

DROMEN VAN EEN GROENE

rivier

Terwijl alle ogen gericht waren op de Oosterweelverbinding startte de stad Antwerpen in 2007 met een visie- en planvormingsproces voor de Groene Singel. De grote maar onderbenutte en gefragmenteerde ruimte tussen binnen- en buitenstad moet uitgroeien tot een nieuw centraal gebied en de vijf parken rond de stad moeten met elkaar worden verbonden.

Buitenlandse projecten tonen aan hoe, bij gebrek aan de nodige publieke middelen, de oorspronkelijke ambities op termijn moeten wijken voor een steeds groter aandeel van commercieel vastgoed om complexe infrastructurele ingrepen zoals overkappingen van de ringweg te kunnen financieren.
(BEELD FOTOGALERIJ PAUL; GROENE SINGEL LUCHTFOTO) "AG STADSPANNING ANTWERPEN"

» De vijf parken rond de stad moeten met elkaar worden verbonden «

Kitty Haine
ARCHITECT – STEDENBOUWKUNDIGE
AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF
STADSPANNING ANTWERPEN
PROGRAMMALEIDER GROENE SINGEL.

Reikhalzend keek Antwerpen in de jaren 1960 uit naar de komst van een ringweg. Het betonnen vooruitgangssymbool mocht zich royaal uitrollen in het groene landschap tussen binnen- en buitenstad. Historische vesten en poorten, groen en recreatiegebieden gingen zonder noemenswaardig verzet voor de bijl. Burgers leenden zelfs hun centen uit om de op de groei gekochte aansluiting van de Scheldestad op de wereld te financieren. Even was het autosnelweg-landschap het nieuwe centrum van de moderne stad. Maar al snel werd duidelijk dat de ringweg in de stad was binnengehaald als het paard van Troje.

De infrastructuur werd het slachtoffer van haar eigen succes. De gevolgen zijn bekend. Vandaag staat het verkeer op de ringweg stil. De stad heeft de ringzone de rug toegekeerd. Het optimisme van de jaren 1960 over nieuwe infrastructuurwerken, is verdwenen. De plannen voor het sluiten van de Ring worden verdeeld onthaald. Veel Antwerpenaars wantrouwen de nieuwe golf van infrastructuurwerken die wordt aangekondigd. Toch bieden die nieuwe werken ook kansen. Zoals in het geval van de Groene Singel.

OPEN EN GROENE AMBITIE

De Groene Singel is in oorsprong een onderdeel van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen van de Vlaamse overheid en dus een mobiliteitsproject. Voor de realisatie van het Masterplan en de coördinatie van de verschillende projecten richtte de Vlaamse regering de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) op. De tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (SAM) - bestaande uit de studiebureaus Grontmij, Arcadis-Gedas en Technum – draagt zorg voor de begeleiding en coördinatie van de studies voor het Masterplan. De scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer is één van de oplossingen die in het multimodale plan met z'n zestien projecten naar voren wordt geschoven om de Antwerpse mobiliteitsknoop te ontwarren. Oorspronkelijk werd daarbij gedacht aan de ondertunneling van de kruisingen van de Singel met de radiale "steenwegen". Maar op grond van ecologische, mobiliteitstechnische en ruimtelijke argumenten moest dit tunnelscenario in de jaren 2002 -2004 plaatsmaken voor het concept van de Groene Singel. Volgens dat concept wordt in de bedding van de bestaande ringweg een opsplitsing gemaakt tussen een doorgaande en stedelijke ringweg. Deze laatste moet de bovenlokale functie van de Singel overnemen, waardoor de Singel zelf een lokale weg wordt met plaats voor openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Een opvallende verdieping en verbreding van het concept Groene Singel komt er in 2006 met de goedkeuring van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (RSA). De Groene Singel is niet