3	Community Land Trust (CLT)	118
7.4	Private markt.....	120
	Besluit	121
	Lijst met figuren en tabellen	123
	Bibliografie	126
	Bijlage 1: Interview Woonhaven Antwerpen.....	1
	Bijlage 2: Interview stadssocioloog - Stijn Oosterlynck	6
	Bijlage 3: Interview projectleider Eilandje - AG VESPA	9
	Bijlage 4: Beschermen van ééngezinswoning.....	14
	Bijlage 5: Besluit stedelijke ontwikkelingskost.....	15

Inleiding

In dit onderzoek zal vooreerst, in § 1, het toch wel ruime begrip stadsvernieuwing verduidelijkt worden in de tijdsgeest en stedelijke context. Vandaag wordt stadsvernieuwing ingezet als middel voor de opwaardering van de stad met toch wel de focus op economische en stedelijke vernieuwing. Om dit laatste te kunnen verwezenlijken zet de stad Antwerpen dan ook sterk in, in goed onderbouwde en innoverende stadsvernieuwingsprojecten. De ontwikkeling van het oude havengebied het Eilandje is hiervan een schoolvoorbeeld. Dit stedelijke havengebied was een troosteloze locatie geworden als gevolg van de noordwaartse havenuitbreiding die niet alleen de scheepvaart, maar ook heel wat mensen uit het gebied verdreef. De stad en haven werden hoe langer hoe meer aparte werelden. De suburbanisatie van het wonen verliep parallel met een massale ontstedelijking van de industrie, met alle nadelige gevolgen van dien voor de oude binnenstad.

Maar als snel waren er de plannen van de vzw 'Stad aan de Stroom'. Op initiatief van de stad Antwerpen werd er in 1989 stadsdebatten en een internationale ideeënwedstrijd georganiseerd omtrent de toekomst van het Eilandje. Helaas werd er voor het Eilandje geen prijs toegekend, maar de plannen van de Spaanse ontwerper Sola De-Morales bleven wel nazinderen. In 2002 werd het Masterplan Eilandje van de voormalige stadsbouwmeester René Daniëls goedgekeurd. Als snel volgde de eerste steenlegging van het MAS (Museum aan de Stroom), als belangrijkste project om de weg van het stadscentrum naar het Eilandje te doen vinden. Sinds de opening ervan in 2011 betekende dit voor het Eilandje de start van heel wat bouwprojecten. Het Eilandje is in volle ontwikkeling!

Afgelopen jaren hebben heel wat steden het potentieel van hun wateren herontdekt. Het water bleek een succesvolle factor te zijn voor een nieuwe en betekenisvolle identiteit. Het was de stad Gent die een samenwerkingsproject rond het revitaliseren van oude industriehavens (ROI) op poten heeft gezet. Samen met acht andere steden die een grote industriehaven bezitten, waaronder Antwerpen kon hieraan deelnemen. De essentie van waterfrontontwikkeling was dan ook de barrière tussen haven en stad te verbreken. In dit eindwerk zal u dan ook een antwoord krijgen of de waterfrontontwikkeling in het Eilandje succesvol was.

Na de Tweede Wereldoorlog ontstond er in de stad Antwerpen een veralgemeende welvaartstijging ondersteunend door de groeiende automobiliteit. Als gevolg hiervan had de stad te maken met stadsvlucht. Wie zich geen woning kon veroorloven in de suburbane woonzones bleef achter in de stad. Dit leidde dan weer tot verpaupering en verloedering. De taak van de stad bestond er dan ook in de sociale mix te herstellen en evenwichtig te maken. Concreet houdt dit het aantrekken van jonge middenklassegezinnen in, maar daarnaast ook in het voorzien van verschillende woonvormen en voorzieningen. Ook tot op de dag van vandaag is dit een streefdoel voor de stad.

De belangrijkste doelstelling van dit eindwerk bestaat erin te achterhalen hoe de sociale mix verdeeld is in het ontwikkelde havengebied het Eilandje. Meer bepaald zal er in § 6 nagegaan worden of de verschillende types bewoners voldoende aanbod hebben in een bepaald stadsdeel om er te wonen. Met aanbod wordt dan voornamelijk bedoeld voldoende variatie aan woningtypologieën en types prijsklassen. Vooreerst wordt er in § 4 het begrip sociale mix geconcretiseerd. Naast het begrip sociale mix, wordt er in hetzelfde hoofdstuk het begrip gentrificatie dan ook duidelijk omkaderd. Wie aan stadsvernieuwing denkt, denkt niet onmiddellijk aan gentrificatie. Doch is gentrificatie een veelvoorkomend effect van stadsvernieuwing. De oude havengebieden kennen doorgaans geen of een laag aantal bewoners. Hierdoor is er op de site gentrificatie of verdringing niet aan de orde. Daarom zal ik het in de casestudie niet zozeer hebben over gentrificatie, maar eerder over de sociale mix in de ontwikkelde havengebieden. Dit omdat een evenwichtige sociale mix een erg grote bekommernis is bij reconversieprojecten.

In § 6 wordt de sociale mix van het Eilandje uiteengezet aan de hand van de componenten: inkomen, leeftijd, type huishouden en etniciteit. Sinds de ontwikkeling van het Eilandje (2002) is het inkomen, volgens Stad In Cijfers (SIC), in de wijk alleen maar gestegen en dat resulteert in hoge vastgoedprijzen. Om deze redenering te onderbouwen wordt er een (beknpte) studie van de vastgoedprijzen uiteengezet doormiddel van één referentieproject per deelwijk. Een tweede knelpunt in de sociale mix van het Eilandje is het lage aandeel gezinnen met kinderen. Volgens SIC wonen er slechts 8% gezinnen met kinderen. Daarentegen is 51% alleenstaand. Projectontwikkelaars zullen zich dan ook focussen op één tot tweeslaapkamer appartementen. De komst van meer welvarende bewoners op het Eilandje resulteert in een lager aandeel aan sociale huisvesting. Volgens SIC is het aandeel er slechts 2,6%, goed voor zo'n 46 sociale woningen. Dit aandeel heeft dan weer betrekking op de Cadixwijk. Waarom wordt er vooral in deze wijk voorzien aan sociale woningen? Is sociale huisvesting nog wel langer een oplossing om betaalbaar wonen in de stad mogelijk te maken, wetende dat er maar liefst 125.000 mensen vandaag de dag wachten op een sociale woning? Welke alternatieve woonvormen bestaan er om wonen in de stad betaalbaar te maken? In § 7 wordt hier dieper op ingegaan.

Het idee was dat het Eilandje een wijk voor iedereen moest worden. De laatste 10 jaar is de vastgoedmarkt en vooral dan in de Oude Dokken zo sterk geëvolueerd waardoor het moeilijk is geworden om deze nog aan te sturen. Steeds meer rijkere groepen gaan zich vestigen in de wijk en vastgoedprijzen klimmen de hoogte in. Had ik dan toch een juist vooroordeel dat het Eilandje enkel bestemd is voor de 'happy few' ? Of is het een wijk waar iedereen welkom is? Ik laat het u graag ontdekken in dit eindwerk.

Veel leesplezier!

Deel 1: Literatuurstudie

1 Stadsvernieuwing Antwerpen

1.1 Begrip stadsvernieuwing

In dit onderzoek is het begrip stadsvernieuwing van essentieel belang. Concreet zal mijn eindwerk handelen over de reconversie van oude havengebieden, maar daar komen we later op terug. Vooreerst wordt getracht het begrip stadsvernieuwing een duidelijk kader te geven, onder meer in de tijdsgeschiedenis en de stedelijke context.

Stadsvernieuwing is een ruim, maar ook vaag begrip. Als ik denk aan stadsvernieuwing denk ik aan de opwaardering van leefomgevingen, nieuwe landmarks, groenvoorzieningen, nieuwe fietspaden, e.d. Dit allemaal in termen van vernieuwing, versterking en verbetering. (Yves Van Dessel, 2013, p.3) Hoewel de term stadsvernieuwing klinkt alsof het om iets recent gaat, is het stadsvernieuwingsfenomeen nauw verbonden met de stedelijke ontwikkeling doorheen de geschiedenis. Steden zijn voortdurend onderworpen geweest aan vernieuwing en verandering.

De 21^{ste} eeuw kenmerkt zich in een conservatieve vorm van stadsvernieuwing. De stadsvernieuwing in de stad Antwerpen bestond dan ook voornamelijk uit het 'verfraaien' en 'restitueren' van het bestaande patrimonium. Een groot aantal herwaarderingsgebieden werden afgebakend om het woningpatrimonium op te waarderen en leefbaar te maken. Deze vorm van stadsvernieuwing wordt gekoppeld met de periode na 1983. In 1983 fusioneerde de stad Antwerpen met zeven randgemeenten, maar hier komen we later op terug. Sindsdien bekommert de stad Antwerpen zich eerder om de oude stadsbuurten op te waarderen met respect voor het verleden. Typerende voorbeelden hiervan zijn projecten zoals:

- het Coninckplein,
- de heraanleg van de Vleeshuiswijk,
- het Park Spoor Noord,
- het Kievitplein.

Stadsvernieuwing draagt dus bij tot de verbetering van de leefbaarheid in een stad, maar zorgt ook voor een aangename en aantrekkelijke openbare ruimte. Stadsvernieuwing geeft positieve impulsen aan een stad en levert belangrijke bijdrage aan een duurzaam evenwicht in woon-, werk- en leefomgeving. (Anteagroup, 2019)

Om bovenstaande doelstelling te realiseren streeft de stad Antwerpen naar goed onderbouwde en doordachte stadsvernieuwingsprojecten. Denk hierbij aan het stadsvernieuwingsproject het Eilandje, waar het oude havengebied gerevitaliseerd werd tot een bruisende woonwijk. Het Eilandje zal dan ook het onderwerp zijn van de casestudie in dit onderzoek.

1.2 Historische evolutie van stad en haven

Om de stadsvernieuwing beter te begrijpen wordt er in dit deel een schets gemaakt van de historische evolutie van de stad Antwerpen in de 19^{de} en 20^{ste} eeuw. De periode wordt gekenmerkt door de sterke verdichting van de bewoning en de noordwaartse havenuitbreiding. Vooreerst wordt de evolutie van de stad besproken. Nadien wordt er dieper ingegaan op de ontwikkeling van de oude stadshaven en meer bepaald omtrent de rechte trekking van de Schelde.

1.2.1 Evolutie stad

1.2.1.1 Agglomeratie groeit

Volgens Mathieu Vliegen (2005) gaat stedelijke agglomeraties om *“stedelijke gebieden in morfologische zin. Kenmerkend daarvoor is onder andere de uitdijning van de bebouwing van de grote stad tot vaak over de oorspronkelijke administratieve grenzen heen.”*

De groei van de agglomeratie, of ook wel stedelijk gebied, was enerzijds het gevolg van de suburbanisatie (of stadsvlucht) en de verstedelijking van randgemeenten die met Antwerpen in 1983 één administratief geheel vormden. Het gaat over de randgemeenten: Berchem, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Hoboken, Mortsels en Wilrijk die officieel bij de stad werden vergroeid. De toevoeging van de zeven fusiegemeenten maakte in 1983 van Antwerpen de grootste stad van het land. (Onroerend erfgoed, 2016)

Een andere belangrijke factor van de verdere aansnijding van de open ruimte was de uitbreiding van het autobezit. Doordat mensen steeds meer en meer in het bezit waren van een eigen voertuig, gingen ze steeds verder van de stad wonen. Het wegennet diende verder uitgebreid te worden alsook het lokale vervoer. Als gevolg van de grotere mobiliteit werden de verder afgelegen vrije ruimtes aantrekkelijk voor woongelegenheden. Beschikbare terreinen waaronder kasteeldomeinen, landbouwgronden, ... werden dan ook bouwrijp gemaakt. (Onroerend erfgoed, 2016)

1.2.1.2 Binnenstad loopt leeg

Tijdens de eerste twee decennia (periode van 10 jaar) van de twintigste eeuw bereikte het inwonersaantal van Antwerpen met 303.000 inwoners zijn hoogtepunt. Nadien volgde er een geleidelijke ontvolking waarbij het bevolkingscijfer in 1940 daalde tot 268.000. De dalende bevolkingstrend zette zich na de Tweede Wereldoorlog verder in de kernstad. De groeiende leegstand en bevolkingsdaling was nefast voor de waarde van het stedelijk patrimonium. (Leysen Christian, 2003)

1.2.1.3 Stad loopt leeg, agglomeratie slibt dicht

Ten gevolge de spreiding van de industrie ontstonden in het begin van de twintigste eeuw de eerste urbanisatiekernen in de agglomeratie. Zo ontstond de noodzaak tot uitbreiding van het grondgebied als oplossing voor de bevolking aangroei. Er ontwikkelden zich nieuwe wijken voor de welstellende burgers met een behoorlijk inkomen. De rijke Antwerpenaars verbleven op het “platteland” waar ze riante villa’s en buitenverblijven bezaten. Oude stadsbuurten werden ingenomen door burgers met

lage inkomensklassen. Wie het zich financieel kon veroorloven, participeerde in de suburbanisatiebeweging. Wie zich dit niet kon veroorloven bleef in de stad achter. Naarmate de mobiliteit steeg en de bevolking verder aangroeide creëerde men één grote, dichtbebouwde Antwerpse agglomeratie. (Leysen Christian, 2003)

1.2.1.4 Wederopbouw (1945-1955)

Antwerpen werd op het einde van de oorlog zwaar geteisterd door de inslag van V-bommen. De V-bommen hadden volgens Elektra Catsoulis (2016) 13% procent van de woningen vernield of onbewoonbaar gemaakt. In cijfers uitgedrukt waren er 4.600 woningen totaal verwoest en 5.600 onherstelbaar beschadigd. In de naoorlogse periode stond de huisvesting dan ook hoog op de agenda van het stadsbestuur. Hoe probeerde de overheid nu een oplossing te bieden voor deze woningnood? De wet de Taeye was daar het antwoord op. De CVP (Christelijk Volkspartij), minister Alfred de Taeye, stimuleerde met deze wet de bouw van nieuwe en goedkope eengezinswoningen door aan kandidaat-bouwers met een bescheiden inkomen een bouwpremie uit te reiken. Aldus gaf de overheid bijna uitsluitend steun aan nieuwbouw. De bouwactiviteiten deden zich voornamelijk voor aan de rand van de stad aangezien de gronden hier goedkoper waren. Op lange termijn was dit het resultaat van duizenden woningen zonder orde of structurering over het grondgebied. De Antwerpse randgemeenten raakten in deze periode volgebouwd, veelal door privé-eigenaars. (Elektra Catsoulis, 2016)

1.2.1.5 Opruimwoede in het centrum (1950-1970)

Door de vele onbewoonbaarheidsverklaringen, onteigeningen en slopingen werden buurten in het oude stadscentrum weggesaneerd. In plaats van een herstelplan op te maken voor de hele binnenstad, maakte het stadsbestuur meer en meer gebruik van Bijzondere Plannen van Aanleg. Deze tactiek werd gestimuleerd door de wet op krotopruiming van 1953. Het gaf maatschappijen het recht ongezonde woningen aan te kopen of te onteigenen om ze door nieuwe sociale woningen te vervangen. De overheid financierde een deel van de aankoop -of onteigeningskosten in geval huizen werden gesloopt. Deze saneringsprojecten schoten bij vele eigenaars en bewoners in het verkeerde keelgat en leidde zo tot nog meer verkrotting en leegloop. (Leysen Christian, 2003)

1.2.1.6 Modernisering

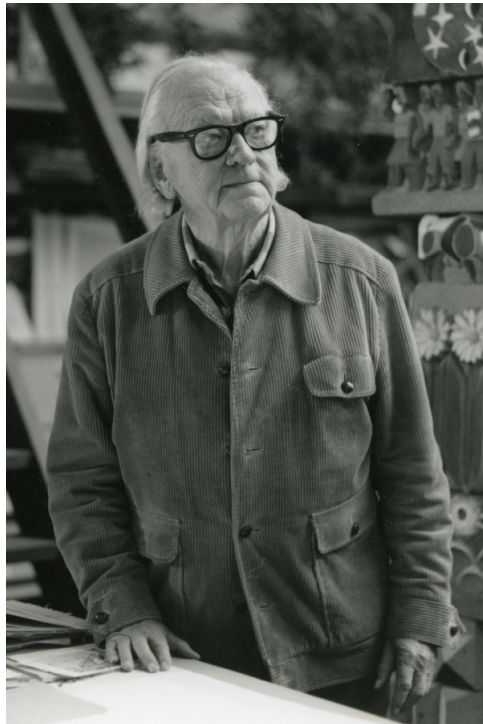
Manhattisering of hoogbouw in de binnenstad. De eerste hoogbouwprojecten ontwikkelden zich in de jaren '60, maar een groot deel van de bevolking noch het stadsbestuur werd niet enthousiast van de hoogbouwpolitiek. Deze politiek was het gevolg van de grondprijzen. De grond in het stadscentrum was zo duur dat hoogbouw vanuit economisch perspectief een logische beslissing was. Daarenboven waren er tijdens de oorlog tal van nieuwe materialen ontwikkeld waardoor men sneller gebouwen kon optrekken. Omdat de kritiek op de hoogbouwpolitiek bleef groeien bij de bevolking werd er in 1970 beslist dat er in het gebied begrensd door de Leien slechts gebouwen mogen worden opgetrokken met maximaal vier bouwlagen. (Leysen Christian, 2003)

Een voorbeeld van hoogbouw uit de jaren '60 in de stad Antwerpen is de politietoren of in de volksmond beter bekend als 'Den Oudaan' van Renaat Bream. Renaat Bream is één van de belangrijkste architecten geweest van de naoorlogse architectuur in België. Tijdens de Tweede Wereldoorlog kreeg hij van het Antwerpse stadsbestuur twee belangrijke opdrachten: het ontwerp van de sociale woonwijk op het Kiel, en het Administratief Centrum in de binnenstad. Vandaag zijn de

grootschalige wooncomplexen op Het Kiel een mijlpaal voor de sociale huisvesting. Het Administratief Centrum moest hét paradepaardje worden van de uitbouw van de naoorlogse metropool. Helaas werd het veelbelovende project halverwege stopgezet. Eén toren werd gerealiseerd aan de Oudaan en kreeg een nieuwe functie als hoofdkantoor van de Antwerpse politie. In het jaar 1968 werd de toren in gebruik genomen. Ondanks dat het concept niet volledig geslaagd was, wordt deze toren toch beschouwd als één van de meest opmerkelijke hoogbouwprojecten in Antwerpen. (Agentschap Onroerend Erfgoed 2017)



Figuur 1 Administratief Centrum 'Den Oudaan'



Figuur 2 Architect Renaat Braem

Monofunctionele wijken, waren nieuwgebouwde buitenwijken die financieel sterkere bewoners weghielden uit het stadscentrum. Hierdoor bleef een groter stuk van de stadskern leeg. De expansiewetten uit de jaren '60 versterkten dit effect daar ze zorgden voor goedkope en gesubsidieerde industrieterreinen, verspreid over het hele land. Deze ontwikkeling veranderde de binnenstad volledig. Verlaten industriële panden werden ingenomen door kantoren en oude opslagplaatsen kwamen leeg te staan. Kantoren, banken en winkels beschikten over het monopolie van bepaalde stadsbuurten. De structuur in de binnenstad alsook het sociale netwerk ging verloren. Het werd dringend tijd voor een krachtig en nieuwe ruimtelijk beleid. (Leysen Christian, 2003)

1.2.2 Evolutie haven

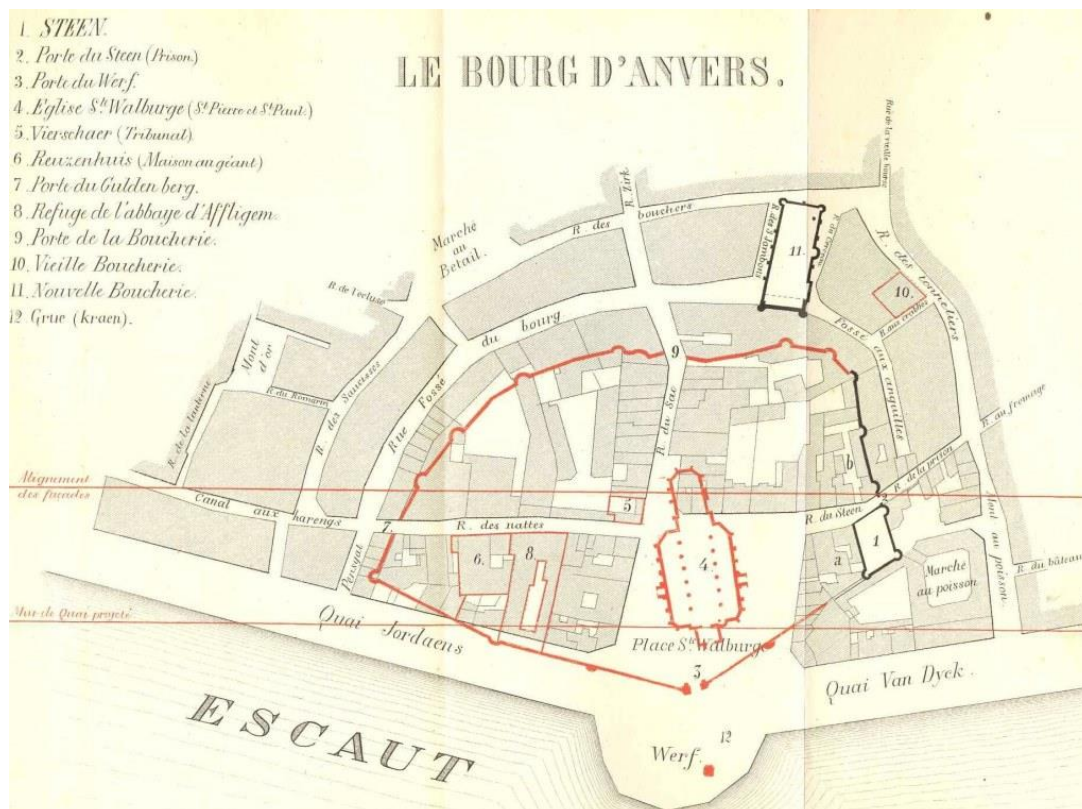
1.2.2.1 Rechttrekking van de Schelde

We starten de evolutie van de haven op een grote mijlpaal, zijnde de rechttrekking van de Schelde. De 19^{de} eeuw was dan ook een belangrijke periode voor de Antwerpse stad én haven. De rechteroever van de Schelde, waar om historische redenen de stad zich grotendeels ontwikkelde, werd tussen 1877 en 1885 rechtgetrokken. Onder de rechttrekking van de Schelde wordt verstaan de verbreding ervan van 270 meter naar circa 500 meter. Een gevolg van de verbreding was dat er een groot deel van de burcht, waar de stad Antwerpen ontstaan was, werd gesloopt. Enkel Het Steen bleef nog over, maar werd dan in 1890 omgevormd tot een 'nepkasteel'.

Onderstaande kaart geeft de situatie voor- en na de rechttrekking weer d.m.v. de blauwe lijn. Het Steen, dat net overbleef na de rechttrekking, wordt weergegeven a.d.h.v. een groene stip. De rechttrekking van de Schelde betekende voor Antwerpen een historische breuk in zijn relatie met de Schelde. De kaaïen waren een langgerekt industrieel platform en behoorden niet meer tot de historische stad. Er ontstond een balustrade tussen stad en kaai.



Figuur 3 Toestand voor- en na de rechttrekking



Figuur 4 Detail Rechtstrekking Kaaien

1.2.2.2 Ontwikkeling van de oude stadshaven

De haven van Antwerpen heeft een enorme rijke geschiedenis. Sedert de middeleeuwen vinden schepen en passagiers hun weg over de Schelde. We kunnen dan ook stellen dat Antwerpen zich de afgelopen vijf eeuwen ontwikkeld heeft tot één van de toonaangevende wereldhavens.

Het succes van de Scheldehaven is te danken aan de bloeiende export vanuit de Zuid-Nederlandse provincies. Kunst vindt via Antwerpen dan weer haar weg naar Frankrijk, Spanje, Portugal en Marokko. Om de groei op te vangen worden midden zestiende eeuw tientallen aanlegsteigers en enkele binnenhavens aangelegd.

In 1585 valt Antwerpen in Spaanse handen, waardoor de Schelde werd afgesloten. Zo verzwakte Antwerpen van een commercieel wereldcentrum tot binnenhaven. Dankzij het Franse regime, onder leiding van Napoleon, is de Schelde sinds het einde van de achttiende eeuw weer toegankelijk voor scheepvaart. Napoleon besluit dan ook om twee nieuwe dokken aan te leggen aan de noordzijde van de stad. Het gaat over het Bonapartedok en het Willemdok. Dit heeft strategische doeleinden en Napoleon noemde het als 'een pistool gericht op Engeland'.



Figuur 5 Bonapartedok en Willemdok, Het Eilandje

In de 20^{ste} eeuw (1930-1970) maakt de haven een noordwaartse verschuiving van de havenactiviteit, waardoor haven en stad hoe langer hoe meer aparte werelden werden. De grootste sluis ter wereld: de Zandvliessluis, ligt op enkele kilometers van de Nederlandse grens. Deze sluis werd het sluitstuk op de uitbreiding en maakt Antwerpen beter bereikbaar, wat essentieel is voor containerschepen. Door de stijgende omvang van zeeschepen verloor het Eilandje, het oudste deel van de Antwerpse haven, zijn havenfunctie. (Port of Antwerp, 2019).

1.2.2.2.1 De Spaanse Wallen

De zestiende eeuw was voor Antwerpen een gouden eeuw waar de nieuwe omwalling een voorbeeld moest worden waarnaar heel Europa zou kijken. Vanaf 1520 begon men eraan te denken een betere versterking rond de stad aan te leggen. Deze moest meer aangepast zijn aan de laatste ontwikkelingen van de artillerie. De metalen kogels van de nieuwe kanonnen wonnen immers tegen de middeleeuwse hoge, niet al te stevige muren. (Kris Geelen, z.d., p.21)

Keizer Karel belaste, de beroemde Italiaanse vestingbouwspecialist Donato Buoni di Pellezuoli van Bergamomet, met het opmaken van de plannen. Maar het aanleggen van de nieuwe wallen verliep echter heel langzaam. Na zeven jaar werken was nog niet de helft gerealiseerd. De redenen moeten gezocht worden in de enorme kostprijs van de onderneming als het financieel wanbeheer van het stadsbestuur. Zo slopten de werken heel wat geld op dat zelfs het invoeren van belastingverhogingen niet volstond. In 1548 was de situatie zo kritiek geworden dat er hulp moest geroepen worden. De zus van Keizer Karel, Maria Van Hongarije, riep de hulp in van Van Schoonbeke. Dankzij hem heeft Antwerpen in de Gouden Eeuw (16^e eeuw) een planmatig en goed doordachte urbanisatie ondergaan. Zonder Van Schoonbeke als urbanist en projectontwikkelaar zou Antwerpen er heel anders hebben uitgezien. We kunnen dan ook stellen dat Van Schoonbeke de grondlegger is van de Antwerpse stadsontwikkeling. (Kris Geelen, z.d., p.21)

Van Schoonbeke voltooide een groot deel van de Spaanse Omwalling, in ruil daarvoor kreeg hij in 1540 in het noorden van de stad een oppervlakte van 25 hectare. Het gebied kreeg de naam Nieuwstad. Dit stadsdeel komt overeen met de Oude Dokken of het zuidelijke deel van het huidige Eilandje.

Het urbanisatieproject van Van Schoonbeke had tot doel de uitgestrekte terreinen, die nu bij de stad werd uitgevoegd, uit te bouwen tot een bloeiend economisch centrum. Hij was degene die als eerste met plannen naar voren kwam voor de uitbreiding van de Antwerpse haven. Er was een groot tekort aan goede ankerplaatsen, waardoor schepen soms wekenlang moesten wachten. Daarom liet Van Schoonbeke drie oost-west gerichte vlieten uitgraven die vandaag de structuur van het zuidelijke deel van het Eilandje bepalen. Tot in de 18^{de} eeuw bleef de Nieuwstad onbebouwd. (Kris Geelen, z.d.,p.23)

Op onderstaande kaart zijn de verwezenlijkingen van Van Schoonbeke duidelijk te zien. Rechts zien we het Eilandje of de Nieuwstad. Ook de Spaanse omwalling, vandaag beter bekend als 'De Leien', is duidelijk te zien. De drie vlieten van Van Schoonbeke werden in het rood omcirkeld.



Figuur 6 Verwezenlijkingen Van Schoonbeke



Figuur 7 De Nieuwstad (Eilandje)

1.2.2.2 Ontstaan van het Eilandje

Napoleon Bonaparte laat tijdens het Franse bewind de eerste twee dokken uitgraven, voor militaire doeleinden, en geeft ze een belangrijke rol als marinebasis. Het gaat over het Bonapartedok (1811) en het Willemdok (1813). Na de val van Napoleon (1814) maakt Willem I, koning der Nederlanden, dankbaar gebruik van de aangelegde infrastructuur om het Eilandje verder uit te bouwen tot een belangrijke en bloeiende stadshaven. Naast de aanwezige vesten, werd dan ook het Kattendijkdok gegraven (1856-1881). Deze laatste is voorzien van een eigen sluisverbinding naar de Schelde.

Het Eilandje heeft zijn huidige vorm te danken vanaf de jaren '60. Door allerlei infrastructuurwerken in de 19^{de} eeuw verdwenen de Spaanse Wallen en werd het Kattendijkdok verlengd in de zuidelijke richting. De 19^{de} eeuw betekende daarnaast ook een schaalvergroting van de havenactiviteit. Deze noordwaartse havenuitbreiding had als gevolg dat de havenactiviteiten op het Eilandje stilaan verdwenen waardoor ook heel wat mensen het gebied verlaten. (Masterplan Eilandje, 2004)

1.2.2.3 Een nieuwe haven buiten de stad

In de jaren '20 leidde de geringe oorlogsschade tot een overbevolking in Antwerpen. Dit in combinatie met de stijgende mobiliteit maakte de stadsranden enorm aantrekkelijk. Dit suburbanisatieproces ging ook aan de haven niet voorbij. We kunnen stellen dat de nieuwe haven volledig buiten de stad kwam te liggen. De suburbanisatie van het wonen verliep parallel met een massale ontstedelijking van de industrie, met alle nadelige gevolgen van dien voor de oude binnenstad.

Het is pas einde twintigste eeuw dat het besef over het potentieel van het Eilandje groeit. (Masterplan Eilandje, 2004)

1.3 Structuurplan in ontwikkeling

Het structuurplan Antwerpen vormt een overkoepelende visie voor de hele stad. Dit is van essentieel belang om te bouwen aan het Antwerpen van morgen. De stad wil inzetten in goed onderbouwde stadsvernieuwingsprojecten. Enerzijds voor het positieve imago van de stad, maar anderzijds voor een duurzaam evenwicht in woon-, werk- en leefomgeving. Voor degelijk geplande en doordachte stadsontwikkeling is er veel tijd, geld en mensen nodig.

Talrijke voorbeelden uit het buitenland bewijzen dat werken met visie en volgens een plan op termijn loont. De naoorlogse ruimtelijke ontwikkeling in Antwerpen jammer genoeg niet. We kunnen het niet onder stoelen of banken steken dat de ruimtelijke ingrepen de afgelopen jaren de stad er niet beter op hebben gemaakt. De openbare ruimte is schaars geworden en er is nood aan meer renovatie en meer ruimte voor groenvoorziening en water.

Op vlak van ruimtelijke ordening hebben we gefaald. Er is nood aan een nieuw en krachtig ruimtelijk beleid. In dit deel wordt de evolutie van het ruimtelijk beleid gesitueerd. Om het voor u als lezer overzichtelijker te maken wordt vooreerst een tijdlijn geschetst van het ruimtelijk beleid in de tijd.



Figuur 8 Tijdlijn ruimtelijke beleid Stad Antwerpen

(Antwerpenmorgen, 2019)

1.3.1 Wet ruimtelijke ordening

Van 1945 tot 1962 kende de stad Antwerpen geen ruimtelijke ordening. In deze periode kon letterlijk alles. Men kon overal en op gelijk welke wijze bouwen. Alle vrije gronden werden potentiële locaties voor industrieterreinen, snelwegen, e.d. Vandaar de chaotische aanblik die Antwerpen kreeg.

Het was pas in 1962 dat de overheid de handen uit de mouwen stak. Een eerste wet op de ruimtelijke ordening en stedenbouw was een feit. Hierbij was de ruimtelijke scheiding van de functies wonen en werken essentieel. Op diverse niveaus werd er een waaier aan plannen opgesteld voor de bodembestemming van gebieden in kwestie. (Leysen Christian, 2003)

1.3.2 Gewestplannen en Bijzonder Plan van Aanleg

In de periode 1970-1980 werden voor het Belgisch grondgebied gewestplannen opgemaakt en ingedeeld in bestemmingszones. Deze gewestplannen werden verder gedetailleerd in bijzondere plannen van aanleg (BPA) en/of algemene plannen van aanleg (APA). De opvolregel, als uitzondering op deze plannen, liet toe nieuwe zonevrije woningen te bouwen met alle gevolgen van dien, namelijk lintbebouwing. Het beleid kon de leegloop van de steden noch het volbouwen van de open ruimte tegengaan. (Leysen Christian, 2003)

1.3.3 Stad Aan De stroom

En dan waren er de plannen van de vzw 'Stad Aan De Stroom'. Burgers wilden koste wat kost een nieuwe aanpak. Het was een initiatief van de stad Antwerpen. De vzw had tot doel verlaten havengebieden zoals het Eilandje, de Scheldekaaien en het Zuid op te waarderen. Er was heel veel belangstelling voor de plannen van de vzw 'Stad aan de Stroom'. Zo organiseerde de stad in 1989 een internationale stedenbouwkundige wedstrijd omtrent de toekomst van deze gebieden. Er werden tal van tentoonstellingen gehouden en vooral veel plannen gemaakt door bekende ontwerpers. Helaas kwam er ondanks de hoge interesse geen schot in de zaak, waardoor het stadsbestuur de middelen voor de vzw uit de begroting schrapte. In deel twee van dit eindwerk komen we hier uitgebreider op terug. (Kris Geelen, z.d.)

1.3.4 Globaal structuurplan Antwerpen

Het Antwerpse stadsbestuur ondernam voor het eerst in 1984 een poging om het tij te keren daar in België de nodige visie en draagkracht ontbrak om de leegloop en achteruitgang van steden tegen te gaan. Men besloot dus een Globaal Structuurplan Antwerpen (GSA) op te stellen voor het hele grondgebied. Inspraak van de bevolking stond hoog in het vaandel geschreven. Men begon met een knelpuntnota, die een samenvatting was van acht concepten of themagroepen waar de bevolking opmerkingen over hadden verzameld. Op die manier had men een idee 'waar het schoentje knelde'. Nadien werden er richtdoelstellingen gemaakt die een overzicht moesten geven wat er zou moeten gedaan worden. Uiteindelijk werd het GSA in 1990 door de Gemeenteraad goedgekeurd, maar er waren nog te weinig middelen en ervaring voor effectieve realisaties. (Kris Geelen, z.d.)

1.3.5 Stadsontwikkeling voor gemeenschapsvorming

Vanaf 1995 (en daaropvolgende jaren) komt er een keerpunt in de stadsontwikkeling van de stad Antwerpen. In deze periode wordt er meer en meer aandacht besteed aan de problematiek van steden en er worden middelen vrijgemaakt voor de ontwikkeling ervan. Overheden stellen eigen programma's op, fondsen en organisaties zoals de vzw SOMA (Stadsontwikkelingsmaatschappij Antwerpen). Het doel was voornamelijk maatschappelijk. Het waren projecten in het noorden van de stad die van de Europese subsidies genoten. Het gaat over de wijken in de stationsomgeving en Antwerpen Noord, het project Spoor Noord en de ontwikkeling van het Schipperskwartier d.m.v. het prostitutiebeleid. (Antwerpen morgen, 2019)

1.3.6 Stadsbouwmeester als kwaliteitsbewaker

In oktober 1996 werd de eerste Architectuurnota opgesteld door het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen. Hier worden tal van doelstelling en ambities opgeteld. Eén van deze doelstellingen was de aanstelling van de stadsbouwmeester. Deze laatste zou moeten optreden als kwaliteitsbewaker van diverse disciplines en vanuit een onafhankelijke positie. In 1999 werd dan ook René Daniëls aangesteld als (eerste) stadsbouwmeester van Antwerpen. (Antwerpen morgen, 2019)

1.3.7 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

In de jaren '90 werd duidelijk dat er verandering moest komen in het ruimtelijk beleid. Daarom keurde de Vlaamse regering in september 1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) goed. Twee jaar later werd in een nieuw decreet het begrip 'structuurplan' stedenbouwkundig en juridisch verfijnd voor het provinciale en gemeentelijke niveau. Het decreet voorzag de bevoegdheid voor het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen aan de gemeenten. Het RSV gaat uit van de stelling 'Vlaanderen, open en stedelijk'. Hun doelstelling is dat de functies wonen en werken opnieuw worden verbonden zodat de schaarse open ruimte die nog rest gevrijwaard wordt.

1.3.8 Verdere ontwikkeling en professionalisering van stadsontwikkeling

In 2003 werd het autonoom gemeentebedrijf AG VESPA voor vastgoedbeheer en stadsprojecten opgericht. Dit publieke bedrijf wordt ook wel de 'projectontwikkelaar van de stad Antwerpen' genoemd. Het zal vanuit een bedrijfseconomische visie bijdragen aan een leefbare stad in het kader van stadsontwikkeling. AG VESPA zet in op kwaliteitsvolle en duurzame vastgoed-, bouw- en stadsprojecten. (Antwerpen morgen, 2019)

1.3.9 Hoe moet de stad er over 15 jaar uitzien?

Het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen (s-RSA) werd goedgekeurd eind 2006. Het is een nieuw omvangrijk planningsdocument en nog nooit zo noodzakelijk geweest voor de stad Antwerpen. Het centrale begrip in de RSA is de *renovatio urbis*. Deze term slaat op een reeks accurate ingrepen in de publieke ruimte, die ervoor moesten zorgen dat een deel van de stad en zelfs misschien de hele stad veranderde. Hiervoor werden drie beleidstypes ingezet: het generiek beleid, het specifiek beleid en het actief beleid.

De algemene principes voor de stad zitten vervat in het generiek beleid en geldt als leidraad. Zeven 'inspirerende beelden' of themagroepen vormen de basis voor het algemeen beleid voor de hele stad en die deel zouden moeten gaan uitmaken van het collectieve geheugen van de Antwerpenaar. Het betreft de:

- waterstad,
- ecostad,
- havenstad,
- spoorstad,
- poreuze stad,
- dorpen en metropool,
- megastad.

(Antwerpen morgen, 2019)



Figuur 9 Waterstad

De waterstad streeft naar het herstel van de relatie tussen de stad en de rivier, de Schelde.



Figuur 10 Ecostad

De Ecostad heeft tot doel de groei van de natuur en de parkstructuur maximaal kansen te geven. Dit kan ruim geïnterpreteerd worden. Groene ruimten hoeven er dus niet allemaal uit te zien als parken of stadsbossen. Evenzeer stadstuinen, private tuinen in bouwblokken of open landschappen passen in deze doelstelling.



Figuur 11 Havenstad

Het beeld Havenstad tracht twee doelstellingen te bereiken. Enerzijds uitbreiding van logistieke infrastructuur van de haven en anderzijds de relatie tussen stad en haven te herstellen. Een belangrijk contactzone tussen haven en stad is onder andere het historisch havengebied, Het Eilandje.



Figuur 12 Spoorstad

De Spoorstad zet zich in, in een bereikende en bereikbare stad. De focus ligt op de uitbreiding van het tramnet en van het fietsroutenetwerk.



Figuur 13 Poreuze stad

Het beeld Poreuze Stad streeft naar een optimaal ruimtegebruik door slim om te gaan met on(der)benutte bebouwde en onbebouwde ruimte.



Figuur 14 Dorpen en Metropool

Dorpen en metropool wil de ruimtelijke relaties van de districten en wijken met het grootstedelijke centrum verbeteren.



Figuur 15 Megastad

Tot slot Megastad. De strategische ligging van de stad is de essentie die in dit hoofdstuk wordt behandeld.

(Antwerpen Ontwerpen, 2006)

1.3.10 Ruimtelijk uitvoeringsplan Antwerpen

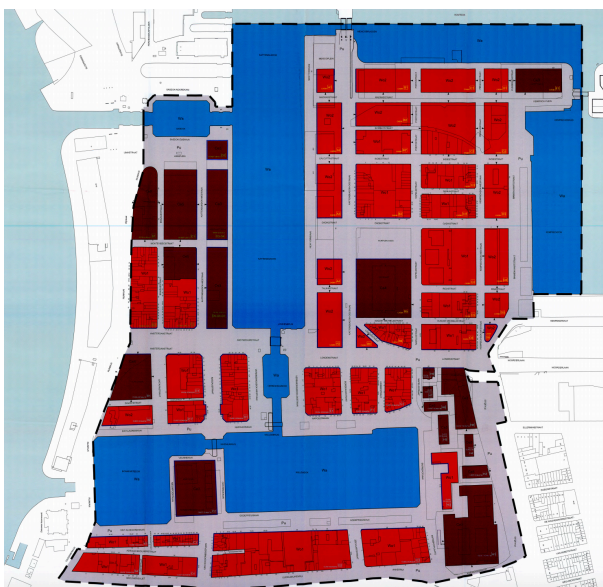
Ter uitvoering van het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen (RSPA), wordt er per wijk of buurt een apart ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgemaakt. Een ruimtelijk uitvoeringsplan concretiseert het ruimtelijk beleid van de stad. Het bepaalt waar en hoe er in de toekomst gebouwd en verbouwd zal worden.

In een RUP vind je een verordend grafisch plan terug dat samen met de stedenbouwkundige voorschriften behoort tot de bindende documenten van een RUP. Het verordend grafisch plan geeft aan voor welke zones het RUP geldig is. Daarnaast geeft het weer welke bestemming de overheid toekent aan een bepaalde zone. Elke bestemming heeft een welbepaalde functie. De verschillende functies worden gedetailleerd beschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. Bij elk ruimtelijk uitvoeringsplan vindt u ook een Toelichtingsnota. Dit document is louter informatief waarin je o.a. terugvindt wat de aanleiding was tot de opmaak van het RUP. (Stad Antwerpen, 2019)

1.3.10.1 RUP Eilandje

Op 15 december 2005 werd het bijzonder plan van aanleg Eilandje, met deelwijken Cadixwijk, Montevideo en Oud Dokken, goedgekeurd. Gedurende een periode van 5 jaar doken er heel wat praktische problemen op bij de dagelijkse vergunningverlening op basis van dit BPA. Daarom besloot men het BPA om te zetten naar het RUP Eilandje, dat werd goedgekeurd op 1 september 2011.

De uitvoeringsplannen van het Eilandje omvatten die van het projectgebied Eilandje fase 1. De Oude dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk behoren tot de deelgebieden. Het RUP Eilandje vervangt dus het BPA Eilandje, het RUP Cadix, en het gewestplan. De stad Antwerpen stemt het RUP Eilandje zoveel mogelijk af op het RUP Binnenstad zodat het Eilandje en het centrum terug als één geheel kunnen worden ervaren. Onderstaande afbeelding geeft de huidige contouren weer van het RUP. (Yves Van Dessel, 2013, p. 11)



Figuur 16 Contouren RUP Eilandje

2 Invloed van stadsvernieuwing op cijfers

Het is overduidelijk dat vele delen van onze steden de afgelopen jaren een transformatie hebben ondergaan. Ze zijn meer dan behoorlijk opgeblonken. Bovendien zijn er nog heel wat toekomstplannen in de pijplijn. Onze steden zien er vandaag dus heel wat beter uit dan pakweg twintig of dertig jaar geleden. Vooral de historische stadscentra en de stationsomgevingen krijgen een *make over*. We kunnen dan ook concluderen dat de stad veranderd is. (Holemans Dirk, 2012)

Welke invloed heeft stadsvernieuwing nu op de cijfers? In dit hoofdstuk maken we een analyse van het beschikbare cijfermateriaal, met als voornaamste bron Stad In Cijfers (SIC) om trends (met de focus op de stad Antwerpen) te kunnen achterhalen. We geven een evolutie weer vanaf het jaar 2000 tot op heden. De evolutie op de cijfers is deels een gevolg van stadsvernieuwing, maar uiteraard zijn er nog andere invloed factoren.

2.1 Evolutie Antwerpen 2000 – heden

2.1.1 De plussen

2.1.1.1 Economie

De stad Antwerpen kende de afgelopen jaren een economische bloeiperiode. Alvorens een analyse te maken van onderstaand cijfermateriaal overlopen we de sectorenindeling. Een gekende indeling van de economie is de indeling van volgende sectoren:

- primaire sector,
- secundaire sector,
- tertiaire sector,
- quataire sector.

De primaire sector of de economische sector omvat de sectoren landbouw, veeteelt, jacht, visserij en de delfstoffenwinning. De verwerking ervan gebeurt in een andere sector, namelijk de secundaire sector.

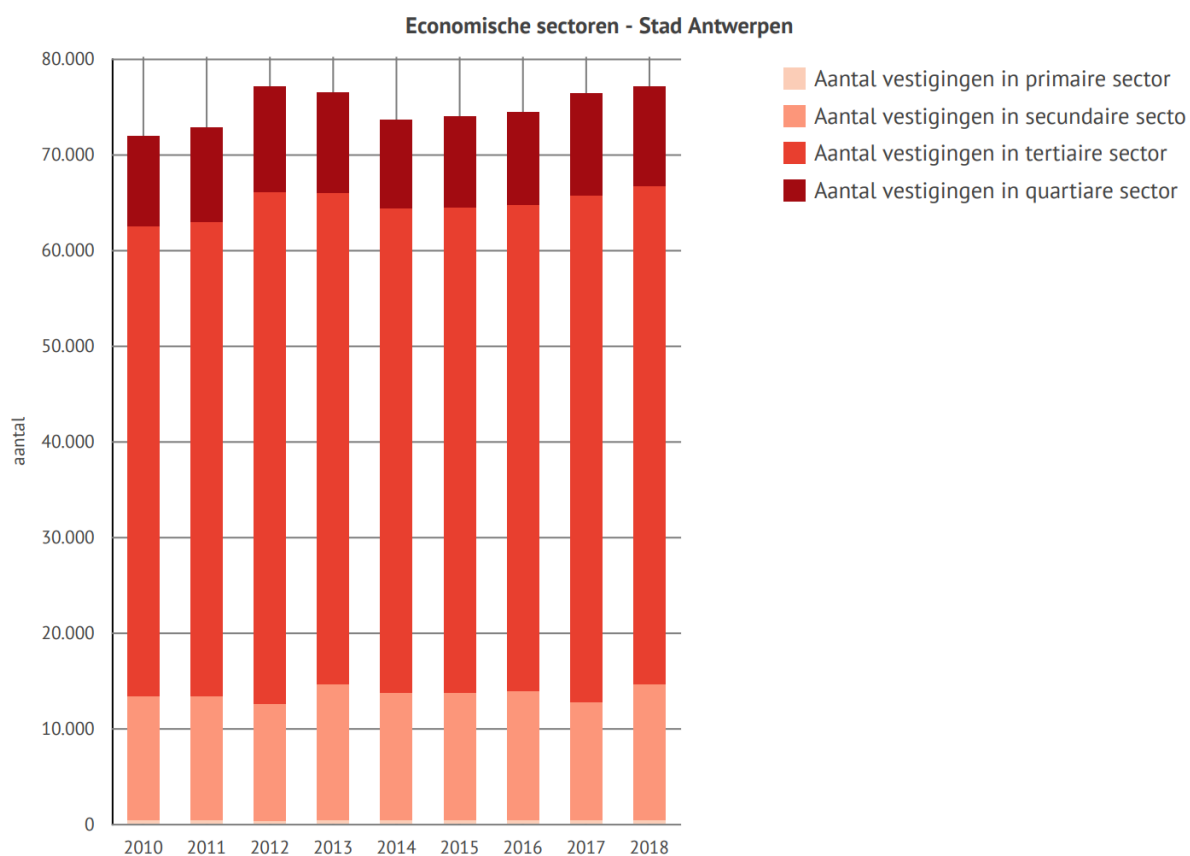
De secundaire sector of ook wel beter gekend als de industrie verwerken alle grondstoffen van de primaire sector. De producten die uit deze sector ontstaan worden dan weer verkocht aan de consument door de tertiaire sector.

De tertiaire sector of de commerciële dienstensector behelzen die bedrijven die winst genereren door de verkoop van hun diensten. Onder deze sector beschouwt men horeca, kappers, groothandels, transportbedrijven, toerisme, advocaten, verhuurders, adviseurs, ...

Tot slot is er de quataire sector. In tegenstelling tot de tertiaire sector behelst deze bedrijfstak de niet-commerciële dienstverlening. Het is dan ook de enige sector zonder winsttoogmerk. Het gaat over overheidsdiensten en/of door de overheid gesubsidieerde diensten. Ziekenhuizen, rusthuizen, brandweer, defensie, sociaal werk, onderwijs en cultuur zijn voorbeelden.

(Wikipedia, 2017)

Uit onderstaande staafgrafiek merken we goede cijfers op voor de dienstensector of de tertiaire sector. Daarentegen stellen we een neergaande trend vast van de industrie of de secundaire sector. De groei van de tewerkstelling in de dienstensector, opgesplitst in tertiaire en quatiere sector, compenseert het verlies in de secundaire sector ruimschoots.



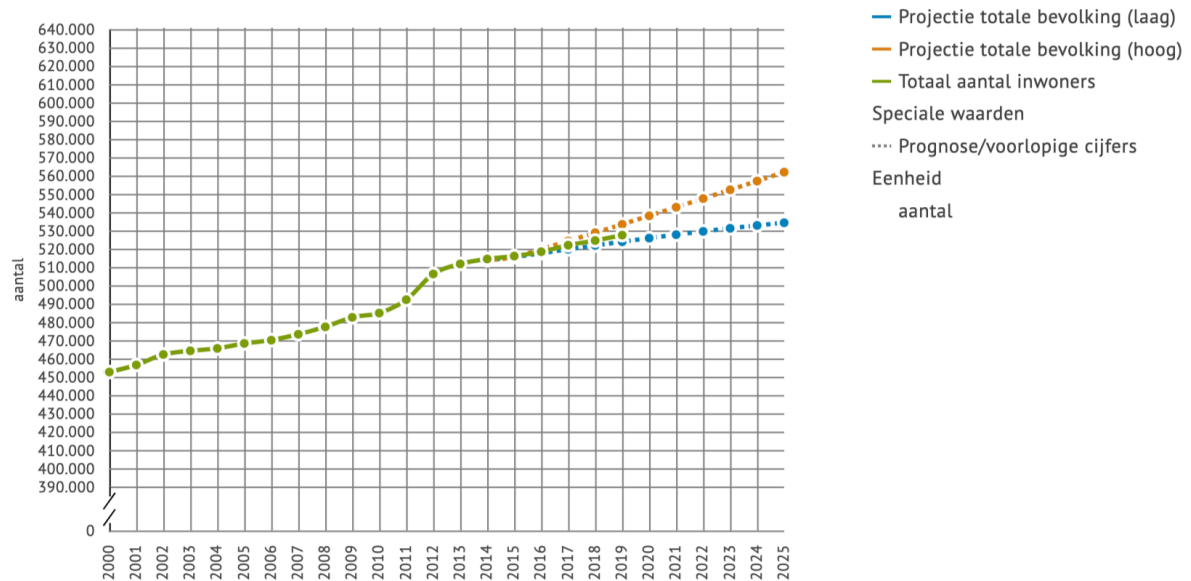
Bron: VKBO

Figuur 17 Evolutie economische sectoren (SIC)

2.1.1.2 Demografie

Het economisch succes is deels te wijten aan de bevolkingsgroei van de afgelopen jaren. Onderstaande grafiek duidt op een bevolkingsstijging. Na decennia van bevolkingsdaling is de bevolking in Antwerpen in het begin van de 21^{ste} eeuw opnieuw de hoogte in gegaan. Ook verwacht men dat steden in de nabije toekomst zullen groeien. (Holemans Dirk, 2012) Zo is de huidige bevolking in de stad Antwerpen voor het jaar 2019 vastgesteld op circa 525.000 inwoners. Over zes jaar, in het jaar 2025, verwachten we een bevolkingsaantal tussen 560.000 en 535.000 inwoners. (Stad In Cijfers, 2019)

Grafiek: Bevolkingsprognose stad Antwerpen

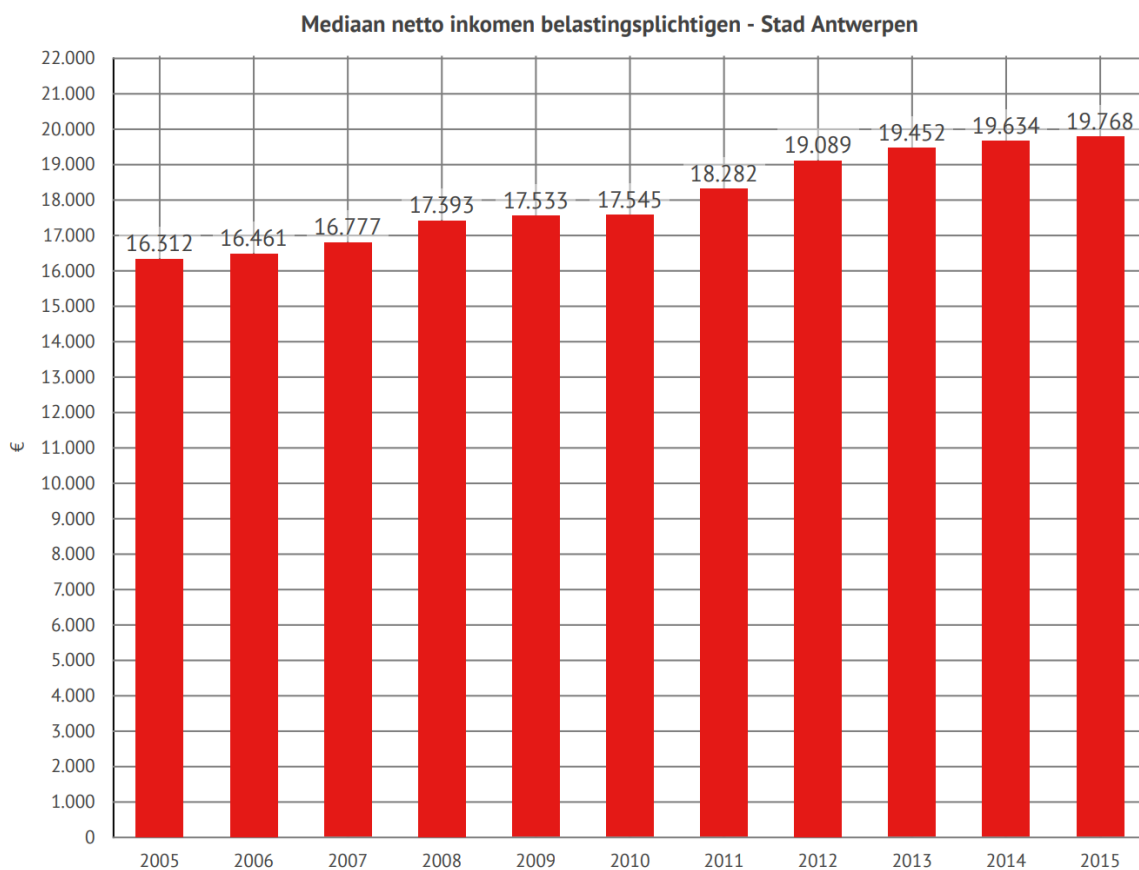


Bron: Stad Antwerpen, Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 18 Bevolkingsprognose Stad Antwerpen (SIC)

2.1.1.3 Welvaart

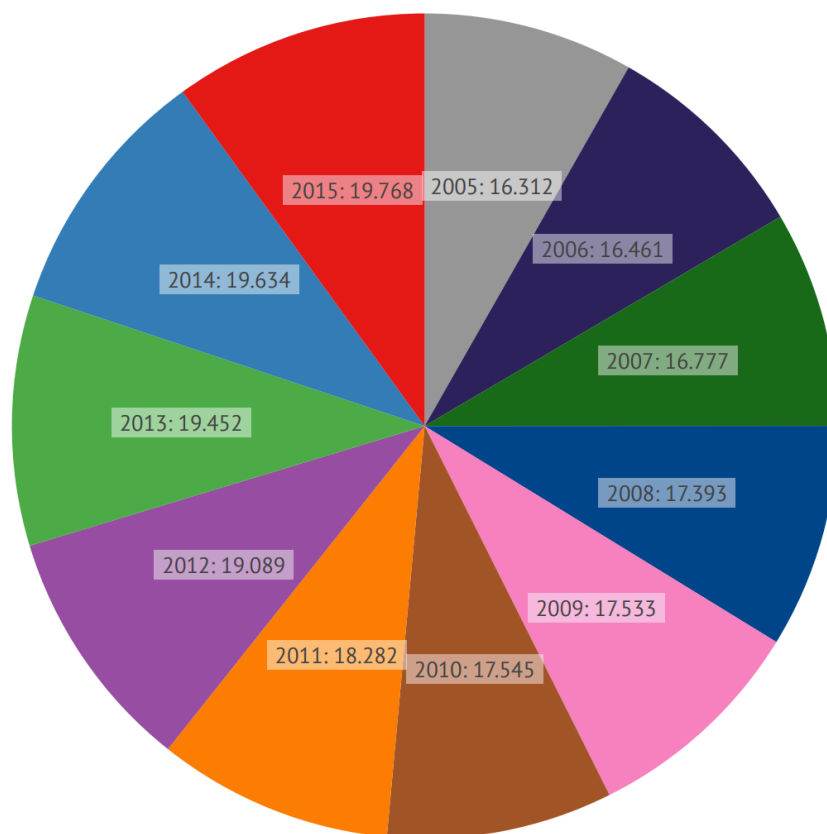
Ten slotte is het inkomen onze laatste plusindicator. Onderstaande tabel geeft de evolutie van het (mediaan) netto-inkomen per belastingplichtige weer in reële prijzen, dus na de correctie voor inflatie. Hieruit kunnen we afleiden dat de inkomens gestegen zijn in de tijd.



Bron: Statbel - Fiscale inkomens | provincies.incijfers.be

Figuur 19 Evolutie netto-inkomen per belastingplichtige (SIC) – Staafgrafiek

Mediaan netto inkomen belastingplichtigen - Stad Antwerpen



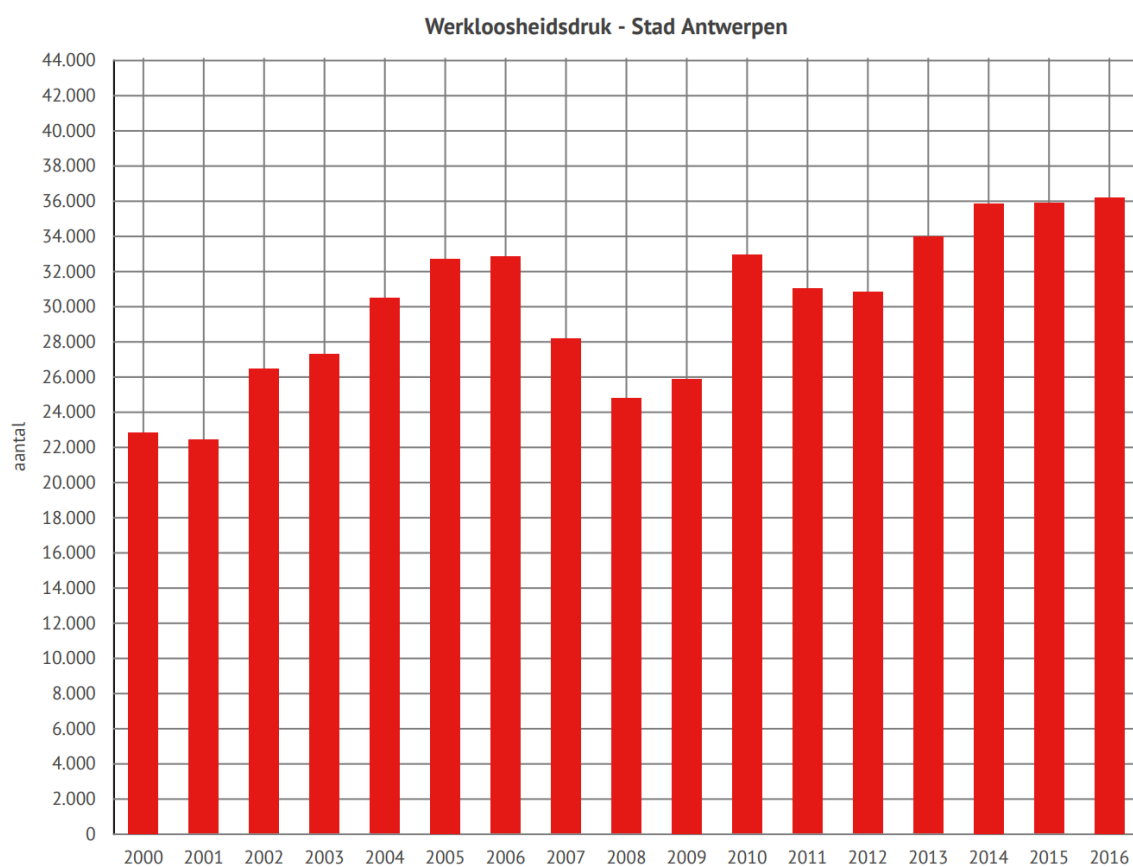
Bron: Statbel - Fiscale inkomens | provincies.incijfers.be

Figuur 20 Evolutie netto-inkomen per belastingplichtige (SIC) - Diagram

2.1.2 De minnen

2.1.2.1 Armoede

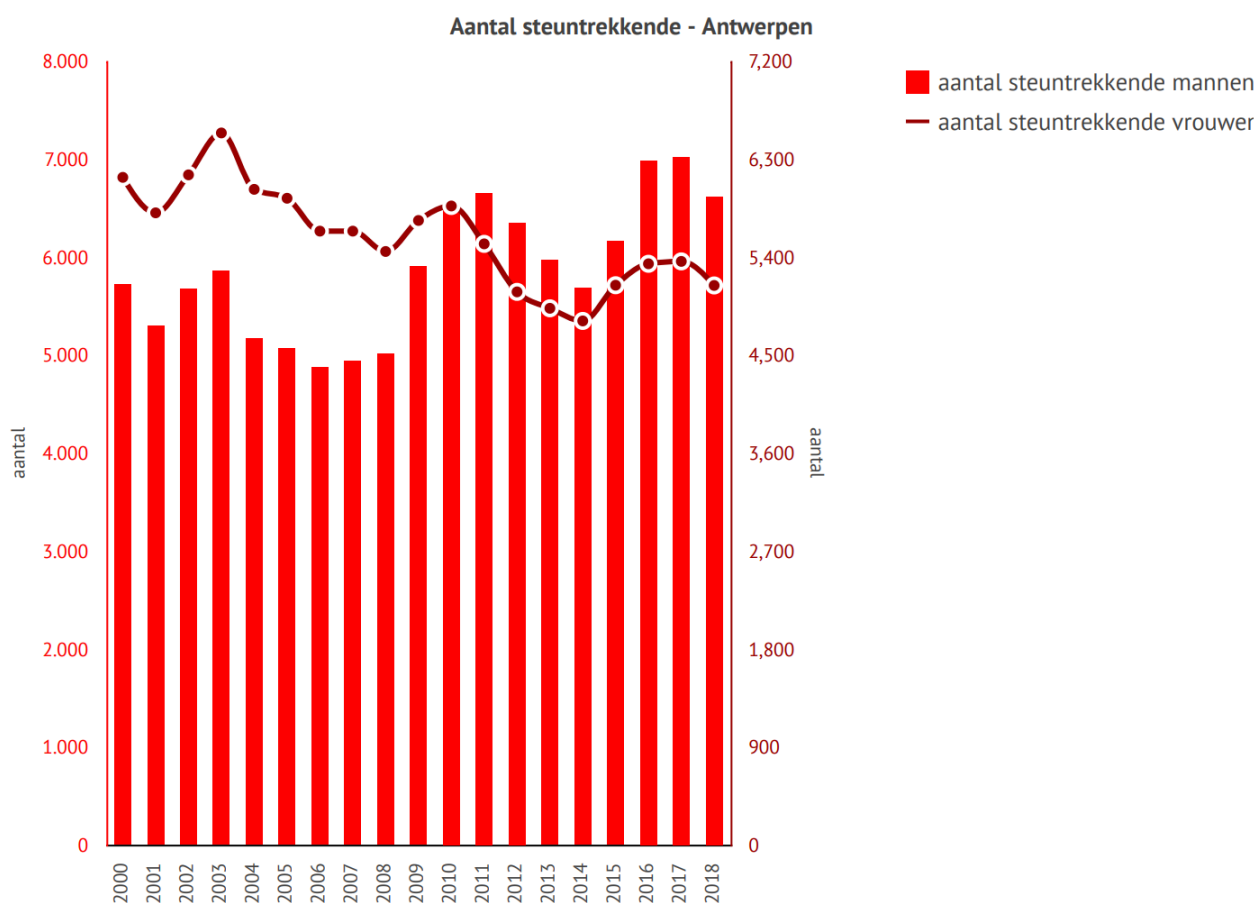
De stad Antwerpen kent ernstige en sociaaleconomische problemen. We beginnen met de werkloosheid. Onderstaande staafgrafiek geeft een evolutie van het aantal niet werkende werkzoekenden weer. In het jaar 2000 bedroeg het aantal ca. 23.000. In zes jaar tijd is dit gestegen tot ca. 36.000 werkzoekenden. We kunnen dan ook afleiden dat de werkloosheid in de stad Antwerpen de laatste jaren in het hoogste klassement zit.



Bron: VDAB

Figuur 21 Evolutie werkloosheidsdruk (SIC)

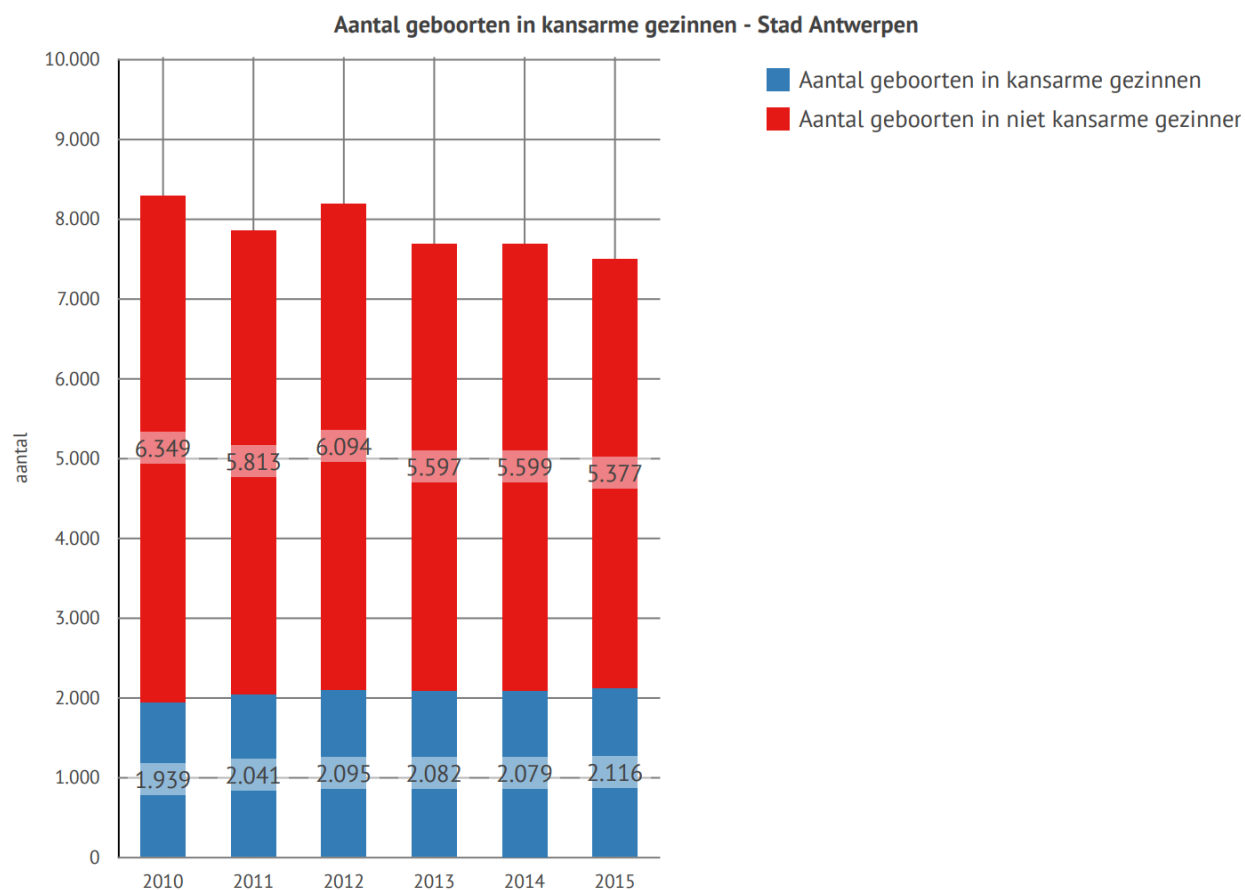
Onderstaande grafiek geeft de evolutie weer van het aantal rechthebbenden op een leefloon of equivalent leefloon bij het OCMW Antwerpen. Het gaat om inwoners die in de loop van het betreffende jaar een van deze vormen van steun ontvingen. Deze rechthebbenden ontvingen niet noodzakelijk heel het jaar steun. De staafgrafiek geeft het aantal steuntrekkende mannen weer. De lijngrafiek daarentegen het aantal steuntrekkende vrouwen. Helaas heeft de stad Antwerpen vandaag de dag een hoog aandeel bestaansminimumtrekkers. Dit is in lineair verband met het aandeel werklozen dat hierboven besproken werd.



Bron: OCMW, Antwerpen

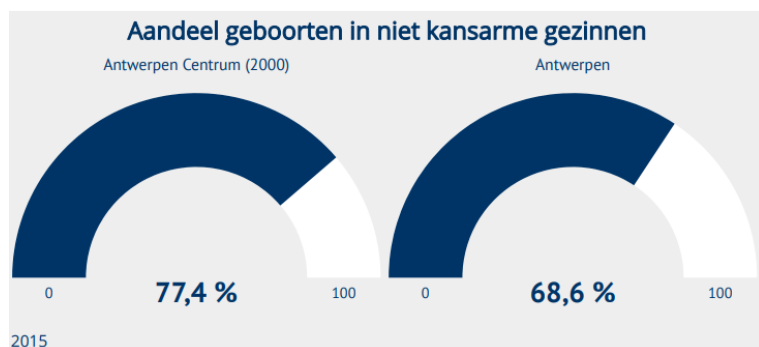
Figuur 22 Aantal steuntrekkende M/V (SIC)

De behoefte in de stad Antwerpen is duidelijk aanwezig. Dit blijkt uit onderstaande cijfers van de stad Antwerpen. Het aantal geboorten in kansarme gezinnen bedraagt een percentage van 31%. Dit percentage representeert een aantal van 2.116 geboorten in kansarme gezinnen. Zojuist benoemde cijfers zijn de meest recente en specifiek van het jaar 2015.



Bron: Kind en Gezin

Figuur 23 Aantal geboorten in kansarme gezinnen (SIC)

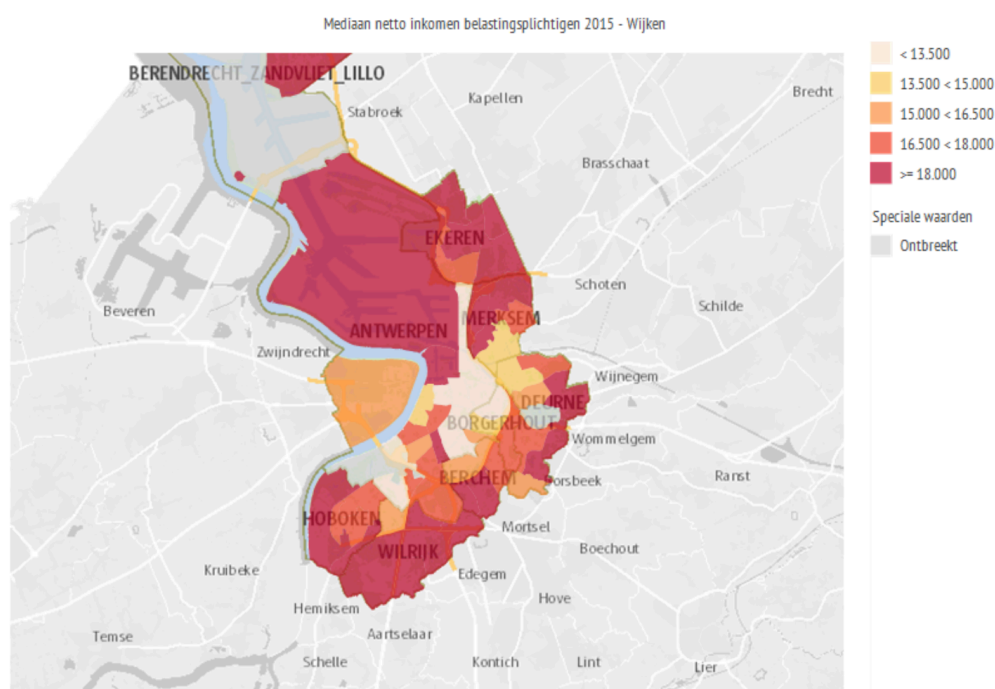


Figuur 24 Aandeel geboorten in niet kansarme gezinnen (SIC)

2.2 Op wijkniveau

De achterstelling binnen steden concentreert zich in een beperkt aantal buurten. Dit tonen tal van atlanten van achtergestelde buurten aan. Dat dit niet veranderd is wordt bewezen door onderstaande kaart ter illustratie voor de stad Antwerpen. De wijken zijn geordend op basis van het mediaan netto-inkomen per belastingplichtige (2015). De wijken met het laagste netto-inkomens bevinden zich in het centrum van de stad en worden in het geel/oranje weergegeven. Het gaat over de wijken:

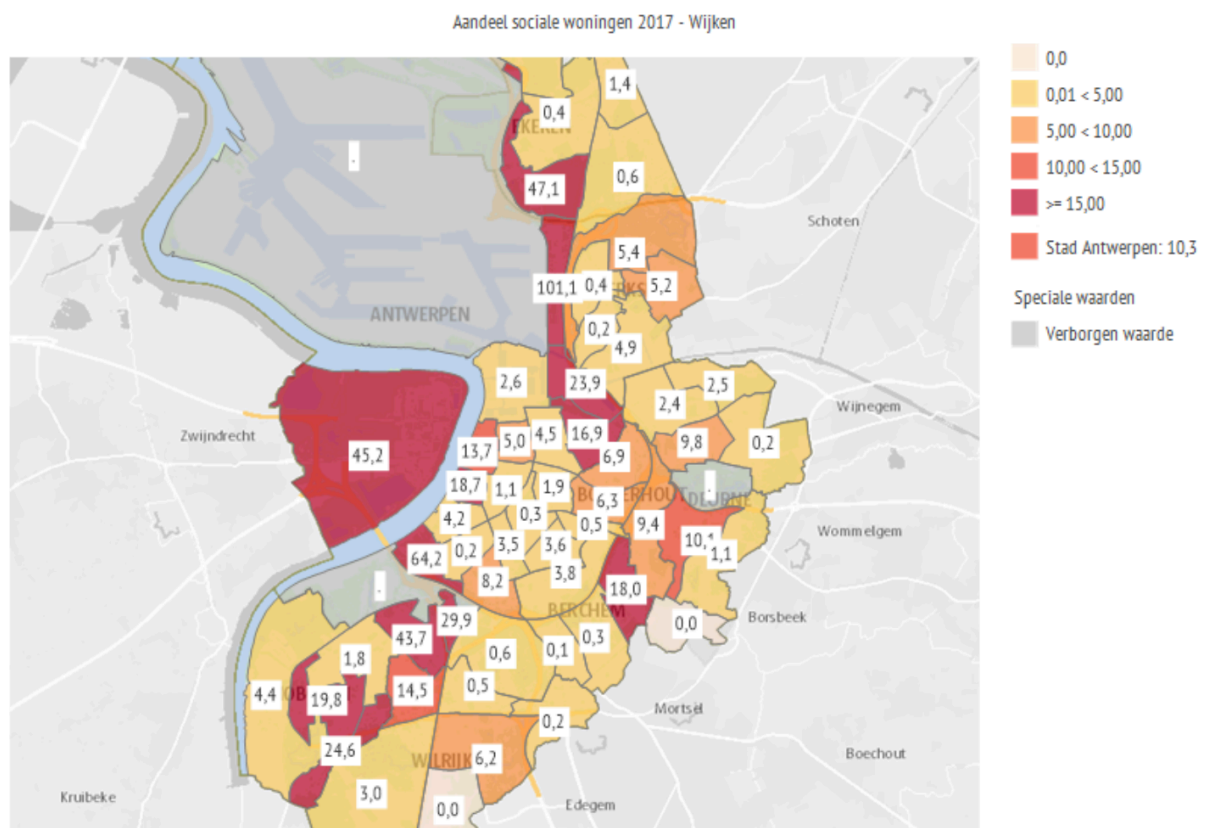
- Amandus-Atheneum,
- Borgerhout Intra Muros Noord,
- Borgerhout Intra Muros Zuid,
- Brederode,
- Dam,
- Deurne – Dorp,
- Deurne – Noord,
- Historisch centrum,
- Kiel,
- Linkeroever,
- Luchtbal,
- Nieuw – Zuid,
- Oud-Merksem,
- Oude-Berchem,
- Stuivenberg,
- Universiteitsbuurt,
- Valaar,
- Zurenborg.



Bron: FOD Economie, algemene directie statistiek en economische informatie

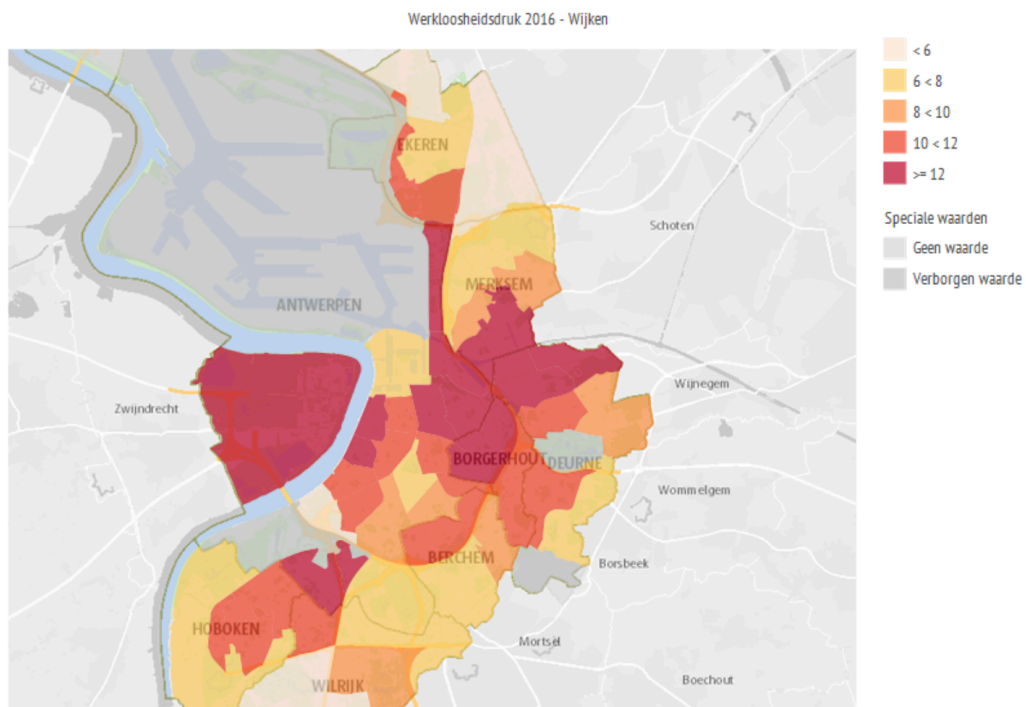
Figuur 25 Mediaan netto-inkomen belastingplichtigen (SIC)

Uit onderstaande kaart (figuur 26) blijkt dat wijken met een mediaan lager dan het Antwerps gemiddelde (15.934 euro) beschikken over een hoog aandeel aan sociale huisvesting. Al even evident is dat alle wijken met een inkomen onder het Antwerpse gemiddelde inkomen hoger scoren op de achterstellingsindicatoren 'werklozen', 'mensen die van en leefloof leven' en 'allochtonen'.



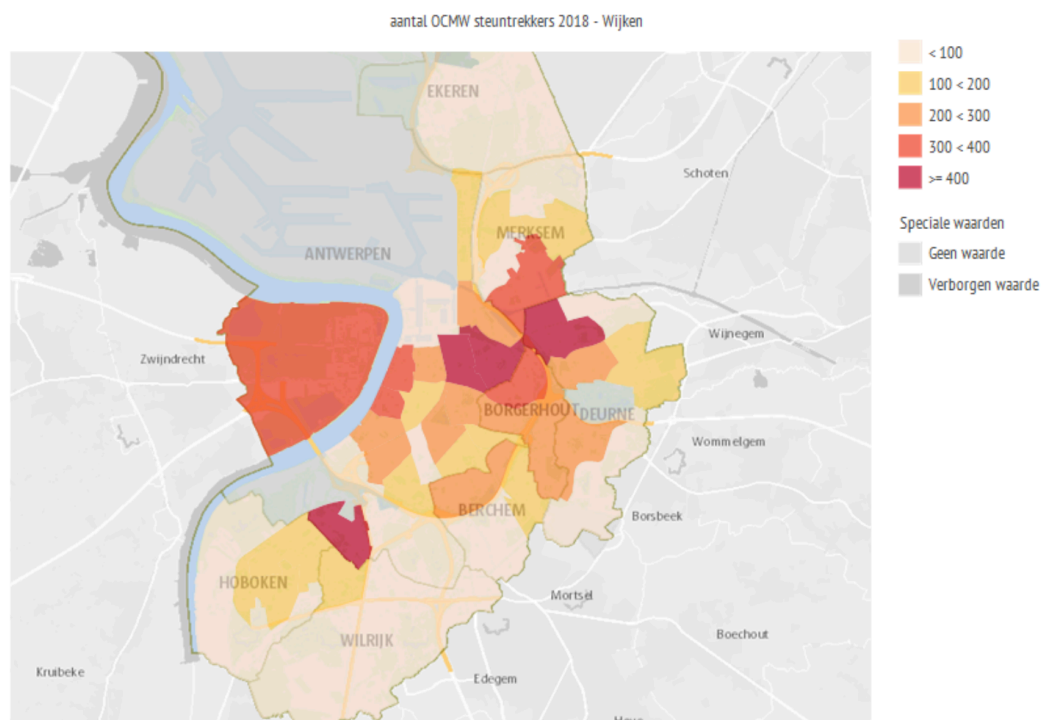
Bron: Stad Antwerpen, Samen Leven

Figuur 26 Aandeel sociale woningen (SIC)



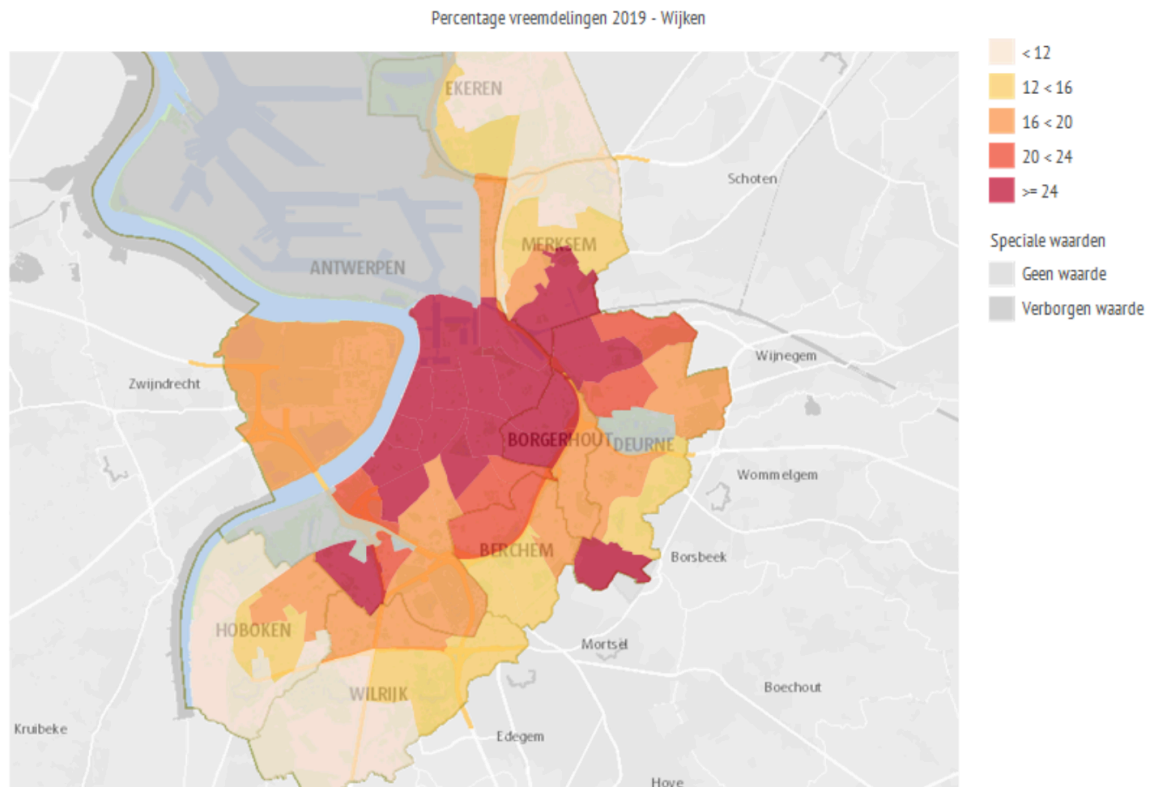
Bron: VDAB

Figuur 27 Algemene werkloosheidsdruk (SIC)



Bron: OCMW, Antwerpen

Figuur 28 Aantal steuntrekkers (SIC)



Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 29 Aandeel vreemdelingen (SIC)

De spreiding van de arme buurten in de Antwerpse stedelijke structuur wordt gekenmerkt door verschillende aspecten. Ten eerste ging de uitbreiding van de Antwerpse haven en industrieën langs de Schelde gepaard met de bouw van arbeiderswoningen in de nabije omgeving. In het noorden en het westen ging de havenuitbreiding gepaard met de bouw van grootschalige naoorlogse sociale woningbouwcomplexen zoals Luchtbal en Europark op Linkeroever. Onderstaande kaart bevestigt inderdaad dat Linkeroever tot op vandaag een hoog aandeel heeft aan sociale huisvesting. Daarnaast kenmerkte de jaren '60 zich door een concentratie van bestaansonzekere huishoudens. Vooral Antwerpen-Noord en Borgerhout beschikten over lage kwalitatieve woningen, lage tewerkstelling, grote etnische diversiteit en een laag opleidingsniveau. Tot slot is in Antwerpen de meer welstellende bevolking sterk gesuburbaniseerd en voornamelijk geconcentreerd in het oostelijk gedeelte van de regio met name in de Antwerpse Kempen.

3 Reconversie oude industriehavens

In dit eindwerk wordt er onderzocht hoe de sociale mix verdeeld is in de herontwikkelde havengebieden. Daarom wordt er vooreerst getracht een duidelijk kader te scheppen omtrent het begrip reconversie in het algemeen en daarna specifiek van oude industriehavens of ook wel waterfrontontwikkeling.

3.1 Inleiding

In tijden van de naoorlogse periode werden heel wat oude en verloederde gebouwen gesloopt om er nieuwe gebouwen neer te zetten. De overheid stimuleerde in deze periode dan ook uitsluitend nieuwbouw. De appreciatie voor bestaande gebouwen is de laatste tijd sterk toegenomen. Oude gebouwen bepalen immers mee de eigenheid van een bepaalde stad of regio. Daarnaast is de appreciatie van oude gebouwen te danken aan het streven naar een meer duurzame bouwpraktijk. Reconversie van bestaande gebouwen beperkt namelijk de afvalstromen en de verdere aansnijding van de schaarse open ruimte.

Vandaag staan er in België heel wat gebouwen leeg. Denk hierbij aan verouderde kantoorgebouwen, kerken en industriële gebouwen die leeg komen te staan door faillissement, stopzetting of verplaatsing. Als gevolg van de sterke bevolkingsgroei is er in belangrijke mate vraag naar betaalbare woningen. Dit heeft niet alleen te maken met de bevolkingsgroei, maar ook door gezinsverdunding en veranderde woonwensen. Het inzetten in reconversieprojecten kan beide ‘problemen’ oplossen. Enerzijds de problematiek van leegstaande gebouwen en anderzijds het voorzien aan betaalbare woningen.

(Ruimte voor wonen door reconversie in België ING, 2018)

3.2 Begrip reconversie

In de praktijk zijn er vele invullingen mogelijk van het begrip ‘reconversie’. In de publicatie *Ruimte voor wonen door reconversie in België* van ING (2018) verstaat men onder reconversie,

“het herbestemmen en hergebruiken van bestaande gebouwen en terreinen door ze een nieuwe functie te geven, bijvoorbeeld wonen, aangepast aan de behoefte van de markt.”

Zoals bovenstaande definitie zegt is reconversie niet enkel beperkt tot gebouwen, maar geldt ook voor terreinen. Dit laatste zal voornamelijk het geval zijn bij de reconversie van oude havengebieden. Daar zal voor het terrein een nieuwe functie krijgen, en meer concreet wordt het industriegebied woongebied.

Er zijn echter heel wat invullingen mogelijk in het kader van reconversie. Op de volgende twee bladzijdes worden zes voorbeelden weergegeven van gekende reconversies in heel België.

(Ruimte voor wonen door reconversie in België ING, 2018)

3.3 Reconversies in België

3.3.1 Reconversie van het militair hospitaal



Figuur 30 Groen Kwartier Antwerpen

Groen Kwartier, Antwerpen

Woongebied ca. 400 woningen

35% residentieel

40% betaalbaar

25% sociaal

Ontwikkelaar: Vanhaerts

3.3.2 Reconversie van een schoolgebouw



Figuur 31 Botanico Leuven

Botanico, Leuven

Woonsite cohousing

28 BEN-woningen

Common house (600 m²)

Tuin (1000 m²)

Ontwikkelaar: Cohousing Projects

3.3.3 Reconversie van een industriegebouw



Figuur 32 Kanaal, Wijnegem

Kanaal, Wijnegem (Axel Vervoordt)

Honderdtal luxeappartementen

Verschillende gebouwen

Cubes

Escher

Waterhuis

Pakhuizen

Silo's

Ontwikkelaar: Vervoordt

3.3.4 Reconversie van een klooster



Figuur 33 Klooster Julianus Tongeren

Klooster Julianus, Tongeren

Ontwikkelaar: The Nomad Concept

3.3.5 Reconversie van een kantoorgebouw



Figuur 34 Leopold Brussel

Leopold, Brussel

Woongebied ca. 200 woningen

Ontwikkelaar: Matexi

3.3.6 Reconversie van een kazerne



Figuur 35 Leopoldskazerne Gent

Leopoldskazerne, Gent

Hotel met 95 kamers,
Ca. 80 wooneenheden

Ontwikkelaar: Matexi

3.3.7 Reconversie van een kerk



Figuur 36 Paterskerk Boom

Paterskerk, Boom

19 lofts

Ontwikkelaar: Investpro

3.3.8 Reconversie van een steenkoolmijn



Figuur 37 C-mine Genk

C-mine, Genk

Recreatie

- Ondergronds belevingsparcours

- Cultuurcentrum

- Exporuimte

- Energiegebouw

- Bezoekersonthaal

Ontwikkelaar: bouwgroepen,
gemeenschappen en coöperatieven

3.3.9 Reconversie van een oude industriehaven



Figuur 38 Oude Dokken Gent

Oude Dokken, Gent

Wonen ca. 1.500 woningen

- 20% bescheiden

- 20% sociaal

Werken

Recreatie

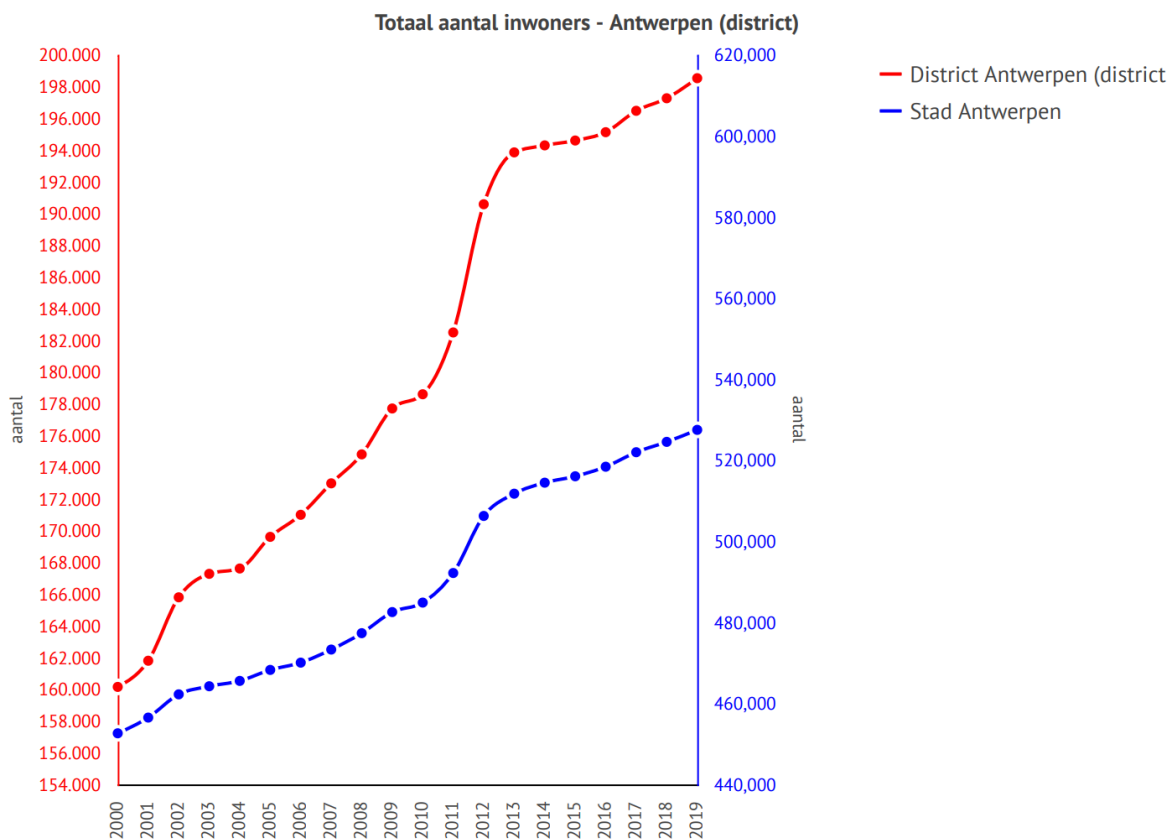
Ontwikkelaar: Sogent

3.4 Opmars van reconversieprojecten

3.4.1 Grote vraag naar bijkomende woningen

Een belangrijke oorzaak voor de opmars van reconversieprojecten is de bevolkingsgroei. Zoals besproken in hoofdstuk 2 onder de subtitel 2.1.1.2 *Demografie*, kent de stad Antwerpen een sterk bevolkingsgroei.

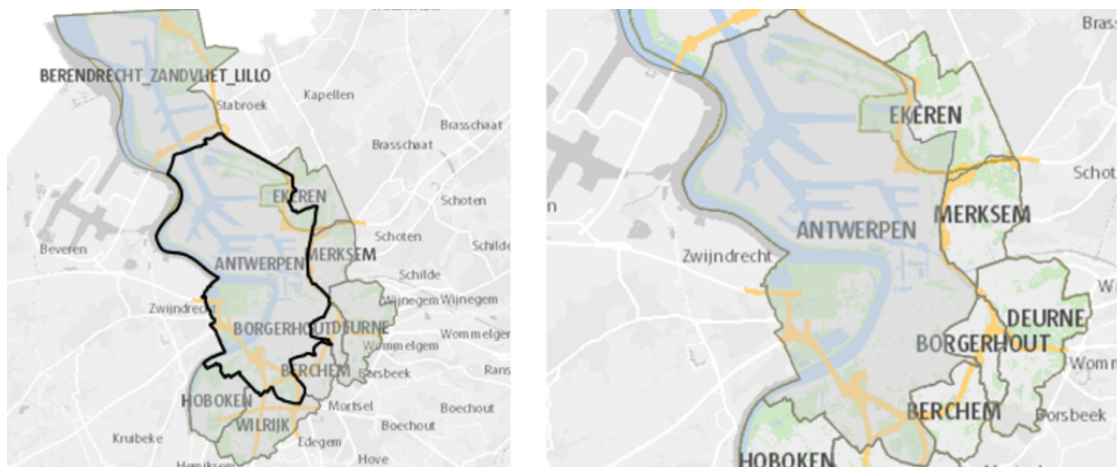
Onderstaande grafiek geeft weer dat de bevolkingsgroei sterker is in District Antwerpen. Zo steeg in de periode 2000-2019 de bevolking van 160.000 naar 199.000 inwoners. (*Figuur 40 geeft het district Antwerpen weer met zwarte contouren. Het omvat Antwerpen zoals het bestond voor de fusie van 1958*). Als gevolg hiervan is er een toenemend aantal huishoudens en een toenemende vraag naar bijkomende woningen. De bevolkingsgroei kent dus regionale verschillen



Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 39 Evolutie inwoners District Antwerpen vs. Stad Antwerpen (SIC)

(Ruimte voor wonen door reconversie in België ING, 2018)



Figuur 40 District Antwerpen (SIC)

3.4.2 Hoog aandeel leegstaande gebouwen

In welke stad je ook wandelt, je zal er ongetwijfeld heel wat leegstaande gebouwen vinden. De leegstand van gebouwen kan worden onderverdeeld in drie soorten:

- frictieleegstand,
- conjuncturele leegstand,
- structurele leegstand.

Laten we beginnen met de frictieleegstand. Dit is het geval wanneer een gebouw voor een korte periode leegstaat tussen twee gebruikers. Dan is er de conjuncturele leegstand. Deze leegstand treedt op bij slechts economische tijden. Het zal zichzelf dan ook oplossen in tijden van een economische opleving. Het is de structurele leegstand die ongewenst is. Deze leegstand wordt gekenmerkt door gebouwen die langer dan drie jaar leegstaan. Leegstand ontstaat dus met andere woorden door een onevenwicht tussen vraag en aanbod. (Ruimte voor wonen door reconversie in België ING, 2018)

3.4.3 Schaarste aan projectgronden voor residentiële vastgoedontwikkeling

Reconversie van bestaande gebouwen wordt vaak geassocieerd met goed gelegen en uitgeruste projectgronden waar er vraag naar woningen is. Reconversie beperkt daarnaast de verdere aansnijding van de schaarse open ruimte. Reconversie van bestaande gebouwen is dus vaak de enige oplossing om een groot aanbod aan woningen te realiseren. (Ruimte voor wonen door reconversie in België ING, 2018)

3.4.4 Toegenomen belangstelling voor duurzame ontwikkeling

De aandacht voor duurzame ontwikkelingen in de vastgoedsector is de laatste tijd sterk toegenomen. Reconversie beperkt de afvalstromen in die zin dat er geen energie nodig is om gebouwen te slopen en het bouwafval weg te brengen. Zoals reeds eerder aangehaald heeft het begrip reconversie niet enkel betrekking op gebouwen, maar ook op terreinen.

Zo is de ontwikkeling van een brownfield – een verwaarloosd terrein dat herontwikkelt wordt – economischer dan het aansnijden van een greenfield. Dit maatschappelijk draagvlak geeft een positieve invloed, en zeker op locaties met een hoge graad van leegstand, aan de lokale overheid. Het vergroot de onderhandelingsmarge van de projectontwikkelaar met de lokale overheden.

(Ruimte voor wonen door reconversie in België ING, 2018)

3.4.5 Economische voordelen voor de projectontwikkelaar

Hoe slechter de staat van een leegstaand pand, hoe lager de verkoopprijs zal zijn. Projectontwikkelaars kunnen hierdoor grote winstmarges opstrijken, maar dit is niet altijd het geval. De (bouw)kosten van de reconversie hangen namelijk sterk af van het type constructie en de (toekomstige) herbestemming ervan. Een reconversieproject waarbij men de bestaande bestemming zal herbestemmen tot woningen vergt vaak ingrijpende en bijgevolg dure ontwikkelingskosten. I

(Ruimte voor wonen door reconversie in België ING, 2018)

3.4.5.1 Brownfieldconvenant

Bij vele brownfields is de reconversie er erg duur, bijvoorbeeld ten gevolge van verontreiniging. Een oplossing hiervoor is het zogenaamde brownfieldconvenant. Samengevat houdt dit in dat projectontwikkelaars verschillende voordelen genieten op administratief-juridisch en financieel vlak bij de herontwikkeling van verlaten bedrijventerreinen. Het is de Vlaamse Regering die het afsluiten van convenanten met projectontwikkelaars stimuleert. Dergelijke herontwikkelingen leiden namelijk tot een sociaal-maatschappelijk en economische rendabele site. Er worden extra jobs gecreëerd, waarna er snel nieuw leven zal ontstaan op de site. Als gevolg hiervan kan de gemeenschap dan weer genieten van de extra lokale inkomsten resulterend van de sociale cohesie die er werd gevormd.

(Vlajo, 2019)

3.5 Waterfrontontwikkeling

Reconversieprojecten zullen meestal betrekking hebben op industriegebieden zoals steenkoolmijnen, textielfabrieken, spoorwegen, maar ook oude industriehavens. In deze bachelorproef zal ik mij focussen op de reconversie van oude industriehavens. Voor dit laatste is er een meer specifiek begrip met name, waterfrontontwikkeling. Volgens Wikipedia (2018) is de definitie als volgt,

“Moderne stedelijke planning langs het water, zoals een kanaal rivier of meer, waarbij de bebouwing doorgaans plaatsvindt op voormalige industrieterreinen en havens, die inmiddels in onbruik zijn geraakt.” (Wikipedia, 2018)

Waterfrontontwikkeling is de dag van vandaag een hot issue. *‘Waterfrontontwikkeling is meer dan een leuk visitekaartje voor steden. Het zijn bij uitstek de gebieden waarmee gemeenten nieuwe kapitaalkrachtige groepen stedelingen kunnen trekken of behouden door een mix van wonen, werken en recreatie.’ (Bouwfonds ontwikkeling, 2014)*

Waterfrontontwikkeling is niets nieuws. In de jaren '80 waren de nieuwe waterfronts als Boston en Baltimore dé grote voorbeelden voor Europa. Later volgde de Docklands in London. Maar ook Nederland had de smaak van waterfrontontwikkeling te pakken. In de jaren '90 werden er een aantal grote projecten van start gegaan. Denk hierbij aan de IJ-oeveren in Amsterdam en de Kop van Zuid in Rotterdam zijn er de grootste en bekendste. (Bouwfonds ontwikkeling, 2018, p2). Hier in België worden voormalige havengebieden als het Eilandje in Antwerpen en de Oude Dokken in Gent onder handen genomen. Waterfrontontwikkeling in België is dan ook een feit. Verder in dit eindwerk wordt er dieper ingegaan op de zojuist benoemde gebieden.

Wat is nu de beweegreden om aan waterfrontontwikkeling te doen? Zoals reeds besproken in hoofdstuk 2 onder de subtitel 1.2.2. *Evolutie haven*, onderging Antwerpen in de 20^{ste} eeuw een grote sprong noordwaarts. De stedelijke havengebieden werden verlaten gebieden. Door deze verschuiving werden haven en stad hoe langer hoe meer aparte werelden. Het was als een muur tussen stad en haven. De essentie van waterfrontontwikkeling is dan ook de barrière tussen haven en stad te verbreken.

3.5.1 Waterfrontontwikkeling over de hele wereld



Figuur 41 Waterfront Boston, Verenigde Staten



Figuur 42 Waterfront Baltimore, Verenigde Staten



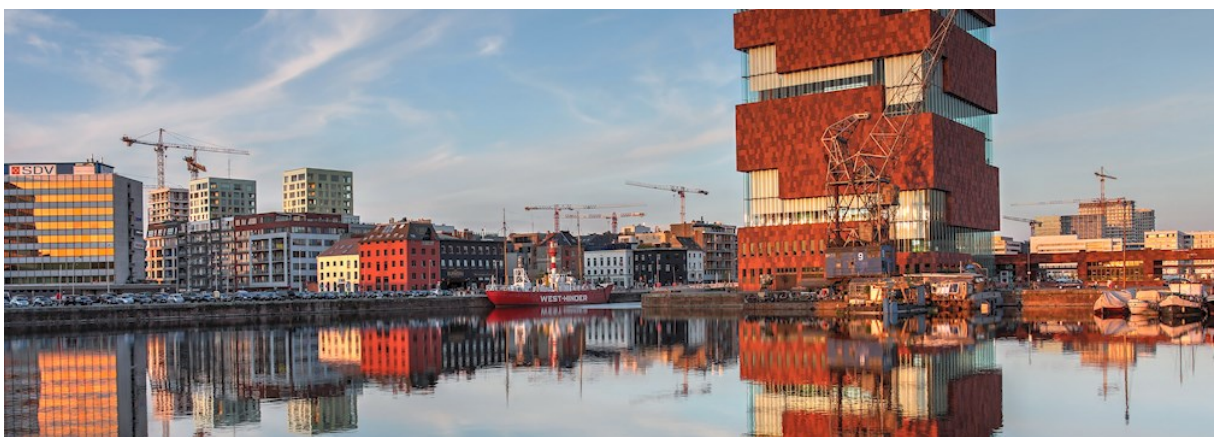
Figuur 43 Waterfront Docklands Londen, Engeland



Figuur 44 Waterfront Kopenhagen, Denemarken



Figuur 45 Waterfront Rotterdam, Nederland



Figuur 46 Waterfront Het Eilandje Antwerpen, België

3.5.2 Betrokken actoren

De verschuiving van de havenactiviteiten, weg van de stedelijke kernen met als gevolg verlaten industriegebieden kan een stad in verkommering brengen. Maar evengoed biedt het opportuniteiten op nieuwe, interessante ontwikkelingen. Naast de vastgoedsector zijn er veel mensen betrokken bij waterfrontontwikkeling: overheden, publieke en private partijen, architecten, ...

3.5.3 Overheid als trekker

“De overheid heeft bij reconversie een cruciale rol te spelen als trekker”. (De Laat, 2017) Vooral op stedelijk niveau neemt de publieke sector meer en meer de leiding. Zo hebben Vlaamse steden een nuttig instrument gekregen: de autonome gemeentebedrijven. De stad kan vzw's, stichtingen of autonome gemeentebedrijven oprichten en aan deze organisaties de opdracht geven om bepaalde stadstaken uit te voeren. In dat geval zal de stad met deze organisaties een beheers- of samenwerkingsovereenkomst afsluiten. (Trends, mei 2017)

3.5.3.1 AG VESPA

Voor de stad Antwerpen neemt AG VESPA de rol als autonoom gemeentebedrijf voor vastgoedbeheer en stadsprojecten. Eind 2002 werd AG VESPA opgericht. De samenwerking tussen AG VESPA en de stad Antwerpen werd vastgelegd in een samenwerkingsakkoord en goedgekeurd op 16 december 2002. Op 28 maart 2011 keurde de gemeenteraad een geactualiseerde en gecoördineerde beheersovereenkomst goed voor de periode van 1 juni 2015 tot en met 30 juni 2019. Momenteel wordt er een nieuwe beheersovereenkomst opgesteld aangezien we een nieuw stadsbestuur hebben.

Het kantoor van AG VESPA is (uiteraard) gelegen in de stad Antwerpen en meer bepaald in de voormalige Militair Hospitaalsite, 't Groen Kwartier. AG VESPA renoveerde daar het gebouw de Generale Staf tot hun nieuwe bureel. Het gebouw is gelegen aan het Paradeplein tegenover de kapel. Vroeger diende het gebouw voor de verzorging van officieren. En daarnaast bood het onderdak voor de staf van het Militair Hospitaal. De Generale staf is een combinatie van neo-Vlaamse renaissance en neobarok. Bloemmotieven, dakkapellen, erkers, torentjes, trapgevels, e.d. zijn er in overvloed aanwezig. Tijdens mijn interview met Rozemie Claeys, projectleidster van het Eilandje, mocht ik dit prachtige gebouw ook vanbinnen bewonderen. Onderstaande afbeeldingen geven u beeld van het toch wel opvallende interieur van de Generale Staf.

(AG VESPA, 2019)



Figuur 47 Generale Staf 't Groen Kwartier, Antwerpen



Figuur 48 Generale Staf (AG VESPA)



Figuur 49 Gang Generale Staf (AG VESPA)

3.5.3.1.1 Missie

AG VESPA werkt aan een leefbare en aantrekkelijke stad door vastgoed-, bouw- en stadsprojecten te realiseren. Elk project wordt afgetoetst binnen de driehoek maatschappelijke relevantie, kwaliteit en rendabiliteit. Met het oog op het grond- en pandenbeleid vervangen ze leegstaande en verwaarloosde panden door woningen, handelspanden, maar ook publieke gebouwen zoals scholen, kinderdagverblijven, musea, ... Dit allemaal om de buurt een boost te geven. AG VESPA is eveneens bouwheer van toonaangevende projecten zoals het Felixarchief, het MAS en het Red Star Line museum.

Ook in strategische stadsprojecten spelen ze vandaag een belangrijke rol. Zo ondersteunt het autonoom gemeentebedrijf de stad, haar dochters en private ontwikkelaars in de voorbereiding van complexe stadsprojecten door juridische, financiële en technische expertise te bundelen.

Samengevat bouwt AG VESPA elke dag verder aan de stad van morgen!

(AG VESPA, 2019)



Figuur 50 Red Star Line museum



Figuur 51 Mas (Museum Aan de Stroom)



Figuur 52 Park Spoor Noord

3.5.3.1.2 De rol

Wat is nu de rol van het gemeentebedrijf AG VESPA? Als projectregisseur volgen, sturen en coördineren ze stadsprojecten vanaf het ontwerp tot en met de uitvoering ervan. AG VESPA is gedelegeerd bouwheer voor de stad Antwerpen. Ze kunnen in opdracht van de stad publieke gebouwen realiseren waarbij duurzaamheid en sterke architectuur centraal staat.

Daarnaast voert AG VESPA als publieke ontwikkelaar het stedelijk grond- en pandenbeleid uit. Met dit beleid nemen ze leegstaande en verkrotte panden onder handen en brengen deze tot kwaliteitsvolle en duurzame woningen opnieuw op de markt. Bovendien wil de stad met dit beleid 3 uitdagingen aangaan: de snelle bevolkingsgroei, betaalbaarheid en kwaliteit en verandering gezinssamenstelling. AG VESPA, als publieke ontwikkelaar, is bijgevolg vaak eigenaar, bouwheer en makelaar. De vele gevarieerde stadvernieuwingenprojecten die gerealiseerd zijn sinds 2000, tonen aan de naast de private vastgoedsector, nu ook de staat een belangrijke actor is in het gentrificatieproces (Van den Brande, 2014). Het gentrificatieproces wordt vertaald in de opwaardering van een buurt waardoor er kapitaalcrachtige bewoners/gebruikers worden aangetrokken met daarmee gaande verdrijving van de lagere klassen uit het stadsdeel.

(AG VESPA, 2019)

3.5.3.1.3 Thema's

Het thema 'Stad aan water' waar dit onderzoek zich op toespitst omvat drie gebiedsontwikkelingen: Eilandje, Scheldekaaien en Blue Gate. AG VESPA wil in de voormalige havengebieden via een gebiedsgerichte aanpak de band tussen stad en Schelde weer versterken. Door middel van meerdere stadsprojecten rond wonen, cultuur, bedrijvigheid en de heraanleg van publieke ruimte, moeten deze gebieden weer aantrekkelijk maken.

3.5.3.2 Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Voor de stichting van AG VESPA richtte de stad Antwerpen in 1997 het gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen op. Dit autonoom gemeentebedrijf met eigen besluitvorming en personeelsbeleid, kan samenwerkingsverbanden afsluiten met andere bedrijven en overheidsdiensten. Sinds 2016 is dit autonoom gemeentebedrijf omgevormd tot een NV en kreeg de naam 'Havenbedrijf Antwerpen'. Deze rechtsvorm maakt het mogelijk om in te spelen op de snelle evoluties zowel op economisch, maritiem als nationaal en internationaal vlak. (Port of Antwerp, 2019)

Het Havenbedrijf Antwerpen is vandaag de dag onmisbaar voor de werking van de haven. Zo staan ze in voor het onderhoud en het beheer van de dokken, sluizen, kaaimuren en gronden. Ook zijn ze verantwoordelijk voor een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer. (Port of Antwerp, 2019)

3.5.3.3 PPS-constructie

De overheid als publieke trekker mag dan wel een vereiste zijn, maar zonder sterke private spelers lukt het ook niet. De overheid rekent vooral op investeringen van private partijen in tijden van budgettaire schaarste. Want reconversie kent vaak grote kostenposten. Vervuilde terreinen moeten gesaneerd worden, maar ook de basisinfrastructuur moet vaak nog aangelegd worden. (Trends, 2017)

Autonome bedrijven en openbare besturen gaan daarom meer en meer op zoek naar private partners om stadsontwikkeling op gang te trekken. Volgens de Vlaamse overheid kan doormiddel van PPS (Publiek-Private Samenwerking) overheden samen met een of meerdere privébedrijven projecten realiseren. Deze projecten zijn veelzijdig. Het kan gaan van de bouw van infrastructuur (wegen, bruggen of tunnels) tot de bouw van woon- en zorgcentra, ziekenhuizen, bedrijvencomplexen, e.d. Kortom heeft de Publiek Private Samenwerking als doel een meerwaarde te creëren door de realisatie van het project. (Vlaamse overheid, 2019)

Waar ligt nu het verschil met een klassieke overheidsopdracht? Een samenwerkingsverband waarbij overheid samenwerkt met een of meerdere private ontwikkelaars gaat veel verder dan een klassieke overheidsopdracht. Zo is er bij een PPS-constructie sprake van een geïntegreerd contract. Hiermee wordt bedoeld dat bij geïntegreerde contracten de verschillende fasen van een project aan 1 opdrachtnemer aanbesteed wordt. Bovendien zal er bij een PPS-constructie een risicoverdeling zijn tussen de overheid en de private partner. Tot slot treedt de overheid minder directief op en meer regisserend. Zo moet het project voldoen aan bepaalde eisen, maar kan de private partner zelf kiezen op welke manier ze deze uitvoert. (Vlaamse overheid, 2019)

Om een voorbeeld te geven wordt Blue Gate Antwerpen gerealiseerd via een publiek-private samenwerking. Zo zal de stad Antwerpen, via AG VESPA, en Vlaanderen, via Participatie Maatschappij Vlaanderen en De Vlaamse waterweg nv, samen investeren met de private partner Blue O'pen in de aanleg ervan. De publieke en private partners hebben samen een grondexploitatievennootschap opgericht. Deze vennootschap zal de sanering en de aanleg van infrastructuur voorzien. (AG VESPA, 2019)



Figuur 53 Toekomstbeeld Blue Gate Antwerpen (AG VESPA)

3.5.4 ROI-project

Afgelopen jaren hebben heel wat kleine en middelgrote steden het potentieel van hun wateren herontdekt. Er zijn dan ook heel wat steden bezig met plannen te maken voor hun oude havens. De stad Gent motiveerde zeven andere steden om deel te nemen aan een samenwerkingsproject rond het revitaliseren van oude industriehavens (ROI). Acht steden met een grote industriehaven zijn partnersteden geworden binnen het ROI-project. Het gaat over de steden:

- Antwerpen,
- Gent,
- Hasselt,
- Leuven,
- Oostende,
- Roermond,
- Tilburg,
- Vlissingen.

Bovenstaande steden hebben een gelijkaardige uitdaging, namelijk hun waterfronts ontwikkelen zodat ze opnieuw een plek krijgen in de stad. De revitalisering van de oude industriehaven moet leiden tot een betere kwaliteit van de leefomgeving en een versterkte sociaaleconomische dynamiek. Het zijn telkens welgekende projecten zoals 't Eilandje, de Oude Dokken in Gent, het Scheldekwartier in Vlissingen en de Churchillkaai in Oostende.

(ROI Handboek, 2011, p.4)

3.5.4.1 Ontstaan van het samenwerkingsproject

Het waren de plannen voor het verouderde havengebied in de Oude Dokken in Gent die de directe aanleiding vormden voor het project. Gent was nieuwsgierig naar de manier waarop vergelijkbare steden de ontwikkeling van hun oude industriehavens aanpakten. Uiteindelijk kwam men snel tot de conclusie dat heel wat andere steden in grensregio Vlaanderen en Zuid-Nederland op dezelfde golflengte zaten.

Finaal namen zeven kleine en middelgrote steden de uitnodiging van de stad Gent aan om zich te ontplooiën voor het project 'Revitalisering Oude Industriehavens'. Alle acht steden hebben een oude industriehaven die men wil ontwikkelen en beter wil aansluiten aan de stad.

Op 26 juni 2007 vond in Gent de eerste partnerbijeenkomst plaats, waarbij de partnersteden hun ontwerp voor de reconversie van hun oude industriehaven aan elkaar voorstelden. Al snel bleken er tal van gemeenschappelijke factoren en gedeelde uitdagingen te zijn. Gebaseerd op deze bijeenkomst werden de doelstellingen voor het ROI-project als snel duidelijk.

(ROI Handboek, 2011, p.10)

De betreffende doelstellingen zijn de volgende:

- *“De revitalisering van oude industriehavens moeten in de acht steden een belangrijke bijdrage leveren aan de levendigheid in de stad op vlak van cultuur en economie;”*
- *“De steden zullen investeren in publieke projecten die als sleutel moet dienen voor de verdere revitalisering in de stad”;*
- *“Steden verwachten een aanzienlijke meerwaarde te kunnen realiseren steunend op de onderlinge kennisuitwisseling”;*
- *“De ontwikkeling van hun oude industriehavens zullen ook voor andere steden van belang zijn”.*

Om bovenstaande doelstellingen te kunnen realiseren werd het ROI-project samengesteld uit drie luiken: een ontwikkelings- en uitvoeringsluik, een kennisluik en tenslotte een management- en communicatieluik.

(ROI Handboek, 2011, p.12)

3.5.4.2 Het kennisluik

Het kennisluik omvat zes speerpunten waaronder:

- 1 aantrekkelijk waterfront,
- 2 waterplan,
- 3 leren over verantwoordelijkheden beheer, organisatie en afspraken,
- 4 leren over risicomanagement en omgaan met onzekerheden,
- 5 maritiem erfgoed,
- 6 verkeersontsluiting en duurzame mobiliteit in waterfrontontwikkeling.

(ROI Handboek, 2011, p.16)

In dit deel worden bovenstaande punten kort toegelicht.

3.5.4.2.1 Aantrekkelijk waterfront

Zoals reeds aangehaald hebben steden de afgelopen jaren het potentieel van hun wateren herontdekt. Het contact met het water blijkt een succesvolle factor voor een nieuwe en betekenisvolle identiteit. Denk maar aan de befaamde waterfrontontwikkelingen in Barcelona, Bilbao en Londen. Deze ontwikkeling lag aan de basis voor de enorme schaalvergroting die de steden onderging. Deze succesvolle waterfronts bevestigen dat strategie de meest cruciale factor is. Met strategie wordt bedoeld dat de stad het juiste proces zou moeten uitzetten en volgen. Concreet betekent dit dat de stad een antwoord moet formuleren op een vijftal vragen.

- “Welke plek wordt de oude industriehaven straks in de stad?”;
 - “Welk effect heeft dit op gebied van stedelijke economie, woonmilieu, cultuur, nieuwe generaties?”;
 - “Wat zijn de toegevoegde waarden van het gebied?”;
 - “Voor welke doelgroep zal deze locatie gebruikt worden?”;
 - “Waar willen we ingrijpen en waar laten we ruimte voor initiatieven?”
- (ROI Handboek, 2011, p.38)

Hieronder vindt u een schematisch overzicht weer van de succesfactoren.

STRATEGISCHE PROCESFACTOREN	RUIMTELIJKE FACTOREN
1. Stuur op identiteit 2. Gebiedsidentiteit is onderdeel van de ontwikkelingsstrategie 3. Bestuurlijk commitment op lange termijn 4. Allianties leiden tot succes 5. Van blauwdrukplannen naar sturen op kwaliteit 6. Verwelkom pioniers 7. Kies gebiedsmanager met een lange adem	1. Kies voor kwaliteit: stel gebruiker centraal 2. Stelsel van publiekstrekken en verblijfsplekken 3. Benut de specifieke kenmerken van de haven 4. Unieke locaties vragen maatwerk 5. Zet comfortabel materiaalgebruik in 6. Benut de kracht van selectieve bereikbaarheid
FUNCTIONELE FACTOREN	ECONOMISCHE HAALBAARHEIDSFACOREN
1. Functies volgen op identiteit en positionering 2. Hergebruik het typische havenkarakter 3. Kies: onderdeel van binnenstad of niet 4. Denk na over wensdoelgroepen of -leefstijlen 5. Benut de aanwezigheid van water 6. 24-uursgebruik? 7. Samenhang en flexibiliteit in functionele mix	1. Actieve stedelijke overheid 2. Inzicht in de marktvraag 3. Investeerders met visie op het totale gebied 4. Initiatiefnemende eindgebruikers zetten de toon 5. Anchor tenants geven houvast 6. Zet culturele en andere publieksvoorzieningen in 7. Creëer ook ‘bronnen’ naast bestemmingen 8. Verbind bestaande netwerken en lokale partijen

Figuur 54 Succesfactoren waterfrontontwikkeling (ROI Handboek)

(ROI Handboek, 2011, p.38)

3.5.4.2.2 Waterplan

Essentieel voor een goede herontwikkeling van oude industriehavens is het opstellen van waterplannen. In dergelijke plannen wordt beschreven welke havengebieden worden behouden en welke water gerelateerde activiteiten worden ingepast. Volgens het ROI Handboek (2011) zijn de relevantste richtlijnen voor het opstellen van een waterplan de volgende:

- *“Maak het waterplan als eerste onderdeel van een herontwikkelingsplan”;*
 - *“Integreer een studie van de haven- en het scheepvaarterfgoed”;*
 - *“Bepaal het juridisch statuut”;*
 - *“Zorg voor een afstemming van een interactie tussen water- en landfuncties”;*
 - *“Streef met het waterplan naar een mix van stads- en havenfuncties”;*
 - *“Streef naar een mix van wateractiviteiten”;*
 - *“Geef in het waterplan voorrang aan erfgoedelementen”;*
 - *“Denk tweemaal na vooraleer bestaande erfgoedwaarden te verwijderen”;*
 - *“Wij aan de wateractiviteiten duidelijk omschreven deelgebieden toe”;*
 - *“Zorg voor een homogene vorming van de infrastructuur”;*
 - *“Zorg waar mogelijk voor visuele interactie met het actieve havengebied”;*
 - *“Betrek het havenbestuur, de havenbedrijven en de vaarwegbeheerder met de herontwikkeling”.*
- (ROI Handboek, 2011, p.54)

Hieronder worden de waterplannen van het Eilandje in Antwerpen kort besproken.

3.5.4.2.2.1 Waterplan Het Eilandje in Antwerpen

In 2011 keurde het college van de stad Antwerpen het Waterplan+ Eilandje goed. Dit document is een verfijning van het Waterplan Eilandje uit 2004. Het nieuwe waterplan werd opgemaakt door het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen (AG STAN). Dit Autonoom Gemeentebedrijf is inmiddels ontbonden. Een deel ging terug naar de stad en een deel kantelde (in 2014) in AG VESPA. Met het Waterplan plus wil de stad het maritieme karakter van de voormalige havenbuurt zoveel mogelijk behouden. Dit wil men realiseren door een aantal concrete en nieuwe impulsprojecten te realiseren zoals een Museumhaven, een drijvend zwembad en een woonbotenbeleid.

(Waterplan+ Eilandje, 2011)

3.5.4.2.2.1.1 Museumhaven

Het Bonapartedok, het oudste dok van het Eilandje, moest volgens de stad in de kijker gezet worden. Het schepencollege besliste dan ook in 1993 het dok in te vullen als museumdok. Het dok huisvest goed bewaard gebleven museumschepen, maar is ook de ideale verblijfplaats voor bezoekende authentieke schepen. Voor de liefhebbers onder ons er het prachtige evenement The Tall Ship Races. Het is dé ideale activiteit om tal van historische schepen te bewonderen, niet enkel in het Bonapartedok, maar op verschillende punten langs de Schelde.

(Port of Antwerp, 2019)



Figuur 55 Historische schepen gelegen in Bonapartedok (Port of Antwerp)

3.5.4.2.2.1.2 Drijvend zwembad

2012 betekende de opening van de Badboot in Antwerpen. Dit drijvende zwembad was gelegen op een unieke locatie, het Kattendijkdok, in de Schelde. Vooral in de zomermaanden was het een enorm succes dat heel wat toeristen lokte. Naast het zwemmen, kon men genieten van een hapje en een drankje op de kleine zonneweide van kunstgras naast het zwemgedeelte. Vanuit de Badboot had je prachtige verzichten op het hedendaagse Antwerpen. Het was gewoonweg genieten!

Helaas... In september 2015 zonk de Badboot voor onbekende reden. Het platform scheurde op vier plaatsen, en is te duur om nog te herstellen. De kans dat de Badboot zal terugkeren is dan ook erg klein.



Figuur 56 Badboot in betere tijden



Figuur 57 Een gezonken Badboot

3.5.4.2.2.1.3 Woonbotenbeleid

De beleidsnota omtrent woonboten werd in oktober 2009 goedgekeurd door het college. Dit beleid legt vast dat in het Kempisch dok, het Houtdok en (in beperkte mate) het Bonapartedok woonboten zullen worden toegelaten. In het Kempisch dok is er plaats voor een 10 à 12 woonschepen. Het Houtdok kunnen 30 à 40 woonboten huisvesten. In het Bonapartedok daarentegen zijn een beperkt aantal woonschepen toegelaten en meer specifiek museale woonschepen.

Het beleid laat echter twee types woonboten toe. Het gaat over de woonboten en de woonschuiten. Woonarken zijn echter niet toegelaten. Waar ligt het verschil nu?

“Met ‘woonboot’ worden de vroegere bedrijfs-, passagiers- of pleziervaartuigen aangeduid, die nu als ‘woonschip’ worden gebruikt of tot ‘woonschip’ zijn omgebouwd.”

(Waterplan + Eilandje, 2011, p78)

“Met ‘woonschuit’ wordt bedoeld een schip, dat tot woonschip is omgebouwd en waarbij men alleen het casco of de onderbouw ongewijzigd heeft gelaten. De bovenbouw van het schip is t.o.v. het vroegere uitzicht ingrijpend gewijzigd.” (Waterplan + Eilandje, 2011, p78)

“Met ‘woonark’ bedoelt men een schip waarbij zowel onderbouw als bovenbouw t.o.v. het oorspronkelijke uitzicht ingrijpend zijn gewijzigd, alsook een vaartuig of object te water dat specifiek als woonentiteit is geconcipieerd, maar geen ‘gestroomlijnde’ romp en/of roer heeft.” (Waterplan + Eilandje, 2011, p78)



Figuur 58 Woonboot



Figuur 59 Woonschuit



Figuur 60 Woonark

3.5.4.3 Verantwoordelijkheden

Belangrijk te weten is wie de verantwoordelijkheid draagt en waarvoor tijdens het projectverloop van een herontwikkeling. Veel steden zien het beheer nog altijd als een exclusieve overheidstaak. Zo is (meestal) één schepen belast met projecten in Antwerpen. Bij de herverkiezing houdt dit een zeker risico in.

(ROI Handboek, 2011, p60)

3.5.4.4 Risicomanagement

De ROI-projecten zijn veelal complexer dan 'normale' gebiedsontwikkelingen in de stad. Het risicoprofiel bij ROI-projecten is dan ook veruit boven het gemiddelde ten opzichte van andere binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. Uit het ROI Handboek (2011) blijkt dat het bepalen een risicoprofiel alleen mogelijk is door de opdrachtgevende organisatie zelf en dus organisatiegericht is. In casus dus door de acht deelnemende steden. Het is afhankelijk van de uitgestrektheid van de stad, de financiële middelen en van de doelen dat het project dient te bereiken. Uit onderstaand schema (illustratie 61) kunnen we concluderen dat er veel diversiteit heerst onder de verschillende risico's.

(ROI Handboek, 2011, p.78)

	RISICO 1	RISICO 2	RISICO 3
Antwerpen	Ontbreken waterprotocol; deelresultaten bedreigd	Geen/lagere biedingen op 4 startkavels (geen kwaliteitsniveau)	Risicovolle haven-activiteiten bedreigen planontwikkeling
Gent	Geen harmonieuze projectfasering/ontwikkeling	Onvoldoende regie op totale plangebied (losse delen)	Geen continue focus waardoor draagvlak afbrokkelt
Leuven	Grondeigenaar verkoopt 'pareltjes' (waardevolle gronden)	Belangrijkste project-ontwikkelaar gaat failliet	Negatieve beeldvorming bij toekomstige bewoners in gebied
Oostende	Niet verkrijgen (stede)-bouwvergunning	Balans kosten/kwaliteit slaat door naar kostenoptimalisatie	Ontbreken afstemming tussen deelprojecten
Roermond	Lagere afzetbaarheid woonprogramma	(Externe) druk op te realiseren retailprogramma	Geen vergunning aanpassing hoogtewaterkering
Tilburg*	Ontwikkeling van bepalend deelgebied gaat niet door	Niet slagen van contractonderhandelingen met ontwikkelaar(s)	Houdbaarheid van gemeentelijke bijdrage in kwaliteit i.r.t. grondbiedingen

Figuur 61 Schema risico's waterfrontontwikkeling (Handboek ROI)

3.5.4.5 Maritiem erfgoed

De acht deelnemende partnersteden krijgen te maken met gelijkaardige uitdagingen waarvan de relatie met het maritiem erfgoed er één van is. De revitalisering van oude industriehavens zorgen voor een (totale) *make-over*. Een belangrijke vraag is dan ook hoe steden dienen om te gaan met het aanwezige maritiem erfgoed en hoe ze deze dienen te integreren in de nieuwe omgeving.

Ook het maritiem erfgoed is heel gelijkaardig in de verschillende partnersteden. Denk hierbij aan kademuren, sporen, opslagruimten en havenkranen, e.d. Vandaag de dag is er een grote vraag naar superieur woon- en werkomgeving en het liefst van al in een historische omgeving. Het is namelijk zo dat panden op dergelijke locaties sneller verkocht worden.

(ROI Handboek, 2011, p.86)

3.5.4.5.1 Maritiem erfgoed Antwerpen

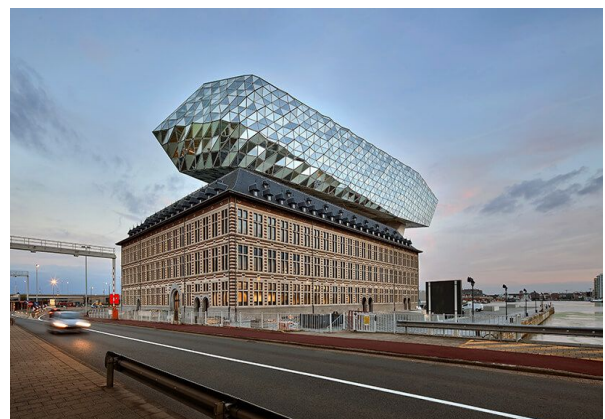
De haven van Antwerpen kent een zeer rijke geschiedenis. Vandaag de dag beschikt de stad beschikt dan ook over waardevol cultuurhistorisch patrimonium. Dit patrimonium geeft weer welke belangrijke rol Antwerpen heeft gespeeld als wereldhaven. Het maritiem erfgoed of haven gebonden erfgoed vinden we zowel in het centrum als in het havengebied terug.



Figuur 62 Hanzehuis (Kris Geelen, *Het Eilandje*)

Het Hanzehuis werd midden zestiende eeuw opgericht tussen het Bonapartedok en het Willemdok door de Duitse Hanze. Deze organisatie of vereniging had als doel de belangen van haar leden te behartigen en verdedigen. In 1983 gebrande het Hanzehuis. (Kris Geelen, p.29)

Geïnspireerd op het afgebrande Hanzehuis kwam er een imposant gebouw in neotraditionele stijl in de plaats. Het was een ontwerp van Emiel Van Averbek, en kreeg de functie als brandweerkazerne. (Kris Geelen, p.29) Bovenop de oude brandweerkazerne staat momenteel het nieuwe havenhuis te blinken met dank aan de architecte Zaha Hadid. Het glazen gebouw vormt de nieuwe hoofdzetel van het Havenbedrijf Antwerpen.



Figuur 63 Oude brandweerkazerne



Figuur 64 Kranen Rijnkaai

Iets verder van het stadscentrum gelegen, vinden we de wijk 't Eilandje. Hier is heel wat erfgoed te bewonderen. Gelegen aan de Rijnkaai zijn er maar liefst elf elektrische en hydraulische havenkranen aanwezig. Zij dateren uit de eerste helft van de 20ste eeuw. Een leuk weetje is dat deze zeven kranen de 'magnificent seven' worden genoemd.

Naast het MAS, gelegen in het Bonapartedok staat Vlotkraan 9 opgesteld. Het is een drijvende stoomkraan die dateert uit 1884.

Niet te vergeten is dat de dokken op het Eilandje in het bijzonder, het Bonapartedok en Willem dok, maar liefst twee eeuwen oud zijn en dan ook een historische waarde hebben.

Het Havenbedrijf Antwerpen steekt samen met Watererfgoed Vlaanderen de handen uit de mouwen om het collectief erfgoed in goede staat te houden.

(Port of Antwerp, 2019)



Figuur 65 Vlotkraan 9 MAS

3.5.4.5.2 Maritiem erfgoed Gent

Ook in de Oude Dokken in Gent zijn er heel wat havenelementen onveranderd gebleven. Het zijn voornamelijk de havenkranen die de skyline van het industriële verleden weergeven. Met het verschuiven van de havenactiviteit noordwaarts, verdwenen ook de havenkranen.

Slechts twee kranen hielden stand: de gele havenkraan van Inter-Beton en de havenkraan van ACEC. In 2016 heeft de gemeenteraad van Gent de beslissing genomen de gele kraan een groen likje verf te geven. Groen verwijst naar de nieuwe gemeenteraad, maar verwijst ook naar de Gentse kranen die in het verleden groen geschilderd werden. (Hullabaloo, 2016)



Figuur 66 Blauwe havenkraan ACEC



Figuur 67 Groene havenkraan Inter-Beton



Figuur 68 Gele havenkraan Inter-Beton



Figuur 69 Nieuwe havenkraan Kesteleyn

De Oude Dokken kregen in 2016 het gezelschap van twee nieuwe (blauwe) havenkranen. Deze kranen hebben meer dan 40 jaar dienst erop zitten. Het was de firma Kesteleyn, verhandelaar in zand en grint, dat twee kranen op pensioen stuurde.

Met dit kranenlandschap treedt Gent in de voetsporen van Antwerpen waar een dozijn havenkranen hun oude dag doorbrengen langs de Rijnkaai. (Hullabaloo, 2016)

Evenzeer maakt de betoncentrale van Inter-Beton deel uit van het maritiem erfgoed. Tot 2009 werd de centrale gebruikt door Inter-Beton, dat niet verrassend, beton produceert. Verder in de haven heeft het bedrijf een nieuwe centrale geopend. Na heel wat sloopwerk heeft men beslist enkele silo's en de gele, inmiddels groene, havenkraan te behouden. De bewaard gebleven delen leveren herinneren aan de oude havenactiviteit in de buurt.

(Hullabaloo, 2016)



Figuur 70 Betoncentrale Inter-Beton



Figuur 71 Nieuwe betoncentrale Inter-Beton

3.5.4.6 Duurzame mobiliteit

De ontwikkeling van oude industriehavens stopt wanneer het industriële karakter van het gebied vervallen is. Inmiddels zijn lofts een populaire woonstijl geworden en stellen gezinnen steeds meer en hogere eisen omtrent de (woon)omgeving. Om een gezond leefklimaat te bekomen zetten overheden en ontwikkelaars dan ook sterk in op 'duurzaamheid'. Het luik mobiliteit mag hierbij zeker niet vergeten worden. Het is dan ook van essentieel belang dat het gebied omsloten wordt door openbaar vervoer. Er is echter behoefte aan een zogenaamde *modal shift* waarbij (een deel) van het autoverkeer wordt ingewisseld door openbaar vervoer of langzaam verkeer. Zo wil men de groei van de stad loskoppelen van de groeiende automobilititeit. Deelsystemen voor fietsen zoals de gekende 'Velo stations' zijn daar een oplossing voor. Volgens het ROI Handboek (2011) is het voor alle acht de steden een belangrijke uitdaging de oude industriehavens te voorzien van een geslaagd openbaarvervoernetwerk.

(ROI Handboek, 2011, p.104-106)

3.5.4.6.1 Fiets- en voetgangersnetwerken

Om de afstand die afgelegd moet worden om een plaats te bereiken te minimaliseren bouwen heel wat steden bijkomende bruggen. Denk hierbij aan de Parkbrug voor de stad Antwerpen waarbij fietsers en voetgangers van het Eilandje naar Park Spoor Noord kunnen en omgekeerd. De stad Gent heeft dan weer de Bataviabrug. De Bataviabrug is een van de drie nieuwe fietsers- en voetgangersbruggen die de verbinding tussen de Oude Dokken en de binnenstad moeten vergemakkelijken. In tegenstelling tot de Parkbrug in Antwerpen, heeft de Bataviabrug, naast het vast deel, een beweegbaar deel. De brug kan namelijk centraal over de vaarweg worden opgeheven zodat schepen eronder door kunnen varen. Toch wel opmerkelijk is dat fietsers en voetgangers de brug kunnen gebruiken zelfs als deze in beweging is. Op die manier blijft de verbinding tussen stad en waterfront behouden. Zowel de Parkbrug in Antwerpen als de Bataviabrug in Gent geven dan ook aan dat kosten noch moeite worden gespaard om in te zetten op fiets- en voetgangersnetwerken.

(Sogent, 2019)



Figuur 72 Parkbrug Antwerpen - Buitenzijde



Figuur 73 Parkbrug Antwerpen – Binnenkant



Figuur 74 Bataviabrug Gent



Figuur 75 Bataviabrug Gent – Hoogste stand

3.5.4.6.2 Openbaar vervoer

De uitdaging bestaat erin een geslaagd openbaar vervoersnetwerk op te nemen bij de revitalisatie van het gebied. Door de ligging van de havengebieden zijn er heel wat projecten die niet altijd omsloten worden door het openbaar vervoer. In Antwerpen heeft men ingezet in nieuwe tramlijnen doorheen het projectgebied.

Zo kreeg het Eilandje met de Noorderlijn voor de eerste keer een tramverbinding met het centrum van de stad. Sinds augustus 2017 verbindt tramlijn 7 Mortsel (Gemeenteplein) met het MAS bij het Eilandje. De tramlijn, van zo'n 2,4 kilometer lang, zorgt voor een vlotte verbinding naar het historische stadscentrum.

(Noorderlijn, 2019)



Figuur 76 Tramlijn 7 Mortsel - Eilandje

Een jaar later, september 2018, krijgt het Eilandje er een nieuwe tramlijn bij: lijn 70. Dankzij deze tramverbinding ben je in minder dan een kwartier van park-and-ride Luchtbal naar het MAS. Wanneer het nieuwe ziekenhuis, ZNA Cadix, klaar is zal lijn 70 er een extra halte verkrijgen. De tram zal recht voor de deur van het ziekenhuis stoppen.

(Noorderlijn, 2019)



Figuur 77 Tramlijn 70 Luchtbal - Eilandje

Voor de integratie van de tramsporen op het Eilandje betekende dit een volledig nieuwe Londenbrug. De vroegere Londenbrug was namelijk niet breed genoeg. Daarnaast moet de fundering verstevigd worden, alsook het kantelpunt van de brug werd veranderd. De werken aan de Londenbrug zijn van start gegaan in augustus 2016. Sinds november 2017 is de brug weer klaar om gebruikt te worden.

(Noorderlijn, 2019)



Figuur 78 Nieuwe Londenbrug Eilandje

Een belangrijk principe bij de revitalisatie van oude industrie- of havengebieden is dat de nieuwe sites moeten worden ontsloten vanuit meerdere richtingen. Zo kunnen ze deel uitmaken van een netwerk op macroniveau. Zo ligt het gebied de Oude Dokken in de directe omgeving van een IC-station. Dit vormt dan ook een belangrijke troef voor de waterfrontontwikkeling. (ROI Handboek, 2011, p. 107)



Figuur 79 Waterbus Antwerpen

Wie denkt aan openbaar vervoer denkt hoogstwaarschijnlijk aan de klassieke bus, tram en trein. In tegenstelling tot dit reguliere openbaar vervoer overweegt men ook de alternatieve vormen zoals vervoer op het water. Zo voorziet Havenbedrijf Antwerpen vervoer via het water. Door het inzetten van veerdiensten wordt dit een permanent vervoersalternatief. Zoals hun slogan luidt: *“De waterbus, je vaart er wel bij”*.



Figuur 80 Waterbus Vilvoorde

Hoewel watertaxi's een vernuftig idee zijn, dient men toch eerst het regulier openbaar vervoer te optimaliseren. Volgens mij hebben watertaxi's eerder een recreatief gehalte dan een praktisch. De waterfrontontwikkeling in Vilvoorde bevestigt dit. Daar is de waterbus meer een toeristisch initiatief.

We kunnen dus concluderen dat de waterinfrastructuur in oude havengebieden leidt tot een paradox. Enerzijds geeft het water identiteit en kwaliteit aan de wijk, maar anderzijds zorgt het voor tal van belemmeringen. (ROI Handboek, 2011, p.112)

4 De stenen stad versus de sociale stad

Zoals eerder besproken in deze bachelorproef ontstond er na de Tweede Wereldoorlog een veralgemeende welvaartstijging ondersteund door de groeiende automobilititeit. Er trad stadsvlucht op, waardoor de suburbane gebouwde omgeving leidde tot een nieuwe levensstijl. Suburbanisatie kenmerkte zich door klasse golven. Wie een eigen huis in de suburbane woonzones niet kon veroorloven, bleef in de stad achter. De stadsvlucht van de hogere inkomensklassen leidde dan ook tot verpaupering en verloedering van de stad.

Als reactie op de voortschrijdende verpaupering van de stad wilde men de nadruk leggen op het creëren en herstellen van een evenwichtige sociale mix. Dit houdt concreet in dat de stad Antwerpen tot op de dag van vandaag jonge middenklassegezinnen wil aantrekken. Het beleid daartoe richt zich vooral op het aantrekkelijk maken van stedelijke publieke ruimte. Daarnaast wil men woonvormen en voorzieningen aanbieden op maat van de veelal blanke, stedelijk georiënteerde middenklasse. De stad Antwerpen wil hiermee niet alleen de fiscale basis van de stad verbeteren maar ook, door de activiteiten van die middenklasse, kansen scheppen voor de minder begoede stadsbewoner.

In dit hoofdstuk tracht ik een antwoord te vinden op mijn onderzoeksvraag: hoe is de sociale mix verdeeld in ontwikkelde havengebieden, en meer specifiek het Eilandje in Antwerpen.

4.1 Gentrificatie

Wie aan stadsvernieuwing denkt, denkt niet onmiddellijk aan gentrificatie. Doch is gentrificatie vaak een effect van stadsvernieuwing. In dit hoofdstuk wordt er dan ook getracht het begrip gentrificatie duidelijk te omkaderen.

4.1.1 Stadsvernieuwing en gentrificatie

Yves van Dessel (2013) omschrijft het begrip gentrificatie (Engels: gentrification) als volgt;

“Gentrificatie wordt gekenmerkt door een instroom van financieel sterke bewoners die de oorspronkelijke bewoners verdringen.” (Yves Van Dessel, 2013, p12)

Door de herwaardering wordt het stadsdeel aantrekkelijk voor de kapitaalkrachtige stadsbewoners. Vastgoedprijzen zullen beginnen stijgen, waardoor bestaande bewoners worden verdrongen want ze kunnen de huurprijzen niet meer betalen. Als gevolg daarvan dienen ze te verhuizen naar dikwijls minder aangename buurten in de stad. De bewoners met een lager sociaaleconomisch statuut worden daarnaast geconfronteerd met het verdwijnen van hun ontmoetingsplekken. Lokale winkels en voorzieningen worden vervangen door trendy restaurants, chique winkels en andere nieuwe voorzieningen in de wijk.

Het aantrekken van welstellende bewoners zou niet gelinkt mogen worden met stadsvernieuwing. Nochtans haalt de stad heel wat voordeel uit het fenomeen gentrificatie. De komst van hogere inkomensklassen hebben een positieve invloed op de omgevingskwaliteit van de wijk. Hoe meer kapitaalkrachtige bewoners, hoe groter de financiële draagkracht zal zijn voor de stad. (Yves Van Dessel, 2013, p12)

Kortweg, gentrificatie roept sociale verdringing en protest op en doet vragen rijzen over sociale rechtvaardigheid in de stad. (Bart van Bouchaute, 2013)

4.1.2 Wanneer is er sprake van gentrificatie?

Volgens geïnterviewde Stijn Oosterlynck (bijlage 2) is gebleken dat het belangrijk is een goed zicht te hebben op de situatie van de huisvesting. Hiermee wordt bedoeld de aanwezigheid van sociale huisvesting. Zo bleek uit mijn interview met Stijn Oosterlynck dat dit de eerste stap is om te bepalen of gentrificatie al dan niet aanwezig is in een bepaalde buurt, wijk of stadsdeel.

De private huurmarkt is het gevoeligst voor de verdringende effecten van gentrificatie. De private huurmarkt wordt niet volledig maar wel grotendeels bewoond door mensen met een zwakke economische positie. Een veel voorkomend fenomeen is dat het huurhuis wordt opgekocht om eigenaarswoningen van te maken. Des te groter de private huurmarkt des te groter het potentieel voor sociale verdringing.

4.1.3 Kenmerken van gentrificatie

Gentrificatie lijkt uit bovenstaande hoofdstuk een negatieve connotatie te hebben. Niet tegenstaande heeft het fenomeen ook heel wat positieve aspecten. Spijtig genoeg zijn het meestal de negatieve aspecten die tot uiting komen. Wat voor de stad als positief kan worden aangemerkt, heeft voor vele bewoners op wijkniveau negatieve gevolgen. Hieronder vindt u een overzicht van alle negatieve en positieve kenmerken van gentrificatie. (Yves Van Dessel, 2013, p14)

4.1.3.1 De voor- en nadelen van gentrificatie

De positieve aspecten van gentrificatie zijn:

- Het vastgoed stijgt in waarde,
- Meer lokale fiscale inkomsten,
- Minder leegstand,
- Stadsvlucht wordt tegengegaan,
- Sociale mix vergroot,
- Criminaliteit daalt,
- Eigendommen worden vernieuwd.

(Atkinson, 2004, 112)

De negatieve effecten van gentrificatie zijn:

- Hogere kans op conflicten,
- Minder beschikbare woningen die betaalbaar zijn,
- Verhuis van zowel industriële als commerciële activiteiten,
- Het verlies van sociale diversiteit,
- Stijging criminaliteit,
- Verdringing.

(Atkinson, 2004, 112)

4.1.3.2 Verdringing

Zoals gezegd is één van de negatieve kenmerken van gentrificatie verdringing. Er worden twee types van verdringing onderscheiden: directe verdringing en indirecte of sociale verdringing. (Van Bouchaute, 2012, p52).

Bij directe verdringing worden bewoners uit wijken verdrongen die geherstructureerd worden. Dit bijvoorbeeld omdat de woning, ten behoeve van de herontwikkeling van de wijk, gesloopt dient te worden. Of wanneer de huurprijs zo hoog wordt dat de oorspronkelijke bewoners deze niet meer kunnen betalen en dus genoodzaakt worden te verhuizen. Ook bij onteigeningen (zonder herhuisvesting in de wijk) spreken we ook over directe verdringing.

Daarnaast heb je indirecte verdringing of sociale verdringing waarbij de bewoners zich niet meer thuis voelen als gevolg van veranderingen aan de woonomgeving. Sociale verdringing kan dus ontstaan door de werking van de huizenmarkt. Stijgende huur- en koopprijzen verdringen oorspronkelijke bewoners met hun gezinnen. Enkel het voorzien van bepaalde type woningen (bijvoorbeeld enkel nieuwbouw) kan verdringing tot gevolg hebben. Ook het afbouwen van dienstverlening voor bepaalde bevolkingsgroepen kan verdringing als gevolg hebben.

4.1.4 Gentrificatie of opwaardering?

Wanneer beschouwt men een stadsdeel als een buurt waar gentrificatie heeft opgetreden? Om hier een antwoord op te krijgen dient men vooreerst een onderscheid te maken tussen gentrificatie en opwaardering.

Het proces van gentrificatie omvat drie fasen:

- 1 De buurt is verloederd en sterk verarmd;
- 2 Er is een duidelijke verandering merkbaar in de populatie;
- 3 De oorspronkelijke bewoners worden verdrongen door nieuwe en hogere inkomensklassen, resulterend in een vermogend gebied.

(Van Dessel Y., 2013, p16)

Volgens Van Dessel Y. Kunnen we beide termen als volgt onderscheiden:

“Indien er een herhuisvesting plaatsvindt in een gebouwde omgeving waarbij er een wijziging van de bevolking ontstaat als gevolg van de sociale status, wat leidt tot een meer vermogend gebied, spreekt men van gentrificatie.” (Van Dessel Y., 2013, p16).

“Indien een buurt een opwaardering ondergaat, ontstaat er een vernieuwingsproces in de buurt waarbij nieuwe bewoners in de transformatiefase kleine verbeteringen aanbrengen aan het woonpatrimonium. Dit fenomeen doet zich niet voor in verarmde of verloederde buurten.” (Van Dessel Y., 2013, p16)

4.2 Sociale mix

4.2.1 Inleiding

De sociale mix wordt vanaf het begin van de jaren 2000 nagestreefd door middel van staatsgeleide gentrificatie door de bouw van grote hoeveelheden stadsvernieuwingsprojecten. Dit laatste houdt in dat vanaf de jaren 2000 stadsvernieuwing in het teken staat van het aantrekkelijk maken van bepaalde wijken voor hogere inkomensklasse en jonge gezinnen met lage(re) inkomens. zo uiteindelijk de leefbaarheid in bepaalde wijken te verhogen.

De belangrijkste doelstelling van deze bachelorproef is te achterhalen hoe de sociale mix verdeeld is in ontwikkelde havengebieden. Meer bepaald zal ik nagaan of de verschillende types bewoners (op vlak van inkomen, type huishouden, leeftijd en etniciteit) voldoende aanbod hebben in een bepaald stadsdeel om er te wonen. Met aanbod wordt dan voornamelijk bedoeld voldoende variatie aan woningtypologieën en types prijsklassen. Vooraleer dit bepaald wordt in de casestudie wordt in dit hoofdstuk het begrip sociale mix geconcretiseerd.

4.2.2 Sociale mix en gentrificatie?

Volgens geïnterviewde Stijn Oosterlynck (bijlage 2) zijn de begrippen gentrificatie en sociale mix geen synoniemen van elkaar, alhoewel ze dicht bij elkaar aanleunen. Gentrificatie is een transformatie van de bevolkingssamenstelling in een wijk, waarbij er meer rijkere groepen komen wonen. Het gaat enkel over de sociaal-economische mix.

Anders dan gentrificatie gaat sociale mix over de verschillende leeftijdsgroepen, type huishoudens, etniciteit en (eventueel) het component levensstijl. Volgens een interview met Stijn Oosterlynck is de sociale mix een beter concept dan gentrificatie in die zin dat gentrificatie zich beperkt tot de sociaal-economische verschillen (bijlage 2). Bovendien heeft gentrificatie een negatieve bijklank. Het gaat vaak gepaard met verdringing van lage sociaal-economische groepen. Politicie gebruiken daarom vaak liever het begrip sociale mix omdat dit een positievere bijklank heeft.

Gentrificatie hangt erg nauw samen met het type huisvesting in de wijk. Wijken zoals de Sint-Andries wijk zullen wellicht door de gentrificatie een gemengde wijk worden omdat er al veel sociale huisvesting voorzien is. Zolang er sociale huisvesting is geeft dit garantie voor een gemengde wijk en een sociale mix.

4.2.3 Mixen op wijkniveau

Men kan op verschillende ruimtelijke schaalniveaus de sociale mix meten. Concreet verstaan we onder ruimtelijke schaalniveau's, de stad, het district, de wijk/buurt, de straat, of de woningblok. (Van den Brande L., 2014, p.37). In deze bachelorproef zal de sociale mix gemeten worden op wijkniveau en meer specifiek op de wijk het Eilandje in Antwerpen. In deel 2 van dit eindwerk wordt hier dieper op ingegaan.

4.2.3.1 Wat verstaan we onder een wijk?

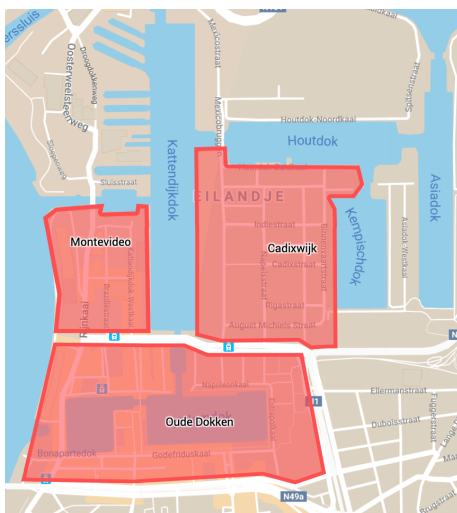
Een wijk is een onderdeel van een gemeente en een cluster van één of meerdere buurten, dat op basis van historisch dan wel stedenbouwkundige kenmerken homogeen is afgebakend (Ensie, 2016). Bewoners of andere stadsbewoners zijn diegene die een wijk erkennen en benoemen. Daarnaast is de vorm van sociale interactie tussen de wijkbewoners van belang. (Van den Brande L., 2014, p37)

De grenzen van een wijk zijn immers moeilijk vast te stellen. In een wetenschappelijk onderzoek wordt meestal een administratieve indeling (statistische sectoren) gebruikt om de grenzen van een wijk te bepalen. (Van den Brande L., 2014, p37)

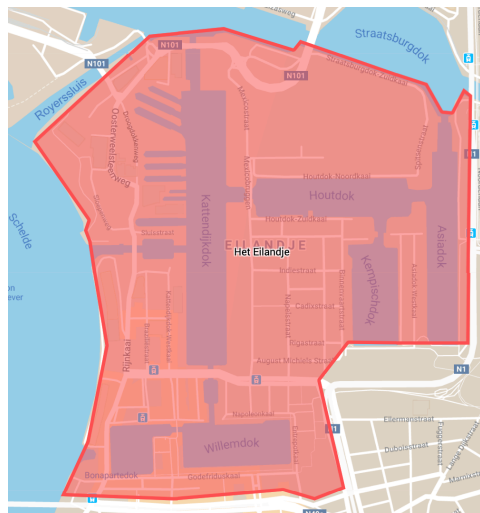
Onderstaande illustratie geeft de wijk het Eilandje weer waarbij de statistische sectoren worden weergegeven d.m.v. rode contouren. *“Een statistische sector is de kleinste territoriale basiseenheid waarvoor nog socio-economische statistieken worden opgesteld.”* (Wikipedia, 2018). De wijk het Eilandje omvat drie statistische sectoren, waarvan elke sector een deelgebied van het Eilandje vertegenwoordigt.

- J84: Oude Dokken
- J85: Cadixwijk
- J873: Montevideowijk

Dankzij bovenstaande sectoren is het mogelijk cijfermateriaal op te vragen per deelwijk. Later in dit eindwerk, in deel 2, zullen de verschillende componenten van de sociale mix per deelwijk onderzocht worden.



Figuur 81 Deelwijken Eilandje



Figuur 82 Wijk Eilandje

4.2.3.2 Waarom op wijkniveau?

Er kunnen twee aanleidingen gegeven worden waarom men de sociale mix meet op wijkniveau. Ten eerste is dit ook het niveau waarop stadsvernieuwing zich situeert. Daarnaast zijn er tal van voordelen bij het meten van de sociale mix op wijkniveau.

4.2.4 Componenten van sociale mix

In de eerste plaats wil de stad hogere inkomens aantrekken. Daarnaast is het van belang dat gezinnen met kinderen in de stad aanwezig zijn. Ook willen steden een toename van het aantal twintigers en dertigers in de stad, de zogenaamde verjonging. Tot slot wil de stad de oververtegenwoordiging van migranten tegengaan. Hieronder wordt elk component verder geconcretiseerd. (Van den Brande L., 2014, p.40)

4.2.4.1 Inkomen

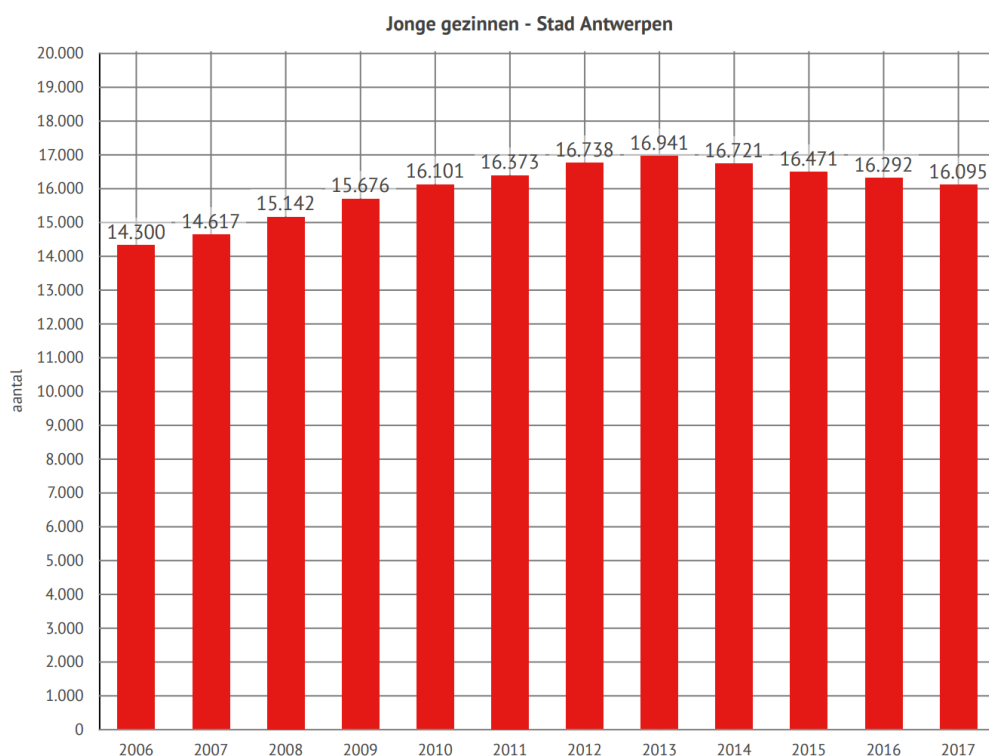
Het creëren van een inkomensmix in een wijk kan leiden tot een dubbel positieve werking. Enerzijds kan de komst van hogere inkomensklassen een positieve invloed hebben op de fysieke omgevingskwaliteit van de wijk. Steden willen de stadsvlucht doen stoppen en meer kapitaalkrachtige bewoners aantrekken waarna hun financiële draagkracht vergroot. Door de komst van vermogende bewoners, bestaat er een grote kans dat de wijk geherwaardeerd zal worden aangezien zij immers de middelen hebben om niet kwalitatieve of vervallen woningen te renoveren. Ook de drijfveer om te investeren in dat soort woningen is groter bij vermogende bewoners. In wijken waar hoge en middenklasse huishoudens wonen, zijn particuliere ondernemingen meer geneigd om te investeren. Dit omdat ze immers minder risico lopen dat hun investering niet zal opbrengen.

Anderzijds is het creëren van een inkomensmix in een wijk voordelig voor arme bewoners in achtergestelde buurten. De komst van hoge en middenklasse huishoudens in een achtergestelde buurt laat toe dat arme bewoners banden vormen met hun rijkere buren. Dit is voordelig voor hun sociale netwerken en krijgen zo informatie over jobs en sociale ondersteuning. Bovendien maakt de komst van hoge en middenklasse huishoudens de omgeving veiliger als gevolg van een toename aan sociale controle. Ook het cultureel isolement zal door de komst van hogere inkomensklassen beperkt worden. Een sociaal gemixte buurt zal zich sneller aanpassen aan een andere cultuur en hun gewoontes.

Tot slot is er ook een economisch en politiek voordeel voor inwoners van een inkomensgemixte wijk. Door de aanwezigheid van vermogende bewoners, zal de vraag naar hoogwaardige goederen en diensten stijgen met als logisch gevolg extra jobs. Deze nieuwe jobs behoeven geen hooggeschoolde arbeiders. Middenklassers zullen vaak een grotere invloed kunnen uitoefenen op lokaal beleid door hun politieke connecties. Zo zouden zij via de politiek de aandacht kunnen vestigen op de sociale problemen in hun wijk. Bij grote inkomensverschillen kan (sociale) segregatie ontstaan. Bij grote inkomensverschillen bijvoorbeeld kan er een kloof ontstaan tussen rijk en arm. Dit laatste is een vorm van sociale segregatie. (Van den Brande L., 2014, p.41)

4.2.4.2 Type huishouden

Met betrekking tot de stad Antwerpen focust de stad zich vooral op het aantrekken van jonge gezinnen met kinderen. De beweegreden hiervan is dat steeds meer gezinnen de stad vandaag de dag verlaten. Onderstaande grafiek bevestigt deze trend. In één jaar tijd daalde het aantal jonge gezinnen in de stad met 200. In deze statistiek wordt jonge gezinnen gedefinieerd als volgt; *“Deze indicator geeft een zicht op het aantal nieuwe gezinnen met kinderen dat gevormd wordt in het gekozen gebied. Met een jong gezin bedoelen we een (gehuwd) koppel of eenoudergezin waarvan het kind jonger is dan 6 jaar.”* (Stad in cijfers, 2017)



Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

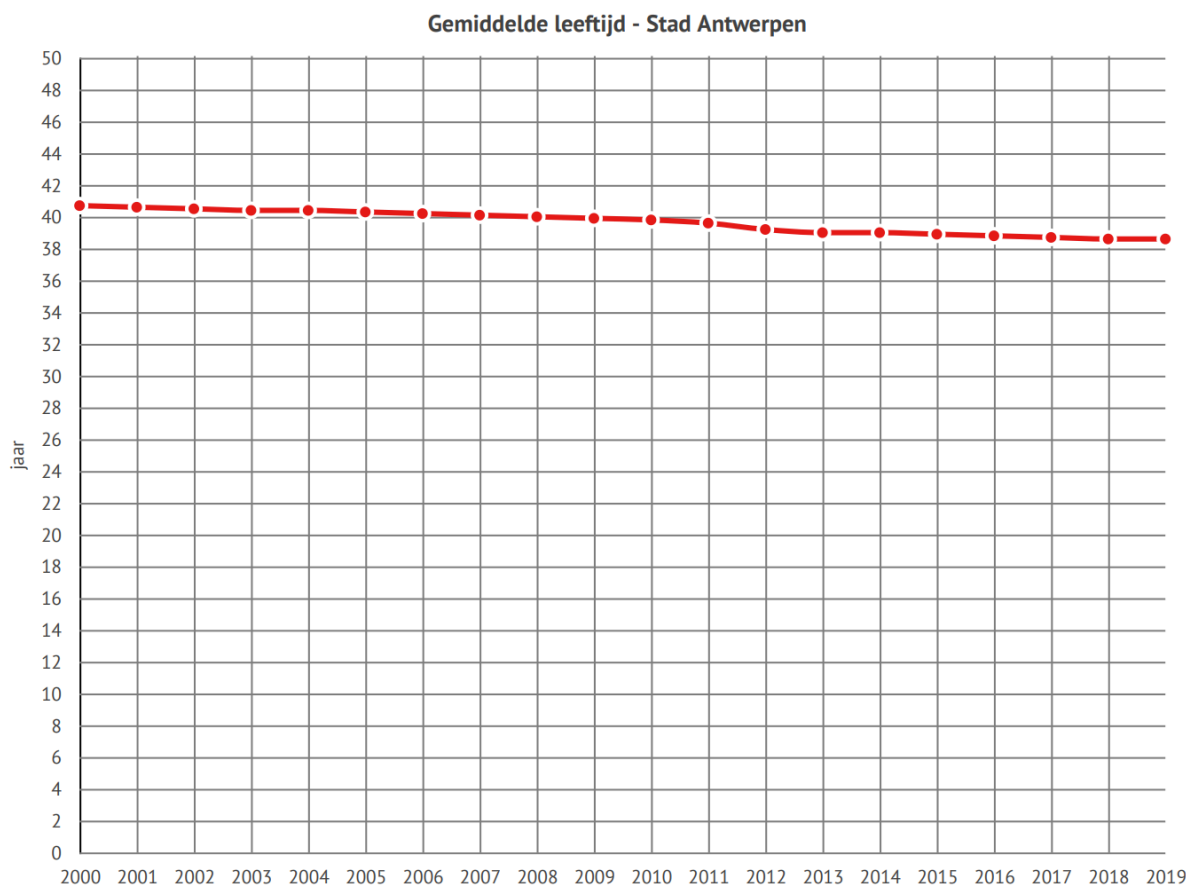
Figuur 83 Evolutie aantal jonge gezinnen Stad Antwerpen (SIC)

De huizenprijs is de belangrijkste reden voor trek naar de rand, maar ook het gebrek voorzieningen. Zo zijn er wachtlijsten in crèches en jeugdbewegingen, maar ook een tekort aan scholen, sportzalen en natuur want jonge gezinnen hebben nood aan groen. Daarom is het van groot belang dat de Stad Antwerpen zich ook daar op focust.

4.2.4.3 Leeftijd

De stad Antwerpen wil niet alleen jonge gezinnen met kinderen aantrekken, maar wil ook verschillende leeftijdscategorieën. De stad Antwerpen stelt het aantrekken van jonge gezinnen en twintigers naar voren als een prioriteit, want een stad die verjongt is gezond. Onderstaande lijngrafiek

geeft over een periode van negentien jaar een (lichte) daling weer van de gemiddelde leeftijd. De stad verjongt wel degelijk. Voor dit jaar (2019) is de gemiddelde leeftijd vastgesteld op 38,6.



Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 84 Evolutie gemiddelde leeftijd Stad Antwerpen

4.2.4.4 Etniciteit

De stad Antwerpen streeft niet uitdrukkelijk naar het aantrekken van autochtonen vanuit het beleid. Wel is het een belangrijk onderdeel van de sociale mix. Volgens Anciaux (2000, p.12) kan een betere sociale mix de samenleving met migranten verbeteren. Maar ook omdat Antwerpen segregatie wil tegengaan, en dus de integratie van allochtonen/migranten wil bevorderen.

Deel 2: Casestudie

5 Het Eilandje, een nieuwe stadswijk aan het water

5.1 Het projectgebied

Het oud havengebied langs de Schelde, het Eilandje, ligt ten noorden van de Antwerpse binnenstad. Het Eilandje vormt een overgangsgebied tussen de stad en de actuele haven. Er zijn dan ook tal van overgangsfuncties in de wijk ingepland om zo de toegang van en naar het stadscentrum te bevorderen en te vergemakkelijken. Sinds de herontwikkeling van het Eilandje tot een toch wel bruisende woonwijk is dit stadsdeel gaan behoren tot de binnenstad. Het Eilandje omvat drie deelgebieden met elk hun eigen identiteit en karakter. Zo is er de Cadixwijk of ook wel de duurzame woonwijk van het Eilandje. Dan hebben we de Montevideowijk of dé culturele trekpleister met voornamelijk veel ruimte voor bedrijvigheid. Tot slot zijn er de Oude Dokken. De herontwikkeling van dit gebied staat zowat volledig op punt. Verder in dit eindwerk onder punt 5.3. *Deelwijken Eilandje*, wordt hier dieper op ingegaan.

De herontwikkeling van een verlaten havengebied tot stadswijk vraagt heel wat tijd en geld, maar vooral ook heel wat plannen. Het Eilandje is dan ook een schoolvoorbeeld van 'slow urbanism'. Nieuwe ontwikkelingen komen stapsgewijs de grond uit. De trage stedenbouw laat dan ook toe dat masterplannen, beeldenkwaliteitsplannen, waterplannen, e.d. steeds bijgestuurd kunnen worden. In het volgende hoofdstuk zal er dan ook overlopen worden water er de laatste 10 jaar gepland en verwezenlijkt geweest is op het Eilandje. (Stedenbeleid Vlaanderen, 2015)



Figuur 85 Projectgebied, Het Eilandje

5.2 Plannen, plannen, plannen

5.2.1 Eerste plannen duiken op

De eerste plannen voor het nieuwe Eilandje dateren van 1988. Het gaat over 24 studenten van het laatste jaar van het H.A.I.R. (Hoger Architectuur Instituut van het Rijk), die gezamenlijk een urbanistisch plan uitwerkte voor het Eilandje. Elk van deze studenten tekende een deelproject uit voor hun eindwerk. Ook van heel wat niet Antwerpenaren was er heel wat interesse. Zo zijn er in het Sint-Lucas instituut voor Architectuur in het Brusselse ieder jaar studenten die het Eilandje als onderwerp nemen. Ook was er regelmatig belangstelling vanuit de Technische Universiteit Delft in Nederland.

Ondertussen was er reeds het initiatief van de Stad om de wijk tot een herwaarderingswijk uit te roepen. Sinds december 1984 was er een stuurgroep actief, die dan in 1986 werd erkend door de regering. Tien jaar later, in 1996, werd het Eilandje samen met zes andere gebieden uit het programma geschrapt, wat concreet betekende dat ze niet exact wisten wanneer ze opnieuw in de begroting zouden worden opgenomen. De coördinator van de herwaarderingsgebieden liet echter wel weten dat dit niet wilde zeggen dat er nooit geen investeringen zouden gaan gebeuren. Weinig hoopgevend alleszins.

In 1989 legde de Dienst Planologie van de stad Antwerpen de eerste hand aan de aanpassing van het BPA. Helaas heerste er een grote ongelijkheid tussen de verschillende overheden, meer bepaald tussen de Stad en de Vlaamse Regering. Zij wilden beide de leiding nemen van de oude havenwijk. Het werd al snel duidelijk dat iedereen wel zijn ideeën had over wat het moest gaan worden, maar een consensus nog ver weg was. Uiteindelijk werd het BPA pas goedgekeurd op 15 december 2005.

(Kris Geelen, z.d., p.184)

5.2.2 Stad aan De Stroom

En dan waren er de plannen van de vzw 'Stad aan De Stroom'. De manifestatie 'Antwerpen, Stad aan de stroom', was een initiatief van de stad Antwerpen en de vzw met dezelfde naam. Enkele Antwerpse architecten en urbanisten hadden samen met mensen uit de economische en culturele sector het idee opgevat om grootse plannen op te maken voor het verieuwen van de verlaten havenbuurt, het Eilandje.

Er was heel veel belangstelling voor de plannen van de vzw 'Stad aan De Stroom'. Zo interesseerde de GIMV (Gewestelijke Investeringsmaatschappij Vlaanderen) zich voor de financiering van de stadsvernieuwing aan het water. De overheid en de privé-sector zette een samenwerking op poten om de plannen op te stellen. Mede door uitgebreide sponsoring werd er in 1990 een internationale stedenbouwkundige wedstrijd georganiseerd. Er werden tal van tentoonstellingen gehouden en vooral veel plannen gemaakt. Om tot een brede waaier aan voorstellen te komen waren er twee onderdelen in het project. Met als eerste een internationale urbanistische ideeënprijsvraag, open voor ontwerpers uit binnen- en buitenland. Ten tweede werd er aan zes internationaal erkende specialisten een

diepgaande studie gevraagd. De deelnemers van de wedstrijd konden kiezen uit drie deelgebieden: het Eilandje, de Kaaian en het Zuid.

In het programma werden er voor het Eilandje aan de ontwerpers volgende vragen gesteld:

- Hoe het Eilandje organiseren en inrichten dat het ervaren wordt als een zinvolle schakel tussen haven en stad?
- Welke havenfuncties handhaven, welke nieuwe havenfuncties toevoegen en op welke plaats?
- Hoe kan, in geval het gebied als stedelijk woongebied wordt uitgebouwd, de aanwezige havenstructuur gevaloriseerd worden?
- Welke nieuwe functie en betekenis geven aan de bestaande dokken, kaaian, droogdokken en stapelhuizen?
- Hoe de herinnering aan de oude havenfuncties op een betekenisvolle wijze bestendigen?

Voor het Eilandje werd er geen prijs toegekend. De jury was van mening dat geen enkel ontwerp alle vragen goed had beantwoord. Uiteindelijk werden er 120 ontwerpen ingezonden, maar jammer genoeg kreeg het Eilandje de minste belangstelling.

Drie internationale teams kregen de opdracht om stedenbouwkundige mogelijkheden voor de herinrichting van de oude haven te ontwerpen. Voor het Eilandje zijn de Fransman Yves Lion en de Spanjaard Manuel de Sola-Morales gevraagd.

De voorstellen van één van de twee aangesproken specialisten was ook niet zeer bruikbaar. De Fransman Yves Lion ziet het Eilandje enkel als een dimensie van de toenemende uitbreiding van de stad met het accent op de linkeroever, waarmee hij het Eilandje verbindt door een brug. Zo blijft er feitelijk enkel nog het plan van De Sola-Morales over. Die heeft vooral bekendheid verworven door zijn renovatie van het waterfront van Barcelona.



Figuur 86 Architect Manuel De Sola-Morales

(Kris Geelen, z.d., p.187)

5.2.3 Het plan Sola-Morales

Het plan van de Spaanse ontwerper was in feite voor te stellen als een kleine uitbreiding van de stad naar het Eilandje toe, met als centrale as de verbinding Falconplein-Nassaustraet. Hiermee wilde de Spaanse architect het drukke stadsleven van de oude stad doen uitlopen tot in de oude havenwijk. Tussen de twee oude dokken werd er een cultureel complex gepland dat het centrale element vormt in de vernieuwing. Met een complexe mix van allerlei activiteiten wilde Manuel De Sola-Morales mensen ertoe aanzetten om met plezier het gebied te bezoeken. Naast dit alles hechtte de architect erg veel belang aan het in stand houden van het havenkarakter. Alle overblijvende maritiem-archeologische relictten, zoals bruggen, kranen, stapelhuizen, enz. moesten bewaard blijven. De architect hoopte zo het economische leven op het Eilandje te bevorderen door het optrekken van een viertal verspreid ingeplante, slanke woontorens.

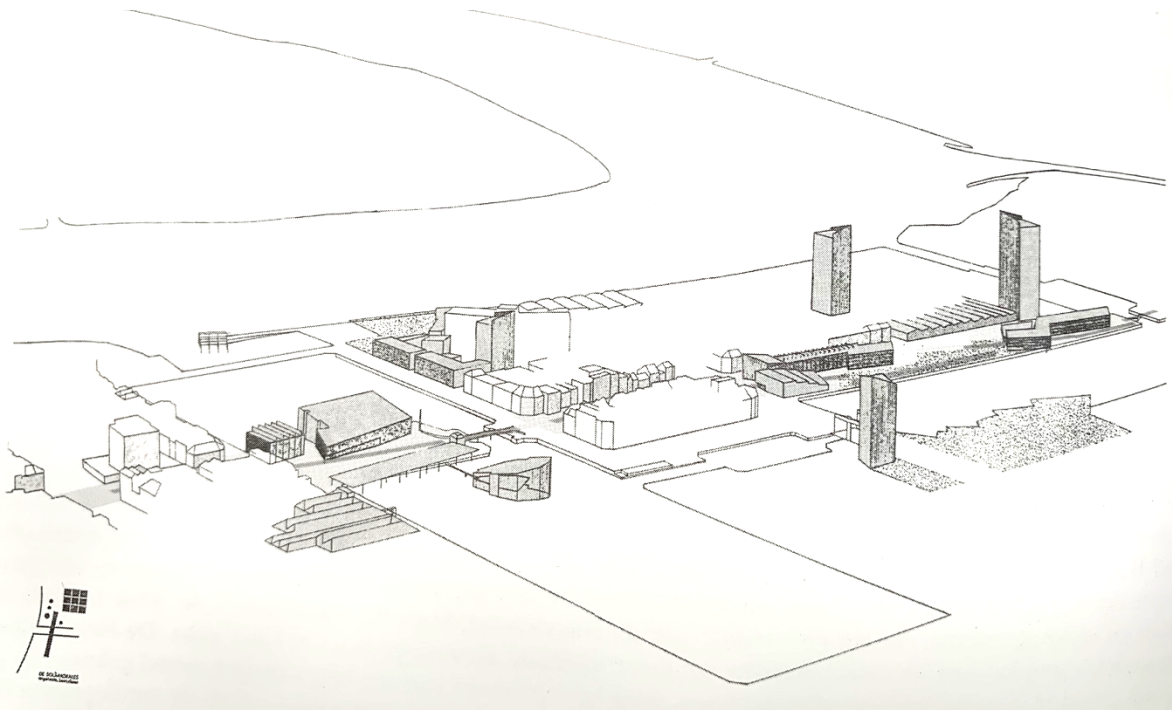
De Sola Morales onderscheidde drie projectgebieden die ook in latere plannen vaste begrippen zijn geworden: de as Falcon-Nassau, de Montevideobuurt en de Cadixwijk. De Cadixwijk moest het havenkwartier van de toekomst worden, gelegen tussen het Kattendijk- en het Kempisch dok. In deze wijk werd in een schaakbordpatroon gebouwd met blokken van 45 meter in het vierkant. Hier is er plaats voorzien voor woonhuizen, diensten, handel en recreatie. De Cadixwijk moest een levendige woonwijk worden met woonhuizen, kleine restaurants, handelszaken, ateliers, bars, e.d..

In de Montevideowijk daarentegen moesten een aantal van de bestaande structuren, zoals ambachtelijke en kleine industriële ateliers behouden blijven. De Montevideowijk is de economische schakel tussen stad en haven, waar diverse kantoren, bedrijven en werkplaatsen kunnen gevestigd worden. Er moet in deze wijk ook gewoond kunnen worden in appartementsblokken met grootse panorama's over de Schelde.

Het gebied rond het Willem- en Bonapartedok werd voorzien van tal van commerciële, recreatieve en culturele functies langs de Falcon-Nassau as. Op basis van het plan van De Sola Morales ontstond zo in 1993 het idee van het MAS. Dit stadsdeel werd dan ook het meest integrale onderdeel van de stad.

Helaas miste dit mooie plan onvoldoende draagvlak en werden er na 1994 hiervoor geen middelen meer in de stadsbegroting opgenomen.

(Kris Geelen, z.d., p.189-190)



Figuur 87 Plan De Sola Morales

5.2.4 De structuurschets voor het Eilandje

Om het planproces weer in gang te zetten, werd er in 1996 een richtnota voor het Eilandje opgesteld. Eén jaar later verlenen de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf aan Mens en Ruimte de opdracht voor een structuurschets voor het eerste ontwikkelingsdeel van het Eilandje. In mei 1998 werd door de Stad een beroep gedaan op 'Buro 5 Maastricht' om de uitwerking van de structuurschets tot een masterplan te begeleiden. Buro 5 Maastricht werd gerund door René Daniëls. Na bijna 2 jaar werd René Daniëls door het schepen college aangesteld als projectmanager voor de ontwikkeling van het Eilandje. Eind 1999 sloten de Stad Antwerpen en het Autonoom Havenbedrijf een beleidsovereenkomst om vanaf het jaar 2000 tot en met 2005 elk jaar gemiddeld 83,5 miljoen te investeren in het openbaar terrein. Hiermee moet iets te realiseren zijn. We kunnen vanaf deze periode vaststellen dat de ontwikkeling van het Eilandje van start gegaan is.

(Kris Geelen, z.d., p.191)

5.2.5 Masterplan

In 2000 krijgt Buro 5 Maastricht de opdracht om een masterplan voor het Eilandje op te maken. Dit masterplan duidt twee fasen aan voor de herontwikkeling van het Eilandje.

De eerste fase omvat een verdere uitbreiding en verfijning van de bestaande deelplannen voor Montevideowijk, Cadixwijk en het gebied rondom de Oude Dokken, die werden opgemaakt door Mens en Ruimte in 1998. Elke van deze deelwijken krijgen een eigen identiteit.

Bij de tweede fase kijkt het masterplan verder naar de toekomst. Meer concreet behandeld fase 2 de gebieden Droogdokkeneiland, het Mexico Eiland en het oostelijk gelegen Kempeneiland. Onderstaande kaart (illustratie 82) geeft de gebieden die behoren tot het masterplan Eilandje.

Het masterplan werd verder uitgewerkt in een viertal gedetailleerde documenten. Het gaat over volgende detailplannen:

- Beeldkwaliteitplan voor de buitenruimte (2002);
- Beeldkwaliteitplan en voor de architectuur (2004);
- Groenplan (2005);
- Waterplan (2004).

(Kris Geelen, z.d.)



Figuur 88 Gebiedsaanduiding Masterplan Eilandje

5.3 Deelwijk Eilandje



Figuur 89 De jachthaven aan het Willemdok met op de achtergrond het Museum aan de Stroom © Tom Cornille

5.3.1 De Oude Dokken

De Oude Dokken situeren zich rond het Bonapartedok en het Willemdok. Dit gebied kwam als eerste aan de beurt bij de herontwikkeling van het Eilandje. Dit gebied wordt ook door de meeste Antwerpenaren beschouwd als 'het Eilandje'. Door de uitstekende ligging van de Oude Dokken, naast het Schipperskwartier, vormt het de schakel tussen de historische binnenstad, de rest van het Eilandje en de haven. Je vindt er onder meer het MAS, dat de deuren opende in mei 2011, het gerenoveerde Felixpakhuis en sinds 2016 geraak je via de Parkbrug nu ook comfortabel tot in Park Spoor Noord. (Brochure Het Eilandje, 2011)

De Oude Dokken zijn het onderwerp van tal van renovaties en overheidsinitiatieven. Daarnaast zijn er heel wat private ontwikkelingen gekomen zoals het Koninklijk Entrepot. Dit eerste prestigieuze woonproject aan het Eilandje, ter hoogte van het Willemdok, werd ingehuldigd in mei 2004. Het project omvat in totaliteit 88 appartementen en 5000 m² kantooroppervlakte. Dankzij de Duitse architect Hans Kollhof heeft het gebouw een belangrijke waarde voor de omgeving. Het Willemdok werd de laatste jaren enorm opgewaardeerd. Modeontwerper Dries van Noten bracht er zijn modeatelier onder in het gerenoveerde Godefriduspakhuis d.m.v. een erfpacht dat hij van de stad Antwerpen kreeg. (Belga, 2004)

Typisch voor de wijk zijn de zogenaamde invulprojecten. Grotere ontwikkelingen rond de Oude Dokken zijn in principe kleinere projecten in of tussen bestaande gebouwen. Het is een combinatie van nieuwbouw en renovatie. De gebouwen zijn dan ook vaak een samespel van appartementen (of lofts) op de verdiepingen en een gelijkvloers met handelszaken, kantoren, cafés of restaurants. Deze invulprojecten zorgen voor een heropleving van de deelwijk. (Brochure Eilandje, 2011)

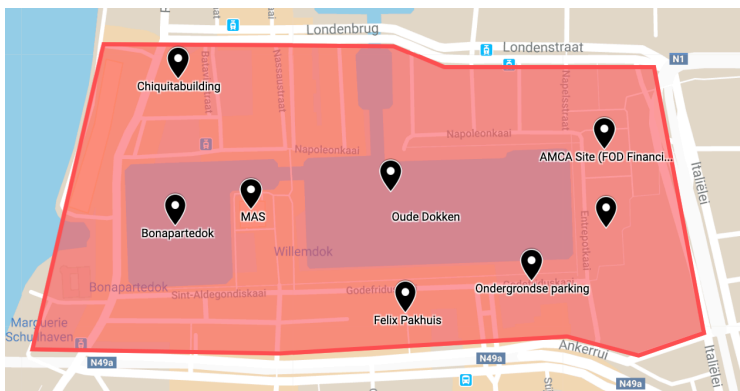
De ontwikkelingen van de Oude Dokken zijn momenteel zo goed als afgerond. De ontwikkeling van de Friendship-site is echter nog in realisatie. Deze ontwikkeling wordt gekenmerkt door een markant gebouw, misschien wel beter gekend als de Chiquitabuilding. Het chiquitagebouw en het tankstation ernaast staan in feite met de rug naar het Bonapartedok en vormen een muur in de wandeling rond het water. Op termijn zal dit gebouw afgebroken worden voor de ontwikkeling van woningen met een ondergrondse parking aan de Godefriduskaai. Het totaal project komt tot stand door de samenwerking van AG Vespa, Cores Developmet en Total. Om dit project te kunnen verwezenlijken maakt de stad een ruimtelijk ontwikkelingsplan op (RUP). De nieuwe bebouwing op de Oude Dokken is erop gericht de wanden te vervolledigen. Het Chiquitagebouw zal op termijn dus verdwijnen waardoor de reeds ontwikkelde bouwblokken verder kunnen worden afgemaakt. Het Koninklijk Entrepot-gebouw gelegen op de AMCA-site (FOD Financiën) sluit de ruimte dan weer af langs de oostzijde.

(AG VESPA, 2019)

5.3.1.1 Overzichtskaart



Figuur 90 Situering Oude Dokken



Figuur 91 Detail Oude Dokken

5.3.1.2 Fotoreeks



Figuur 92 Koninklijk Entrepot – Voorkant



Figuur 93 Koninklijk Entrepot – Zijkant



Figuur 94 Chiquitabuilding



Figuur 95 Chiquitabuilding – Toekomstbeeld

5.3.2 De Cadixwijk



Figuur 96 Zicht op de Cadixwijk © AG VESPA - Bart Gosselin

Alvorens deze deelwijk te omschrijven, eerst een leuk weetje. De cadixwijk heeft haar naam te danken aan de centraal gelegen cadixstraat in de wijk. Deze straatnaam verwijst dan weer naar de Spaanse havenstad Cadiz. Cadiz was voor Antwerpen een van de belangrijkste aanvoerhavens voor de handel van specerijen. Hiervoor werd de wijk door de bewoners ook wel het “het Geel Kwartier” genoemd. Dit omdat er in de wijk tal van huizen stonden en nog steeds staan, in gele baksteen.

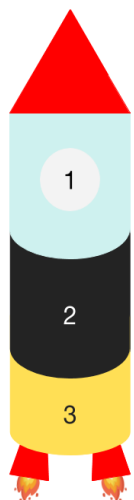
De Cadixwijk wordt in het Masterplan van het Eilandje omschreven als een dichte, gedifferentieerde woonwijk met een stedelijk type bouwblokken. Het bebouwingsprincipe in deze wijk bestaat erin de bestaande bouwblokken verder uit te breiden waarbij de grootte en het type van de huidige bouwblokken worden gerespecteerd. Door de loodsen die het zicht en de toegankelijkheid van de kades beletten is het contact of de relatie met de dokken dan ook sterk verstoord. Daarom bestaat de strategie van de Cadixwijk uit het herstellen van het contact met het water enerzijds. Anderzijds wil men het wijkgevoel versterken. In het ontwerp van het Masterplan wordt de sterke barrièrewerking van de Londenstraat afgezwakt. Op die manier hoopt men het contact met de Oude Dokken te herstellen. (Brochure Het Eilandje, 2011)

De ontwikkeling van de cadixwijk wordt ondersteund door het RUP Cadix dat werd opgemaakt op 25 februari 2010. Hierin staan krachtlijnen voor de totale ontwikkeling van de Cadixwijk. De ontwikkelingsvisie van deze deelwijk bestaat uit 10 krachtlijnen:

- 1 Ontwikkelbare rand in regie van de stad. De grondpositie in de Cadixwijk is totaal verschillend t.o.v. de Oude Dokken en de Montevideowijk. In de twee laatstgenoemde wijken waren heel wat gronden in handen van private ontwikkelaars. In de Cadixwijk is maar liefst 75% in handen van de stad. Het is de west -en de noordrand van de Cadixwijk dat eigendom is van de stad. Dit vertegenwoordigt een ontwikkelbare vloeroppervlakte van ca. 200.000 m². De ontwikkeling van de Cadixwijk zal gestuurd worden door AG Vespa. De laatstgenoemde zullen gronden onder voorwaarden verkopen aan derden (projectontwikkelaars, huisvestingmaatschappijen, ...)

Het is dan ook logisch dat de stad bepaald wat er in de wijk ontwikkeld zal worden. Met de opbrengsten van de verkoop zal het openbaar domein in de Cadixwijk worden heraangelegd. Dit heet een 100% returnproject.

- 2 Ontwikkelbare rand: 75% wonen, 4% voorzieningen, 21% kantoren & handel. Om het woonaandeel dat werd vooropgesteld in het Masterplan te kunnen halen, zal men een extra inspanning moeten leveren in de Cadixwijk. Daarom wordt er in deze wijk een aandeel van maar liefst 75% wonen vooropgesteld. Het vertegenwoordigt een oppervlakte van ca. 150.000 m².
- 3 Bestaande weefsel: maximaal inzetten op het ontwikkelen van de woonfunctie.
- 4 25% residentiële woningen, 50% betaalbare woningen, 25% sociale woningen en een gevarieerd aanbod aan woontypologieën. Door de juistgenoemde streefcijfers wil men een mix aan woningtypologieën bekomen. Ook wil men hiermee verschillende doelgroepen aantrekken waaronder gezinnen met kinderen.
- 5 Een gemengde woonwijk met een verwerving op schaal van het bouwblok. Deze krachtlijn wil zeggen dat een bouwblok in de Cadixwijk samengesteld kan worden uit verschillende functies (sociale woningen, residentiële woningen, betaalbare woningen, kantoren, scholen, ...). Hierdoor wordt er een verticale verdeling van de functies bekomen die een antwoord bieden op het variërende aanbod aan woningtypologieën en het gevarieerd beleid van de bestaande Cadixwijk.
- 6 Drie ruimtelijke strategieën: homogeen raster/ hart en as/ samengestelde bouwblokken.
- 7 Gefaseerde lange termijn ontwikkeling in twee grote fasen. Voor de ontwikkeling van de Cadixwijk onderscheiden we twee grote ontwikkelingsfasen: de bouwblokken die in herziening worden gesteld door de opmaak van een nieuw RUP en blokken die niet in herziening gesteld worden. Voor de eerste fase gaat het over de bouwblokken C2, D2 en E1 en de lopende projecten. Fase twee en meteen ook de uitgebreidste fase gaat over de bouwblokken B1, C1, D1 aan de noordrand en A1, A2, A3, A4, A5, B6 aan de Kattendijkdok Oostkaai. Deze uitgebreide fase gaat verder verfijnd moeten worden.
- 8 Werken met flexibele ontwikkelingstools. Deze krachtlijn wil concreet zeggen dat de voorwaarden opgenomen in het RUP flexibel zijn. Ze kunnen met andere woorden verfijnd worden aan de hand van verkavelingsvoorschriften en voorwaarden opgelegd in verkoopbrochures. Er zijn een drietal uitvoeringsinstrumenten die doelgericht ingezet kunnen worden voor de ontwikkeling van de Cadixwijk.



Aangezien de stad Antwerpen beschikt en eigenaar is van bijna alle gronden gelegen in het RUP Cadix, is het mogelijk om de verschillende uitvoeringsinstrumenten (RUP – verkavelingsplan – verkoopvoorwaarden) te gaan toepassen. Het uitvoeringsinstrumentarium werkt als een drietrapsraket. Dit wil concreet zeggen dat de hiërarchie tussen de verschillende instrumenten strikt gerespecteerd moeten worden. Elk instrument is gekoppeld aan een bepaald doel waarvoor het ingezet mag worden.

Laten we bovenaan beginnen met het RUP. Het **RUP** mag als instrument ingezet worden voor zaken met betrekking tot bestemming, inrichting en beheer. Op de tweede plaats staat het **verkavelingsplan**. Dit instrument mag ingezet worden wanneer een bestaand perceel opgedeeld moeten worden in meerdere percelen en/of het aanleggen van een bijkomende weg. Tot slot, op de derde plaats, hebben we de **verkoopvoorwaarden**, waar de koper specifieke voorwaarden opgelegd krijgt.

*Figuur 97
Drietrapsraket*

9 Gedeeltelijke herziening BPA Eilandje met RUP Cadix 10 Duurzaamheid als thema van wijkontwikkeling

(RUP Cadix, 2010)

De Cadixwijk wordt ook wel dé woonwijk van het Eilandje genoemd. De stad Antwerpen wil van deze wijk een duurzame woonwijk maken waar het aangenaam wonen is. Daarom is de stad volop bezig met de ontwikkeling van deze wijk. Onderstaande kaart (illustratie 100) geeft de nog te ontwikkelen bouwblokken weer. We beginnen met bouwblok 3, op de hoek van de Londenstraat en de Kattendijkdok-Oostkaai, waar een groot nieuwbouwproject komt. De ontwikkelaar CIP voorziet in het project 203 appartementen en maar liefst 22 handelsruimtes. Bouwblok 3 omvat in totaal 5 gebouwen met ondergrondse parkeerplaatsen en binnenhof. De oplevering van dit project werd uitgerekend voor 2020. (AG VESPA, z.d.)

Tegenover bouwblok 3 vinden we bouwblok 4, een driehoekig perceel. AG VESPA lanceerde in maart 2019 een aankondiging naar ontwikkelaars voor een nieuwbouwproject met een gevarieerd aanbod en commerciële invulling op het gelijkvloers. (AG VESPA, z.d.)

In bouwblok 5 daarentegen ligt de focus op gezinnen. Hier komen woningen waarbij AG VESPA een oproep zal doen voor een verkoop onder voorwaarden. (AG VESPA, z.d.)

Tussen de Kattendijkdok – Oostkaai, Portostraat, Madrasstraat en Indiëstraat vinden we bouwblok 6. Hier bevindt zich het voormalige Noorderpershuis. Dit gebouw werd opgenomen in de inventaris van bouwkundig erfgoed en geeft een belangrijke identiteit aan de Cadixwijk. Het Noorderpershuis zal op termijn gerestaureerd worden en een nieuwe bestemming. De bestemming zal publieksgericht karakter krijgen. Volgens AG VESPA is er reeds een eerste aanzet gegeven voor de herbesteding van de site. Daarnaast weten we ook dat er een basisschool en secundaire school in het bouwblok zal komen. (AG VESPA, z.d.)

Op 11 maart 2019 lanceerde AG VESPA een advertentie omtrent de verkoop van de projectgrond Cadix B6'. Onderstaande illustratie 98 geeft de advertentie weer.

Verkoop projectgrond Cadix B6'

11-03-2019

We verkopen een lot bouwgrond (920 m²) in de Cadixwijk op het Eilandje. Het bouwblok B6', voorwerp van deze verkoop onder voorwaarden, ligt op de hoek van het Kattendijkdok-Oostkaai en de Londenstraat. Het masterplan Eilandje (2004) en het BPA/RUP Eilandje (2005/2011) voorzien op die plaats een nieuwe ontwikkeling die mooi aansluit op de bestaande bebouwing in de Cadixwijk. Nu beide boulevards zijn aangelegd, is de ruimte voor dit hoekperceel gedefinieerd.

De ambitie is om op deze plek een gebouw van maximaal 3500 m² bovengrond (BBVO) exclusief buitenruimtes en terrassen te realiseren. Dit project moet garant staan voor een gevarieerd aanbod van (socio-) economische functies in combinatie met een mogelijke commerciële invulling van het gelijkvloers. Dit strategisch gelegen bouwblok moet een economisch schakel/ knooppunt worden dat de Cadixwijk een sprekend en levendig gezicht geeft op de kruising van twee boulevards.

Kandidaat-kopers kunnen hun aanvraag elektronisch indienen via e-tendering. Het minimumbod voor de aankoop van deze projectgrond is 1.750.000 euro. De uiterste datum voor kandidatuurstelling is **5 april 2019 voor 12 uur**.

Voor meer informatie
03 259 28 10 | info@vespa.antwerpen.be

Figuur 98 Advertentie verkoop projectgrond Cadix B6'

Tot slot hebben we bouwblok 7 en 8. Hier zal de stad inzetten op gezinnen. AG VESPA is hier bezig met een onderzoek omtrent de uitvoering ervan onder het Antwerps woonmodel. Kort wil dit zeggen dat de koper van een kavel enkel eigenaar wordt van de woning. De grond blijft in beheer van de stad, waardoor de aankoop prijs sterk zal verlagen. (AG VESPA, z.d.)

In 2017 een volledig nieuw groen wijkplein geopend, het Schengenplein. De start van de aanleg van het westelijk deel van het Schengenplein is uitgerekend voor 2020-2021. Langs het nieuwe Schengenplein in het noorden van de wijk bouwde Woonhaven twee bouwblokken. Het eerste bouwblok omvat 31 sociale huurwoningen, een kinderopvang en een ondergrondse parking. Het tweede bouwblok biedt 27 sociale koopwoningen aan. Daarnaast wordt er in deze wijk bewust voorzien aan een gevarieerd woonaanbod met woningen met een eigen tuin, appartementen, rust- en verzorgingstehuizen en studentenflats, ... (AG VESPA, z.d.)

Om het maritieme verleden een plaats te geven in de wijk, heeft de stad Antwerpen begin 2018 nieuwe een nieuwe dokrand gecreëerd langs het Houtdok - Zuidkaai. Dit maakt het mogelijk om met woonboten aan te meren. Op 25 juni 2018 deed AG VESPA een tweede oproep naar kandidaten voor nieuwe woonbootligplaatsen. (AG VESPA, z.d.)

Tweede oproep naar kandidaten voor nieuwe woonbootligplaatsen

25-06-2018

In het Houtdok, aan de noordrand van de Cadixwijk, zijn er 34 nieuwe ligplaatsen voor woonboten. 11 plaatsen werden al toegewezen aan toekomstige bewoners. De stad stelt vanaf vrijdag 22 juni een nieuwe biedingsprocedure open voor de verdere gefaseerde invulling van de overige plaatsen aan de zuidkaai.

De ligplaatsen zullen worden toegekend onder de vorm van een concessie voor een periode van 9 jaar, met mogelijkheid tot verlenging. Om een ligplaats te verkrijgen, kunnen geïnteresseerden een bod uitbrengen met een minimumbedrag van 6000 euro. Geïnteresseerden die nog niet over een woonboot beschikken, mogen ook een bod plaatsen. Zij moeten dan wel concrete plannen voor een woonboot kunnen voorleggen. Op basis van het bod en een beoordeling door een jury worden de ligplaatsen toegewezen.

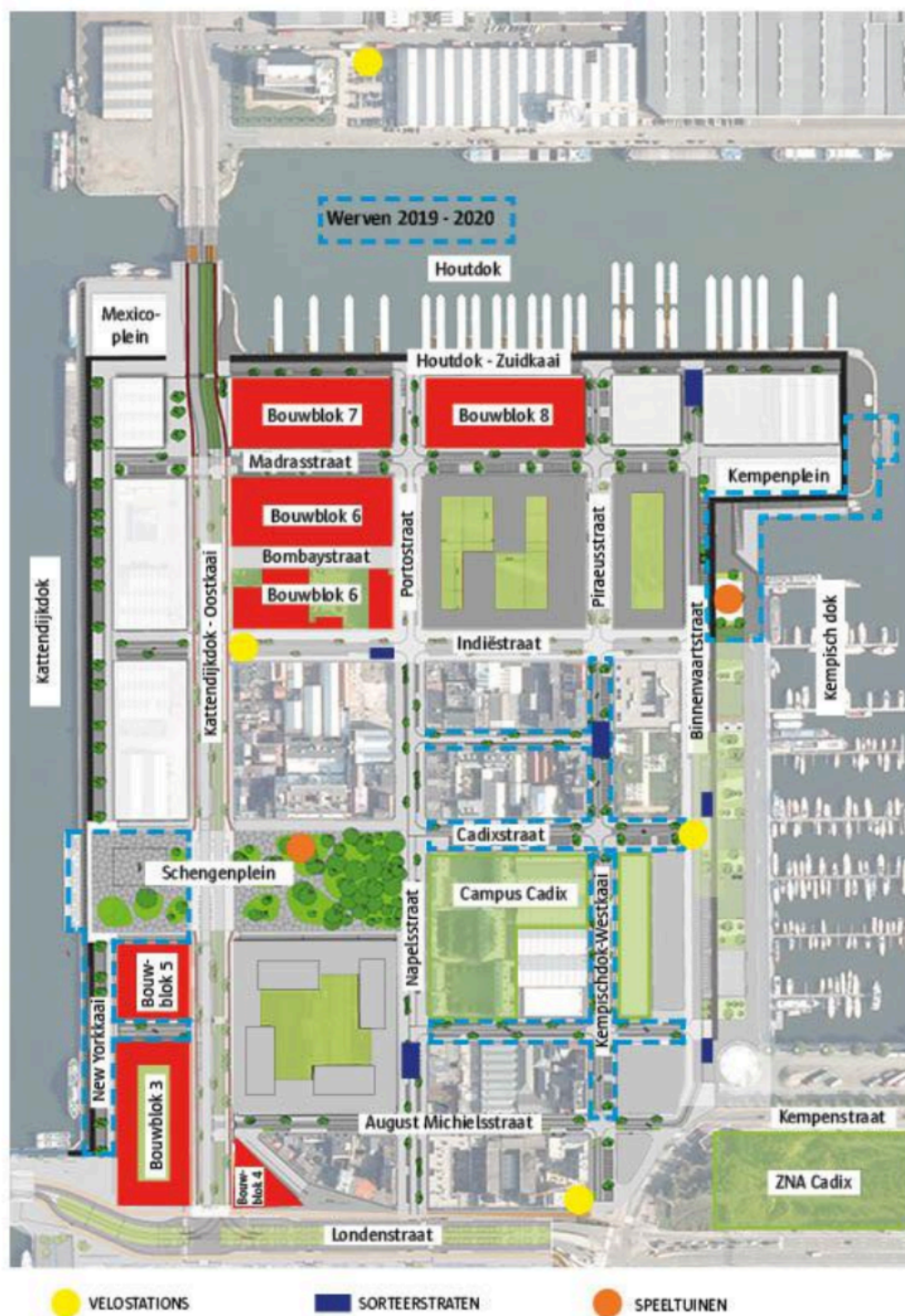
De biedingen moeten ten laatste op vrijdag 7 september 2018 om 14 uur onder gesloten omslag aangeboden worden op het volgende adres: Den Bell, Francis Wellesplein, 1, 2018 Antwerpen.

Voor de informatiebundel en technische fiche je terecht op de [website van de stad Antwerpen](#).

Cadixwijk
De Cadixwijk op het Eilandje is in volle ontwikkeling. Er is een nieuwe tramverbinding, het openbaar domein wordt heraangelegd en er komen nieuwe woonblokken. Er is ruimte voor handelszaken, kantoren en gemeenschapsvoorzieningen. Het nieuwe wijkplein, het Schengenplein, moet het hart van de wijk worden. Naast de nieuwe bouwblokken komen er nu dus ook woonbootligplaatsen.

Figuur 99 Advertentie kandidaten voor woonbootligplaatsen Cadix

5.3.2.1 Overzichtskaart



Figuur 100 Situering Cadixwijk + te ontwikkelen bouwblokken

5.3.2.2 Fotoreeks



Figuur 101 Toekomstbeeld bouwblok 3 - AG VESPA



Figuur 102 Noorderpershuis – bouwblok 6 - AG VESPA



Figuur 103 Opening Schengenplein - AG VESPA



Figuur 104 Opening Schengenplein – AG VESPA



Figuur 105 Toekomstbeeld ligplaatsen woonboten Cadix

5.3.3 De Montevideowijk



Figuur 106 Luchtfoto van de Montevideowijk in 2016 © Patrick Henderyckx

De Montevideowijk volgt dan weer een andere strategie dan die van de Cadixwijk. Deze wijk wordt voornamelijk gekenmerkt door vele open ruimtes waar het maritiem verleden nog sterk voelbaar is. De Montevideowijk heeft een groot aandeel aan karakteristieke gebouwen. In de brochure van het Eilandje wordt de Montevideowijk dan ook omschreven als dé culturele trekpleister van het Eilandje.

In tegenstelling tot de Oude Dokken zijn er nog een aantal ontwikkelingen van deze wijk in voorbereiding. Zo is er de nieuwe ontwikkeling van de Montevideo-pakhuizen. Het is de private eigenaar DCA die mee werkt aan de ontwikkeling ervan. De pakhuizen krijgen er een gemengde functie van horeca, ondergrondse supermarkt, kantoren en wooneenheden. De start van de werken is voorzien in 2019. (AG VESPA, z.d.)

Een andere nieuwe ontwikkeling is die van de Waagnatie of Kaai 29. Deze kaai is cultuurhistorisch en waardevol havenpatrimonium en er werd daarom ook voorgesteld tot behoud, renovatie en herbestemming ervan. Rond het gebouw wordt er een nieuw en verhoogde waterkering voorzien die de loods en de stad moet beschermen bij overstroming van de kaairand. (AG VESPA, z.d.)

De bebouwing in deze wijk is meer variërende met verschillende typologiën en functies. Zo zijn er in deze buurt heel wat pakhuizen, magazijnen en zware infrastructuur zoals de Kattendijkbrug. De wijk is in mindere mate een klassieke woonwijk. De culturele gebouwen zoals het Red Star Line Museum, het Ballet van Vlaanderen en De Shop (eventhal) tonen dit dan ook aan. Daarnaast is het contact met het water/de haven hier optimaal.

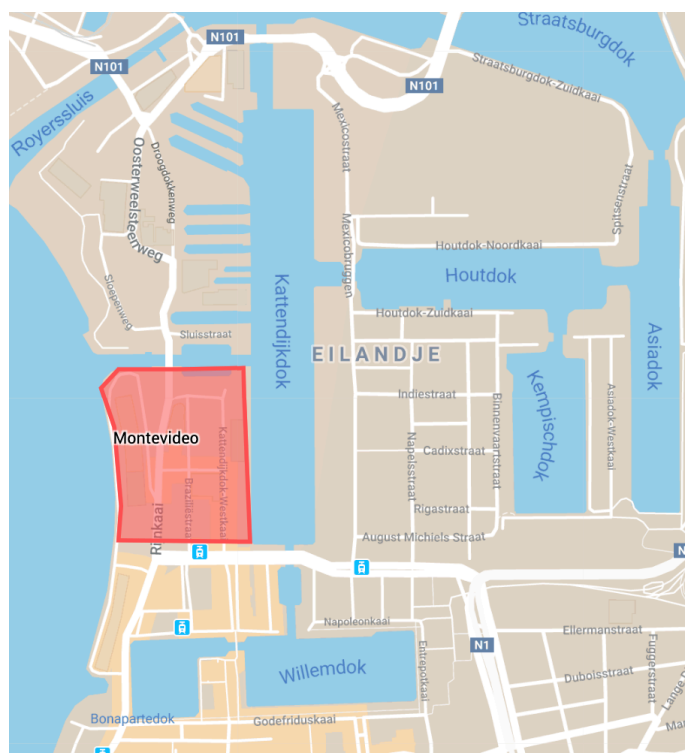
In tegenstelling tot de Cadixwijk wordt de bebouwing van de bestaande structuur in de Montevideowijk niet verder gezet. De nieuwe bebouwing zijn veelal losstaande bouwblokken. Ik neem het voorbeeld van welgekende Westkaaitorens. Intussen tellen we zes torenhoge gebouwen die een beperkte grondoppervlakte innemen.

“Weetje: Waarom verrijst er hier en daar hoogbouw op het Eilandje? In de plannen die Manuel de Sola-Morales begin jaren 1990 had voor het Eilandje, voorzag hij een “aantal goed verspreid ingeplante, lanke woontorens” om het gebied voldoende economische aantrekkingskracht te geven. Dit idee werd in het Masterplan Eilandje weerhouden en zelfs uitgebreid naar de bouw van enkele woontorens.” (Brochure Eilandje, 2011)

De bebouwingen langs de Rijnkaai daarentegen volgt de bestaande typologieën over de volledige lengte van de Scheldekades. Op deze kades vinden we twee types typologieën terug: de loodstypologie en het type van het solitaire gebouw. Hangar 26/27 is een voorbeeld van zo'n loodstypologie. Het Noorder- en zuiderterras en het Steen zijn dan weer voorbeelden van solitaire gebouwen.

(Masterplan Het Eilandje, 2004)

5.3.3.1 Overzichtskaart



Figuur 107 Situering Montevideowijk



Figuur 108 Detail Montevideowijk

5.3.3.2 Fotoreeks



Figuur 109 Red Star Line Museum



Figuur 110 Ballet van Vlaanderen



Figuur 111 De Shop eventhal



Figuur 112 Hangar 26/27



Figuur 113 Waagnatie Expo en events



Figuur 114 Toekomstbeeld Montevideo-pakhuizen © M2 Architecten

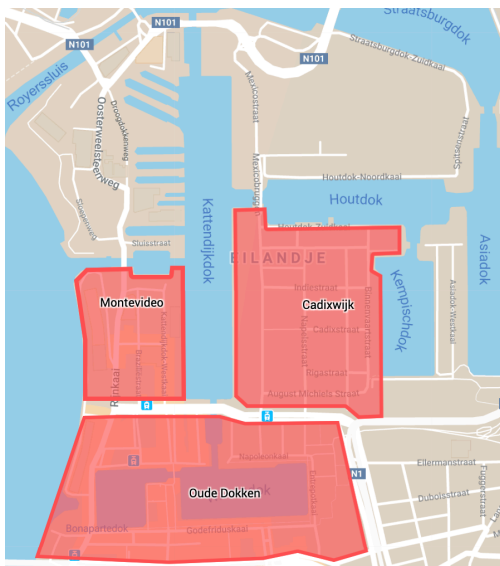


Figuur 115 Westkaaitorens

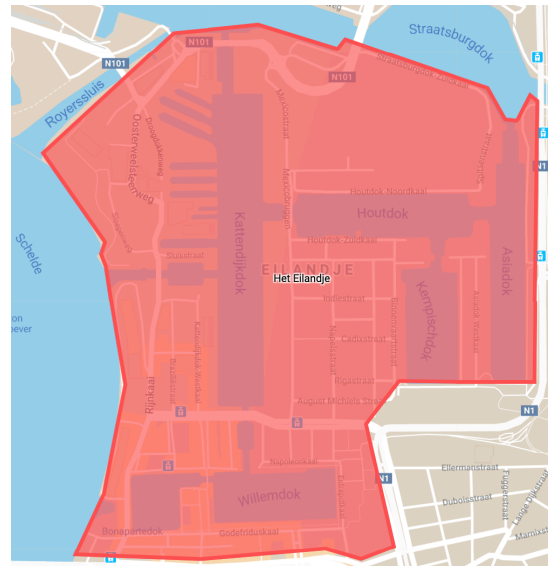
6 Sociale mix Eilandje

In dit onderdeel wordt de sociale mix besproken van het ontwikkelde havengebied Het Eilandje in Antwerpen. Om de sociale mix uiteen te zetten worden de componenten: inkomen, leeftijd, type huishouden en etniciteit besproken.

Zoals eerder in dit eindwerk werd aangehaald wordt Het Eilandje opgedeeld in drie deelwijken. Elk deelgebied vertegenwoordigt een statistische sector. Dit laatste is een geografische indeling louter bedoeld voor statistische doeleinden. Door middel van deze indeling kunnen we cijfers opvragen per deelgebied. Aangezien er (bijna) geen cijfers voorhanden zijn voor de Montevideowijk, ga ik mij in dit onderzoek toelagen op de deelwijken Cadix en Oude Dokken. De sociale mix zal bekeken worden zowel op buurtniveau als op wijkniveau.



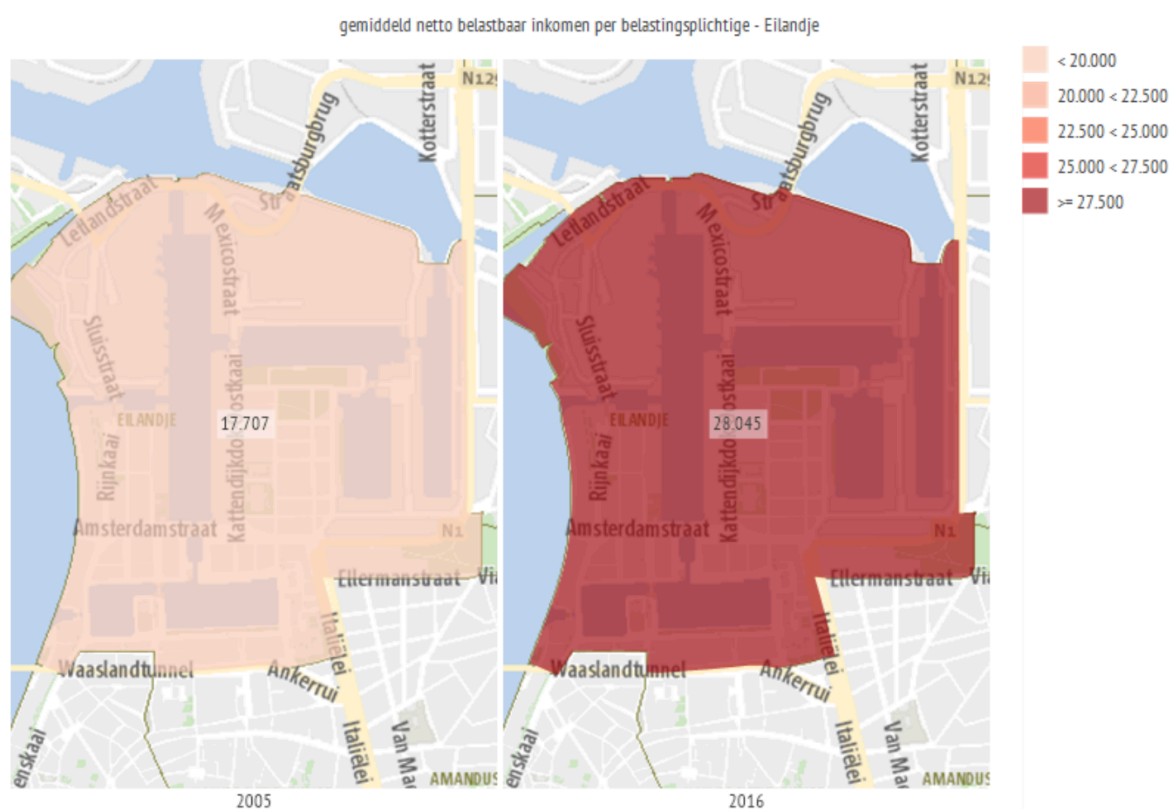
Figuur 116 Het Eilandje buurtniveau



Figuur 117 Eilandje wijkniveau

6.1 Inkomen Eilandje

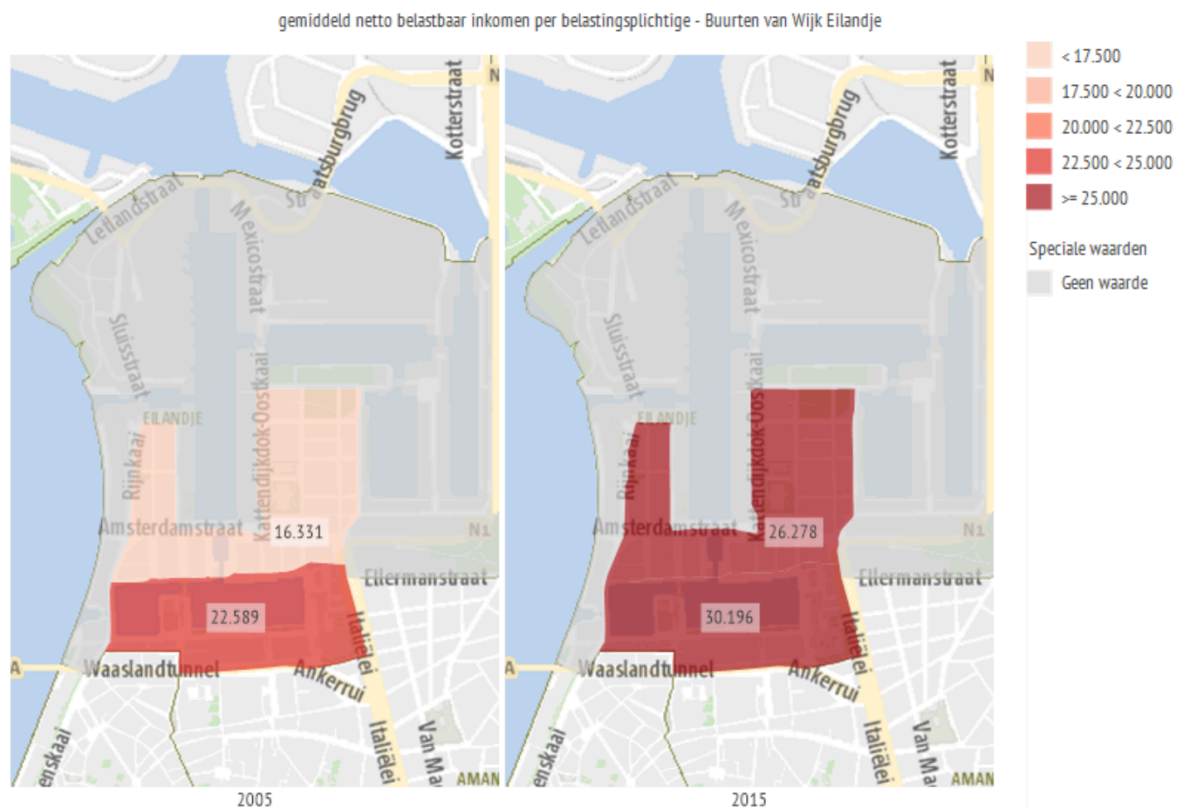
Vanaf de start van de ontwikkeling van het Eilandje (ca. 2002) tot het jaar 2016, noteren we een sterke stijging van de inkomens in het gebied. Zo bedroeg in het jaar 2005 het gemiddeld netto belastbaar inkomen 17.707 euro per belastingplichtige. In 2016 steeg het inkomen naar 28.045 euro per belastingplichtige. Op ruime schaal, voor de stad Antwerpen, bedroeg de mediaan in 2016 19.911 euro per belastingplichtige. Hieruit stellen we vast dat gedurende de ontwikkeling van het Eilandje steeds meer en meer hoge inkomensklassen werden aangetrokken.



Bron: Statbel - Fiscale inkomens | provincies.incijfers.be

Figuur 118 Evolutie gemiddeld netto-inkomen op wijkniveau (SIC)

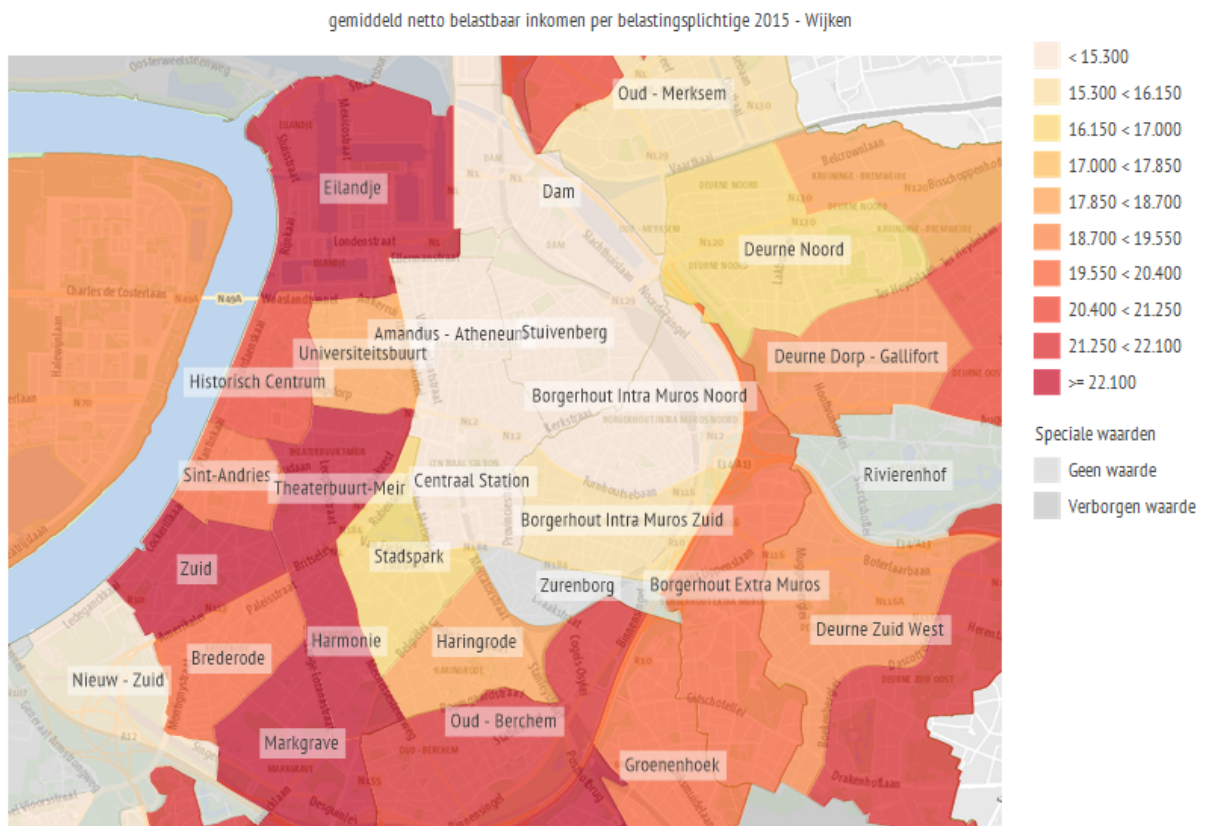
De cijfers op buurtniveau geven aan dat voornamelijk in de Oude Dokken de hoge inkomensklassen zich bevinden. Voor het jaar 2015 bedroeg het gemiddelde netto-inkomen er 30.196 euro per belastingplichtige. De Cadixwijk vertegenwoordigde in deze periode een netto-inkomen van slechts 26.278 euro. De inkomens in de Oude Dokken stijgen sterker dan in de Cadixwijk en liggen daarenboven gemiddeld 25% hoger.



Bron: Statbel - Fiscale inkomens | provincies.incijfers.be

Figuur 119 Evolutie gemiddeld netto-inkomen op buurtniveau (SIC)

Dat het Eilandje een welvarende wijk is kunnen we niet meer onder stoelen of banken steken. Wél dient opgemerkt te worden dat ik in dit onderzoek de sociale mix projecteer op één wijk van de stad Antwerpen, het Eilandje. Ruimer bekeken is het toch wel opmerkelijk hoe een welvarende wijk als het Eilandje kan grenzen aan minder welvarende wijken zoals Amandus-Atheneum, Stuivenberg, Dam en Luchtbal. Op dit moment hebben elk van zojuist genoemde wijken hun eigen functie, maar de vraag is of dit op langere termijn ook zo zal zijn. Volgens geïnterviewde Rozemie Claeys (bijlage 3) moet de stad blijven werken om ook op het Eilandje een zekere sociale mix te bekomen. Gezien het fiscaal inkomen van de gemiddelde Antwerpenaar heeft de stad Antwerpen er alle belang bij om het Eilandje volledig commercieel te ontwikkelen, om op die manier hoge inkomensklassen aan te trekken. Uiteraard kan dit niet de bedoeling zijn, want de stad is toch voor iedereen?!



Bron: Statbel - Fiscale inkomens | provincies.incijfers.be

Figuur 120 Gemiddeld netto-inkomen wijken stad Antwerpen (SIC)

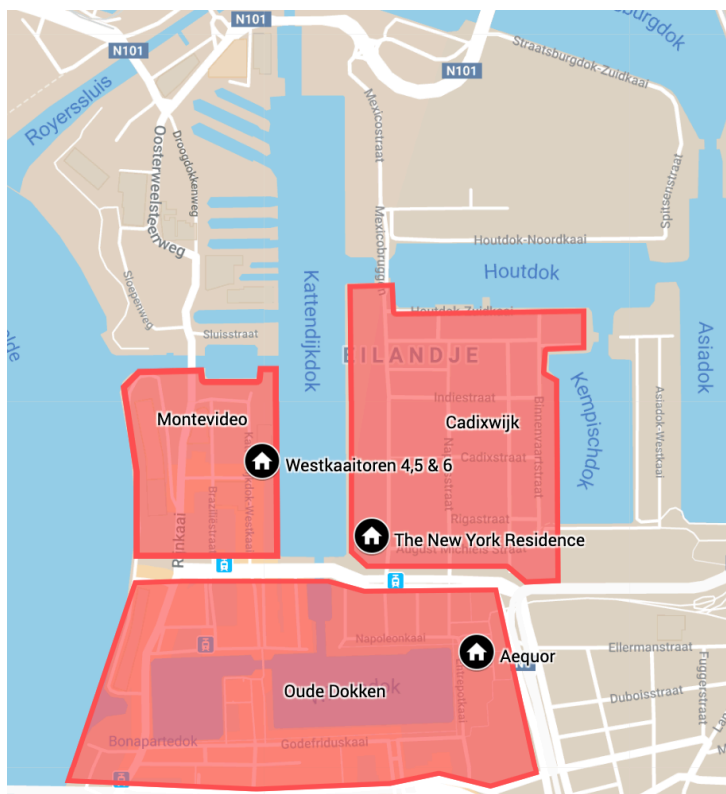
6.1.1 Studie van de vastgoedprijzen

Om het deel rond inkomens te onderbouwen is een studie van de vastgoedprijzen noodzakelijk. Als de inkomens zo hoog zijn, moeten de vastgoedprijzen er in evenredigheid zo hoog zijn.

De aanwezigheid van hoge inkomensklassen op het Eilandje zal tot gevolg hebben dat de private markt (projectontwikkelaars) zich gaan richten naar deze laatstgenoemde. Zo bedraagt de gemiddelde prijs voor een appartement in de Oude Dokken voor het jaar 2014 (recentste cijfers) 539.591 euro. In tegenstelling tot de Cadixwijk bedroeg de gemiddelde prijs voor dezelfde periode 274.014 euro.

Ruimer gezien omvat de gemiddelde prijs voor een appartement in de stad Antwerpen 158.994 euro. Dat het Eilandje een dure wijk is kunnen we niet ontkennen.

Om een actueel overzicht te bekomen van de vastgoedprijzen op het Eilandje selecteerde ik één referentieproject per deelwijk; *The New York Residence* voor de Cadixwijk, het project *Aequor* als referentiepunt voor de Oude Dokken en tot slot *Westkaai Toren 4,5 en 6* voor de Montevideowijk. Onderstaande kaart geeft u een duidelijk beeld waar de verschillende projecten gelegen zijn en in welke deelwijk ze zich bevinden.



Figuur 121 Referentieprojecten op buurtniveau

Hieronder maak ik een vergelijking van de vastgoedprijzen voor een tweeslaapkamer appartement met een grootte tussen de 90-100 m². Per project toets ik de prijzen van de appartementen gelegen op de eerste of tweede verdieping met de prijzen van (gelijkaardige) appartementen op een hogere gelegen verdieping.

6.1.1.1 Cadix - The New York Residence

The New York Residence heeft een robuuste uitstraling en een lengte van maar liefst 80 meter. Het project telt 70 ruime appartementen verspreid over zes verdiepingen. Voor een tweeslaapkamer appartement op de eerste verdieping met een oppervlakte van ca. 90 m² betaal je in *The New York Residence* een prijs van 361.000 euro (excl. btw). Enkele verdiepingen hoger, op de zesde verdieping, betaal je voor een (gelijkaardig) appartement met oppervlakte rond de 100 m² een prijs van 415.000 euro (excl. btw). Aan vergezichten op het water is een serieuze prijs aan verbonden. Het verschil bedraagt hier 54.000 euro (excl. btw).

(The New York Residence, 2019)



- Ontwerper: Stephen Bates
- Ontwikkelaar: Construction & Investment Partners
- Bouwjaar: +/- 2018
- Uitzicht: Kattendijkdok

Figuur 122 Woonproject The New York Residence

6.1.1.2 Oude Dokken – Aequor

Het unieke wooncomplex *Aequor* omvat 67 appartementen met een frontaal zicht het Willemdok. Dankzij de strakke architectuur straalt het gebouw rustgevendheid, maar ook exclusiviteit uit. Op de projectwebsite van *Aequor* staat letterlijk: *“Het is een voorrecht dat slechts aan weinigen gegeven is.”* (Aequor, 2019) Deze uitspraak vertaalt zich in de vastgoedprijzen voor de betreffende appartementen. Een drieslaapkamer appartement van 173 m² op de eerste verdieping heeft een vraagprijs van 865.000 euro (excl. btw). Op de zevende verdieping, voor een drieslaapkamer appartement met exact dezelfde grootte vraagt men maar liefst 1.300.000 euro (excl. btw). Voor het panorama op de zevende verdieping hangt dus een prijskaartje vast van maar liefst 435.000 euro (excl. btw).

(Aequor, 2019)



- Ontwerper: Crepain Binst Architecture
- Ontwikkelaar: Bermarso & Vlaamse Poort
- Bouwjaar +/-: 2018
- Uitzicht: Willemdok

Figuur 123 Woonproject Aequor - Oude Dokken

6.1.1.3 Montevideo – Westkaai torens

Tot slot, het project *Westkaai*, één van de grootste stadsontwikkelingsprojecten in Antwerpen. Westkaai Torens 4,5 en 6 vormen het sluitstuk ervan. Westkaai toren 5 & 6 onderscheiden zich met hun rode baksteenuitvoering van de toren 4 die uitgevoerd is met witte betonelementen en lichtgrijs aluminium stalen borstwering. Voor een tweeslaapkamer appartement op de tweede verdieping met een grootte van ca. 94 m², bedraagt de vraagprijs 378.820 euro (excl. btw) Een gelijkaardig appartement op de 15^e verdiepingen en een oppervlakte van 101 m² heeft een vraagprijs 562.338 euro (excl. btw).



- Ontwerpers: David Chipperfield & Tony Fretton Architects
- Ontwikkelaar: Land Invest Group
- Bouwjaar +/- 2014
- Uitzicht: Kattendijkdok

Figuur 124 Woonproject Westkaaitorens 4,5 & 6

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de zojuist gemaakte vergelijking tussen de verschillende nieuwbouwprojecten en hun prijzen. Als de prijzen hoog zijn, moet het inkomen in evenredigheid zo hoog zijn. Het is dan ook duidelijk dat de referentieprojecten deze trend bevestigen. Uit de (beknopte) studie van de vastgoedprijzen is gebleken dat de Oude Dokken de hoogste verkoopprijzen kent. Uit de resultaten van de Stad In Cijfers (SIC) is gebleken dat de hogere inkomensklassen zich bevinden in de Oude Dokken. Appartementen in de deelgebieden Cadix en Montevideo zijn er opmerkelijk goedkoper. De studie van de vastgoedprijzen is geen volledige studie, maar ze bevestigt wel de resultaten van Stad In Cijfers (SIC).

Woonproject	Wijk	Bruto oppervlakte m ²	Vdp.	Slp.	Vraagprijs (excl. btw)	Prijs/m ² vloer
The New York Residence	Cadix	90	2	2	361.000	3.711
The New York Residence	Cadix	100	6	2	415.000	4.022
Aequor	Oude Dokken	173	1	3	865.000	5.000
Aequor	Oude Dokken	173	7	3	1.300.000	7296
Westkaai toren 5	Montevideo	94	2	2	378.820	3.988
Westkaai toren 4	Montevideo	101	15	2	562.338	5.406

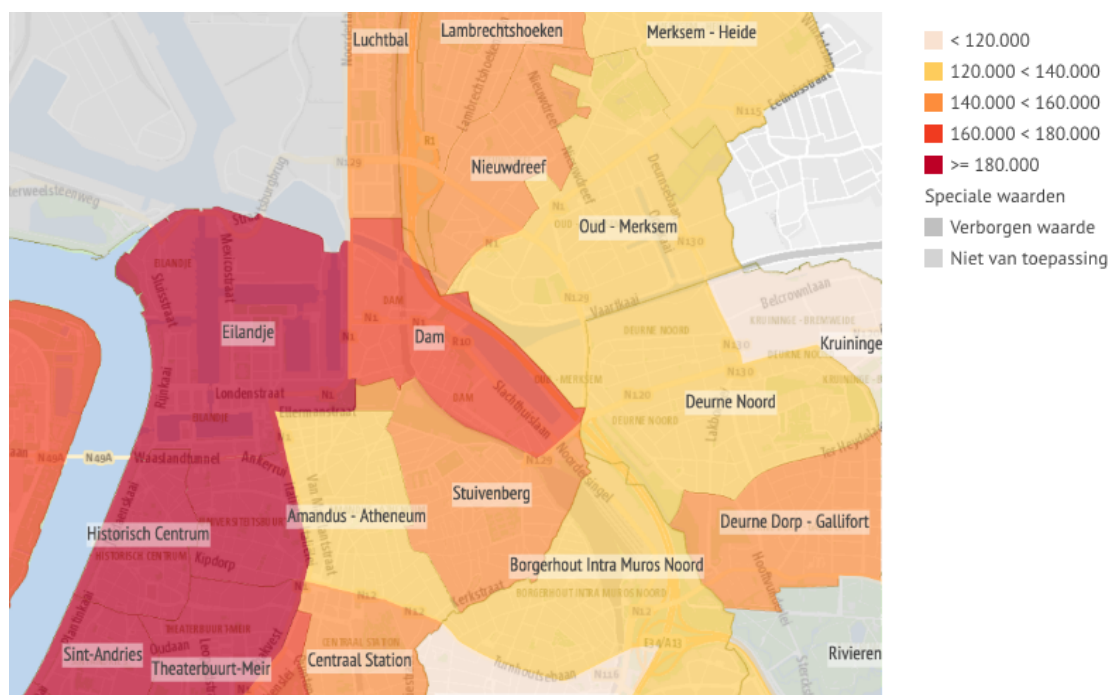
Tabel 1 Overzicht studie vastgoedprijzen Eilandje

Zoals eerder in dit eindwerk vermeld grenst het Eilandje aan een viertal minder welvarende wijken. Het gaat over de wijken:

- Atheneum: € 126.882
- Stuivenberg: € 152.547
- Dam: € 170.021
- Luchtbal: € 140.257

De verkoopprijzen zijn er dan ook beduidend lager in vergelijking met de wijk Het Eilandje (zie bovenstaande opsomming). Opgelet want bovenstaande prijzen zijn geen nieuwbouwen, maar gemiddeldes van oude en nieuwe gebouwen. Bovenstaande resultaten dienen echter genuanceerd te worden t.o.v. de tabel erboven (tabel 1).

Op ruimere schaal gezien zorgt dit voor een mix aan type prijsklassen. Het Eilandje biedt vastgoed aan voor de hogere inkomensklassen. Dit wordt gecompenseerd door de wijken Atheneum, Dam, Luchtbal en Stuivenberg waar de lagere inkomensklassen terecht kunnen.



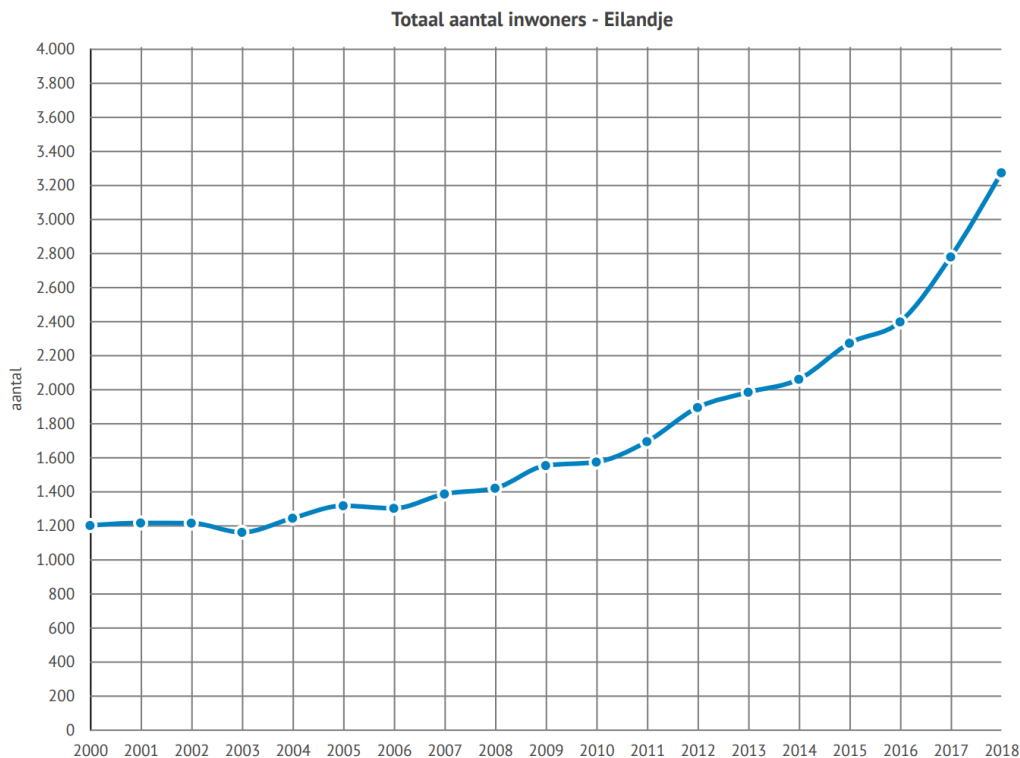
Bron: kadaster_prijzenvastgoed

Figuur 125 Gemiddelde prijs appartementen 2014 - Wijken

6.2 Leeftijd

Over een tijdspanne van 18 jaar zijn het aantal inwoners in het Eilandje sterk toegenomen. In 2000 bedroeg het aantal inwoners 1.198. In 2018 bedroeg dit maar liefst 3.270 inwoners. Vanaf het jaar 2011 merken we een sterke bevolkingsstijging. Een van de impulsen hierachter is de opening van het MAS in 2011. Dit was het belangrijkste project om de weg van het stadscentrum naar het Eilandje te doen vinden. Ook de opening van het Red Star Line-museum in 2013 en tal van nieuwe bouwprojecten zorgden voor de sterke stijging van het aantal inwoners. Investerings van de stad zoals het MAS, het Red Star Line Museum, de aanleg van het openbaar domein en de jachthaven zijn impulsen geweest die de private markt hebben gestimuleerd.

De Cadixwijk kent het grootste aantal inwoners. De grootste leeftijdsgroep van het Eilandje is die van 20-29 jaar gevolgd door de leeftijdscategorie 30-39 jaar. Zoals onderstaande grafiek aantoont merken we een sterke stijging in 2018 vast van de leeftijdsgroep 20-29 jaar.



Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 126 Evolutie aantal inwoners Eilandje

6.3 Type huishoudens

Vandaag wonen er op het Eilandje opvallend weinig gezinnen met kinderen. In de Cadixwijk wonen er slechts 8% gezinnen met kinderen. Maar ook in de rest van het gebied is het aandeel gezinnen met kinderen erg laag. Enerzijds heeft het te maken met de onbetaalbaarheid van vele woningen op het dure Eilandje. Anderzijds vinden gezinnen in randgemeentes veel ruimere woningen voor dezelfde prijs en vluchten om die reden de stad uit.

Als het type huishouden wordt geprojecteerd op buurtniveau stellen we vast dat de Cadixwijk het grootste aandeel aan gezinnen met kinderen huisvest. Dat is niet verrassend aangezien het woonaanbod in deze wijk veel gevarieerder is dan de rest van het Eilandje. Dit laatste is dan weer het gevolg van de grondpositie die de stad Antwerpen er heeft. In tegenstelling tot de Oude Dokken en de Montevideowijk is meer dan 75% van de grond van de Cadixwijk in handen van de stad Antwerpen. Logischerwijze kan de stad in deze wijk een beleid gaan toepassen en meer concreet een sociaal beleid. Voor de ontwikkeling van de Cadixwijk heeft de stad een ruimtelijk uitvoeringsplan laten opmaken (RUP Cadix). De ontwikkelingsvisie van de wijk is opgebouwd uit tien krachtlijnen. De vierde krachtlijn moet ervoor zorgen dat er in deze wijk een gevarieerd aanbod aan woontypologieën wordt gecreëerd, met als doel het aantrekken van verschillende doelgroepen waaronder gezinnen met kinderen.

4. 25% residentiële woningen, 50% betaalbare woningen (streefcijfer), 25% sociale woningen en een gevarieerd aanbod aan woontypologieën
Er wordt een woningenmix vooropgesteld van 25% sociale woningen (15% huur- en 10% koopwoningen), 50% betaalbare woningen en 25% residentiële woningen. Het percentage betaalbare woningen geldt hierbij als een na te streven bovengrens. Daarnaast wordt eveneens een mix van woningtypologieën beoogd. Op die manier wil de stad verschillende doelgroepen aantrekken in de Cadixwijk waaronder gezinnen met kinderen. Voor de bestaande bewoners in een sociaal zwakkere positie wordt een flankerbeleid uitgewerkt.

Figuur 127 Krachtlijn 4 RUP Cadix

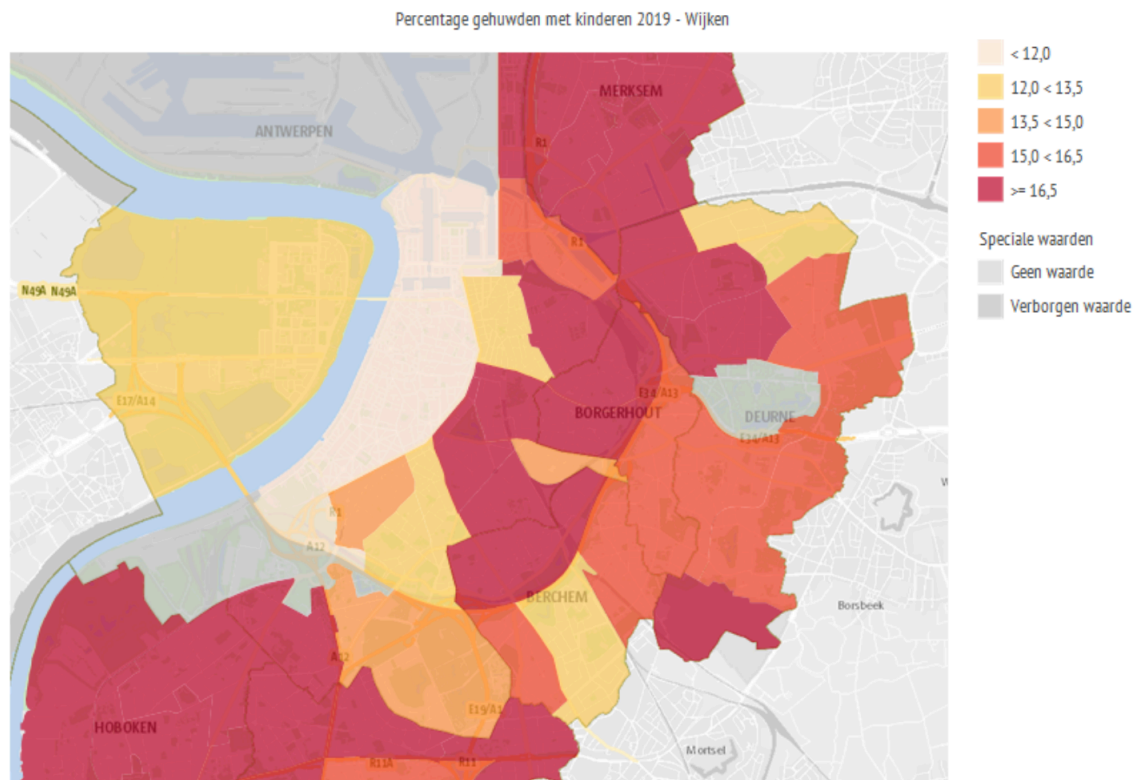
Ook werd er in het RUP een sociaal programma opgenomen waarbij er minimaal van 25% aan sociale woningen moet worden voorzien. Sociale huisvestingmaatschappij Woonhaven Antwerpen in het Eilandje slechts het project Cadix. Woonhaven ontwikkelde twee bouwblokken in de Cadixwijk. In een interview met Woonhaven Antwerpen (bijlage 1) vertelde Jan Hendrickx dat ze de wachtlijsten volgen om sociale woningen toe te kennen. Woonhaven zal daarom niet specifiek inzetten op gezinnen of jonge gezinnen aantrekken. Woonhaven zorgt echter wél dat die woontypologieën worden ontwikkeld wanneer uit de wachtlijsten blijkt dat er vraag naar is.

Volgens geïnterviewde Jan Hendrickx (bijlage 1) bestaat het huurdersprofiel vandaag uit 52% alleenstaanden. Woonhaven zal dan ook investeren in éénslaapkamer appartementen. Evenzeer realiseren ze eengezinswoningen daar waar het stedenbouwkundig kan. Dit laatste is de reden waarom er in de Cadixwijk geen eengezinswoningen terug te vinden zijn. Louter door de bouwbloktypologieën is het niet mogelijk ofwel te complex eengezinswoningen te creëren. Wel probeert Woonhaven een mix te voorzien van één tot vijf slaapkamer appartementen want evenzeer zijn er grote gezinnen die nood hebben aan een sociale woning. Het huurdersprofiel van Woonhaven bestaat namelijk uit 20% gezinnen met meer dan drie kinderen. Volgens geïnterviewde Bram Borghs (bijlage 1) hebben de grotere gezinnen in het oud patrimonium weinig aanbod. Het is met de nieuwe projecten of ontwikkelingen dat Woonhaven voor die (grote) gezinnen toch een oplossing kunnen aanbieden en grote units kunnen creëren.

Ontwikkelaars in de private markt zijn eerder geneigd een te groot aanbod één- en tweeslaapkamerappartementen te ontwikkelen. Dit vormt namelijk een ideaal beleggingsobject of naar rendement een product dat vlot zal verkopen.

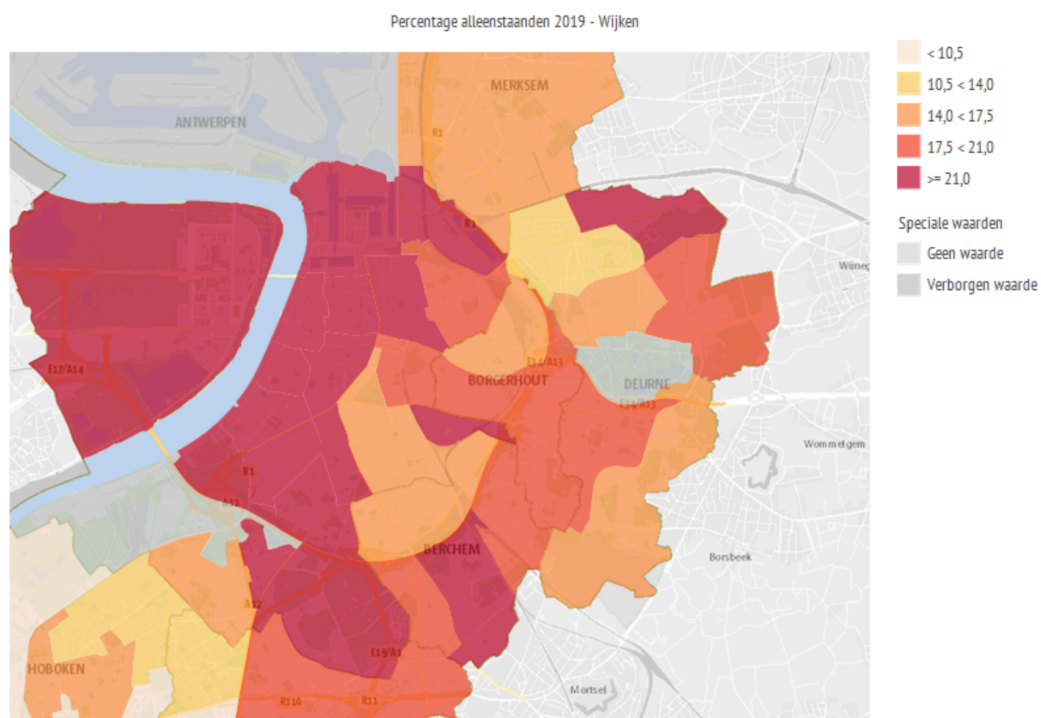
Tegenover het lage aandeel aan gezinnen met kinderen, kenmerkt het Eilandje een hoog aandeel alleenstaanden en samenwonenden zonder kinderen. Het is daarom ook niet verrassend dat het woonaanbod voornamelijk één tot drieslaapkamer appartementen betreft. AG Vespa vindt het daarentegen wel belangrijk dat er op het Eilandje niet alleen die woonvormen zijn voor de kleine huishoudens.

Het omgekeerde effect doet zich voor na een analyse van het type huishoudens op grotere schaal. Onderstaande illustraties tonen aan dat vooral in de rand van de stad het aandeel van gezinnen met kinderen groot is. Omgekeerd is het aandeel alleenstaande en samenwonenden zonder kinderen dan weer erg hoog op het Eilandje.



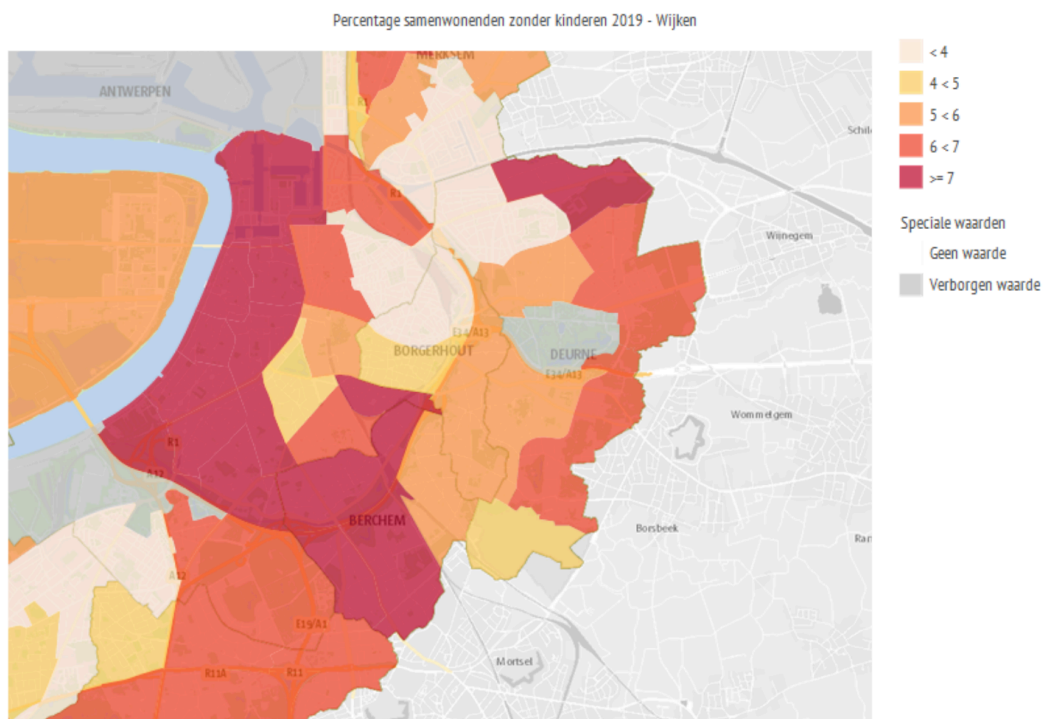
Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 128 Percentage gehuwden met kinderen 2019 - Wijken (SIC)



Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 129 Percentage alleenstaanden 2019 - Wijken (SIC)

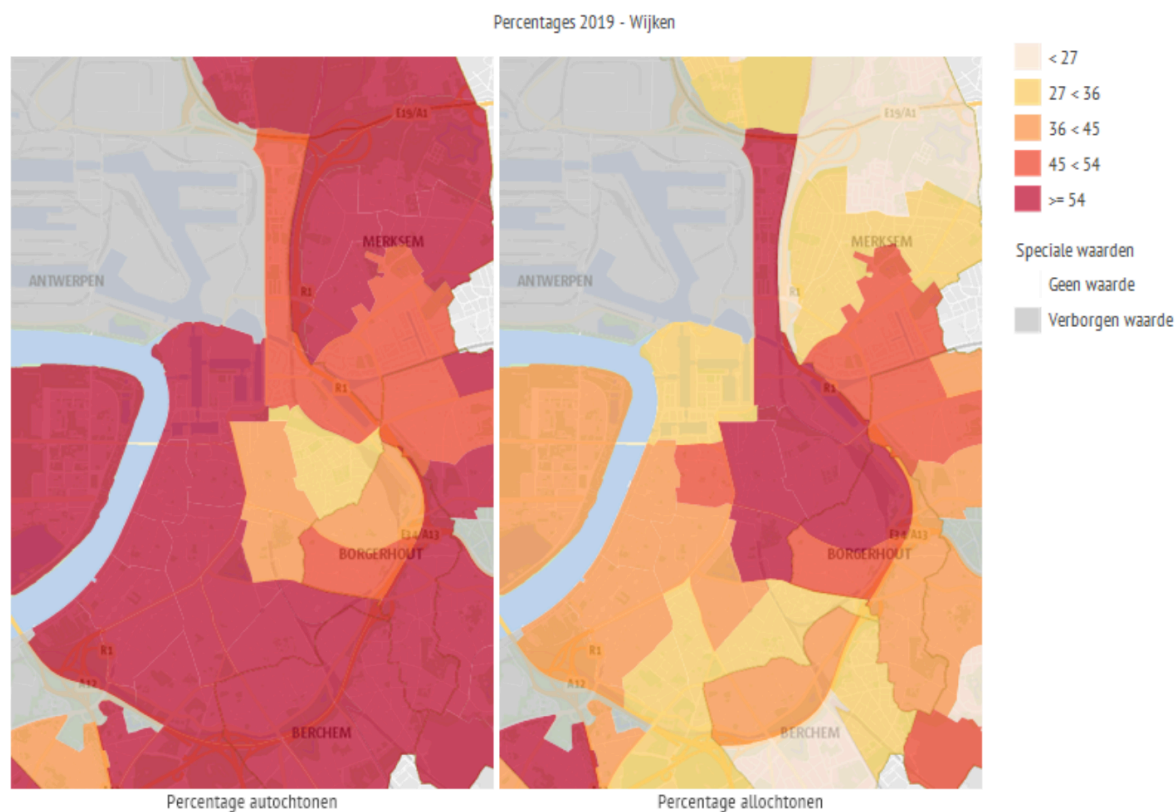


Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 130 Percentage samenwonenden zonder kinderen 2019 - Wijken (SIC)

6.4 Etniciteit

De autochtone bevolking vormt de meerderheid van de bevolkingssamenstelling op het Eilandje. Maar liefst 7 op de 10 zijn autochtoon. De aanwezige bewoners zijn voornamelijk van Belgische origine. Het wordt dan ook meteen duidelijk dat het Eilandje geen concentratiewijk is. In zo'n wijk is er een relatief hoog aandeel aan laag opgeleide allochtonen. Daarnaast is de criminaliteit in dat soort van wijken gemiddeld hoger alsook de werkloosheid. Volgens geïnterviewde Rozemie Claeys (bijlage 3) heeft het Eilandje op vlak van ethnische migratie een saldo van 30%. Ook een welgestelde nederlander valt volgens deze statistiek onder allochtoon. Het gaat dan over het 'minder visueel vreemde afkomst' verhaal.



Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Figuur 131 Percentages autochtonen - allochtonen 2019 op wijkniveau (SIC)

7 Oplossingen voor betaalbaar wonen in de stad

7.1 Sociale huisvesting

De aanwezigheid van de hoge inkomensklassen op het Eilandje resulteert in een laag aandeel aan sociale huisvesting. Het aandeel is er slechts 2,6%, goed voor zo'n 46 sociale woningen. Dit aandeel heeft betrekking op de Cadixwijk. Het aandeel is daarnaast beduidend lager dan andere wijken in Antwerpen. Zo is er in de wijk Luchtbal een aandeel van maar liefst 101,1%. Ook in de wijk Dam ligt het aandeel aan sociale woningen beduidend hoger dan in het Eilandje, namelijk zo'n 24%. Wat is nu de reden dat het aandeel in het Eilandje zo laag is? Om hierop een antwoord te krijgen nam ik contact op met het sociale huisvestingsbedrijf Woonhaven Antwerpen voor een interview. Jan Hendricks en Bram Borghs stonden met veel plezier toe om een interview af te leggen. Het volledig interview kunt u lezen in bijlage 1.

Volgens geïnterviewde Bram Borghs (bijlage 1) ligt de reden van het lage aandeel sociale huisvesting aan het feit dat het niet interessant was om hieraan te voorzien. Het draagt onvoldoende bij aan de heropleving van de Oude Dokken. Ook de grondposities speelde volgens hem een belangrijke rol. De grondposities in de Oude Dokken en de Montevideowijk zijn totaal verschillend t.o.v. de Cadixwijk. In de Oude Dokken en de Montevideowijk waren heel wat gronden in handen van private investeerders. In tegenstelling tot de Cadixwijk is 75% van de grond in handen van de stad. Dit geeft logischerwijze de mogelijkheid om in deze wijk een beleid te hanteren en meer concreet een sociaal beleid te gaan toepassen. Voor een groot stuk legt het stadsbestuur via het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op welk aandeel aan sociale huisvesting er ontwikkelt moet worden. Zoals blijkt uit het RUP Cadix, wordt er gestreefd naar 25% residentiële woningen, 50% betaalbare woningen en 25% sociale woningen. Op deze manier wordt er een goede mix naar inkomen gecreëerd.

Wat betreft het Eilandje heeft Woonhaven slechts het project Cadix. Woonhaven heeft zo twee gebouwen gerealiseerd. Het gebouw op de hoek van de Madrasstraat en de Pireausstraat heeft 31 sociale huurwoningen, een kinderopvang en een ondergrondse parking.

Volgens Bram Borghs (bijlage 1) realiseert Woonhaven t.o.v. de private markt grotere units. In elk project probeert men een mix te voorzien van één tot en met vijf slaapkamers (als dit stedenbouwkundig kan). De private markt daarentegen zal doorgaans tot maximaal drie slaapkamerappartementen ontwikkelen. Tegenwoordig worden er zelden appartementen met meer dan drie slaapkamers gecreëerd. In het project Cadix verhuurt Woonhaven 31 sociale huurwoningen waarvan:

- 5 met 1 slaapkamers,
- 5 met 2 slaapkamers,
- 9 met 3 slaapkamers,
- 9 met 4 slaapkamers,
- 3 met 5 slaapkamers.

(Woonhaven Antwerpen, 2019)

Volgens geïnterviewde Jan Hendrickx (bijlage 1) wordt sociale huisvesting de facto niet geassocieerd met hip, bruisend en modern. Heel wat mensen hebben een verkeerd beeld van sociale huisvesting. Woonhaven zorgt doormiddel van architectuur dat hun gebouwen mooi inbedden in de omgeving waarin ze terecht komen. Naar projectverloop werkt Woonhaven heel nauw samen met de stad. Indien ze een project lanceren om ontwerpers te zoeken doet men dit in samenwerking met de dienst Vergunningen alsook met de dienst Stadsbouwmeester. Indien ze jury's organiseren in het kader van de selectieprocedure om een architect aan te stellen, zit in de jury de stadsbouwmeester vertegenwoordigt, maar ook dienst Vergunningen en de VMSW (Vlaams maatschappij voor sociaal wonen). Dit zorgt ervoor dat de projecten van Woonhaven met een doordachte architectuur volledig past binnen de omgeving. Daarnaast heeft 1 op de 3 van de woningen vandaag het label van waardevol erfgoed. Woonhaven heeft op verschillende plaatsen in Antwerpen gebouwen met erfgoedwaarde en daar zijn ze erg trots op! Uiteraard hoopt Woonhaven dat het project Cadix op termijn ook het erfgoedlabel krijgt.

Het gebouw op de hoek van de Madrasstraat en de Pireausstraat beschikt (nog) niet over het erfgoedlabel, maar heeft wel de bekende ontwerpprijs *ARC18 Detail Award* gewonnen. Deze prijs bekroont projecten die zich onderscheiden door vernieuwende en verfijnde details in het ontwerp die vervolgens de architectuur van het gebouw op een nog hoger niveau brengen.

(Marieke Gielen, 2018)



Figuur 132 Project Cadix - Sociale huurwoningen Woonhaven Antwerpen

Het tweede gebouw op de hoek van de Indiëstraat en de Portostraat telt 27 sociale koopwoningen.



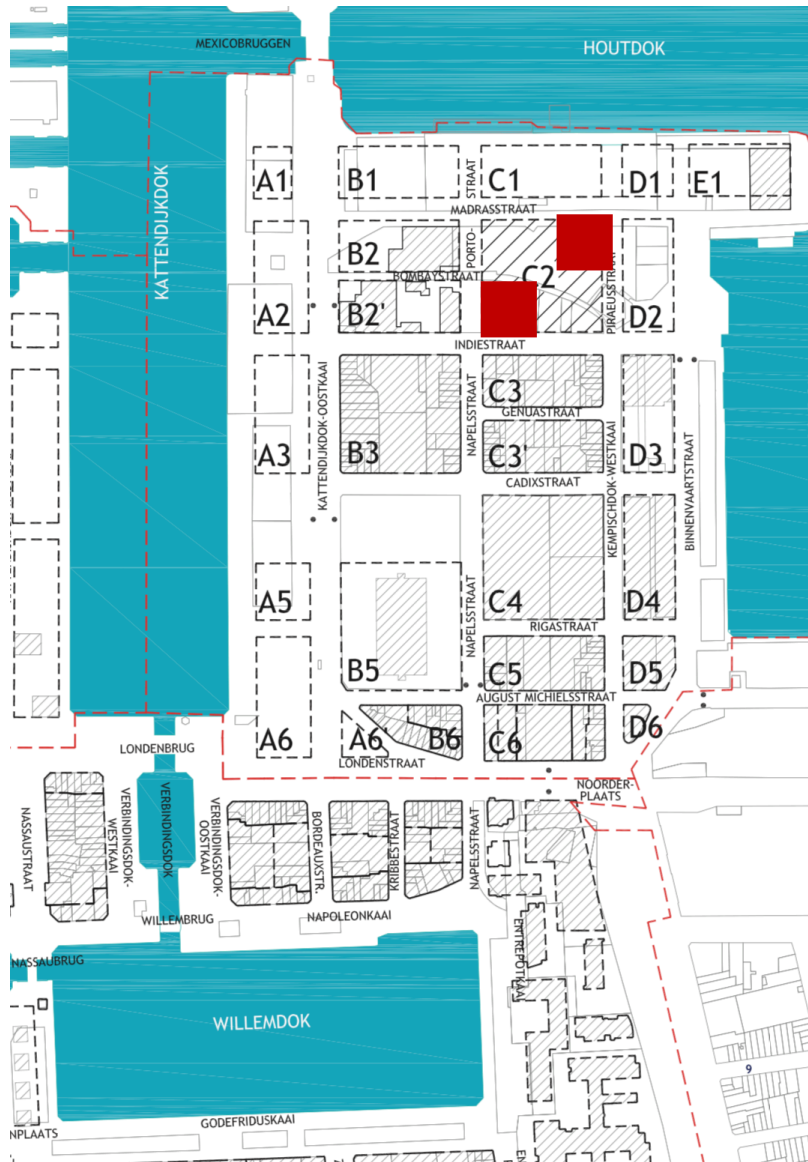
Figuur 133 Project Cadix Sociale koopwoningen Woonhaven Antwerpen

Sociale koopwoningen zijn woningen die door een sociale huisvestingmaatschappij, in dit geval Woonhaven Antwerpen, tegen een voordelige prijs verkocht worden. Er zijn echter een aantal voorwaarden waaraan men moet voldoen om in aanmerking te komen voor een sociale koopwoning.

De eerste voorwaarde heeft te maken met de leeftijd en de gezinssituatie. Dit houdt in dat je meerderjarig (of ouder) moet zijn. Zowel alleenstaanden, gehuwden of samenwonenden kunnen genieten van een sociale koopwoning. Ten tweede moet men ingeschreven zijn in het bevolkingsregister. Een derde en meteen een belangrijke voorwaarde is het inkomen.

Zo bleek uit een interview met Jan Hendrickx van Woonhaven (bijlage 1) dat men voor het inkomen kijkt op jaarbasis en drie jaar terug. Concreet mag een alleenstaande 24.852 euro verdienen op jaarbasis. Voor een gezin bedraagt dit 37.276 euro per jaar. Daarnaast komt er per kind ten laste 2000 euro bovenop. Op het eerste zicht zijn dit vrij hoge bedragen. Volgens Jan Hendrickx (bijlage 1) zijn er heel wat mensen met de misvatting dat sociale huisvesting enkel bedoeld is voor die mensen met een erg laag inkomen. Als we naar de realiteit kijken heeft de gemiddelde huurder bij Woonhaven een inkomen van 18.000 euro. Dit is dan weer vrij laag. De laatste voorwaarde is die omtrent het in bezit hebben van een eigendom. Het is namelijk zo dat u geen woning of bouwgrond in volle eigendom of in vruchtgebruik mag hebben. Deze regel is verstrengt t.o.v. vroeger waar je nog 5% in eigendom mocht bezitten. Naast juistgenoemde voorwaarden zijn er nog enkele huurdersverplichtingen. Zo moet een huurder verplicht basiskennis Nederlands hebben en als de huurder buiten de EU afkomstig is, moet hij verplicht ingeburgerd zijn. (Woonhaven Antwerpen, 2019)

Woonhaven heeft alletwee de kavels gekocht in blok C2 via AG VESPA. Op het verkavelingsplan hieronder zijn de twee kavels in het rood gemarkeerd.



Figuur 134 Verkavelingsplan Cadix C2

Volgens een interview met Jan Hendrickx is het wat betreft (bijlage 1) de toekomst nog heel onduidelijk op welke bouwvelden Woonhaven gaat kunnen ontwikkelen. De signalen die Woonhaven van AG Vespa ontvangt is dat de rand langs Kattendijkdok een heel attractieve kant wordt van de Cadixwijk en ook volledig voor private ontwikkelingen wordt voorbehouden en dus geen sociaal programma zal krijgen. Men kijkt eerder naar het Houtdok om sociale huisvesting te creëren. Aan het Kempisch Dok heeft men onlangs stijgers geplaatst voor permanente woonboten, maar de prijzen die ze hiervoor vragen zijn geen 'sociale' prijzen, en mikken dus naar middelhoge tot hoge inkomensklassen.

7.1.1 Aanbieden van voldoende grote woningen

Vandaag de dag worden er heel wat kleine een- of twee slaapkamerappartementen aangeboden. Ook dit fenomeen zien we sterk terugkomen op het Eilandje. Daarnaast zijn de appartementen op de private woningmarkt veelal kleiner dan de appartementen die de sociale huisvestingmaatschappijen aanbieden. Geïnterviewde Jan Borghs bevestigde dit in een interview (bijlage 1). Sociale huisvestingsmaatschappij Woonhaven Antwerpen moet bouwen volgens de richtlijnen van de VMSW (Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen). Deze richtlijnen worden opgelegd op Vlaams niveau. Vlaanderen bepaald dus de regels hoe sociale huisvestingsmaatschappijen dienen te bouwen. Zo bleek uit een interview met Jan Borghs (bijlage 1) dat voor een éénslaapkamerappartement de oppervlakte 60 m² bedraagt, gemeten binnen de buitenmuren. Het project Cadix is nog ontwikkeld met het zogenaamde document C2008. Dit document is recent gewijzigd in ontwerprichtlijnen. Aan deze ontwerprichtlijnen moeten alle sociale huisvestingsmaatschappijen voldoen en deze gelden dus niet alleen voor Woonhaven Antwerpen.

Het project Cadix werd verkocht onder semi-casco. Concreet betekent dit dat de koper de afwerking zelf kan kiezen. De appartementen zijn verkocht geweest zonder geschilderd te zijn, zonder vloeren en zonder keuken. Woonhaven heeft deze aanpak van AG VESPA overgenomen. Op de wachtlijsten staan vooral alleenstaanden, zegt Jan Hendrickx van Woonhaven Antwerpen (bijlage 1). Daarom voorziet Woonhaven in het blok behoorlijk wat flats met één -of twee slaapkamers. Maar evengoed zijn er grote gezinnen die nood hebben aan een sociale woningen. En dus bouwt Woonhaven ook appartementen met drie of vier slaapkamers. Er komen zelf appartementen met vijf slaapkamers.

7.1.1.1 Maatregelen van de stad

Hieronder worden de twee voornaamste maatregelen van de stad besproken. Als eerste legt de Antwerpse bouwcode (bij grotere projecten) een woningmix op. Dit heeft tot doel het fenomeen van de bouw van eenslaapkamerappartementen af te remmen. In de bouwcode onder *artikel 6 Harmonie en draagkracht paragraaf 3* vinden we de volgende maatregel:

3. De aard en grootte van de functie, de typologie en schaal van een project worden afgetoetst aan de draagkracht van de omgeving en dit voor alle delen van de constructie.

Verwevenheid van functies is een essentieel kenmerk van een binnenstedelijk gebied. Maar een te grote mix van verschillende functies of een te grote concentratie van één bepaalde functie kan tevens voor conflicten en overlast zorgen. Voorbeelden van overlast hierbij zijn geluidsproductie, parkeerdruk, mobiliteitsgeneratie, laden en lossen, dag- of nachtactiviteiten. Ook is er een verschil tussen typologieën die niet via de functiebeperkingen kunnen opgevangen worden. De impact van een groot appartementsgebouw is bijvoorbeeld heel anders dan dat van een rijhuis voor één gezin. De typologie en schaal kunnen overlast genereren door middel van concentraties.

Daarom wordt de draagkracht van de omgeving getoetst bij elk voorstel van functie, typologie en schaal.

Figuur 135 Maatregel 1 Bouwcode

(Gemeentelijk stedenbouwkundige verordening - Bouwcode, 2014, 9 november)

Het aanbod aan ruime woningen staat ook op de bestaande huizenmarkt onder druk. Het is namelijk zo dat 1/3^e van de bijkomende woningen ontstaat na renovatie. Doorgaans worden grotere woningen opgesplitst en gerenoveerd tot meerdere appartementen. Dit doet de verkoopprijzen stijgen aangezien huizen dikwijls worden verkocht als potentiële opbrengsteigendommen. Gezinnen zullen gemakkelijker de stad uittrekken omdat ze prijs/kwaliteit verhoudingsgewijs een betere woning buiten de stad zullen vinden.

(Inspiratienota z.d., p.15)

Om ervoor te zorgen dat de gezinswoningen beschermd worden tegen de opdeling in kleinere appartementen heeft de stad dit in de bouwcode opgenomen. Aldus Bram Borghs van Woonhaven Antwerpen (bijlage 1) hebben de grotere gezinnen op de wachtlijst (20%) in het oud patrimonium weinig aanbod. Het is met de nieuwe projecten/ontwikkelingen dat Woonhaven voor die gezinnen toch een oplossing kunnen aanbieden. Op 25 mei 2018 nam het college de beslissing om de bouwcode te herzien, en meer bepaald artikel 23: Beschermen van ééngezinswoning. Het volledige artikel kan u terugvinden in bijlage 4.

Artikel 23 Beschermen van eengezinswoning

§1. Een te beschermen eengezinswoning mag niet worden omgevormd tot een meergezinsgebouw.

De definitie van een te beschermen eengezinswoning is opgenomen in de definitielijst van deze bouwcode en wordt bepaald als: "Een eengezinswoning waarvan de totale vloeroppervlakte maximum 350 m² BVO bedraagt op het moment van de inwerkingtreding van deze verordening, inbegrepen eventuele functies."

In het geval dat in de laatst vergunde of vergund geachte toestand een functie anders dan wonen, autonoom kon functioneren door de aanwezigheid van een aparte toegang, apart sanitair,... en door het gebrek aan andere fysieke doorgangen met de woonfunctie, wordt deze beschouwd als een aparte hoofdfunctie. De woning wordt niet beschouwd als een te beschermen eengezinswoning. Deze woning mag worden opgedeeld.

Figuur 136 Maatregel 2 Beschermen van eengezinswoning Bouwcode

7.2 Woonvennootschap of wooncoöperatie

Sociale huisvesting, is dit nog wel langer een oplossing om betaalbaar wonen in de stad mogelijk te maken? Ik heb hier mijn twijfels over... Ook Peggy Totté, projectleider 'collectief wonen' bij architectuurwijzer (2018, p.35) zegt dat sociale huisvesting vandaag de dag nauwelijks soelaas biedt. In Vlaanderen wachten er maar liefst 125.000 mensen op een sociale woning. Sociale huisvestingskantoren kunnen de vraag dan ook niet meer volgen. Er is dringend nood aan alternatieve oplossingen voor betaalbaarheid in de woningbouw.

Een eerste instrument dat ingezet kan worden om wonen in de stad betaalbaarder te maken is door middel van een woonvennootschap of wooncoöperatie. Een voorbeeld van dit model is Zürich. In de jaren '90 trad ook in Zürich het fenomeen op waarbij alleen de rijkere klasse zich nog een woning in de stad kon veroorloven. Het stadsbestuur stak de handen uit de mouwen en stelde een doel voorop waarbij men 10.000 betaalbare en kwalitatieve woningen wilden realiseren in de stad. In dit model is de grond in handen van de zogenaamde Baugenossenschaften, coöperaties die zich inzetten op betaalbare en kwalitatieve woningen, maar tegelijkertijd ook aandacht besteden aan economische, sociale en ruimtelijke duurzaamheid.

Het principe van de wooncoöperatie is in feite erg eenvoudig. De bewoners zijn aandeelhouder van de coöperatie waarbij de *Baugenossenschaft* de woningen bouwt en verhuurt aan de leden van de coöperatie. De huur van een woning binnen een coöperatie is ongeveer een kwart goedkoper dan de huur op de private huurmarkt en wordt berekend op basis van de werkelijke kosten. Een ander groot voordeel aan dit model is dat in tegenstelling tot de klassieke projectontwikkeling een coöperatie niet wakker ligt van het rendement op de investering, of de zogenaamde ROI (return on investment).

Belangrijk om te weten is dat de wooncoöperatie niet gelijk staat met sociale huisvesting. De coöperatie is een instrument dat woningen realiseert voor zowel de middenklasse als de lage inkomensgroepen. Via dit model kan er een goede evenwichtige sociale mix bekomen worden in een project.

(Peggy Totté, 2018)

Ook de Vlaamse Bouwmeester is enthousiast. Het lijkt echter in de 'experiment' fase vast te blijven zitten. Hoewel het systeem in Zurich goed werkt, zijn de verschillen tussen Antwerpen en Zürich groot. Zo zijn er andere grenzen van betaalbaarheid, Zürich is véél duurder, huren is daar de norm.

In de steden Antwerpen, Gent en Brussel zijn er al enkele initiatiefnemers van start gegaan, maar hebben het niveau van Zürich nog niet bereikt. In Gent is er de zogenaamde Wooncoop, een Gentse private wooncoöperatie opgericht in 2016, die zich richt op éénoudergezinnen en alleenstaanden. Zij hebben het vaak moeilijk op de private huismarkt om een geschikte woning te vinden die betaalbaar voor hen is. Wooncoop gaat daarom opzoek naar grotere panden waar er gemeenschappelijke voorzieningen ingericht kunnen worden zoals een keuken, tuin, ... De gezinnen en singles huren een eigen woonruimte en delen een gemeenschappelijke ruimte. De woningen blijven eigenaar van Wooncoop, maar de bewoners hebben wel inspraak in het beheer en de inrichting van de woning. Hoe groter hun aandeel in de wooncoöperatie, hoe groter de korting die ze krijgen op de huurprijs. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat niet alleen bewoners aandelen kunnen kopen bij

Wooncoop. Ook niet huurders kunnen dat. Wooncoop hoopt op die manier budget te verwerven bij aandeelhouders, die daarvoor in ruil een jaarlijks dividend uitgekeerd krijgen.

(Wooncoop, z.d.)

7.3 Community Land Trust (CLT)

Een potentiële oplossing voor betaalbare grote gezinswoningen is d.m.v. een CLT of Community Land Trust. Steeds meer en meer steden gebruiken het principe van de zogenaamde CLT's die zijn overgewaaid uit de VS. Het beginsel van dit woonmodel is dat de eigenaar bij de aankoop van een woning enkel de woning verwerft, maar niet de grond. Het is de grond die in de zogenaamde "Trust" blijft. De "Trust" neemt de grondpositie in beheer en krijgt daarvoor een periodieke vergoeding van de woningeigenaar. De "Trust" kan bijvoorbeeld de stad zijn, maar ook een huisvestingsmaatschappij. Logischerwijze zal de aankoop onder dit woonmodel goedkoper zijn aangezien de eigenaar bij de aankoop van de woning niet moet investeren in de grondwaarde. De aankoopprijs zal op deze manier 30% kunnen dalen.

Op juridisch vlak zal er een (horizontale) opsplitsing gemaakt moeten worden tussen grond en gebouw. In de Belgische regelgeving en meer bepaald in het Burgerlijk Wetboek komt dit model echter overeen met het erfpachtrecht. Dit is een tijdelijk zakelijk recht dat voor een termijn van minimum 27 jaar tot maximum 99 jaar kan aangegaan worden. Dit recht verleent het volle genot van een onroerende goed dat aan iemand anders toebehoort.

(Adhemar Advocaten, 2018)

In de stad Antwerpen lanceerde Bart De Wever (N-VA) een nieuw woonmodel dat het wonen in de stad betaalbaarder moet maken, maar ook om de zogenaamde stadsvlucht te doen stoppen. Het nieuwe woonmodel steunt op het principe van de Community Land Trust, waarbij de grond dus eigendom blijft van de stad. De focus zal liggen bij jonge gezinnen. Want nog steeds verlaten er te veel gezinnen de stad omdat ze elders, bijvoorbeeld aan de rand van Antwerpen ruimere woning vinden voor dezelfde prijs. Dit is fataal voor een stad met het oog op verpaupering en mobiliteitsproblemen. Het aantrekken van deze gezinnen moet gebeuren via beleidsinstrumenten want automatisch gebeurt het niet.

(Gazet Van Antwerpen, 2018)

Momenteel zijn de stedelijke diensten het systeem juridisch op punt aan het zetten. Zodra dat gebeurd is zal burgemeester Bart De Wever een eerste test case starten op het Eilandje en meer bepaald in de Cadixwijk. Dit heeft te maken met de grondpositie die de stad Antwerpen er heeft. Bart de Wever benadrukt wel dat dit nieuw woonmodel niet dé oplossingen is en het andere initiatieven niet uitsluit. Ook wil hij er liever geen inkomenscriteria aan koppelen. Het gaat immers niet om sociale woningen, het is louter een concept om wonen betaalbaarder te maken in de stad. Het nieuwe woonmodel is een goed initiatief van de stad aangezien het de middenklasse opvangt. Diegene die net niet (meer) in aanmerking komen op een sociale woning, maar het ook nog moeilijk heeft op de private huur- en koopmarkt.

(Jonathan Bernaerts, 2018)

In een interview met Rozemie Claeys (bijlage 3) vroeg ik haar wanneer het woonmodel effectief van start zou gaan. Zij vertelde dat het de bedoeling is het nieuwe woonmodel deze legislatuur op punt te krijgen. Het is voor de stad echter een grote zoektocht. Een zoektocht naar welk woonproduct men binnen het systeem wil aanbieden. Bijvoorbeeld betaalbare gezinswoningen, want zoals eerder aangehaald moet het aantrekken van gezinnen gebeuren via beleidsinstrumenten aangezien het automatisch niet gebeurt. Rozemie Claeys (bijlage 3) vertelde dat AG VESPA hierin de rol krijgt als uitvoerende partner. AG VESPA is een publieke ontwikkelaar en voert beleidsopdrachten uit van het college. Ze vinden het dan ook belangrijk dat gezinnen met kinderen worden opgevangen op het Eilandje. Ze gaan experimenteren om op die manier beleidsvoorstellen op tafel te leggen. Het Antwerps Woonmodel is er daar één van. Het zijn experimenten waarbij speculatie langdurig uit het systeem zal blijven. *“Speculatie is het kopen, verkopen van goederen en waardepapieren, met als doel voordeel te behalen uit prijsverschillen die zich op achtereenvolgende tijdstippen op dezelfde markt voordien.”* (Ensie, 2019). Men wil er namelijk voor zorgen dat er geen gelukzaligheid wordt gecreëerd voor de eerste koper (of ontwikkelaar), maar een langdurig voordeel.

Volgens Rozemie Claeys (bijlage 3) is niet alleen het verhaal van de grondprijs van belang. Ook met de bouwkost moet er rekening gehouden worden. De laatste 10 jaar is de bouwkost door alle duurzaamheidseisen met 10-15% gestegen. In die zin is het Eilandje een moeilijke concurrentie aan het aangaan met de rest van het gebied van Antwerpen waar er veel meer gerenoveerd wordt. Op het Eilandje is het aanbod voornamelijk nieuwbouw met afgewerkte en high level woonproducten.

7.4 Private markt

Niet alleen de overheid staat in voor het realiseren van betaalbare woningen, maar ook de private markt moet haar steentje hierin bijdragen. De stad past vandaag de zogenaamde stedelijke ontwikkelingskost (SOK) toe op projecten met een bepaalde omvang. De SOK is echter vrij ruim. Het dient als inkomsten om er extra voorzieningen mee aan te leggen zoals bijvoorbeeld onderwijs, mobiliteit, open ruimte, Het collegebesluit van 9 maart 2018 bevat een lijst (illustratie 137) waarvoor de stad het geld kan aanwenden. Betaalbare woningen staat hier ook tussen. De stad kan de stedenbouwkundige lasten dus ook gebruiken om betaalbare woningen te voorzien. Wanneer blijkt dat een ontwikkelaar de betaalbare woningen niet kan realiseren, dan moet de stad zelf het initiatief nemen op betaalbare woningen te ontwikkelen.

(Stad Antwerpen, 2019)

- groen (park, grote en kleine pleinen, vergroening,...);
- kinderkribbe;
- school;
- sportinfrastructuur;
- jeugdwerk (jeugdhuis, fuifzaal);
- dienstencentrum;
- speeltuigen en speelaanleidingen;
- buurtparking (auto's, moto's, fietsen);
- betaalbare woningen;
- financiële bijdrage aan ingrepen om mobiliteitsaspecten te verbeteren
- financiële bijdrage aanleg openbaar domein in de onmiddellijke omgeving van het project.

Figuur 137 Lijst waarvoor SOK bestemd kan worden

Persoonlijk betwijfel ik of de SOK wel doeltreffend genoeg is voor betaalbaar wonen. Grote ontwikkelingen zorgen immers voor extra veel voorzieningen (scholen, parken, ...) waardoor die kosten oplopen. Is het dan wel realistisch om te denken dat de SOK ook de nodige middelen biedt voor betaalbaar wonen? Volgens mij niet. Het volledige besluit dat werd goedgekeurd door het college op 9 maart 2018, kan u raadplegen in bijlage 5.

Besluit

Stadsontwikkeling

't Stad is van iedereen. Zo luidt de bekende slogan van de stad Antwerpen. Als we dit projecteren op het ontwikkelde havengebied het Eilandje, is dan ook het Eilandje voor iedereen? Beginnend met de stadsontwikkeling of meer specifiek de waterfrontontwikkeling ervan kunnen we stellen dat het een succesverhaal is. Ook AG VESPA bevestigt dit. De revitalisering van het oude havengebied heeft in belangrijke mate bijdrage geleverd aan de levendigheid op vlak van cultuur en economie. Daarnaast heeft de stad geïnvesteerd in publieke projecten die als sleutel moesten dienen voor de verdere ontwikkeling van het gebied. De opening van het MAS in 2011, was het belangrijkste project om mensen de weg van de stad naar het Eilandje te doen vinden. Dit betekende vervolgens de start van heel wat bouwprojecten in de wijk.

Gentrificatie

De mindere kant aan de ontwikkeling of vernieuwing van het Eilandje, is het fenomeen gentrificatie. In bepaalde delen op het Eilandje vindt het toch zijn weg. We merken in het gebied enkele negatieve kenmerken van gentrificatie op zoals verdringing, kleiner wordend aanbod van betaalbare woningen, prijsstijgingen en de homogenisering van de Oude Dokken. Volgens Rozemie Claeys is er voor een stuk sprake van verdringing op het Eilandje, met name in de Montevideowijk en de Cadixwijk. Daar had je een kern van oude havenwijken waar ook havenarbeiders woonden. In deze wijken kunnen we stellen dat er sprake is geweest van verdringing of verschuiving. De deelwijk de Oude Dokken kende weinig oorspronkelijke bewoners waardoor er hier minder sprake van verdringing en de wijk een bijna volledig nieuwe bevolking kent. Verdringing klopt dus voor een stuk op het Eilandje, maar we mogen hier echter niet mee overdrijven.

Daarnaast is er de homogenisering in de Oude Dokken. De inkomens in dit gebied stijgen sterker dan de rest van het gebied. De bevolking zal zich anders gaan gedragen en zich gaan afzonderen van de rest van het gebied. Om ervoor te zorgen dat het fenomeen van de homogenisering van de Oude Dokken niet kan verdergezet worden in de rest van de wijk voerde de stad een actief woonbeleid men in de Cadixwijk waar betaalbaar wonen een van de streefdoelen is. De stad is hier namelijk voor meer dan 75% eigenaar van de grond. Het inkomen in de wijk stijgt jaar na jaar. Als deze trend zich blijft verderzetten, zullen de hoge inkomensklassen de lage inkomens overeenstemmen, waardoor de inkomensmix in het gedrang komt. Door de stijging van het vastgoed in het projectgebied worden betaalbare woningen zeldzamer, waardoor het sociaal woonbeleid in de Cadixwijk zeker ten goede komt.

Woonvoorraad en prijzen

De succesvolle stadsontwikkeling op het Eilandje vertaalt zich in de hoge vastgoedprijzen. Zo bedraagt de gemiddelde prijs voor een appartement in de Oude Dokken voor het jaar 2014 (recentste cijfers) 539.591 euro. Dit maakt het Eilandje meteen ook een van de duurste wijken in Antwerpen. Hoge vastgoedprijzen maken het dan weer interessant voor ontwikkelaars om te gaan investeren in de buurt, maar het moet echter rendabel blijven. Ontwikkelaars zullen dan ook eerder geneigd zijn een te groot aanbod één- en tweeslaapkamer appartementen te ontwikkelen. Dit vormt namelijk een ideaal beleggingsobject of naar rendement een product dat vlot zal verkopen. Zo bleek uit een interview met sociale huisvestingsmaatschappij Woonhaven Antwerpen (bijlage 1) dat ook zij gaan investeren in de kleinere units. Woonhaven volgt namelijk de vraag die ze krijgen van hun klanten. Maar liefst 62% van de Antwerpse bevolking bestaat uit alleenstaanden en gezinnen zonder kinderen. Er is dan ook nood aan appartementsvormen waar deze laatste kunnen huisvesten. Dat er een gezinsverdunding is in de stad is een feit. Om nu te zeggen dat we met het aanbod aan appartement op het Eilandje geen bewoning gaan vinden betwijfeld Rozemie Claeys.

Sociale mix

Op vlak van sociale mix staan de hoge vastgoedprijzen in lineair verband met hoge inkomens in het gebied. Als de vastgoedprijzen zo hoog zijn, moet het inkomen namelijk in evenredichtheid zo hoog zijn. Als gevolg van de onbetaalbaarheid van vele woningen op het dure Eilandje is het aandeel aan gezinnen er erg laag. Bovendien vinden gezinnen in randgemeentes veel ruimere woningen voor dezelfde prijs en vluchten om die reden de stad uit.

Waar AG Vespa wel op doelt is dat er op het projectgebied niet alleen maar woonvormen komen voor die kleine huishoudens. AG Vespa vindt het belangrijk om ook op het Eilandje ondanks de hoge grondprijs, ondanks de nieuwe woonvormen die van bij de start al duur zijn en ondanks de hoge ontwikkelingskost in te zetten op gezinnen met kinderen. Het is namelijk zo dat dat door een goede mix aan woontypologieën men verschillende doelgroepen aantrekt. Dit bevestigde stadssocioloog Stijn Oosterlynck tijdens mijn interview (bijlage 2). AG VESPA is vooral bezorgd op langere termijn en dan vooral in het kader van de gezinsstructuren. Momenteel zijn de ontwikkelingen op het Eilandje gericht op de één tot tweeslaapkamer appartement. Op termijn gaat men het moeilijk krijgen om deze units om te vormen naar grotere wooneenheden. Een gezinswoning daarentegen opsplitsen in drie appartementen is een pak evidentier. Geïnterviewde Rozemie Claeys (bijlage 3) wil vooral na twee tot drie woongeneraties een wijk die wel diverse huishoudens kan huisvesten. Momenteel is dat niet het geval op het Eilandje waardoor de sociale mix (nog) niet in evenwicht is. Op dit ogenblik wordt er de focus te hard gelegd op de levensstijl van jonge professionals of mensen zonder kinderen.

Kortom, verschillende inkomensgroepen moeten de mogelijkheid hebben om in een bepaald stadsdeel te wonen. Er moet dus voldoende aanbod zijn aan types woningen en prijsklassen om zo een sociale mix te verzekeren. Het Eilandje huisvest vandaag de dag niet voldoende diverse huishoudens om te kunnen spreken van een evenwichtige sociale mix. Enkel hoge inkomens kunnen er wonen. Het is als een vicieuze cirkel: stijgende inkomens, zorgen voor hoge vastgoedprijzen, waardoor gezinnen de stad uitvluchten en opzoek gaan naar ruimere woningen voor dezelfde prijsklasse in randgemeenten.

Lijst met figuren en tabellen

Figuur 1 Administratief Centrum 'Den Oudaan' Figuur 2 Architect Renaat Bream.....	15
Figuur 3 Toestand voor- en na de rechtekking	16
Figuur 4 Detail Rechtekking Kaaien.....	17
Figuur 5 Bonapartedok en Willemdok, Het Eilandje.....	18
Figuur 6 Verwezenlijkingen Van Schoonbeke.....	19
Figuur 7 De Nieuwstad (Eilandje)	19
Figuur 8 Tijdlijn ruimtelijke beleid Stad Antwerpen	21
Figuur 9 Waterstad.....	24
Figuur 10 Ecostad	24
Figuur 11 Havenstad.....	24
Figuur 12 Spoorstad.....	24
Figuur 13 Poreuze stad.....	25
Figuur 14 Dorpen en Metropool	25
Figuur 15 Megastad	25
Figuur 16 Contouren RUP Eilandje.....	26
Figuur 17 Evolutie economische sectoren (SIC).....	28
Figuur 18 Bevolkingsprognose Stad Antwerpen (SIC).....	29
Figuur 19 Evolutie netto-inkomen per belastingplichtige (SIC) – Staafgrafiek	30
Figuur 20 Evolutie netto-inkomen per belastingplichtige (SIC) - Diagram	31
Figuur 21 Evolutie werkloosheidsdruk (SIC)	32
Figuur 22 Aantal steuntrekkende M/V (SIC)	33
Figuur 23 Aantal geboorten in kansarme gezinnen (SIC)	34
Figuur 24 Aandeel geboorten in niet kansarme gezinnen (SIC)	34
Figuur 25 Mediaan netto-inkomen belastingplichtigen (SIC)	35
Figuur 26 Aandeel sociale woningen (SIC).....	36
Figuur 27 Algemene werkloosheidsdruk (SIC).....	37
Figuur 28 Aantal steuntrekkers (SIC).....	37
Figuur 29 Aandeel vreemdelingen (SIC).....	38
Figuur 30 Groen Kwartier Antwerpen.....	40
Figuur 31 Botanico Leuven	40
Figuur 32 Kanaal, Wijnegem.....	40
Figuur 33 Klooster Julianus Tongeren	41
Figuur 34 Leopold Brussel	41
Figuur 35 Leopoldskazerne Gent.....	41
Figuur 36 Paterskerk Boom	42
Figuur 37 C-mine Genk.....	42
Figuur 38 Oude Dokken Gent	42
Figuur 39 Evolutie inwoners District Antwerpen vs. Stad Antwerpen (SIC)	43
Figuur 40 District Antwerpen (SIC)	44
Figuur 41 Waterfront Boston, Verenigde Staten	47
Figuur 42 Waterfront Baltimore, Verenigde Staten	47
Figuur 43 Waterfront Docklands Londen, Engeland	47
Figuur 44 Waterfront Kopenhagen, Denemarken	48
Figuur 45 Waterfront Rotterdam, Nederland.....	48

Figuur 46 Waterfront Het Eilandje Antwerpen, België.....	48
Figuur 47 Generale Staf 't Groen Kwartier, Antwerpen.....	50
Figuur 48 Generale Staf (AG VESPA) Figuur 49 Gang Generale Staf (AG VESPA)	50
Figuur 50 Red Star Line museum Figuur 51 Mas (Museum Aan de Stroom).....	51
Figuur 52 Park Spoor Noord	51
Figuur 53 Toekomstbeeld Blue Gate Antwerpen (AG VESPA).....	53
Figuur 54 Succesfactoren waterfrontontwikkeling (ROI Handboek)	56
Figuur 55 Historische schepen gelegen in Bonapartedok (Port of Antwerp)	58
Figuur 56 Badboot in betere tijden	59
Figuur 57 Een gezonken Badboot.....	59
Figuur 58 Woonboot Figuur 59 Woonschuit.....	60
Figuur 60 Woonark.....	60
Figuur 61 Schema risico's waterfrontontwikkeling (Handboek ROI)	61
Figuur 62 Hanzehuis (Kris Geelen, Het Eilandje)	62
Figuur 63 Oude brandweerkazerne	62
Figuur 64 Kranen Rijnkaai.....	63
Figuur 65 Vlotkraan 9 MAS	63
Figuur 66 Blauwe havenkraan ACEC	64
Figuur 67 Groene havenkraan Inter-Beton	64
Figuur 68 Gele havenkraan Inter-Beton.....	64
Figuur 69 Nieuwe havenkraan Kesteleyn	64
Figuur 70 Betoncentrale Inter-Beton	65
Figuur 71 Nieuwe betoncentrale Inter-Beton	65
Figuur 72 Parkbrug Antwerpen - Buitenzijde	67
Figuur 73 Parkbrug Antwerpen – Binnenkant	67
Figuur 74 Bataviabrug Gent	68
Figuur 75 Bataviabrug Gent – Hoogste stand.....	68
Figuur 76 Tramlijn 7 Mortsel - Eilandje	69
Figuur 77 Tramlijn 70 Luchtbal - Eilandje.....	69
Figuur 78 Nieuwe Londonbrug Eilandje	69
Figuur 79 Waterbus Antwerpen	70
Figuur 80 Waterbus Vilvoorde.....	70
Figuur 81 Deelwijken Eilandje Figuur 82 Wijk Eilandje.....	75
Figuur 83 Evolutie aantal jonge gezinnen Stad Antwerpen (SIC)	77
Figuur 84 Evolutie gemiddelde leeftijd Stad Antwerpen.....	78
Figuur 85 Projectgebied, Het Eilandje.....	79
Figuur 86 Architect Manuel De Sola-Morales	81
Figuur 87 Plan De Sola Morales	82
Figuur 88 Gebiedsaanduiding Masterplan Eilandje	84
Figuur 89 De jachthaven aan het Willemdok met op de achtergrond het Museum aan de Stroom © Tom Cornille	85
Figuur 90 Situering Oude Dokken	86
Figuur 91 Detail Oude Dokken.....	86
Figuur 92 Koninklijk Entrepot – Voorkant Figuur 93 Koninklijk Entrepot – Zijkant.....	87
Figuur 94 Chiquitabuilding	87
Figuur 95 Chiquitabuilding – Toekomstbeeld	87
Figuur 96 Zicht op de Cadixwijk © AG VESPA - Bart Gosselin	88

Figuur 97 Drietrapsraket	90
Figuur 98 Advertentie verkoop projectgrond Cadix B6'	91
Figuur 99 Advertentie kandidaten voor woonbootligplaatsen Cadix	91
Figuur 100 Situering Cadixwijk + te ontwikkelen bouwblokken	92
Figuur 101 Toekomstbeeld bouwblok 3 - AG VESPA Figuur 102 Noorderpershuis – bouwblok 6 - AG VESPA	93
Figuur 103 Opening Schenkenplein - AG VESPA Figuur 104 Opening Schengenplein – AG VESPA	93
Figuur 105 Toekomstbeeld ligplaatsen woonboten Cadix	93
Figuur 106 Luchtfoto van de Montevideowijk in 2016 © Patrick Henderyckx	94
Figuur 107 Situering Montevideowijk	96
Figuur 108 Detail Montevideowijk	96
Figuur 109 Red Star Line Museum Figuur 110 Ballet van Vlaanderen	97
Figuur 111 De Shop eventhal Figuur 112 Hangar 26/27	97
Figuur 113 Waagnatie Expo en events Figuur 114 Toekomstbeeld Montevideo-pakhuizen © M2 Architecten	97
Figuur 115 Westkaaitorens	97
Figuur 116 Het Eilandje buurtniveau Figuur 117 Eilandje wijkniveau	98
Figuur 118 Evolutie gemiddeld netto-inkomen op wijkniveau (SIC)	99
Figuur 119 Evolutie gemiddeld netto-inkomen op buurtniveau (SIC)	100
Figuur 120 Gemiddeld netto-inkomen wijken stad Antwerpen (SIC)	101
Figuur 121 Referentieprojecten op buurtniveau	102
Figuur 122 Woonproject The New York Residence	103
Figuur 123 Woonproject Aequor - Oude Dokken	103
Figuur 124 Woonproject Westkaaitorens 4,5 & 6	104
Figuur 125 Gemiddelde prijs appartementen 2014 - Wijken	105
Figuur 126 Evolutie aantal inwoners Eilandje	106
Figuur 127 Krachtlijn 4 RUP Cadix	107
Figuur 128 Percentage gehuwden met kinderen 2019 - Wijken (SIC)	108
Figuur 129 Percentage alleenstaanden 2019 - Wijken (SIC)	109
Figuur 130 Percentage samenwonenden zonder kinderen 2019 - Wijken (SIC)	109
Figuur 131 Percentages autochtonen - allochtonen 2019 op wijkniveau (SIC)	110
Figuur 132 Project Cadix - Sociale huurwoningen Woonhaven Antwerpen	112
Figuur 133 Project Cadix Sociale koopwoningen Woonhaven Antwerpen	113
Figuur 134 Verkavelingsplan Cadix C2	114
Figuur 135 Maatregel 1 Bouwcode	115
Figuur 136 Maatregel 2 Beschermen van eengezinswoning Bouwcode	116
Figuur 137 Lijst waarvoor SOK bestemd kan worden	120

Bibliografie

Persoonlijke communicatie

E-mails

Agnieszka Zajac (17 oktober 2018).(Projectleider Oude Dokken Gent).(Interview).Persoonlijke communicatie (e-mail).

Apostel Katrijn (4 augustus 2018).(Projectleider Structuurplan Antwerpen).(Interview). Persoonlijke communicatie(email).

Blatter Valerie (6 augustus 2018). (Consulent rechten stad Antwerpen). (Leegstand). Persoonlijke communicatie(email).

Claeys Rozemie (24 september 2018).(Projectleider bij AG Vespa).(Interview).Persoonlijke communicatie(email).

Heirman Sigrid (25 augustus).(Diensthoofd Woonpromotie Stad Antwerpen).(Interview). Persoonlijke communicatie(email).

Hendrickx Jan (16 oktober 2018).(Communicatieverantwoordelijke).(Interview).Persoonlijke communicatie (e-mail).

Oosterlynck Stijn (26 augustus 2018).(stads socioloog).(Interview).Persoonlijke communicatie(email).

Teughels Philipe (4 augustus 2018).(Procesmanager).(stads vernieuwing Antwerpen). Persoonlijke communicatie(email)

Van Bouchaute Bart (3 oktober 2018).(Docent Politiek en Beleid sociaal werk aan de Arteveldehogeschool).(Interview).Persoonlijke communicatie (e-mail)

Gesprekken

Dams Dries (15 augustus 2018).(Omgevingsambtenaar bij gemeente Rijkevorsel).(stads vernieuwing en leegstand Antwerpen). Persoonlijke communicatie (gesprek). Antwerpen

Interviews

Borghs Bram (30 oktober 2018).(Projectcoördinator).(Interview).Persoonlijke communicatie (Interview). Woonhaven Antwerpen (Jan Denucéstraat 33)

Hendrickx Jan (30 oktober 2018).(Communicatieverantwoordelijke).(Interview).Persoonlijke communicatie (Interview). Woonhaven Antwerpen (Jan Denucéstraat 33)

Rozemie Claeys (4 maart 2019).(Projectleider Eilandje Antwerpen).(Interview).Persoonlijke communicatie (Interview). AG VESPA Antwerpen (Paradeplein 25).

Stijn Oosterlynck (6 november 2018).(Stadssocioloog).(Telefonisch interview).Persoonlijke communicatie (Interview).

Publicaties op het internet

Adhemar Advocaten.(2018). *Community Land Trust – de doorbraak van het erfpachtrecht op de Belgische woningmarkt?*. Geraadpleegd in 2018 via <http://adhemar-advocaten.be/nl/community-land-trusts-de-doorbraak-van-het-erfpachtrecht-op-de-belgische-woningmarkt/>

AG VESPA. (z.d.). *Eilandje*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje>
Antwerpen Morgen (z.d.). *Van havenbuurt naar een nieuwe wijk aan het water*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/eilandje/over>

Anteagroup. (z.d.). *Stads- en dorpskernvernieuwing*. Geraadpleegd in 2019 via <https://www.anteagroup.be/be/diensten/landschap-en-publieke-ruimte-inrichten-en-beheren/stads-en-dorpskernvernieuwing>

Antwerpen: ontwikkeling van stad en haven. (z.d.). Geraadpleegd in 2018 via https://aardrijkskunde.dbz.be/graad3/ruimtelijke_ordering/antwerpen_westerschelde.htm

Antwerpen morgen (z.d.). *Structuurplan vandaag tijdlijn*. Meerdere keren geraadpleegd in 2019 via <https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/structuurplan-vandaag/tijdlijn>

Aquor (z.d.). Geraadpleegd in 2018 via <https://www.aequor-antwerp.com/>

Bouwfonds ontwikkeling (2004). *Dossier Waterfrontontwikkeling*. Bouwfonds, 14. Geraadpleegd in 2019 via <https://www.bpd.nl/media/83818/naw-14-dossier-bpd.pdf>

Dirk Schoofs (z.d.). *Hoofdstuk 2: De eerste woonwijken*. (z.d.). Geraadpleegd in 2019 via http://www.thesis.net/antwerpen_linkeroever/ant_link_hfst_2.htm

GVA.(2018, 5 juni).De Wever wil 'Antwerps woonmodel' landeren op Eilandje.*Gazet Van Antwerpen*. Geraadpleegd via https://www.gva.be/cnt/dmf20180605_03545913/de-wever-wil-antwerps-woonmodel-lanceren-op-eilandje

GVA.(25 mei 2004). Eerste woonproject aan Eilandje een feit. *Gazet Van Antwerpen*. Geraadpleegd in 2019 via <https://www.gva.be/cnt/oid297693/archief-eerste-woonproject-aan-eilandje-een-feit>

Hullabaloo (2019). Geraadpleegd in 2019 via <https://www.hullabaloo.be/scheepvaart/havenkranen-de-oude-dokken>

Inventaris Onroerend Erfgoed (z.d.). Meerdere keren geraadpleegd in 2019 via <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/122215>

Jonathan Bernaerts.(2018, 6 juni). "Gezin bezit woning, stad de grond". *Het Laatste Nieuws*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.hln.be/regio/antwerpen/-gezin-bezit-woning-stad-de-grond~af52fd37/>

Kenniscentrum Vlaamse Steden. (2012). *Van verlaten havengebied tot stadswijk*. Geraadpleegd in 2018 via http://www.complexestadsprojecten.be/Paginas/Antwerpen_eilandje.aspx

Key Gazette (2017). *De vastgoedsector werpt zich op reconversieprojecten*. Geraadpleegd in 2018 via <http://keygazette.be/en/gazette/detail/de-vastgoedsector-werpt-zich-op-reconversieprojecten>

Marieke Giele (22 november 2018). Happel Cornelisse Verhoeven ontvangt ARC18 Detail Award voor Cadix Antwerpen. *De Architect*. Geraadpleegd in 2018 via https://www.dearchitect.nl/architectuur/nieuws/2018/11/happel-cornelisse-verhoeven-ontvangt-arc18-detail-award-voor-cadix-antwerpen-101202385?vakmedianet-approve-cookies=1&_ga=2.28878204.1767084435.1543413090-1601505564.1543413090

NGI. *Topomap viewer*. Meerdere keren geraadpleegd in 2018 via <http://www.ngi.be/topomapviewer/public?lang=nl&>

Noorderlijn (2019). Geraadpleegd in 2019 via <https://noorderlijn.be/nieuws/tram-70-brengt-je-van-luchtbal-naar-het-eilandje>

Peggy Totté (2018). Betaalbaarheid in coöperatieve woningbouw. *Coöperatieve woningbouw*. Geraadpleegd in 2019 via http://www.vrp.be/wp-content/uploads/2018/04/R37_Betalbaarheid-in-cooperatieve-woningbouw.pdf?x33729

Sogent (2019). Geraadpleegd in 2019 via <https://sogent.be/projecten/bataviabrug-oude-dokken>

Stad in cijfers. Meerdere keren geraadpleegd in 2018 via <https://stadincijfers.antwerpen.be/databank/>

Stadbel. Meerdere keren geraadpleegd in 2018 via <https://statbel.fgov.be/nl>

Stedenbeleid Vlaanderen (z.d.). *'t Eilandje Antwerpen: voorbeeld van trage stedenbouw in Vlaanderen*. Geraadpleegd 2018 via <http://www.stedenbeleid.vlaanderen.be/t-eilandje-antwerpen-voorbeeld-van-trage-stedenbouw-in-vlaanderen>

Stedenbeleid Vlaanderen (z.d.). *Stadsvernieuwing*. Geraadpleegd in 2018 via <http://stedenbeleid.vlaanderen.be/stadsvernieuwing>

Stedenbeleid Vlaanderen. (z.d.). *Eilandje*. Geraadpleegd in 2018 via <http://www.stedenbeleid.vlaanderen.be/stadsvernieuwing/antwerpen/eilandje>

The New York Residence (z.d.). Geraadpleegd in 2018 via <https://www.thenewyorkresidence.be/project/>

VandenBussche, S. (3 september 2018). Speculatie verdrijft inwoners aan Oude Dokken. *Apache*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.apache.be/2018/09/03/speculatie-verdrijft-inwoners-aan-oude-dokken/?sh=b2c88ed3180cdaaa905b7-40021154>

Vlaio (z.d.). Geraadpleegd in 2019 via <https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/brownfieldconvenanten/voordelen-verbonden-aan-de-totstandkoming-van-een>

VRP (z.d.). *Betaalbaarheid in coöperatieve woningbouw*. Geraadpleegd in 2018 via http://www.vrp.be/wp-content/uploads/2018/04/R37_Betaalbaarheid-in-cooperatieve-woningbouw.pdf?x33729

Vlaamse overheid (z.d.). *Wat is PPS?*. Meerdere keren geraadpleegd in 2019 via <https://overheid.vlaanderen.be/overheidsopdrachten-en-raamcontracten/pps-publiek-private-samenwerking/wat-is-pps>

Wikipedia (2017). Geraadpleegd in 2019 via https://nl.wikipedia.org/wiki/Economische_sector

Wikipedia (2018). Geraadpleegd in 2019 via [https://nl.wikipedia.org/wiki/Waterfront_\(stedenbouw\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Waterfront_(stedenbouw))

Woonhaven (2018) Meerdere keren geraadpleegd in 2018 via <https://woonhaven.be/>

Beleidsdocumenten en rapporten

AG VESPA (z.d.). *Brochure Eilandje*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje>

AG VESPA. (z.d.). *Beeldkwaliteitplan buitenruimte*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje>

AG VESPA. (z.d.). *Groenplan – deel 1*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje>

AG VESPA. (z.d.). *Groenplan – deel 2*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje>

AG. (z.d.). *Beeldkwaliteitplan architectuurplan*. Geraadpleegd in 2018 via <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje>

Complexe Stadsprojecten (z.d.). *RUP Eilandje voorschriften*. Geraadpleegd in 2018 via http://www.complexestadsprojecten.be/Documents/1.6_Antwerpen_Eilandje/1.6_Antwerpen_Eilandje_RUP_toelichting.pdf

Stad Antwerpen (2004). *Masterplan Eilandje fase 1 en 2*. Geraadpleegd in 2019 via http://www.complexestadsprojecten.be/Documents/1.6_Antwerpen_Eilandje/1.6_Antwerpen_Eilandje_Masterplan.pdf

Stad Antwerpen. (z.d.). *Inspiratienota voor het nieuwe Strategisch Ruimteplan Antwerpen*. Geraadpleegd in 2019 via <https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/structuurplan-in-ontwikkeling/tijdlijn>

Stad Antwerpen. (z.d.). *Masterplan Eilandje fase 1*. Geraadpleegd in 2018 via https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Bedrijven/Stadsontwikkeling/SW_Beleid/MasterplanV2fin.pdf

Stad Antwerpen. (z.d.). *Masterplan Eilandje fase 2*. Geraadpleegd in 2018 via https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Bedrijven/Stadsontwikkeling/SW_Beleid/MasterplanF2fin.pdf

Stad Antwerpen. (z.d.). *RUP Eilandje toelichtingsnota*. Geraadpleegd in 2018 via https://www.antwerpen.be/nl/docs/stad/stadsvernieuwing/bestemmingsplannen/RUP_11002_214_10010_00001/RUP_11002_214_10010_00001_TN.pdf

Stad Antwerpen. (z.d.). *Waterplan+*. Geraadpleegd in 2018 via https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/72cbee7f-0b21-45d0-859b-e78a43ab003e/Brochure_WaterplanPlus_Eilandje.pdf

Stad Antwerpen. (z.d.). *Waterplan*. Geraadpleegd in 2018 via https://www.antwerpen.be/docs/stad/bedrijven/stadsontwikkeling/sw_beleid/waterplanv2finc.pdf
Stad Antwerpen.(2014).

Gemeentelijke Stedenbouwkundige verordening – Bouwcode. Geraadpleegd in 2019 via https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/SVO_11002_233_10007_00003/SVO_11002_233_10007_00003_Index_sv.html

Universiteit Gent. (2011). *Handboek waterfrontontwikkeling in kleine en middelgrote steden*. Geraadpleegd in 2018 via <https://biblio.ugent.be/publication/1965376>

Eindwerken

Elektra C. (2016). *De erfenis van de harde stadsvernieuwing na WO II*. Gent: Universiteit Gent

Van den Brande, A. (2014). *De evolutie van de sociale mix in Antwerpen tussen 2005 en 2011*. Gent: Universiteit Gent

Van Dessel, Y. (2013). *Stadsvernieuwing: een drang naar sociale rechtvaardigheid of een excuus voor gentrificatie?*. Antwerpen: Artesis Hogeschool Antwerpen

Boeken

Bertels, I., De Munck, B., Van Goethem, H. (2010). *Antwerpen: biografie van een stad*. Antwerpen: Meulenhoff/Manteau.

Geelen, K. *Het Eilandje*. Antwerpen: Cor Bezemer.

Holemans D. (2012). *Mensen maken de stad*. Epo.

Leysen, C. (2003). *Antwerpen onvoltooide stad*. Tiel: Lannoo.

Rutger T. (2007). *Antwerpen: Atlas van een stad in ontwikkeling*. Tielt: Lannoo.

Van Bouchaute, B. (2013). *Gentrificatie als strategie van stadsvernieuwing?*. Gent: Academia Press.

Cursussen

Nobels, E. & Schelfhout, L. (2016). *Schrijfwijzer* (cursus). Antwerpen: AP Hogeschool

Bijlagen

Bijlage 1: Interview Woonhaven Antwerpen

Interview met Jan Hendrickx en Bram Borghs van Woonhaven Antwerpen 30 oktober 2018

De sociale mix bestaat in mijn bachelorproef uit vier componenten met name: inkomen, type huishouden, leeftijd en etniciteit. Dit interview zal handelen over de eerste twee componenten en meer concreet over de lagere inkomensklassen en jonge gezinnen.

Wie is wie?

Jan Hendrickx, communicatieverantwoordelijke bij Woonhaven Antwerpen wordt in dit interview bijgestaan door de heer Bram Borghs. Bram is projectcoördinator bij de dienst architectuur bij Woonhaven. Hij volgde het project Cadix op in de ontwerpfase alsook bij de uitvoering ervan.

Inkomen

Als sociale huisvestingmaatschappij richten jullie zich op de lagere inkomensklassen. Tot welke inkomenscategorie kunnen mensen bij jullie terecht voor een sociale woning? Welke mensen vallen buiten de categorie "lagere inkomensklassen?"

Sociale huisvesting is een Vlaamse materie. De Vlaamse overheid is diegene die de voorwaarden bepaald om sociaal te mogen verhuren. Er zijn vier voorwaarden met als belangrijkste het inkomen. Voor het inkomen kijkt men op jaarbasis en drie jaar terug. Concreet mag je als **alleenstaande 24.852 euro** verdienen op jaarbasis. Voor een **gezin** bedraagt dit **37.276 euro per jaar**. Daarnaast komt er per kind ten laste 2000 euro bovenop. Op het eerste zicht zijn dit vrij hoge bedragen. Mensen hebben vaak de misvatting dat sociale huisvesting enkel voor die mensen zijn met een erg laag inkomen. Als we naar de realiteit kijken heeft de gemiddelde huurder bij Woonhaven een inkomen van 18.000 euro. Dit is dan weer vrij laag.

Naast de voorwaarden "lage inkomensklassen", welke andere voorwaarden leggen jullie op bij de verkoop/verhuur van een sociale woning?

De overige drie voorwaarden om sociaal te mogen huren, naast het inkomen, zijn de volgende;

- Je moet meerderjarig zijn
- Je mag geen eigendom in het bezit hebben (verstrenkt t.o.v. vroeger waar je nog 5% mocht bezitten)
- Je moet ingeschreven zijn in het bevolkingsregister

Daarnaast zijn er nog enkele huurdersverplichtingen. Zo moet een huurder verplicht een basiskennis Nederlands hebben en als de huurder buiten de EU afkomstig is moet hij verplicht ingeburgerd zijn.

Volgens *Stad in cijfers* is het aandeel aan sociale woningen in het Eilandje slechts 2,6% (zie bijlage 2) en meer concreet heeft dit aandeel betrekking op de Cadixwijk. Waarom wordt er vooral in deze wijk voorzien aan sociale woningen? Het aandeel is daarnaast beduidend lager dan andere wijken in Antwerpen. Wat is volgens jullie de reden hierachter?

Bram Borghs vermoedt dat de reden ligt aan het feit dat om de Oude Dokken en alles errond op gang te trekken en levendig te maken, het niet interessant was om sociale huisvesting te gaan voorzien. Ook de grondposities spelen volgens hem een belangrijke rol. De grondposities van de Oude Dokken en de Montevideowijk waren totaal verschillend aan die van de Cadixwijk. In de Oude Dokken en de Montevideowijk waren heel wat gronden in handen van private investeerders. In tegenstelling tot de Cadixwijk is 75% van de grond in handen van de stad. Dit geeft logischerwijze wel de mogelijkheid om in deze wijk een beleid toe te passen en meer concreet en sociaal beleid te gaan toepassen. Het is vanuit die visie en het standpunt van de stad dat men in die wijken met een laag aandeel aan sociale huisvesting (lees Eilandje) is gaan investeren. Het voorkooprecht is een tool om in deze wijken het voorkooprecht te gaan toepassen op bepaalde gebouwen en gronden die ter beschikking komen. Het voorkooprecht is daarentegen niet altijd evident om te bekomen. Bovendien krijgt Woonhaven veel voorkooprechten voor eengezinswoningen, maar daar wil Woonhaven niet in investeren. Woonhaven mikt voornamelijk op (project)gronden en appartementsgebouwen.

Hoeveel sociale woningen zijn er vandaag op het Eilandje en waar situeren deze zich? Wat zijn de toekomstverwachtingen?

Wat betreft het Eilandje heeft Woonhaven slechts het project Cadix. Woonhaven heeft zo 2 gebouwen gerealiseerd. Het gebouw op de hoek van de Madrasstraat en de Pireausstraat heeft 31 sociale huurwoningen, een kinderopvang en een ondergrondse parking. In het gebouw op de hoek van de Indiëstraat en de Portostraat zijn er 27 sociale koopwoningen. Woonhaven heeft deze 2 kavels gekocht in blok C2 via AG VESPA. Wat betreft de toekomst is het nog heel onduidelijk op welke bouwvelden Woonhaven gaat kunnen ontwikkelen. De signalen dat Woonhaven van AG VESPA ontvangt is dat de rand langs het Kattendijkdok een heel attractieve kant wordt van de Cadixwijk en ook volledig voor private ontwikkelingen wordt voorbehouden en dus geen sociaal programma zal krijgen. Men kijkt eerder naar het Houtdok om sociale huisvesting te creëren. In het Kempisch Dok heeft men onlangs stijgers geplaatst voor permanente woonboten, maar de prijzen die ze hiervoor vragen zijn geen 'sociale' prijzen, en mikken dus naar middelhoge tot hoge inkomensklassen. De sociale huisvestingmaatschappij ABC heeft ook nog enkele kavels in de Cadixwijk.

Welke voorwaarden legt het stadsbestuur aan jullie op om ervoor te zorgen dat ook het Eilandje een sociale mix krijgt?

Voor een groot stuk legt het stadsbestuur via het RUP op welk aandeel aan sociale huisvesting er ontwikkeld moet worden. Zoals blijkt uit het RUP Cadix, wordt er gestreefd naar 25% residentiële woningen, 50% betaalbare woningen en 25% sociale woningen. Op deze manier wordt er een goede mix naar inkomen gecreëerd. Om aan het aandeel van 25% sociale huisvesting te komen heeft men bouwblokken C2 en D2 samengenomen en beschouwt als één geheel.

In het grond- en pandenbeleid van 1 september 2009 werd bepaald dat 25% van de Cadixwijk sociale huisvesting moest zijn. Ondertussen is dit geschrapt uit het grond- en pandendecreet. Dit zorgt voor een spanningsveld. Het wetgevend kader is niet meer van kracht, maar wel noodzakelijk en het past ook binnen de visie van het bestuursakkoord. De grondeigenaar is de stad waardoor, desondanks het wetgevend kader niet meer van kracht is, de stad wel kan bijsturen indien dit binnen hun visie ligt. Het grond- en pandendecreet was voornamelijk voor private partijen om vanuit de overheid een tool te hebben om ook private partijen te kunnen opleggen om een sociale mix te creëren.

4. 25% residentiële woningen, 50% betaalbare woningen (streefcijfer), 25% sociale woningen en een gevarieerd aanbod aan woontypologieën

Er wordt een woningenmix vooropgesteld van 25% sociale woningen (15% huur- en 10% koopwoningen), 50% betaalbare woningen en 25% residentiële woningen. Het percentage betaalbare woningen geldt hierbij als een na te streven bovengrens. Daarnaast wordt eveneens een mix van woningtypologieën beoogd. Op die manier wil de stad verschillende doelgroepen aantrekken in de Cadixwijk waaronder gezinnen met kinderen. Voor de bestaande bewoners in een sociaal zwakkere positie wordt een flankerbeleid uitgewerkt.

Sociale woningen op een toplocatie zoals het Eilandje, hoe integreren jullie deze woningen in deze hippe en bruisende woonwijk?

Sociale huisvesting wordt de facto niet geassocieerd met hip, bruisend en modern. Heel wat mensen hebben een verkeerd beeld van sociale huisvesting. Woonhaven bevestigde in dit interview dat 85% van de huurders positief in beeld komen bij hun. De overige 15% hebben de nodige begeleiding nodig. Dit gaat dan vaak over slechte betalers. Woonhaven zorgt doormiddel van architectuur dat de sociale huisvestingen mooi inbedden in de omgeving waarin ze terecht komen. Naar projectverloop werkt Woonhaven heel nauw samen met de stad. Indien ze een project lanceren om ontwerpers te zoeken doet men dit in samenwerking met de dienst Vergunningen alsook met de dienst Stadsbouwmeester. Indien ze jury's organiseren in het kader van de selectieprocedure om een architect aan te stellen, zit in de jury de stadsbouwmeester vertegenwoordigd, maar ook dienst Vergunningen en de VMSW (Vlaams maatschappij voor sociaal wonen). Dit zorgt ervoor dat Woonhaven met een doordachte architectuur volledig past binnen de omgeving. Daarnaast heeft 1 op de 3 van de woningen vandaag het label van waardevol erfgoed. Denk hierbij maar aan de drie Kielparktorens. Deze staan vandaag op de inventaris van onroerend erfgoed. Woonhaven heeft op verschillende plaatsen in Antwerpen gebouwen met erfgoedwaarde en daar zijn ze erg trots op! Uiteraard hoopt Woonhaven dat het project Cadix op termijn ook het erfgoedlabel krijgt.

Type huishouden

“Het Eilandje moet een trekpleister worden voor jonge gezinnen”. In bijlage 1 zien we dat het knelpunt in de sociale mix van het Eilandje het aantrekken van jonge gezinnen is. Welke maatregelen nemen jullie voor het aantrekken van jonge gezinnen?

Woonhaven heeft te maken met wachtlijsten. Vandaag zijn er meer dan 16.000 mensen die bij woonhaven willen komen wonen. Woonhaven moet deze wachtlijsten volgen om sociale woningen toe te kennen. Men zet daarom niet specifiek in op het aantrekken van gezinnen. Men zorgt echter wél dat die woningtypologieën worden ontwikkeld waar vraag naar is wat blijkt uit de wachtlijsten.

Bram Borghs vertelde dat Woonhaven t.o.v. de private markt grotere units realiseert. Woonhaven realiseert appartementen tot 5 slaapkamers. In elk project probeert men een mix te voorzien van woningen met 1 tot en met 5 slaapkamers (als dit stedenbouwkundig kan). Indien je naar de private markt kijkt zal dit meestal 1 tot maximaal 3 slaapkamerappartementen zijn en zelden appartementen met meer dan drie slaapkamers.

Kijken jullie naar de vraag van klanten die jullie krijgen of naar de wijk voor de bouw van sociale woningen om maat van gezinnen?

Jan Hendrickx legde uit dat het een speelveld is van beide. Hij argumenteerde dit met het volgende voorbeeld. Als er op de wachtlijsten alleen maar grote gezinnen zijn, gaat men niet investeren in éénslaapkamerappartementen en omgekeerd. Vandaag is 50% op de wachtlijst alleenstaand. Daarom blijft Woonhaven investeren in éénslaapkamerappartementen. Ook in seniorenappartementen zet Woonhaven in. Dit zijn één tot tweeslaapkamer appartementen. Vanaf het moment dat er een drieslaapkamer appartement in de circulatie wordt bijgevoegd, mag men het niet benoemen als een seniorenappartement. Daarnaast zijn er specifieke regels aan verbonden. Zo moet er in de nabijheid van het appartement een dienstencentrum aanwezig zijn.

Een goede mix aan woningtypologieën zal verschillende doelgroepen aantrekken. Welke woningtypologieën passen jullie als sociale huisvestingmaatschappij toe en waarom?

Woonhaven realiseert naast appartementen ook eengezinswoningen daar waar het stedenbouwkundig kan. In de Cadixwijk zal men geen eengezinswoningen terugvinden, dit door de bouwbloktypologieën. Wel probeert Woonhaven in elk project een goede mix te voorzien van 1 tot en met 5 slaapkamer appartementen. Concreet voorziet Woonhaven in het project Cadix zowel grote- als kleine appartementen. Op de wachtlijsten staan vooral alleenstaanden, zegt Jan Hendrickx. Daarom voorziet Woonhaven in het blok behoorlijk wat flats met een of twee slaapkamers. Maar evengoed zijn er grote gezinnen die nood hebben aan een sociale woningen. En dus bouwt Woonhaven ook appartementen met drie of vier slaapkamers. Er komen zelf appartementen met vijf slaapkamers.

Naar welke woningtypologie is er de meeste vraag?

Als we kijken naar het huurdersprofiel is maar liefst 52% (meerderheid) alleenstaande. Dit zal zich vertalen in het aantal slaapkamers. Daarom is er vandaag de dag de meeste vraag naar éénslaapkamerappartementen. Daarnaast bedraagt het aandeel aan gezinnen 29% (20% zijn gezinnen met meer dan 3, 9% zijn met maximaal 3 gezinsleden) Bij renovatie van bestaande gebouwen zal het aantal slaapkamers tot maximaal drie slaapkamers bedragen. De grotere gezinnen op de wachtlijst (20%) hebben volgens Bram Borghs in het oud patrimonium weinig aanbod. Het is met de nieuwe projecten/ontwikkelingen dat Woonhaven voor die gezinnen toch een oplossing kunnen aanbieden.

Hoeveel bedraagt de oppervlakte?

Woonhaven moet bouwen volgens de richtlijnen van de VMSW. Deze richtlijnen worden opgelegd op Vlaams niveau. Vlaanderen bepaalt dus regels hoe sociale huisvestingsmaatschappijen dienen te bouwen. Jan Borghs vertelt dat Woonhaven ruimer bouwt t.o.v. de private markt. Voor een éénslaapkamerappartement bedraagt de oppervlakte 60 vierkante meter, gemeten binnen de buitenmuren. Het project Cadix is nog ontwikkeld met het document C2008. Dit document is recent gewijzigd in ontwerprichtlijnen. Aan deze ontwerprichtlijnen moeten alle sociale huisvestingsmaatschappijen aan voldoen en geldt dus niet enkel voor Woonhaven. Het project Cadix is verkocht onder semi-casco. Concreet betekent dit dat de koper de afwerking zelf kan kiezen. Het appartement zal verkocht worden zonder geschilderd te zijn, zonder vloeren en zonder keuken. Woonhaven heeft deze aanpak van AG VESPA overgenomen.

Hoeveel bedraagt de gemiddelde prijs?

De verkoopprijzen schommelen tussen de € 150.000 en de € 200.000 exclusief kosten. Voor de extra kosten dient men ongeveer 9% bij te tellen op het geheel (grond + gebouw). De 9% bestaat uit 6% BTW (op het geheel) en geen 21% omdat het een sociale koopwoning betreft. De overige 3% zijn de notariskosten.

In de verkoop heeft men een mix tussen 2 en 4 slaapkamer appartementen. Men heeft bewust gekozen geen éénslaapkamer appartementen aan te bieden bij de verkoop. Dit omdat het niet interessant is voor alleenstaanden om een éénslaapkamerappartement te kopen aangezien je verbonden bent met de voorwaarde van het minimaal 20 jaar te bewonen, alvorens het te gaan verkopen.

Wat betreft de verhuur wordt de prijs bepaald door middel van de marktwaarde. Het is de taak van de notaris om de marktwaarde van huurwoningen te gaan bepalen. De marktwaarde van een éénslaapkamer appartement bedraagt ongeveer € 700. Voor de 2 – 4 slaapkamerappartementen zit dit boven de € 1000. De huurprijs wordt bepaald door het inkomen. De huurders bij Woonhaven betalen gemiddeld een huurprijs van 260 €/maand. De huurders betalen dus ongeveer de helft van de marktwaarde. Daarenboven komen er nog kosten bij zoals voorschotten van de huurlasten. Voor een ondergrondse parking betaalt de huurder de prijs zonder btw. Indien er nog parkeerplaatsen over zijn betalen private investeerders de prijs mét btw.

Bijlage 2: Interview stadssocioloog - Stijn Oosterlynck

Interview met Stijn Oosterlynck

6 november 2018

Dit interview met de heer Stijn Oostelynck heeft betrekking op de sociale mix in ontwikkelde havengebieden, zoals het Eilandje. In eerste instantie worden er vragen gesteld omtrent het begrip sociale mix. Daarna zullen er vragen gesteld worden omtrent het fenomeen 'gentrificatie'.

Sociale mix

Het aandeel aan sociale woningen op het Eilandje is slechts 2,6%. Dit is wel erg laag in vergelijking met andere wijken. Heeft men dit bewust laag gehouden omdat men enkel geïnteresseerd was om hoge inkomensklassen aan te trekken?

Dit heeft te maken met het vorige beleid van Patrick Janssens (vorige burgemeester). Hij heeft destijds gezegd dat antwerpen voldoende sociale huisvesting had. In Antwerpen zit men op ongeveer 10% aan sociale huisvesting. Hij vond dat het aan kleinere gemeentes is waar er veel minder sociale huisvesting er te gaan bijbouwen. Patrick Janssens heeft een beleid gevoerd waarbij er geen sociale woningen meer zouden bijkomen.

Heerst er in het Eilandje volgens u een goede sociale mix? Waarom wel/waarom niet?

Component levensstijl kan je nog aan de sociale mix toevoegen. Dit is voor het Eilandje wel relevant omdat deze wijk zich focust op de inzet van luxe appartementen. Jonge professionals of mensen zonder kinderen en hebben dus geen nood aan crèches... Men gaat bijvoorbeeld wel inzetten in supermarkten met kant-en-klare maaltijden. Op het Eilandje zullen weinig dokters, weinig crèches of andere infrastructuur voor huishoudelijke doeleinden aanwezig zijn. Er zijn dus specifieke levensstijlkenmerken opgenomen.

Volgens Stijn Oosterlynck heeft het Eilandje helemaal geen goede sociale mix. Er is veel hoogbouw en een gebrek aan variatie. Bij mij gaat het er vooral over, in het kader van sociale mix, dat verschillende inkomensgroepen de keuze hebben om in een bepaald stadsdeel te wonen en er aanbod is voor hen. Er moet dus een variatie zijn aan types woningen en types prijsklassen.

Gentrificatie

Heeft gentrificatie een invloed op de sociale mix? In welke mate?

Gentrificatie en sociale mix zijn geen synoniemen van elkaar. Alhoewel ze dicht bij elkaar aanleunen. Gentrificatie is een transformatie van de bevolkingssamenstelling in een bepaalde wijk wijzigt en waarbij er meer rijkere groepen komen wonen in de wijk. Het gaat dus enkel over de sociaal-economische mix. Terwijl sociale mix gaat over verschillende leeftijdsgroepen, type huishouden, etniciteit, ... Sociale mix is in die zin een beter concept dan gentrificatie aangezien gentrificatie enkel over het sociaal-economische aspect gaat. Gentrificatie heeft vaak een negatieve bijklank. Het gaat vaak gepaard met verdringing van lagere sociaal-economische groepen. Politicie gebruiken vaak liever het begrip sociale mix omdat dit een positievere bijklank heeft.

Gentrificatie hangt erg nauw samen met het type huisvesting in de wijk. Een wijk zoals Sint-Andries wijk gentrificeert, maar zal wellicht door de gentrificatie een gemende wijk worden omdat er veel sociale huisvesting is. Zolang er sociale huisvesting is geeft dit garantie voor sociale mix door gentrificatie een gemengde wijk worden door de vele sociale huisvesting. Zolang er sociale huisvesting is geeft dit garantie voor een betere sociale mix bij gentrificatie.

Vind het fenomeen gentrificatie volgens u plaats op het Eilandje? En wat is de achterliggende reden hiervan?

Dit is afhankelijk van de huisvestings situatie van de wijk. Vaak leidt gentrificatie tot een veel rijkere wijk, maar kan evengoed leiden tot een wijk waar ook lage inkomensklassen kunnen wonen doordat er een aanbod is aan sociale huisvesting.

In welk gebied op het Eilandje treedt gentrificatie op? (Oude Dokken, Cadixwijk of Montevideowijk?)
Waarom in dit specifiek gebied?

Om gentrificatie in een wijk te gaan analyseren, moet je een goed zicht hebben op de situatie van huisvesting dus in eerste instantie de aanwezigheid van sociale huisvesting. Maar ook het gevoeligste effect voor de verdringende effecten van gentrificatie: de private huurmarkt. De private huurmarkt wordt niet volledig maar wel veel bewoond door mensen met een zwakkere economische positie. Wat vaak gebeurt is dat het huurhuis wordt opgekocht waardoor er eigenaarswoningen van gemaakt worden. Des te groter de private huurmarkt des te groter de potentie voor sociale verdringing. Bij gentrificatie is de kans groter dat deze mensen hun woningen zullen verkopen. Technisch gezien is dit geen sociale verdringing omdat ze zelf de keuze maken het pand te verkopen.

In de Oude Dokken is er geen gentrificatie om de heel eenvoudige reden dat dit havengebied is en op dit moment er nauwelijks iemand woont. Er is dus geen bevolking waardoor de bevolkingsstructuur ook niet kan veranderen/wijzigen. Omzetten van een economisch gebied naar een woongebied. Bij de Oude Dokken is er heel lang tijdelijk ruimtegebruik geweest. Hier zie je wel gentrificatie opduiken.

Wat zijn de voornaamste negatieve kenmerken van gentrificatie die van toepassing zijn op het Eilandje?

Deze zijn moeilijk te benoemen omdat het gebied voornamelijk leegstond. De negatieve kenmerken van gentrificatie zie je voornamelijk in de buurt daarrond. In eerste instantie is dit van toepassing op de Oude Dokken omdat deze meer aansluiten op het stedelijk weefsel van het Eilandje. In de Oude Dokken wordt er heel wat gespeculeerd hier zie je een heel zwaar verdringingseffect. Projectontwikkelaars anticiperen er op dat het gebied aantrekkelijker zal worden in de toekomst. Niet alleen het gebied de Oude Dokken maar alle gebieden daarrond worden aantrekkelijk waardoor de huizenprijzen mee gaan stijgen. Op het Eilandje zie je dit ook. Je ziet dat de horeca die zich daar concentreert anders is dan wat er voordien was. Op deze manier zie je ook wel de gentrificatie opduiken.

Wat zijn de voornaamste positieve kenmerken van gentrificatie die van toepassing zijn op het Eilandje?

Voor de Oude Dokken en het Eilandje is dat natuurlijk het feit dat het gebied tussen de haven en de stad opnieuw een betekenisvol gebied wordt. Dit is belangrijk omdat door de evolutie van de haven richting het noorden het Eilandje de voorbije jaren was weggegroeid van de stad. Dit moet niet via gentrificatie te gaan. Het Eilandje is meer gericht op de hogere klassen dan in de Oude Dokken waar er nog betaalbare huisvesting is.

Welke maatregelen neemt de overheid om het fenomeen gentrificatie terug te dringen?

De overheid treft hier doorgaans geen maatregelen voor omdat de overheid dit juist aanmoedigt. Dit heeft te maken met het feit dat Vlaanderen voldoende belastingen kan heffen waaruit zij haar inkomsten haalt. Stadsbesturen gaan er alles aan doen om hogere klassen aan te trekken in de stad.

Sociale verdringing moet tegengehouden worden. Het meest efficiënte instrument hiervoor is om sociale huisvesting te gaan voorzien. De sociale huisvesting moet wel tijdig voorhanden zijn. Vaak wordt deze wel voorzien, maar komt die pas op het einde waardoor er al verdringingseffecten zijn opgetreden. Gentrificatie is heel anticiperend. Wanneer er wordt aangekondigd dat er een park of publieke ruimte zal komen, dan zie je onmiddellijk dat de markt hierop reageert en de prijzen zullen stijgen. Je moet er zeer snel bij zijn om de verdringingseffecten op te vangen.

Daarnaast is er een instrument waarbij de eigendom van de grond gescheiden wordt van de eigendom van de woning. Mensen kopen een huis zonder de grond, wanneer men de woning wilt verkopen moet men zich houden aan de regels van de organisatie die in bezit is van de grond. Wat de organisatie meestal doet is zeggen dat men de woning aan dezelfde prijs mag verkopen die ze destijds betaald hebben + indexatie + stijging van de algemene prijsstijging. Al hetgeen erboven komt zal naar de organisatie gaan. Hierdoor bouwt de organisatie een kapitaal op waardoor ze meer woningen in de wijk kunnen realiseren en voor een betaalbare prijs een woning ter beschikking kunnen stellen. Dit kan ervoor zorgen dat de huisvestingsprijzen binnen de perken blijft, maar het is een instrument op lange termijn

Bijlage 3: Interview projectleider Eilandje - AG VESPA

Interview met Rozemie Claey's van AG Vespa

4 maart 2019

De sociale mix bestaat in mijn bachelorproef uit vier componenten met name, inkomen, type huishouden, leeftijd en etniciteit. Dit interview zal handelen over de eerste twee componenten (inkomen en type huishouden). Ik zal via mijn vooronderzoek en dit interview een antwoord trachten te vinden op de volgende onderzoeksvraag, "hoe is de sociale mix verdeeld in het ontwikkelde havengebieden, het Eilandje.

Vragenlijst

In de stad Antwerpen lanceerde Bart De Wever (N-VA) een nieuw woonmodel (volgens het principe van een CLT) dat het wonen in de stad betaalbaarder moet maken, maar ook om de zogenaamde stadsvlucht te beperken. Het nieuw woonmodel zal voor het eerst van start gaan op het Eilandje en meer bepaald in de Cadixwijk.

Waarom in de Cadixwijk en niet in de Oude Dokken waar de vastgoedprijzen voor vele onbetaalbaar zijn?

Wanneer zal het woonmodel effectief van start gaan?

In de eerste plaats heeft dit te maken met de grondpositie. Voor het gebied de Oude Dokken heeft de stad grondpositie gehad voor het MAS en het Felix Pakhuis. Zolang je als stad niet in een grondpositie of eigenaarspositie staat kan je niet beginnen aan nieuwe woonmodellen zoals een CLT (Community Land Trust). Dit wil concreet zeggen dat je als stad op vlak van beleidsinstrumenten redelijk beperkt bent. De stad kan terugvallen op het vergunningensysteem en eventueel belastingsystemen, maar fundamenteel kan men hierdoor een pak minder doorwegen.

Elke stad in Vlaanderen en wellicht ruimer heeft één grote ambitie en dat is haar fiscaal vermogen omhoog krikken.

Het is de bedoeling om het nieuwe woonmodel tijdens deze legislatuur op punt te krijgen. Het is een zoektocht. Een zoektocht naar welk woonproduct we binnen het systeem willen aanbieden. Met woonproduct bedoeld Rozemie dan dat product waarmee men bijvoorbeeld gezinnen willen aantrekken. Het aantrekken van gezinnen moet gebeuren via beleidsinstrumenten want automatisch gebeurt het niet. Een tweede element dat we moeten uitklaren is dat we in Antwerpen geen voorgaande CLT's hebben opgestart. Het is voor de stad daarom ook een juridisch zoektocht.

Bart de Wever benadrukt wel dat het nieuwe woonmodel niet dé oplossing is en het andere initiatieven niet uitsluit. Hoe zorgen jullie als ontwikkelaar van de stad Antwerpen ervoor dat ook de middenklassen in het Eilandje worden opgevangen?

AG Vespa is ontwikkelaar, maar publiek ontwikkelaar en voert beleidsopdrachten van het college uit. Tegelijkertijd gaat Vespa ook cijfers en statistieken onderzoeken om op die manier een grondige beslissing te nemen. AG Vespa gaat wel onderzoeken welke middelen er zijn om de middenklassen naar het Eilandje te trekken met systemen zoals een CLT of een Wooncoöperatie. Hierdoor is het mogelijk om de immens hoge grondprijs omlaag te drukken. Als de stad de grond gaat vervreemden en die vervolgens aan gereduceerde kosten op de markt gaat brengen, dan zou de stad aan de eerste koper (of ontwikkelaar) een immens grote eenmalige subsidie geven. Zolang de overheid gaat sturen en de grondwaarde kunstmatig naar beneden trekt en vervolgens een normaal woonproduct gaat ontwikkelen zonder een begeleidend systeem waarbij de subsidie verdergezet wordt over woongeneraties heen, dan geeft de overheid in principe lotjes van de loterij weg voor de eerste die er toekomen. Men heeft hier dan ook terecht bemerkingen over. Een gevolg hiervan is dat men het systeem van sociale koopwoningen minder en minder wil opstarten. Het wordt gepercipieerd als een soort van eenmalige subsidie voor de eerste bewoner. Als deze daar 10 of 15 jaar woont (afhankelijk van het reglement), kan hij nadien deze woning marktconform verkopen. Men moet dus een bepaald mechanisme/beleid uitzoeken die maken dat je langdurig die werking op het perceel behoudt.

Welke reden ligt er achter het feit dat voornamelijk in de Oude Dokken de hoge inkomensklassen zich bevinden?

Trekt de stad bewust hogere inkomens naar deze deelwijk?

Waarom?

Er is niets uitgelokt en er is niets met voorbedachte rade gebeurd. Rozemie legt de oorzaak van het fenomeen aan de vastgoedmarkt. De locatie van het Eilandje is dan ook fenomenaal! Ten tweede is de grondpositie op de Oude Dokken puur privaat. De private markt doet zijn werk binnen de stedenbouwkundige regels die door de stad worden opgelegd. Het is een marktproduct dat er ontstaat. Een ander heel belangrijk aspect van de Oude Dokken en het Eilandje is dat er gekozen werd voor een morfologie met stedelijke bouwblokken, concreet hoge gebouwentorens. Gemiddeld 5-6-7 bouwblokken is niet vreemd op het Eilandje. Het Eilandje is daarmee een van de uitzonderlijke plekken in de stad waar zo hoog wordt gebouwd. Wetende dat dit als concurrentie gezet wordt tegen een zee van eengezinswoningen die de 19de -eeuwse gordel en 20^{ste}-eeuwse gordel voor 80% bepalen, is het moeilijk om gezinsstructuren in de opstaande morfologie te anticiperen. Moesten we beslissen met de stad om maximaal 2-3 bouwlagen te gaan toepassen, gaat de uitdaging minder groot zijn om gezinnen te gaan aantrekken.

De Oude Dokken vormen voorlopig het zwaartepunt van het gebied, maar dit houdt ook enkele negatieve gevolgen of gevaren in. De hoge inkomensklassen gaan zich als een eigensoortige bevolking gedragen en zich afzonderen van de rest van het Eilandje. Bijgevolg zal het gebied zich afscheiden van de rest van de deelwijken zoals de Cadixwijk en de Montevideobuurt. Kunnen we dan spreken over verdringing in de Oude Dokken?

Voor een stuk is er sprake van verdringing. Oude bedrijfsloodsen worden vervangen door appartementen die hoge inkomensklassen aantrekken. De grootschalige economie is weggetrokken uit het gebied en heeft plaatsgemaakt voor high level woonproducten, waardoor de betere inkomens aangetrokken worden. In de Montevideowijk en de Cadixwijk had je een kern van oude havenwijken, waar ook havenarbeiders woonden. In deze gebieden kunnen we stellen dat er sprake is geweest van verdringing of verschuiving. Het waren diegene die huurden in het systeem die verdrongen zijn. De andere hebben ervoor gekozen om hun pand te verkopen en tegen een mooie prijs uitbetaald te worden en vertrokken uit het gebied. Doordat de Cadixwijk en de Montevideobuurt weinig oorspronkelijke bewoners kende, is de verdringing in deze gebieden dan ook beperkt. De deelwijk de Oude Dokken kent een bijna volledig nieuwe bevolking waardoor er hier minder sprake is van verdringing.

Verdringing klopt dus voor een stuk, maar op het Eilandje mogen we hier niet mee overdrijven. De zes woontorens langs Kattendijkdok bijvoorbeeld staan op plaatsen waar loodsen stonden. Bij deze ontwikkelingen is er dus niemand verdrongen geweest. Wel geeft deze ontwikkeling een bepaalde economie waar andere mensen zich niet meer op hun plaats voelen.

De toename van de hoge inkomensgroepen is elk jaar erg groot. Indien dit proces zich verderzet, zullen de hogere inkomensklassen de lagere klasse overeenstemmen. Hierdoor zal de sociale mix in het gedrang komen. Hoe zorgen jullie ervoor dat dit proces niet in het volledige gebied verdergezet kan worden?

Het idee was dat het Eilandje een wijk voor iedereen moest worden. De vastgoedmarkt is de laatste 10 jaar zo hard geëvolueerd waardoor het moeilijker wordt om deze aan te sturen. Afhankelijk van de mate waarin het stedelijk beleid wil meegaan wordt er ook sociale huisvesting voorzien. Ondertussen werden er vier projecten gerealiseerd. AG Vespa hoopt er nog meer te mogen ontwikkelen. Het beste instrument om sociale verdringing te gaan uitsluiten is het voorzien in sociale huisvesting. De (sociale) bewoners kunnen niet verdrongen worden.

Om het middensegment te kunnen opvangen gaat men experimenteren met systemen als CLT's, wooncoöperaties ed. De verkopen sinds 2015 zijn voor AG Vespa enorm de hoogte in gegaan. Er is drie keer hoger geboden op de marktconforme grondprijs die AG Vespa geschat heeft. Sindsdien is Vespa zich constant aan het reflecteren. AG Vespa merkt op dat er een ongeloof in aandelen is ontstaan. De gemiddelde Belg of Vlaming is hierdoor meer en meer gaan investeren in vastgoed. Als AG Vespa investeringsproducten op de markt zou brengen in de plaats van woonproducten, zou Vespa een wijk creëren waar het mogelijks niet zo aangenaam vertoeven is. Als het allemaal beleggingen zouden zijn, gaan mensen met een heel andere doelstelling of eigenaarsgevoel naar de wijk kijken.

AG Vespa is een uitvoerende partner, maar gaat ook analyseren en cijfers in het oog houden en kijken hoe alles evolueert om op die manier beleidsvoorstellen op tafel te leggen waar de politiek achter zit. Het Antwerps Woonmodel is daar één van.

Het zijn experimenten waarbij speculatie langdurig uit het systeem zal blijven. Men wil ervoor zorgen dat men geen eenmalige gelukzaligheid creëert voor de eerste koper (of ontwikkelaar), maar een langdurig voordeel. Het zijn alle mogelijk instrumenten waarbij we de grondprijs voor een stuk kunnen drukken op het geheel. Het is niet alleen het verhaal van de grondprijs dat van belang is, maar ook die van de bouwkost. De laatste 10 jaar is de bouwkost door alle duurzaamheidseisen met 10 – 15% gestegen. In die zin is het Eilandje een moeilijke concurrentie aan het aangaan met de rest van het gebied van Antwerpen waar er veel meer gerenoveerd wordt. Op het Eilandje is het aanbod voornamelijk nieuwbouw met afgewerkte en high lever woonproducten.

Voor een stad is het van groot belang dat ook gezinnen met kinderen een plaats hebben in de stad. Hoe zorgen jullie ervoor dat ook gezinnen met kinderen worden opgevangen? Leggen jullie aan projectontwikkelaars bepaalde voorwaarden op om op die manier grotere units te krijgen?

Tot hiertoe heeft AG Vespa altijd gewerkt met verkoop onder voorwaarden. Verkoop onder voorwaarden wil zeggen dat een grond verkocht wordt en er een bieding op gebeurt (eerste voorwaarde). Daarna zijn er een reeks multi-criteria op basis van 4-5 hoofdstukken. Een eerste deel gaat over de beeldkwaliteit waarde. Een tweede deel gaat over de duurzaamheid. Dan heb je ook nog het criteria woontypologieën. AG Vespa kan op deze manier aangeven hoeveel grondgebonden woontypologieën men uitgewerkt wil zien op het perceel. Daarnaast kan AG Vespa voor alle grotere wooneenheden de ontwikkelaar extra belonen. Wat AG Vespa wel merkt is dat ontwikkelaars zeggen dat ze de units niet kunnen verkopen op de markt. Op de grotere units kunnen ze namelijk minder rendement behalen. De appartementen van 2 tot 3 slaapkamers zijn daarom ideaal want daar kunnen ontwikkelaars het hoogste rendement op behalen.

Volgens cijfers van de stad Antwerpen is het overgrote deel van de bevolking in het gebied alleenstaand of gehuwd zonder kinderen. Het is daarom ook niet verassend dat het aanbod op het Eilandje voornamelijk één -en tweeslaapkamerappartementen betreft. Is er sprake van overaanbod aan appartementen op het Eilandje?

Als je bekijkt hoeveel alleenstaanden of gezinnen zonder kinderen er zijn in de Antwerpse bevolking zitten we aan maar liefst 64%. Als je dit vergelijkt met het pakket aan eengezinswoningen dat Antwerpen heeft, hebben we ook nood aan appartementenvormen waar alleenstaanden of gezinnen zonder kinderen zich kunnen huisvesten. Dat er een gezinsverdunning is in de stad is een feit. Om nu te zeggen dat we met die appartementen geen bewoning gaan kunnen vinden betwijfelt Rozemie Claeys. Hetgeen AG Vespa wel belangrijk vindt is dat er op het Eilandje niet alleen maar woonvormen zijn voor de kleine huishoudens. Vespa vindt het belangrijk om ook op het Eilandje ondanks de hoge grondprijs, ondanks de nieuwe woonvormen (die van bij de start al duur zijn) en ondanks die ontwikkelingskost in te zetten op gezinnen met kinderen.

Heeft het Eilandje volgens u een goede sociale mix? Waarom wel/niet?

Volgens Rozemie Claey's kan dit veel beter. De bezorgdheid van Rozemie is voornamelijk op langere termijn. Wat we nu zien is dat Antwerpen een wijk van nieuwkomers is. Als je de geboortecijfers en de sterftcijfers van het Eilandje optelt krijg je een negatief saldo, namelijk – 13%. Terwijl het Eilandje in populatie stijgt. Het Eilandje is meer misschien nog dan Antwerpen Noord een wijk van nieuwkomers. Als we naar de etnische migratie kijken zien we dat het Eilandje een percentage van 20% heeft. Dit zijn wellicht de rijkere Nederlanders. We hebben het dan over het minder visueel vreemde afkomst verhaal. Tegelijkertijd zijn er heel veel koppels die de grote villa's van Schilde, Schoten, Brasschaat, ... in de ruime omgeving van Antwerpen verlaten en die het Eilandje als ideale aankomsthaven zien binnen de stad. Ze zijn niet klaar om in Antwerpen Noord een pand op te kopen en zich in (in hun ogen) in een wespennest te wagen. Het Eilandje is op dat punt een zeer aangename omgeving om toe te komen en aan het stadsleven te gaan wennen. Het is alleen een ander type bevolking waar men gaat toekomen in het Eilandje. De wijk 2060 is ook een bekende toekomerswijk, maar met een ander type migratie. AG Vespa is vooral bezorgd op langere termijn en dan vooral in het kader van de gezinsstructuren. Wanneer men nu woonvormen gaat realiseren die gericht zijn op 1-2 slaapkamer appartementen, gaat men deze op termijn veel moeilijker kunnen omvormen naar grotere wooneenheden. Een gezinswoning daarentegen opsplitsen in 3 appartementen is een pak evidenter. Rozemie wil vooral na 2-3 woongeneraties een wijk die wel diverse huishoudens kan huisvesten. Momenteel is dat niet het geval waardoor de sociale mix niet in evenwicht is.

Hoe zien jullie de toekomst van het Eilandje?

Welke toekomstvisie heerst er?

Zal het een van de duurste wijken van Antwerpen blijven?

Welke nieuwe ontwikkelingen staat het Eilandje nog te wachten?

AG Vespa is nog makkelijk een 20 jaar bezig om de geplande capaciteit helemaal tot realisatie te brengen. De kracht zit er nu in om niet alles meteen te willen ontwikkelen. In die zin zouden we een vergelijking kunnen maken met het Nieuw Zuid en de Cadixwijk. Het zijn twee wijkontwikkelingen die quasi gelijktijdig opgestart zijn op vlak van planologie, ruimtelijke structuren, Het grote verschil zit erin dat het Nieuw Zuid aan één ontwikkelaar werd verkocht. De ontwikkelingen daar komen dan ook met zeer grote snelheid tot realisatie. In het Noorden en meer concreet in de Cadixwijk was de grondpositie oorspronkelijk van de haven. Nadien werd de haven onafhankelijk waardoor de grond in handen kwam van de stad. De stad heeft op deze gronden geen financiële lasten buiten enkele saneringswerken. Hierdoor heeft de stad het grote voordeel alles op het gemak te kunnen ontwikkelen. AG Vespa is er namelijk achter gekomen dat het veel minder noodzakelijk is snel, snel te doen ontwikkelen. Het is voor de samenstelling van de populatie en de sturing en de evaluatie dat het AG Vespa een enorme rijkdom geeft. Het is een rijkdom die de stad wel heeft in het Noorden en die misschien in het Zuiden ook gebeurt, maar vanuit een ander perspectief. Deze gaat meer met een winstoptimalisatie zijn redenering opbouwen terwijl dit voor AG Vespa niet de primaire doelstelling is.

Bijlage 4: Beschermen van ééngezinswoning

Artikel 23 Beschermen van eengezinswoning

§1. Een te beschermen eengezinswoning mag niet worden omgevormd tot een meergezinsgebouw.

De definitie van een te beschermen eengezinswoning is opgenomen in de definitielijst van deze bouwcode en wordt bepaald als: "Een eengezinswoning waarvan de totale vloeroppervlakte maximum 350 m² BVO bedraagt op het moment van de inwerkingtreding van deze verordening, inbegrepen eventuele functies."

In het geval dat in de laatste vergunde of vergund geachte toestand een functie anders dan wonen, autonoom kon functioneren door de aanwezigheid van een aparte toegang, apart sanitair,... en door het gebrek aan andere fysieke doorgangen met de woonfunctie, wordt deze beschouwd als een aparte hoofdfunctie. De woning wordt niet beschouwd als een te beschermen eengezinswoning. Deze woning mag worden opgedeeld.

§2. Het omvormen van een eengezinswoning, die geen te beschermen eengezinswoning is, naar een meergezinsgebouw is toegelaten, mits minimum één zelfstandige woning met een netto-vloeroppervlakte van minstens 130 m² en met een aansluitende buitenruimte van minimum 15 m² gerealiseerd wordt.

§3. Het samenvoegen van een te beschermen eengezinswoning met een ander gebouw, met het oog op het omvormen van het samengevoegde geheel tot meerdere woonentiteiten, is verboden.

Het is verboden om een eengezinswoning met een totale vloeroppervlakte van meer dan 350m² die verkregen werd door het samenvoegen van een te beschermen eengezinswoning met een ander gebouw om te vormen tot een meergezinsgebouw.

§4. De hoofdfunctie van een te beschermen eengezinswoning is wonen. Het is verboden deze functie te wijzigen naar een andere hoofdfunctie.

§5. Het invoeren van een functie anders dan wonen maar verenigbaar met het wonen in een te beschermen eengezinswoning is verboden, tenzij aan alle van de volgende vereisten voldaan is:

- 1°. Minimaal 130m² netto vloeroppervlakte beschikbaar blijft voor de woonfunctie.
- 2°. De functie is beperkt tot één enkele functie naast de woonfunctie.
- 3°. De functie is uitsluitend op de gelijkvloerse verdieping gevestigd met uitzondering van de kelderverdieping waar wel sanitair en/of bergruimte kan voorzien worden ten behoeve van de functie.
- 4°. De functie in totaal maximum 49% van de totale netto vloeroppervlakte van de eengezinswoning inneemt.
- 5°. De buitenruimte, in het geval er een is, rechtstreeks toegankelijk is vanuit de woning zonder hinder voor de functie.
- 6°. Een fysieke doorgang aanwezig is tussen de functie en de hoofdfunctie wonen.

Een uitzondering hierop kan gemaakt worden voor functies als ze vanuit een maatschappelijke nood worden gemotiveerd. In voorkomend geval wordt de woning beschouwd als een te beschermen eengezinswoning. Een maatschappelijke nood wordt bepaald door het tekort van een bepaalde lokale voorziening. Het stedelijke gemiddelde of een norm (als die bestaat) worden als referentiewaarde gebruikt om te bepalen of er een tekort is en hoe groot dit is. De cijfers hiervoor zijn online raadpleegbaar via stad in cijfers.

§6. In de vervangende nieuwbouw van eengezinswoningen moet opnieuw minstens één zelfstandige woning per gesloopte eengezinswoning worden gerealiseerd van minimaal 130 m² netto-vloeroppervlakte met een aansluitende buitenruimte van minimum 15 m².

§7. In de vervangende nieuwbouw van meergezinsgebouwen moet per gesloopte zelfstandige woning van 130 m² netto-vloeroppervlakte opnieuw een zelfstandige woning van minimaal 130 m² netto-vloeroppervlakte met een aansluitende buitenruimte van minimum 15 m² worden gerealiseerd.

§8. Overgangsmaatregel: Bij de beoordeling van een regularisatieaanvraag voor de opdeling van een eengezinswoning, welke werd opgedeeld tussen de inwerkingtreding van het gewestplan (9 november 1979) en het tijdstip waarop het vermeerderen van het aantal wooneenheden vergunningsplichtig werd (1 mei 2000), kan met toepassing van artikel 3 uit de Antwerpse bouwcode afgeweken worden. De normen van de Vlaamse Wooncode en het Besluit van de Vlaamse Regering van 12 juli 2013 betreffende de kwaliteits- en veiligheidsnormen voor woningen worden als ondergrens gehanteerd.

Bijlage 5: Besluit stedelijke ontwikkelingskost



beraadslaging/proces verbaal
Kopie

college van burgemeester en schepenen

Zitting van 9 maart 2018

Besluit

A-punt

GOEDGEKEURD

Stadsontwikkeling

Samenstelling

de heer Bart De Wever, burgemeester
de heer Koen Kennis, schepen; mevrouw Caroline Bastiaens, schepen; de heer Ludo Van Campenhout, schepen; de heer Claude Marinower, schepen; de heer Marc Van Peel, schepen; de heer Rob Van de Velde, schepen; mevrouw Nabilla Ait Daoud, schepen; de heer Fons Duchateau, schepen
de heer Sven Cauwelier, stadssecretaris

Iedereen aanwezig, behalve:

de heer Ludo Van Campenhout, schepen; mevrouw Nabilla Ait Daoud, schepen

259 2018_CBS_02203

**Stedenbouwkundige lasten - Opheffing ex nunc
principebesluit van 8 juli 2016 - Nieuwe regeling
stedenbouwkundige ontwikkelingskosten - Goedkeuring**

Motivering

Aanleiding en context

Op het grondgebied van de stad worden ontwikkelingsprojecten uitgevoerd, die bijkomende taken voor de stad genereren. De stad heeft als publieke rechtspersoon de mogelijkheid om met projectontwikkelaars, grondeigenaars of andere betrokkenen overeenkomsten af te sluiten waarbij stedenbouwkundige ontwikkelingskosten worden overeengekomen om tegemoet te komen aan deze bijkomende taken voor de stad.

Een bijzondere soort van stedenbouwkundige ontwikkelingskost is de stedenbouwkundige last. Het college beschikt als vergunningverlenende overheid over de mogelijkheid om bij het verlenen van stedenbouwkundige- of omgevingsvergunningen overeenkomstig artikel 4.2.20, §1 eerste tot derde lid van de VCRO, en artikel 75 t.e.m. 77 van het decreet op de omgevingsvergunning lasten op te leggen aan de aanvrager. Dergelijke stedenbouwkundige last kan eenzijdig worden opgelegd in de stedenbouwkundige - of omgevingsvergunning. Hierover kan ook een overeenkomst met de vergunningsaanvrager worden gesloten. Ook een combinatie van beide is mogelijk, door het opleggen van de last in de vergunning en het bepalen van de modaliteiten in een overeenkomst.

Naar aanleiding van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) worden door de stad, buiten het kader van artikel 4.2.20, §1 eerste tot derde lid van de VCRO, vaak stedenbouwkundige ontwikkelingskosten overeengekomen met de gebiedseigenaars of andere betrokkenen.

Voor het afsluiten van overeenkomsten tot vaststelling van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten of -lasten is de gemeenteraad bevoegd indien de stad daden van beschikking stelt die krachtens artikel 43 §2 12° gemeentedecreet tot de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad horen. Voor het afsluiten van alle andere overeenkomsten met betrekking tot de vaststelling van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten en -lasten, is het college bevoegd.



STAD ANTWERPEN

1 / 8

Grote Markt 1 - 2000 Antwerpen
info@stad.antwerpen.be