AG VESPA

Vastgoed en
stadsprojecten
voor Antwerpen

Projectdefinitie masterplan
Slachthuissite │ Noordschippersdok │Lobroekdok

Februari 2015

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5
1.1 Voorwerp van de opdracht 5
1.2 Opdrachtgever 6
1.3 De stad Antwerpen als partner 6
1.4 Contact 7
ANALYSE 9
2 Situering 10
2.1 Ligging 10
2.2 Projectgebied 13
2.3 Eigendomsstructuur 14
2.4 Historiek 14
3 Context 16
3.1 Ruimtelijke context 16
3.1.1 Mobiliteit 17
3.1.2 Sociaal – demografische structuur 19
3.1.3 Sociaal – economische structuur 24
3.1.4 Woonstructuur 25
3.1.5 Economische structuur 31
3.1.6 Bebouwde structuur 33
3.1.7 Open ruimte structuur 36
3.1.8 Voorzieningenstructuur 39
3.2 Planningscontext 44
3.2.1 Gewestplan 44
3.2.2 Mobiliteitsplan Stad Antwerpen 45
3.2.3 Masterplan 2020 48
3.2.4 Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen ‘Antwerpen Ontwerpen’ (2006) 51
3.2.5 Strategische ruimte Groene Singel, ‘Durven dromen van een Groene Rivier’ (2009) 53
3.2.6 Stedelijke visienota Singel Noord (2012) 55
3.2.7 Microsimulatie Singel Noord (2008) 66
3.2.8 BPA nr. 16 ‘Stedelijk Slachthuis en omgeving’ (2001) 67
3.2.9 Procesnota Slachthuissite (2011) 68
3.2.10 Beeldkwaliteitplan Groene Singel (2014) 68
3.2.11 Project Singelfietspad (2013) 69
3.2.12 Globaal masterplan publieke ruimte Singel Noord (2013) 70
3.2.13 Brownfieldconvenant Slachthuissite (2010) 74
3.2.14 Project IJzerlaan (2013-2017) 74
3.2.15 BPA stedelijk park Spoor Noord (2005) 78
3.2.16 RUP Zorgsite Kempenstraat, richtnota (2012) 78
3.2.17 Beleidsnota detailhandel 79
3.2.18 Beleidsnota duurzame stad (2011) 79
3.2.19 Klimaatadaptatie 80
3.2.20 Hittekaart (2013) 81
3.2.21 Afwegingskader voor inplanting van functies in relatie tot luchtkwaliteit (2013) 82
3.2.22 Geluidsstudie Singel Noord (2012) 85
3.2.23 Hoogbouwnota (2013) 86
AMBITIES - DOELSTELLINGEN 89
4 Ambitie van de opdrachtgever 90
4.1 De herontwikkeling van de Slachthuissite als motor voor de opwaardering van de Damwijk 90
4.2 Een nieuwe woonwijk met een cluster aan voorzieningen 90
4.3 Ruimte bieden aan economie, vermengd met wonen 90
4.4 Mobiliteit als essentieel aandachtspunt 91
4.5 Inpassing in een fragiel stedelijk weefsel 91
4.6 Inzetten op duurzame ontwikkeling 91
5 Doelstellingen 92
5.1 Een ontwikkelingstrategie met voldoende flexibiliteit 92
5.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden 93

5.2.1 De Damwijk tot aan het water brengen ... 93
5.2.2 Een nieuw kwalitatief front aan de Slachthuislaan – Lobroekdok ... 93
5.2.3 Creëren van centrum – plein voor de Damwijk ... 94
5.2.4 Onderzoek naar mogelijkheden behoud bestaande hal ... 94
5.2.5 Dichtheid ... 94
5.2.6 Afwerken van de randen volgens de harmonieregel ... 96
5.3 Duurzame ontwikkeling ... 96
5.3.1 Een gezond en leefbaar stadsklimaat ... 97
5.3.2 Bundelen en sluiten van kringlopen ... 102
5.4 Programma van eisen ... 107
5.4.1 Groentekorten – open ruimte ... 107
5.4.2 Lokale voorzieningen ... 108
5.4.3 Wonen ... 113
5.4.4 Detailhandel - horeca - dienstenaanbieders ... 115
5.4.5 Creatieve economie ... 115
5.4.6 Vleesverwerkende bedrijven ... 116
5.4.7 Kantoren ... 116
5.4.8 Hotel ... 116
5.5 Mobiliteit ... 117
5.5.1 Mobiliteitsplanning ... 117
5.5.2 Mobiliteitsanalyse ... 117
5.5.3 Mobiliteitsambitie ... 117
5.5.4 Mobiliteitsmanagement ... 119
5.6 Financiële haalbaarheid ... 119
5.7 Input vanuit de buurt ... 119
PROCES ... 121
6 Traject ... 122
6.1 Overleg ... 122
6.1.1 Overlegstructuur ... 122
6.1.2 Overlegmomenten ... 123
6.2 Besluitvorming ... 123
6.2.1 Besluitvormingsstructuur ... 123
6.2.2 Besluitvormingsmomenten ... 124
6.3 Communicatie en participatie ... 124
6.3.1 Participatietraject ... 124
6.3.2 Rol van het ontwerpteam ... 125
7 Opdracht ... 126
7.1 Finaliteit van de opdracht ... 126
7.2 Rol van de ontwerper ... 126
7.3 Stappenplan van de opdracht ... 127
7.3.1 Analyse en synthese van opdracht en gebied ... 127
7.3.2 Voorontwerp Masterplan ... 127
7.3.3 Definitief Masterplan ... 127
7.4 Timing ... 128
7.5 Te behandelen onderzoeksvragen ... 128
7.6 Op te leveren documenten en producten ... 130
7.6.1 Analyse en synthese van opdracht en gebied ... 130
7.6.2 Voorontwerp masterplan ... 130
7.6.3 Definitief masterplan ... 131
7.6.4 Algemeen ... 131
7.7 Ereloon ... 131
BIJLAGEN ... 133
8 Bijlagen ... 134
8.1 Programma van eisen buurtsporthal ... 134
8.2 ‘Dam, een buurt in verandering’ ... 141

Lijst figuren

Figuur 1: Situering Damwijk – den Dam 10
Figuur 2: Situering – bron: Google Earth 11
Figuur 3: situering strategische plekken Singel Noord 12
Figuur 4: Afbakening projectgebied (rood) en studiegebied (blauw) 13
Figuur 5: Eigendomsstructuur projectgebied 14
Figuur 6: Historische evolutie waterstructuur 15
Figuur 7: Situering statistische sectoren 16
Figuur 8: Wegen 17
Figuur 9: Lokaal wegennet 18
Figuur 10: Bevolkingsdichtheid 2014 19
Figuur 11: Bevolkingsdichtheid bouwblokken 2010 19
Figuur 12: Percentage 65-plussers, 2014 20
Figuur 13: Percentage 0 tem 17- jarigen, 2014 20
Figuur 14: Percentage allochtonen 2014 22
Figuur 15: Percentage niet-werkende werkzoekenden, 2010 22
Figuur 16: Gemiddelde grootte van de huishoudens, 2014 23
Figuur 17: Procentuele verdeling huishoudgrootte 23
Figuur 18: Gemiddeld netto inkomen per belastingsplichtige (€/persoon) (2012) 24
Figuur 19: Percentage steuntrekkers op beroepsactieve leeftijd in de bevolking, 2013 24
Figuur 20: Verweving wonen – werken, 2007 25
Figuur 21: Verdeling woongebouwen naar woontype, 2011. 26
Figuur 22: Percentage eigenaars, 2001 27
Figuur 23: Percentage sociale woningen, 2014 27
Figuur 24: Situering sociale woningbouw 28
Figuur 25: Situering sociale woningbouw 28
Figuur 26: Percentage kleine woningen, 2001 29
Figuur 27: Woondichtheid*, 2014 29
Figuur 28: Woondichtheid bouwblokken, 2010 30
Figuur 29: Verweving werken - wonen, 2007 31
Figuur 30: Verdeling aard bedrijvigheid 31
Figuur 31: Stedelijke bouwblokken versus solitaire bebouwing 33
Figuur 32: Bouwlagen, 2007 33
Figuur 33: Bebouwingsgraad, 2009 34
Figuur 34: Oppervlakte bouwblokken, 2011 34
Figuur 35: Vloer-terrein index, 2011 35
Figuur 36: Open ruimte voorzieningen 36
Figuur 37: Tekorten formeel groen op wijkniveau, naar loopafstand en draagkracht 37
Figuur 38: Tekorten formeel groen op buurtniveau 38
Figuur 39: Bestaande voorzieningen 39
Figuur 40: Buurtsportterreinen – tekortenzone + tekorten 40
Figuur 41: Dienstencentrum – tekortenzone + tekorten 40
Figuur 42: Gewoon basisonderwijs – tekortenzone + tekorten 41
Figuur 43: Kinderopvang – tekortenzone + tekorten 41
Figuur 44: Speelterreinen – tekorten naar loopafstand (tekortenzone) + tekort tov stedelijk gemiddelde 42
Figuur 45: Speelterreinen – tekorten naar loopafstand (tekortenzone) + tekort t.o.v. Antwerpse norm 43
Figuur 46: Gewestplan 44
Figuur 47: Wegencategorisering, bron Mobiliteitsplan 2020│2020│2030 Stad Antwerpen 45
Figuur 48: Netwerk openbaar vervoer – bron: De Lijn 46
Figuur 49: Bovenlokaal fietsrnetwerk, bron: Mobiliteitsplan 2020│2020│2030 Stad Antwerpen 47
Figuur 50: Masterplan 2020 48
Figuur 51: Oosterweelverbinding: overzichtsplan + impressie omgeving Schijnpoort, 2014 49
Figuur 52: Oosterweelverbinding: impressie omgeving ondertunneling Albertkanaal, 2014 50
Figuur 53: Strategische ruimten, programma's en projecten, s-RSA 51
Figuur 54: 11 ruimtelijke concepten voor de Strategische Ruimte Groene Singel, Synthesenota 2009 53
Figuur 55: Concept versterken en uitbreiden van de Damwijk 55
Figuur 56: Concept verleggen Slachthuislaan 57

Figuur 57: Impressie heraangelegde Slachthuislaan langs het Lobroekdok 58
Figuur 58: Concept water als beeldbepalend elementen en onderdeel van de identiteit van de wijk 59
Figuur 59: Situering tunnelsleuf – waterhuishouding / voorstel nieuwe afwatering haalbaarheidsstudie tunnelvariant, bron: TV SAM 60
Figuur 60: Situering verschillende vervoersmodi – principeschets heraanleg IJzerlaan 61
Figuur 61: Impressie heraangelegde IJzerlaan 61
Figuur 62: Concept Damwijk verbinden met de rest van de stad 62
Figuur 63: Principeschets inpassing fietsbrug IJzerlaan in stedelijk weefsel 63
Figuur 64: Concept uitbouw parkeersysteem voor lokaal verkeer 64
Figuur 66: Impressie toekomst Singel Noord 66
Figuur 67: BPA nr 16 'Stedelijk Slachthuis en omgeving', 2001 67
Figuur 68: Drie landschappen binnen de Groene Singel, Beeldkwaliteitplan Groene Singel 68
Figuur 69: Streefbeeld Singel, Beeldkwaliteitplan Groene Singel 69
Figuur 70: Typedwarsprofiel Singel fietspad 70
Figuur 71: Concept groen en blauw netwerk 71
Figuur 72: Sfeerbeeld kade Lobroekdok met zicht op Sportpaleis 72
Figuur 73: Illustratieve doorsnede met materiaalgebruik per deel 72
Figuur 74: Sfeerbeeld IJzerlaan 73
Figuur 75: Situering project IJzerlaan 75
Figuur 76: Ontwerp IJzerlaan , bouwaanvraag 75
Figuur 77: Sfeerbeeld heraanleg IJzerlaan, thv kruispunt Bredastraat 76
Figuur 78: Voorontwerp en sfeerbeeld IJzerlaan fietsbrug, projectnota 77
Figuur 79: BPA Spoor Noord 78
Figuur 80: Sfeerbeeld nieuw centrumziekenhuis ZNA, langs Hardenvoortviaduct 79
Figuur 81: Hoogtekaart van de Stad Antwerpen - Verhardingsgraad in de stad Antwerpen 81
Figuur 82: Hitte-eiland in Antwerpen: verschil in luchttemperatuur tussen stad en buitengebied in 2013 en 2030 81
Figuur 83: Hittestress-kaart overdag of potentiele stralingstemperatuurkaart 2012 82
Figuur 84: Luchtkwaliteitskaart NO2 (µg/m³), 2015 (met viaduct Merksem) 83
Figuur 85: Luchtkwaliteitskaart NO2 (µg/m³), 2020 (volledige realisatie Masterplan 2020) 84
Figuur 86: Geluidsbelastingskaart, 2010 85
Figuur 87: Geluidsstudie Singel Noord: scenario 11 (geluidsberm in Lobroekdok), enkel ring als bron – ring & singel als bron 86
Figuur 88: Bestaande hallen Slachthuissite – hal 1 94

1 Inleiding

1.1 Voorwerp van de opdracht

Het voorwerp van de opdracht betreft de opmaak van een masterplan voor het projectgebied Slachthuissite │Noordschippersdok │Lobroekdok. Het projectgebied is gelegen in het noorden van het district Antwerpen. Het bevindt zich tussen het Lobroekdok en park Spoor en is gelegen langs de Slachthuislaan en de Ring, in het noordelijke segment van de Strategische Ruimte Groene Singel, met name Singel Noord. Het gebied is ca. 18 ha groot.

Singel Noord, het noordelijke segment van de Strategische Ruimte Groene Singel, waarin het projectgebied is gelegen, is een complex gebied dat zich aan de vooravond van een grondige transformatie bevindt. Naast een herontwikkeling van Slachthuissite │Noordschippersdok │Lobroekdok zal ook de aanwezige infrastructuur in en rond het gebied - met name in het kader van de geplande Oosterweelverbinding – grondig wijzigen.

De Slachthuissite is één van de strategische plekken van Singel Noord. Door de definitieve sluiting van het stedelijk slachthuis in de Damwijk, is de huidige bestemming van de Slachthuissite achterhaald. Vandaag ligt de site er grotendeels ongebruikt bij, met uitzondering van een aantal vleesverwerkende bedrijven aan de rand. Het gaat om een erg groot bouwblok met grote volumes dat erg beeldbepalend is in de Damwijk. Een kwalitatieve herontwikkeling van de Slachthuissite zal een enorme impuls zijn voor de gehele Damwijk. Tegelijkertijd vraagt een herontwikkeling van de Slachthuissite ook een toekomstvisie voor de zone Noordschippersdok, aansluitend bij de Slachthuissite. Hoe sluiten beiden bij elkaar aan? Hoe positioneren ze zich naar de Slachthuislaan. De toekomstige invulling van de kade Lobroekdok zal tot slot ook mee bepalen wat er zich aan de overzijde van de Slachthuislaan ontwikkelt en hoe de relatie met het Lobroekdok kan gelegd worden.

Het projectgebied Slachthuissite │Noordschippersdok │Lobroekdok dient herontwikkeld te worden tot een gemengd kwalitatief en ontsluitbaar project met hoofdbestemming wonen, verweven met diensten, recreatie en bedrijvigheid. Hiervoor worden eerst een masterplan en een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt.

Een herontwikkeling van dit gebied zal de motor zijn voor de opwaardering van de hele Damwijk, gelegen tussen de snelweg R1 en het spoor. Nieuwe invullingen in het projectgebied hebben uiteraard ook een impact op de nabijgelegen bestaande woonwijk. Het masterplan dient daarom waar nodig ook uitspraken te doen over een ruimer studiegebied, afgebakend tussen het spoor, Albertkanaal en de Schijnpoortweg.

Aangezien momenteel nog onzekerheid bestaat op een aantal vlakken met betrekking tot programma en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het gebied is de voorliggende projectdefinitie te beschouwen als een richtinggevende aanzet van programma van eisen. Een erg belangrijk onderdeel van de vraag aan het ontwerpteam is om aan de hand van doorgedreven ontwerpmatig onderzoek deze projectdefinitie te doorgronden. Het geformuleerde richtinggevende programma van eisen is verder af te toetsen op haalbaarheid en mogelijkheden. Goed beargumenteerd kan er door het ontwerpteam van worden afgeweken.

Het is dan ook niet de bedoeling om in deze fase van het ontwerpproces reeds een gedetailleerd inrichtingsplan op te maken. De opdracht voor het ontwerpteam is veeleer de ontwikkeling van een globale ruimtelijke visie (‘structuurvisie’) en concrete randvoorwaarden voor de toekomstige ontwikkeling van het projectgebied. Deze moeten de ambitie van de opdrachtgever en de stad Antwerpen weerspiegelen en worden gedragen door alle betrokken partijen. Uit de ruimtelijke visie dienen een aantal vaste elementen te worden gedistilleerd die een kader vormen waarbinnen de verschillende fasen van ontwikkeling doorheen de tijd flexibel kunnen ingepast worden.

Bij gebrek aan een reeds erg gedetailleerd programma van eisen bij de aanvang van dit ontwerpproces formuleren de opdrachtgever en de stad Antwerpen een reeks onderzoeksvragen, als uitdrukking van de uitdagingen waar zij voor staan en van de ambitie die zij nastreven voor het gebied. Deze

onderzoeksvragen hebben betrekking op uiteenlopende thematieken. Door hun concrete formulering geven ze de bekommernissen van de partijen aan. Het wordt aan de deskundigheid van het ontwerpteam overgelaten om de ambities en onderzoeksvragen – aan de hand van ontwerpmatig onderzoek – te vertalen in visie-elementen, concrete oplossingen, ruimtelijke principes, concepten en randvoorwaarden en een verfijning van het programma van eisen. Gezien de ruime waaier aan thematieken vervat in het programma van eisen is voor deze opdracht een multidisciplinair team vereist, met capaciteiten op het vlak van stedenbouw en stadsontwerp, publieke en groene ruimte, mobiliteit, akoestiek, duurzame stedelijke ontwikkeling en architectuur.

De projectdefinitie omvat dus enerzijds het richtinggevend programma van eisen voor de ontwerper van het masterplan, anderzijds is het masterplan ook de toetsing van dit programma van eisen. De projectdefinitie verwoordt een ambitieniveau dat zowel ruimtelijk als financieel naar haalbaarheid moet worden getoetst. De financiële haalbaarheid zal door de opdrachtgever worden bewaakt.

Vanuit de buurt werd een bundel opgemaakt met adviezen naar de projectdefinitie toe. Deze bundel dient eveneens als input voor de opmaak van het masterplan en wordt in bijlage toegevoegd.

Het masterplan dat dient opgemaakt te worden, legt de krijtlijnen vast voor de toekomstige invulling en het ruimtelijk beeld van de nieuwe ontwikkeling en het publiek domein. Bij het ontwerpen ervan gaat het zowel om de nieuwe positie en betekenis van het project in de context van een groter stedelijk geheel, als om de vormgeving, de inrichting en de maakbaarheid van het project zelf.

Het masterplan zal in een volgende fase worden vertaald in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

1.2 Opdrachtgever

Deze opdracht wordt uitgeschreven door de eigenaars van de Slachthuissite met name Anthe NV / Druwel Invest, aannemingen CFE, de naamloze vennootschap Land Invest New Project 1 (LINP-1 NV) , én AG VESPA / stad Antwerpen als eigenaar van de zone Noordschippersdok en enkele percelen op de kade Lobroekdok.

1.3 De stad Antwerpen als partner

De opmaak van een masterplan gebeurt in nauwe samenwerking met de stad Antwerpen, meer bepaald AG VESPA en het team stadsbouwmeester. In nauwe samenwerking en overleg met de private actoren staan deze partners in voor de inhoudelijke begeleiding en kwaliteitsbewaking gedurende de opdracht. De aanstelling van de ontwerper / het ontwerpteam gebeurt door de opdrachtgever in samenspraak met het team stadsbouwmeester.

De stadsbouwmeester initieert en stimuleert ruimtelijke kwaliteit. Hij adviseert het college en ondersteunt de stedelijke diensten met het oog op maximale ruimtelijke kwaliteit, onder meer door zorg te dragen voor een goede keuze van ruimtelijke ontwerpers. Hij doet dit vanuit een onafhankelijke positie. Niet alleen alle stedelijke diensten, ook het OCMW, stedelijke dochterorganisaties of andere in Antwerpen actieve overheden kunnen een beroep doen op de stadsbouwmeester. Naast het bewaken van de ruimtelijke kwaliteit van private bouwprojecten bij het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning, adviseert hij ook projecten en initiatieven die uitgaan van de particuliere sector en die een grote impact hebben op de kwaliteit van de leefomgeving.

De andere betrokken stedelijke partner in dit project, AG VESPA, is het autonoom gemeentebedrijf voor vastgoedbeheer en stadsprojecten van de stad Antwerpen. Als publiek bedrijf van de stad Antwerpen bouwt het vanuit een bedrijfseconomische invalshoek mee aan een leefbare stad, binnen de strategie die de stad uitbouwt in het kader van stadsontwikkeling. Maar AG VESPA doet meer dan inkomsten voor de stad genereren. Door in strategische projecten een grondpositie in te nemen en door in te zetten op kwaliteit, sterke architectuur en duurzaamheid in zijn vastgoedprojecten is AG VESPA voor het stadsbestuur een belangrijke schakel inzake stadsontwikkeling. AG VESPA werkt als expert en ondernemer aan kwaliteitsvolle en duurzame vastgoed-, bouw- en stadsprojecten en bewaakt hierbij de financiële haalbaarheid.

Voor het projectgebied Slachthuissite │Noordschippersdok │Lobroekdok neemt AG VESPA een tweeledige rol op zich: enerzijds als eigenaar van een deel van het projectgebied, anderzijds als procesbegeleider. AG VESPA heeft als eigenaar een grondpositie in het project en zet in op kwaliteit, sterke architectuur en duurzaamheid, als belangrijke schakel voor stadsontwikkeling voor het stadsbestuur. Daarnaast worden stadsprojecten opgevolgd vanaf de conceptontwikkeling tot en met de uitvoering, oplevering en beheerstrategie door middel van een doorgedreven proces- en projectregie. AG VESPA begeleidt de opdracht en stemt dit af met alle betrokken diensten, zoals mobiliteit, vergunningen, ontwerpend onderzoek en sectorale diensten wat betreft specifieke programma's. De projectdefinitie die hier voorligt, is afgetoetst met de betrokken stedelijke diensten.

1.4 Contact

Voor de inhoudelijke vragen met betrekking tot het project:

Els Gepts
Projectleider bij
Autonoom Gemeentebedrijf VESPA
Generaal Lemanstraat 55 bus 4 | 2018 Antwerpen
Tel. 03 216 81 72
els.gepts@vespa.antwerpen.be

ANALYSE

2 Situering

2.1 Ligging

Het projectgebied Slachthuissite │Noordschippersdok │Lobroekdok is gelegen in het noorden van Antwerpen, in de Damwijk, ook wel den Dam genoemd. Den Dam wordt aan alle zijden begrensd door infrastructuren en ligt daarom eerder geïsoleerd van de rest van de stad. De grenzen van den Dam zijn het Lobroekdok - de snelweg en het Albertkanaal in het noorden – oosten, het spoorwegemplacement in het zuiden en de Noorderlaan in het westen.

Figuur 1: Situering Damwijk – den Dam

Met de omvorming van het spoorwegemplacement tot park Spoor Noord is een eerste stap gezet in het beter laten aansluiten van een deel van den Dam bij de rest van de stad. Voor het oostelijke deel van den Dam werkt het spoor, ondanks de tunnel onder het spoor ter hoogte van de Demerstraat, nog steeds als een barrière. Den Dam wordt daarom door de bewoners ook ervaren als een dorp, entiteit op zich.

Figuur 2: Situering – bron: Google Earth

Het gebied Slachthuissite │Noordschippersdok │Lobroekdok bevindt zich in het oosten van de Damwijk en wordt van de het westen van de Damwijk gescheiden door het spoor. Het gebied bestaat uit drie grote entiteiten: Slachthuissite, Noordschippersdok en de kades Lobroekdok.

De Slachthuissite wordt begrensd door:
- de Slachthuislaan in het noordoosten;
- de woningen van de Ceulemansstraat in het zuidoosten;
- de Lange Lobroekstraat in het zuiden;
- de Kalverstraat / Weilandstraat in het noordwesten.

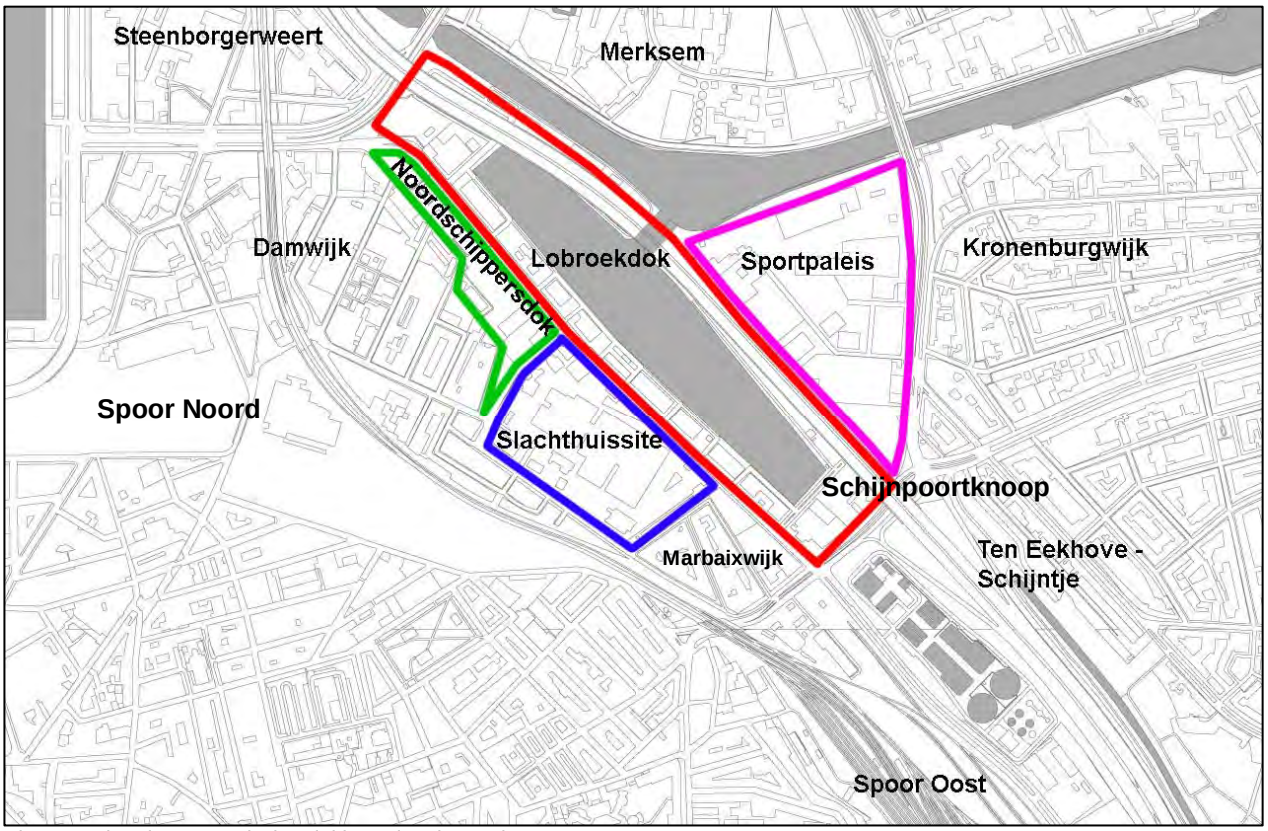
Het terrein is 7,6 ha groot.

De zone Noordschippersdok bevindt zich tussen de Slachthuislaan, Kalverstraat en Noordschippersdok (straat) en is 3,3 ha groot.

De kades Lobroekdok bevinden zich tussen Slachthuislaan en Lobroekdok. De volledige kade tussen de twee koppen van het dok is 3,9 ha groot.

De Slachthuissite is één van de strategische plekken binnen Singel Noord, het noordelijke segment van de strategische ruimte Groene Singel. Het terrein wordt nu ingenomen door de gebouwen van het voormalig Slachthuis, met rondom een aantal vleesgebonden bedrijven. Andere strategische plekken in Singel Noord zijn:

- het Lobroekdok: een voormalig binnendok dat zijn havenfunctie doorheen de jaren heeft verloren. De randen romdom worden ingenomen door bedrijven alsook buitenruimte voor stockage, met name voornamelijk onder de viaduct. Het dok is vervuild en een sanering dringt zich op;
- Noordschippersdok: een gedempt dok dat gebruikt wordt als open ruimte en parkeerplaats. De enige bebouwing is deze van de All Inn sporthal en het milieugebouw van de Stad Antwerpen;
- Site Sportpaleis: omvat naast het eigenlijke sportpaleis, de topsporthal Lotto Arena. Langsheen het kanaal bevindt zich bedrijvigheid.



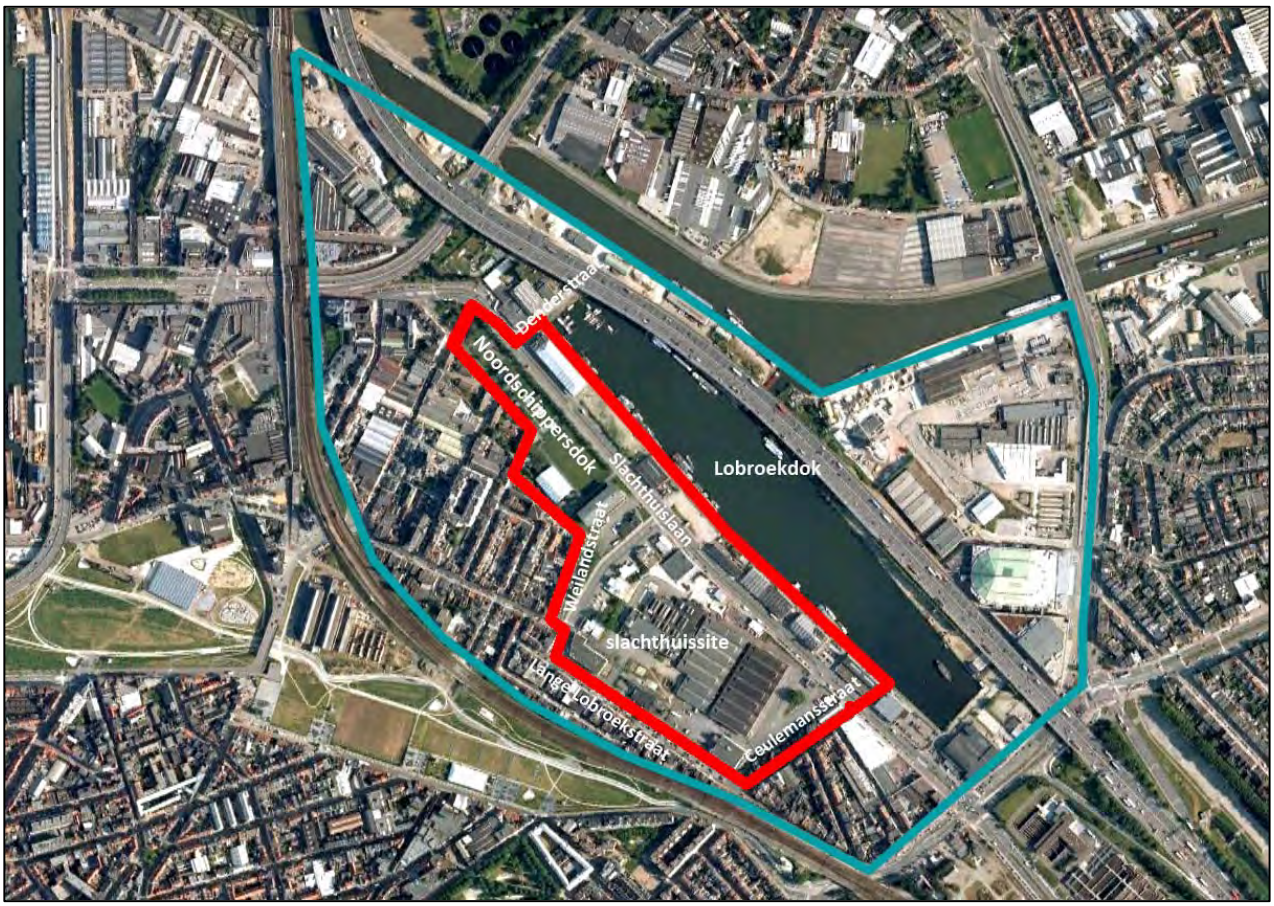
Figuur 3: situering strategische plekken Singel Noord

Van belang in de ruimere omgeving zijn:

- de ring / R0 en de knoop Schijnpoort, die de uitwisseling maakt tussen Antwerpen Noord en de ring, in zuidelijke richting;
- Park Spoor Noord: recente herontwikkeling van een oud rangeerstation tot een nieuw stedelijk park. Een onderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Demerstraat maakt dat het park op wandelafstand is gelegen van de Slachthuissite en heft de barrière van het spoor lokaal op;
- Spoor Oost: rangeerstation NMBS, dat in het Strategische Ruimtelijke Structuurplan Antwerpen wordt opgenomen als te herontwikkelen gebied, met een gemengde stedelijke invulling (kmo en wonen), gecombineerd met een park dat de verbinding tussen Schijnvallei en Spoor Noord maakt;
- Ten Eekhove - Schijntje: open restruimte, gelegen langsheen de Ring, die deels wordt ingenomen door openlucht functies (parking, hondenweide, speelpleintje, volkstuinen, …);
- Kronenburgwijk: deze wijk ligt geprangd tussen het Albertkanaal, de Bisschoppenhoflaan en Schijnpoortweg. Ze wordt gekenmerkt door een grote sociale problematiek en heeft te lijden onder de parkeeroverlast veroorzaakt door de bezoekers van het Sportpaleis;
- Marbaixwijk: deze wijk, rond de Marbaixstraat, maakt onderdeel uit van de Damwijk, maar vormt hierbinnen een vormelijke eenheid. Nagenoeg alle huizen in de Marbaixstraat werden door dezelfde architect ontworpen. De hele straat is beschermd als een stadsgezicht.

2.2 Projectgebied

Het projectgebied is circa 18 ha groot. Ter vergelijking, de bestaande wijk tussen spoor en projectgebied telt circa 21 ha. Het gaat dus om een aanzienlijk projectgebied dat bij herontwikkeling bijna een verdubbeling betekent van de Damwijk.



Figuur 4: Afbakening projectgebied (rood) en studiegebied (blauw)

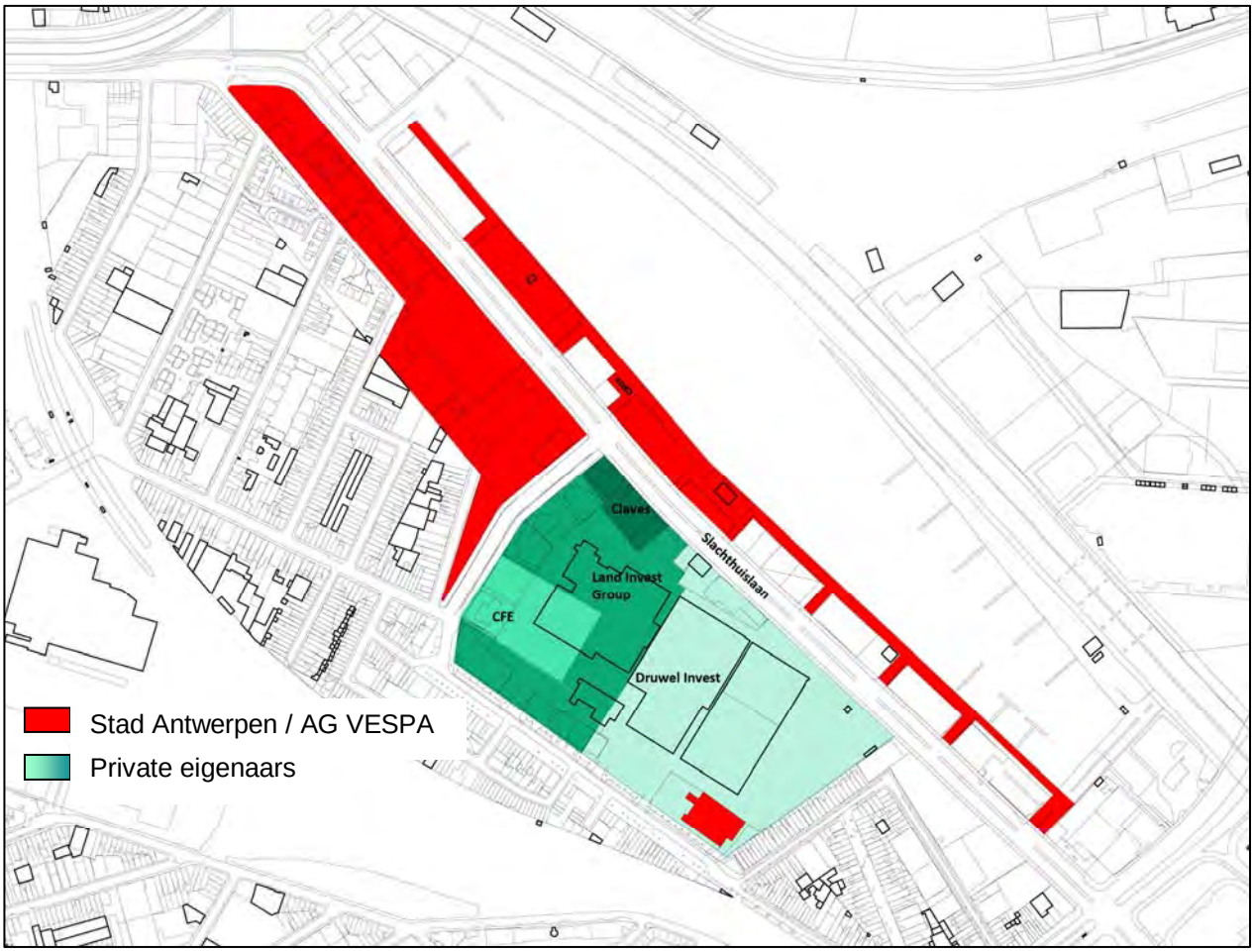
Het projectgebied wordt in wijzerzin begrensd door de kaaimuur Lobroekdok, woningen Ceulemansstraat, Lange Lobroekstraat Kalverstraat, Weilandstraat, zuidelijke grens sporthal All Inn, Noordschippersdok tot aan Samberstraat, Slachthuislaan en Denderstraat.

Het is de ambitie een masterplan op te maken voor bovenstaand projectgebied als één geheel, los van de huidige eigendomsstructuur van het projectgebied.

Het studiegebied, waarbinnen het masterplan dient gekaderd te worden, omvat de Damwijk tot aan het spoor en de zone tot aan het Albertkanaal – Theunisbrug.

2.3 Eigendomsstructuur

Onderstaand plan geeft een visuele weergave van de eigendomsstructuur van het projectgebied. In grote lijnen heeft de stad Antwerpen de zone Noordschippersdok in eigendom, alsook een aantal percelen langs het Lobroekdok. De Slachthuissite kent verschillende eigenaars.



Figuur 5: Eigendomsstructuur projectgebied

2.4 Historiek

Water is altijd zeer sterk aanwezig geweest in Singel Noord. Eerst in de vorm van de natuurlijke rivieren het Groot en Klein Schijn, later in de vorm van waterwerken. In 1860 start de aanleg van het Kempisch Kanaal op het tracé van de huidige IJzerlaan en de Brialmontomwalling. In 1878 start de aanleg van het Noordschippersdok, aansluitend op de aanleg van het Asiadok, Kempisch dok en Houtdok.

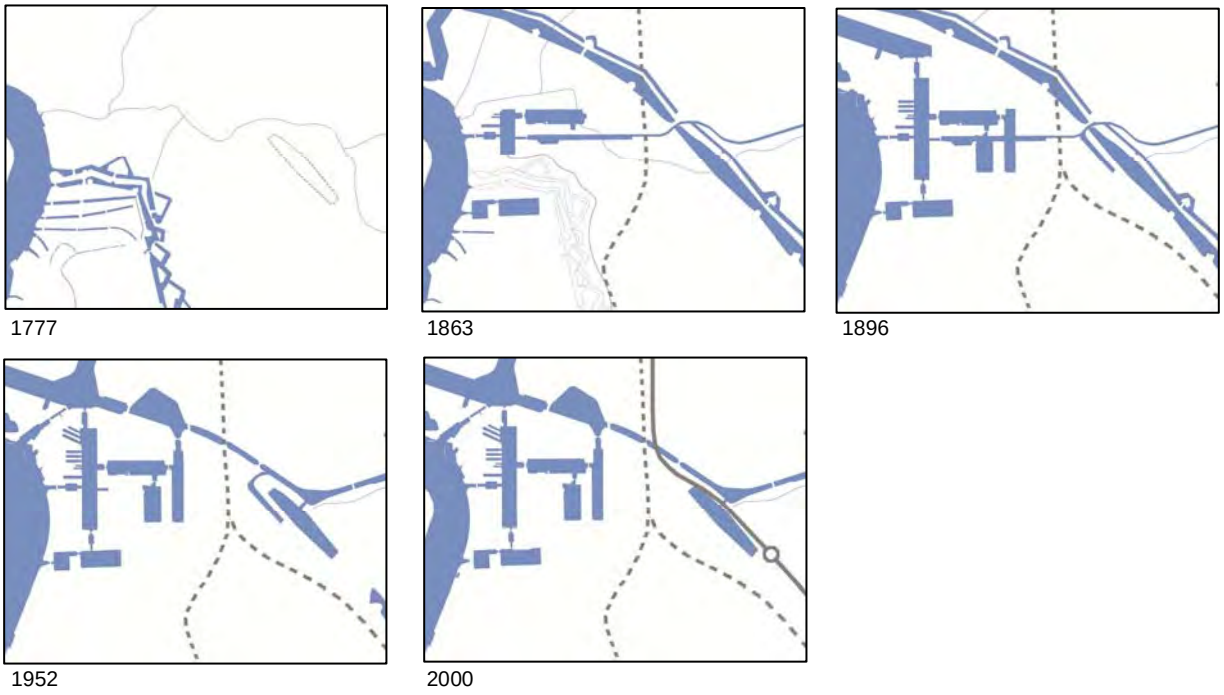
De aanwezigheid van dit netwerk van waterwegen, vlakbij de spoorweg, trekt bedrijvigheid aan en de Damwijk floreert. Ook het Slachthuis (1877) wordt gebouwd en dit trekt op zijn beurt de vleesnijverheid aan. Er is werk en veel mensen vestigen zich in de Damwijk.

Met de tijd verandert de waterstructuur grondig: het Kempisch Kanaal verdwijnt en wordt vervangen door het Albertkanaal (1935) met een nieuw wachtdok, het Lobroekdok (1937), dat het Noordschippersdok, dat aansloot op het Kempisch Kanaal, vervangt. Het Noordschippersdok wordt in 1957 dan ook gedempt. Het water en de haven verschuiven naar het noorden en de band met de Damwijk verzwakt.

Na de tweede wereldoorlog krijgt het slachthuis het erg moeilijk. De heropbouw die nodig is door de vernielingen tijdens de oorlog kost veel geld en vervolgens dwingen de strengere normen tot moderniseren en nog meer investeren. Er komt altijd maar meer industrialisering, specialisering en internationalisering:

investeren in schaalvergroting dus ook. Dat maakt dat de meeste kleine bedrijfjes moeten afhaken. De middenstand brokkelt af. Het wordt stil in de Damwijk.

In 1958 wordt het tracé van de ring rond Antwerpen bepaald op de vroegere Brialmontomwalling en in augustus 1970 gaat de viaduct van Merksem open.



Figuur 6: Historische evolutie waterstructuur

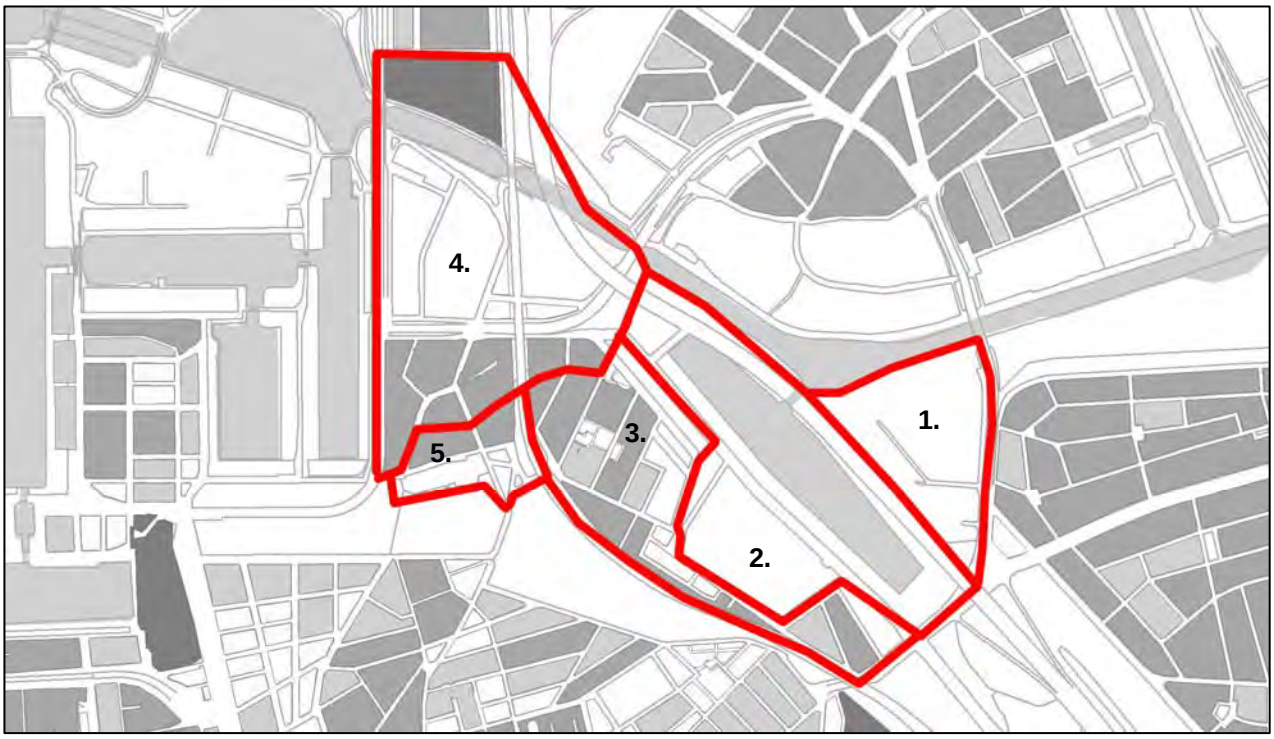
Voor meer info met betrekking tot de geschiedenis van den Dam wordt verwezen naar MOTMANS Kris, ‘Den oude Dijck. Daer men comt van Dambrugge …’, 2002

3 Context

3.1 Ruimtelijke context

Het gebied dat voor de analyse wordt beschouwd bestaat uit 5 statistische sectoren:

1. Sportpaleis
2. Slachthuissite – Lobroekdok
3. Slachthuiswijk
4. IJzerlaan
5. Dam



Figuur 7: Situering statistische sectoren

De Slachthuissite zelf is gelegen in de statistische sector Slachthuissite – Lobroekdok en grenst aan de statistische sector Dam. De statistische sectoren Slachthuissite – Lobroekdok en Sportpaleis worden voor de sociaal-demografische structuur buiten beschouwing gelaten om de evidente reden dat er te weinig inwoners zijn en dit een vertekend beeld zou geven.

In de verdere analyse worden voor de correctheid de namen van de statistische sectoren gehanteerd. Deze zijn verschillend van de benaming van de ruimtelijke entiteiten. Zo komt de statistische sector Dam bijvoorbeeld niet overeen met de term Damwijk die elders in dit document gehanteerd wordt.

Voor de GIS-analyse werd gebruik gemaakt van de meest recente gegevens. Niet voor alle thema's zijn echter gegevens van 2014 beschikbaar. Sommige conclusies zijn daarom misschien niet helemaal up-to-date maar geven wel een globaal beeld van de situatie.

3.1.1 Mobiliteit

De belangrijkste **wegen** die Singel Noord doorkruisen of er aan grenzen, zijn:

Figuur 8: Wegen

- de ring rond Antwerpen (R1) en de op- en afrit Schijnpoortknoop;
- de Slachthuislaan, die een onderdeel vormt van de Singel rondom de binnenstad;
- Bisschoppenhoflaan als belangrijke invalsweg;
- Schijnpoortweg die Merksem met de Schijnpoortknoop verbindt.

De ring rond Antwerpen maakt deel uit van het internationale snelwegennetwerk en functioneert als een hoofdweg. De ring heeft ter hoogte van het Lobroekdok de vorm van een viaduct op betonnen pijlers, het viaduct van Merksem, en is daardoor ook dominant in het beeld aanwezig. De Schijnpoortknoop, die de aansluiting maakt van de ring op de Schijnpoortweg, is slechts een half aansluitingscomplex, met enkel een aansluiting van en naar het zuiden. Het viaduct verbindt de Schijnpoortknoop met de Groenendaalknoop, die wel een volledige aansluiting in beide richtingen kent.

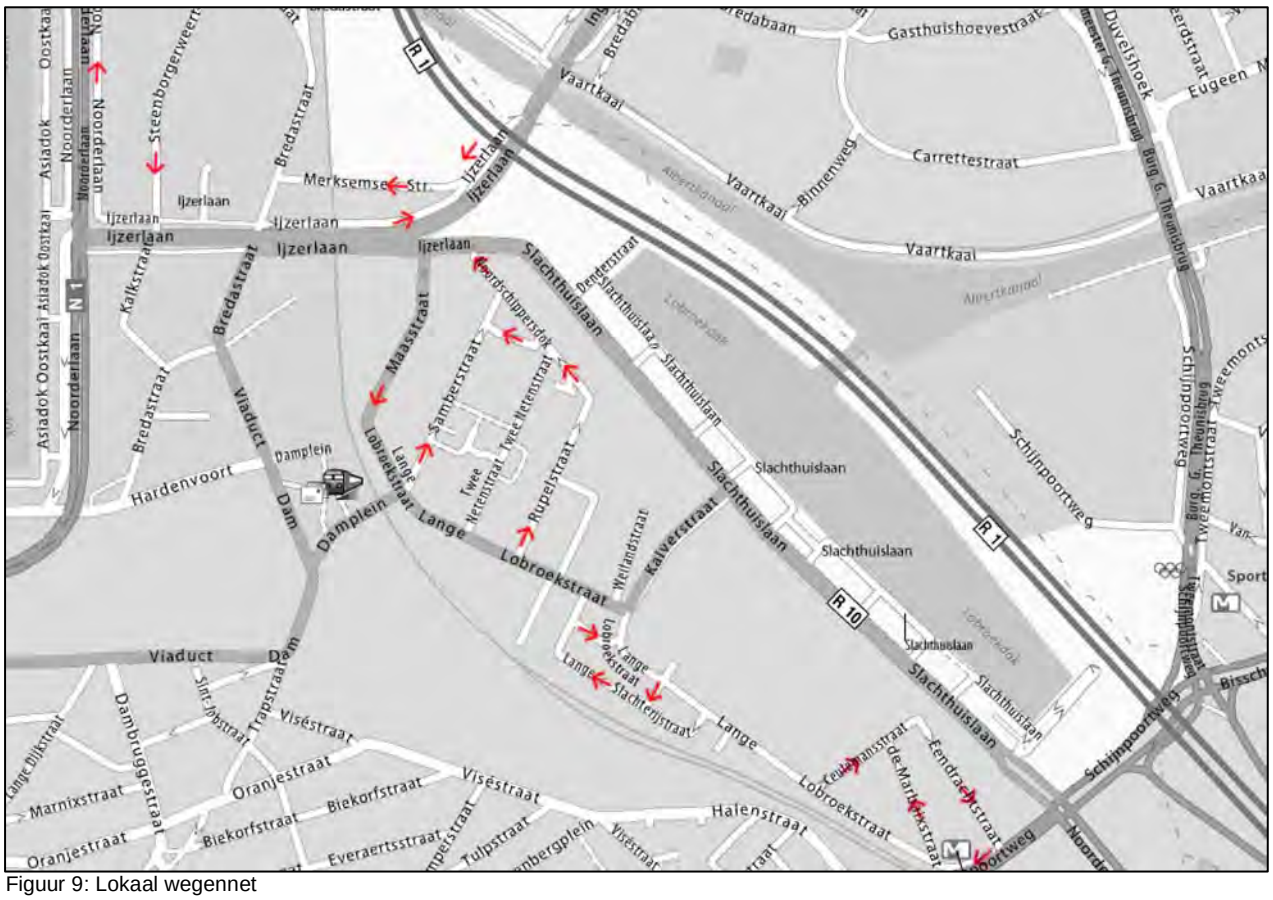
De Schijnpoortknoop is erg congestiegevoelig: enerzijds door de nabijheid van verkeersaantrekkende functies zoals het Sportpaleis en de Lotto Arena, anderzijds doordat deze knoop als de aansluiting van Deurne Noord, Antwerpen Noord en Merksem op het snelwegennet fungeert. Vandaag functioneert de Schijnpoortknoop slechts in één richting, met name richting zuiden.

De Slachthuislaan telt 2x2 rijstroken. Bij file op de ring, wordt de Singel en dus ook de Slachthuislaan als alternatieve route genomen om zich rond de kernstad te verplaatsen. De Slachthuislaan verbindt de Noordersingel met de IJzerlaan maar kent geen goede aansluiting: de weg versmalt van 2x2 tot 2x1 met een flessenhalseffect tot gevolg.
De Slachthuislaan verschilt in een belangrijk opzicht van de rest van de Singel, met name dat de Slachthuislaan een ‘stedelijke’ weg is en valt onder de bevoegdheid van de Stad Antwerpen, terwijl de rest van de Singel vandaag nog een gewestweg is.

De Bisschoppenhoflaan telt 2x2 rijstroken met een brede groene middenberm.

De Schijnpoortweg tussen de Singel en de Bisschoppenhoflaan zorgt voor de aansluiting op de Ring van en naar het zuiden. Het profiel wordt gekenmerkt door een trambaan in de middenberm en kent een moeilijke leesbaarheid voor de autogebruiker. Langs het Sportpaleis gaat de Schijnpoortweg over het Albertkanaal via de Theunisbrug. Ook hier is het karakter van de Schijnpoortweg vooral op verkeer gericht dan wel op verblijven.

Lokaal wegennetwerk



Figuur 9: Lokaal wegennet

De belangrijkste toegang tot de Damwijk vanuit de Slachthuislaan is vandaag de Kalverstraat. Bijkomende toegang is de Maasstraat. De wijk is eveneens toegankelijk via het Damplein en via de Schijnpoortweg.

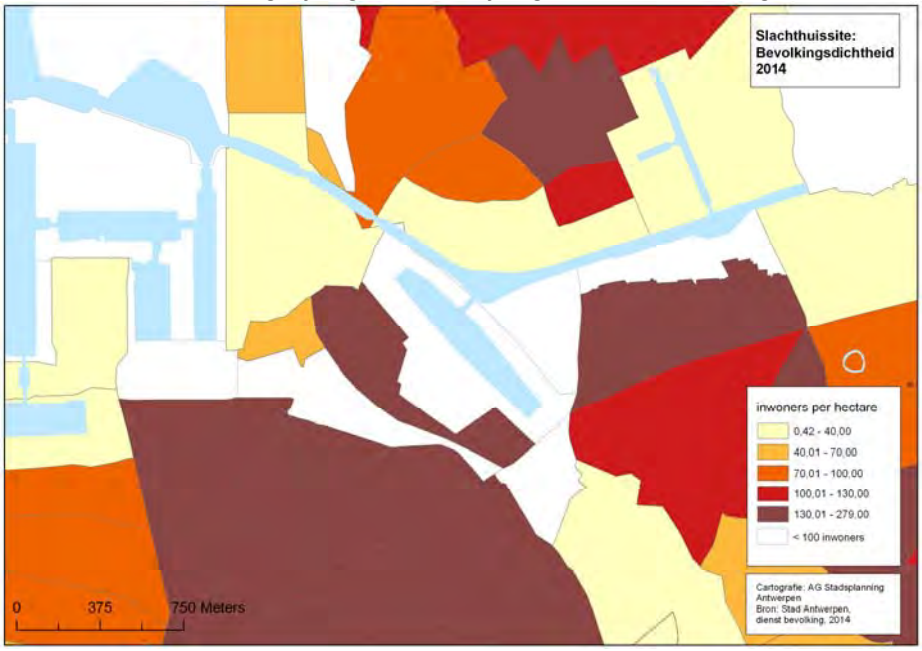
De belangrijkste knelpunten vandaag voor de directe omgeving zijn:

- de barrièrewerking van de IJzerlaan en het spoor voor voetgangers;
- de moeilijke aansluiting van de Slachthuislaan op de IJzerlaan wat tot filevorming leidt op de Slachthuislaan – IJzerlaan, maar ook op de Bredastraat - Viaduct-Dam;
- het sluipverkeer in de wijk om het kruispunt Slachthuislaan – IJzerlaan te vermijden;
- de overdimensionering van de Kalverstraat

3.1.2 Sociaal – demografische structuur

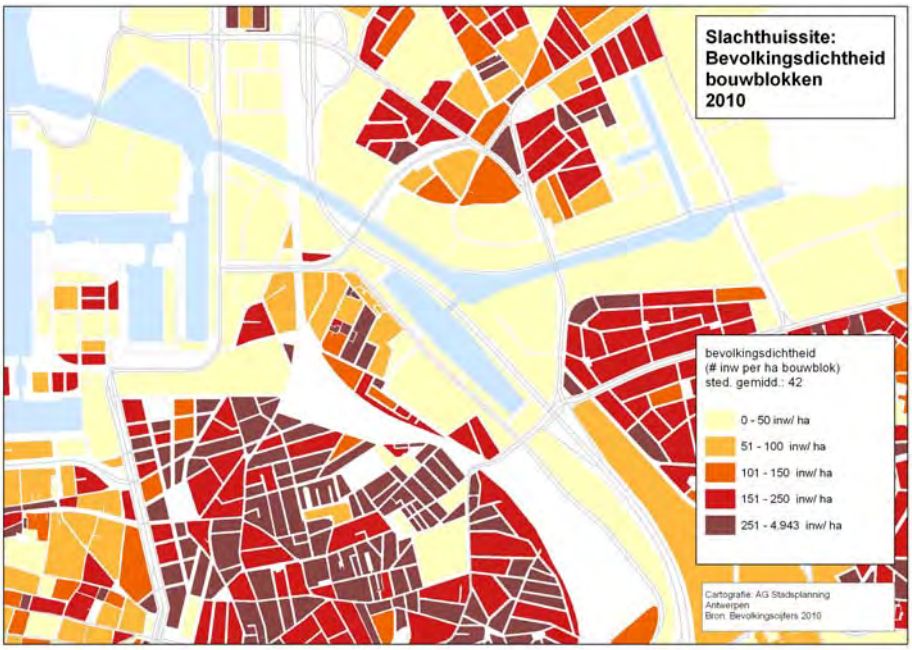
Een hoge bevolkingsdichtheid

De bevolkingsdichtheid verschilt erg tussen de statistische sectoren. Zo is de bevolkingsdichtheid in de Slachthuiswijk erg hoog (153 inwoners / ha) en vergelijkbaar met de wijken van Antwerpen Noord en de Kronenburgwijk. De lage bevolkingsdichtheid van de statistische sector IJzerlaan (17 inwoners / ha) is te verklaren door de grote aanwezigheid van bedrijvigheid. Dam kent een bevolkingsdichtheid van 69 inwoners / ha. Ter vergelijking het stedelijke gemiddelde bedraagt 32 inwoners / ha.



Figuur 10: Bevolkingsdichtheid 2014

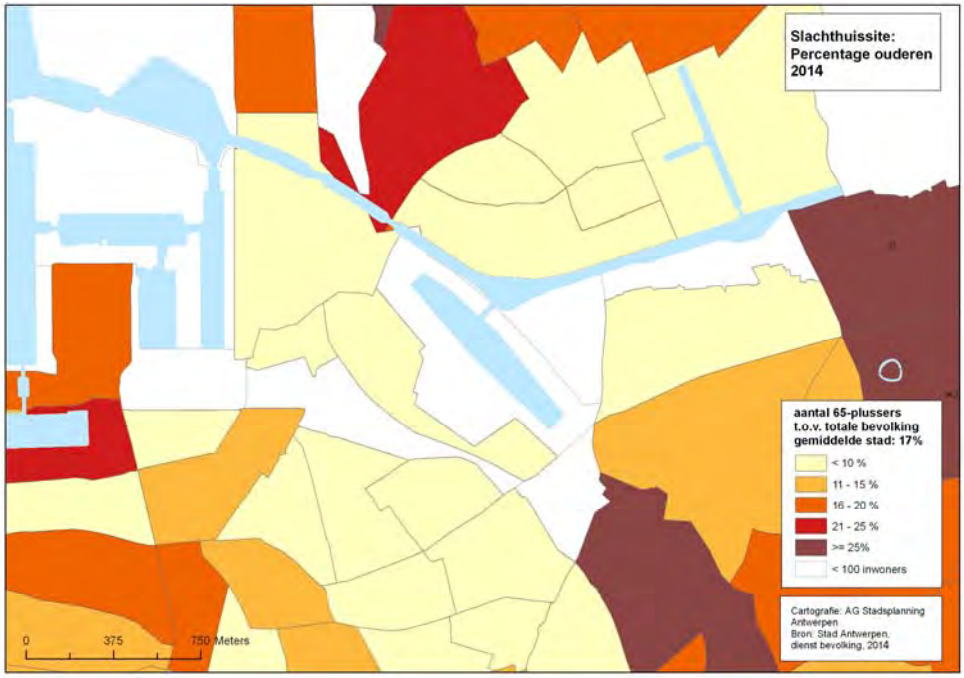
Er is een duidelijk onderscheid merkbaar tussen de bouwblokken aansluitend bij park Noord, die een hoge bevolkingsdichtheid kennen en de bouwblokken meer noordwaarts, langs de Slachthuislaan. De sterke menging wonen werken in deze laatste, maakt dat de bevolkingsdichtheid hier betrekkelijk lager is dan in Antwerpen Noord en Deurne Noord. Binnen de Slachthuiswijk kennen de bouwblokken tussen de Twee Netenstraat en Dijlestraat de hoogste bevolkingsdichtheid.



Figuur 11: Bevolkingsdichtheid bouwblokken 2010

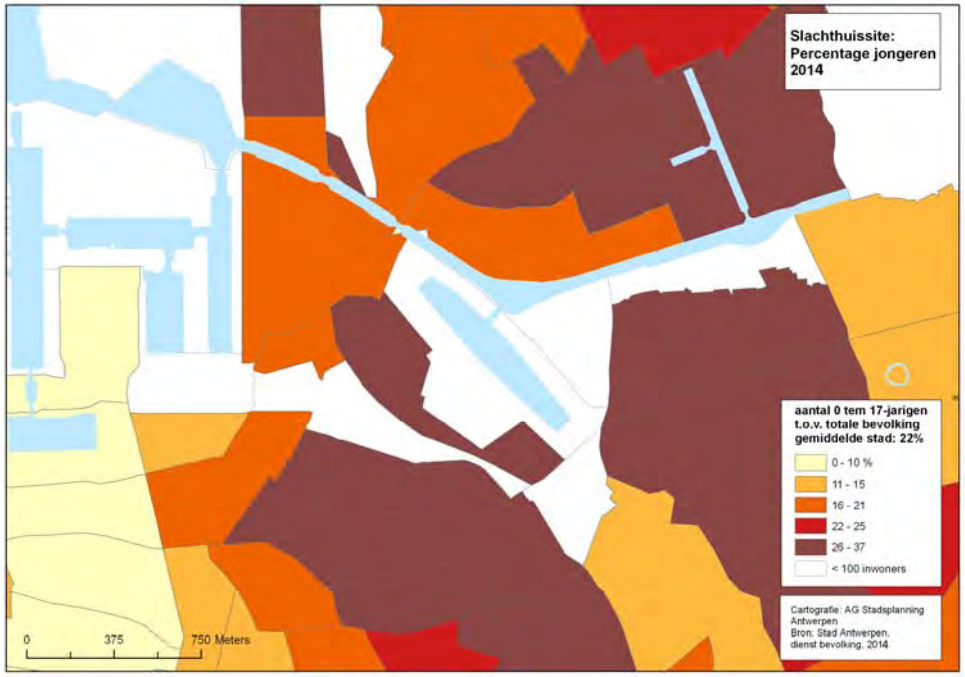
Leeftijd – vrij jonge bevolking

Het aandeel 65-plussers is in alle statistische sectoren in het studiegebied gelijkaardig (met uitzondering van Slachthuissite – Lobroekdok dat buiten beschouwing wordt gelaten omwille van het geringe aantal inwoners in die sector) en is veel lager dan het stedelijk gemiddelde (Slachthuiswijk (7%), Dam (4%) en IJzerlaan (5%) versus 17%). Het aandeel 65-plussers is gelijkaardig met de Stuivenberg en de Kronenburgwijk.



Figuur 12: Percentage 65-plussers, 2014

Het aandeel 0 tot en met 17-jarigen is voor de Slachthuiswijk (30%) erg hoog, gelijkaardig met Stuivenberg en de Kronenburgwijk. Het percentage jongeren in IJzerlaan (17%) en Dam (20%) zit onder het stedelijke gemiddelde (22%).



Figuur 13: Percentage 0 tem 17- jarigen, 2014

Globaal kan gesteld worden dat de buurt een vrij jonge bevolking kent, met vooral veel jongeren in de Slachthuiswijk. Het percentage 18 tem 64-jarigen is hoog in de Dam (76%) en IJzerlaan (78%). In de Slachthuiswijk gaat het om een gemiddelde waarde (62% versus 61% stedelijk gemiddelde).

Sterke bevolkingsgroei en verjonging van de bevolking
Er is een sterke groei waarneembaar van het aantal inwoners in de Slachthuiswijk, maar vooral IJzerlaan. Voor de Dam volgt het bevolkingsaantal de gemiddelde stedelijke aangroei. Voor de Slachthuissite - Lobroekdok geeft dit een vertekend beeld omwille van het lage aantal inwoners (38% versus 3 inwoners meer).

	2001	**2014**	**toename**
Slachthuissite - Lobroekdok	8	11	38%
Slachtshuiswijk	2.588	3.511	35%
IJzerlaan	452	791	75%
Dam	379	426	12%
Totaal	456.485	514.432	13%

Tabel 1: Totaal aantal inwoners 2001 - 2014

Ingezoomd op de verschillende leeftijdscategorieën, komt de aanzienlijke daling van 65 plussers duidelijk naar voor. Deze trend doet zich op stedelijk niveau niet voor. Het aantal 18 tem 64-jarigen stijgt aanzienlijk, met uitzondering van de slachthuiswijk waar slechts een kleine stijging waar te nemen is. De Slachthuiswijk dankt zijn groei vooral aan de toename van 0 tem 11 jarigen. Wat betreft de 12 tem 17-jarigen is er voor de Slachthuiswijk zelfs een lichte daling waar te nemen. Deze daling is nog groter in de Dam.

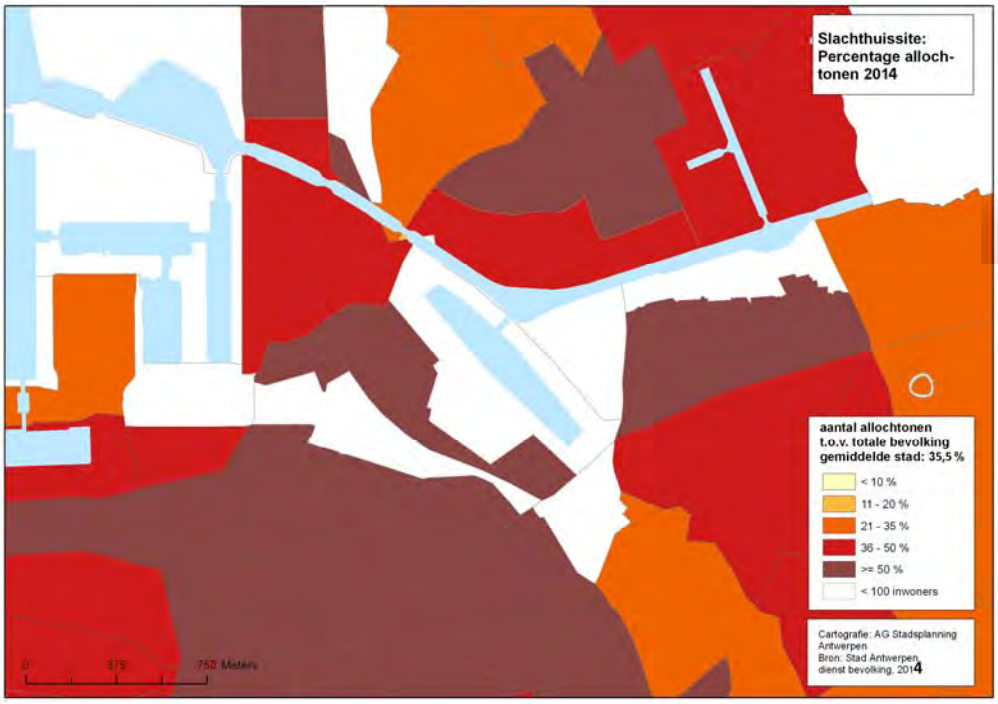
	% 0 tem 11-jarigen		**% 12 tem 17-jarigen**		**% 0 tem 17-jarigen**		**% 18 tem 24-jarigen**		**% 25 tem 39-jarigen**		**% 40 tem 64-jarigen**		**% 18 tem 64-jarigen**		**% 65-plussers**	
	2001	**2011**	**2001**	**2011**	**2001**	**2011**	**2001**	**2011**	**2001**	**2011**	**2001**	**2011**	**2001**	**2011**	**2001**	**2011**
slachthuis - Lobroekdok	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
Slachthuiswijk	17,9	21,5	9	7,9	26,9	29,4	9,7	10	22,2	25,8	27,4	26,1	59,4	61,8	13,8	8,7
IJzerlaan	15,3	10,9	4,9	4,3	20,2	15,2	8,4	8,4	24,3	36,1	34,7	33,4	67,5	77,9	12,4	6,9
Dam	15	12,2	6,3	3,5	21,3	15,7	16,4	10,1	25,6	33,7	27,4	34,9	69,4	78,7	9,2	5,6
Gemiddelde	13,6	14,9	6,3	6,1	19,9	21	8,4	8,4	22	22,6	29,9	30,2	60,3	61,3	19,7	17,7

Tabel 2: Leeftijd (%) 2001 - 2011

Globaal kan gesteld worden dat alle sectoren een verjonging van de bevolking kennen. In de Slachthuiswijk is dat vooral door de aangroei van het aantal jongeren. In de Dam en IJzerlaan door de aangroei van de 18 tem 64-jarigen.

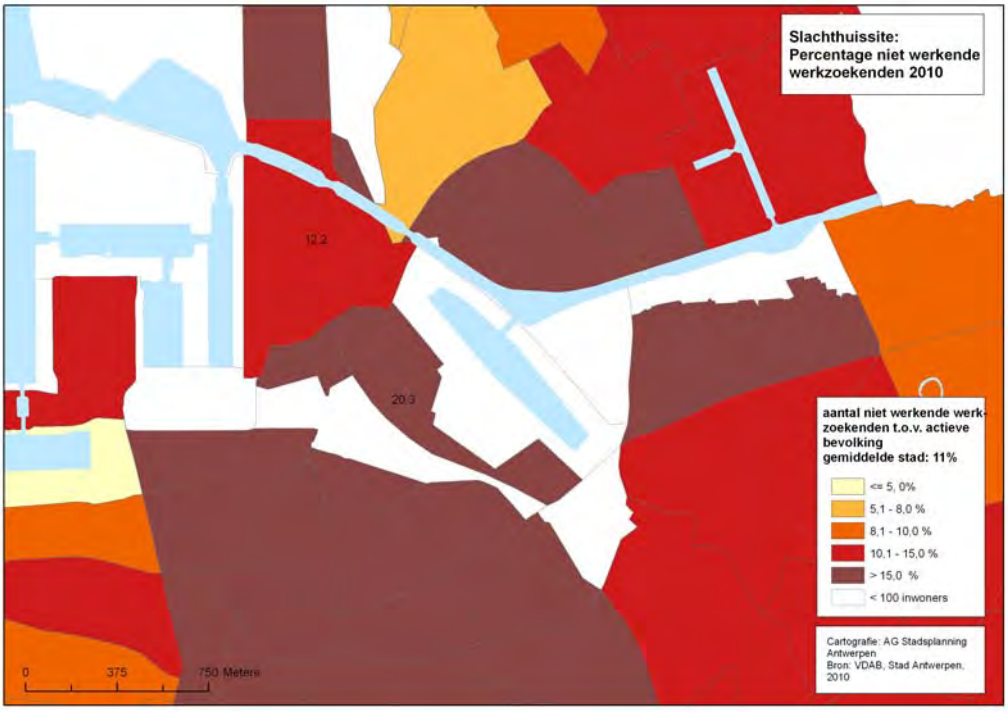
Hoog percentage allochtonen

De Slachthuiswijk en Dam kennen een hoger dan gemiddeld aandeel allochtonen, vergelijkbaar met Deurne Noord, maar lager dan Stuivenberg. De statistische sector IJzerlaan kent ook een hoger dan gemiddeld percentage allochtonen, maar lager dan Slachthuiswijk en Dam.



Figuur 14: Percentage allochtonen 2014

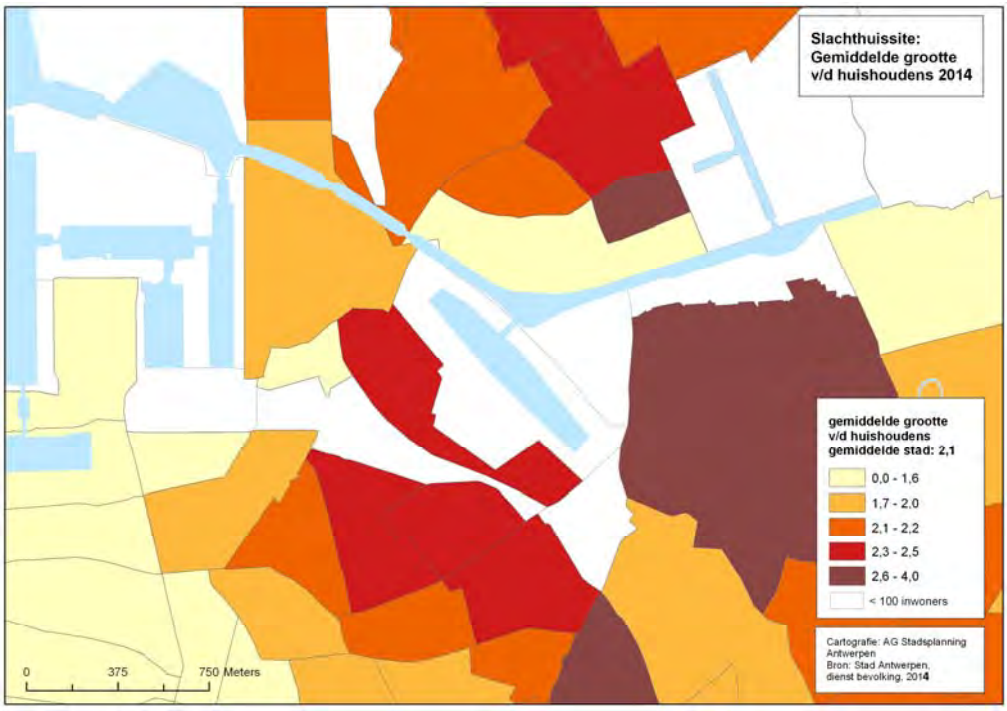
Een gelijkaardig verschil is er bij het percentage niet-werkende werkzoekenden waarbij de Slachthuiswijk en Dam hoog scoren, vergelijkbaar met Antwerpen Noord en Kronenburgwijk; en de IJzerlaan rond het stedelijke gemiddelde.



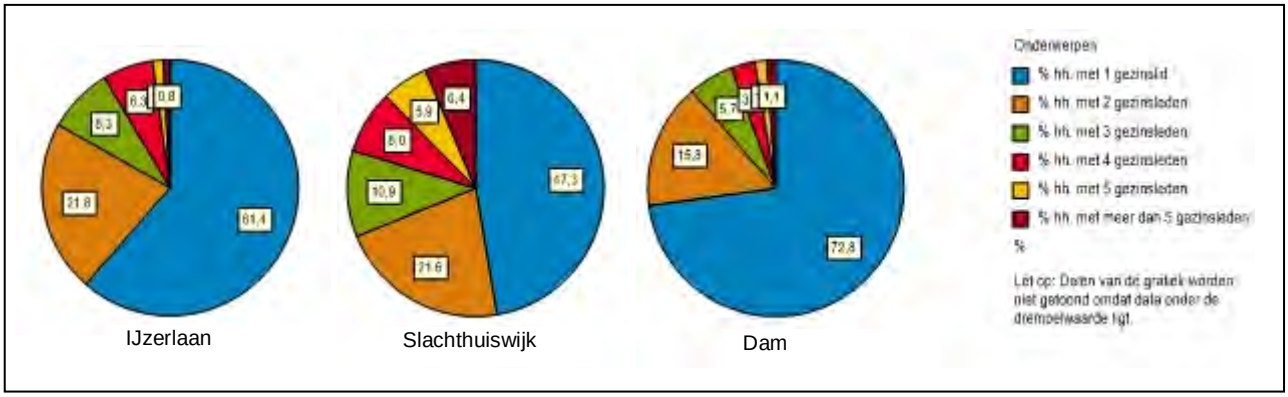
Figuur 15: Percentage niet-werkende werkzoekenden, 2010

Veel gezinnen met kinderen in Slachthuiswijk

Tot slot kent de Slachthuiswijk een meer dan gemiddelde grootte van de huishoudens (2,4), ten opzichte van het stedelijk gemiddelde (2,1). De gemiddelde grootte van IJzerlaan en Dam is lager.



Figuur 16: Gemiddelde grootte van de huishoudens, 2014



Figuur 17: Procentuele verdeling huishoudgrootte

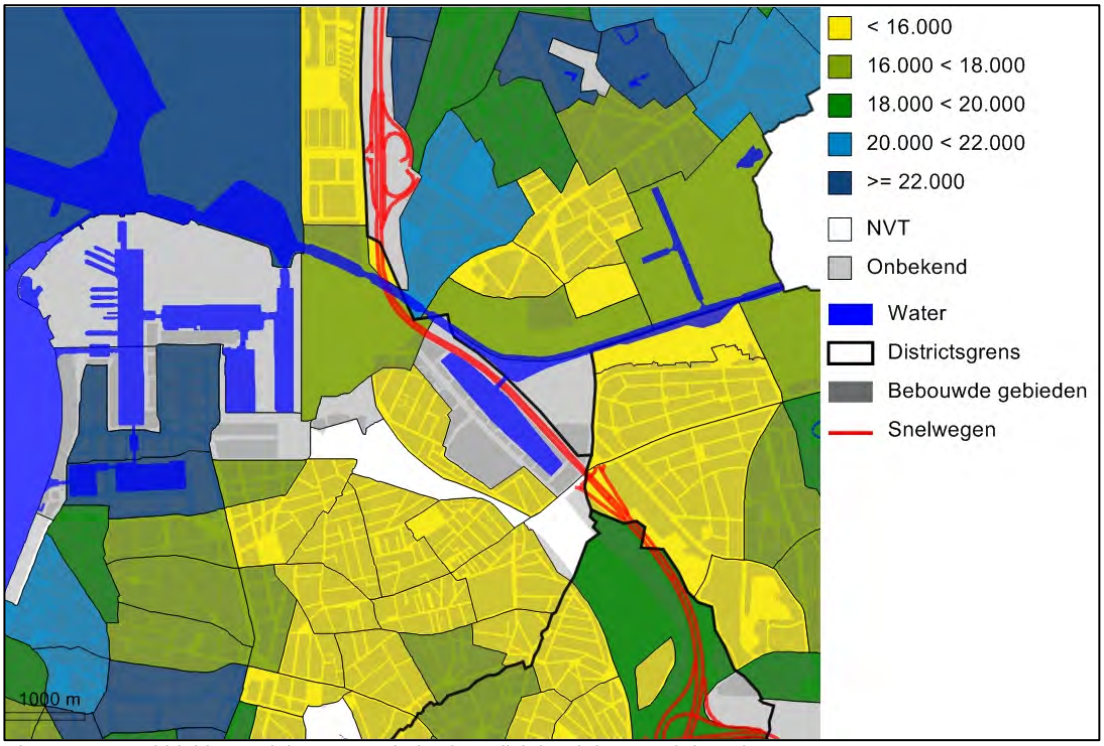
Dam en IJzerlaan kennen een hoger dan gemiddeld percentage huishoudens met 1 gezinslid.
De Slachthuiswijk kent een hoger dan gemiddeld percentage huishoudens met kinderen (zij het gehuwde of ongehuwde koppels of eenoudergezinnen). De Dam en IJzerlaan tellen een veel lager dan gemiddeld percentage. Ze tellen daarentegen procentueel veel meer alleenstaanden.

Besluit

Er is qua sociale demografie een onderscheid tussen de slachthuiswijk en de IJzerlaan en Dam. De Slachthuiswijk kent een jongere bevolking, meer allochtonen en grotere gezinnen dan IJzerlaan en Dam.
De Slachthuiswijk heeft ook een veel hogere bevolkingsdichtheid.

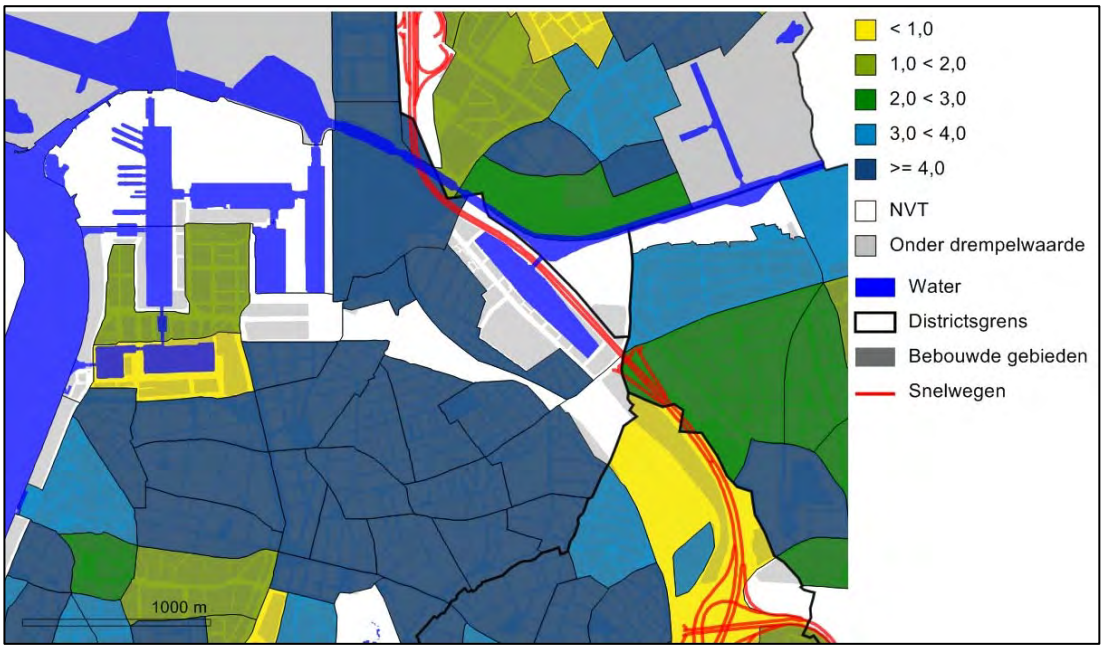
3.1.3 Sociaal – economische structuur

Het gemiddeld netto belastbaar inkomen per aangifte (2006) is eerder laag, vergelijkbaar met Antwerpen-Noord en lager dan Deurne Noord.



Figuur 18: Gemiddeld netto inkomen per belastingsplichtige (€/persoon) (2012)

De Dam kent een hoog aandeel steuntrekkers (20% versus 3,4% gemiddelde), in 2013 de hoogste in de stad. Slachthuiswijk en IJzerlaan bevinden zich eveneens boven het gemiddelde, met name 6%.



Figuur 19: Percentage steuntrekkers op beroepsactieve leeftijd in de bevolking, 2013

Sociaal-economisch gaat het om een niet zo sterke buurt.

3.1.4 Woonstructuur

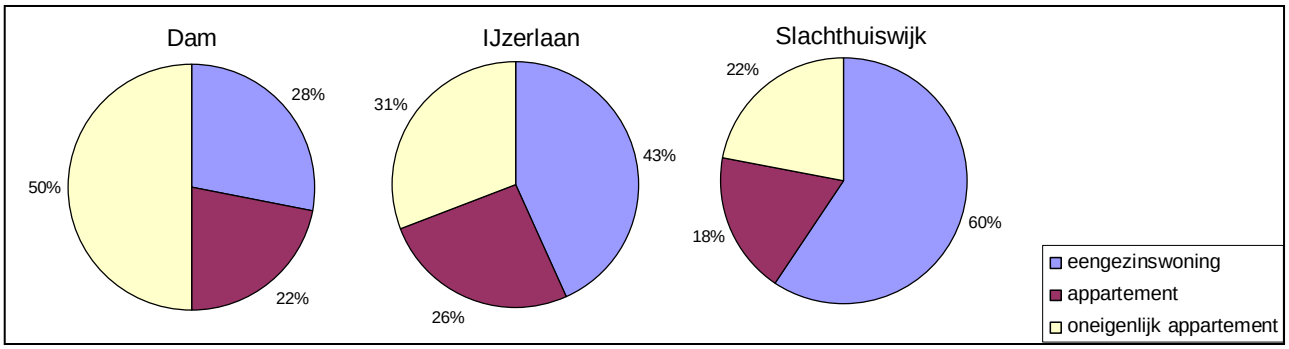
Sterke verweving wonen - werken

De Damwijk kent een zeer grote verweving van wonen en werken. De statistisch sectoren Slachthuissite – Lobroekdok en Sportpaleis tellen quasi geen woningen.

Figuur 20: Verweving wonen – werken, 2007

Procentueel ten opzichte van het aantal panden kent de Slachthuiswijk het hoogste aandeel woonpanden, met name 80%. Dit verklaart ook de aanzienlijk hogere bevolkingsdichtheid in deze sector ten opzichte van de anderen. De Dam en IJzerlaan kennen een percentage van circa 60% woonpanden. De IJzerlaan kent de meeste bedrijvigheid.

Veel appartementen versus eengezinswoningen
Volgende verdeling in eengezinswoning – appartement – oneigenlijk appartement is waarneembaar in de relevante statistische sectoren, op basis van een terreinopname uit 2011:



Figuur 21: Verdeling woongebouwen naar woontype, 2011.

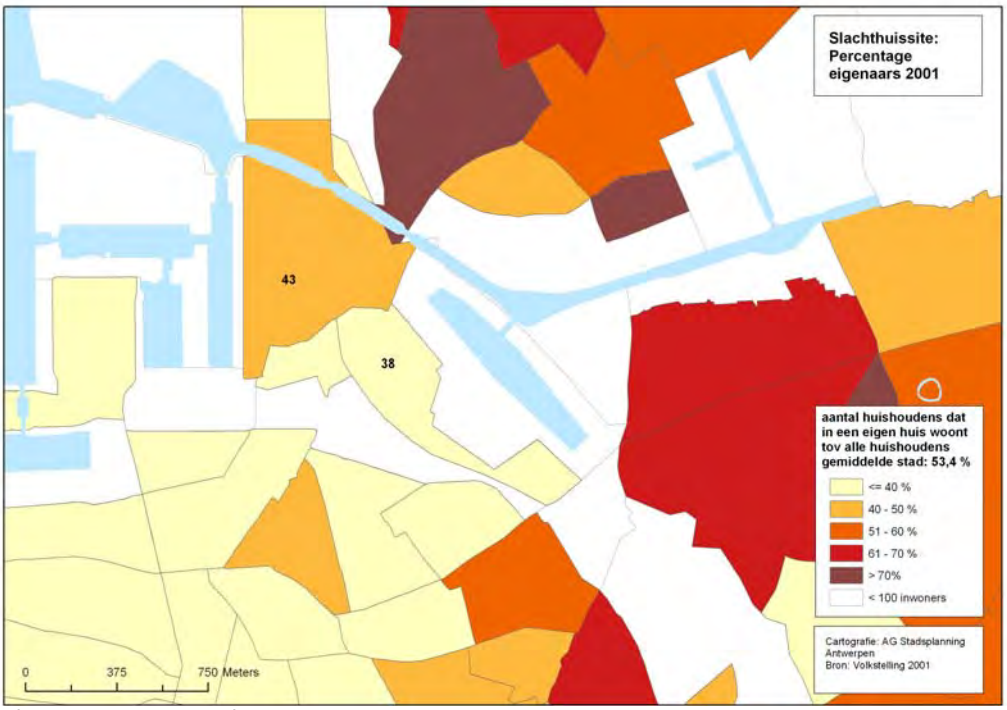
Hieruit blijkt duidelijk dat de Slachthuiswijk procentueel veel meer eengezinswoningen telt dan de andere sectoren. Vooral in de Damwijk is het percentage eengezinswoningen laag.

Wanneer de relatie wordt gelegd met het aantal huishoudens blijkt dat 70% van alle huishoudens in een appartement woont. Voor de Dam (93%) en IJzerlaan (85%) ligt dit percentage nog hoger.

Verschillende types woningen (bel-etage woning, herenhuizen, (nieuwbouw-)appartementen, ...) wisselen elkaar af. De enige buurt met een duidelijke eenheid is de Marbaixwijk, die hoofdzakelijk uit herenhuizen bestaat.

Eigendomstatus – weinig eigenaars

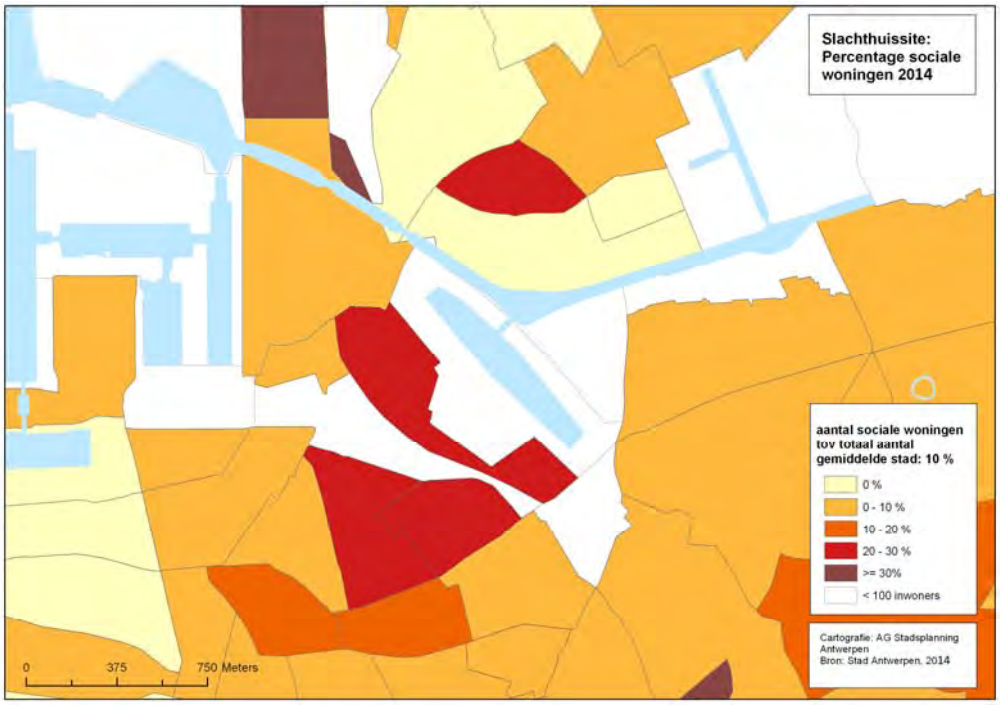
Het aandeel woningen bewoond door eigenaar ligt laag, vergelijkbaar met Antwerpen Noord, maar veel lager dan Deurne Noord, waar een hoog percentage bewoond wordt door eigenaars.



Figuur 22: Percentage eigenaars, 2001

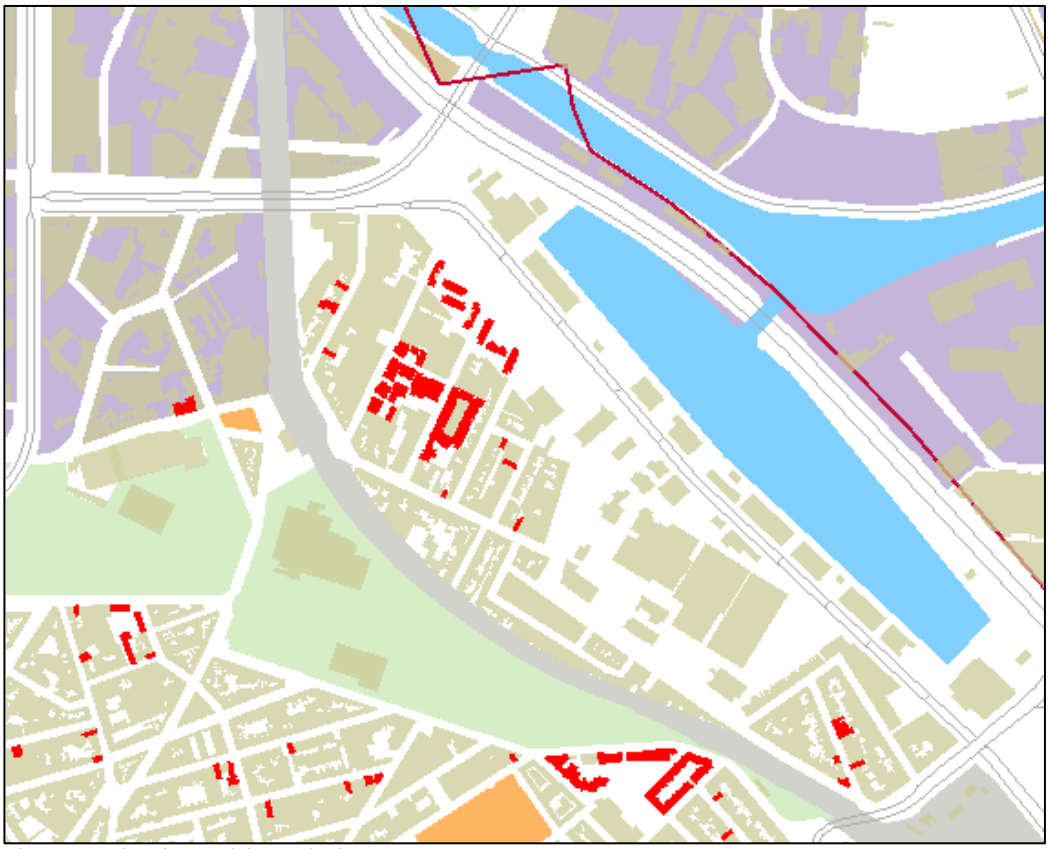
Hoog aandeel sociale woningbouw

Het aandeel sociale woningen is hoog in de Slachthuiswijk (29% versus stedelijk gemiddelde van 10%, 2009).



Figuur 23: Percentage sociale woningen, 2014

De sociale woningen bevinden zich grotendeels rond de Twee Netenstraat en op Noordschippersdok. Het gaat zowel om grote appartementsblokken als lage woningbouw die eerder aan buitenwijken doet denken. Het gaat bijna uitsluitend om huurwoningen.

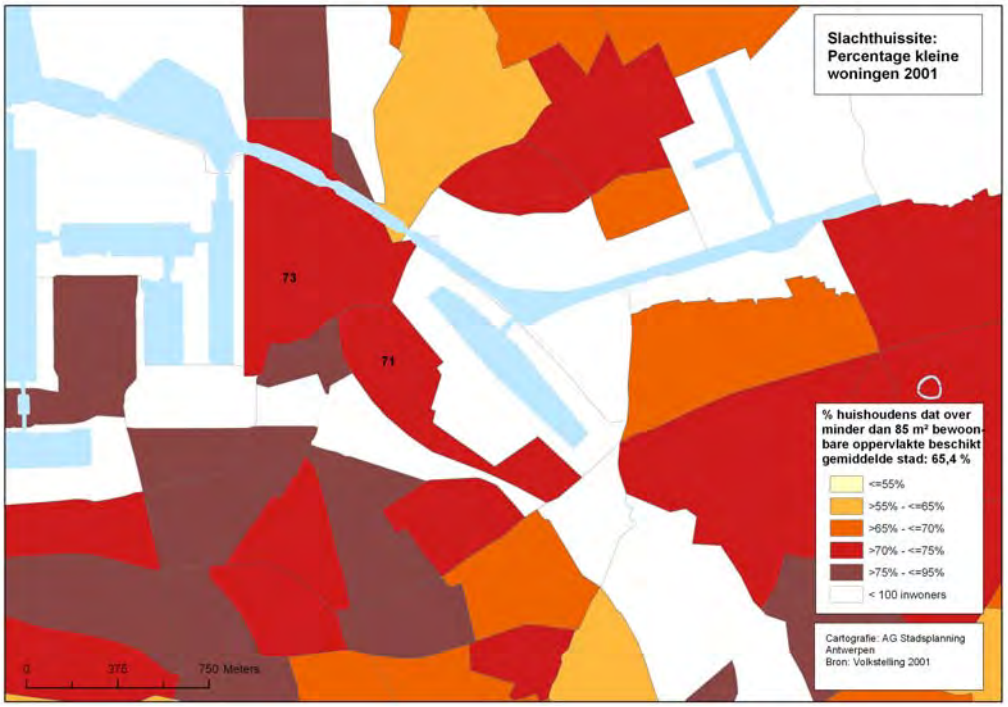


Figuur 24: Situering sociale woningbouw

Figuur 25: Situering sociale woningbouw

Veel kleine woningen

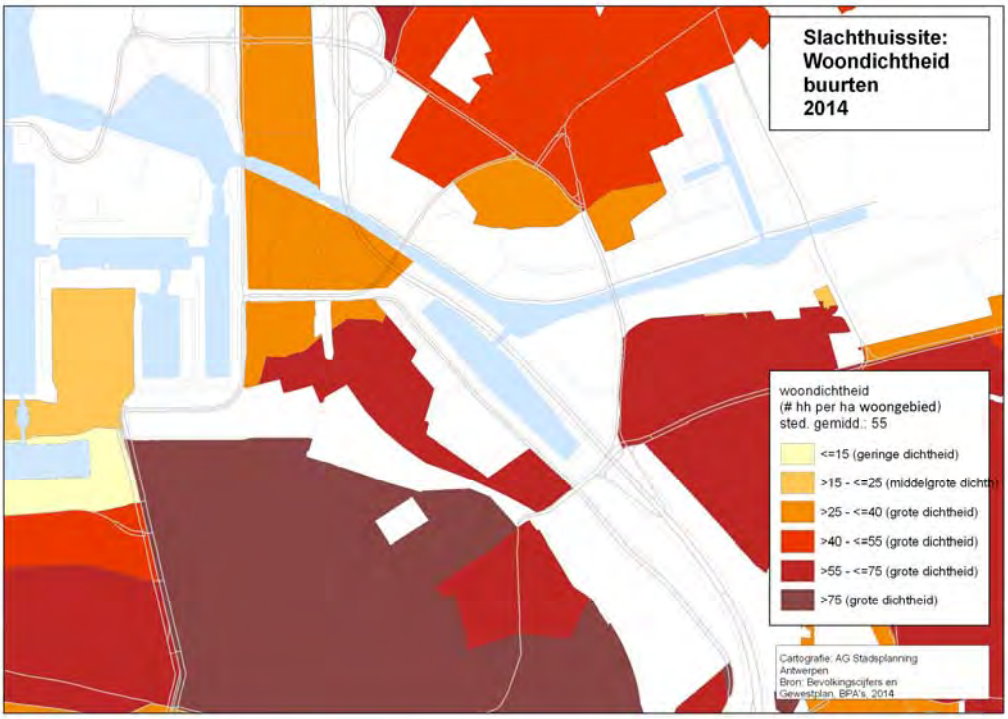
Het aandeel kleine woningen is groter dan het stedelijk gemiddelde en het hoogst in Dam. Weinig woningen beschikken over een grote tuin. Het percentage privé-groen is laag.



Figuur 26: Percentage kleine woningen, 2001

Woondichtheid* - hoger dan gemiddeld

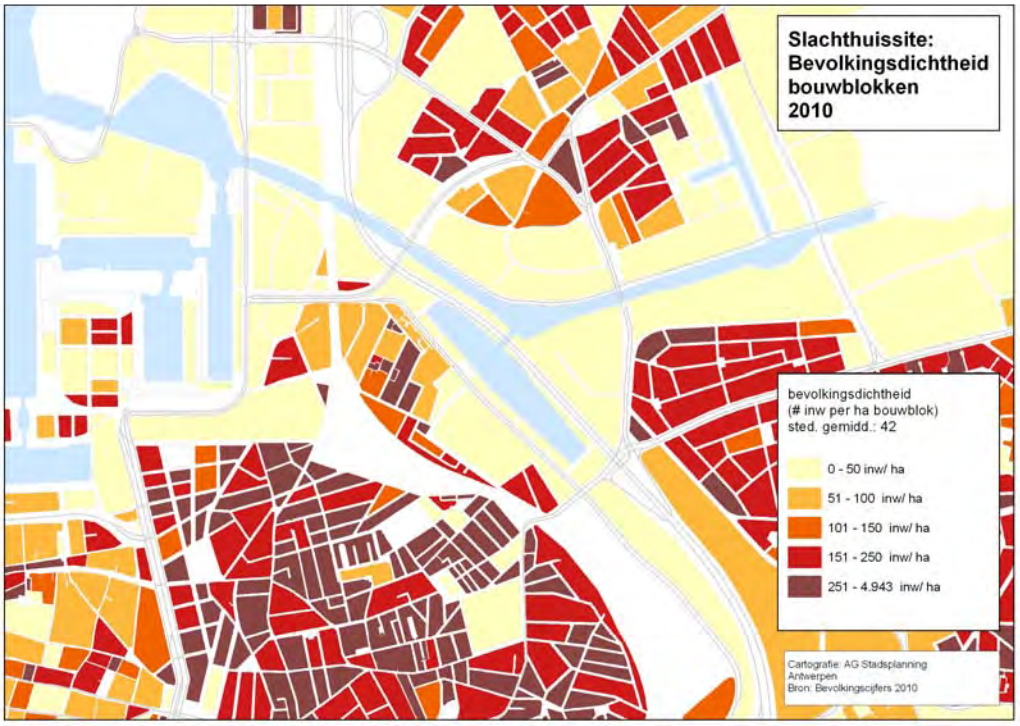
De woondichtheid in de Slachthuiswijk is hoger dan gemiddeld (66% versus 44%) en sluit aan bij deze in Deurne Noord. Dam kent een lagere woondichtheid.



Figuur 27: Woondichtheid*, 2014

* Aantal huishoudens in het betrokken gebied gedeeld door de oppervlakte bestemd voor wonen volgens het gewestplan, de bijzondere plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen en de verkavelingen, min de oppervlakte ingenomen door wegen in deze woongebieden. Voor de bouwblokken gaat het om de verhouding tussen het aantal huishoudens en de grondoppervlakte van het bouwblok.

Wanneer de woondichtheid op schaal van het bouwblok wordt beschouwd, is er een groot verschil merkbaar tussen de verschillende bouwblokken, terwijl in Antwerpen Noord en Deurne Noord bijvoorbeeld de woondichtheid voor de verschillende bouwblokken veel homogener is. De bouwblokken tussen de Twee Netenstraat en de Dijlestraat hebben de hoogste woondichtheid. Dit is vooral te wijten aan de aanwezigheid van een groot appartementscomplex van 8 bouwlagen. Ook een aantal kleine bouwblokken kennen een hoge woondichtheid.



Figuur 28: Woondichtheid bouwblokken, 2010

Besluit

De Slachthuiswijk onderscheidt zich ook wat betreft de woonstructuur van Dam en IJzerlaan. De Slachthuiswijk telt procentueel veel meer eengezinswoningen, maar ook het grootste aandeel sociale woningbouw. In relatie tot het aantal huishoudens blijkt dan weer dat de meerderheid van de huishoudens in een appartement wonen.

In alle beschouwde statistische sectoren gaat het om kleine woningen met beperkte private buitenruimte. De woningen zijn veelal huurwoningen.

3.1.5 Economische structuur

Het studiegebied telt heel wat bedrijvigheid. Voornamelijk langs het kanaal en Lobroekdok gaat het quasi uitsluitend over bedrijvigheid, zonder menging met wonen. In Slachthuiswijk en Dam is de menging met wonen groot.

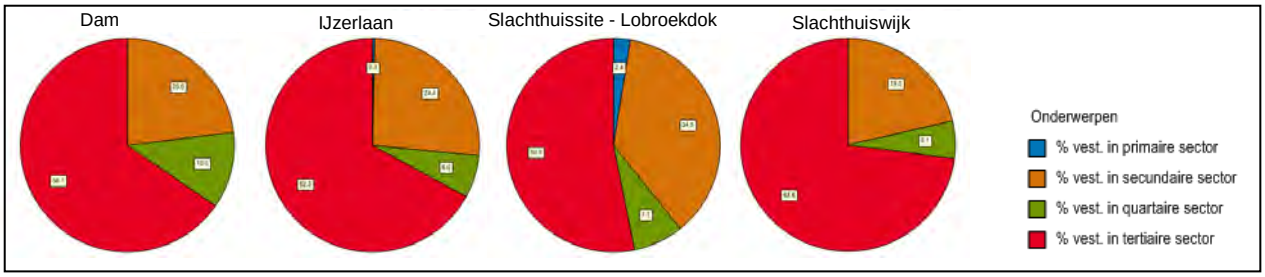
Figuur 29: Verweving werken - wonen, 2007

In totaal liggen er in het studiegebied 1.065 vestigingen van bedrijvigheid. De meeste zijn gelegen in de Slachthuiswijk, gevolgd door IJzerlaan.

	aantal vestigingen
Slachthuissite - Lobroekdok	84
Slachthuiswijk	495
Dam	120
IJzerlaan	316
Sportpaleis	41

Tabel 3: Aantal vestigingen bedrijven (2010)

Volgende economische sectoren zijn aanwezig:



Figuur 30: Verdeling aard bedrijvigheid

Uit bovenstaande diagrammen kan duidelijk afgeleid worden dat de dienstensector het meest vertegenwoordigd is in de buurt. De meeste industrie (secundaire sector) bevindt zich in Slachthuissite – Lobroekdok en ook Sportpaleis. Voor de statistische sector Sportpaleis zijn bovenstaande gegevens niet beschikbaar.

Onderstaande tabel geeft de verdeling van aard bedrijvigheid nog meer in detail weer.

	Slacht-huiswijk	Dam	Slacht-huissite – Lobroek-dok	IJzerlaan	Sport-paleis	Totaal
# vest. in landbouw, bosbouw en visserij	0	0	2	1	0	3
# vest. in winning van delfstoffen	1	1	1	1	0	4
# vest. in industrie	60	12	24	48	4	148
# vest. in productie en distributie van electriciteit, gas, stoom	0	0	0	0	0	0
# vest. in distributie van water, afval en waterbeheer en sanering	2	1	0	1	1	5
# vest. in bouwnijverheid	31	10	4	27	2	74
# vest. in informatie en communicatie	14	1	0	9	0	24
# vest. in financiële activiteiten en verzekeringen	15	6	5	18	4	48
# vest. in exploitatie van en handel in onroerend goed	17	1	1	14	1	34
# vest. in vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten	29	9	1	15	6	60
# vest. in administratieve en ondersteunende diensten	6	2	1	4	1	14
# vest. in groot- en kleinhandel, reparatie van auto's	177	20	30	92	9	328
# vest. in vervoer en opslag	16	14	2	29	1	62
# vest. in horeca	47	15	2	16	6	86
# vest. in openbaar bestuur en defensie	0	1	2	1	0	4
# vest. in onderwijs	1	0	0	4	0	5
# vest. in gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	13	2	0	3	0	18
# vest. in kunst, amusement en recreatie	4	7	3	6	1	21
# vest. in overige diensten	7	2	1	5	2	17
# vest. in hh. als werkgever	0	0	0	0	0	0
# vest. in extraterritoriale organisaties en lichamen	0	0	0	0	0	0
# vest. met onbekende economische sector	55	16	5	22	3	101

Tabel 4: Aantal vestigingen bedrijven per sector (2010)

3.1.6 Bebouwde structuur

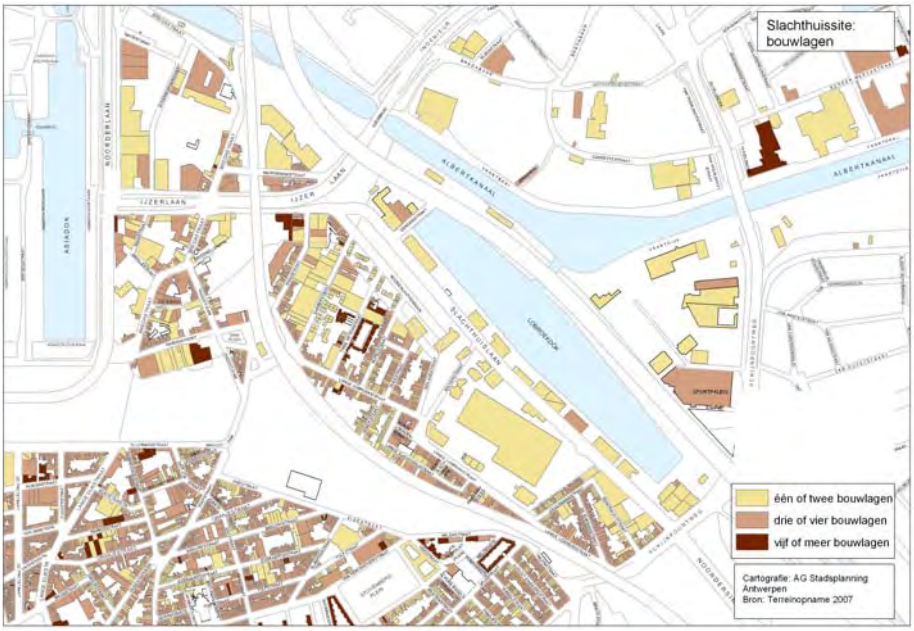
Op de grenslijn van stedelijke bouwblokken en solitaire volumes

De omgeving Singel Noord bestaat enerzijds uit losse solitaire volumes langsheen het Lobroekdok en de Slachthuislaan. Het gaat om het voormalige Slachthuis, handel en kmo. Dit is het beeld van Singel Noord vanop de Slachthuislaan. De achtergelegen Damwijk heeft echter een heel ander beeld. Het gaat om een compact, dens weefsel van wonen en werken.

Figuur 31: Stedelijke bouwblokken versus solitaire bebouwing

Zeer wisselend aantal bouwlagen

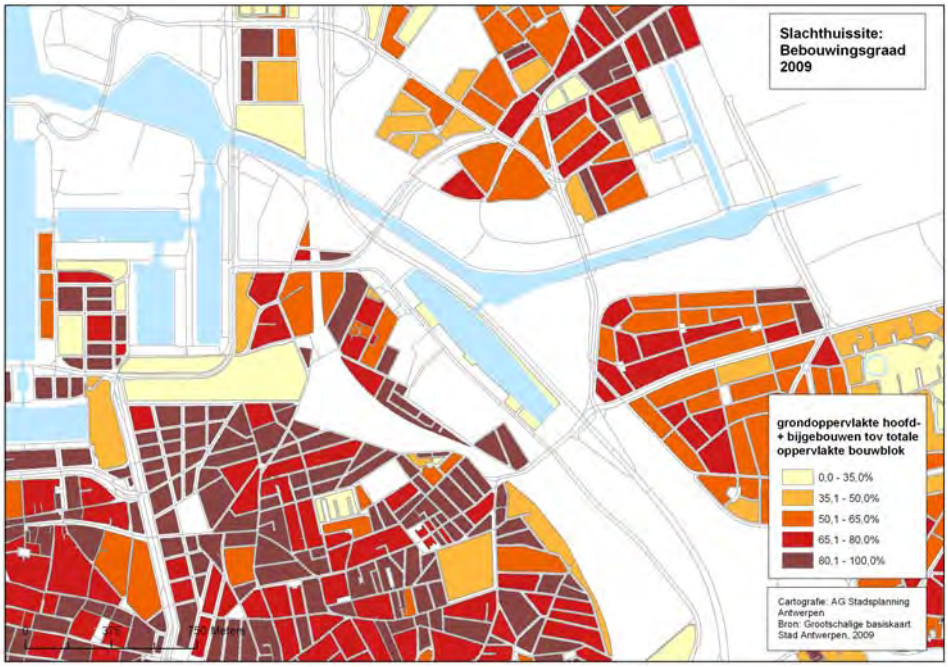
Het aantal bouwlagen is sterk wisselend omwille van het heterogene weefsel en de sterke menging wonen – werken. De meeste woongebouwen tellen drie tot vier bouwlagen. Slechts enkele grotere appartementscomplexen tellen meer bouwlagen. De sociale woningbouw in de Samberstraat en Noordschippersdok tellen slechts twee bouwlagen. Het bouwblok tussen de Demerstraat en de Lange Slachterijstraat telt eveneens vooral twee bouwlagen. De bedrijfspanden tellen één tot twee bouwlagen.



Figuur 32: Bouwlagen, 2007

Hoge bebouwingsgraad

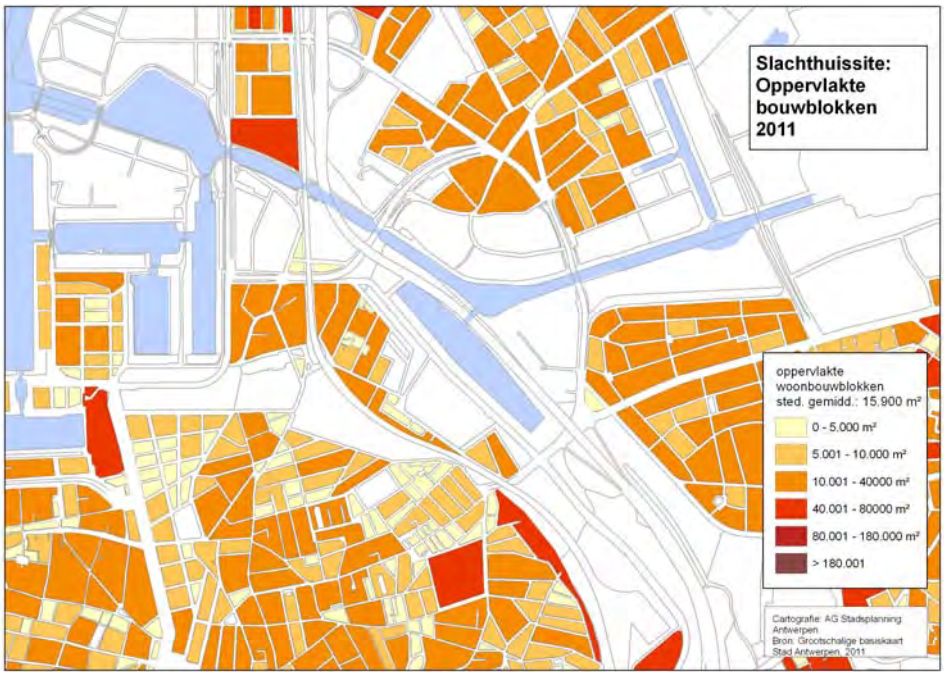
De bebouwingsgraad (= grondoppervlakte hoofd- en bijgebouwen ten opzicht van totale oppervlakte bouwblok) van de verschillende bouwblokken is eerder hoog, aansluitend bij de rest van Antwerpen Noord. Sommige bouwblokken kennen een zeer hoge bebouwingsgraad, wat illustreert dat er weinig buitenruimte in de bouwblokken aanwezig is.



Figuur 33: Bebouwingsgraad, 2009

Zeer wisselende grootte en dichtheid bouwblok

De bouwblokgrootte in het studiegebied varieert erg. In Dam zijn de bouwblokken groter dan het stedelijk gemiddelde (15.900m²). De bouwblokken van de Slachthuiswijk die er op aansluiten hebben een gelijkaardige grootte. Toch telt het studiegebied ook een aantal zeer kleine bouwblokken, langs de IJzerlaan en de Lange Lobroekstraat. Ook het bouwblok tussen de Lange Slachterijstraat en de Lange Lobroekstraat is erg ondiep. Dergelijke kleine bouwblokken kennen een erg hoge bebouwingsgraad en tonen dus het gebrek aan private buitenruimte.



Figuur 34: Oppervlakte bouwblokken, 2011

De vloer-terrein index verschilt erg van bouwblok tot bouwblok. Om de V/T te berekenen werd uitgegaan van de totale vloeroppervlakte gedeeld door de oppervlakte van het bruto-bouwblok. Dit betekent dat de helft van de omliggende straten is meegenomen. Als aan de overzijde van de straat geen bouwblok aanwezig is werd een 'aura' beschouwd van 30 meter. Door het sterk gevarieerde weefsel verschilt de V/T per bouwblok ook wel aanzienlijk.

De hoogste is terug te vinden in de bouwblokken tussen enerzijds Dijlestraat en Twee Netenstraat waar een aantal grote appartementsblokken hierin een hoog aandeel hebben, anderzijds het bouwblok tussen het spoor en de Maasstraat. Ook hier bevindt zich een groot pand met appartementen en lofts. Beiden hebben een V/T van 2.
Het grootste deel van het studiegebied heeft een V/T lager dan 1. Dit is natuurlijk het gevolg van de hoge aanwezigheid van bedrijfspanden en braakliggende terreinen. Deze brengen de dichtheid naar omlaag.
De traditionele bouwblokken, bestaande uit een gemengd weefsel, zonder braakliggende terrein, die aanwezig zijn kennen meestal een V/T tussen de 1 en 1,5. Enkele bouwblokken hebben een V/T tussen de 1,5 en 2, omwille van de aanwezigheid van grotere en hogere volumes.

Figuur 35: Vloer-terrein index, 2011

Besluit
De bebouwde structuur is erg heterogeen zowel qua aantal bouwlagen, typologie als dichtheid.

3.1.7 Open ruimte structuur

Huidige situatie

In de beschouwde statistische sectoren komt één parkruimte voor, met name Noordschippersdok. Deze ruimte wordt ingevuld met een speelterrein en buurtsportterrein, maar ook een sorteerstraatje en parking. Deze groene ruimte functioneert vooral op buurtniveau.

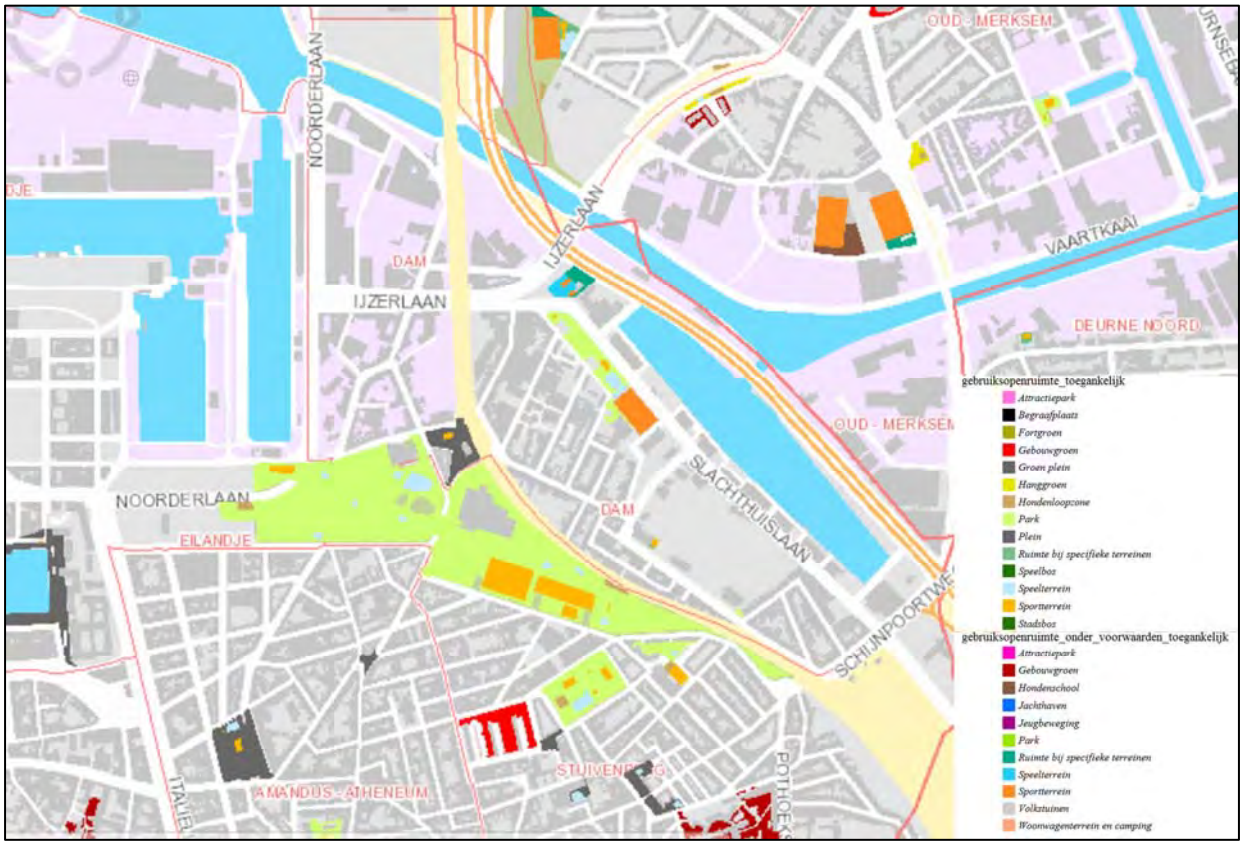
Het studiegebied grenst ook aan Spoor Noord een zeer grote groene ruimte. Spoor Noord is een park met recreatie- en sportmogelijkheden. Het park functioneert op wijk- en stadsniveau en kent een zeer grote invloedszone. Voor de Slachthuiswijk vormt het spoor wel een barrière tussen de wijk en het park. Om die reden werd een onderdoorgang aangebracht in het verlengde van de Demerstraat, waardoor de invloed van het park veel groter wordt naar bereik. Een tweede onderdoorgang is gewenst, maar voorlopig nog niet geconcretiseerd.

Daarnaast kent het studiegebied nog een groene open ruimte, die enkel toegankelijk is onder voorwaarde: het avontuurlijk bouwspeelterrein WEJA.

De slachthuiswijk beschikt niet over een plein. Het enige plein in het hele studiegebied is het Damplein.

Het Lobroekdok fungeert ook als open ruimte in de buurt, maar wordt vandaag afgeschermd door bedrijvigheid en handel. Bovendien zijn de kades niet kwalitatief aangelegd.

De Slachthuissite zelf heeft een erg grote omvang en heeft daardoor grote potenties om open ruimte met bebouwing te combineren.



Figuur 36: Open ruimte voorzieningen

Tekorten
Uit een omgevingsanalyse op basis van een GIS-model zijn een aantal tekorten naar voor gekomen, die ingevuld zouden kunnen worden in het studiegebied. Het GIS-model houdt rekening met barrières zoals Ring en spoor. Recent werd een spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Demerstraat gerealiseerd, die echter nog niet mee in beschouwing is genomen in onderstaand kaartmateriaal.

Er wordt steeds gewerkt vanuit twee benaderingen.

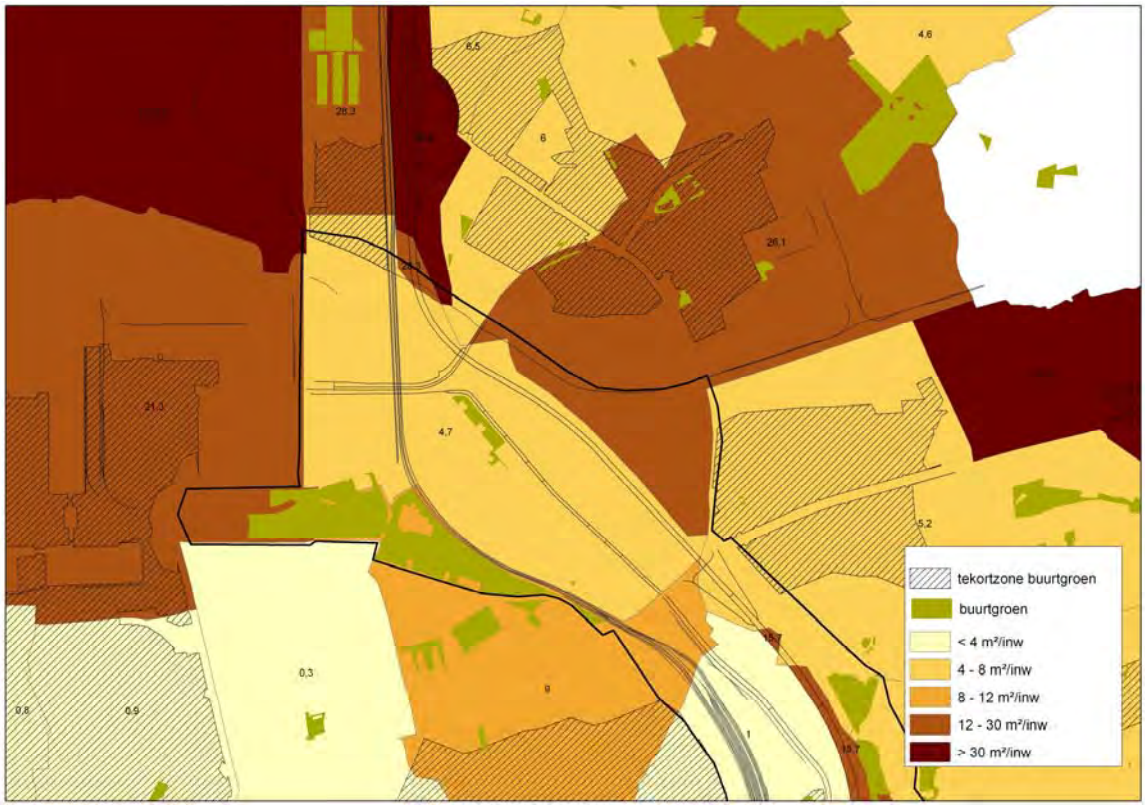
De eerste benadering houdt een loopafstandenanalyse in. Deze brengt tekortzones in kaart per voorziening en op basis van loopafstand. Een tekortzone geeft aan waar de inplanting van een nieuwe voorziening de meeste mensen zou bereiken en dus het grootste effect zou hebben. Op basis van loopafstanden-analysekaarten kan een evenwichtige spreiding van voorzieningen worden nagestreefd. Voor de groentekorten wordt een onderscheid gemaakt tussen groen op buurt- en op wijkniveau. Buurtgroen (tussen 0,5 en 5 ha groot) heeft een bereik van 400 meter, terwijl wijkgroen (tussen 5 en 10 ha groot) een bereik heeft tot 800 meter. Daarnaast is er ook nog groen dat op stadsdeelniveau functioneert (groter dan 10 ha) en een bereik heeft van 1.600m.

De tweede benadering omvat een draagkrachtanalyse. Deze relateert het aantal voorzieningen of de oppervlakte van een bepaalde voorziening in een wijk of stadsdeel aan de bevolking ervan. Om te bepalen hoeveel voorzieningen er in een wijk of stadsdeel tekort zijn, wordt een inwonersgerelateerde norm gebruikt (bv de BLOSO-norm voor sportvoorzieningen). De oppervlakte groen per inwoner wordt vergeleken worden met een richtcijfer. Zo wordt nagegaan op de buurt, wijk of stadsdeel kwantitatief over voldoende groen beschikt. Het richtcijfer dat wordt gehanteerd is dat er 4m² buurtgroen, 8m² wijkgroen en 16m² stadsdeelgroen per inwoner nodig is, uitgaande van een gemiddelde bevolkingsdichtheid van 40 inwoners/ha. Indien deze cijfers niet gehaald worden, is dat een indicator voor een groentekort. In theorie wordt er immers de draagkracht van het groen overschreden omdat er te weinig groen voor het aantal inwoners in de omgeving beschikbaar is. De oorzaken hiervan kunnen het effectieve ontbreken van groenelementen of het voorkomen van een hogere bevolkingsdichtheid zijn.

Op wijkniveau zijn er in heel het studiegebied geen tekorten naar loopafstand wat betreft formeel groen, dankzij de aanwezigheid van park Spoor Noord. Er is wel een tekort naar draagkracht (< 8m²/inwoner).

Figuur 37: Tekorten formeel groen op wijkniveau, naar loopafstand en draagkracht

Op het lagere schaalniveau van de buurt, waarbij de beschouwde loopafstanden kleiner zijn, is er eveneens geen tekortzone in de slachthuiswijk. Naar draagkracht scoort de wijk ook goed en is er geen tekort aan buurtgroen.



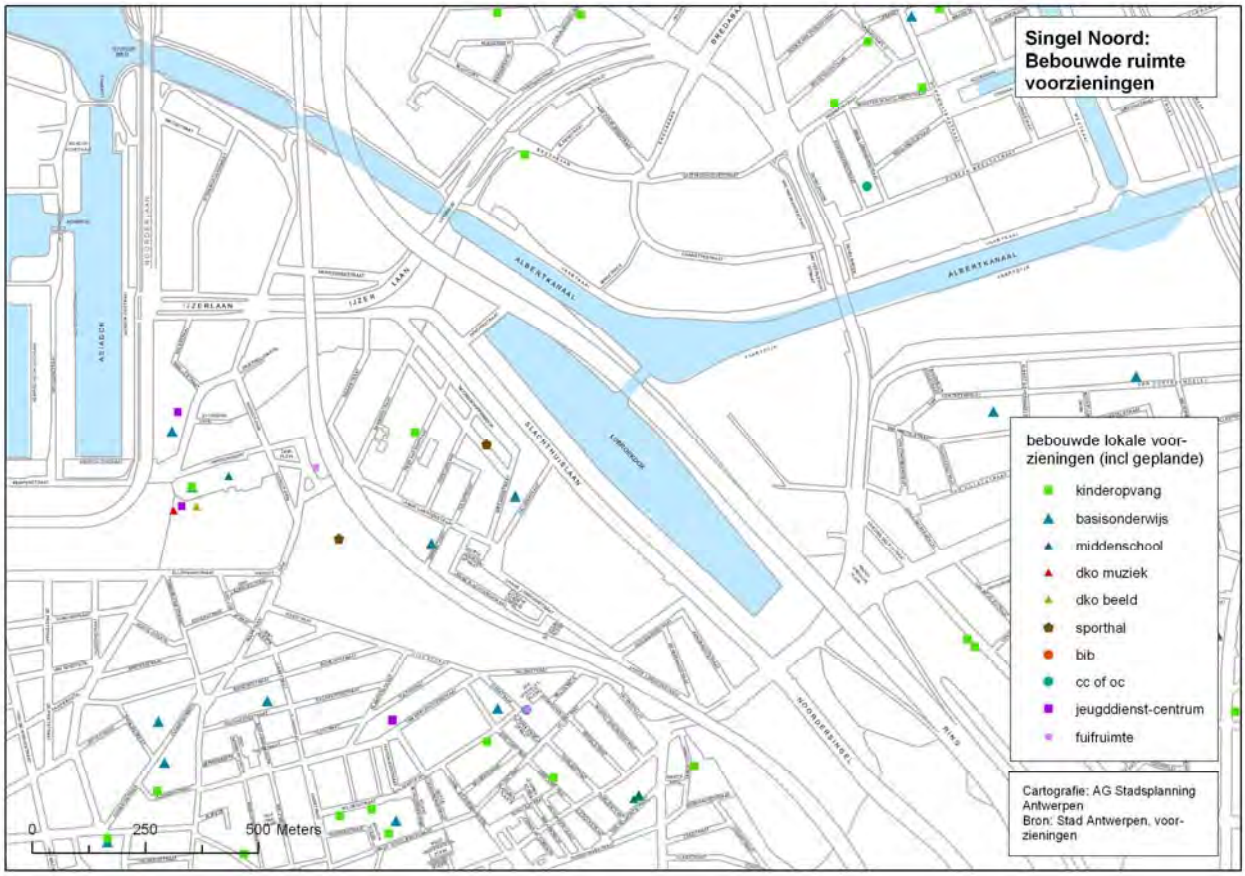
Figuur 38: Tekorten formeel groen op buurtniveau

Wat betreft het schaalniveau van het stadsdeel is er geen tekort naar bereik – loopafstand, maar wel naar draagkracht. Er is slechts 3,3m² groen per inwoner, terwijl het de ambitie is om per stadsdeel 16m² stadsdeelgroen per inwoner te voorzien, voor zover dit mogelijk is. Het gaat om een richtcijfer, geen bindend getal.

3.1.8 Voorzieningenstructuur

De kwantitatieve tekorten analyse geeft een ordegrootte van tekorten weer. Een norm of het stedelijk gemiddelde wordt als referentiewaarde gebruikt om te bepalen hoeveel voorzieningen er tekort zijn in een bepaalde wijk of stadsdeel (postzone). De tekortzone in de loopafstandenanalyse geeft aan waar de inplanting van een nieuwe voorziening het grootste effect heeft t.a.v. ruimtelijke spreiding. Voorzieningen die zowel tekorten als tekortzones hebben, hebben uiteraard de eerste prioriteit.

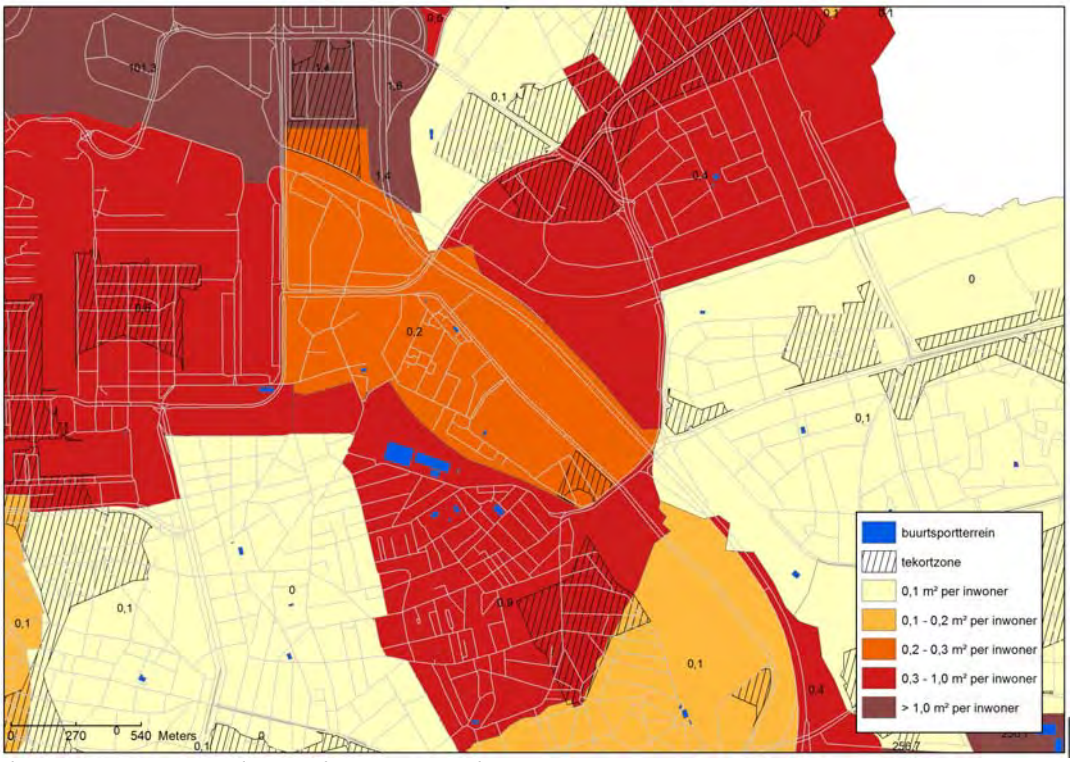
De slachtshuiswijk beschikt over een buurtsporthal (All Inn), kinderopvang en basisscholen. De voorzieningen in de statistische sector Dam concentreren zich langs het park: het gaat om onderwijs, sport en fuifruimte. Het studiegebied kent dus weinig voorzieningen, waarbij park Spoor Noord een grote behoefte heeft ingevuld aan open ruimte en sportvoorzieningen.



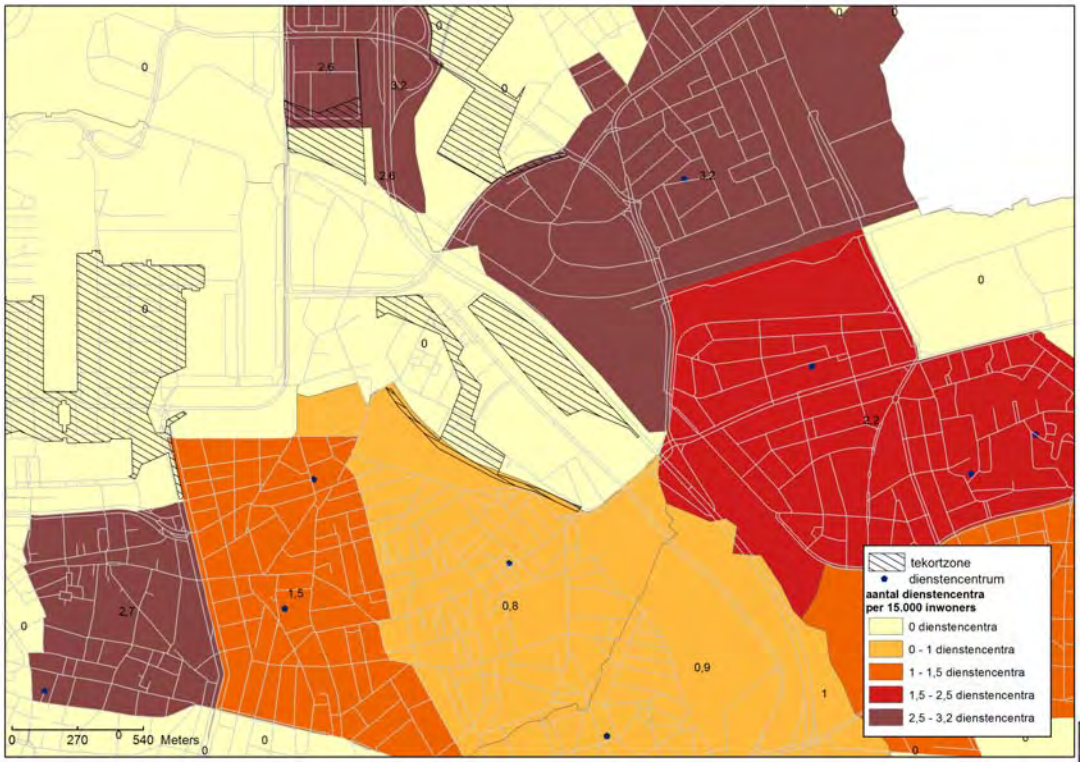
Figuur 39: Bestaande voorzieningen

In het studiegebied bevindt zich een tekortenzone voor:

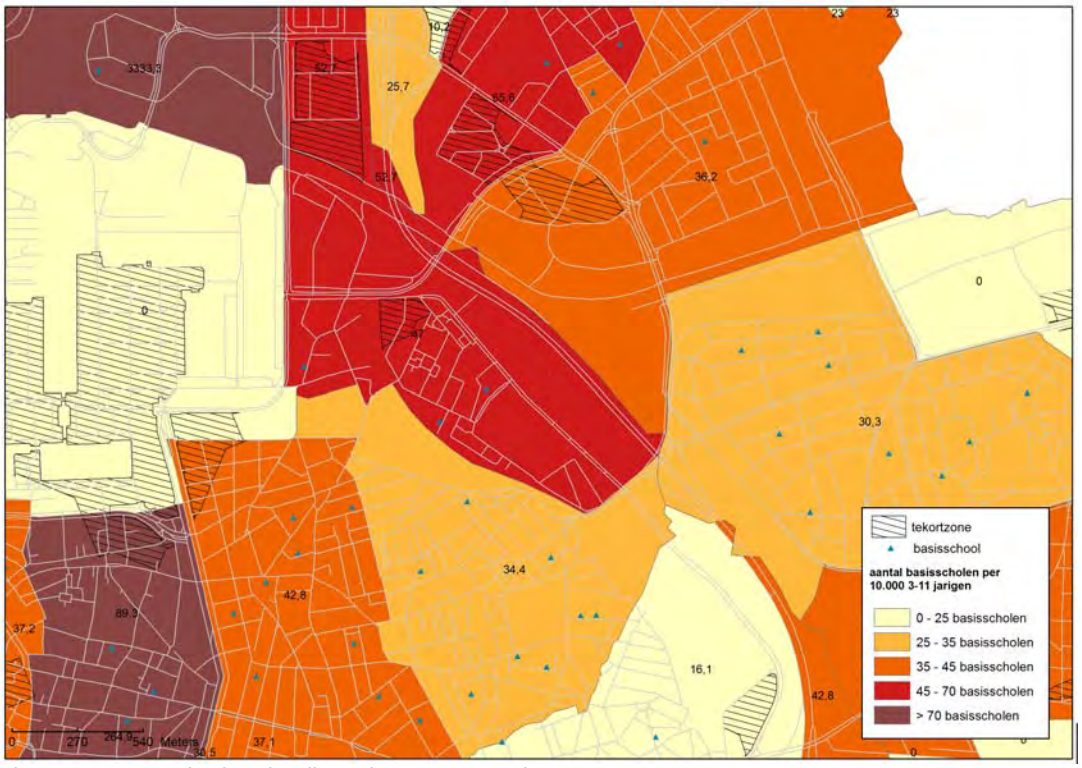
- buurtsportterreinen;
- dienstencentrum;
- gewoon basisonderwijs;
- kinderopvang;
- speelterreinen.



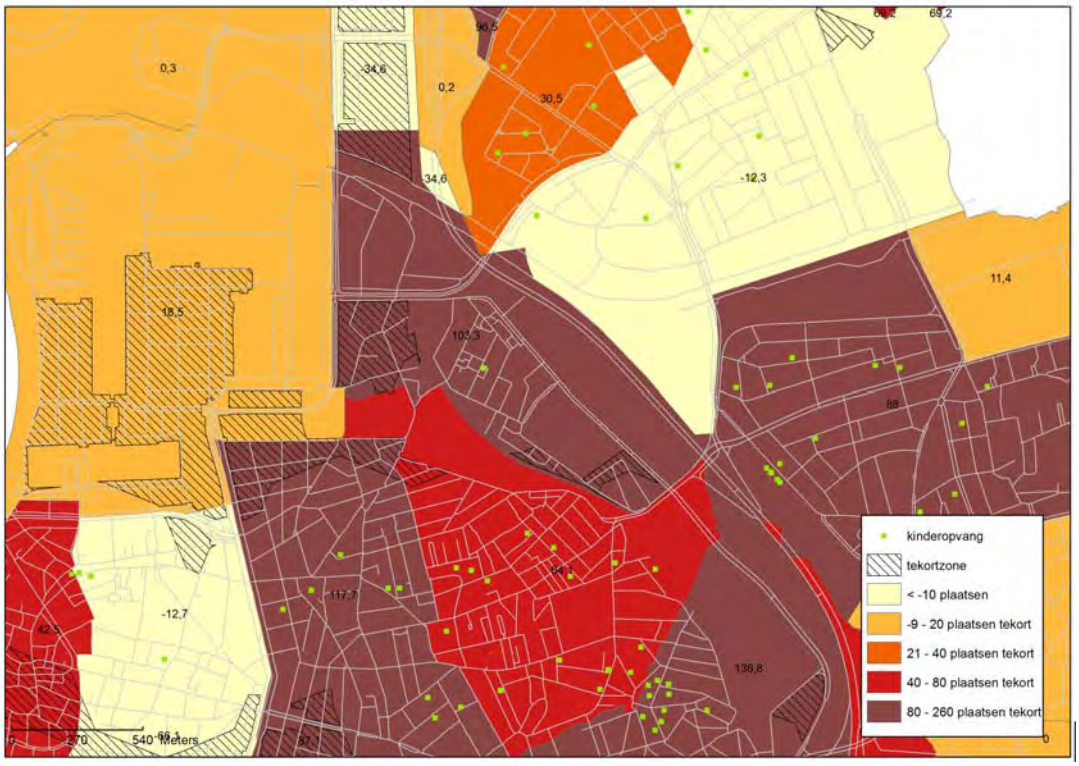
Figuur 40: Buurtsportterreinen – tekortenzone + tekorten



Figuur 41: Dienstencentrum – tekortenzone + tekorten



Figuur 42: Gewoon basisonderwijs – tekortenzone + tekorten



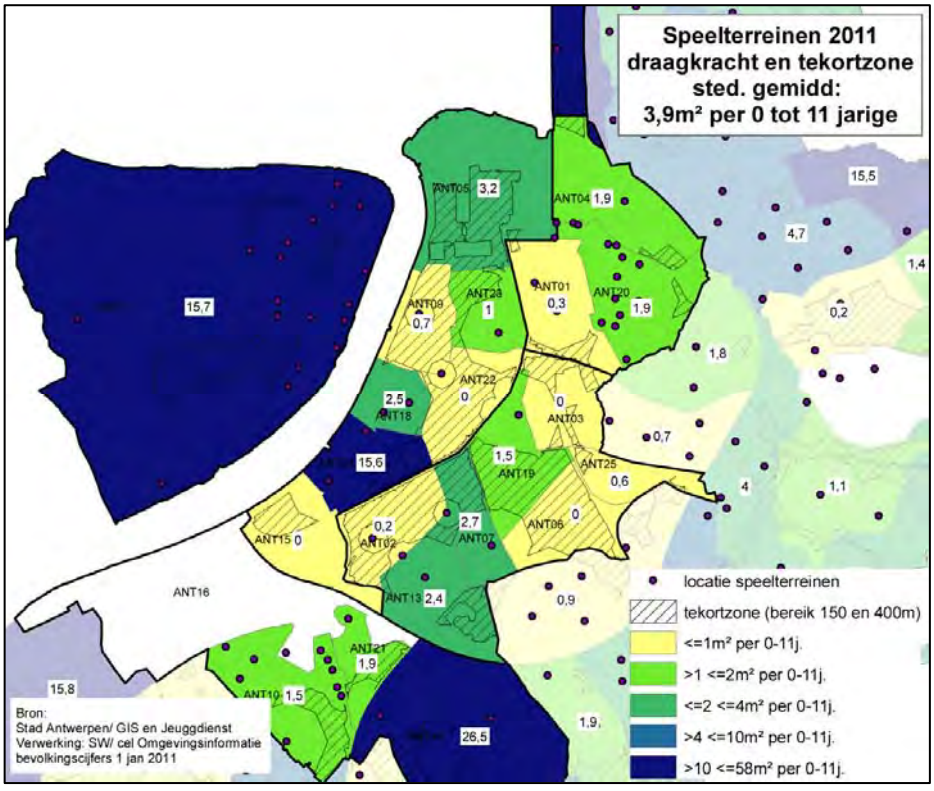
Figuur 43: Kinderopvang – tekortenzone + tekorten

Volgende voorzieningen kennen ook een tekort ten opzichte van de geldende norm of het stedelijke gemiddelde:

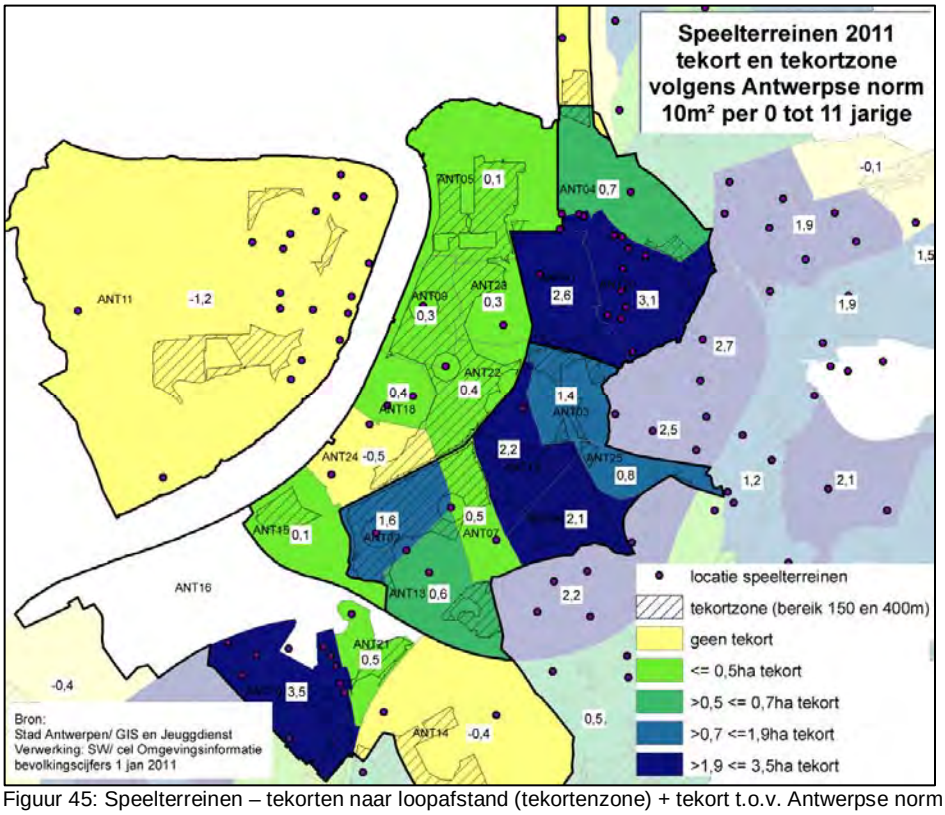
- buurtsportterreinen hebben een stedelijk gemiddelde van 0,5 m² per inwoner. Het studiegebied beschikt over 0,2 m²/inwoner. Er is een tekort van 0,3m²/inwoner. Dit tekort wordt beschouwd per wijk. In de nabijgelegen wijk, in Spoor Noord zijn verschillende buurtsportterreinen aanwezig, maar die vallen in deze berekening buiten beschouwing voor het studiegebied. Indien deze terrein in Spoor Noord meer zouden worden gebruikt en er extra inwoners bijkomen in het projectgebied, zal de draagkracht in beiden afnemen;
- voor een dienstencentrum geldt de norm van 1 dienstencentrum / 15.000 inwoners. In het studiegebied bevindt zich geen dienstencentrum;
- het studiegebied telt 47 basisscholen per 10.000 3- tot 11-jarigen, terwijl het stedelijk gemiddelde 52,6 telt;
- voor kinderopvang geldt de Barcelonanorm (33 plaatsen per 100 0- tot 3-jarigen). In het studiegebied geldt op basis van deze norm een tekort van 103 plaatsen.

De voorzieningen die een tekortzone vertonen in het studiegebied, scoren dus ook onder de norm en het stedelijk gemiddelde, wat deze tekorten tot prioritair maakt.

Wat de speelterreinen betreft is er in 2011 een actualisatie van de tekorten gebeurd, op basis van de bevolkingscijfers uit 2011. Deze werden enerzijds afgewogen ten opzichte van het stedelijke gemiddelde, anderzijds ten opzichte van het streefcijfer om 10m² speelruimte per kind (0-11-jarige) te voorzien.



Figuur 44: Speelterreinen – tekorten naar loopafstand (tekortenzone) + tekort tov stedelijk gemiddelde

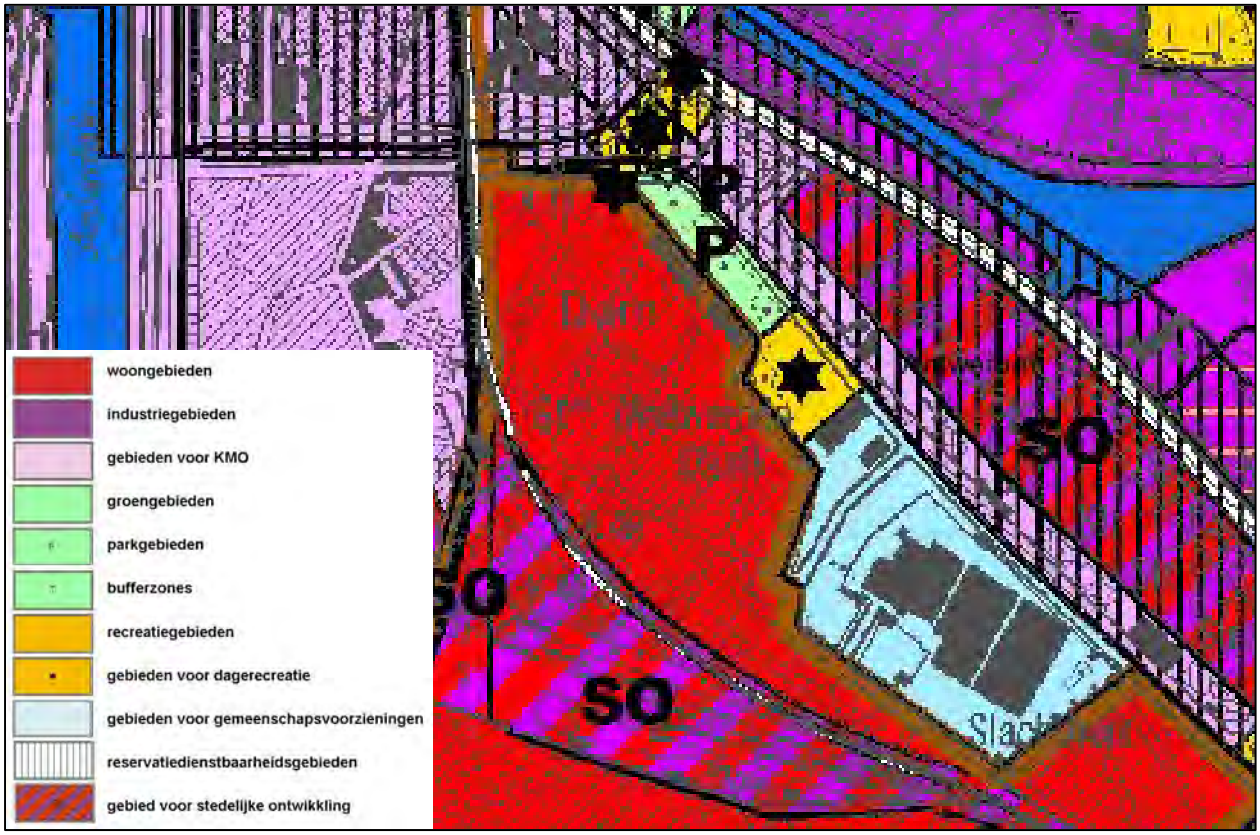


Figuur 45: Speelterreinen – tekorten naar loopafstand (tekortenzone) + tekort t.o.v. Antwerpse norm

3.2 Planningscontext

Noot: Over het studiegebied en directe omgeving zijn er heel wat beleidsvisies en –documenten terug te vinden, die hieronder kort worden samengevat. Belangrijk is elk document in zijn tijdsgeest te situeren, waarbij de context, zoals bijvoorbeeld de plannen voor de Oosterweelverbinding, verschilt.
Wanneer visies uit bepaalde documenten doorheen de tijd zijn bijgestuurd, wordt dat in een kader en cursief weergegeven, om een onderscheid te maken met de inhoud van het originele document.

3.2.1 Gewestplan



Figuur 46: Gewestplan

Voor de Slachthuissite vervangt BPA nr. 16 ‘Stedelijk slachthuis en omgeving’ het gewestplan (zie 3.2.1.). De zone Noordschippersdok bestaat uit zone voor gemeenschapsvoorzieningen, gebied voor dagrecreatie en parkgebied. De kade Lobroekdok is een gebied voor kmo.

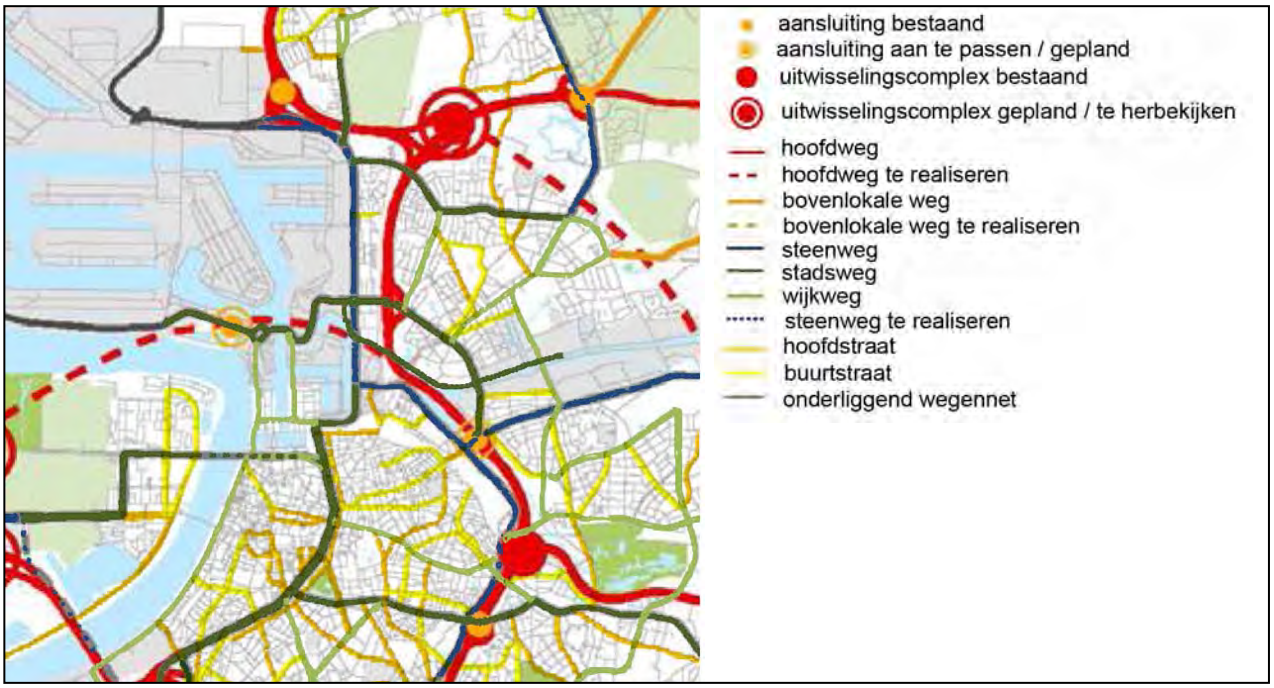
Volgende opmerkingen horen bij bovenstaand plan:

- het Lobroekdok is een zone voor stedelijke ontwikkeling. Dit gebied is bestemd voor industriële, ambachtelijke en agrarische activiteiten, kantoren, kleinhandel, dienstverlening, recreatie, wonen, verkeer en vervoer, openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen, en dit voor zover deze functies verenigbaar zijn met hun onmiddellijke multifunctionele stedelijke omgeving. De stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen, en de verkeersorganisatie in relatie met de omringende gebieden, worden vastgesteld in een ruimtelijk uitvoeringsplan vooraleer het gebied kan ontwikkeld worden. Ook het wijzigen van de functie van bestaande gebouwen kan pas na goedkeuring van een ruimtelijk uitvoeringsplan;
- de reservatiestrook voor infrastructuur die over een groot deel van het gebied loopt, werd in januari 2015 overschreven door het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging.

3.2.2 Mobiliteitsplan Stad Antwerpen

Het eerste mobiliteitsplan van de Stad Antwerpen werd definitief vastgesteld in februari 2005. Intussen is het eerste generatie mobiliteitsplan vervallen. Hiertoe werd in november 2009 een sneltoets uitgevoerd, waarbij keuze viel op het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan (spoor 2) met als voornaamste thema's: grote infrastructuurprojecten, openbaar vervoer, categorisering van wegen en straten en parkeren en stallen voor fietsers en auto's. Het voorontwerp mobiliteitsplan werd door het college van burgemeester en schepenen goedgekeurd op 4 april 2014.

De wegen worden in het 'Mobiliteitsplan 2020│2025│2030 Stad Antwerpen' volgens onderstaande figuur gecategoriseerd:



Figuur 47: Wegencategorisering, bron Mobiliteitsplan 2020│2020│2030 Stad Antwerpen

Specifiek voor de omgeving Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok zijn volgende categoriseringen van belang:

- Hoofdwegen: R1
- Steenweg: Singel (Noordersingel, Slachthuislaan, IJzerlaan), Bisschoppenhoflaan, Schijnpoortweg (tussen Singel en Bisschoppenhoflaan), Noorderlaan (tussen A12 en IJzerlaan)
- Stadsweg: Noorderlaan (van IJzerlaan tot Noorderplaats), Theunisbrug, Groenendaallaan
- Wijkweg: /
- Hoofdstraat: Schijnpoortweg (stadinwaarts van de Singel) - Pothoekstraat, Ellermanstraat – Viaduct Dam – Bredastraat
- Buurtstraat: Damplein - Lange Lobroekstraat – Kalverstraat

Voor de toekomstplannen met betrekking tot de Oosterweelverbinding wordt verwezen naar de planningscontext, met name onder 3.2.2. Dit project zal een belangrijke impact hebben op de bovenlokale verkeersinfrastructuur doordat onder meer de Schijnpoortknoop een volwaardige op- en afrit wordt, met een aansluiting naar het zuiden en naar het noorden. De Oosterweelverbinding sluit de ring rond Antwerpen.

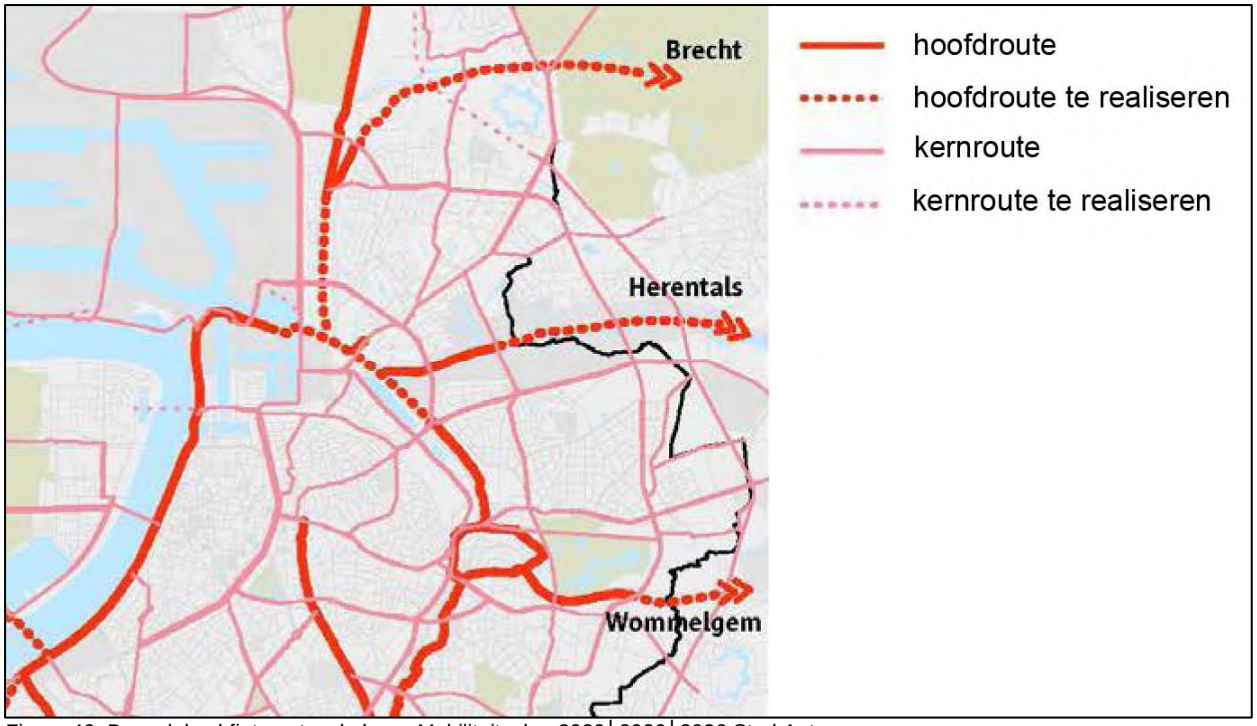
Qua **openbaar vervoer** is de Schijnpoortweg een zeer belangrijke as. Hier passeren tram 3, 5, 6 en 12, alsook een aantal bussen. Over viaduct – Dam en IJzerlaanbug rijden heel wat bussen. Langs de Slachthuislaan – Kalverstraat loopt lijn 23: van de Rooseveltplaats naar Luchtbal. Deze bus rijdt om de 20 minuten.

Figuur 48: Netwerk openbaar vervoer – bron: De Lijn

Fietsroutenetwerk
Het grofmazige hoofdfietsnet vormt de ruggengraat van het geheel van fietsroutes naar en in de stad. Het ligt deels buiten het grondgebied en is deels bevoegdheid van Vlaanderen en de provincie Antwerpen. Het bovenlokaal en lokaal fietsnet moeten complementair worden benaderd en ingezet. In het 'Mobiliteitsplan 2020│2020│2030 Stad Antwerpen' wordt een duidelijke basishërarchisering voorgesteld.

De hoogste hiërarchie, de hoofdroutes of fietsostrades, zijn de 'snelwegen' voor de fietser. Het zijn lange-afstandsroutes die tot ver buiten het grondgebied van de stad lopen. Het zijn hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsverplaatsingen in het dagelijkse woon- en economisch verkeer of doelgerichte verplaatsingen in de vrije tijd. Ze vormen trajecten die veel bestaand of potentieel fietsverkeer bundelen door hun ligging langsheen verdichte gebieden en/of opeenvolgende attractiepolen. Ze worden gekenmerkt door het hoogst kwalitatief karakter, meestal voorzien van afgescheiden fietspaden of –wegen.

Op het volgende niveau zorgen de kernroutes (bovenlokale functionele routes) voor snelle verbindingen tussen woonkernen, districtskernen en belangrijke kernfuncties. Ze zijn meestal de kortste en meest logische route voor de fietser met bestemmingen in de stad op middellange afstand. Deze routes krijgen voornamelijk vorm door vrijliggende of aanliggende fietspaden.



Figuur 49: Bovenlokaal fietsrnetwerk, bron: Mobiliteitsplan 2020│2020│2030 Stad Antwerpen

Doorheen Singel Noord loopt de Slachthuislaan - IJzerlaan als kernroute. Het ringfietspad is een hoofdroute. Ter hoogte van het projectgebied wordt dit fietspad in te toekomst doorgetrokken langs de ring en sluit dan aan op de hoofdroute naar Essen en Brecht en op de Scheldekaaien.

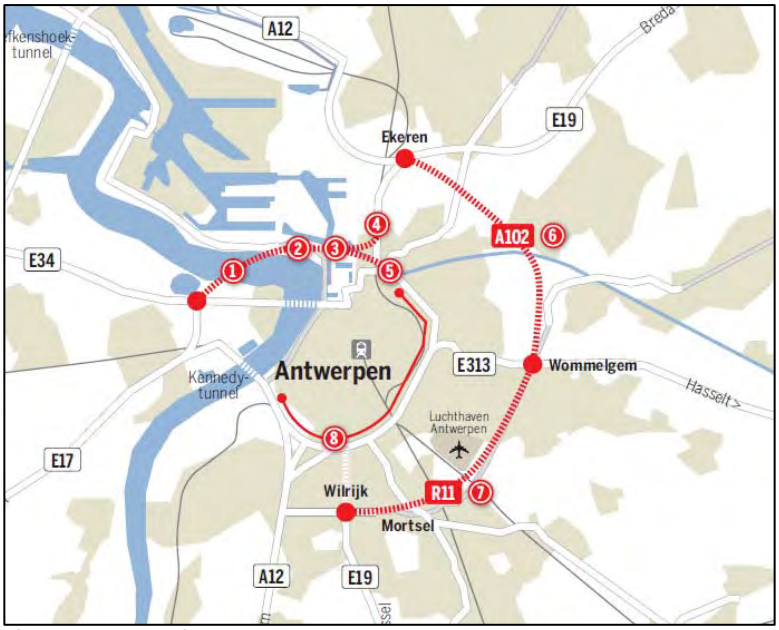
3.2.3 Masterplan 2020

Het Masterplan 2020 werd op 30 maart 2010 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het Masterplan 2020 bouwt verder op de initiële doelstelling van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (2000).

Het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (2000) bestaat uit een aantal projecten met als doelstellingen het garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven, het verhogen van de verkeersveiligheid en het herstellen van de leefbaarheid. Om de congestie op de Ring op te lossen, stelt het masterplan, dient deze in de eerste plaats gesloten te worden in het noorden van Antwerpen. Deze sluiting gebeurt ter hoogte van Singel Noord en verder door naar het Eilandje door middel van een viaduct, de zogenaamde Lange Wapperviaduct. Bovendien wordt de ring in het Masterplan Mobiliteit Antwerpen zo uitgewerkt dat deze opgesplitst wordt in een Doorgaande en een Stedelijke Ringweg. De Stedelijke Ringweg neemt de bovenlokale functie van de Singel over, zodat deze een lokale weg kan worden met meer ruimte voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Hiermee ontstaat de term Groene Singel, dat dus in oorsprong een mobiliteitsproject was.

Tegen de Lange Wapperviaduct rijst weerstand. Met de goedkeuring van het Masterplan 2020 wordt beslist de sluiting van de ring te houden op het Oosterweeltracé, maar te onderzoeken of een ondertunnelde oplossing op die plek technisch en financieel haalbaar is en binnen de vooropgestelde timing kan. 24 september 2010 beslist de Vlaamse Regering, na een haalbaarheidsstudie van de tunnelvariant, te kiezen voor een sluiting van de ring met een dubbele ondertunnelde oplossing: één onder de Schelde en één onder de dokken tussen het Oosterweelknooppunt en Schijnpoortknoop. De Lange Wapperviaduct wordt geschrapt en vervangen door een tunnel. Daarnaast wordt ook beslist twee tangenten aan te leggen, als bypass voor de Antwerpse Ring om deze laatste te ontlasten. Het gaat om de heraanleg van de R11 tussen E19 en E313 / E34 en de A102, een nieuwe weg, tussen E313 / E34 en E19 naar Nederland.

Door het afleiden van een deel van het verkeer van de Ring naar de tangenten, wordt het concept van de Doorgaande en Stedelijke Ringweg verlaten in het Masterplan 2020. Het mobiliteitsconcept ‘Groene Singel’ wordt geschrapt. Zoals verder in dit document (3.2.5.) zal blijken blijft het ruimtelijke project Groene Singel nog wel overeind.



1. Scheldekruising - tunnel
2. Oosterweelknoop
3. Cut & cover tunnel
4. open sleuf t.h.v. Luchtbal
5. open sleuf t.h.v. Lobroekdok
6. A102, oostelijke tangent
7. R11, zuidelijke tangent
8. Groene Singel?

Figuur 50: Masterplan 2020

Het conceptontwerp van de tunnelvariant toont volgende projecten uit het Masterplan 2020 die de omgeving Singel Noord grondig wijzigen:

- de afbraak van de bestaande viaduct van Merksem;
- de tunnelsleuf die naast en in het Lobroekdok zal komen te liggen;
- een tunnel onder het Albertkanaal, waardoor er nieuwe ruimte ontstaat boven de tunnel;
- de vervollediging van het op- en afrittencomplex Schijnpoortknoop tot een volwaardig complex met een aansluiting naar het zuiden en het noorden, terwijl die er vandaag enkel naar het zuiden is. Het nieuwe op- en afrittencomplex bevindt zich aan de zuidoostelijk zijde van de Schijnpoortweg. De Schijnpoortweg wordt verbreed tot een plein over de snelweg;
- de vervanging van de huidige IJzerlaanbrug door een fietsbrug. Om de capaciteit van het Albertkanaal te vergroten dient lokaal het kanaal verbreed te worden en de bruggen over het kanaal verhoogd te worden. Een bredere en hogere brug vraagt langere aanloophellingen of landhoofden, die verder in Dam en Merksem zouden moeten aanvangen, waarvoor de ruimte niet beschikbaar is. De brug wordt vervangen door een fietsbrug.

Figuur 51: Oosterweelverbinding: overzichtsplan + impressie omgeving Schijnpoort, bron: THV ROTS, 2014

In oktober 2014 besliste de Vlaamse Regering om de Oosterweelverbinding zo te ontwerpen dat een overkapping mogelijk is en werd ook de tunnel onder het Albertkanaal met 200 meter verlengd tot aan het Lobroekdok. Er ontstaat dan een ruimte boven de tunnel die ongeveer zo groot is als de helft van Spoor Noord.

Figuur 52: Oosterweelverbinding: impressie omgeving ondertunneling Albertkanaal, bron: THV ROTS, 2014

Alle volgende beeldmateriaal in de planningscontext dient dus bekeken te worden samen met bovenstaande beeldmateriaal, wat betreft locatie van de nieuwe infrastructuur. Naar inpassing en beeldvorming zal deze infrastructuur in een volgende fase van het Oosterweelproject verder worden uitgewerkt.

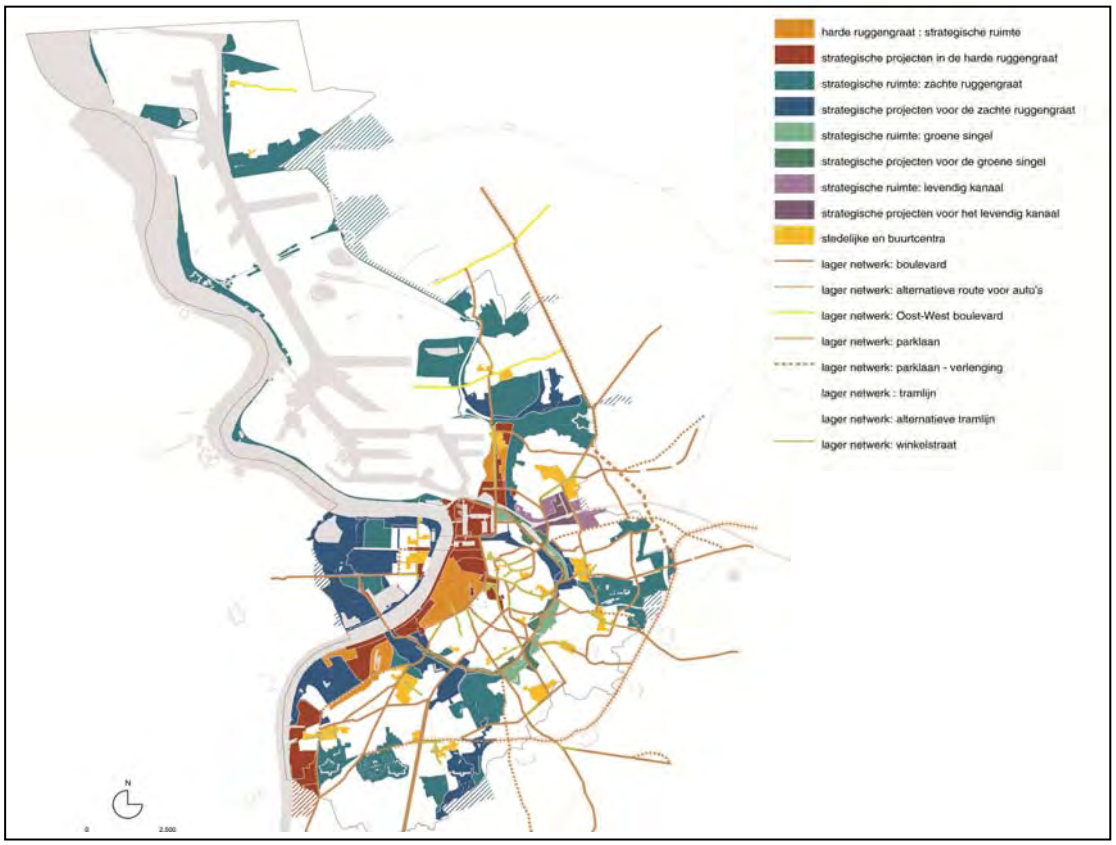
3.2.4 Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen 'Antwerpen Ontwerpen' (2006)

Groene Singel

In het Strategsich Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) behoort Singel Noord tot de strategische ruimte Groene Singel. De ambitie van de Groene Singel wordt uitgebreid van een optelsom van verkeersstromen in het Masterplan Mobiliteit naar één van de vijf strategische ruimten die een sleutelrol te vervullen hebben in de ontwikkeling van de stad.

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan beoogt de transformatie van de volledige onderbenutte en gefragmenteerde ruimte tussen binnen- en buitenstad tot een nieuwe centraliteit en de creatie van een verbinding tussen vijf parken rond de binnenstad. Het Structuurplan combineert een duidelijke open en groene ambitie voor de Strategische ruimte Groene Singel met bouwprogramma's op top- en kantoorlocaties (bv Berchem Station) en nieuwe woongebieden (bv de voormalige gassite Nieuw Zurenborg).

Het s-RSA selecteert de cluster Lobroekdok / Slachthuissite eveneens als belangrijke locatie voor sportactiviteiten en een site voor grootschalige detailhandel. Er wordt evenwel ook opgemerkt dat er een probleem is van toegankelijkheid en congestie en dat er daarom moet ingezet worden op openbaar vervoer. Vanuit het beeld van Antwerpen Waterstad ontstaat de wens om het water van het Lobroekdok zoveel mogelijk te behouden en om het Kempisch kanaal opnieuw te heropenen in de IJzerlaan.



Figuur 53: Strategische ruimten, programma's en projecten, s-RSA

Poreuze stad
Binnen het generieke beleid, wordt in het structuurplan de stad beschreven aan de hand van beelden over de stad. Deze beelden liggen ook aan de basis van de leidraad die wordt uitgezet voor het generieke beleid. De porositeit voor de 19-de eeuwse gordel, waarin ook de Damwijk is gelegen, ontstaat door de aanwezigheid van verlaten, onbenutte ruimtes (leegstaande panden, lege percelen, plantsoenen, …) binnen een compact weefsel. Deze ruimtes kunnen opnieuw in gebruik genomen worden om de leefbaarheid van deze compacte wijken te verhogen.

De Dam wordt in het structuurplan geselecteerd als een deelgebied waarvoor een gebiedsgericht Ruimtelijk Uitvoeringsplan moet opgemaakt worden. Op basis van een aantal bouwblokstudies werd voor Dam West, het gebied ten westen van het spoor, al een dergelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan opgemaakt.

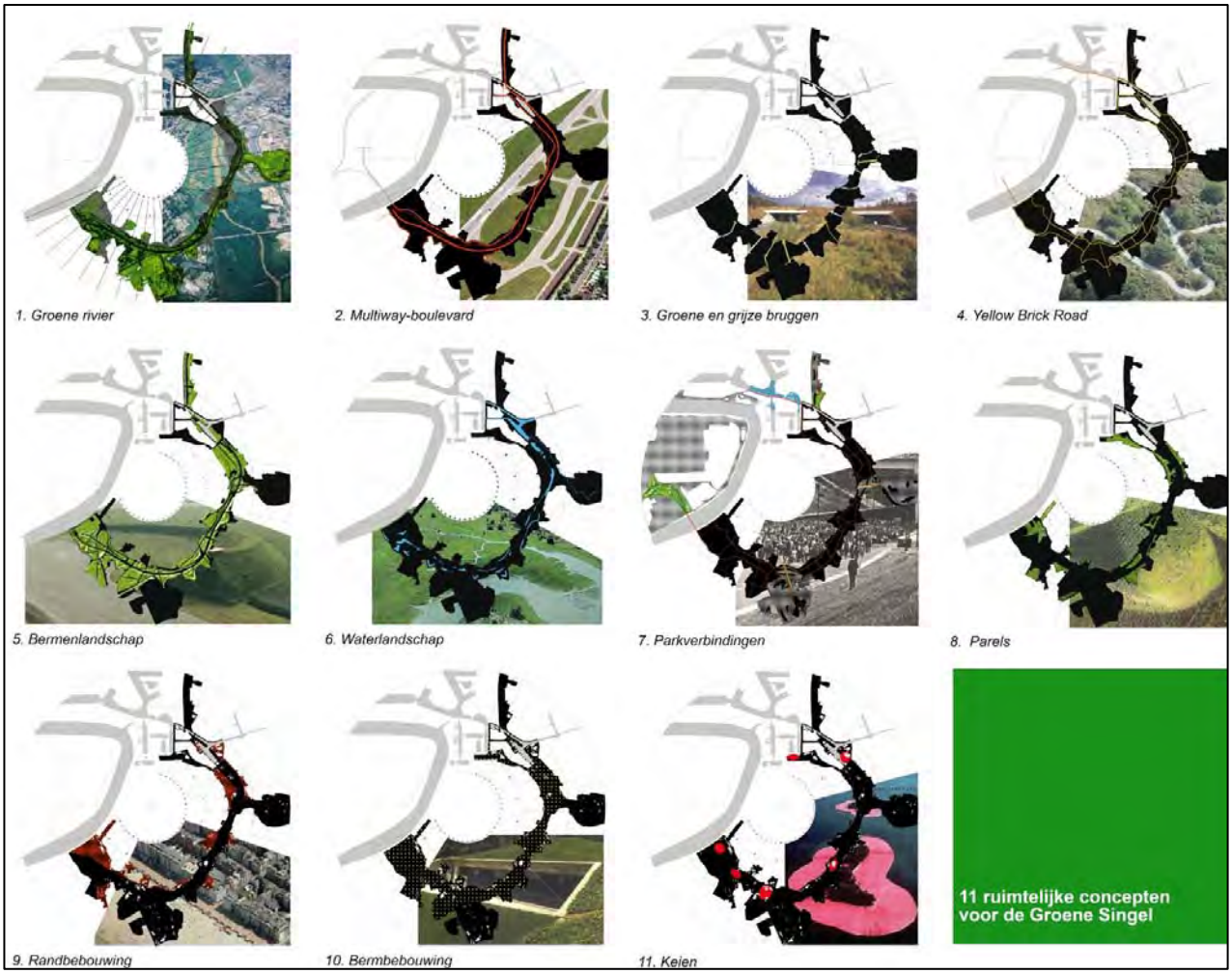
Zachte ruggengraat
De Strategische Ruimte Zachte Ruggengraat heeft als voornaamste doelstelling het creëren van een krachtig samenhangend ecologisch systeem. De zachte ruggengraat is een aaneenschakeling van vijf grote stedelijke parken. De vijf parken in tegengestelde wijzerzin zijn: Scheldepark, Zuiderpark, Schijnvalleipark, Noorderpark en Havenpark. De parken leggen relaties met de omgeving en met de natuurlijke structuur.

Elk park stemt overeen met een strategisch programma waarvoor het ruimtelijk structuurplan enkele strategische projecten voorstelt. Binnen het programma van het Schijnvalleipark, stelt het ruimtelijk structuurplan Deurne Noord als één van de strategische projecten voor. Op de grens met Deurne Noord, parallel aan de snelweg, is er een groene strook aanwezig die reikt tot aan het Sportpaleis, het Schijntje genaamd. Vandaag wordt deze ruimte al gedeeltelijk gebruikt als park en speeltuin. Het ruimtelijk structuurplan stelt voor om de mogelijke continuïteit van deze ruimte te verbeteren, ook door het verwezenlijken van een buffer ten opzichte van de Ring.

3.2.5 Strategische ruimte Groene Singel, synthesenota 'Durven dromen van een Groene Rivier' (2009)

11 concepten

Het in 2009 goedgekeurde document bevat een verdere verfijning van de visie voor de strategische ruimte Groene Singel in het s-RSA en een vertaling van deze visie in 11 concepten. De concepten verbeelden een "Groene Rivier", een herkenbare figuur in de stad, waarbinnen op een andere manier wordt omgegaan met infrastructuur, landschap en bebouwing dan in de binnen- en buitenstad.



Figuur 54: 11 ruimtelijke concepten voor de Strategische Ruimte Groene Singel, Synthesenota 2009

De in het structuurplan geselecteerde top-en kantoorlocaties worden ontwikkeld als "Keien in de Groene Rivier": compacte ontwikkelingen op de openbaarvervoerlocaties en geënt op een parkeersysteem dat bij voorkeur rechtstreeks ontsloten wordt via de Ringweg. Op die manier wordt de open ruimte zoveel mogelijk gespaard en de Singel en de omliggende wijken gevrijwaard van bovenlokaal verkeer.

Binnen deze visie zijn zowel de Singel als de Ringweg belangrijke dragers van de in het s-RSA beoogde centraliteit. De Ringweg en de Singel maken beide deel uit van een "Multiway-Boulevard". Niet alle functies moeten op de Nieuwe Singel gericht worden. De nieuwe centraliteit kan en moet gedragen worden door het ganse systeem Ringweg - Nieuwe Singel en ondersteund worden door heel wat openbaar vervoersmogelijkheden. De bovenlokale functies manifesteren zich daarbij op de Ringweg en bepalen het beeld van de stad voor de internationale passant en de stedelijke bezoeker. Ze concentreren zich nabij openbaar vervoersknooppunten (kruispunten van radiale assen en de Singellijn, stationsomgevingen) en nabij op- en afritten van de Ringweg. De lokale functies situeren zich langs de Nieuwe Singel en faciliteren nieuwe ontmoetingen tussen binnen- en buitenstad.

De ambitie voor de Nieuwe Singel is een downgrading tot een lokale weg met een Singeltram. De Nieuwe Singel zal het verkeer met herkomst en/of bestemming in de achterliggende wijken verwerken. Naargelang hun ligging binnen het wegennet, is het onvermijdelijk dat sommige segmenten van de Nieuwe Singel ook een ontsluitende of verbindende functie opnemen, bijvoorbeeld van radiaal naar op- en afrittencomplex. De Nieuwe Singel is hybride, maar verzamelen blijft de hoofdfunctie. De inrichtingsprincipes en de wegcategorisering moeten nog verder bepaald worden.

In de langsrichting wordt de eenheid in de strategische ruimte gecreëerd in het concept van het “Bermenlandschap”. De typische bermenvegetatie en reliëf worden zo gemodelleerd dat een gunstig effect ontstaat op de geluids- en luchtproblematiek en een samenhangend informeel landschap dat zich onderscheidt van de klassieke parken rond de stad. Maximaal behoud van dit landschap is belangrijk in functie van de aanwezige groentekorten in de stad en de ecologische rol die deze figuur vandaag reeds speelt als ecologische corridor voor fauna en flora en met verkoelend effect voor het stadsklimaat. De “randbebouwing” van de strategische ruimte moet opnieuw een voorzijde vormen naar de ruimte in plaats van dat ze haar rug keert naar de infrastructuur. Waar de logica van de Groene rivier eindigt en die van de binnen/en buitenstad begint, wordt bepaald op projectniveau.

Het vele water dat nu nog wordt afgevoerd in grote ondergrondse rioleringen krijgt in het concept van het “Waterlandschap” opnieuw een plaats in het landschap als toegevoegde waarde in het Bermenlandschap en ecologische waterbuffer voor de stad. Gezien de belangrijke tekorten aan lokale publieke voorzieningen in de wijken rondom de Strategische ruimte Groene Singel wordt het Bermenlandschap naast een groene ook een belangrijke publieke functie toebedeeld. De ruimte vormt een “publieke bufferzone” die gevrijwaard wordt om het voorzieningenniveau in de stad op peil te houden/brengen voor toekomstige generaties. Zo is er in het Bermenlandschap ook plaats voor “Bermgebouwen”, maar enkel puntsgewijs, met respect voor het landschap en in functie van een lokaal publiek programma. Op strategische plaatsen worden in de bermen wijk-en buurtparken ingeplant als kleine oases in het snelweglandschap of “Parels in de Groene Rivier”. De ontwikkeling van het publieke programma zal echter gefaseerd moeten verlopen, naarmate de omgevingskwaliteit (lucht en geluid) in de Groene Singel zone kan worden gegarandeerd en publieke middelen beschikbaar zijn.

Een andere reeks concepten heeft betrekking op de verbindingen in de dwarsrichting. In het concept van de “Grijze en Groene Bruggen” wordt meer helderheid en logica gebracht in de 13 radiale bruggen die vandaag binnen- en buitenstad verbinden. Op de Grijze Bruggen worden de aansluitingscomplexen gesitueerd en vindt de uitwisseling plaats tussen het hoger en lager wegennet. De overige bruggen worden ingezet om de verschillende groene snippers in het Bermenlandschap te verbinden. Dit kan zonder hun verkeersfunctie op te heffen, door de overbodige parkeer- en asfaltstroken op deze overgedimensioneerde bruggen op te heffen en te vergroenen. De bestaande infrastructuur wordt op die manier gerecycleerd tot kleine overkappingen.

Ter hoogte van de parken, die in de buitenstad gelegen zijn, moet een extra inspanning worden geleverd. Het concept van de “Parkverbindingen” staat voor de uitbreiding van de parkstructuren en de verbinding ervan met de binnenstad in functie van de daar aanwezige groentekorten en de versterking van het ecologisch netwerk.

De volledige strategische ruimte wordt in de dwars- en langsrichting aan elkaar gerijgd door een ladderstructuur voor langzaam verkeer, de “yellow brick road”, die naast een functionele ook een recreatieve functie heeft.

3.2.6 Stedelijke visienota Singel Noord (2012)

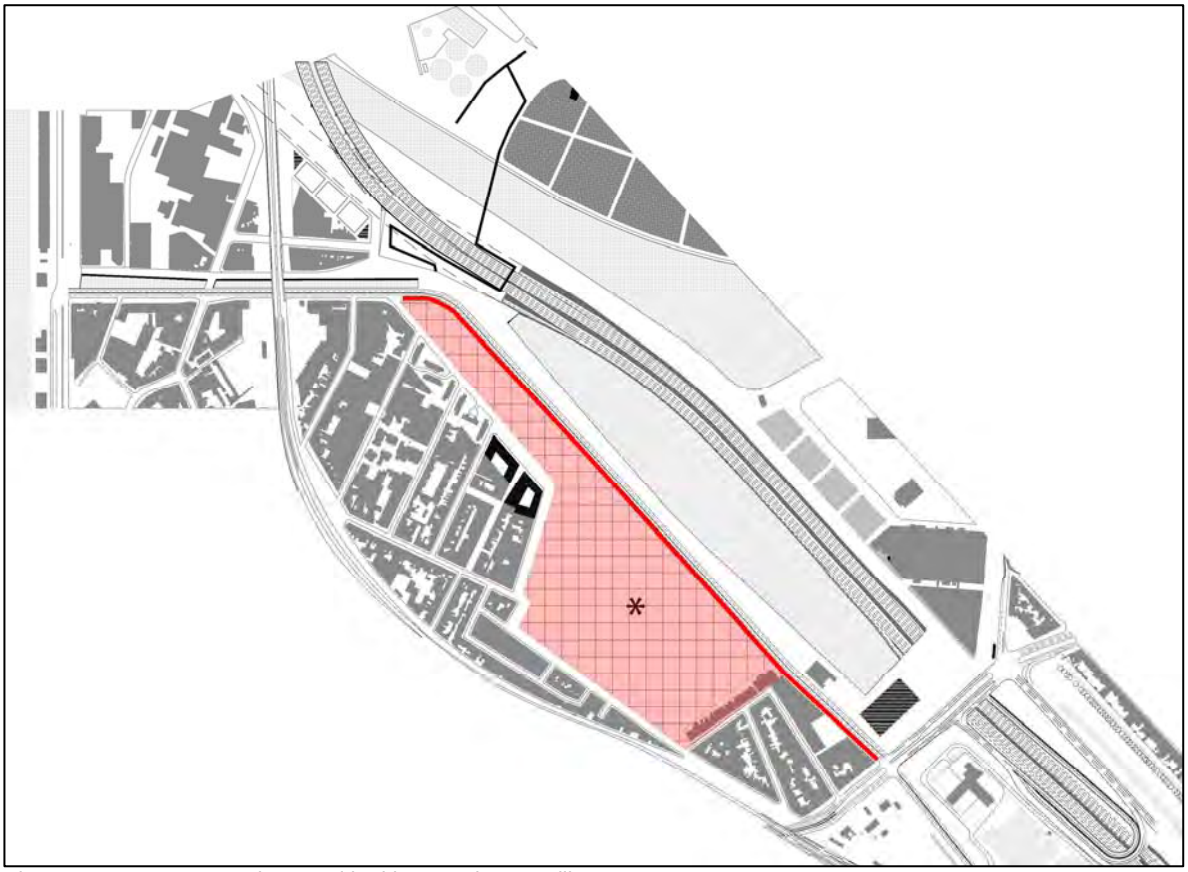
Noot: De stedelijke visienota werd goedgekeurd in 2012 en dient dan ook als een document bekeken te worden van uit die tijd. Concreet betekent dit dat toen al wel beslist was dat de Oosterweelverbinding in een sleuf zou komen te liggen, maar ook dat er toen nog werd uitgegaan van een brug over het Albertkanaal, in plaats van een tunnel onder het kanaal. Het beeldmateriaal moet dus gedacht worden met een tunnel onder het Albertkanaal. Nieuwe inzichten worden in een kader en cursief weergegeven.

De stedelijke visienota: een doorkijk naar de toekomst

Singel Noord is het noordelijke segment van de strategische ruimte Groene Singel, van de Schijnpoortknoop tot aan Noorderlaan. Het gebied omvat het Lobroekdok, Sportpaleis – Lotto Arena, Slachthuissite en Noordschippersdok. De stedelijke visienota Singel Noord is het resultaat van een lang proces van visievorming en onderzoeken. Het is een concrete doorvertaling van de synthesenota van de Groene Singel voor dit segment van deze strategische ruimte en moet ook bekeken worden in relatie tot het Beeldkwaliteitsplan Groene Singel.

De stedelijke visienota Singel Noord geeft een doorkijk naar de toekomst van Singel Noord. Singel Noord is een complex gebied, omringd door infrastructuren en bevindt zich op de vooravond van een grondige transformatie. Een transformatie zowel van de aanwezige infrastructuren, zoals de geplande Oosterweelverbinding, maar ook een transformatie van het weefsel. Een Slachthuissite die er al jaren onderbenut bij ligt, vraagt een kwalitatieve herinvulling. Deze stedelijke visienota verbeeldt de potenties van dit gebied in transformatie. De nota omschrijft een raamwerk, structuur waarbinnen deze transformaties kunnen gebeuren en op elkaar afgestemd worden. De plannen voor de omgeving zijn nog niet concreet en vragen nog veel verder ontwerp en overleg. De stedelijke visienota biedt houvast om deze volgende fase met een duidelijke lange termijn visie voor het gebied aan te gaan. Met deze nota wil de stad alle betrokken actoren inspireren om zich in te schrijven in dit grote verhaal, dat vandaag nog maar begint.

Concept 1: versterken en uitbreiden van de Damwijk



Figuur 55: Concept versterken en uitbreiden van de Damwijk

De grote leegtes en restruimten langs de Slachthuislaan dienen een kwalitatieve en gemengde herinvulling te krijgen: wonen, werken, winkelen en publieke ruimte. Een nieuwe kwalitatieve wand van randbebouwing langsheen de Slachthuislaan, zowel ter hoogte van de Slachthuissite als Noordschippersdok, geeft de wijk opnieuw een gezicht en markeert de grens met de figuur van de Singel die rondom de stad loopt. Deze wand kan bovendien ook ingezet worden als 'geluidsscherm' voor de achtergelegen wijk, indien de maatregelen aan de infrastructuur zelf, niet zouden volstaan.

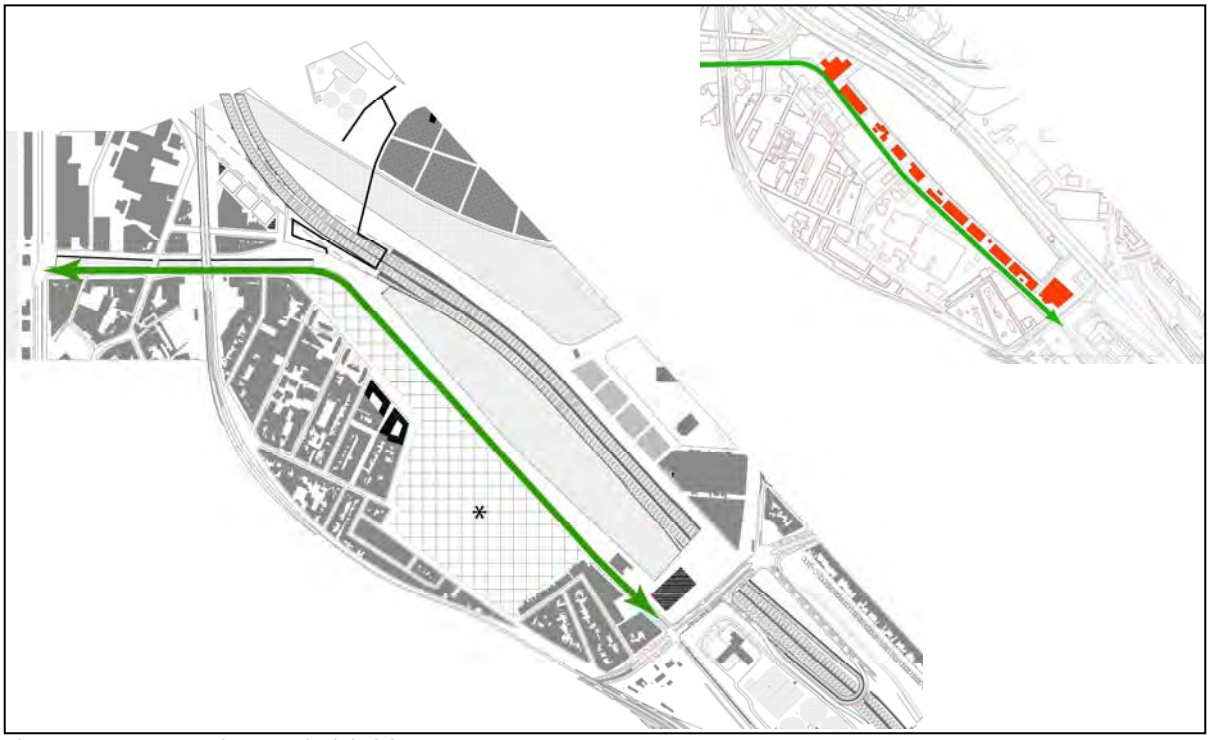
De herontwikkeling Slachthuissite als motor voor de opwaardering van de wijk
De Slachthuissite is een erg groot terrein dat er vandaag onderbenut bijligt. Het is enerzijds gelegen aan de Slachthuislaan tegenover andere solitaire gebouwen, anderzijds grenst het aan het kleinschalige weefsel van de Damwijk en maakt de overgang tussen beiden. De Slachthuissite moet ingevuld worden met een weefsel met een eigen logica, enerzijds voortbouwend op het omliggende weefsel, anderzijds voldoende eigenheid bewarend zoals ook vandaag het geval is. Aandacht dient besteed te worden aan de overgang tussen nieuw en oud en verbindingen moeten gecreëerd worden. Ontbrekende zijden van een bouwblok worden aangevuld. De dichtheid van de nieuwe invulling mag de draagkracht van zijn omgeving niet overschrijden, zowel vanuit ruimtelijke invalshoek als vanuit mobiliteit. Schaalbreuken moeten vermeden worden, terwijl hogere accenten op bepaalde plekken mogelijk zijn.

De nieuwe ontwikkelingen op de Slachthuissite en Noordschippersdok dienen de Damwijk te versterken en mogen geen exclusief / zelfvoorzienend eiland worden, naast het bestaande weefsel. Nieuwe functies mogen de bestaande niet ondergraven of beconcurreren, maar dienen ze te versterken. Ontbrekende functies kunnen ingepast worden in de nieuwe ontwikkelingen. Zo ontbreekt het de Damwijk vandaag aan een duidelijk en levendig centrum. Een nieuw plein met attractieve functies kunnen mensen van heel de wijk aantrekken, tot zelfs daarbuiten. Het kan een schakel zijn tussen de nieuwe ontwikkelingen en het bestaande weefsel. Maar ook voorzieningen zoals basisonderwijs en kinderopvang kennen, net zoals elders in de stad, een groot tekort. Nieuwe ontwikkelingen moeten ten volle bijdragen aan het opvullen van deze tekorten.

Wat het woonprogramma betreft, wordt gestreefd naar een evenwichtige samenstelling wat betreft grootte, typologie, budget enzovoort. Bij de opmaak van concrete plannen zal het woonaanbod in samenspraak met de stad verder verfijnd worden. Er wordt ook gestreefd naar een voldoende aantal betaalbare woningen, waarbij een voldoende aandeel van het woonaanbod bescheiden dient te zijn. Wat sociale woningbouw betreft, is er vandaag geen bijkomend aanbod nodig om een gezonde mix te behouden. Sociale koopwoningen zijn daarentegen wel nodig als aanbod voor starters en 'sociale' stijgers, alsook in het kader van een algemene inhaalbeweging in de stad.

Puntsgewijze ingrepen in het bestaande weefsel
Naast het creëren van nieuwe ontwikkelingen ter versterking en uitbreiding van de Damwijk, zijn ook ingrepen nodig in het bestaande 19-de eeuwse weefsel. Vanuit het beeld van de poreuze stad, uit het structuurplan Antwerpen, moet hier gezocht worden naar manieren om nieuwe invullingen en ingebruiknames van leegtes in de bouwblokken (leegstanden panden, percelen) te stimuleren, om de gemengde invulling van de wijk te verbeteren en verschillende functies op elkaar af te stemmen.

Concept 2: het verleggen van de Slachthuislaan brengt de Damwijk opnieuw tot aan het water



Figuur 56: Concept verleggen Slachthuislaan

De band tussen de Damwijk en het water moet hersteld worden om zo ook de wijk mee op te waarderen. Water in de stad biedt een grote meerwaarde in de beleving van de stad. De open ruimte langs water krijgen nieuwe kansen als ontmoetingsruimte.

Vanuit dat idee ontstond een tweede belangrijk concept in de stedelijke visienota Singel Noord: het verleggen van de Slachthuislaan richting Lobroekdok. De zuidelijke rand van het Lobroekdok wordt een publieke kade. Hierdoor komt de Damwijk aan het water te liggen en wordt de waterstructuur van het Lobroekdok leesbaar vanop de Slachthuislaan, waardoor water in dit segment van de Singel even aanwezig en beeldbepalend is als het water op het Eilandje. Bovendien verdwijnt op termijn de viaduct van Merksem, waarbij een zicht tot aan de overzijde van het Albertkanaal ontstaat en zal het Lobroekdok in het kader van de Oosterweelverbinding gesaneerd worden.

Kansen voor stedelijke ontwikkeling

Het verleggen van de Slachthuislaan biedt eveneens kansen voor stedelijke ontwikkeling. De aanwezigheid van water in een stedelijk weefsel verhoogt de ruimtelijke kwaliteit van dit laatste. De bebouwing tussen Slachthuislaan en Lobroekdok die vandaag fungeert als een scherm tussen het water en de wijk, en de link tussen beiden verzwakt, verdwijnt en extra ruimte ontstaat aan de binnenzijde van de Slachthuislaan, ter versterking van de Damwijk. Voor de zone Noordschippersdok ontstaat op die manier een ruimere bouwdiepte, wat toelaat kwalitatievere bebouwing te voorzien

.

De kades van het Lobroekdok vormen een belangrijke hernieuwde publieke ruimte voor de Damwijk. Omwille van de aanwezigheid van deze kades en de nabijheid van het park Spoor Noord en op termijn van een mogelijk park op Spoor Oost, wordt in de stedelijke visienota Singel Noord niet gepleit voor een bijkomende grote groene ruimte in het gebied. De kades van het Lobroekdok kunnen wel (deels) ingevuld worden met groene stadstuinen zoals op het Eilandje. Qua sfeer en beeld sluit Singel Noord aan bij het havenlandschap uit het Beeldkwaliteitsplan Groene Singel en het Eilandje. Het gaat om een vergroende minerale ruimte versus het beeld van de groene bermen elders langs de Singel.

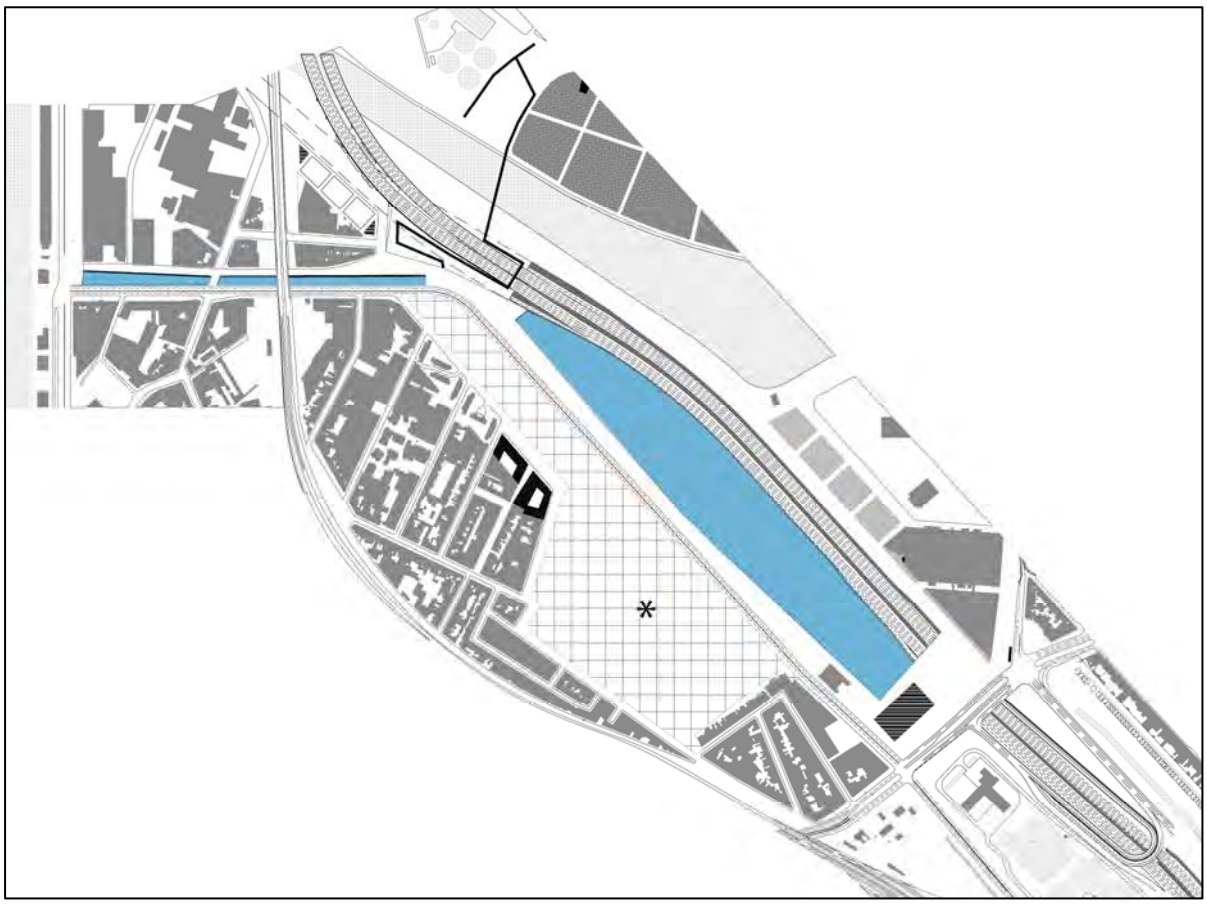
Figuur 57: Impressie heraangelegde Slachthuislaan langs het Lobroekdok

Toevoeging na goedkeuring Stedelijke Visienota Singel Noord:

Financieel niet haalbaar
Het verleggen van de Slachthuislaan betekent de aankoop van de nodige panden tussen Slachthuislaan en Lobroekdok, alsook de volledige heraanleg van de Slachthuislaan. Door de aanwezigheid van verschillende leidingen in de ondergrond dreigt deze laatste kost hoog op te lopen. De inkomsten uit de extra ontwikkelingsmogelijkheden aan de binnenzijde van de Slachthuislaan bleken onvoldoende om het project sluitend te maken. De keuze werd dan ook genomen om de Slachthuislaan niet te verleggen, maar op zijn huidige locatie te behouden.

Het wensbeeld voor de kades Lobroekdok als een publieke ruimte om zo de Damwijk tot aan het water te brengen blijft evenwel bestaan. De omvang van de kades is echter groot bij behoud van de Slachthuislaan op zijn huidige locatie. De kansen om meer bouwvolume te creëren aan de binnenzijde, en daarmee middelen te genereren om de kades aan te leggen, verdwijnen. De kostprijs om de volledige kade vrij te maken en in te richten als publiek domein is daardoor ook geen haalbare optie meer. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen hoe dit wensbeeld te realiseren, door bijvoorbeeld in te zetten op bepaalde stukken van de kade als publiek domein, andere stukken als bebouwbare ruimte.

Concept 3: water als beeldbepalend element en onderdeel van de identiteit van de wijk



Figuur 58: Concept water als beeldbepalend elementen en onderdeel van de identiteit van de wijk

Het Lobroekdok heropwaarderen als een open water

Door het verleggen van de Slachthuislaan tot aan het Lobroekdok neemt de voelbaarheid van water in de Damwijk enorm toe. Vanuit het algemene wensbeeld van de stad om de historische waterstructuur maximaal te behouden of te herstellen, dient de perimeter van het Lobroekdok in de toekomst zichtbaar te blijven. De openheid van het dok vandaag moet ook in de toekomst behouden worden. Daarnaast is er ook een waterhuishoudkundige noodzaak om het Lobroekdok als open water te behouden, met name de toevoer van onder meer het Schijn en het nabijgelegen zuiveringsstation.

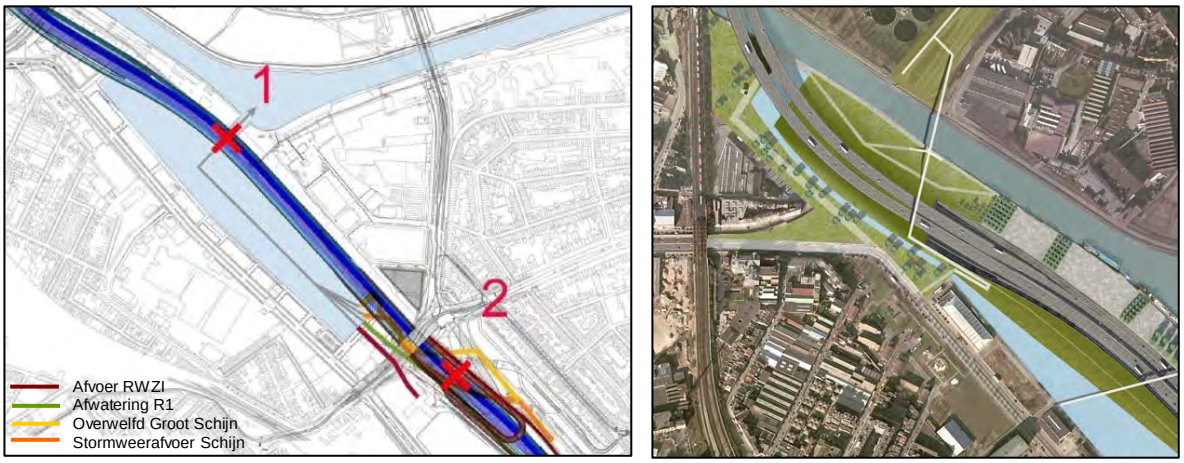
In het kader van de Oosterweelverbinding zal het Lobroekdok gesaneerd worden en vrijgemaakt van wrakken en resterende schepen. De voorkeur* van de stedelijke visienota Singel Noord gaat uit naar een saneringstechniek met een gelijkmatige spreiding van het vervuilde slib op de bodem van het dok. Wanneer dit saneringstechnisch niet haalbaar zijn, wordt gepleit voor een gedeeltelijke demping van het dok, met het slib aan de zijde van de tunnelsleuf. Om de oppervlakte van de demping te minimaliseren wordt aangeraden een deel van het slib boven het wateroppervlak te stockeren in de vorm van een begroeide, niet toegankelijke berm. Dit biedt eveneens mogelijkheden naar het dempen van het geluid afkomstig uit de sleuf.

Dit betekent concreet dat op het Lobroekdok, in tegenstelling tot vroegere ideeën, niet kan gebouwd worden en dat een eventuele demping, vanuit de noodzaak tot saneren, een zo minimaal mogelijke oppervlakte inneemt en met respect voor de historische figuur gebeurt. Een voldoende groot watervlak is bovendien nodig om het water afkomstig van het RWZI, de ring en het Schijn op te vangen.

** De stedelijke visienota ging nog uit van een sanering ter plaatse. Ondertussen is beslist dat het slib zal worden afgevoerd naar elders.*

De mogelijke nabestemming van het Lobroekdok is afhankelijk van de vorm en omvang van het resterende dok. Aangezien het Lobroekdok in de toekomst niet bevaarbaar zal zijn, worden een aantal functies uitgesloten, zoals een jachthaven en watergebonden bedrijvigheid. Waterrecreatie zoals bijvoorbeeld kano en kajak, woonboten die via land worden aangevoerd / drijvende woningen of natuurontwikkeling / drijvende tuinen behoren nog wel tot de mogelijkheden. Na sanering en heropwaardering van de randen en omgeving van het Lobroekdok zal in navolging een geschikte invulling van het dok duidelijk worden. De vrijheid wordt opengelaten met beperkingen naar diepte, breedte en dergelijke.

Water in de IJzerlaan als een opwaardering van het publiek domein en technische oplossing
De stedelijke visienota Singel Noord pleit daarnaast nog voor een bijkomende watervlakte in de IJzerlaan. Dit sluit ook aan bij de wens historische wateren te herstellen, aangezien tot 1935 de huidige IJzerlaan het Kempisch Kanaal bevatte, als verbinding tussen de dokken en de Kempische Vaart. De aanleiding om vandaag opnieuw water in de IJzerlaan aan te leggen is echter van een totaal andere aard.



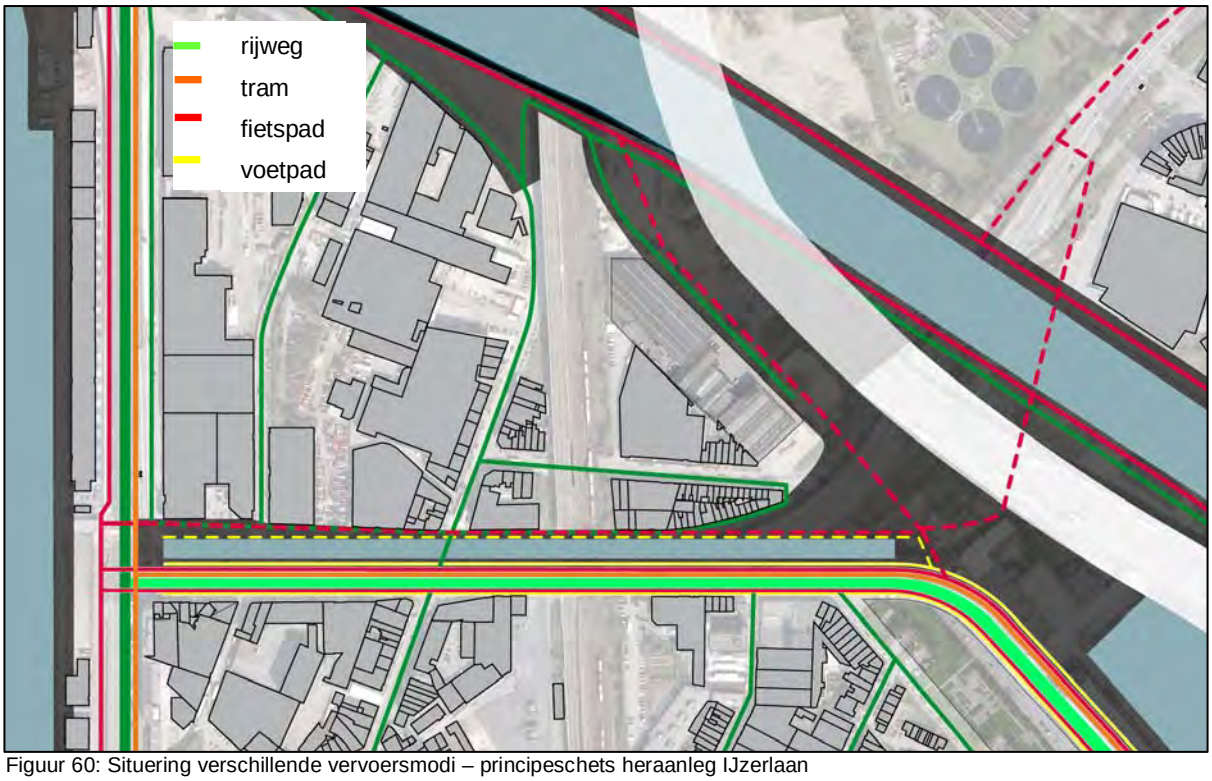
Figuur 59: Situering tunnelsleuf – waterhuishouding / voorstel nieuwe afwatering haalbaarheidsstudie tunnelvariant, bron: TV SAM

Door de aanleg van de sleuf in het Lobroekdok zal de huidige afwatering via een doorsteek naar het Albertkanaal onder de viaduct van Merksem niet meer als afwatering gebruikt kunnen worden. Een nieuwe afwatering moet dus worden voorzien. In de haalbaarheidsstudie wordt bovenstaande oplossing voorgesteld: een nieuw kanaal ten noorden van het Lobroekdok naar het Albertkanaal.

Water in de IJzerlaan, als verbinding tussen Lobroekdok en Asiadok, biedt eveneens een oplossing aan dit waterhuishoudkundig probleem. Het project water in de IJzerlaan combineert echter noodzakelijke infrastructuurwerken met stadsontwikkeling en een heropwaardering van de omgeving. Vandaag grenst een groot deel van de bebouwing langs de IJzerlaan aan de aanloophelling en is de ruimte ernaast beperkt. Bovendien zal de IJzerlaan op termijn deels heraangelegd moeten worden, wanneer de IJzerlaanbrug wordt afgebroken, in het kader van de verbreding van het Albertkanaal en de bouw van de Oosterweelverbinding. Om tijdelijke situaties te vermijden wordt dan idealiter de volledige IJzerlaan opnieuw aangelegd. Zo wordt vermeden dat de zone van de afgebroken brug er nog jaren in een tijdelijke situatie blijft liggen. Daarom pleit de stad voor een variant met water in de IJzerlaan.

Ondertussen werd beslist dat de IJzerlaan wordt heraangelegd met een afwateringskanaal. De werken starten in 2015. (zie verder 3.2.14)

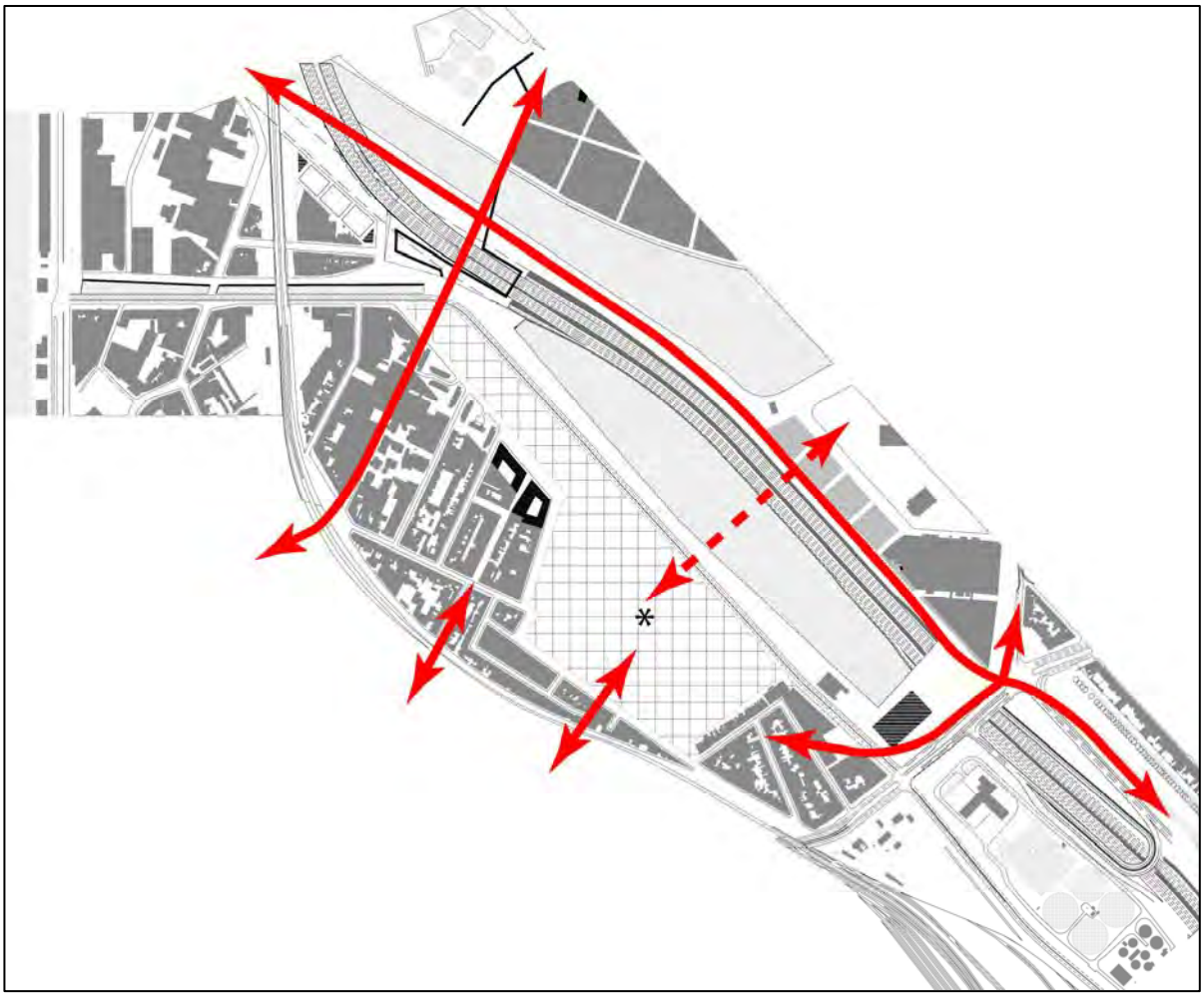
De IJzerlaan zal zo heraangelegd moeten worden dat er een vlotte aansluiting is tussen de Slachthuislaan en de IJzerlaan. Op lange termijn moet de mogelijkheid van een vrije trambaan gegarandeerd blijven. Vanuit de wens om het kadelandschap van het Lobroekdok – Albertkanaal – IJzerlaan continu te laten aansluiten, wordt gepleit om de infrastructurenbundel (singel + eventueel tram) aan de zuidzijde van de waterbak in te passen. Er dient voldoende kwalitatieve ruimte te zijn voor voetgangers, fietsers en parkeren.



Figuur 60: Situering verschillende vervoersmodi – principeschets heraanleg IJzerlaan

Figuur 61: Impressie heraangelegde IJzerlaan

Concept 4: de Damwijk verbinden met de rest van de stad



Figuur 62: Concept Damwijk verbinden met de rest van de stad

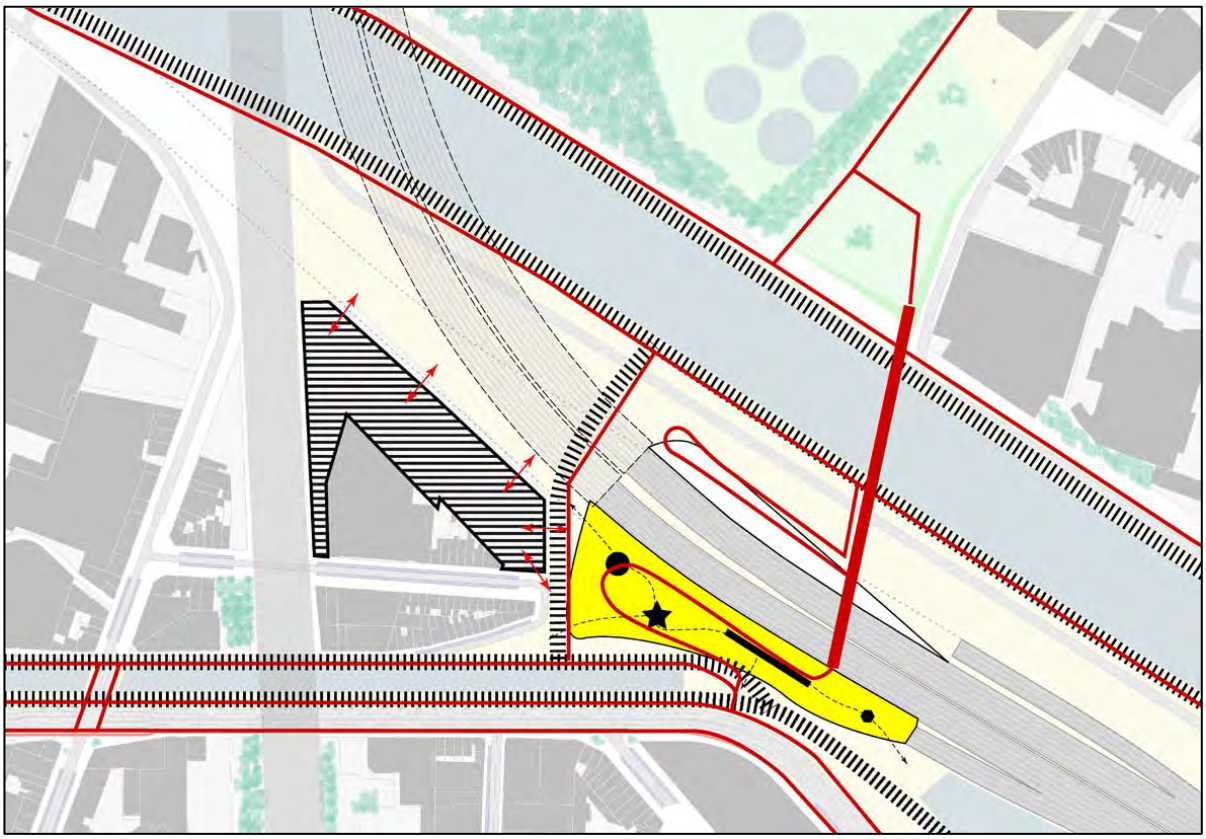
Naast de bovenstaande grootschalige ingrepen, zijn er ook lokale ingrepen nodig om de Damwijk op een kwalitatieve manier te verbinden met zijn naaste omgeving. Omwille van bovenstaande keuze om geen nieuw groot park te voorzien in de Damwijk, is een vlotte verbinding met het park Spoor Noord essentieel. Naar analogie met de onderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Demerstraat, is een tweede onderdoorgang meer zuidelijk gewenst om de link tussen de nieuwe Slachthuissite en het park te faciliteren.

Nieuwe fietsbrug IJzerlaan als belangrijke knoop in het fietsroutenetwerk

Nabij Singel Noord passeren een aantal fiets-o-strades, non-stop gemeenteoverschrijdende fietspaden. Het gaat om het ringfietspad in Ten Eekhove, het fietspad op de noordelijke kade van het Albertkanaal en het fietspad vanuit het noorden langsheen het spoor. Vandaag zijn deze 3 assen niet met elkaar verbonden en lopen ze dood op infrastructuren. In de omgeving Singel Noord kan het netwerk worden geoptimaliseerd door de fiets-o-strades te verknopen ter hoogte van de nieuwe fietsbrug IJzerlaan.

Deze brug vormt daarnaast een belangrijke trage verbinding tussen Damwijk en bij uitbreiding de stad, en Merksem. Beide functionaliteiten zijn evenwaardig en dienen op een kwalitatieve manier te worden voorzien. De fietsbrug dient over de snelweg te gaan en aanloophellingen te hebben aan beide zijden van de snelweg om deze twee verbindingen te kunnen realiseren. Er moet bovendien gezocht worden naar een geïntegreerde oplossing waarbij de aanloophelling, het landhoofd van de snelwegbrug en geluidswerende maatregelen worden gecombineerd.

Aan de zijde van het Albertkanaal dient de ruimte inname van de aanloophelling beperkt te worden om zoveel mogelijk de verharde kade tussen Lobroekdok en Albertkanaal richting Eilandje te kunnen laten doorlopen. De aanloophelling moet zo compact mogelijk tegen de snelwegbrug aangebracht worden en starten ter hoogte van de overspanning over het kanaal. Aan de zijde van de Slachthuislaan dient de aanloophelling onderdeel te zijn van het openbaar domein dat het scharnier vormt tussen Slachthuislaan en IJzerlaan. De aanloophelling bevindt zich op volle grond om barrières te vermijden, tenzij de helling zich hoog genoeg bevindt boven het maaiveld. Het publiek domein moet in zijn geheel samen met de fietsbrug ontworpen worden en is één van de zoeklocaties voor het voorzien van nieuw buurtgroen, ter vervangingen van Noordschippersdok. De aanloophelling dient centraal te starten zodat zowel een goede aansluiting met de Slachthuislaan als de IJzerlaan wordt voorzien, zonder significante omrijfactor.

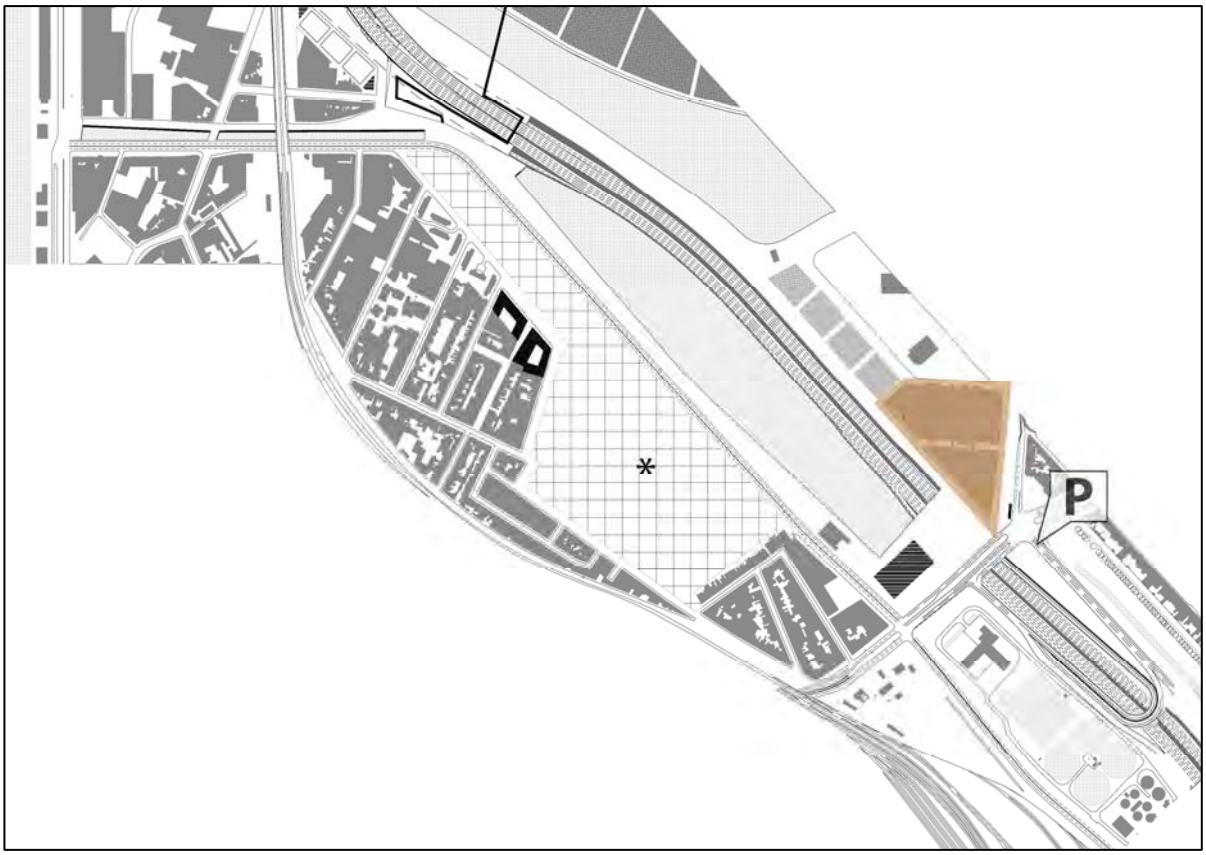


Figuur 63: Principeschets inpassing fietsbrug IJzerlaan in stedelijk weefsel

Het bouwblok tussen de Merksemsestraat en de snelweg wordt afgebouwd met een nieuw volume. Tussen dit nieuwe volume en de snelwegbrug dient voldoende afstand opengehouden te worden om de continuïteit van de kades te garanderen. De zone ten noorden van de Merksemsestraat bevindt zich vlak bij de snelwegbrug en kan ingenomen worden door bedrijven.

Door de beslissing de Oosterweelverbinding ondergronds te laten kruisen met het Albertkanaal, moeten de randvoorwaarden die hierboven worden opgelijst, herbekeken worden. De uitgewerkte fietsbrug is terug te vinden onder 3.2.14 project IJzerlaan.

Concept 5: uitbouw parkeersysteem voor bovenlokaal verkeer



Figuur 64: Concept uitbouw parkeersysteem voor lokaal verkeer

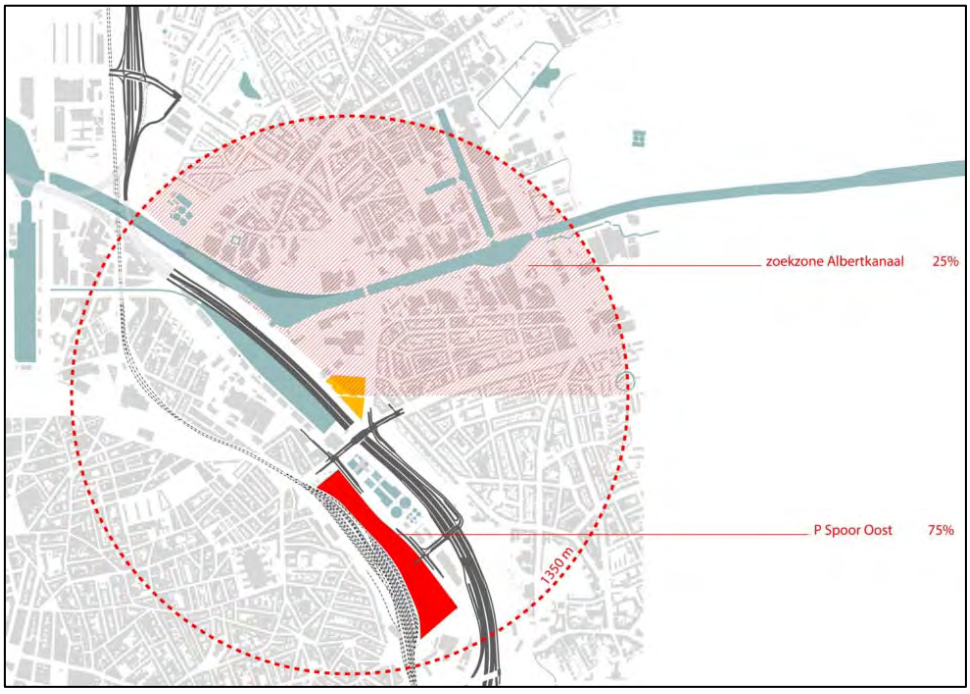
Tot slot is mobiliteit nog een essentieel aandachtspunt binnen Singel Noord, gezien de hoge congestiegevoeligheid van de omgeving en de beperkte restcapaciteit. Daarom zal elk voorstel van programmatische invulling voor nieuwe ontwikkelingen in de buurt kritisch afgewogen moeten worden naar verkeersgeneratie dat dit met zich meebrengt en deze te toetsen naar ontsluitbaarheid. Daarnaast wordt er net als elders in de strategische ruimte Groene Singel, gepleit voor een bundeling van het bovenlokale programma in compacte zones met een hoge densiteit, geënt op openbaar vervoer en op een parkeersysteem dat bij voorkeur rechtstreeks wordt ontsloten via de ring, om het lokale wegennet zo min mogelijk te belasten. Voor Singel Noord wordt de cluster Sportpaleis – Lotto Arena beschouwd als dergelijke compacte cluster.

Toevoeging na goedkeuring Stedelijke Visienota Singel Noord:

Het parkeersysteem uit de stedelijke visienota werd na bijkomend onderzoek herdacht. De uitvoering van de op-en afrit Schijnpoort met een hollandse complex, die ook aansluit op de Noordersingel, in plaats van de vroegere paperclip, leidde tot nieuwe inzichten. Op basis van de conclusies van de ontsluitingsstudie Spoor Oost en de gewijzigde configuratie van het aansluitingscomplex Schijnvalleipark werd een nieuw parkeerconcept voor Singel Noord uitgewerkt.

Op basis van de herkomst van het Sportpaleisverkeer (+/- 75% van het Sportpaleisverkeer komt vanuit de zuidelijke richting) wordt 3/4e van het evenementenverkeer opgevangen op Spoor Oost. 1/4e van het autoverkeer naar de Sportpaleissite dient opgevangen te worden op een parkeeroplossing in een nader te bepalen locatie in de zoekzone in het noordoostelijke kwadrant tussen de Ring en de Bisschoppenhoflaan. Dit parkeerconcept gaat bijgevolg nog steeds uit van een tweedelig parkeersysteem waarbij het autoverkeer toegedeeld wordt op basis van zijn herkomst in functie van een minimale belasting van de congestiegevoelige punten in het wegennet, namelijk de verbindingsweg doorheen Ten Eekhove met het aansluitingscomplex Schijnvalleipark en het R. Grégoirplein. Deze tweedeling gebeurt voor alle evenementen op de Sportpaleissite volgens de vaste verhouding van 3/4e van de parkeerbehoefte op Spoor Oost en 1/4e van de parkeerbehoefte die opgevangen wordt in een parkeeroplossing in de noordoostelijke zoekzone. Er is dus geen sprake meer van een vaste parkeeroplossing en een overloopparking, maar van een vaste verhouding voor elk evenement op basis van de herkomst te verdelen op een noordoostelijke en zuidelijke parking. Dit parkeerconcept betekent daarnaast dat er niet meer naar de site Ten Eekhove gekeken wordt om het autoverkeer in functie van de Sportpaleissite op te vangen.

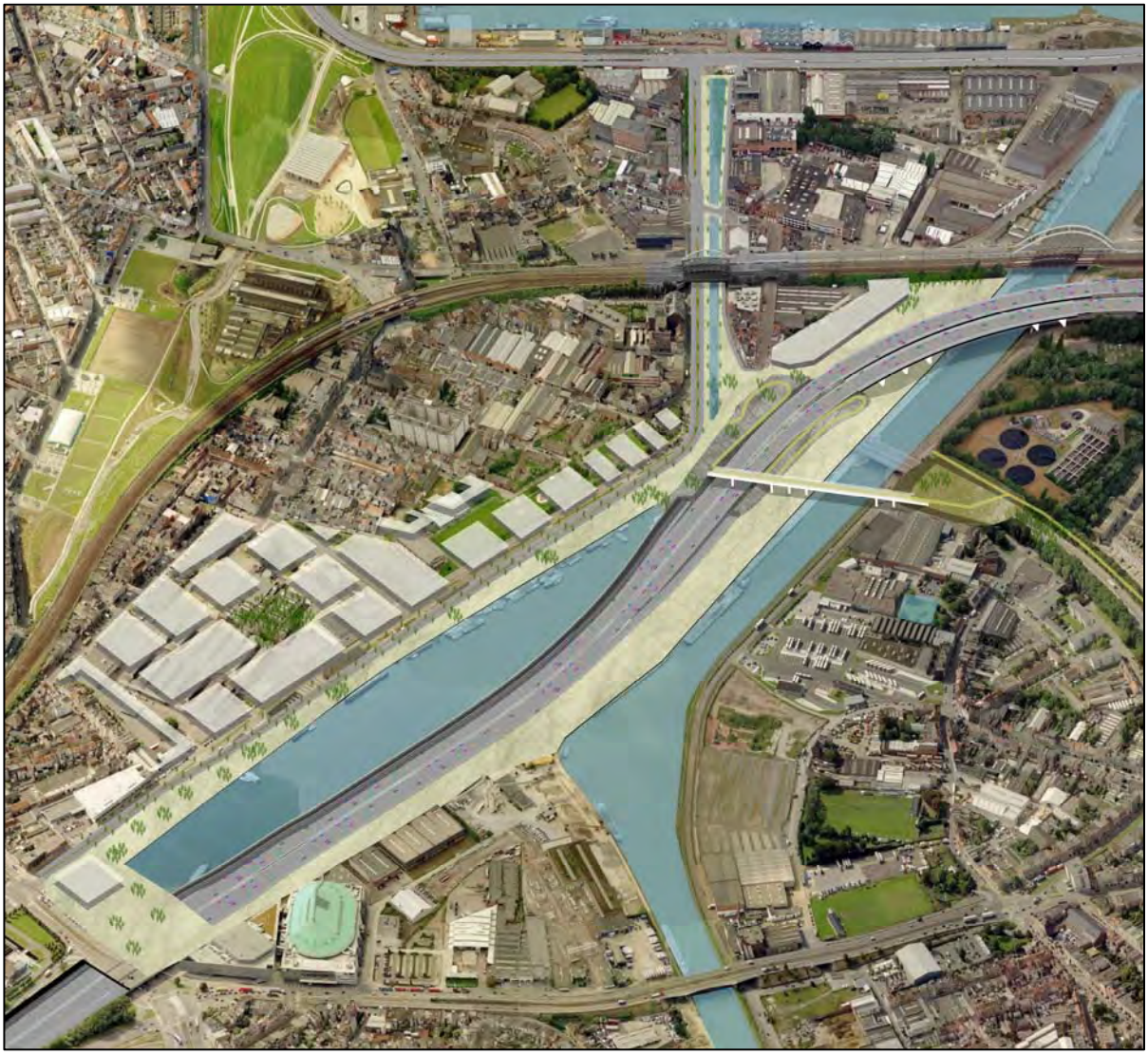
Het gaat om een verhouding van 3/4e en 1/4e van het evenementenverkeer en niet om een vast aanbod van 3.000 en 1.000 parkeerplaatsen. Het aantal aangeboden parkeerplaatsen zal, net zoals vandaag, per evenement bepaald worden. Op die manier wordt voorkomen dat een overaanbod aan parkeerplaatsen aangeboden wordt.



Figuur 65: Parkeerconcept Singel Noord (2014)

Verder onderzoek dient uit te wijzen of medegebruik van deze parkeeroplossing mogelijk en wenselijk is voor andere bovenlokale functies in de omgeving. Dit is vooral van belang bij de herontwikkeling van de Slachthuissite │Noordschippersdok │Lobroekdok en van de site Spoor Oost op lange termijn.

Overzichtsbeeld



Figuur 66: Impressie toekomst Singel Noord

3.2.7 Microsimulatie Singel Noord (2008)

Om inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling op de verkeersknoop Schijnpoort werd een microsimulatie uitgevoerd. Deze microsimulatie dient antwoord te bieden op twee sleutelvragen:

1. Waar en hoe kunnen 4.000 parkeerplaatsen voorzien worden voor het Sportpaleis / Lotto Arena rekening houdend met de toekomstige infrastructuur en uitgaande van een minimale belasting van het lager netwerk?
2. Wat is de restcapaciteit op knoop Schijnpoort voor eventueel bijkomend programma op sites Slachthuis en Lobroekdok? Hoeveel extra verkeer kan deze omgeving verwerken, uitgaande van de verkeersbelasting die er momenteel al is door Sportpaleis / Lotto Arena? Op basis hiervan kan een bereikbaarheidsprofiel van de verschillende zones rond knoop Schijnpoort opgesteld worden waaraan het mobiliteitsprofiel van mogelijke toekomstige activiteiten kan afgetoetst worden. De nieuwe activiteiten mogen de draagkracht van de toekomstige infrastructuur met andere woorden niet overschrijden.

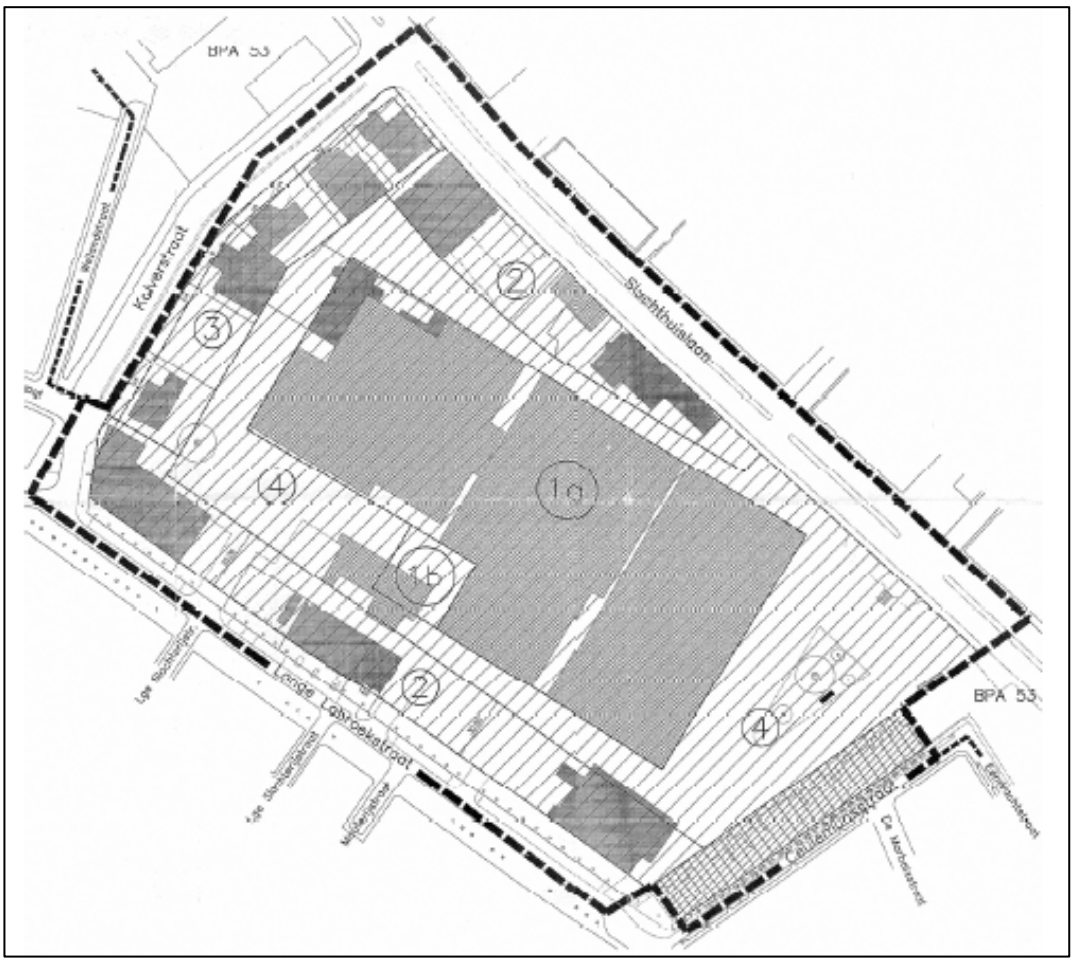
Uit deze microsimulatie kwamen aanbevelingen naar locaties voor parkings voor Sportpaleis en werd duidelijk dat de restcapaciteit in de omgeving beperkt is.

Toevoeging na goedkeuring microsimulatie:

Aangezien deze microsimulatie was opgebouwd met de Lange Wapperviaduct en de toenmalige configuratie van de Schijnpoortknoop, dient de microsimulatie opnieuw te gebeuren. De congestiegevoeligheid van de knoop zal ook in dat geval blijven. De exacte grenzen van de restcapaciteit zijn evenwel niet gekend. Grootschalige verkeersaantrekkende programma's moeten gemotiveerd worden met een nieuwe microsimulatie.

3.2.8 BPA nr. 16 'Stedelijk Slachthuis en omgeving' (2001)

Het bestemmingsplan dat vandaag geldig is voor de Slachthuissite is een BPA uit 2001, met name 'Stedelijk Slachthuis en omgeving'. In dit BPA wordt de site bestemd als zone voor groothandelsactiviteit die te maken hebben met toelevering aan horeca en detailhandel (hier voornamelijk vlees, vis en gevogelte). De woningen langs de Ceulemansstraat bevinden zich in woonzone.



Figuur 67: BPA nr 16 'Stedelijk Slachthuis en omgeving', 2001

3.2.9 Procesnota Slachthuissite (2011)

De huidige bestemming van de Slachthuissite (BPA nummer 16 'Stedelijk Slachthuis en omgeving', dat uitgaat van de uitbouw van een culinaire agora rondom een slachthuis) is achterhaald, wegens de definitieve sluiting van het slachthuis.

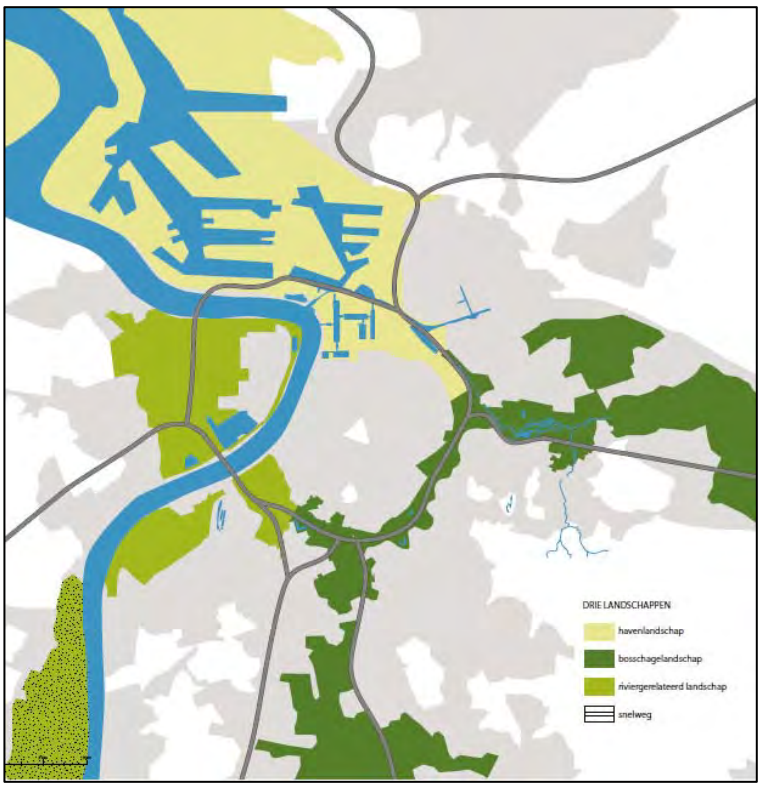
In maart 2011 wordt als eerste stap in de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) de procesnota goedgekeurd. Deze stelt dat de Slachthuissite dient herontwikkeld te worden tot een gemengd kwalitatief en ontsluitbaar project met hoofdbestemming wonen, verweven met diensten, recreatie en bedrijvigheid.

Daarnaast doet de procesnota nog uitspraken over het proces dat zal gevolgd worden om tot een RUP te komen: welke stappen dienen genomen te worden en wie moet worden betrokken.

3.2.10 Beeldkwaliteitplan Groene Singel (2014)

Het beeldkwaliteitplan vertaalt de visie uit de synthesenota "Durven dromen van een Groene Rivier", naar een concreet ruimtelijk beeld. Ontwerprichtlijnen op vlak van landschap, infrastructuur en bebouwing moeten de toekomstige projecten van de stad Antwerpen sturen en dienen als toetsingskader voor projecten van derden. Het beeldkwaliteitplan bevat uitspraken op schaal van materiaalgebruik, vormentaal, typologie, inrichtingsconcepten …

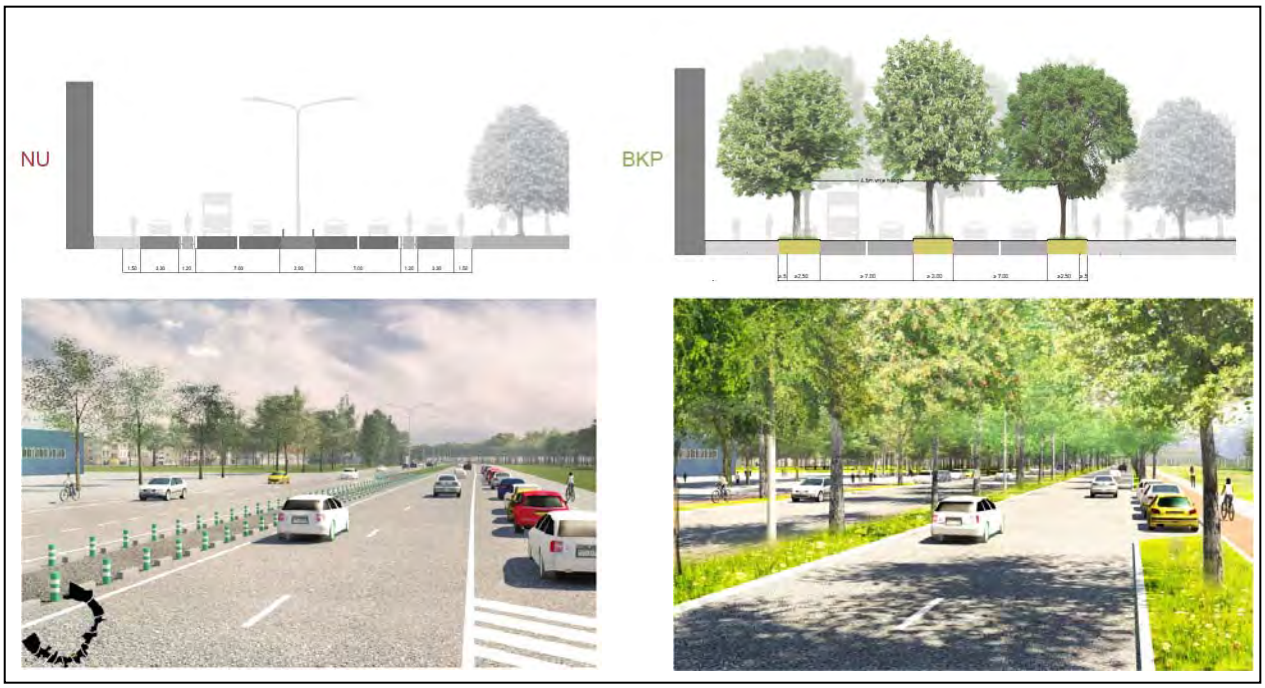
In het beeldkwaliteitplan komen drie luiken aan bod: landschap, infrastructuur en bebouwing. Het landschap wordt opgedeeld in drie deelruimtes: noorden – havenlandschap, midden – halfopen bosschage landschap en het zuiden – rivierenlandschap. De bedoeling is in elk van deze landschappen, op hun eigen manier, de groene kwaliteit te verbeteren: toename ecologische waarde, zichtbaar maken waterverbindingen en hoge visuele kwaliteit van de bermen en beplanting. Voor het havenlandschap, dat in verhouding tot de andere erg mineraal is van aard en een groot aandeel water omvat, betekent dit dat daar waar ruimte is voor groen, groen wordt aangelegd. Het groen is enerzijds ontworpen en kunstmatig, anderzijds anarchistisch, zoals bijvoorbeeld groen tussen de voegen van de verharding. Het beeld sluit aan bij de inrichtingsprincipes van het Eilandje.



Figuur 68: Drie landschappen binnen de Groene Singel, Beeldkwaliteitplan Groene Singel, bron: TV MAKH

Doorheen de deelruimtes lopen lineaire structuren met een eenduidige beeldkwaliteit, de constanten binnen de ruimte van de Groene Singel: de multiway boulevard met een passend pakket aan logistiek meubilair; de yellow brick road met samenhangende vormgeving, verharding, bewegwijzering, meubilair en verlichting; de ecologische bermen, enz.. De keien, bermgebouwen, parels en groene en grijze bruggen zijn de verbijzonderingen tegen de achtergrond van de groene inrichting en de continue lineaire structuren.

De Singel wordt in het streefbeeld groener, aantrekkelijker en veiliger gemaakt. Er wordt ingezet op een maximale vergroening van de Singel door de midden en bermen in te zaaien met gras en waar mogelijk bomen in te planten in de bermen. Het aantal parkeerplaatsen wordt gereduceerd, afhankelijk van de vraag en beschikbaarheid van alternatieve oplossingen.



Figuur 69: Streefbeeld Singel, Beeldkwaliteitplan Groene Singel, bron: TV MAKH

Voor meer details wordt verwezen naar de fiches die zijn opgemaakt voor de verschillende landschappen en onderdelen.

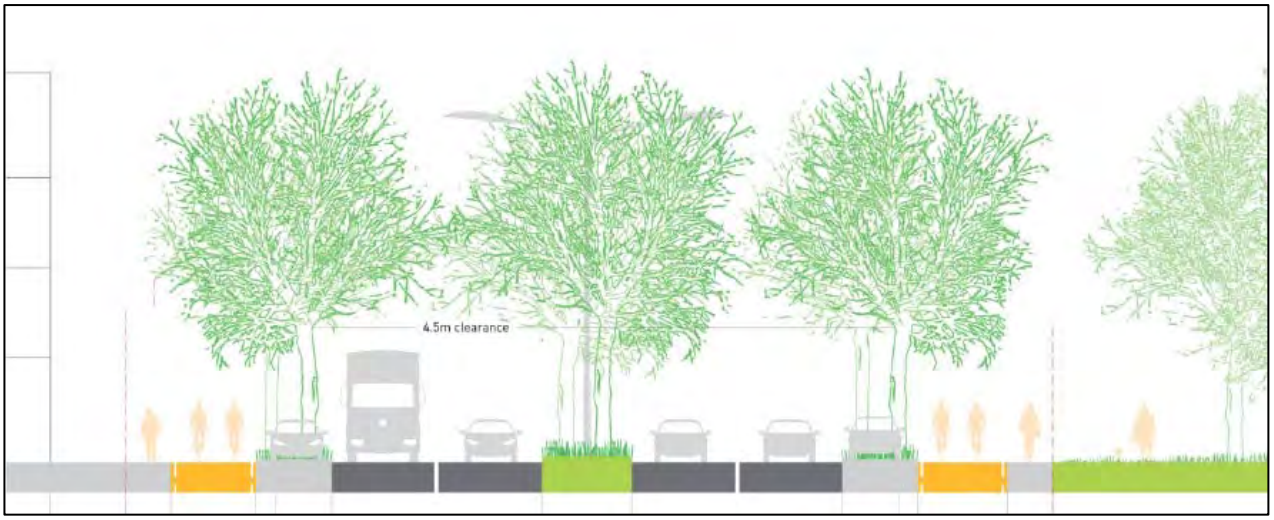
3.2.11 **Project Singelfietspad** (2013)

In september 2013 is de heraanleg van de fietspaden langs de Singel van start gegaan. Ook vandaag nog zijn de fietspaden op een aantal plekken in slechte staat en onveilig. Door de geplande ingrepen zullen fietsers en voetgangers zich veiliger en comfortabeler kunnen verplaatsen langs en over de Singel. Het nieuwe fietspad wordt bovendien aangelegd conform de vergroeningsprincipes uit het in opmaak zijnde beeldkwaliteitplan voor de strategische ruimte Groene Singel. Aldus is het een van de eerste stappen in de realisatie van de desbetreffende stedelijke ambitie.

Er wordt plaats gemaakt voor veilige, brede fietspaden. De nieuwe fietspaden komen aan beide zijden van de Singel en zijn enkelrichting. Aan de binnenzijde van de stad wordt gestreefd naar een fietspad van 2,50 m breed, aan de buitenzijde van 3m breed. Dit laatste kan dan op termijn omgevormd worden naar een tweerichtingsfietspad. In afwachting van een volledige heraanleg worden de kruispunten met kleine ingrepen veiliger gemaakt. Zo zullen de zijstraten van de Singel worden voorzien van een verkeersdrempel, zodat fietsers daar veiliger kunnen oversteken. De voetpaden worden vernieuwd door de stad. Ze worden overal minstens 1,50 meter breed, en breder ter hoogte van woningen en plaatsen waar meer voetgangers komen. Het aantal rijstroken op de Singel zelf wijzigt niet, maar de huidige gestreepte zones en betonnen stroken worden groener gemaakt.

Voetgangers en fietsers worden van het autoverkeer gescheiden door een parkeerstrook met groen. Zo komen er meer dan 680 bomen langs het nieuwe fietspad te staan. Er komen iepen, populieren en elzen. Waar er niet genoeg ruimte is om veilig te parkeren, komt er een groene veiligheidsstrook zonder parkeerplaatsen.

Onderstaand profiel is het ontwerp voor het nieuwe Singelfietspad, gecombineerd met een vergroening van de Singel. Het ontwerp is afgestemd met het Beeldkwaliteitsplan Groene Singel.



Figuur 70: Typedwarsprofiel Singel fietspad, bron: TV MAKH

In een eerste fase wordt het nieuwe profiel van aan de Scheldekaaien tot aan de Stenenbrug aangelegd, in tweede fase de Noordersingel. Via het project IJzerlaan (zie 3.2.14) zal ook daar het nieuwe Singelprofiel worden aangelegd.

Belangrijkste streefdoel van het project Singelfietspad is het bekomen van een eenduidig, gelijkvormig fietspad over de hele Singelruimte. Bij heraanleg van de Slachthuislaan zal een zelfde profiel gehanteerd worden als Noordersingel en IJzerlaan (ontwerpsnelheid 70 km/u).

3.2.12 Globaal masterplan publieke ruimte Singel Noord (2013)

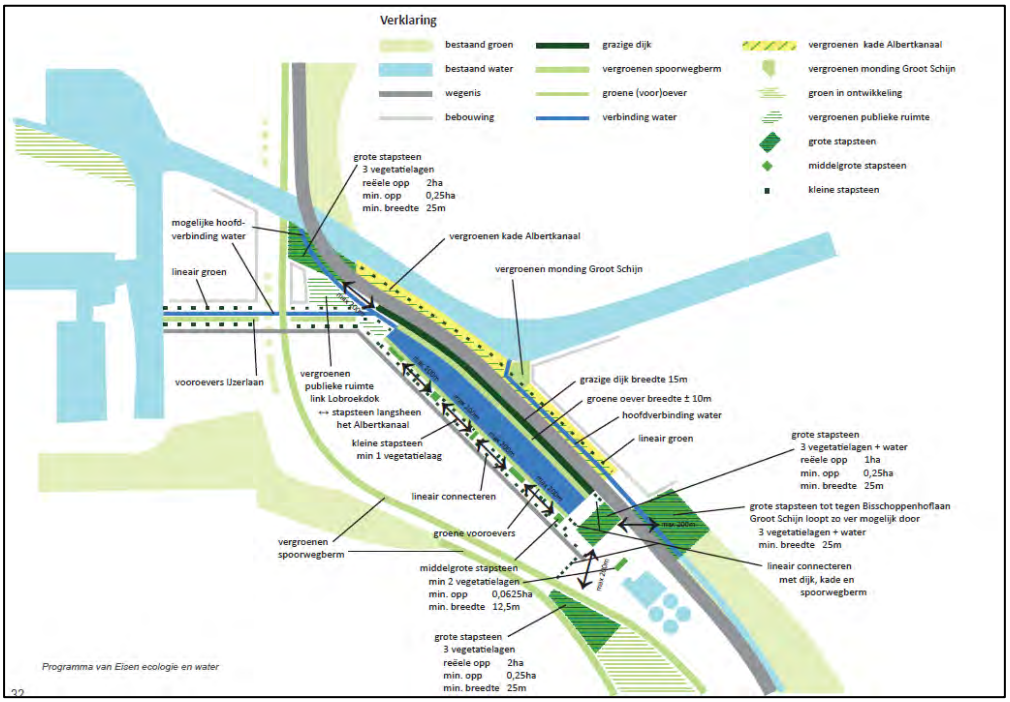
Dit plan is een aanvulling op het Beeldkwaliteitplan Groene Singel, maar dan specifiek voor Singel Noord, uitgaande van de toenmalige toekomstperspectieven van verschillende lopende projecten zoals onder meer de Oosterweelverbinding (met brug over het Albertkanaal). Het plan is ook een aanvulling en verfijning van de Stedelijke visienota Singel Noord en moet samen met dit laatste gelezen worden.

Het globale masterplan publieke ruimte Singel Noord heeft als doelstelling input te leveren voor het Masterplan 2020, het masterplan Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok en de verdere uitwerking van deelprojecten in en om Singel Noord. Het globale masterplan publieke ruimte omvat evenwel geen uitgewerkt ontwerp voor het gebied, maar wel richtlijnen die in een verdere fase in acht dienen genomen te worden. Gezien het lopende proces dat door BAM wordt gevolgd, bouwt het globale masterplan publieke ruimte Singel Noord voort op het conceptontwerp van de Oosterweelverbinding, als een voorafname op het project. Het globale masterplan publieke ruimte Singel Noord dient dus heel duidelijke gelezen te worden als een wensbeeld voor het publiek domein wanneer de Oosterweelverbinding volgens het conceptontwerp wordt gerealiseerd. Indien hier wijzigingen optreden zal het masterplan publieke ruimte moeten worden geëvalueerd.

Het accent van de nota ligt op de publieke ruimte en ecologie, een aspect dat bij de opmaak van de Stedelijke Visienota Singel Noord onderbelicht was gebleven en heel duidelijk naar voor komt in de principenota beeldkwaliteitplan Groene Singel. Vanuit het beeld van de publieke ruimte worden richtlijnen geformuleerd voor de inrichting van bepaalde zones. Deze richtlijnen dienen bij een verdere uitwerking van

deelprojecten afgewogen te worden ten opzichte van andere claims of randvoorwaarden vanuit andere invalshoeken.

Het globale masterplan publieke ruimte Singel Noord bouwt verder op de principes van het beeldkwaliteitplan Groene Singel: groen, ecologisch en slim. Singel Noord behoort volgens het beeldkwaliteitplan Groene Singel tot het havenlandschap. Dit landschap onderscheidt zich door zijn stedelijk en industriële karakter en doordat er veel minder groen aanwezig is dan elders in de Groene Singel. Er wordt ingezet op het maximaliseren van het groen, in de vorm van bomenrijen, boomgroepen op de kades, maar ook door meer natuurlijk ogende drijvende eilanden, en het verbeteren van de ecologische connectiviteit. Singel Noord is vandaag immers een missing link in de grootschalige groenstructuur van de stad. Daarom wordt sterk ingezet op een netwerk van blauwe (Lobroekdok, water IJzerlaan, ...) en groene verbindingen, in de vorm van groene stapstenen en lineaire groene elementen.

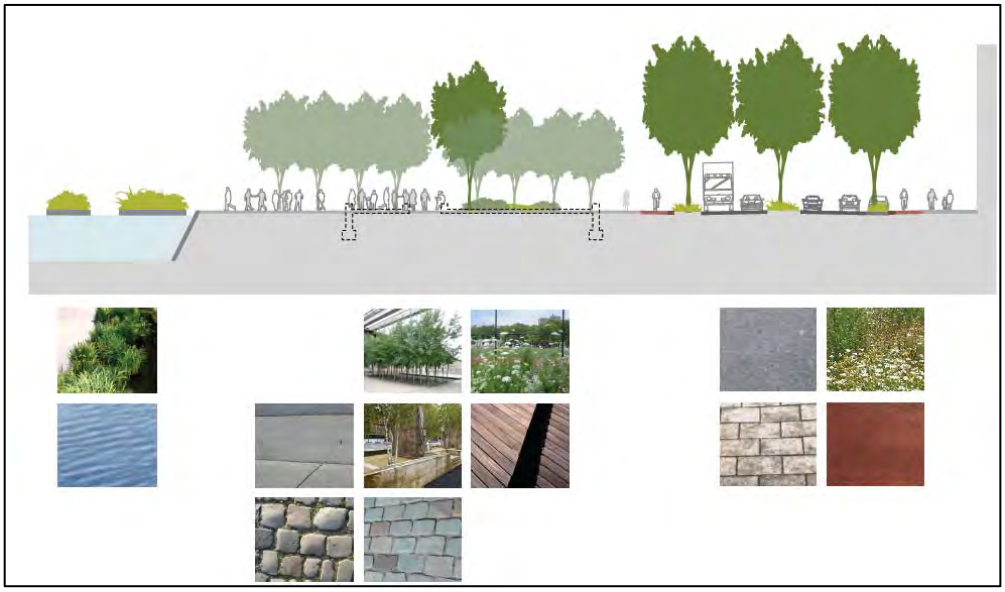


Figuur 71: Concept groen en blauw netwerk, Bron: TV MAKH

Naast deze visie voor het gehele gebied wordt er specifiek ingezoomd op vijf deelprojecten. Voor deze deelprojecten worden hierna de belangrijkste visie-elementen opgelijst:

1. Lobroekdok: er wordt een onderscheid gemaakt tussen de stedelijke kade aan de zijde van de stad en een landschappelijke dijk aan de zijde van de snelweg. De stedelijke kade wordt ontwikkeld tot een multifunctionele kade, met ruimte voor publieke tuinen, (pocket)parken en verblijfsplekken. Hergebruik van reeds aanwezige elementen, een nadrukkelijk minerale wereld met ruimte voor bomen, spontane vegetatie en 'slimme vormen van groen' zoals drijvend groen voor de kade, ... staan centraal. De landschappelijke dijk in het Lobroekdok werd gedacht opgebouwd te zijn uit slib van het dok, maar aangezien beslist werd dit af te voeren, zal deze vormgegeven worden door aanvoer van nieuwe grond. De dijk biedt naast een (niet toegankelijke) ecologische verbinding ook de mogelijkheid om te fungeren als geluidswerende maatregel. Het Lobroekdok wordt een beeldbepalend element en belangrijke publieke ruimte in Singel Noord. Met aanwezigheid van water, groen en een dijk die de snelweg visueel en naar geluid afschermt zal het dok een belangrijke meerwaarde vormen voor de bestaande Damwijk en de geplande ontwikkeling op Slachthuissite en Noordschippersdok.

Figuur 72: Sfeerbeeld kade Lobroekdok met zicht op Sportpaleis, bron: TV MAKH



Figuur 73: Illustratieve doorsnede met materiaalgebruik per deel, bron: TV MAKH

2. IJzerlaan: er wordt een principedoorsnede uitgewerkt met daarin water geïntegreerd als nieuwe uitstroomconstructie van het Lobroekdok naar het Asiadok. Dit profiel sluit aan bij het gewenste profiel elders in de Singel met een 2x2 rijweg, fietspaden, een continue middenberm en bomenrijen, ten zuiden van het kanaal. De heropwaardering van deze weg tot een ruimte met ook plaats voor verblijven langs het water, biedt een enorme meerwaarde voor de omliggende bebouwing;

Figuur 74: Sfeerbeeld IJzerlaan, bron: TV MAKH

3. Kraaienpoot, de zone ter hoogte van de nieuwe fietsbrug IJzerlaan: een aaneengesloten en verbindend maaiveld, noodzakelijk voor de optimale verbinding - verknoping van de kades Albertkanaal, IJzerlaan, Slachthuislaan en de kades en dijk van het Lobroekdok. De Kraaienpoot wordt getransformeerd tot een stadswildernis, met reserveringen op lange termijn (bij betere luchtkwaliteit) voor open ruimte voorzieningen. De Kraaienpoot als scharnier geeft de onbestemde ruimte langs de snelweg en de nieuwe fietsbrug een nieuwe identiteit en betekenis;
   Noot: ondertussen is beslist dat de kruising van de Oosterweelverbinding en het Albertkanaal ondergronds zal gebeuren, waardoor de ruimte boven de infrastructuur de luchtkwaliteit mogelijk reeds op korte termijn verbetert, zodat deze zone al sneller kan ingevuld worden met open ruimte voorzieningen. De ruimte is eveneens vergroot door deze beslissing.
4. Schijnpoortweg: de geplande overkapping van de snelweg ter hoogte van het Sportpaleis wordt vormgegeven als een ecologische stapsteen, aansluitend op de landschappelijke dijk in het Lobroekdok. De verbinding van het Lobroekdok met het RWZI gebeurt in open bedding met een beeldbepalend gebouw op de kop van het Lobroekdok. Dit voorstel van inrichting geeft de geplande overkapping een beheersbare maat en betekenis. De pleinfunctie situeert zich veeleer aan de kop van het Lobroekdok rond en langs een nieuw gebouw;
5. Kade Albertkanaal: een open multifunctionele minerale ruimte geschikt voor intensief en meervoudig gebruik zoals evenementen, manifestaties en occasioneel parkeren; met inpassing van het ringfietspad. De continuïteit naar de kades van het Eilandje wordt nagestreefd.

3.2.13 Brownfieldconvenant Slachthuissite (2010)

Mei 2010 diende de grondeigenaar van de Slachthuissite, samen met de ontwikkelaar, een aanvraag in bij het Vlaamse Agentschap Ondernemen tot onderhandelingen en totstandkoming van een brownfieldconvenant met de Vlaamse regering. De Vlaamse regering wenst de herontwikkeling van verlaten bedrijventerreinen (zogenaamde brownfields) te stimuleren en te faciliteren door het afsluiten van convenanten met projectontwikkelaars en investeerders. Via zo'n convenant krijgen projectontwikkelaars en investeerders een aantal juridische-administratieve en financiële voordelen bij de ontwikkeling van braakliggende en onderbenutte bedrijventerreinen. Deze aanvraag werd weerhouden en gesteund door de stad Antwerpen. Op 26 december 2011 keurde de Vlaamse regering deze brownfieldconvenant definitief goed, waarna ook alle andere betrokken actoren de nodige stappen ondernamen om een formele goedkeuring te bekomen.

Het voorwerp en het doel van dit brownfieldconvenant bestaat er in om de krijtlijnen van het brownfieldproject vast te leggen alsmede de algemene verbintenissen van alle partijen die ertoe moeten leiden dat het brownfieldproject onder de meest optimale omstandigheden en met respect voor eenieders bevoegdheid kan gerealiseerd worden.

Het brownfieldproject Antwerpen slachthuissite is geografisch beperkt tot de herontwikkeling van het gebied, begrensd door de Slachthuislaan, Kalverstraat, Lange Lobroekstraat, woningen Ceulemansstraat met inbegrip van twee percelen langs de Slachthuislaan.

De brownfieldconvenant wordt afgesloten met de partijen die, hetzij als actor, hetzij als regisseur, betrokken zijn bij het brownfieldproject. Het gaat om volgende actoren: Aannemingen CFE NV, Anthe NV, Druwel Invest NV, AG VESPA en stad Antwerpen; en volgende regisseurs: stad Antwerpen, AG Stadsplanning en OVAM. De rol van AG Stadsplanning als regisseur is ondertussen overgenomen door AG VESPA.

De actoren willen de betreffende percelen, zo spoedig als mogelijk (verder) ontwikkelen en realiseren. Het brownfieldproject omvat de herontwikkeling van ruim 8ha gronden tot een gemengd, kwalitatief en ontsluitbaar project met bestemming wonen, diensten, recreatie en bedrijvigheid. De verdere detaillering van de bestemming zal op initiatief van de stad Antwerpen en onder haar leiding uitgewerkt worden met een ruimtelijk masterplan dat het uitgangspunt zal zijn voor het op te stellen ruimtelijk uitvoeringsplan.

3.2.14 Project IJzerlaan (2013-2017)

De IJzerlaan is een deelproject van de gebiedsontwikkeling Singel Noord binnen het programma Groene Singel. In dit gebied zijn grote infrastructuurwerken gepland, waaronder de verbreding van het Albertkanaal en de realisatie van de Oosterweelverbinding. Deze infrastructuurwerken vormen de aanleiding tot heel wat veranderingen in de omgeving in het algemeen en langsheen de IJzerlaan in het bijzonder. Zo wordt de IJzerlaanbrug afgebroken en vervangen door een fietsbrug en moet een nieuwe verbinding gezocht worden tussen het Lobroekdok en open water.

Het projectgebied strekt zich uit over de volledige lengte van de IJzerlaan en de Ingenieur Menneslaan vanaf de Groenendaallaan in het oosten tot het Asiadok in het westen. Het project IJzerlaan/IJzerlaanbrug is een complex project dat bestaat uit drie deelgebieden:

- deelgebied 1: Noordelijke aanloophelling: Het talud van de IJzerlaanbrug in de Ingenieur Menneslaan vormt al jaren een breuk tussen de twee aanliggende wijken. Met de afbraak van de IJzerlaanbrug ontstaat een nieuw ontwikkelingsgebied dat op termijn een sleutelrol kan vervullen in het herstel van het stedelijk weefsel en het opkrikken van het voorzieningenniveau in dit deel van het district Merksem.
- deelgebied 2: IJzerlaanbrug: Door de afbraak van de IJzerlaanbrug inclusief aanloophellingen verdwijnt de verbinding voor gemotoriseerd verkeer. Er wordt een nieuwe fietsbrug inclusief plaatselijke verbreding van het Albertkanaal gerealiseerd.
- deelgebied 3: IJzerlaan: In de IJzerlaan komt het IJzerlaankanaal dat de verbinding maakt van het Lobroekdok met het Asiadok. De huidige bottleneck met de Slachthuislaan wordt weggewerkt. De IJzerlaan wordt heraangelegd van gevel tot gevel.

Figuur 75: Situering project IJzerlaan

Voor het masterplan Slachthuissite │ Noordschippersdok │ Lobroekdok zijn vooral deelgebied 2 en 3 van belang.

IJzerlaan heraanleg
Het profiel van de nieuwe Singel dat elders naar aanleiding van het Singelfietspad-project ook wordt toegepast, wordt doorgetrokken tot aan de Noorderlaan. Het Singelprofiel bevindt zich ten zuiden van het kanaal. Ten noorden van het kanaal wordt ingezet op verblijfsruimte.

Figuur 76: Ontwerp IJzerlaan , bouwaanvraag, bron: THV ROTS

Het kanaal zal zoals gesteld in het Masterplan publieke ruimte Singel Noord een groene invulling krijgen door middel van groene oevers.

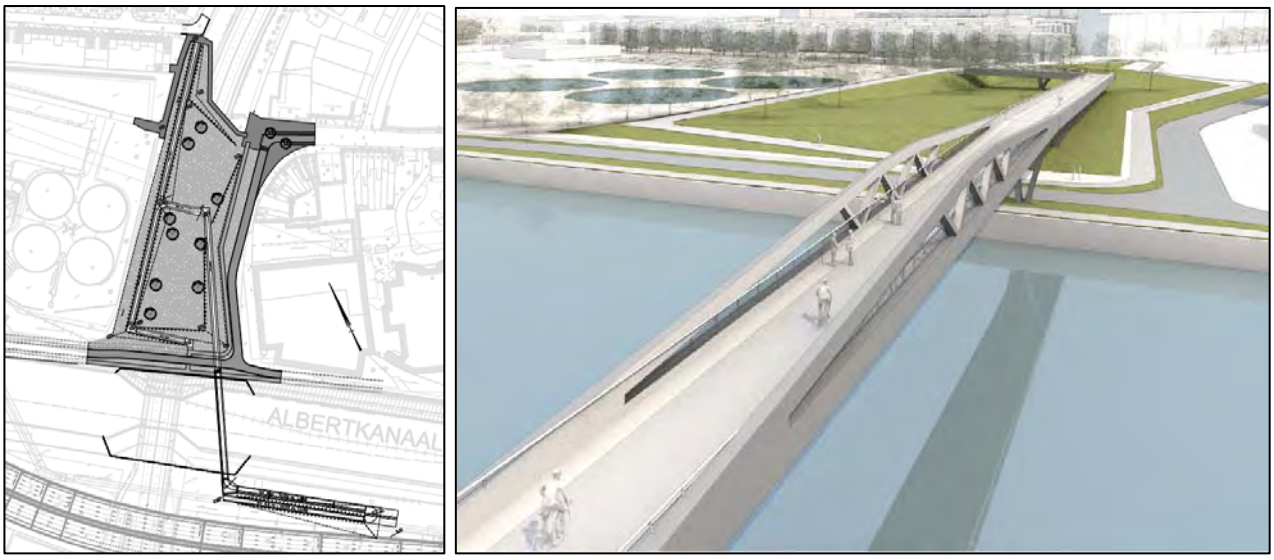
Figuur 77: Sfeerbeeld heraanleg IJzerlaan, thv kruispunt Bredastraat, bron: TV MAKH

De uitvoering van de werken is gepland om van start te gaan begin 2016. In 2015 zullen de voorbereidende werkzaamheden, met name het verplaatsen van de nutsleidingen, reeds gebeuren. Het project zou afgerond zijn in 2017.

Fietsbrug IJzerlaan
De nieuwe fietsbrug IJzerlaan zal gefaseerd aangelegd worden, gezien de interferentie met de werken Oosterweelverbinding, alsook de onduidelijkheid hieromtrent. De werken aan de fietsbrug zullen vóór de werken Oosterweel plaatsvinden en bovendien ook onafhankelijk van de Oosterweel. De nieuwe fietsbrug zal dan ook moeten kunnen functioneren met de huidige viaduct van Merksem, alsook tijdens de werken Oosterweel, als erna.

De aanloophelling aan de zijde Merksem en de overspanning over het Albertkanaal zijn niet aan deze onzekerheid onderhavig. Aan de zijde Antwerpen is de fietsbrug op te vatten als een tijdelijke brug naast de huidige viaduct. Het ontwerp ervan zal herbekeken worden bij uitwerking van de Oosterweelverbinding in dit gebied. Daarenboven zal ook nog verder onderzoek gebeuren naar een eventuele doortrekking van de fietsbrug tot over de Slachthuislaan.

Onderstaande figuren tonen dus een definitief ontwerp voor de zijde Merksem en een voorlopige aanloophelling aan de zijde van Antwerpen.



Figuur 78: Voorontwerp en sfeerbeeld IJzerlaan fietsbrug, projectnota, bron: THV ROTS

Er is een zeer duidelijke interferentie tussen het ontwerp van de fietsbrug aan de zijde Antwerpen en het masterplan Slachthuissite│ Noordschippersdok │Lobroekdok. Beiden moeten op elkaar afgestemd worden.

3.2.15 BPA stedelijk park Spoor Noord (2005)

De site van het Park Spoor Noord ligt in het noorden van de Antwerpse. Het is een langgerekt terrein (1,6 km) tussen Singel en Leien met een oppervlakte van 24 hectare. Dit voormalig spoorwegemplacement, dat dienst deed voor het parkeren, onderhouden en herstellen van treinstellen, betekent sinds 1873 een niemandsland en een barrière tussen de omliggende wijken Dam, Stuivenberg en Seefhoek. Sinds 1998 is het gebied op het gewestplan ingekleurd als 'zone voor stedelijke ontwikkeling'. De NMBS, als eigenaar en gebruiker van het terrein, zette zijn activiteiten stop in 2001.

Na grondig onderzoek en intern debat over de herbestemming van de site koos de stad voor een stedelijk landschapspark. Achttien hectare (het bestaande stadspark is elf hectare) wordt ingericht als een duurzaam park met ruimte voor sport en spel, fiets- en wandelroutes en het behoud van vier authentieke spoorweggebouwen. Voor de overige 6 hectare die grenzen aan de Noorderplaats (met als werktitel Kop Spoor Noord) kregen de NMBS en Euro Immo Star (dochterbedrijf van NMBS) - in ruil voor de schenking van de gesaneerde parkgrond – bouwrechten voor de uitbouw van een commerciële zone.

Voor de volledige site werd een BPA opgemaakt waarin de herbestemming als park en commerciële zone is vastgelegd. Zowel in het ontwerp van het park als in het BPA worden twee nieuwe tunnels onder het spoor voorzien tussen de Damwijk en het park. Één tunnel hiervan is reeds gerealiseerd in het verlengde van de Demerstraat. Een tweede tunnel dient ergens ter hoogte van de aansluiting van de Lange Slachterijstraat op de Lange Lobroekstraat te worden gebouwd. Verder onderzoek en onderhandelingen zijn hiervoor nodig.

Figuur 79: BPA Spoor Noord

3.2.16 RUP Zorgsite Kempenstraat, richtnota (2012)

Ziekenhuis Netwerk Antwerpen (ZNA) wenst een nieuwbouw ziekenhuis met ziekenhuisfuncties, complementaire functies en een ondergrondse parking en 2 woontorens te realiseren. Het ontwerp voor het geheel van het nieuwe ziekenhuis en complementaire functies, zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van ZNA, wijkt echter op een aantal punten af van het goedgekeurde BPA.

De in het BPA opgenomen stedenbouwkundige voorschriften voor deze bouwvelden zijn destijds bedacht met het oog op een gemengde stedelijke ontwikkeling. De uitzonderlijke aard van het programma en typologie van het ziekenhuis stemt echter niet overeen met de klassieke gemengde stedelijke ontwikkeling die vertaling kreeg in voorschriften in het BPA. De functie van ziekenhuis werd bij de opmaak van het BPA niet overwogen. De herziening van het BPA door middel van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) is bijgevolg noodzakelijk voor de realisatie van het ziekenhuis met de gewenste functionele mix.

Het RUP wordt opgemaakt voor de percelen W1 en W2, met een mogelijke uitbreiding tot aan de Noorderplaats en tot aan de dokranden noordwaarts. De richtnota van dit RUP werd op 25 januari 2013 goedgekeurd. Het voorontwerp is momenteel in opmaak.

Figuur 80: Sfeerbeeld nieuw centrumziekenhuis ZNA, langs Hardenvoortviaduct

3.2.17 Beleidsnota detailhandel

De stad Antwerpen heeft een uitgebreid en divers aanbod van detailhandel, horeca en andere recreatieve voorzieningen die samen het economische en maatschappelijke hart van de stad vormen. Deze mix van activiteiten maakt van Antwerpen een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en winkelen. Bovendien wordt de economische betekenis van detailhandel steeds belangrijker. Daarom stelde de stad in 2006 een beleidsnota op over de detailhandel in Antwerpen. Het is een aanvullend document op de ruimtelijke aspecten m.b.t. detailhandel in het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. In 2013 werd deze nota geactualiseerd.

Er dient ruimte voor detailhandel voorzien te worden in de (omgeving van) stadsontwikkelingsgebieden, zoals Slachthuissite. Hier moet onderzocht worden, op basis van een grondige vraag / aanbodanalyse, welk type handel en op welke schaal handel (en horeca) voorzien kan worden. Er moet eveneens onderzocht worden of de extra ruimte de huidige detailhandelsstructuur niet ondermijnt.

Grootschalige detailhandel vestigt zich bij voorkeur in kernwinkelgebieden en in tweede instantie op strategische en goed bereikbare locaties in de woongebieden. Slachthuissite│Noordschippersdok│ Lobroekdok is geen kernwinkelgebied. Binnen woongebieden vestigt grootschalige detailhandel zich bij voorkeur aan invalswegen, in stationsomgevingen of openbaar vervoersknooppunten en dergelijke.

3.2.18 Beleidsnota duurzame stad (2011)

De beleidsnota “Antwerpen, duurzame stad” werd goedgekeurd door de gemeenteraad in juni 2011 en bepaalt voor 8 duurzaamheidsthema’s concrete stadsbrede ambities. De stad Antwerpen wil de meest aantrekkelijke leefomgeving zijn voor wie hier woont, werkt of op bezoek komt. Daarnaast wil Antwerpen als grootste stad van Vlaanderen haar verantwoordelijkheid opnemen om aan te tonen dat de toekomst aan de steden is. En dat die toekomst positief is.
Doelstellingen die hieraan bijdragen zijn:

- het energieverbruik beperken, het energiegebruik rationaliseren en de resterende vraag invullen met duurzaam geproduceerde energie;
- zo duurzaam mogelijk verplaatsen met oog op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid;

- hinderlijke lucht- en geluidsemissies beperken en de blootstelling van bewoners maximaal voorkomen;
- de groenoppervlakte uitbreiden en de groenstructuur versterken met een zo hoog mogelijke natuurkwaliteit;
- het drinkwaterverbruik beperken, het hemelwater gebruiken, het grondwaterpeil beschermen en het afvalwater zuiveren;
- steeds meer eindeloze materialen gebruiken en afval voorkomen, hergebruiken en tenslotte recycleren;
- een minimale ruimte-inname en een optimale functiemix bij alle bouw- en ontwikkelingsprojecten;
- bodemverontreiniging voorkomen en waar nodig saneren.

Ook bij nieuwe ontwikkelingen op stedelijk grondgebied zal de stad zoveel mogelijk de ambities inzake duurzaamheid nastreven. Via de stadsontwikkelingsprojecten heeft de stad immers een significante hefboom in handen om zelf te bouwen aan de duurzame stad van morgen. Daarom worden duurzaamheidscriteria- en ambities van in het begin van elk planproces opgenomen.

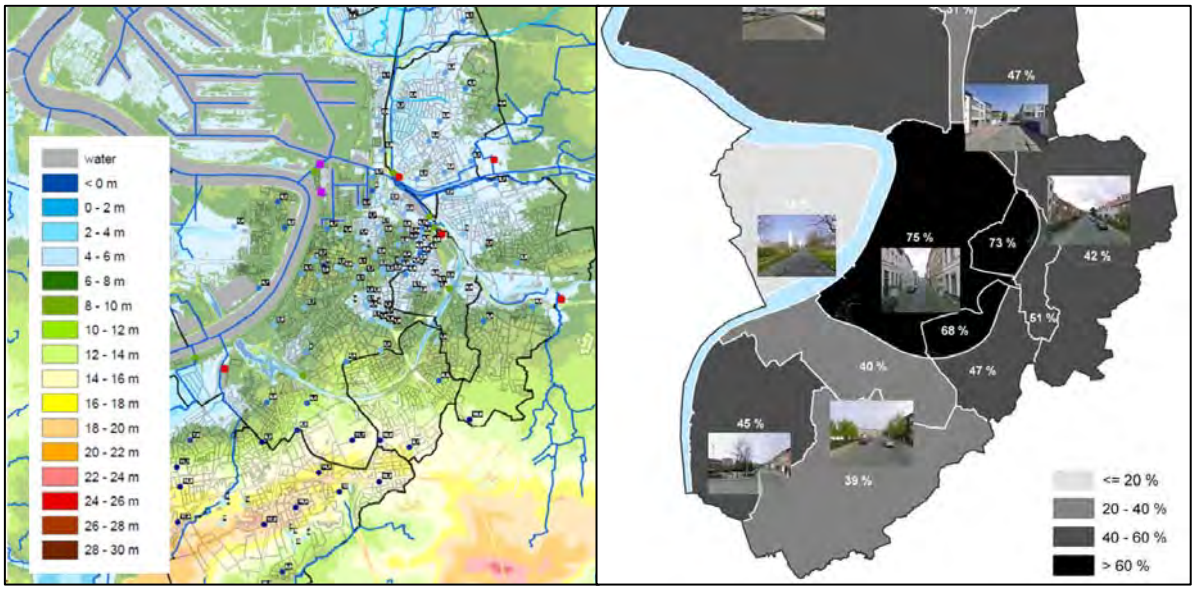
3.2.19 Klimaatadaptatie

De omgeving van de Slachthuislaan: het Lobroekdok, de omgeving van de viaduct van Merksem, de Singel ter hoogte van Spoor Oost en het Schijntje worden vanaf 2015 onder de loep genomen in het kader van de Klimaatadapatie Strategie van Antwerpen. Deze adaptatiestrategie kadert zich in de Covenant of Mayors en de herziening van het Klimaatplan (2014) en brengt in eerste instantie de uitdagingen van Antwerpen t.a.v. het veranderend klimaat in kaart. Het gaat hier niet enkel over de stijging van de zeespiegel, die reeds in het Sigma-plan werd aangekaart, maar ook over het stedelijk hitte-eilandeffect of de extreme opwarming van de stad en de verdroging in de zomermaanden, de toekomstige neerslag- en overstromingsgevoeligheid de stedelijke omgeving en de rivierbeddingen t.a.v. langere en intensievere buien, de druk op de stedelijke ecologie en biodiversiteit,…

De context van de Slachthuislaan is namelijk een gevoelig scharnierpunt in de stad op vlak van ecologische verbindingen en waterhuishouding. De Singel Noord ligt op het kruispunt tussen de ‘stedelijke groene vingers’ Schijnvallei en Laaglandpark en die op hun beurt de aansluiting zoeken naar bestaande en toekomstige stedelijke parken en groengebieden als Spoor Noord, Droogdokkenpark en zuidelijke kanaaloever ter hoogte van het Eilandje en de Damwijk.

De huidige complexe waterhuishouding in de omgeving van de Slachthuislaan (de afwatering van de Ring, van Aquafin, van het Schijn, van Lobroekdok en het rioolsysteem…) en de veranderingen in de waterhuishouding die ter discussie staan en kaderen in ruimtelijke projecten zoals Singel Noord en de Oosterweelverbinding werden in eerste instantie bedacht op de huidige overstromingsrisico’s en neerslagpatronen. Samen met de bevoegde instanties in waterhuishouding, plant de stad om de omgeving te screenen op toekomstige klimaatrobuustheid. Dit onderzoek moet leiden tot een integrale en gebiedsgerichte strategie voor klimaatadaptatie die niet enkel rekening houdt met de technische hydraulische vereisten t.a.v. waterevacuatie, maar ook met de risicobeheersing, veiligheid en met de optimalisatie van maatregelen t.a.v. de verschillende uitdagingen van de klimaatverandering nl. stedelijke opwarming, verdroging, overstromingsgevoeligheid en ecologie. Een van de thematieken die sowieso zal moeten worden bekeken is de klimaatrobuustheid van de huidige en toekomstige oplossing van de Schijn-Scheldeverbinding en de eventuele noodzaak van een gravitaire afwatering van het Schijn.

Als gevolg van een steeds verdere bebouwing en verharding van de bodem ontstaat een waterproblematiek van overstromingen, verdroging of uitputting. Het veranderend klimaat manifesteert zich in onze regio's meer periodes van extreme droogte en extreme neerslag.

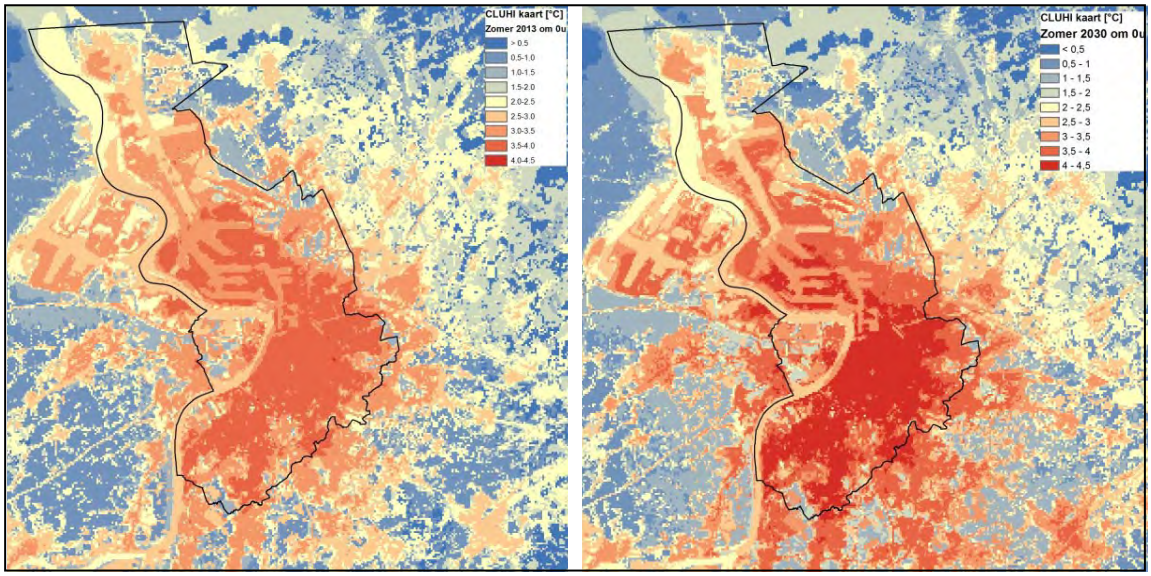


Figuur 81: Hoogtekaart van de Stad Antwerpen - Verhardingsgraad in de stad Antwerpen

3.2.20 Hittekaart (2013)

In het kader van de klimaatstrategie die de stad Antwerpen uitwerkt, werd een gedetailleerde studie opgemaakt en beleidsmaatregelen doorgevoerd ten aanzien van de stedelijke opwarming of het stedelijk hitte-eilandeffect (SHE) Zo kan een correcte inrichting hitte- en waterproblematieken t.a.v. het veranderend klimaat mitigeren.

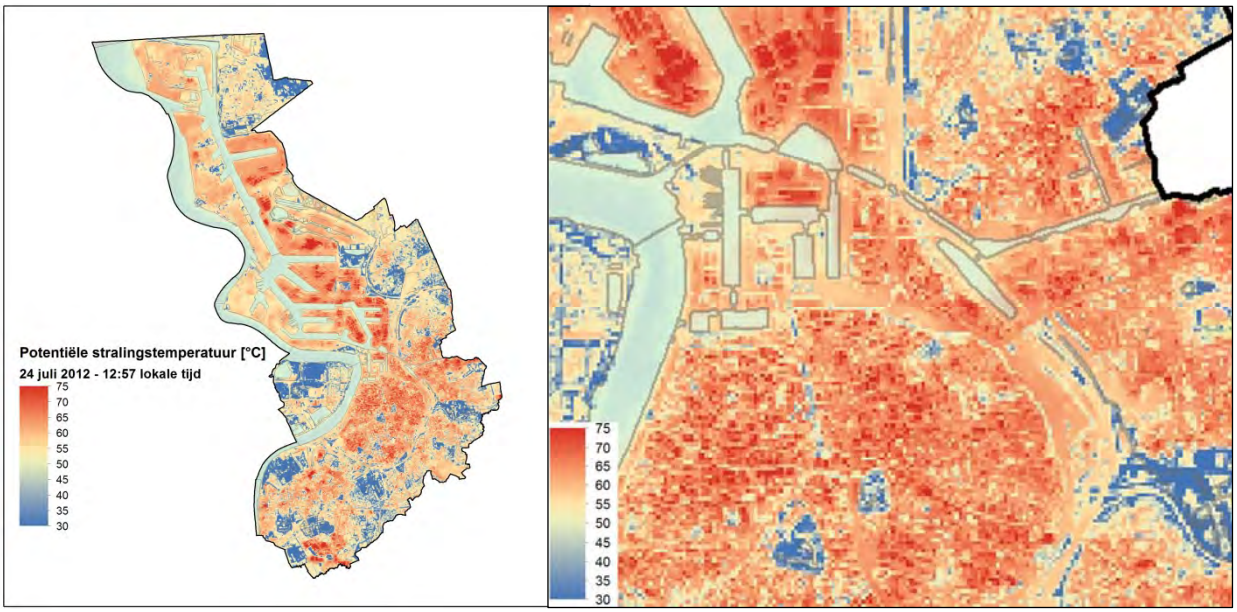
Een stedelijk hitte-eiland (SHE) of Urban Heat Island (UHI) ontstaat wanneer er een temperatuurverschil optreedt tussen de stad en haar omliggende platteland. Dit temperatuurverschil is vooral een gevolg van de bebouwde en verharde omgeving in een stad. Een stad is opgebouwd uit harde materialen zoals asfalt, beton of natuursteen. Die slaan meer warmte op en geven die vertraagd weer af aan de lucht. In een stad is er ook minder verdamping omdat er minder groen is en de bodem meer afgedicht is. Het hitte-eiland is vandaag reeds prominent aanwezig in Antwerpen. Met de klimaatverandering zal het hitte-eiland nog vergroten. Daarom moeten we nu reeds acties ondernemen om de leefbaarheid in de stad te vergroten.



Figuur 82: Hitte-eiland in Antwerpen: verschil in luchttemperatuur tussen stad en buitengebied in 2013 en 2030

Het stedelijk hitte-eilandeffect is 's nachts het grootst en is vooral voelbaar tijdens de zomermaanden. De hogere temperaturen in de stad kunnen dan leiden tot een gevoel van onbehagen of 'hittestress'. Tijdens hittegolven kan dit onder meer leiden tot verhoogde gezondheidsproblemen en zelfs sterfte. 's Nachts wordt hittestress bepaald door het verschil in luchttemperatuur. Overdag is hittestress afhankelijk van de directe en indirecte straling op het lichaam. De hittestress-kaart van de situatie overdag of potentiele stralingstemperatuurkaart geeft het best weer waar de meest kwetsbare locaties gelegen zijn die ook hoofdzakelijk verantwoordelijk zijn voor de nachtelijke verhoogde luchttemperatuur.

Onderstaande figuur geeft een inschatting weer van de potentiële hittestress overdag. Er wordt gesteld dat voor alle waarden boven 60°C (de rode gebieden) er sprake is van 'sterke hittestress'. De gebieden tussen 40 en 60°C hebben af te rekenen met 'matige hittestress, en enkel in de donkerblauwe gebieden onder de 40)C is er geen sprake van hittestress.



Figuur 83: Hittestress-kaart overdag of potentiele stralingstemperatuurkaart 2012

De volledige hitte-studie is terug te vinden op
http://ecohuis.antwerpen.be/Ecohuis/Ecohuis-Hoofdnavigatie/Plannen-en-presentaties/Hittekaart.html
Daarnaast zijn er in de vernieuwde Bouwcode artikels opgenomen met betrekking tot het verminderen van het stedelijk hitte-eiland.
http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Bedrijven/Stadsontwikkeling/SW_Burgers/Bouwvergunning/bouwcode_definitievevaststelling.pdf

3.2.21 Afwegingskader voor inplanting van functies in relatie tot luchtkwaliteit (2013)

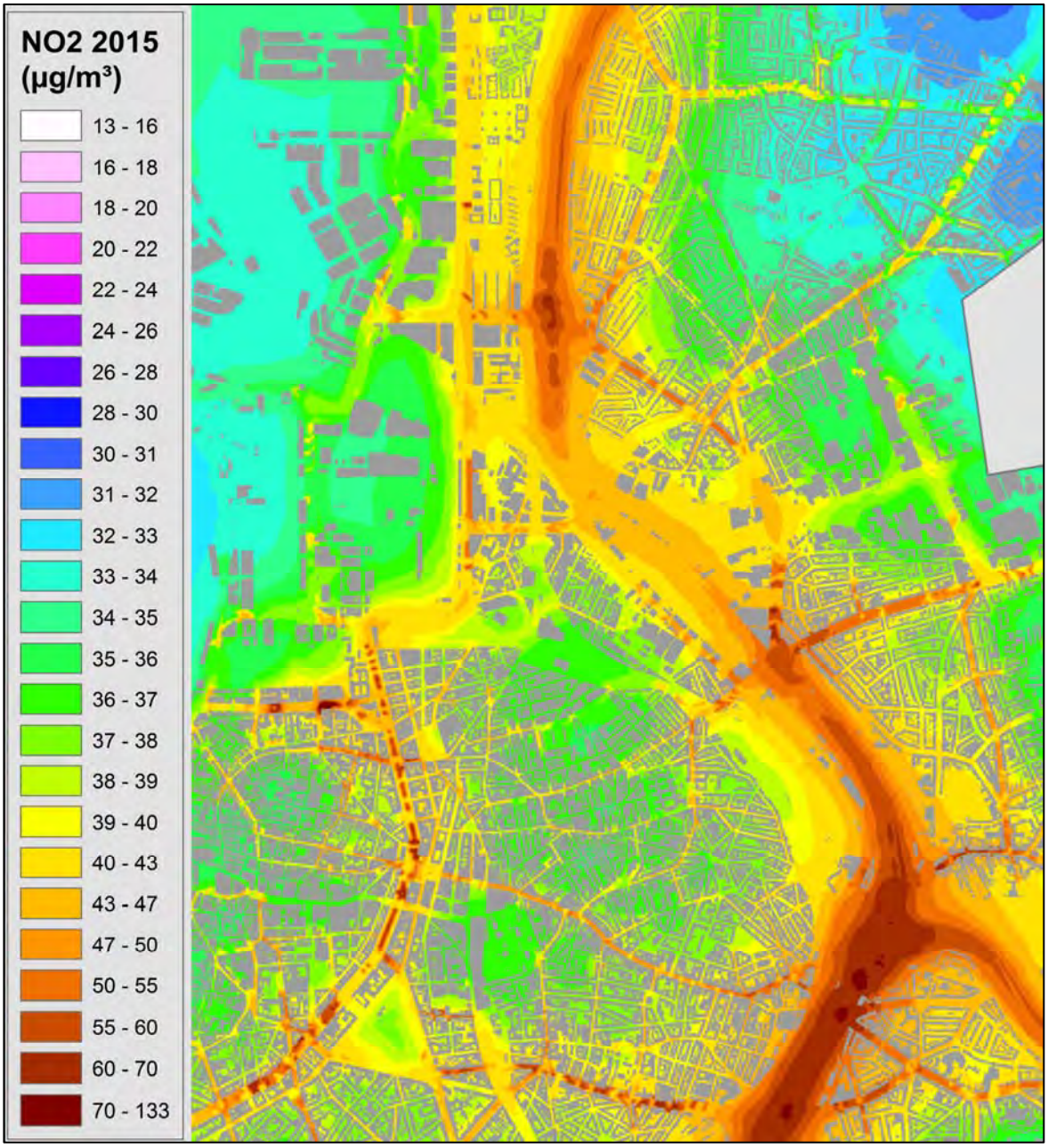
De stad Antwerpen hanteert een afwegingskader voor de inplanting van stadsontwikkelingsprojecten in het algemeen en gevoelige bestemming in het bijzonder, in relatie tot luchtkwaliteit. Dit afwegingskader is gebaseerd op de Europese luchtkwaliteitsnormen.

De NO2-luchtkwaliteitskaarten geven het beste weer welke zones in Antwerpen omwille van polluenten afkomstig van verkeer minder geschikt zijn voor inplanting of uitbreiding van gevoelige bestemmingen. Het voorstel van afwegingskader voor stadsontwikkelingsprojecten, vooral nieuwbouw- of uitbreidingsplannen met betrekking tot gevoelige bestemmingen, vertrekt bijgevolg van de beschikbare luchtkwaliteitskaarten voor Antwerpen en de Europese grenswaarden voor NO2 van 40 µg/m³, met een prognose van de toestand in 2015.

Bij toepassing van het afwegingskader voor de beoordeling van vergunningsaanvragen worden volgende stappen in de beslissingsboom doorlopen:

1. op locaties waar nu geen overschrijding van de Europese norm wordt vastgesteld of waar de leefkwaliteit op korte termijn gunstig wordt door implementatie van reeds geplande maatregelen (bijvoorbeeld rekeningrijden voor vrachtwagens ingevoerd in 2016) kan een positief advies voor inplanting of uitbreiding afgeleverd worden.
2. valt de ontwikkeling volgens de luchtkwaliteitskaarten in een overschrijdingsgebied van de Europese norm, dan moet onderzocht worden of bijkomende milderende maatregelen op het niveau van het gebouw de leefkwaliteit kunnen verbeteren.
3. is dat in die mate het geval dat de lokale luchtkwaliteit onder de overschrijdingsdrempels kan gebracht worden, dan kan een positief advies worden afgeleverd. Is dat niet het geval, dan wordt het project op het vlak van luchtkwaliteit als niet realiseerbaar aangemerkt.

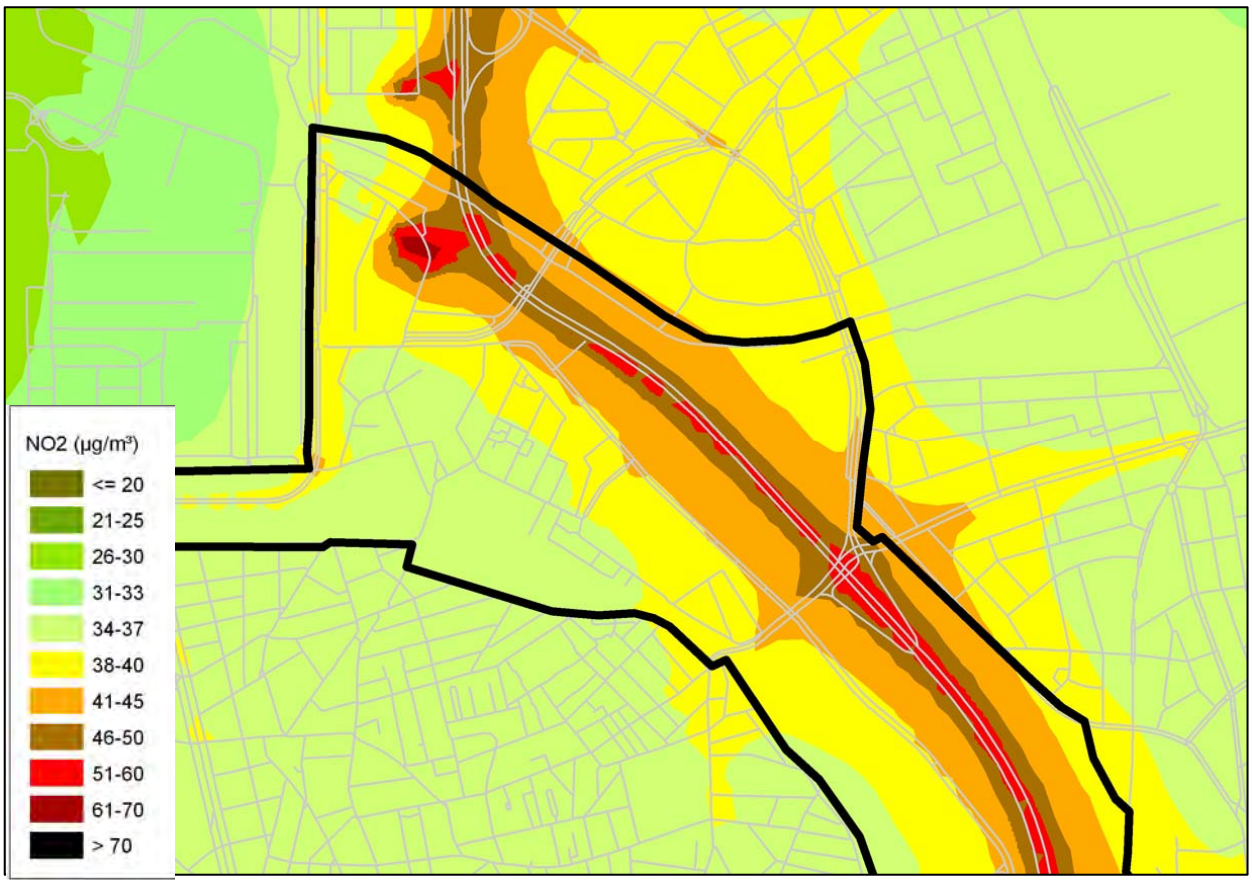
Uit onderstaande kaart kan afgeleid worden hoe de betreffende waarden voor NO2 wordt ingeschat voor de omgeving van de Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok.



Figuur 84: Luchtkwaliteitskaart NO2 (µg/m³), 2015 (met viaduct Merksem)

Uit de figuur blijkt dat in de omgeving van de viaduct van Merksem de impact op de luchtkwaliteit van de ring kleiner is dan elders in de ringzone. Het viaduct zorgt voor een grotere dispersie van de luchtverontreiniging zowel in de horizontale (wind) als in de verticale (temperatuur) zin waardoor de hoge concentraties enigszins over de nabije omgeving worden getild. Evenwel zijn er nog bijkomende maatregelen nodig voor gebouwen vlak naast de Slachthuislaan en op de kades Lobroekdok.

In het kader van de Oosterweelverbinding verandert de infrastructuur op deze plek echter drastisch. De sleuf die de viaduct zal vervangen heeft het nadeel dat de vervuilde lucht zich verzamelt en niet onmiddellijk wordt verspreid. Onder bepaald condities (temperatuursinversie, lage windsnelheid, …) zou de geconcentreerde luchtverontreiniging vrijkomen en zich quasi onverdund over de omgeving verspreiden. Dit zou vlagen van sterke luchtverontreiniging opleveren, die meer blootstelling van de bewoners van de Damwijk met zich meebrengt en de gezondheidsrisico's verhoogt. Uit onderstaande figuur blijkt dat dezelfde problematiek blijft bestaan voor de kades van het Lobroekdok. De binnenzijde van de Slachthuislaan valt onder de norm (bij enkel in beschouwing nemen van de ring als bron van vervuiling).

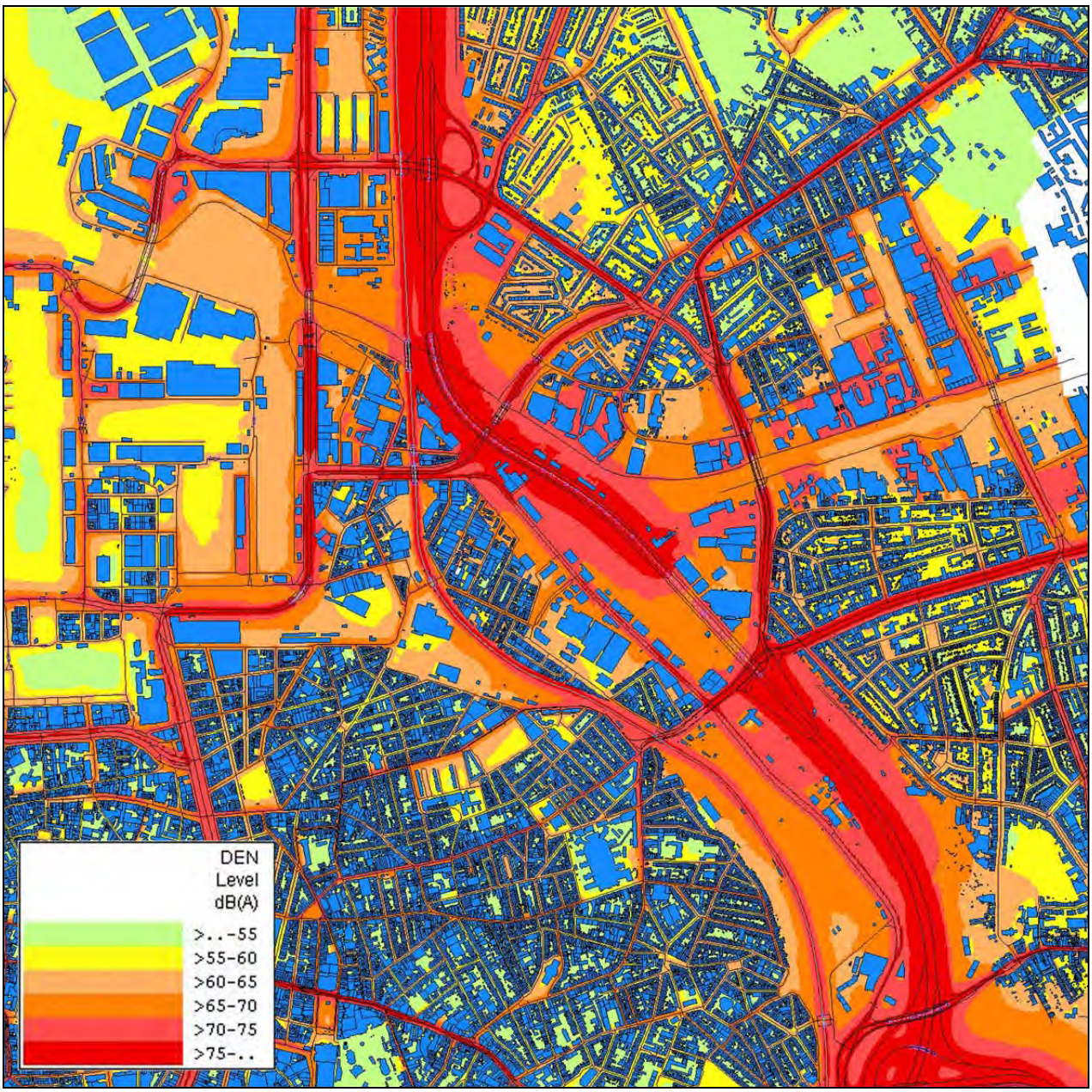


Figuur 85: Luchtkwaliteitskaart NO2 (µg/m³), 2020 (volledige realisatie Masterplan 2020)

Naast de Oosterweelverbinding is er ook nog de Slachthuislaan. Deze is naast de site gelegen en is vandaag de dag een belangrijke in- en uitvalsweg voor de stad. Ook hieraan zijn de nodige hinderlijke effecten verbonden. Er wordt aangenomen dat de Slachthuislaan deze functie blijft behouden.

3.2.22 Geluidsstudie Singel Noord (2012)

Naast lucht is ook geluid een bron van hinder in de omgeving Singel Noord. Onderstaande figuur geeft de geluidskaart weer van de huidige situatie.



Figuur 86: Geluidsbelastingskaart, 2010

In tegenstelling tot lucht bestaat er geen norm voor geluid afkomstig van wegverkeer. Daarom wordt de richtlijn die door de cel MER wordt gehanteerd hier als richtlijn overgenomen. Algemeen wordt door de cel MER gesteld dat voor wonen een geluidsdrukniveau ten gevolge van wegverkeer tot 55 dBA (L_{den}) aanvaardbaar is. Boven de 60dBA (L_{den}) wordt het problematisch en zijn maatregelen aan de ontvangerzijde (woningisolatie) of de toepassing van geluidsafscherming noodzakelijk. Boven de 65dBA (L_{den}) wordt gesteld dat maatregelen aan de ontvangerszijde onvoldoende zijn en wordt het afgeraden om het gebied te herbestemmen tot woongebied tenzij de toepassing van geluidsafscherming een aanvaardbaar geluidsklimaat kan garanderen. De geluidsstudie Singel Noord leert dat waarden van 65dBA (L_{den}) en hoger worden berekend vlak langs de Slachthuislaan aan beide zijden van de weg. Voor de

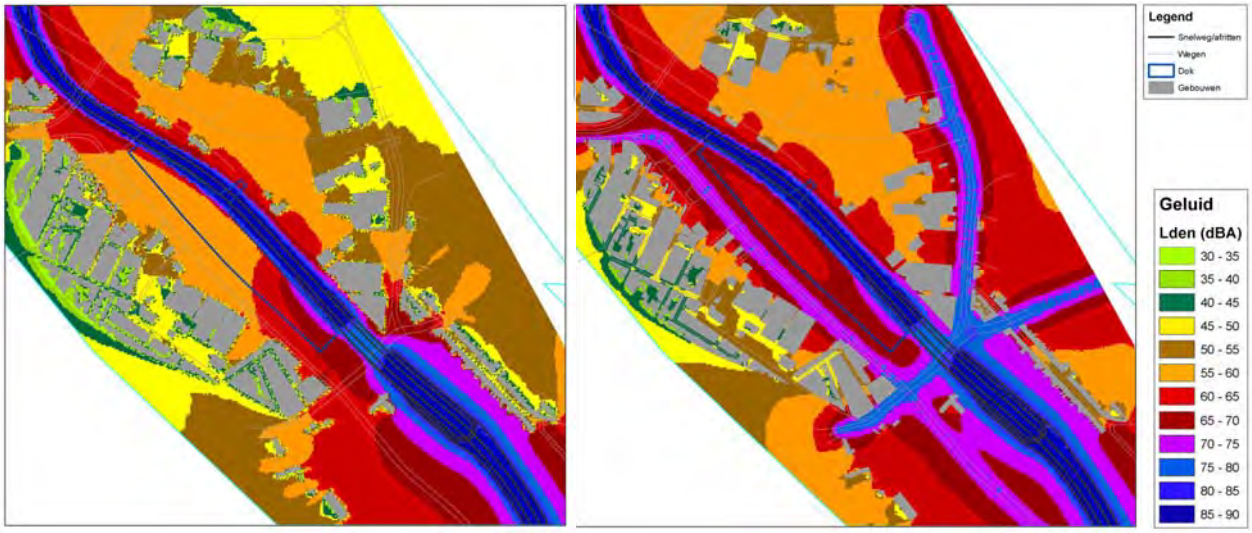
kades Lobroekdok geldt bovendien dat ze langs beide zijden onderhevig zijn aan een geluidsbron wat milderen zeer moeilijk maakt.

De toepassing van deze richtlijn op voorgaande figuur stelt dat langs de Slachthuislaan maatregelen aan de ontvangerszijde onmogelijk zijn. Er dient gezocht te worden naar een geluidsafscherming van de bron.

De Universiteit Gent voerde in opdracht van AG Stadsplanning een geluidsstudie uit met als doel de geluidsbelasting door wegverkeer in het gebied in te schatten in de toekomst, na de grondige wijziging van de verkeersinfrastructuur in het kader van Masterplan 2020 en de Oosterweelverbinding.

Op basis van de geluidskaarten van de toekomstige situatie, werden dan geluidsreducerende maatregelen gesimuleerd waar nodig. De geluidsstudie levert een aantal aanbevelingen op enerzijds naar het ontwerp van de infrastructuur, anderzijds naar de nieuwe ontwikkelingen aan de binnenzijde van de Slachthuislaan. Er wordt een onderscheid gemaakt wat betreft geluid afkomstig van de ring en geluid afkomstig van de lokale wegen.

Uit de verschillende doorgerekende scenario's blijkt dat het geluid afkomstig van de ring kan gemilderd worden zodat de gehanteerde referentiewaarde voor geluid afkomstig van wegen kan behaald worden. Daarnaast produceert de Slachthuislaan zelf ook geluid. Dit maakt dat er ondanks alle maatregelen aan de ring die noodzakelijk zijn, ook milderende maatregelen nodig zijn voor de Slachthuislaan en de nieuw geplande bebouwing.



Figuur 87: Geluidsstudie Singel Noord: scenario 11 (geluidsberm in Lobroekdok), enkel ring als bron – ring & singel als bron

3.2.23 Hoogbouwnota (2013)

De hoogbouwnota geeft een blauwdruk van gebieden die de stad maximaal wenst aan te duiden voor hoogbouw, met name het Eilandje, Nieuw Zuid en top- en kantoorlocaties Groene Singel. Dit sluit evenwel niet uit dat elders initiatieven kunnen genomen worden. Voor alle initiatieven die genomen worden om hoogbouw te realiseren legt de stad evenwel een eenduidige werkwijze vast.

Hoogbouw wordt gedefinieerd als een gebouw met een hoogte vanaf 50 à 60 meter. de drempelhoogte van 50 meter zal bewust niet als ijzeren regel worden gehanteerd. Het blijft mogelijk om gebouwen die lager zijn als hoogbouw te beschouwen en beoordelen.

De adviesprocedure is gebaseerd op het bereiken van een maximaal draagvlak. Naast experten van de stadsdiensten en de Welstandscommissie, wordt nu ook de GECORO om advies gevraagd teneinde ook het standpunt van de maatschappelijke geledingen te kennen bij elk hoogbouwinitiatief.

De afweging gebeurt aan de hand van vooraf vastgelegde criteria. Deze maken dat elke afweging geobjectiveerd wordt (beeldimpact op de skyline, wind, licht, privacy, lucht, energie, verblijfskwaliteit, …).

Dit gebeurt in twee fases: eerst wordt de locatiegeschiktheid van een hoogbouw onderzocht vervolgens komen de architecturale criteria aan bod.

Tot slot werken de stad Antwerpen en de initiatiefnemer voor elk project een informatie- en participatietraject op maat uit. Hierbij wordt op verschillende momenten een terugkoppeling naar de Antwerpenaar voorzien (bv opmaak RUP, bekendmaking ontwerp, …).

Hieronder volgt een beknopt overzicht van de verschillende criteria voor hoogbouwprojecten in Antwerpen. Deze criteria werden volledig uitgewerkt in de HBC (HoogBouwNota Antwerpen – Checklist). Voor een goed begrip en een correcte toepassing en interpretatie van deze criteria is het dus nodig om dit document ter hand te nemen.

FASE 1 : Criteria voor de locatiegeschiktheid	← →	**FASE 2 : Criteria voor de architecturale geschiktheid**
Stedelijk functioneren		Beeldkwaliteit
Ruimtelijke draagkracht en structuur	← →	Verblijfskwaliteit
Meerwaarde voor stads- en buurtleven	← →	Basis
Stadsbeeld	←	Plint
Impact op stads- en wijkniveau	→	Adressering
Impact op privacy	←	Terrassen
Mobiliteit	→	Publiek Domein
Openbaar vervoer	←	Beheer van gebouw en omgeving
Mobiliteitstoets	→	Relatie tussen binnen en buiten
Milieueffecten	←	Keuze –architectuur en modal split
Windhinder en windgevaar	→	Duurzaamheid
Lucht en geluid	←	Flexibele structuren
Licht- en zonnetoetreding	→	Comfort en kwaliteit van binnen- en buitenruimte
Energie	←	Duurzaam grondstoffengebruik

Concreet voor het projectgebied werd de toplocatie Sportpaleis aangeduid als een gebied waar hoogbouw zeker wenselijk is en dus makkelijker te motiveren. Hoogbouw kan ingepast worden als dense ontwikkelingen die echter geen afbreuk doen aan de ecologische waarde van de Singel als Groene Rivier. Het gaat om sporadisch en weloverwogen ingeplante hoogbouw van vrijstaande torengebouwen, zonder een muur te creëren.

Voor het projectgebied Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok is hoogbouw een te onderzoeken figuur. Hoogbouw wordt daar niet uitgesloten, maar andere typologieën kunnen evenzeer tegemoet komen aan de wens om een hoge dichtheid te realiseren.

AMBITIES - DOELSTELLINGEN

4 Ambitie van de opdrachtgever

4.1 De herontwikkeling van de Slachthuissite als motor voor de opwaardering van de Damwijk

Singel Noord is een gebied met enorme potenties: het is dicht bij de kernstad gelegen, aangesloten op het hoger wegennet, er is veel ruimte beschikbaar en de infrastructuur die vandaag een grote breuk maakt in het landschap zal op middellange termijn volledig hernieuwd worden. De Slachthuissite neemt een centrale positie in in Singel Noord.

Het slachthuis is van oudsher een motor geweest voor de Damwijk. Vandaag ligt de site er grotendeels ongebruikt bij, met uitzondering van een aantal vleesverwerkende bedrijven aan de rand. Het gaat om een erg groot bouwblok met grote volumes dat erg beeldbepalend is in de Damwijk. De vernieuwde Slachthuissite kan van de Damwijk opnieuw een levendige stadswijk maken. Nieuwe bewoners en nieuwe functies kunnen worden aangetrokken, die de huidige noden en tekorten opvangen. De invulling van de Slachthuissite dient een meerwaarde te bieden voor de bewoners van de Damwijk.

Het is daarom ook heel belangrijk om kwalitatieve verbindingen te voorzien tussen de Slachthuissite en zijn omgeving, zoals het Lobroekdok, de Marbaixwijk, zone Sportpaleis enzovoort. Zo moet concreet aangesloten worden op de geplande tweede tunnel onder het spoor naar het park Spoor Noord.

4.2 Een nieuwe woonwijk met een cluster aan voorzieningen

Wonen is de hoofdbestemming van de nieuwe ontwikkeling. Er dient hierbij wel gestreefd te worden naar een gemengde invulling, waarbij andere functies vermengd worden met het wonen. In de eerste plaats wordt hierbij aan nieuwe (stedelijke) voorzieningen gedacht. Deze voorzieningen zijn een invulling van tekorten en noden die er vandaag zijn of die er zouden ontstaan bij het aantrekken van nieuwe bewoners. Er zal hoog ingezet worden op schoolinfrastructuur en kinderopvang, aansluitend bij de vergroening van de bevolking die in de Damwijk merkbaar is en die mogelijks nog verstevigd wordt door nieuwe gezinnen met kinderen aan te trekken in de nieuwe ontwikkeling. Voor oudere bewoners behoort een woonzorgcentrum tot de mogelijkheden.

De voorzieningen zullen een meerwaarde zijn zowel voor de bestaande bewoners, als voor de nieuwe bewoners. De herontwikkeling van Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok dient bij te dragen aan de opwaardering van de wijk en de woonomgeving, maar mag geenszins een ‘exclusief / zelfvoorzienend’ eiland worden in dit weefsel. Een goede link tussen de nieuwe invulling en het bestaande weefsel is dus van groot belang.

4.3 Ruimte bieden aan economie, vermengd met wonen

De Damwijk is van oudsher een zeer gemengde woonwijk geweest, waar wonen en werken naast elkaar bestaan. Deze mix van wonen en werken creëert evenwel soms ook hinder en conflicten. De wens is de goede kwaliteiten van het mengen van wonen en werken te bestendigen en plaats te bieden aan ateliers en bedrijven, die geen hinder veroorzaken voor het woonweefsel. Aandacht moet besteed worden aan het minimaliseren van mogelijke wederzijdse hinder. Onderzoek naar een innovatieve typologie om deze menging te kunnen realiseren is noodzakelijk.

Vandaag is er in de stad een grote vraag naar kantoorachtigen: dit betekent enerzijds kantoorruimte maar deze gecombineerd met magazijn, kleine productie-eenheid, atelier, enzoverder. Echte concentraties van kantoren zijn voorbehouden voor de kantoorlocaties in de stad, waarbij deze omgeving er geen is.

Er wordt onder meer gedacht aan de creatieve economie, die vandaag reeds in de wijk aanwezig is. Het gaat om creatieve en culturele activiteiten zoals ateliers voor kunst en mode of audiovisuele bedrijven. Dit soort bedrijven kan als een soort katalysator werken voor de Damwijk. Creatieve bedrijven hebben de reputatie om wijken op te waarderen. De werknemers van deze economie hechten vandaag veel belang aan een goede work-life balance. De aanwezigheid van kwalitatieve detailhandel en horeca in de

omgeving van het werk, maar ook woningen, zijn troeven waar werkgevers graag op inspelen om talenten aan te trekken en te behouden. Beiden zullen elkaar versterken.

4.4 Mobiliteit als essentieel aandachtspunt

Mobiliteit is een essentieel aandachtspunt in de herontwikkeling van Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok. Voor elke programmatische invulling van de site dient bijgevolg een toetsing te gebeuren van het mobiliteitsprofiel van de activiteit(en) met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Er dient aandacht te zijn voor flankerende maatregelen. Bovendien moet rekening gehouden worden met de fasering van de verschillende werfsituaties in de buurt ten gevolge van de Oosterweelverbinding en de voorbereidende werken en het minder hinder plan dat hiervoor wordt opgemaakt.

De Slachthuissite neemt vandaag een deel van het parkeren Sportpaleis / Lotto Arena op zich. Het verdwijnen van deze parkeerplaatsen op termijn moet afgestemd worden met het parkeerconcept Singel Noord en de fasering die hierin is bepaald.

Het kader voor het stallen en parkeren wordt gevormd door de bouwcode.

4.5 Inpassing in een fragiel stedelijk weefsel

De nieuwe ontwikkeling dient op een kwalitatieve manier ingepast te worden in het bestaande weefsel. De Slachthuissite en Noordschippersdok zijn beiden gelegen tussen de solitaire gebouwen langsheen de Slachthuislaan en het kleinschalige weefsel van de Damwijk. De nieuwe invulling moet opgebouwd zijn volgens zijn eigen logica, enerzijds voortbouwend op het omliggende weefsel, anderzijds voldoende eigenheid bewarend zoals ook vandaag het geval is. Aandacht dient besteed te worden aan de overgang tussen nieuw en oud en verbindingen moeten gecreëerd worden. Ontbrekende zijden van een bouwblok worden aangevuld. Dit geldt voor elke stadsontwikkeling maar in het bijzonder voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok , gezien de ligging in het ruimtelijk en sociaal fragiele weefsel van de Damwijk.

4.6 Inzetten op duurzame ontwikkeling

In haar klimaatplan heeft de stad Antwerpen zichzelf de ambitie gesteld om in 2050 een CO2-neutrale stad te zijn. Om deze ambitie waar te maken, wordt er ingezet op op een maximale bijdrage van nieuwe ontwikkelingen. In tegenstelling tot de reeds bebouwde omgeving, bestaat daar de mogelijkheid om vanaf de start het verschil te maken. Daarom wordt duurzame ontwikkeling naar voren geschoven als een ambitie voor de ontwikkeling van Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok .

Een duurzame ontwikkeling heeft volgens het Brundtland-rapport een positief effect hebben op drie aspecten, die sterk met elkaar samenhangen: de sociale vooruitgang, het behoud van het ecologisch evenwicht én de economische groei.
Het eerste aspect, met name ‘sociale vooruitgang’, legt de nadruk op de nood aan een gezonde, sociaal rechtvaardige en aangename leefomgeving voor elke mens. ‘Behoud van het ecologisch evenwicht’ verwijst naar de impact van onze samenleving op onze planeet, de uitputting van natuurlijke bronnen en de vervuiling onze leefomgeving. Deze dimensie van duurzaamheid omvat 2 deelkwaliteiten namelijk de milieukwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit. Het aspect ‘economische groei’ tenslotte wijst erop dat een duurzame wereld geen bevriezing van de economische groei vereist, maar wel vraagt om een aangepaste economie die meer rekening houdt met de noden van de volgende generaties, met de sociale en ecologische dimensies.

Gelet op de complexiteit van het ontwikkelen van een goede stedenbouw en het bouwproces, wordt algemeen aangenomen dat nog een vierde dimensie vereist is, namelijk de organisatorische. De aandacht voor het ‘proces’ moet de nood invullen tot een gestructureerde aanpak op alle betrokken niveaus (burgers, projectpartners, stad). Hierdoor wordt garant gestaan voor een maximale integratie van het project binnen de aanwezige structuren en wijken, een nauwe samenwerking met alle stakeholders en een maximale betrokkenheid van de omwonenden en de overige stadsbewoners.

Ter illustratie van de ambitie van de stad om in te zetten op duurzaamheid, worden richtinggevend een aantal elementen opgesomd waar dit masterplan op kan inzetten: :

- voldoende diversiteit in het woningaanbod, met aandacht voor nieuwe samenlevingsvormen,
- ruimte voor water, groen, fauna en flora,
- ruimte voor ontmoeten, spelen, etc. die voor iedereen toegankelijk en verblijfsgericht is,
- een toegankelijk, doorgankelijk, bereikbaar en bruikbaar openbaar domein, gericht op de zwakke weggebruiker
- een kwalitatieve gradiënt tussen (collectief) private en publieke ruimte
- organiseren van informatie-, sensibilisatie- en participatiemomenten, zowel voor toekomstige bewoners als voor omwonenden,
- sociale veiligheid integreren in de ruimtelijke organisatie
- robuuste, flexibele en betrouwbare energievoorziening met een groot aandeel lokaal geproduceerde hernieuwbare energie

Bij de uitwerking van deze ambitie moet er aandacht zijn voor een hoge ruimtelijke kwaliteit in combinatie met een hoge milieukwaliteit. Hierbij wordt het streven naar een hoge milieukwaliteit vertaald in hoge ambities op het vlak van groen, verkeer, water, energie, materiaal en afval, lucht/geluid/licht en bodem. Door maximaal rekening te houden met gezondheidsaspecten (terugdringen van luchtvervuiling, geluidsoverlast, lichtverontreiniging, straling, stedelijke hitte en bevorderen van groen/stedelijke natuur) wordt er in het plangebied een gezonde leefomgeving gecreëerd.

5 Doelstellingen

5.1 Een ontwikkelingstrategie met voldoende flexibiliteit

Naast een ruimtelijk kader – met visie en bijhorende richtlijnen voor de inrichting van het projectgebied en de aansluiting op de omgeving, vormt het gevraagde masterplan vanzelfsprekend ook een belangrijk organisatorisch kader voor de beoogde ontwikkeling. Dit organisatorische kader is onlosmakelijk met het ruimtelijke kader verbonden.

Gefaseerde ontwikkeling
Gelet op de uitgebreide schaal van de gehele ontwikkeling wordt gezocht naar een flexibele ontwikkelingsstrategie, dit in functie van een gefaseerde ontwikkeling. De opsplitsing van het project in fasen faciliteert een spreiding van het gerealiseerde aanbod in de tijd, en maakt het mogelijk om gaandeweg, in functie van wijzigende omstandigheden (veranderde marktwensen, functionele noden, …) of van ervaringen bij eerdere fasen, de concrete invulling van de volgende fasen (binnen bepaalde grenzen) aan te passen. Ook kunnen op deze manier de infrastructuurkosten gespreid worden in de tijd en kan rekening worden gehouden met de timing van externe doch voor het plangebied belangrijke omliggende projecten zoals bijvoorbeeld de Oosterweelverbinding en sanering Lobroekdok.

Sterk kader én flexibele invulling
Aangezien het plangebied omvangrijk is, betreft het planproces een moeilijke evenwichtsoefening tussen voldoende, maar niet teveel, duidelijke uitspraken en bepalingen. Enerzijds moet er voor worden gezorgd dat voldoende elementen worden vastgelegd om de effectieve realisatie van de beoogde krachtlijnen en kwaliteiten te garanderen. Anderzijds moeten de plannen ook voldoende flexibel zijn om in latere fasen alsnog te kunnen inspelen op veranderende noden of inzichten. Van het masterplan wordt dus verwacht dat het een sterk kader vormt dat duidelijk hoofdzaken en bijzaken van elkaar onderscheidt en de grenzen aangeeft waarbinnen een flexibele invulling zich moet situeren zonder het totaalbeeld in gevaar te brengen.

Coherente gehelen in elke fase
Gelet op de vermoedelijk relatief lange ontwikkelingstermijn van de gehele site, is het belangrijk dat elke fase steeds een afgerond geheel oplevert dat aanvoelt als een coherent en ‘volledig’ stadsdeel. In elke fase van de ontwikkeling moet een leefbare geheel aanwezig zijn, op alle vlakken goed ontsloten en op een goede manier aansluitend bij het bestaande stedelijke weefsel.

Het masterplan moet er bovendien voor zorgen dat doorheen de gefaseerde ontwikkeling toch een coherent totaalgebied wordt gerealiseerd.

Slim omgaan met fasering van de omliggende projecten en herlocatie van bestaande functies
Verder moet bij de opmaak van een faseringsstrategie ook slim omgegaan worden met de fasering van de geplande projecten in de omgeving (Oosterweelverbinding, IJzerlaan, fietsbrug, Lobroekdok,…). Tenslotte moet deze fasering ook rekening houden met de mogelijke nodige termijnen voor de eventuele herlocatie van een functie op de site.

Masterplan over de grenzen heen
Het is de ambitie een masterplan op te maken voor het projectgebied als één geheel (Slachthuissite, Noordschippersdok en rand Lobroekdok), ongeacht de verdeling van het gebied tussen verschillende eigenaars.

5.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

5.2.1 De Damwijk tot aan het water brengen

Hoewel het verleggen van de Slachthuislaan tot dichter bij het Lobroekdok niet haalbaar bleek, blijft de wens bestaande de Damwijk opnieuw tot aan het water te brengen. De Damwijk is van oudsher verbonden geweest met het water zowel het Lobroekdok als het vroegere Noordschippersdok dat vandaag gedempt is. Vandaag zijn de kades van het Lobroekdok ingenomen door kmo's en open percelen met opslag of parking. De aanwezigheid van het water is vandaag niet voelbaar en dus ook niet gekend bij alle wijkbewoners.

Het Lobroekdok zal in de toekomst echter enorm opgewaardeerd worden door de sanering van het dok en de nieuwe groene inrichting van het dok zoals in het Masterplan publieke ruimte Singel Noord als streefbeeld naar voor wordt geschoven. De kades Lobroekdok krijgen dan de potentie om een kwalitatief publiek domein te worden langsheen het water.

De ruimte van de kade is erg groot waarop bebouwing en open ruimte elkaar afwisselen. Er moet nagegaan worden hoe de kades tot een kwalitatieve plek kunnen omgevormd worden en hoe ze de link tussen de wijk en het water kunnen herstellen. Daarnaast dient ook bekeken te worden welk soort bebouwing en welk programma de kades nog op zich kunnen nemen.

Geluid en lucht zijn een bekommernis bij het inplanten van functies en nieuwe gebouwen op de kades. Uit onderzoek naar lucht en geluid (zie 3.2.21 – 3.2.22) blijkt dat de kades Lobroekdok vandaag zowel onderhevig zijn aan geluidshinder als zich bevinden in een zone met een luchtkwaliteit die bijkomende maatregelen vraagt.

Tot slot is het niet de wens dat een gesloten front zou ontstaan tussen de Damwijk en het Lobroekdok, waarbij het water wordt afgeschermd van de wijk.

5.2.2 Een nieuw kwalitatief front aan de Slachthuislaan – Lobroekdok

De Slachthuislaan kent vandaag een erg zwakke binnenrand, waarbij grote solitaire volumes afwisselen met open ruimtes. De rooilijn van de bestaande bebouwing verspringt en dit alles geeft de Slachthuislaan vandaag een rommelig karakter.

Een nieuw kwalitatief front aan de Slachthuislaan brengt de Slachthuissite / Noordschippersdok en bij uitbreiding de Damwijk, tot aan de Slachthuislaan. Dit front markeert de grens tussen de Damwijk en de figuur van de Groene Singel. Dit betekent niet dat de wand volledige gesloten dient te zijn. Op strategische plaatsen kan een onderbreking worden voorzien, die de open ruimte van de Groene Singel en het Lobroekdok met zijn kades doet binnendringen tot in het weefsel.

5.2.3 Creëren van centrum – plein voor de Damwijk

Het ontbreekt de Damwijk vandaag aan een duidelijk en levendig centrum, hart van de wijk. Om het projectgebied ten volle een rol te laten spelen in de opwaardering van de Damwijk, is het noodzakelijk lokale tekorten op te vullen. Een plein is één van de lokale tekorten. Een plein en attractieve functies errond kunnen mensen van heel de wijk aantrekken, tot zelfs daarbuiten. Het kan een schakel zijn die de link legt tussen de nieuwe ontwikkeling en het bestaande weefsel.

5.2.4 Onderzoek naar mogelijkheden behoud bestaande hal

De Slachthuissite wordt gekenmerkt door twee karakteristieke hallen met boogdaken. Deze hallen werden vroeger onder meer gebruikt als overdekte veemarkt en vertegenwoordigen het verleden van de site. Hal 1 heeft een eenvoudige structuur die grote ruimtes in de hal creëert. Deze structuur biedt potenties naar hergebruik van het gebouw of delen ervan. Hal 2 is omwille van zijn lagere hoogte en interne organisatie minder markant.

Figuur 88: Bestaande hallen Slachthuissite – hal 1

Evenwel dient ook duidelijk gesteld te worden dat bij keuze voor behoud van hal 1 een deel van het terrein reeds ingenomen wordt. Bovendien bepaalt ze door haar positie bij eventueel behoud ook de mogelijkheden van bebouwing voor de rest van de site. Het behoort tot de ontwerpopdracht om het behoud of afbraak van de hal 1 te onderzoeken en te beargumenteren. De consequenties, zowel ruimtelijk als financieel, dienen duidelijk in beeld gebracht te worden. De financiële haalbaarheid wordt door de opdrachtgever bewaakt op basis van input van de ontwerper.

5.2.5 Dichtheid

De stad Antwerpen kende de afgelopen jaren een snelle bevolkingsgroei, waardoor er nood is aan bijkomende woningen en voorzieningen. De herontwikkeling van het projectgebied Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok kan hier zijn bijdrage aan leveren. Het gebrek aan ruimte stelt ook de vraag naar verdichting en hogere dichtheid.

Het project mag echter de draagkracht van zijn omgeving niet overschrijden. Dit geldt zowel voor de ruimtelijke draagkracht als de mobiliteitsbeperkingen die er zijn. De ruimtelijke draagkracht van de omgeving wordt omschreven als het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

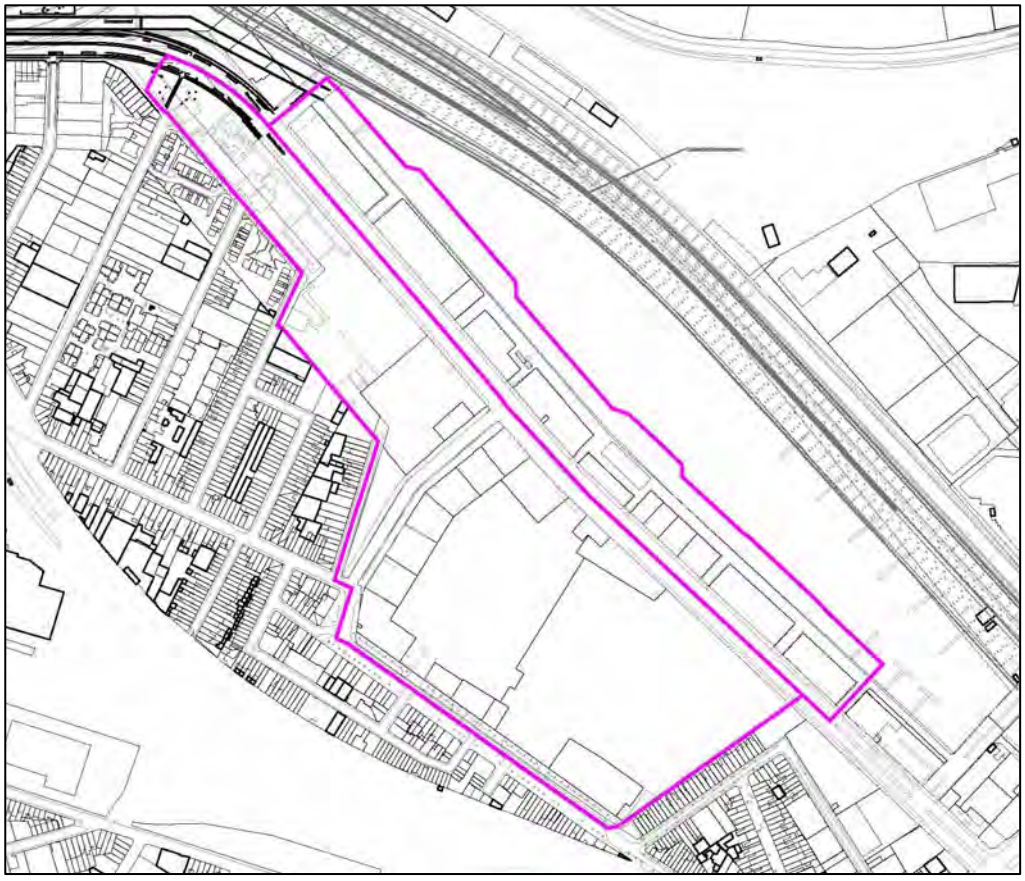
Het masterplan dient vormt te geven aan een gemengde stedelijke woonwijk met wonen, werken en voorzieningen. Er wordt gestreefd naar een weefsel dat aansluit bij de lokale context, maar toch ook een nieuwe identiteit biedt. Schaalbreuken moeten vermeden worden. Toch zijn hier en daar hogere accenten mogelijk. De inplanting van de hoogste volumes gebeurt bij voorkeur op zodanige wijze dat deze zo min mogelijk constante schaduwwerking op het openbare domein of op andere bebouwing tot gevolg hebben. Alle voorstellen tot hoogbouw dienen volgens de werkwijze en de criteria van de HoogBouwNota (zie 3.2.23) te worden afgetoetst. Voor het projectgebied Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok is

hoogbouw een te onderzoeken figuur. Hoogbouw wordt niet uitgesloten, maar andere typologieën kunnen evenzeer tegemoet komen aan de wens om een hoge dichtheid te realiseren.

De dichtheid zal mee bepaald worden door de functies die gehuisvest worden. Indien in de toekomst een grootschalige functie, met een hoge bouwdichtheid en een typologie die weinig daglicht vereist, in het projectgebied zou komen, zal de uiteindelijke V/T hoger liggen. Aangezien dit programma vandaag niet gekend is, dient een voldoende flexibel plan voorgesteld te worden, waarbij de inpassing van dergelijke functies mogelijk blijft in de gefaseerde ontwikkeling van het terrein.

Het ruimtelijk toetsen van de dichtheid behoort nadrukkelijk tot de ontwerpopdracht van het op te maken masterplan. Onderzoek dient te gebeuren naar de geschikte dichtheid voor dit gebied, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving en de nood aan bijkomende woningen en voorzieningen in Antwerpen door de toenemende bevolkingsgroei.

Dichtheid wordt uitgedrukt in een vloer-terrein index. De vloer-terrein index is de verhouding van de totaal gerealiseerde (bovengrondse) bruto oppervlakte (V) ten opzichte van de terreinoppervlakte (T). Om tot een goed vergelijk van de verschillende plannen te komen is het noodzakelijk dezelfde terreinoppervlakte te hanteren bij de berekening, zoals aangegeven in onderstaande figuur. Wegens twee duidelijk verschillende zones zal een V/T gevraagd worden voor de zone aan de binnenzijde van de Slachthuislaan en voor de zone van de kades Lobroekdok.



Figuur 89: Aanduiding te hanteren terreinoppervlakte (T) bij berekening V/T

De terreinoppervlakte voor de zone Slachthuissite – Noordschippersdok bedraagt 134.470m². De terreinoppervlakte voor de zone langs het Lobroekdok bedraagt 59.390m². De bovenstaande figuur houdt reeks rekening met de nieuwe bocht IJzerlaan – Slachthuislaan bij heraanleg IJzerlaan en afbraak IJzerlaanbrug. Voor de berekening van de terreinoppervlakte werden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als deze bij het bepalen van de V/T van de bestaande bouwblokken (zie 3.1.6.).

Naast een ruimtelijk aftoetsen van de dichtheid zal een ook een financiële haalbaarheidstoets gebeuren. Dit is de taak van de opdrachtgever en niet van de ontwerper.

5.2.6 Afwerken van de randen volgens de harmonieregel

De Slachthuissite wordt aan de zijde van de Ceulemansstraat begrensd door achterkanten van een rij woningen. Deze woningen tellen twee tot drie bouwlagen, met enkele panden zelfs vier bouwlagen. De percelen zijn vrij ondiep en quasi volledig volgebouwd. Ze beschikken dus niet over een tuin.

Deze woningen vormen een belangrijk aandachtspunt bij de invulling van de Slachthuissite. De nieuwe ontwikkelingen dienen ingepast te worden volgens de harmonieregel. Deze harmonieregel beoordeelt volgende aspecten:

- geen hinder creëren qua lichtinval, bezonning en privacy naar de aanpalende percelen;
- een materiaalgebruik dat aansluit bij dat van de aanpalende gebouwen of er positief mee contrasteert;
- het project dient aan te sluiten bij de korrelgrootte van het omringende weefsel dor de maat van de nieuwe kavels af te stemmen op de maat van de bestaande kavels; een project dat is afgestemd op de schaal van de omringende bebouwing;
- het project dient aan te sluiten op de kroonlijsthoogte van het omringende bestaande weefsel door de kroonlijsthoogte van de nieuwe bebouwing af te stemmen op de kroonlijsthoogte van de bestaande bebouwing waarbij een beperkte afwisseling in hoogte wordt toegelaten;
- het project overschrijdt de ruimtelijk draagkracht niet;
- het bestaan van een kwaliteitsvolle relatie tussen de oude en nieuwe architectuur en het bestaande weefsel.

Ook voor de zone Noordschippersdok geldt deze harmonieregel.

5.3 Duurzame ontwikkeling

Ter illustratie van de ambitie van de stad om in te zetten op duurzame ontwikkeling, worden hieronder richtinggevend een aantal mogelijke maatregelen opgelijst met betrekking tot een gezond en leefbaar stadsklimaat, en het bundelen en sluiten van kringlopen (energie, water, grondstoffen en afval). Een aantal van deze mogelijke maatregelen situeren zich op schaal van het masterplan, andere op schaal van architectuur en gebouw. Deze laatste dienen nog niet uitgeklaard te zijn in fase masterplan, maar geven een ambitie weer waarop de keuzes in het masterplan dienen te worden afgestemd.

Hierbij moet het duidelijk zijn dat er moet gezocht worden naar een integrale aanpak. Op welke manier ondersteunen de ruimtelijke structuur en het duurzaamheidsconcept elkaar? De consequenties van ontwerp- en duurzaamheidskeuzes moeten op elkaar afgestemd te zijn. Een netwerk voor fietsers en voetgangers kan bijvoorbeeld verbonden worden met het groenblauwe netwerk. De afstemming van waterdoorlatende oppervlakten moet gebeuren in relatie met de parkeermogelijkheden. Een publiek domein is maar kwalitatief als het aangenaam is om te vertoeven, waarbij er aandacht is voor het beperken van schaduw, vermijden van windhinder, …

Hier wordt een pleidooi gevoerd om niet enkel aandacht te hebben voor de harde technische duurzaamheid, maar eveneens op het afstemmen ervan op de zachte culturele duurzaamheid.
Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid moeten in evenwicht gebracht worden waarbij het geheel meer is dan de optelsom van de delen.

In de thema's 'een gezond en leefbaar stadsklimaat' en 'bundelen en sluiten van kringlopen' worden richtlijnen meegegeven die voortvloeien uit de heersende noden en behoeften ten aanzien van klimaatmitigatie en –adaptatie. Deze richtlijnen bieden handvaten om de verschillende aspecten vanaf de start op te nemen in het proces om zo te komen tot een kwaliteitsvol masterplan dat integraal, duurzaam en flexibel is.

5.3.1 Een gezond en leefbaar stadsklimaat

De ambitie is in het plangebied een stadsdeel met een minimum aan hinder (geluid, geur, licht- en luchtvervuiling, wind, schaduw) te realiseren én een bijdrage aan het stadsklimaat te leveren.

Door de onmiddellijke nabijheid van de Ring en de sterk versteende omgeving is de uitgangssituatie voor de ontwikkeling van het plangebied tot een gezonde leefomgeving suboptimaal te noemen. Op wijkniveau kunnen echter wel extra maatregelen worden genomen om de leefbaarheid in dit gebied te maximaliseren. Enerzijds door bijkomende hinder te vermijden (duurzame mobiliteit, slim energiegebruik, groen en water, …), anderzijds door de aanwezige hinder te remediëren.

Door een slimme inplanting van groenelementen en bebouwing kunnen storende invloeden van buitenaf zoals geluid-, luchtverontreiniging zoveel mogelijk worden gebufferd en buiten de woonzone gehouden. Daarnaast kunnen ze ook bescherming bieden tenge windhinder en hittestress. Afschermende gebouwen aan de rand van een drukke weg, een slimme inplanting van kwetsbare functies, geluidsafscherming of zelfs akoestische isolatie zijn enkele bekende maatregelen om geluidsoverlast tot het minimum te beperken.

Met het oog op het beheersen van het stedelijke microklimaat (in het plangebied én in de rest van de stad), moet maximaal worden ingezet op een sterke ecologische structuur met voldoende vegetatie en bomen, gevel- en dakbegroening, aangepast materiaalgebruik (vb. materialen met een lichte kleur die de warmte reflecteren in plaats van absorberen, verharding met open voegen). Om de temperatuurmatigende werking van het plangebied voor de stad te vergroten, kan het aangewezen zijn de ruimtelijke structuur af te stemmen op een goede winddoorstroming naar de aangrenzende stadsdelen om op die manier 'ventilatie' mogelijk te maken.

De stad Antwerpen werkt momenteel aan een klimaatadaptatiestrategie. In het kader daarvan is er reeds een studie van het stedelijk hitte-eilandeffect uitgevoerd. Uit deze studie resulteert dat er niet alleen rekening moet gehouden worden met de huidige stedelijke opwarming tijdens de zomermaanden maar ook met de ongunstige invloed van een veranderend klimaat.

Lucht

In het gedeelte planningscontext van de projectdefinitie wordt onder '3.2.21 Afwegingskader voor inplanting van functies in relatie tot luchtkwaliteit' het algemeen kader geschetst.

Het geplande programma voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok impliceert kwetsbare functies zoals een kinderdagverblijf, een basis- en middenschool, een sportterrein en mogelijks een woonzorgcentrum. Dergelijke kwetsbare functies inplanten op locaties waar veel hinder is, heeft tot gevolg dat er milderende maatregelen moeten genomen worden.

Door de ontwikkeling van Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok zal het aantal blootgestelden toenemen. Het aantal blootgestelden is een maat om de impact van de luchtverontreiniging te meten. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de impact van de luchtverontreiniging op het projectgebied zal toenemen.

Milderende maatregelen zijn, waar mogelijk gecumuleerd, noodzakelijk op drie niveaus: bovenlokaal, lokaal en op gebouwniveau.

- bovenlokale maatregelen zijn bronmaatregelen waarvoor de Vlaamse overheid verantwoordelijk is: invoering van het rekeningrijden (voorzien voor vrachtwagens vanaf 2016), snelheidsverlaging op gewestwegen (LARGAS-principe: langzaam rijden gaat sneller), duurzame ruimtelijke planning, voorzien van een degelijk openbaar vervoersnet, maatregelen in functie van een betere modal shift, doorgaand vrachtvervoer weren van de Antwerpse Ring, …
- lokale maatregelen zijn voornamelijk bronmaatregelen waarvoor het stadsbestuur bevoegd is: duurzame stadsontwikkeling, invoering van lage emissiezone, verminderde gemotoriseerde verkeersintensiteit in de omgeving van de gevoelige bestemming, venstertijden voor vrachtvervoer afgestemd op verblijfstijd van betrokken doelgroep, faciliteren van fietsverkeer, maximaal houden van afstand tussen bron en ontvanger, afscherming door groenontwikkeling, …

- maatregelen op gebouwniveau worden genomen door de vergunningsaanvrager en hebben een invloed aan de ontvangstzijde: inplanting en oriëntatie van de gebouwen op het perceel, de locatiebepaling van speelplaatsen, sportterreinen, zitplekken … achter gesloten bebouwing, het onderbrengen van de verblijfsruimtes voor langdurig/intensief gebruik aan de verkeersluwe kant, het voorzien in adequate ventilatie om de kwaliteit van het binnenklimaat te garanderen, het plaatsen van de ventilatie en luchtfiltering aan de achter- of verkeersarme zijde van een bouwblok, het inplanten van voorzieningen die veel auto- en vrachtverkeer genereren verder weg van de verblijfplaatsen voor kwetsbare doelgroepen, voorzien van groene buffers die de luchtfiltering kunnen bevorderen, een eerder beperkt effect kan worden bereikt door kwetsbare functies op een hoger vloerniveau in te planten. Concentraties langsheen de gevel dalen namelijk naarmate de positie (hoogte) t.o.v. het maaiveld toeneemt. Er is geen vaste hoogte te kleven vanaf waar een significante concentratiedaling optreedt. Indicatief kunnen we wel meegeven dat in de simulaties met 3 bouwlagen een merkbare concentratiedaling optrad vanaf 6-7m (bovenste verdieping) en bij 7 bouwlagen vanaf 10-12m (halfweg het gebouw).

Het zijn enkel de maatregelen op masterplan- en gebouwniveau die in deze opdracht dienen behandeld te worden. Maatregelen van een hoger niveau vallen buiten deze opdracht en worden enkel illustratief meegegeven.

Geluid
De geluidsstudie Singel Noord (zie punt 3.2.22 onder planningscontext) geeft aan dat waarden van 65dBA (L_{den}) en hoger worden berekend vlak langs de Slachthuislaan aan beide zijden van de weg. Voor de kades Lobroekdok geldt bovendien dat ze langs beide zijden onderhevig zijn aan een geluidsbron wat milderen zeer moeilijk maakt.

In tegenstelling tot lucht bestaat er geen norm voor geluid afkomstig van wegverkeer. Daarom wordt de richtlijn die door de cel MER wordt gehanteerd hier als richtlijn overgenomen. Algemeen wordt door de cel MER gesteld dat voor wonen een geluidsdrukniveau ten gevolge van wegverkeer tot 55 dBA (L_{den}) aanvaardbaar is. Boven de 60dBA (L_{den}) wordt het problematisch en zijn maatregelen aan de ontvangerzijde (woningisolatie) of de toepassing van geluidsafscherming noodzakelijk. Boven de 65dBA (L_{den}) wordt gesteld dat maatregelen aan de ontvangerszijde onvoldoende zijn en wordt het afgeraden om het gebied te herbestemmen tot woongebied tenzij de toepassing van geluidsafscherming een aanvaardbaar geluidsklimaat kan garanderen.

Maatregelen aan de bron zoals een vermindering van het verkeer of stillere voertuigen zijn het meest effectief, maar praktisch gezien moeilijk realiseerbaar. Daarnaast is er ook de mogelijkheid om remediërend te werken met overdrachtsmaatregelen binnen het projectgebied. Om dit soort milderende maatregelen zo efficiënt mogelijk in te zetten is het van belang dat ze vanaf de ontwerpfase worden meegenomen. Een slimme inplanting van de bebouwing kan de binnengebieden afschermen van lawaai van de ring en de Slachthuislaan. Binnen de gebouwen zelf kunnen de verschillende functies en voorzieningen zo gesitueerd worden dat de blootstelling aan geluidshinder zo minimaal mogelijk is. Hierbij is het vooral belangrijk dat de meest kwetsbare groepen zoals kinderen het meest afgeschermd worden.

Wonen, schoolinfrastructuur, kinderopvang en eventueel een woonzorgcentrum zijn opgenomen in het programma. Dit zijn gevoelige functies voor kwetsbare groepen zoals kinderen en senioren. Het is van groot belang dat deze functies worden afgeschermd van geluidshinder.

Tenslotte kunnen de geplande gebouwen akoestisch geïsoleerd worden. De Belgische normen NBN S 01 400 1 en 2 leggen akoestische criteria op voor nieuwe woongebouwen en scholen.

Een gedifferentieerde en klimaatbestendige open ruimte
Het masterplan publieke ruimte Singel Noord (zie punt 3.2.12 onder planningscontext) geeft aan dat het gebied vandaag een missing link vormt in de grootschalige groenstructuur van de stad. Daarom is het van belang om sterk in te zetten op een netwerk van blauwe (Lobroekdok, water IJzerlaan, ...) en groene verbindingen, in de vorm van groene stapstenen en lineaire groene elementen.

Bereikbaar en aantrekkelijk groen draagt bij tot de kwaliteit van het stedelijk milieu en de leefbaarheid van de stad. Indirect heeft het ook een grote impact op de economie. Groen maakt de stad aangenamer, trekt

nieuwe bewoners aan en zorgt op die manier voor meer dynamiek. Daarnaast heeft groen heeft een positieve invloed op de ecologische kwaliteit en het stadsklimaat. Het tempert bijvoorbeeld het stedelijk hitte-eiland effect en regelt de luchtvochtigheid (zie ook '3.2.20 hittekaart' onder planningscontext).

De al bestaande groenvoorzieningen moeten zo mogelijk behouden blijven en worden versterkt. Een herlocatie van een bestaande groenvoorziening binnen de nabije omgeving kan evenwel ook. Daarbij moet er gekeken worden hoe deze groene ruimtes zich verhouden tot stedelijke open ruimten in de omgeving zoals Lobroekdok en Park Spoor Noord. Op welke manier kunnen deze ruimten worden samen gevoegd tot een ecologische groen en op die manier bijdragen aan de invulling van de groentekorten op stedelijk niveaustructuur (slechts 3.3 m² terwijl het streefdoel 16m² is).

Een structurerende en diverse open ruimte

Het project Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok geeft de mogelijkheid om de diverse open ruimten in de omgeving (zoals het Lobroekdok, park Spoor Noord, en de lokale open ruimten) te verbinden en de kwaliteit van de groenblauwe ruimten maximaal te versterken zoals ook wordt aangegeven in het masterplan publieke ruimte Singel Noord.

De opdracht bestaat erin om binnen de mogelijkheden en grootte van de site, een systeem van kwalitatieve open ruimte te ontwerpen die bijdraagt tot een attractieve en diverse stedelijke omgeving met voldoende aanbod aan open en groene ruimte met een maximale ecologische kwaliteit.
Stedelijke groene ruimten kunnen sterk verschillen in de ruimte die ze innemen en de functies die ze vervullen. Daarom worden ze ingedeeld in 6 niveaus, met name groen op het niveau van woonblok, buurt, wijk, stadsdeel, stad en stadsregio. Deze niveaus vormen de aantrekkingszones van waaruit mensen het groen opzoeken.

Naast de structuur van de open ruimte, moet ook de ontsluitingsstructuur bijdragen aan de verblijfskwaliteit van het gebied. Hierdoor moeten de ontmoetingen in de wijk zich niet concentreren op wijk- of buurtpark(en), maar kunnen deze ook verspreid in de wijk plaatsvinden. De ontsluitingsstructuur moet dus meer zijn dan louter gericht op verkeer en verplaatsing maar moet ook de ruimte bieden om een verblijfs-, ontmoetings-, en speelfunctie (bvb wandelen, fietsen, rolschaatsen, …) op te nemen. Dit kan door de verharde open ruimtestructuur in de wijk (straten, pleinen, …) van zoveel mogelijk groene elementen (bomen, …) te voorzien.

De openruimte structuur moet de relatie met de naastgelegen Damwijk versterken. De openbare ruimte is vanzelfsprekend ook de basis voor een goede inpassing van het gebied in he omgevende stedelijke weefsel. De koppeling van het nieuwe stadsdeel met het bestaande netwerk van openbare ruimten en met de reeds aanwezige patronen van gebruik en beweging in de omliggende wijken is dan ook een belangrijk aandachtspunt. De open groene ruimte richt zicht niet enkel op de toekomstige bewoners van de nieuwe ontwikkeling maar moet ook een wezenlijke bijdrage leveren aan de woon- en omgevingskwaliteit in de aangrenzende bebouwing.

Aspecten m.b.t. zichtbaarheid en toegankelijkheid van de ruimte vanuit het bestaande woonweefsel zijn dan ook een belangrijk aandachtspunt bij de positionering ervan. Niet enkel de schaal, de inrichting, de locatie, zichtbaarheid en toegankelijkheid maar ook het programma dat rond de open groene ruimte wordt ingeplant is belangrijk, onder meer i.f.v. sociale controle en levendigheid. Naast de interactie tussen het wonen en de open groene ruimte, moet dus ook de interactie tussen de open groene ruimte en andere programmaonderdelen worden gemaximaliseerd.

Tenslotte is ook de schakeling en onderlinge verhouding van private en publieke open ruimte van belang. Vanuit elke binnenruimte (in relatie tot het gebruik van de ruimte) moet er aandacht zijn voor zichtgroen en de bereikbaarheid van groene open ruimte. Dit geldt voor de open ruimte op maaiveldniveau, maar ook voor deze in de hoogte (daktuinen, kruinen van bomen, gevelgroen, …)

De stedelijke ecologie

In de huidige toestand wordt de ecologische kwaliteit van het gebied laag in geschat. Daarom wordt er gepleit om in het masterplan aandacht te besteden aan het versterken van de ecologische kwaliteit, zoals reeds aangegeven in het Masterplan publieke ruimte Singel Noord. Kleinschalige ecologie en ecologische verbindingen spelen een belangrijke rol in gebieden met een lage ecologie en groentekorten. Zowel de

toenemende verstedelijking als de klimaatsveranderingen zetten de biodiversiteit onder druk en net daarom is het van belang om niet enkel in te zetten op behoud van de bestaande biodiversiteit, maar moet deze ook versterkt worden. Dit kan zelfs op een kleine oppervlakte door groen in de hoogte in te planten (hoogstammige bomen, groene gevels en groene daken) en door een gedifferentieerd onderhoud en de plantenkeuze. Maar ook de aanwezigheid van lokale waterpartijen (zoals waterbuffering op groendaken of wadi's of waterplassen) kan de ecologische waarde van de groene omgeving sterk te verbeteren.

Omwille van het intensief programma en de beperkte ruimtemogelijkheden is het belangrijk om de kwaliteit van de groene ruimte te maximaliseren. Daarom moet de verblijfskwaliteit van groene ruimte onderzocht en geoptimaliseerd worden. Er moet worden gekeken naar een optimale oriëntatie t.a.v. licht en wind, natuurlijke watertoevoer en voorrang geven aan groen op volle grond. Het spreekt voor zich dat het verbeteren van de condities van de groene ruimte t.a.v. licht, wind, plantenkeuzen… ook de beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit van de open ruimte in de hand werkt.

Hitte-eiland effect

Uit de potentiele stralingstemperatuurkaart (3.2.20 onder planningscontext, figuur 78) is af te lezen dat de hotspots met 'sterke hittestress' zich bevinden in de haven, industriegebieden en de versteende binnenstad. Ook is af te lezen hoe parken en in mindere maten waterpartijen lokaal verkoeling bieden. Om gedeeltelijk bijkomende opwarming ten gevolge van klimaaatverandering te neutraliseren, moeten we zeker in de hotspots, 'hitte-neutraliteit' of een maximale verbetering van de huidige situatie nastreven.

De omgeving van de Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok ligt in een hotspot. We zien dat het Lobroekdok enkel zorgt voor een minimaal milderend effect. Bovendien ligt deze dwars op de predominante ZW-wind, zodat deze niet fungeert als grote ventilatiecorridor. Ook is af te lezen dat het Park Spoor Noord slechts een beperkt koelend effect heeft. Dit komt grotendeels door het gebrek aan beplanting en bomen. Een grasoppervlakte is maar in beperkte mate milderend gezien een bladerdek meer fotosynthese, verdamping en bijkomende schaduw geeft. Het verschil kan waargenomen worden indien we het koelend effect van Park Spoor Noord met het Stadspark met zijn vijvers en hoogstammige bomen vergelijken.

Volgende ruimtelijke maatregelen kunnen het hitte-eilandeffect:

- Groenvolume maximaliseren (fotosynthese + verdamping)
- Waterpartijen aanleggen in publieke ruimte (verdamping)
- Schaduw creëren (minder directe straling)
- Vergroenen van gebouwen en verharding (groene gevels, groendakken, grasdallen…..)
- Rekening houden met de verdichtingsgraad of 'sky-view factor' (indirecte straling door 'gebouwinsluiting')
- Bodemafdekking minimaliseren
- Natuurlijk ventilatie optimaliseren
- Gevel en dakmaterialen van lichte kleur

Zoals aangegeven onder het gedeelte klimaatadaptatie bij de planningscontext zal als gevolg van een steeds verdere bebouwing en verharding van de bodem een waterproblematiek ontstaan van overstromingen, verdroging of uitputting. Het veranderend klimaat manifesteert zich in onze regio's meer periodes van extreme droogte en extreme neerslag. Dit zal de huidige waterproblematiek nog versterken. Om dit te vermijden in het projectgebied dienen via een integrale aanpak de principes van duurzaam waterbeheer maximaal te worden toegepast. Daarbij komt de klemtoon te liggen op volgende zaken:

- maximale natuurlijke infiltratie, verdamping en buffering van hemelwater, waardoor het water zo lang mogelijk in de stad wordt vastgehouden en zo min mogelijk moet worden afgevoerd via de riolering;
- het schoon houden van water (door waterstromen te scheiden en de inplanting van functies af te stemmen op het watersysteem);
- beperken van drinkwaterverbruik.

De uitdagingen en de rol van de open ruimte liggen voornamelijk in de eerste opgave. De nieuwe Vlaamse verordening van hemelwater stelt reeds strenge eisen t.a.v. hemelwaterbuffering en infiltratie. Echter, gezien de lokale context van de Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok die gekenmerkt wordt door hoge verhardingsgraad en laag gelegen topografie in de Schijnvallei moeten de ambities t.a.v.

hemelwateropvang, afvoer en infiltratie worden gemaximaliseerd. Net zoals pilootprojecten op vlak van duurzame stadsontwikkeling als Nieuw Zuid, moet er voor de het projectgebied een 'hemelwaterneutraliteit' worden nagestreefd. Dit betekent dat alle hemelwater op de site en in de omgeving moet worden gebufferd en maximaal geïnfiltreerd, en dat er aldus geen overstort (buiten vb. 20-jaarlijkse extreme neerslag) naar het rioolsysteem. Door de hemelwaterbuffering zoveel mogelijk te herbergen in het open domein (platte daken, wadi's, infiltratievoorzieningen, waterpartijen…) wordt verdamping en infiltratie gemaximaliseerd. Win-win situaties voor beeldkwaliteit, beleving, stedelijk klimaat, beplanting en ecologie worden zo gecreëerd. Meer nog, de noodzaak van ondergrondse hemelwaterleidingen kan zoveel mogelijk worden geminimaliseerd of zelf uitgeschakeld door directe gravitaire lozing in het oppervlaktewatersysteem. Gezien de hoge dichtheid en de beperkte open ruimte, moet ook de context van de hele Slachthuislaan in beschouwing worden genomen met inbegrip van het Lobroekdok en het bestaand stedelijk weefsel.

Voor de hele omgeving dient een integraal hemelwaterplan opgemaakt worden om de maximale buffer- en infiltratiecapaciteit van het projectgebied in kaart te brengen. Het waterplan geeft minimaal weer op welke wijze het masterplan uitvoering geeft aan de gewestelijke hemelwaterverordening en meer bepaald de verplichte infiltratie- en buffervoorziening. Daarnaast geeft het waterplan weer in welke mate de potenties die hierboven zijn beschreven (hemelwaterneutraliteit, gravitaire lozing, …) worden meegenomen in het masterplan.

De site zal per slot van rekening de katalysator zijn voor de hele Damwijk. Daar waar bijvoorbeeld, de site ontoereikend wordt geacht om het hemelwater integraal te bufferen en te infiltreren, kan het Lobroekdok misschien een rol spelen als bijkomend bufferend oppervlaktewatersysteem. Verder onderzoek naar haalbaarheid is hierover echter noodzakelijk.

Momenteel wordt er gewerkt aan een waterplan voor de stad Antwerpen. We vermelden hieronder enkele brongerichte maatregelen die bijdragen tot een klimaatrobuuster openbaar domein:

- aanleg en herwaardering van groenstructuren – voorbeelden: bomen in de straat, groenstroken in de middenbermen, grasvelden op pleinen, tuinen op binnenpleinen, etc.
- aanleg en herwaardering van watersystemen gelet op het vertraagd gravitair afvoeren van water, eventueel in combinatie met groenzones – voorbeelden: wadi, bufferbekken, infiltratiekom, grachten, vijvers, parken, etc.
- aanleg van waterdoorlatende materialen bij gebruik van verhardingen
- aanleg van hellingen in verharde oppervlaktes als natuurlijke afwatering van het hemelwater naar een onverhard oppervlak om aldaar te infiltreren – voorbeeld: hellende voetpaden naar boomroosters
- aanleg van groendaken, ook op de openbare gebouwen, nutsvoorzieningen, e.d.
- afkoppelen van het gemengde rioolstelsel van de afwatering van verharde oppervlaktes en de dakafvoeren van openbare gebouwen
- aanleg van het rwa-stelsel met poreuze buizen dat zoveel mogelijk dient te vermazen naar het oppervlaktewater in de omgeving.
- goed beheer en onderhoud van de (dwa)-riolering met een hoge zuiveringsgraad om diffuse verontreiniging van bodem en grondwater te vermijden
- toepassing van de watertoets bij onbebouwde oppervlakten met het doel de effecten van de geplande ingreep op het watersysteem te onderzoeken en een voorstel voor beperking van de verstoring op te leggen
- de aanleg voorkomen van diepe ondergrondse constructies die een permanente grondwaterdrainage vereisen; ontwerp dergelijke constructies als waterdichte kuip

Schaduw

De beheersing van schaduw draagt bij tot een kwaliteitsvolle open ruimte. Het toepassen van de 45°-regel zal in vele gevallen niet toereikend zijn. Een gedetailleerde studie van de schaduwwerking op het gehele gebied houdt rekening met een optimale lichtinval tijdens de loop van een etmaal en over het hele jaar door. Een dergelijke studie moet een voldoende lichtinval voor de verschillende verblijfsruimte, zowel in de gebouwen als de (publieke en semi-publieke) buitenruimten, garanderen zonder dat oververhitting optreedt.

In de zomermaanden staat schaduw garant voor het verbeteren van het zomercomfort en de hittestress in de open ruimte. Hoogstammige bomen zorgen bijvoorbeeld ook voor een bescherming van residentiele gevels tegen zomercomfort, maar laten tijdens de wintermaanden natuurlijke zonlicht binnen in de woningen en terrassen. Bij de uitwerking van de open ruimte moet er aandacht zijn voor de potenties van begroeiing, want schaduw kan ook kwaliteitsvol zijn.

Wind
Windhinder in de stad komt vooral voor in de nabijheid van hoogbouw, grote open ruimte en in corridors en straten in de predominante windrichtingen. Windhinder is echter niet enkel van belang voor een kwalitatieve openbare ruimte, maar ook voor kwaliteitsvolle private buitenruimte (zoals terrassen). In de hoogbouwnota wordt er op gebouwniveau rekening gehouden met al deze aspecten en worden er eisen opgelegd aan het windcomfort op het maaiveld en de terrassen.

Echter de meest effectieve maatregelen voor het beheersen van windhinder worden genomen op het niveau van het masterplan. De schikking van de gebouwen en functies ten opzichte van elkaar en de open ruimte structuur in relatie tot de overheersende windrichting zijn de aspecten waaraan aandacht moet besteed worden. Een windstudie (CFD-analyse of een simulatie in een windtunnel) kan de nodige inzichten leveren en mogelijkheid bieden om optimalisaties te onderzoeken. Hierdoor wordt er vermeden dat er in een latere fase ingrepen moeten uitgevoerd worden om een minimale verblijfkwaliteit te garanderen.

Mobiliteit
Voetgangers en fietsers: fijnmazig netwerk van routes + stalplaatsen
Aangezien de nieuwe ontwikkeling in het plangebied in sterke relatie wil staan met de Damwijk, moet de bereikbaarheid voor langzaam verkeer vanuit deze wijk en bij uitbreiding de rest van de stad een bijzonder aandachtspunt in het wijkontwerp zijn. Voetgangers en fietsers moeten kunnen beschikken over een fijnmazig netwerk van wegen en paden, zodat de omloop- of omrijafstanden tot een minimum kunnen worden beperkt. De aangeboden routes voor langzaam verkeer leiden bij voorkeur langs de aanwezige lokale en bovenlokale voorzieningen, en zijn maximaal ingebed in een kwaliteitsvolle publieke ruimte en in het aanwezige blauwgroene netwerk. Voor voetgangers is het verder belangrijk dat het netwerk zowel bestaat uit passages als uit verblijfsruimten. Voor fietsers is voldoende ruimte en aandacht voor het stallen en parkeren van de fietsen dicht bij de diverse bestemmingen (de woning, de buurtwinkel, het kantoor, …) essentieel, naast een goede aansluiting op de bestaande netwerken uit de omgeving. De stalplaatsen op zich bevinden zich nabij de toegang van voorzieningen en woningen, bij voorkeur bovengronds en zijn vlot toegankelijk. Er wordt ook nagedacht over het stallen van andersoortige fietsen, zoals bakfietsen.

Openbaar vervoer: goed bereikbare halten met frequente en vlotte verbindingen
Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, is het belangrijk dat er goede openbaar vervoersverbindingen zijn tussen dit stadsdeel en de rest van de stad en daarbuiten. Dit houdt in dat er een aanbod is met een hoge frequentie en betrouwbaarheid (dus vrije beddingen waar nodig), dat er een fijnmazige bediening is van de wijk, dat de looproutes naar de haltes aantrekkelijk en veilig zijn, en dat de haltes optimaal toegankelijk zijn voor alle gebruikers.

Geclusterd parkeren
Het is de ambitie om het stallen (bewoners/werknemers) en parkeren (bezoekers) van auto's op een beperkt aantal plaatsen te clusteren. Deze parkeerclusters moeten te voet vlot en veilig bereikbaar zijn voor de gebruikers ervan. Deze parkeerclusters worden maximaal inpandig georganiseerd en moeten gedeeld gebruik toelaten waar mogelijk (bewoners, bezoekers, kantoorpersoneel, stationsparking, …). De parkeerclusters voor het bovenlokaal programma situeren zich nabij het hoger wegennet.

5.3.2 Bundelen en sluiten van kringlopen

De stad Antwerpen wil op een duurzame manier omgaan met de stedelijke stromen en streeft naar het maximaal sluiten en bundelen van energie-, water- en materialenkringlopen. Zowel de input als de output, zoals emissies, afval, afvalwater en restwarmte, dienen zo klein mogelijk te worden gehouden.
De driestappenstrategie is een leidraad om te komen tot een duurzame bebouwde omgeving. In principe gaat het om drie opeenvolgende stappen die in deze volgorde genomen moeten worden om een optimaal 'duurzaam' effect te hebben:

- stap 1: voorkomen van de vraag (door slim te ontwerpen, door het gebruik van reststromen)

- stap 2: invullen van de vraag met duurzame (onuitputtelijke/hernieuwbare) bronnen
- stap 3: invullen van de vraag door het efficiënt gebruik van eindige bronnen

Energie
De energieambitie voor de nieuwe ontwikkelingen is hoog. Het is immers een veel grotere uitdaging om deze doelstelling te realiseren in het bestaande, veelal verouderde, gebouwenbestand. Daarom moet de bijdrage aan de stedelijke doelstellingen zo maximaal mogelijk zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Deze visie werd ook vertaald in recente stedelijke ontwikkelingsprojecten en is ook terug te vinden in de Europese, gewestelijke en stedelijke regelgeving en stimuleringsbeleid. Het verbruik van fossiele brandstoffen en de CO2-uitstoot dienen daarom bij zowel de planning, de realisatie als het gebruik van de infrastructuren en gebouwen tot een minimum beperkt.

Deze ambitie kan vertaald worden op volgende niveaus: de wijk, het gebouw en de gebruikers. Op wijkniveau komen de mogelijkheden van collectieve systemen in beeld met betrekking tot hernieuwbare energie en flexibele, toekomstgerichte energiesystemen. Op gebouwniveau wordt gestreefd naar een maximale reductie van de energievraag rekening houdende met een hoog comfortniveau voor de gebruikers. De gebruikers worden gestimuleerd en ondersteund in een duurzame levenswijze. Tenslotte kan nog worden verwezen naar de omgeving waar een nieuwe ontwikkeling interageert en de katalysator vormt voor verduurzaming van de bestaande omgeving

<u>De wijk</u>
Op de schaal van een wijk is er erg weinig verplichtende wetgeving inzake energie-efficiëntie en gebruik van hernieuwbare energie. Op gewestelijk niveau bestaat enkel de verplichting tot het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie naar alternatieve energiesystemen. Onder deze alternatieve energiesystemen vallen ook collectieve warmtesystemen. Met de energie efficiëntie richtlijn verplicht Europa haar lidstaten tot nationale actieplannen inzake collectieve warmtesystemen. Op stedelijke schaal werden reeds verschillende initiatieven gestart inzake wijk- en stadsverwarming.

Een wijkverwarming heeft als voordeel dat op één plaats in de wijk op een efficiënte manier warmte wordt geproduceerd. Een leidingennetwerk brengt de warmte in elke woning. Dit is een uiterst performante, meer duurzame en vooral flexibere manier om warmte te produceren.

Warmtenetten bieden tal van voordelen in een stedelijke context.
- Ze bieden een grote flexibiliteit in de keuze van energiebronnen die gegarandeerd blijft over een lange periode.
- Hernieuwbare energie is in een dichte stedelijke ontwikkeling vaak niet beschikbaar voor elke wooneenheid. Op collectief niveau kunnen zij veel kostenefficiënter worden aangewend. Bijvoorbeeld bodemenergie (geothermie), energie uit oppervlaktewater, zonthermische energie, restwarmte uit industrie,…
- Nieuwe, efficiëntere technologieën kunnen eenvoudig toegepast worden en bieden meteen voordelen voor de hele wijk.
- Indien een deel van de energieopwekking gebeurt door verbranding van biomassa of fossiele brandstoffen kan dit efficiënter en schoner door schaalvoordelen. Op die manier ontstaat een gezondere leefomgeving dan in het referentiegeval met individuele gasketels.
- De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van een gaswandketel of een complexe technische installatie ligt niet meer bij de bewoners en gebruikers van de nieuwe gebouwen worden.

Omwille van al deze redenen wenst de stad Antwerpen dat de mogelijkheid van een warmtenet wordt onderzocht in deze ontwerpfase. Daarbij moet uitgegaan worden van een minimaal aandeel van 45% aan hernieuwbare energie in de warmteproductie. Op die manier kan via een aansluiting op het warmtenet voldaan worden aan de hernieuwbare energieverplichting zoals opgenomen in de EPB-regelgeving (zie ook volgende paragraaf).

De site beschikt over enkele belangrijke troeven inzake hernieuwbare energie:
- Aanwezigheid van oppervlaktewater: Lobroekdok en Albertkanaal

- Nabijheid van een RWZI (rioolwaterzuiveringsinstallatie) biedt potentieel voor biogas, biomassa, riothermie en WKK (warmtekrachtkoppeling). In het geval van een WKK wordt de elektriciteit aangewend door de RWZI en de warmte in het warmtenet geïnjecteerd.
- Nabijheid van de wijk de Luchtbal, die als potentiële eerste site zal aangesloten worden op restwarmte uit de haven.. De stad keurde op 12/12/2014 het plan van aanpak goed voor de realisatie van een warmtenet op de site Luchtbal.

Het masterplan stelt een integraal energieconcept voor waarin wijkverwarming een plaats krijgt naast andere duurzame energiesystemen (bv. photovoltaïsche). Bij het ontwerp van het masterplan wordt in elk geval rekening gehouden met de nodige ruimte voor infrastructuur:
- Distributieleidingen (op openbaar domein)
- Een ruimte voor de warmteproductie (backup, piek, wkk) ca 100m2, die bij voorkeur wordt geïntegreerd in een gebouw.
- Systemen voor hernieuwbare energie
- Energie-opslag

De ontwerper presenteert een integraal energieconcept voor de wijk waarin collectieve voorzieningen en hernieuwbare energie centraal staan. Voornamelijk het ruimtelijke aspect is daarin uitgewerkt. Een volledige technische, financiële en juridische haalbaarheidsstudie inzake de wijkverwarming wordt voorbereid en gefinancierd door stad Antwerpen en haar eventuele partners. Desgevallend zal zij, bij positief reslutaat ook instaan voor het aanstellen van een warmtebedrijf. Mocht het programma een aanzienlijke koudevraag inhouden kan ook een koudenet mee onderzocht worden.

Concreet kan de driestappenstrategie als volgt worden toegepast:
- stap 1: voorkomen van de vraag en beperk het energieverbruik door verspilling tegen te gaan
  - o inzake openbare verlichting niet meer verlichten dan strikt noodzakelijk volgens de norm
  - o werken met sensoren (bij schuilinfrastructuur en reclameborden, parkeergarages, geen onnodige zuivering van water, rioolgemalen, …)
  - o het strategisch combineren van programma dat elkaar aanvult op energetisch vlak (op verschillende schaalniveaus) en het inplanten van complementaire functies en processen. Door te zorgen voor een goed evenwicht tussen vraag en aanbod kunnen immers opportuniteiten naar efficiënte energiesystemen worden geboden.
  - o het terugwinnen van restwarmte van publieke voorzieningen zoals rioleringen d.m.v. warmtepompen
- stap 2: invullen van de vraag met hernieuwbare energie:
  - o voorverwarming en voorkoeling door omgevingselementen zoals grondbuizen en natuurlijke nachtventilatie.
  - o afvalstromen van gebouwen, gebieden en processen inzetten in de energieketen, bv. zuiveren van afvalwater waarbij het slib wordt vergist tot biogas (zie ook nabijheid RWZI)
- stap 3: invullen van de vraag door het efficiënt gebruik van eindige energiebronnen
  - o energiezuinige openbare verlichting d.m.v. metaalhalide- of ledlampen, elektronische voorschakelapparatuur, dimverlichting

<u>De gebouwen</u>
Stedelijke ontwikkelingen, lopen meestal over meerdere jaren en vragen de nodige voorbereidingstijd. Het is daarom relevant om bij het vastleggen van de energieprestatie-eisen voor de gebouwen reeds rekening te houden met de toekomstige reglementering. Wil de ontwikkeling binnen 5 à 10 jaar nog steeds een competitieve energieprestatie aanbieden, is het wenselijk om nu reeds te kiezen voor Bijna Energie Neutrale-gebouwen of kortweg BEN-gebouwen.

Dit zijn de eisen die overeenkomen met BEN:

	2021 (BEN)	Bestemming
E-peil	30	Woningen, kantoren en scholen
K-peil	40	Alle bestemmingen
Netto Energiebehoefte voor Ruimteverwarming	70 kWh/m²	Woningen
Oververhittingsindicator	6500	Woningen
Hernieuwbare energie	10kWh/m² per jaar Of 1 maatregel uit lijst van 6 mogelijke opties (enkel woningen)	Woningen Kantoren en scholen

Wat betreft het E-peil dient uiteraard minimaal de dan geldende wettelijke normering gehaald te worden. Vanaf 2016 wordt een E-peil van 50 opgelegd, vanaf 2018 E40, vanaf 2020 E34 en vanaf 2021 een E30-peil, wat overeenkomt met BEN.

De huidige regelgeving is echter nog onvoldoende aangepast aan stedelijke ontwikkelingen met een collectieve energie-opwekking. Daarom worden volgende richtinggevende criteria meegegeven:

- Netto energiebehoefte voor ruimteverwarming ≤ 15kWh/m²/jaar gemiddeld per bouwblok.
- De binnentemperatuur mag niet meer dan 5% van de bezettingstijd 25°C overschrijden. Dit wordt aangetoond met een geschikte simulatietool. (Dynamisch simulatie of PHPP-berekening)
- De woongebouwen worden niet actief gekoeld. Voor de overige bestemmingen geldt een maximale netto energiebehoefte voor koeling van 15kWh/m²/jaar

Concreet kan de driestappenstrategie als volgt worden toegepast:

- stap 1: voorkomen van de vraag en beperk het energieverbruik door verspilling tegen te gaan
  - oriëntatie van gebouwen: zongericht verkavelen en bouwen (ifv passieve én actieve zonne-energie, afhankelijk van de omstandigheden, steeds afgewogen t.o.v. andere wensen zoals behoud van bestaand kavelpatroon, …)
  - compact en luchtdicht bouwen
  - optimaal benutten van daglicht door doordacht ontwerp, lighttubes en daglichtdimming
  - het toepassen van een buitenzonwering waar mogelijk met vaste elementen zoals dakoversteken maar ook eventueel vegetatie (bomen, hagen, groene gevels) in andere gevallen met behulp van bij voorkeur geautomatiseerde beweegbare zonwering.
  - een doordachte verdeling van de gebruiksruimten over een gebouw met zonwering i.f.v. gebruikstijden en gewenste temperaturen en door centraliseren van functies
  - performante isolatie van alle schildelen
  - vermijden van complexe bouwknopen. Deze leiden vaak tot thermische verliezen, en vormen obstakels bij het realiseren van een goede luchtdichtheid.
- stap 2: invullen van de vraag met hernieuwbare energie:
  - Benut het potentieel van daken en gevels m.b.t. tot zonne-energie. In het bijzonder de bestaande daken van de loodsen/magazijnen bieden daartoe groot potentieel.
- stap 3: invullen van de vraag door het efficiënt gebruik van eindige energiebronnen
  - energiearme verlichting zoals TL-lampen en spaarlampen voor functionele binnenverlichting met elektronische voorschakelapparatuur, hoogrendement-armaturen
  - energiearme motoren met frequentieregeling of permanente magneet voor ventilatoren, pompen en compressoren

Volgende richtinggevende ontwerpprincipes op gebouwniveau dragen bij tot de realisatie van degelijke collectieve warmte-infrastructuur:

- integreren van een evident bereikbare technische ruimte (op maaiveldniveau of beneden het maaiveld) voor plaatsing van een centrale warmteaansluiting

- ontwerp op lage temperatuur (<55°C aanvoertemperatuur) van het afgiftesysteem voor ruimteverwarming (vloerverwarming of overgedimensioneerde radiatoren);
- voorziening van hotfillaansluitingen voor vaatwas en wasmachines
- Lage temperatuursverwarming in de gebouwen zodat bronnen op lage temperatuur aangewend kunnen worden
- Elk bouwblok wordt uitgerust met een intern verdeelsysteem voor warmte (ruimteverwarming en sanitair warm water). Het verdeelsysteem wordt geplaatst in leidingkokers in overeenstemming met de bouwcode
- Elk bouwblok beschikt over één ruimte voor warmtewisselaar/onderstation in overeenstemming met de bouwcode van stad Antwerpen

De gebruikers

Om de duurzaamheid van het ontwerp ook in de praktijk te realiseren is het belangrijk dat de gebruikers goed worden geïnformeerd met betrekking tot de verschillende maatregelen en technieken die bijdragen aan deze duurzaamheid. Er zijn verschillende ontwerpmatige en organisatorische maatregelen mogelijk die de gebruikers ondersteunen bij een zo duurzaam mogelijk gedrag.

Volgende ontwerpprincipes dragen bij tot de realisatie van de uitgangspunten en de overkoepelende duurzaamheidsambitie:

- Energie en watermonitoring met dashboard voor gebruikers. Permanent inzicht in de het energieverbruik door de gebruikers.
- Intelligente regeling van verlichting door aanwezigheidsdetectie, veegpulsschakeling of kloksturing

Water

Zoals reeds eerder werd vermeld zorgt steeds verdere bebouwing en verharding van de bodem voor een waterproblematiek van overstromingen, verdroging of uitputting. Daarom is een integrale aanpak voor de principes van duurzaam waterbeheer noodzakelijk. Om te komen tot een integraal waterconcept voor het gehele plangebied dienen de verschillende waterstromen (drinkwater, hemelwater, grijswater, afvalwater,…) in kaart gebracht worden.

Bij een uitwerking van een integraal waterconcept wordt er uitgegaan van volgende principes:

- hemelwaterneutraliteit door te streven naar een maximalisatie van natuurlijke infiltratie van hemelwater, waardoor het water zo lang mogelijk in de stad wordt vastgehouden en zo min mogelijk moet worden afgevoerd via de riolering.
- De looptijd van schoon water maximaal verlengen door waterstromen te scheiden en slim inplanten van functies.
- Het drinkwaterverbruik tot een minimum te beperken door waterbesparende maatregelen en gebruik van grijs- en hemelwater.

Voor het thema water kan de 3-stappenstrategie als volgt worden vertaald:

- stap 1: in: voorkom de vraag naar water / uit: voorkom onnodige afvoer van hemelwater en vuil water
- stap 2: in: gebruik hemelwater / uit: hergebruik afvalwater
- stap 3: in: gebruik leidingwater zo rationeel mogelijk / uit: verwerk overtollig water verstandig

Bij residentiele projecten met hogere dichtheid zoals appartementsgebouwen blijkt het aanbod van hemelwater onvoldoende om de vraag voor minderwaardige toepassingen zoals WC-spoeling af te dekken. Grijswaterzuiveringssystemen in combinatie met waterzuinige toestellen op gebouwniveau kan dan een duurzaam alternatief zijn. Het grijs water komende van douches, keukens,… wordt gedeeltelijk gezuiverd en herbruikt. Het hemelwater wordt dan via een natuurlijke weg terug aan de omgeving gegeven door bijvoorbeeld in te zetten als irrigatie, verdamping, buffering en infiltratie.

Ook kunnen bewoners worden gestimuleerd en bewust gemaakt van hun waterverbruik door het verbruik zichtbaar te maken aan de hand van interfaces. Als laatste dragen monitoring en lekdetectie ook bij tot een lager verbruik van drinkwater.

Verder wordt verwezen naar de hoofstukken met betrekking tot water in de bouwcode (onder deel 3: ‘technische kwaliteit’, hoofdstuk 2 ‘waterlopen’, hoofdstuk 3 ‘private voorbehandeling van afvalwater’ en hoofdstuk 4 ‘zuivering van afvalwater – openbaar en privaat’ p. 65-70) en de hoogbouwnota (het gedeelte checklist (HBC) onder ‘duurzaamheid’).

Grondstoffen en afval
Het gebruik van grondstoffen en het produceren van afval zijn onderdeel van een cyclus op mondiaal niveau. Voor een duurzaam beheer van de materialenkringloop moet zowel de input (de keuze van de materialen) als de output (het afvalbeheer) op een duurzame wijze verlopen, en dit in alle fases van het project (planfase, bouw, gebruik, afbraak).

Welke maatregelen worden getroffen qua afvalbeheer? Welke concepten kunnen bijdragen aan een efficiënte en hindervrije afvalinzameling in de wijk (vb. collectief systeem, sorteerstraatjes, …)?

Voor dit thema kan de driestappenstrategie als volgt worden vertaald:
- stap 1: beperk de vraag naar grondstoffen:
  - IN: voorkom onnodig gebruik van materialen (afwerkingsmaterialen, systeembouw, flexibele indeling, aanpasbaarheid van het gebouw, ,…)
  - UIT: voorkom afval (prefab,…)
- stap 2: hergebruik grondstoffen
  - IN: gebruik gezonde en duurzame materialen uit onuitputtelijke grondstoffen (cradle to cradle, gesloten kringlopen, nagroeibare isolatiematerialen, hout, natuurverf,…)
  - UIT: hergebruik afval en recycleer (recuperatie bakstenen, hergebruik granulaten beton, recycleerbare isolatiematerialen,…)
- stap 3: vul de resterende vraag aan via verstandig gebruik van eindige grondstofbronnen
  - IN: gebruik materialen die goed scoren op vlak van milieu en gezondheid (labels, NIBE-klasses,…)
  - UIT: verwerk afval verstandig

Concreet kan dit vertaald worden in: er moet zoveel mogelijk gewerkt worden met:
- lokale materialen
- gerecycleerde materialen
- recycleerbare materialen
- materialen met duurzaamheidscriteria zoals FSC-label, PEFC-label, Natureplus label, Europees Ecolabel, Blaue Engel label, Nordic Swan label, NIBE-klasse 1, 2 of 3.

5.4 Programma van eisen

Hieronder worden een aantal mogelijke programmatische invullingen voor het masterplan opgelijst. De functies zijn in beeld gebracht op basis van tekorten en de ambitie die de opdrachtgever heeft voor het terrein. Er zijn evenwel nog geen concrete bouwprogramma's gekend op dit moment. De lijst is dan ook te bekijken als een opsomming van bouwstenen die de uiteindelijke ontwikkeling kunnen vormgeven. Dit benadrukt nogmaals de nood aan een flexibel masterplan dat onderstaande programma's kan huisvesten, maar eveneens ruimte biedt voor een gewijzigd programma.

Een erg belangrijk onderdeel van de vraag aan het ontwerpteam is om aan de hand van doorgedreven ontwerpmatig onderzoek dit programma van eisen te doorgronden en verder af te toetsen op haalbaarheid en mogelijkheden. Het is aan de ontwerper om te onderzoeken welke programma's op welke manier kunnen worden ingepast. Hieruit kan ook volgen dat bepaalde combinaties eventueel niet mogelijk zijn of bepaalde consequenties inhouden. Deze dienen duidelijk in beeld gebracht te worden.

Tot slot zal het uiteindelijk te realiseren programma financieel haalbaar moeten zijn.

De functies worden niet-limitatief opgesomd. Het staat de ontwerper vrij om de mogelijkheden van andere functies te onderzoeken.

5.4.1 Groentekorten – open ruimte

Voor de groentekorten wordt een onderscheid gemaakt tussen groen op buurt- en op wijkniveau. Buurtgroen (tussen 0,5 en 5 ha groot) heeft een bereik van 400 meter, terwijl wijkgroen (tussen 5 en 10 ha groot) een bereik heeft tot 800 meter. Daarnaast is er ook nog groen dat op stadsdeelniveau functioneert (groter dan 10 ha) en een bereik heeft van 1.600m. Naar bereik zijn er geen tekorten in het projectgebied,

noch op buurt- wijk of stadsdeelniveau. Qua draagkracht, aantal m² beschikbaar per inwoner, zijn die er echter wel op schaal van de wijk en het stadsdeel.

Vandaag wordt de behoefte aan buurtgroen ingevuld door Spoor Noord en het groen op Noordschippersdok. Wanneer in het masterplan voorstellen worden geformuleerd om deze laatste zone te bebouwen, dient een andere oplossing voor dit buurtgroen te worden voorzien. Anders ontstaat een tekort. De grootte van deze groene ruimte dient voldoende te zijn voor de huidige bewoners en nieuwe bewoners. De exacte grootte dient verder bepaald te worden, bij meer inzicht in het aantal woningen. Om een rol te kunnen spelen op buurtniveau, dient deze groene ruimte minimaal 5.000m² groot te zijn.

De Damwijk zit enerzijds tussen het park Noord, anderzijds tussen het Lobroekdok en zijn kades. Hoewel deze laatste geen groene ruimte is, draagt ze toch ook bij aan de openheid van de omgeving. De Damwijk is dus omgeven door twee grote (potentiële) publieke ruimtes. Er is vanuit die optiek geen nood aan een bijkomende grootschalige groene ruimte of park. In plaats daarvan wordt er gepleit voor het creëren van een tweede onderdoorgang naar Spoor Noord en een opwaardering van de kades van het Lobroekdok tot een kwalitatieve publieke ruimte. In het projectgebied is geen ruimte voor groen dat functioneert op stadsdeelniveau, dat dus meer dan 10ha groot dient te zijn.

Tot slot zijn er ook nog potenties voor het opvangen van groentekorten en voorzien van groene publieke ruimte in de ruimte die ontstaat ter hoogte van de huidige IJzerlaanbrug, na realisatie van de Oosterweelverbinding. De snelweg verdwijnt op deze plaats in tunnels en er ontstaat een zeer grote ruimte. Een exacte invulling van deze ruimte is momenteel nog niet bepaald.

5.4.2 Lokale voorzieningen

Tekorten

Naast groentekorten kunnen via het GIS-model ook tekorten aan lokale publieke voorzieningen in beeld gebracht worden. Ook hier wordt een onderscheid gemaakt in loopafstand, wat resulteert in een tekortzone, en draagkracht.

Volgende lokale voorzieningen kennen een tekort naar draagkracht en het projectgebied is een tekortzone voor deze functie of ligt binnen de invloedssfeer van deze tekortzone:

- Speelterrein
- Basisonderwijs
- Kinderopvang

De ontwerper dient voor deze functies te onderzoeken hoe deze kunnen ingepast worden in het masterplan.

Andere functies die naar voor komen omwille van een tekort naar draagkracht, worden niet weerhouden voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok :

- volkstuinen: in het park het Schijntje zijn potenties om het aantal volkstuinen te vergroten, ingebed in een groene omgeving;
- bijkomende sporthal: gezien de nieuwe sportinfrastructuur die recent in Spoor Noord werd voorzien, zijn er andere gebieden in de stad waar de nood veel groter is;
- Cultuurcentrum: gezien de nabijheid van twee grote bovenlokale cultuurcentra en het lokale cultuurcentrum Badhuis, wordt dit tekort hier ook niet weerhouden.

Speelruimte

Op vlak van speelruimte adviseert de stad om heel de publieke ruimte op de site te bekijken als één speelvlak. Belangrijk is de combinatie van formeel en informeel spelen/sporten.

De norm die vandaag gehanteerd wordt binnen de stad voor formeel groen is 10m² per 0-11 jarige. Uit de tekortenanalyse uit 2011 blijkt dat er dan een tekort is van 0,7 ha speelterrein. Dit houdt evenwel nog geen rekening met tekorten die ontstaan door het aantrekken van nieuwe inwoners. Gezien de vele ruimtelijke claims dient ontwerpend onderzocht te worden hoe en waar dergelijke omvang aan speelterrein kan ingepast worden. Toch wordt al gesteld dat er minimaal een speelterrein van 2.000m² moet worden voorzien. Dit terrein wordt best als één geheel ontworpen om de aantrekkingskracht er van te vergroten. Een minder interessant alternatief is dat het speelterrein wordt opgedeeld in kleinere zones die meer verdeeld liggen over de ganse wijk. De speelruimte kan deel uitmaken van het te voorziene buurtgroen of kan onderdeel zijn van de speelplaats van een school bij meervoudig ruimtegebruik.

Om van de site een kind- en jeugdvriendelijke publieke ruimte te maken is het belangrijk om de verschillende hotspots te verbinden met spelprikkels. Hiermee wordt bedoeld spelen in de brede zin van het woord: ravotten, ontmoeten, sport, bewegen, zien en gezien worden, …

Met enige creativiteit van de ontwerper kan er heel wat gedaan worden om van deze zone een jeugdvriendelijke site te maken. Enkele voorbeelden: evt. hoogteverschillen kunnen heel wat speelkansen aanbieden, verblijfsruimte kan gecombineerd worden met speelaanleidingen, straatmeubilair kan best multifunctioneel zijn, verschillende ondergronden, bespeelbare kunst, duidelijke grenzen, …

Analoog aan spelen kan er voor skaters, skeelers en BMX'ers op een informele en formele manier een aanbod zijn. Voor formeel skaten werkt dit op stadsdeelniveau, wat maakt dat de skate&BMX-bowl voldoende dichtbij is. Deze doelgroep kan heel subtiel gestuurd worden. Enerzijds kunnen er skate-aanleidingen voorzien worden (cfr. Theaterplein), anderzijds kan skaten etc. ontmoedigd worden door bijv. de materiaalkeuze (kasseien, cfr. Spoor Noord).

Om de levendigheid, de aantrekkingskracht, de sociale mix en controle te verhogen, kunnen er best zoveel mogelijk synergieën gezocht worden en verschillende publieke functies gecombineerd worden. Enkele mogelijkheden:
- een kindercampus die zowel werkt als een brede en open school: waar bijv. de sportzaal en het speelterrein buiten de schooluren bruikbaar zijn voor sport-, cultuur- en jeugdvoorzieningen;
- een speel- en sportterrein in combinatie met horeca waar het terras uitkijkt over de terreinen.

Er dient maximaal rekening gehouden te worden met de principes van integrale toegankelijkheid. Dit is van belang voor kinderen/jongeren met een mentale of fysische beperking/handicap, voor ouders met een kinderwagen, kleuters met hun fietsje, grootouders die hun kleinkinderen begeleiden, …

Onderwijs
Wat het basisonderwijs betreft, is het de wens van de stad om nieuwe scholen steeds te bouwen als een kinder- en jongerencampus. Dergelijke campus omvat een kleuterschool en lagere school.

Omwille van de huidige noden in de Damwijk, het ruimere tekort in de wijk 2060 en de prognose van nieuwe bevolking bij herontwikkeling van Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok Slachthuissite en Noordschippersdok moeten basisscholen (kleuter en lager onderwijs) worden voorzien voor 750 leerlingen opgedeeld in een 1 + 2 stroom[†].

Voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok is dus een totaal programma van 3 klassen per leerjaar gewenst. Er is nog geen duidelijkheid over welk net deze school zal bouwen. Ofwel gaat het om een gedeelde (fysieke) locatie met twee netten (1 + 2 stroom) of om twee locaties, elk net zijn eigen school. In het laatste geval worden deze best gespreid over het projectgebied.

[†] 1-stroom staat voor 1 klas per leerjaar, 2-stroom komt overeen met 2 klassen per leerjaar, …

Richtinggevend gaat het om volgende oppervlaktes voor de kinder- en jongerencampus:

A/ 1 gedeelde locatie met 1-stroom en 2-stroom (twee entiteiten)

programma van eisen	
bruto bebouwbare oppervlakte	6.760 m²
speelplaats (incl. overdekte speelplaats)	6.000 m²
ruimte lichamelijke opvoeding	970 m²
fietsenberging	360 m²
Parking 0,75 per klaslokaal	22,5 plaatsen
aantal klassen	
1-stroom	10 klassen
2-stroom	20 klassen
aantal leerlingen	
1-stroom	250 leerlingen
2-stroom	500 leerlingen

B/ 2 locaties (uiterste hoeken) met een 2-stroom en 1-stroom (twee entiteiten)

programma van eisen	1-stroom	2-stroom
bruto bebouwbare oppervlakte	2.522 m²	4.238 m²
speelplaats (incl. overdekte speelplaats)	2.000 m²	4.000 m²
ruimte lichamelijke opvoeding	485 m²	485 m²
fietsenberging	120 m²	240 m²
parking	7,5 plaatsen	15 plaatsen
aantal klassen	10 klassen	20 klassen
aantal leerlingen	250 leerlingen	500 leerlingen

De mogelijkheden van medegebruik moeten onderzocht worden.
In een stedelijke omgeving dient met creatief om te gaan met mobiliteit en beperkte ruimte. Dit geeft aanleiding tot het ontwikkelen van nieuwe vorm- en organisatieconcepten. Zo zullen niet alle buitenspeelruimtes zich per definitie op de begane grond bevinden, maar bieden dakoppervlakken bijkomende mogelijkheden. Ook intern zal de oppervlaktebesteding een creatieve invulling vragen.

Naast het concept van de campus, wordt daarom ook gestreefd binnen het Stedelijk Onderwijs naar ‘brede’ scholen. De term ‘Brede School’ wordt in de praktijk op tal van verschillende manieren geïnterpreteerd. Als we ‘breed’ begrijpen als een ‘breed tijdskader’ denken we aan voor- en naschoolse kinderopvang en activiteiten tijdens de schoolvakanties. De zorg van de school beperkt zich niet tot de klassieke lestijden, maar spreidt zich uit over school en vrije tijd. Maar ‘breed’ kan ook begrepen worden als het aanbieden van ‘brede zorg’, een ‘breed dienstenaanbod’. In een dergelijke brede school worden organisaties gebundeld met een ruim aanbod van diensten (materiaal, cultureel, recreatief, op welzijnsvlak) om het rendement van onderwijs te maximaliseren. De samenwerking met anderen betekent hier een hulpmiddel voor de school. Door een beroep te kunnen doen op partners krijgt de school hulp bij het uitvoeren van bepaalde taken. Onder ‘breed’ kan men ook verstaan dat een brede gemeenschap rond de school wordt bediend. Niet alleen de kinderen, maar bijvoorbeeld ook hun ouders of de buurt of relevante organisaties in de stad of schoolomgeving worden als doelgroep benaderd. Op die manier kan een brede schoolwerking bijdragen tot meer verdraagzaamheid en veiligheid in de buurt.

Een brede school zal doorgaans meer oppervlakte besteden aan ruimtes voor gemeenschappelijk gebruik, t.o.v. een school die zich enkel op zichzelf richt. Financieringsbronnen, andere dan subsidie voor schoolinfrastructuur, kunnen deze extra oppervlakte mee dragen.

Een doordachte compartimentering is een must. Compartimentering is uiteraard sowieso nodig om reden van brandveiligheid, maar kan tegelijkertijd het beheer van een brede school vereenvoudigen (dit beheer is niet de taak van de betreffende school, maar wordt van hogerhand vastgelegd in een beheersmodel). Deze compartimentering situeert zich enerzijds op ruimtelijk-organisatorisch vlak. 'Breed' inzetbare ruimtes krijgen bij voorkeur een aparte toegang. Meer publieke zones moeten afzonderlijk gebruikt kunnen worden en afgesloten kunnen worden van de schooleigen ruimtes. Anderzijds krijgt deze compartimentering ook een technische vertaling. Technische uitrusting, zoals bijvoorbeeld centrale verwarming, moeten ook volgens die zones georganiseerd worden. Dit zorgt niet enkel voor een economisch energieverbruik, maar maakt het tevens mogelijk om aparte afrekeningen op te maken voor de verschillende gebruikers.

Het toelaten van flexibel ruimtegebruik is een tweede belangrijke infrastructurele eis die samenhangt met het breed inzetten van schoolinfrastructuur. Een school is op zich al een organisch gegeven, dat voortdurend in verandering en beweging is. Een modern scholenbouwontwerp moet dergelijke tijdelijke en permanente wijzigingen in ruimtegebruik toelaten. Maar flexibele ruimten laten ook verschillend gebruik door (wisselende) externe partners toe, zoals sport-, cultuur- en jeugdvoorzieningen. Dit geldt zowel voor de gebouwen als de buitenruimte.

Naast ecologisch duurzaam moeten de schoolgebouwen ook economisch duurzaam zijn, d.w.z. dat ze niet alleen vandaag hun waarde moeten hebben, maar ook in de toekomst. Op korte termijn moet een schoolgebouw het wisselen tussen verschillende onderwijsvormen en verschillende groepsgroottes mogelijk maken. Op middellange termijn moet het gebouw ook kunnen inspelen op eventuele veranderende onderwijsvisies of op een wisselend leerlingenaantal. Op lange termijn tenslotte moet een schoolgebouw mogelijk ook andere dan onderwijsfuncties kunnen huisvesten, al gaan we er wel van uit dat een schoolgebouw dat vandaag wordt gebouw of verbouwd toch wel ettelijke decennia haar onderwijsfunctie zal houden.

Om dit te kunnen realiseren is ruimtelijke en technische flexibiliteit vereist. Ruimtelijke flexibiliteit komt neer op het streven naar het toelaten van zoveel mogelijk verschillende functies in eenzelfde ruimte. Technische flexibiliteit heeft te maken met een basisplattegrond die op een vrij eenvoudige manier kan veranderd of heringedeeld worden door verplaatsen, verwijderen of toevoegen van niet-dragende wanden of door te werken met bijvoorbeeld vouwwanden of andere flexibele wandsystemen (met de nodige aandacht voor akoestiek). Een dergelijke basisplattegrond bestaat vaak uit een kern van vaste elementen (sanitair, trappenhal, technische lokalen), waarrond flexibel kan ingevuld worden. Concreet zal men voor technisch flexibele schoolgebouwen eerder kiezen voor skeletbouw dan voor massiefbouw en zal men dus tussen de klassen liever geen dragende wanden voorzien. Ook de aanpasbaarheid van leidingen en leidingencircuits is een belangrijk aandachtspunt.

Kinderopvang
De huidige nood aan bijkomende kinderopvang in de wijk, rekening houdend met de tewerkstelling, bedraagt 84 kindplaatsen. Deze nood zal echter groter worden door de komst van nieuwe bewoners. Hiervoor dienen minimum 33 plaatsen extra voorzien te worden per 100 kinderen tussen 0 en 3 jaar die er bij komen.

In eerste instantie moet er een kinderdagverblijf bijkomen van 85 plaatsen, bij voorkeur op een schoolsite. In functie van het op tijd behalen van de nodige subsidies dient de bouw in fases opgevat te worden. In eerste fase 28 plaatsen, vervolgens 28 plaatsen en tenslotte 29 plaatsen. Richtinggevende oppervlakte voor het geheel: minimum 1.020m² vloeroppervlakte en minimum 255m² buitenruimte.

Bijkomende kinderdagverblijven – in functie van de groei van het aantal 0-3 jarigen in de wijk – kunnen in een latere fase op kleinere schaal ingeplant worden in de wijk. Richtinggevende oppervlakte: 10m² vloeroppervlakte per plaats en 3m² buitenruimte per plaats. Richtinggevend aantal plaatsen per bijkomend kinderdagverblijf: minimum 18 plaatsen.

Ook onthaalouders zijn een mogelijkheid om aan een deel van de bijkomende nood te voorzien. Hiervoor is geen bijkomende infrastructuur nodig.

Sportvoorzieningen
De buurtsporthal All Inn wordt vandaag frequent gebruikt. De buurtsporthal als programma dient dan ook in de buurt behouden te blijven. De ontwerper kan wel een voorstel doen van nieuwe locatie binnen het masterplan. Dit heeft uiteraard financiële implicaties op het haalbaarheid van het project. Het is aan de ontwerper een ontwikkelingsstrategie voor te stellen bij keuze voor een herlocatie van de sporthal. Er kan ook geargumenteerd worden om de sporthal te behouden op zijn huidige locatie. Het is aan de ontwerper te onderzoeken wat de mogelijkheden van beide pistes zijn.

Voor het voetbalveld, naast de sporthal geldt eenzelfde redenering. Vandaag wordt het veel gebruikt en is het de wens deze functie te behouden in de wijk. Bij herlocatie dienen voetbalveld en sporthal zich bij voorkeur vlak naast elkaar te bevinden. Indien er zich echter opportuniteiten voordoen door de buurtsporthal met een ander bouwprogramma (bijvoorbeeld de school) te combineren, dient dit afgewogen te worden ten opzichte van de nabijheid van een openlucht veld. Het openlucht voetbalveld kan in dit geval evenwel niet weggedacht worden en moet worden geherlokaliseerd binnen de wijk.

Het programma van eisen van de buurtsporthal is gebaseerd op volgende basisvoorwaarden:
- een buurtsporthal conform de kwaliteitsnormen. Niettegenstaande dat de infrastructuur en het sportmateriaal van een buurtsporthal minder moeten voldoen aan de vaak strenge normen en de sporttechnische eisen van de verschillende sportfederaties, streven we naar een basic sporthal met het nodige sanitair en kleedruimtes. De accommodatie is gebouwd en uitgerust met degelijk, duurzaam materiaal om een zo veilig en comfortabel mogelijk sportgebruik en beheer te garanderen;
- een buurtsporthal op maat van het doelpubliek. De nuttige sportoppervlakte is op maat van de lokale behoefte en is zo multidisciplinair mogelijk. Vooral in de aandachtswijken is er een grote vraag naar zaalvoetbalaccommodaties zodat in het programma van eisen de sportvloer is gebaseerd op de afmetingen 40 m x 20 m plus uitloopzone. Het exacte programma van eisen van een buurtsporthal wordt in bijlage toegevoegd.

Een gedetailleerd programma van eisen van de buurtsporthal, bij keuze voor de bouw van een nieuw, is als bijlage toegevoegd.

Naast de grote sporthal is een kleinere sportzaal nodig om ondermeer de grote vraag naar vecht- en danssporten op te vangen. De totale benodigde vloeroppervlakte is circa 2.100m².

Een synergie van de buurtsporthal en/of kleinere sportzaal met de school, in het concept van een ‘brede’ school, is aan te raden. Op die manier kan de beschikbare ruimte optimaal worden gebruikt en kosten gereduceerd.

Jeugdlokalen
Gezien de erg jonge buurt en de wens bijkomende gezinnen met kinderen aan te trekken in de wijk, is het opportuun jeugdlokalen te voorzien. Er is in het verleden een jeugdbeweging actief geweest in deze buurt. Ze hebben twee jaar geleden de werking stopgezet door een tekort aan leiding. Toch is er zeker potentie, door de verjonging van de buurt, om een jeugdvereniging uit de grond te stampen.

Vandaag zit in het projectgebied het avontuurlijk bouwspeelplein WEJA vzw, gelegen langs de aanloophelling van de IJzerlaan. Het bouwspeelplein is gericht op de kinderen van de Damwijk. Het is geopend op woensdagnamiddag, zaterdag en tijdens de vakanties. Vandaag bevindt het terrein zich vlak naast de aanloophelling van de IJzerlaanbrug, in bocht van de Slachthuislaan.

Door de bouw van de Oosterweelverbinding en de aanleg van het IJzerlaankanaal zal het bouwspeelplein moeten verdwijnen. Gezien de sterke link met de buurt, is het de wens opnieuw in dezelfde buurt geherlokaliseerd te kunnen worden. Op korte termijn is een tijdelijke oplossing voorzien op de kade Lobroekdok.

Het bouwspeelplein vraagt een afgesloten buitenruimte plus een binnenruimte, die wanneer het gesloten is niet toegankelijk is. Gezien de complementaire openingsuren geniet een integratie in het concept ‘brede

'school de voorkeur. Op die manier kan de speelplaats buiten de schooluren bijvoorbeeld door WEJA of een andere jeugdorganisatie gebruikt worden. Eventueel zijn er ook mogelijkheden op lange termijn om een nieuwe plek te voorzien in de zone van de Oosterweelverbinding, boven de tunnel aan het Albertkanaal.

Fuifruimte
Vandaag is er stadsbreed een tekort aan fuifruimte voor jongeren. Onderzocht moet worden of in de herontwikkeling een fuifruimte kan voorzien worden. Belangrijk hierbij is het mogelijke lawaai en overlast van aankomende en vertrekkende jongeren naar de woonwijk toe te minimaliseren. Richtinggevend gaat het om een ruimte van ongeveer 500 tot 600m² waar 250 tot 300 jongeren kunnen fuiven. Ook voor deze functie is de zone van de nieuwe snelwegbrug over het Albertkanaal een mogelijke zoekzone. Lawaai en overlast zijn hier veel beter te verenigen met de naaste omgeving.

5.4.3 Wonen

Hoofdbestemming wonen
De belangrijkste functie van dit nieuwe stadsdeel is 'wonen'. Een stad kan immers niet zonder haar bewoners. Zij bevolken de stad, zij maken de stad, zij zijn de stad. Daarbij wordt getracht een maximale diversiteit aan bewoners aan te trekken. Om deze hoofdbestemming te verankeren wordt een richtinggevend percentage wonen geformuleerd. Een mix van wonen met werken, recreëren en voorzieningen bestaat gemiddeld uit 75% woonprogramma, van het totale gebouwde programma. Wanneer echter een groot ander bouwprogramma op de site zou worden voorzien kan dit aandeel dalen. Om de woonfunctie van dit stadsdeel te beschermen, wordt daarom een minimum van 50% woonprogramma voorgesteld. Enkel indien een ander groot bouwprogramma wordt voorgesteld, dat inpasbaar is en wenselijk, kan dit minimum van 50% worden gehanteerd. In de andere gevallen zal eerder gestreefd moeten worden naar 75%.

Het is aan de ontwerper van het masterplan om bovenstaande richtlijn af te toetsen op basis van een plan en varianten van dit plan. Het plan dient bovendien voldoende flexibel te zijn om indien nodig en wenselijk tot een andere programmatische verdeling te komen. Uit het plan moeten daarom enkele vaste elementen, structuren worden gedistilleerd die dan in een volgende fase juridisch kunnen vertaald worden.

Divers en evenwichtig samengesteld woonprogramma
Antwerpen wil een aangename stad zijn voor gezinnen in alle mogelijke samenstellingen. Het stadsbestuur wil blijven ijveren voor een betaalbare en comfortabele woning voor al deze mensen.

De ambitie van het stadsbestuur voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok is om te komen tot een divers, maar evenwichtig samengesteld woonprogramma. Er werd geen concreet woonbehoeftenplan opgesteld specifiek op maat van deze ontwikkeling, en geen concreet doelpubliek bepaald. Met deze ontwikkeling beoogt de stad echter wel het volgende: (1) het totale woningaanbod in de stad verhogen en dus de betaalbaarheid van de woningen in het algemeen verbeteren, (2) een levendige stadswijk creëren met een sterke sociale mix, en (3) jonge gezinnen in de stad houden en aantrekken door kwalitatieve gezinswoningen aan te bieden. Er wordt dus een maximale variatie in het woningaanbod nagestreefd, zowel naar grootte, typologie, budget, ligging, etc.

Om te komen tot een variatie van woningaanbod gelden volgende randvoorwaarden:

<u>Betaalbaar wonen</u>
Betaalbaarheid betreft zowel (ver)koopprijzen, als maandelijkse huurprijzen. Betaalbaar wonen staat niet synoniem voor klein wonen. Er moet gestreefd worden naar kwalitatieve woningen, voldoende groot, in een kwalitatieve omgeving, voor een betaalbare prijs. Onderzoek moet gebeuren naar manieren om de prijs van de woningen te reduceren door het hanteren van bepaalde bouwmethodes en -concepten.

Woningaanbod

Er dient een evenwichtige mix van woontypes te worden gerealiseerd: voor jong en oud, klein en groot en complementair aan het huidige aanbod. Er wordt dus een maximale variatie in het woningaanbod nagestreefd, zowel naar grootte, typologie, budget, ligging, etc. Het doelpubliek vormt in principe een afspiegeling van de huidige bevolking in de stad, doch met specifieke aandacht voor het aantrekken van gezinnen met kinderen (3 en meer slaapkamers).

Er worden geen strikte randvoorwaarden opgelegd aan het woningaanbod, maar wel indicatieve richtlijnen die moeten afgetoetst worden door ontwerpend onderzoek:

- Minstens een bepaald aandeel van het totale woningaantal dient van het type 'grondgebonden woning' te zijn, dit gezien de grote vraag op de Antwerpse markt naar dit type woning. Onder grondgebonden woning wordt niet automatisch een rijwoning met private tuin begrepen. Een vernieuwende typologie is toegelaten. De voorwaarde is wel dat de woningen een rechtstreekse toegang hebben vanop het straatniveau en waarvan één van de bouwlagen aansluit op het maaiveld. De buitenruimte kan privaat of collectief zijn. De grondgebonden woningen kunnen ook onderdeel zijn van een gestapeld geheel. Het is aan de ontwerper om verder onderzoek te doen naar een geschikte typologie en een voorstel te doen welk aandeel of aantal op een goede manier kan gerealiseerd worden in het plangebied;
- Vernieuwende woonvormen worden gestimuleerd. Het kan gaan bijvoorbeeld om kangoeroewoningen, groepswoningen, co-housing initiatieven, atelierwoningen, enz. Voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok zijn volgende vernieuwende woonvormen het onderzoeken waard:
    - o een cohousing project: de doelgroep ligt niet vast;
    - o wonen voor mensen met een handicap: geschikte woningen voor mensen met een handicap zijn heel schaars in Antwerpen. Vooral binnen de 19e-eeuwse-gordel is er een grote tekort aan aangepaste woonvormen voor deze doelgroep. Het dagcentrum en de beschutte werkplaatsen van de Welzijn Antwerpse Gehandicapten vzw bevinden zich in de buurt van de Groenendallaan, op korte afstand van de Slachthuisite. Een samenwerking met organisaties uit de sector zal onderzocht worden vanuit de stedelijke diensten.
    - o meegroei/ kangoeroewoningen: woningen die kunnen aangepast worden afhankelijk van de noden van het gezin.

  Het is aan de ontwerper om aan te tonen welke vernieuwende woonvormen mogelijk zijn, wat het aandeel is in het totaalpakket en waar ze ingeplant kunnen worden.
- Om het aanbod op peil en de woningprijzen betaalbaar te houden, wordt de densiteit in de nieuwe woonontwikkelingen voldoende hoog gelegd. Dit mag echter niet leiden tot kleine gestapelde woningen zonder enige variatie. De uitdaging van dit project ligt in het zoeken naar een juiste mix van types die een voldoende hoge dichtheid realiseren, maar die eveneens tegemoet komen aan de vraag naar grotere gezinswoningen en grondgebonden woningen.

Het uiteindelijke woningaanbod zal financieel haalbaar moeten zijn.

Bescheiden aanbod

De bepaling van het aanbod bescheiden woningen, of de 'bescheiden last' moet gebeuren op basis van het decreet Grond- en pandendbeleid. Immers het Grondwettelijk Hof vernietigde op 7 november 2013 en 18 december 2013 enkel de bepalingen betreffende de sociale lasten die worden opgelegd om een sociaal woningaanbod te realiseren in het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid van 27 maart 2009. De bescheiden normen blijven van toepassing.

Volgens het decreet moeten 20% van de woningen in ontwikkelingen op private gronden van het 'bescheiden' type zijn. Voor gronden in eigendom van de stad is dit percentage 40%. Voor het projectgebied zal er een evenwicht moeten gevonden worden in functie van de verhouding van de eigendomsstructuur.

Bescheiden woningen kunnen zowel huurwoningen als koopwoningen zijn. Kavels hebben een maximum oppervlakte van ten hoogste 500 m². Eengezinswoningen hebben een maximum bouwvolume van ten hoogste 550 m3. Overige woningen hebben een bouwvolume van ten hoogste 240 m³, te verhogen met 50 m³ voor woningen met drie of meer slaapkamers.

Woonzorgcentrum
Richtinggevend wordt een programma voor een woonzorgcentrum van 180 woongelegenheden als te onderzoeken voorgelegd, bij voorkeur op drie bouwlagen (60 woongelegenheden of 3.900 m² bruto per bouwlaag), met dus totale bruto oppervlakte van ca 11.700 m². Daarnaast een 60-tal serviceflats voor een totale bruto oppervlakte van ca 5.200 m². Tenslotte een dienstencentrum met een bruto oppervlakte van 1.000 m².

5.4.4 Detailhandel - horeca - dienstenaanbieders

Detailhandel
Omwille van de beperkte restcapaciteit wat mobiliteit betreft, wordt bovenlokale verkeersgenererende retail begrensd tot een totale bruto vloeroppervlakte van 2.500m². Bovenlokale verkeersgenerende retail vereist een goede bereikbaarheid en goede zichtbaarheid. Een middelgrote supermarkt is mogelijk binnen bovenstaande grenzen naar oppervlakte.

Door de lokale detailhandel te versterken, kan de levendigheid van de Damwijk vergroten en de kwaliteit van de Damwijk als woonomgeving. Bij de bouw van nieuwe woningen zal er ook nood zijn aan een aangepast lokaal winkelapparaat. De huidige detailhandel situeert zich vooral in de Lange Lobroekstraat en Slachthuislaan. In plaats van hier concurrentie mee aan te gaan, moet gezocht worden naar een complementair aanbod. In advies- en overlegmomenten tussen de Dienst Economie en de verschillende betrokken partijen, moeten de project-voorstellen getoetst worden aan de actuele vraag, behoeften, koopkracht,… en het reeds aanwezige wijkverzorgende aanbod.

Een supermarkt kan de woonkwaliteit op de site en haar omgeving verbeteren. Het is aan te raden te onderzoeken of op Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok een supermarkt van middelgrote oppervlakte (500 à 1.500m² bruto-oppervlakte) kan gevestigd worden die vooral op de buurt is gericht en niet bovenlokaal. Deze concepten van supermarkten werken zonder of met een beperkt aantal parkeerplaatsen. Deze supermarkt kan aangevuld worden met andere kleine wijkondersteunende, niet-verkeersgenererende detailhandel en horeca of dienstenaanbieders (bank, kapsalon, wassalon,…).

Richtinggevend wordt er een maximum van 1.500m² brutto vloeroppervlakte opgelegd per unit niet-verkeersgenerende retail. Richtinggevend wordt ook een maximum aan de totale oppervlakte niet-verkeersgenererende handel / horeca / dienstenaanbieders opgelegd van 2.500m².

Gezien de congestiegevoeligheid van de omgeving, is bijzondere aandacht vereist om het totale pakket aan retail, mee op te nemen in een mobiliteitstoets. Deze mobiliteitstoets moet aantonen dat het totale pakket aan retail, wonen, diensten, … de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt qua bereikbaarheid. Ook het probleem van laden en lossen in een stedelijk weefsel mag niet vergeten worden.

Horeca – dienstenaanbieders
Ook horeca en dienstverlening kunnen bijdragen bij tot de levendigheid van de Damwijk. Vandaag is een cluster horeca aanwezig in de Lange Lobroekstraat. De nieuwe ontwikkeling moet hier een passende façade tegenover zetten, die deze horeca kan betrekken op de rest van de site.

5.4.5 Creatieve economie

Antwerpen neemt een toppositie in als aantrekkelijke stad om te wonen en te werken. Een ideale voedingsbodem dus voor de creativiteit die hier spontaan ontstaat. Stad Antwerpen wil hier echter geen afwachtende houding aannemen, maar wel pro-actief alles in het werk stellen om de creatieve economie in de stad te laten floreren. De creatieve economie is immers een voedingsbodem voor innovatie en innovatie is een noodzakelijke voorwaarde om aan de top te blijven in de toenemende mondiale concurrentie… Voorbeelden van creatieve economie zijn: ateliers voor kunst, mode, audiovisuele bedrijven, reclame, communicatie en publicitaire bedrijven, zalen en studio's voor try-out voorstellingen en opnames.

Vandaag kent Antwerpen al een grote concentratie aan creatieve economie, vooral de stadsgebieden binnen de Ring zijn aantrekkelijk voor creatieve ondernemers. Antwerpen Noord (2060) kent echter een aanzienlijk lagere concentratie - in sommige delen zelfs geen aanwezigheid - van creatieve bedrijven. De Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok zou wel eens een antwoord kunnen bieden op de witte vlek in de creatieve mapping.

Dit soort bedrijven kan als een soort van katalysator werken voor de omliggende wijken, zoals Den Dam. Creatieve bedrijven hebben namelijk de reputatie om wijken “in verval” te regenereren. Bovendien sluiten deze activiteiten aan bij de nabijgelegen Lotto arena, het Sportpaleis en ’t Eilandje waardoor de aansluiting met deze wijken beslist zal versterkt worden.

Het aantrekken van economische activiteiten zal ook zijn weerslag kennen in andere sectoren. Werknemers hechten vandaag veel belang aan een goede work-life balance: het kunnen gebruik maken van kwalitatieve detailhandel en horeca in de omgeving van het werk is onder andere een behoefte waar werkgevers graag op inspelen om talenten aan te trekken en te behouden. In een opwaartse spiraal zal kwalitatieve detailhandel en horeca zich hier graag vestigen omdat de kaart van de financiële draagkracht van de omgeving hertekend wordt in de positieve zin.

De creatieve economie heeft behoefte aan verschillende types van locaties en werkruimten. Creatievelingen vestigen zich zowel in oude gebouwen in gebieden die nog volledig getransformeerd moeten worden, in oude loodsen of pop-up locaties, als in sfeervolle gebouwen waar klasse en uitstraling de toon zetten. Locaties met een eigen onderscheidend karakter genieten de voorkeur. De ruimtes dienen bij voorkeur reeds aangepast te zijn aan de toekomstige vraag naar werkplekken: bij voorkeur ruime open werkplekken op eenzelfde niveau die naargelang behoefte kan variëren in grootte en opstelling en gebruik (zowel als kantoor of als atelier). Er is over geheel de stad een behoefte aan ruimte voor kantoorachtigen: de koppeling van kantoren met productieruimte of opslagruimte of atelierruimte in de onmiddellijke omgeving van de stad maar niet gelegen op industrieterreinen is een vraag die meermaals terugkomt.

5.4.6 Vleesverwerkende bedrijven

Vandaag zitten er nog enkele vleesverwerkende bedrijven op de Slachthuissite.

Voor zij die willen verhuizen zijn er mogelijkheden op de site Groothandelsmarkt in het zuiden van de stad. Voor zij die willen blijven en eventueel zelfs uitbreiden moet nagegaan worden hoe deze bedrijven kunnen ingepast worden in de nieuwe ontwikkeling met voornamelijk wonen. Vanuit de idee van een gemengde wijk, met wonen én werken, op een evenwichtige manier samen, past ook deze functie binnen de nieuwe ontwikkeling, indien er geen hinder zou zijn. Slachtactiviteiten zijn dan ook uitgesloten.

Een combinatie van vleesverwerkende bedrijven, aanwezige horeca en de idee van een versmarkt, zoals ooit als culinaire agora voor de site werd bedacht, vormt eveneens een mogelijke invulling.

5.4.7 Kantoren

Het projectgebied werd in de Stedenbouwkundige Verordening Kantoren niet geselecteerd als een grootschalige kantoorlocatie. Bijgevolg wordt een algemeen maximum opgelegd met betrekking tot vergunbare bruto vloeroppervlakte voor wat betreft het gedeelte kantoren tot 1.500m² per aanvraag en per perceel. Aaneensluitende bouweenheden worden beschouwd als één geheel voor de berekening van de maximaal toelaatbare oppervlakte.

5.4.8 Hotel

Een hotel in deze buurt kan een meerwaarde en aanvulling zijn op de bestaande en toekomstige voorzieningen. Enerzijds kan dit aanvullend op het Sportpaleis – Lotto Arena werken, anderzijds als een hotel voor bezoekers van de stad.

5.5 Mobiliteit

5.5.1 Mobiliteitsplanning

Voor het projectgebied dient een mobiliteitsanalyse opgemaakt te worden die resulteert in knelpunten, potenties en opportuniteiten. Er wordt tevens een ambitieniveau voor de site geformuleerd. Op basis van analyse en het vooropgestelde ambitieniveau dienen er (ontwerp)maatregelen bedacht te worden. Deze moeten worden geformuleerd aan de hand van het principe van mobiliteitsmanagement.

5.5.2 Mobiliteitsanalyse

Bereikbaarheidsprofiel van de plek
In een mobiliteitsanalyse moet onderzoek verricht worden naar hoe de plek bereikbaar is (bereikbaarheid) evenals wat je vanuit deze wijk binnen een bepaalde afstand/tijd kan bereiken (bereik). De analyse brengt de verschillende vervoersmodi in beeld (multimodaal) en geeft een beeld van de huidige functie, het gebruik en de vorm van de bestaande routes (netwerken). De verschillende netwerken worden zowel apart als samen weergegeven. Er moet tevens een beeld gegeven worden van de relevante elementen uit de bestaande planningscontext zoals het mobiliteitsplan en er dient rekening gehouden te worden met de fasering van werfsituaties ten gevolge van de aanleg van de Oosterweelverbinding in het algemeen en de parkeerproblematiek van het Sportpaleis, evenementen op Spoor Oost en andere parkeervragen binnen deze fasering.

Mobiliteitsprofiel van de activiteiten
In het mobiliteitsprofiel van de activiteiten wordt onderzocht welke vervoersstromen gegenereerd worden door de nieuwe activiteiten. Dit dient eveneens in beeld gebracht te worden voor de verschillende modi.

Er dient minimaal een weergave te zijn van:
- de bron van de gehanteerde kengetallen;
- de gehanteerde modal split;
- de verdeling van de verkeersgeneratie doorheen de dag;
- de aanname van toewijzing aan het netwerk;
- de berekeningswijze.

Bij de aanvang van de opmaak worden er afspraken met de stedelijke diensten gemaakt over de te hanteren kengetallen.

Confrontatie profielen
In de confrontatie van profielen wordt gekeken naar de interactie tussen het mobiliteitsprofiel van de activiteiten met het bereikbaarheidsprofiel van de plek. De bedoeling is dat de knelpunten, potenties en opportuniteiten expliciet worden weergegeven.

De confrontatie van profielen gebeurt bij voorkeur door middel van of op basis van de resultaten van een geactualiseerde microsimulatie.

5.5.3 Mobiliteitsambitie

Voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok wordt op voorhand een ambitieniveau geformuleerd. Deze ambities worden gesitueerd in verschillende disciplines die een invloed hebben op mobiliteit.

- ruimtelijke planning (programma / parkeernormen)
- vervoersmanagement (gedragswijziging / sensibilisering / bedrijfsvervoersplannen)
- vervoersontwerp
    - luik netwerken (ontwerp netwerken / circulatie / keuzearchitectuur)
    - luik ruimte (ontwerp ruimte: levendigheid / sociale controle)
- verkeersmanagement (verkeerstechniek / dynamisch management)

Ruimtelijke planning
Programma
Er wordt gestreefd naar een gemengde woonwijk met woonondersteunende voorzieningen in de nabijheid van de woningen. Een eventueel bovenlokaal programma moet verenigbaar zijn met het wonen.

Parkeernormen
Hiervoor wordt verwezen naar de bouwcode.

Vervoersmanagement
Bedrijven worden gestimuleerd tot de opmaak en de periodieke actualisatie van een bedrijfsvervoersplan.

Vervoersontwerp
Netwerk
Er dient aandacht te zijn voor de bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en de effecten op het milieu.

Er dient een voetgangers- en fietsersnetwerk uitgewerkt te worden en ingepast te worden in het bestaande en geplande netwerk. De loopafstanden tot de haltes van het openbaar vervoer worden bij voorkeur zo kort mogelijk gehouden. 500m geldt als maximum. Er dient aandacht te zijn voor logische en aantrekkelijke loop- en fietsroutes naar de haltes.

Er wordt tevens rekening gehouden met de heraanleg van de IJzerlaan en de Noordersingel voor het bepalen van het wensbeeld van de Slachthuislaan.

Parkeerconcept
Het stallen en parkeren van auto's voor nieuwe lokale functies (wonen en lokale woonondersteunende voorzieningen) dient inpandig en geclusterd voor te komen (zuinig ruimtegebruik) en de beschikbare plaatsen dienen zo veel als mogelijk gedeeld te worden (meervoudig ruimtegebruik). De ontsluiting van deze parkeerclusters gebeurt nabij de hoofdontsluiting (lees Slachthuislaan). Het laden en lossen gebeurt eveneens zoveel als mogelijk inpandig. Er is aandacht voor het autodelen.

Het stallen en parkeren van fietsen dient te gebeuren in de nabijheid van de woningen en deze zijn eenvoudig toegankelijk.

Het parkeren van auto's voor eventuele nieuwe bovenlokale functies kan slechts ten dele (voor zover noodzakelijk en afhankelijk van de functie) op Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok voorzien worden. Het masterplan dient zich indien mogelijk in te schrijven in het parkeerconcept Singel Noord. Verder onderzoek dient uit te wijzen of medegebruik van andere parkings mogelijk en wenselijk is.
Het deel dat op de site kan voorzien worden dient inpandig en geclusterd voor te komen (zuinig ruimtegebruik) en de beschikbare plaatsen dienen zo veel als mogelijk gedeeld te worden (meervoudig ruimtegebruik). De ontsluiting van deze parkeerclusters gebeurt nabij de hoofdontsluiting (lees Slachthuislaan). Het laden en lossen gebeurt inpandig.

Voor fietsen en auto's gelden de parkeer- en stallingsnormen en principes uit de bouwcode.

Ruimte
De schaal van de bouwblokken dient rekening te houden met de omloop- of omrijafstanden van voetgangers en fietsers tussen woning, voorzieningen en haltes van openbaar vervoer.

De inplanting van functies op bepaalde locaties dient een levendige publieke ruimte te faciliteren. Een menging van wonen met functies die op een lokaal niveau werken waarbij de onderste bouwlaag niet woonfuncties kan opnemen kan de aanwezigheid van andere functies faciliteren, voetgangersstromen geleiden tussen plaatsen, de levendigheid verhogen, de voorwaarde voor interactie scheppen en een zelfregulerend systeem van sociale veiligheid tot stand brengen.

Verkeersmanagement
Er dienen verkeerstechnische knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld gebracht te worden.

5.5.4 Mobiliteitsmanagement

Om de resultaten van de analyse en het vooropgestelde ambitieniveau te halen dient een geheel aan maatregelen genomen worden. Het geheel van deze maatregelen noemen we mobiliteitsmanagement. Deze maatregelen situeren zich op domeinen:

- ruimtelijke planning (locatie / programma / modal split / parkeernormen)
- vervoersmanagement (gedragswijziging / sensibilisering / bedrijfsvervoersplannen)
- vervoersontwerp
    - o luik netwerken (ontwerp netwerken / circulatie / keuzearchitectuur)
    - o luik ruimte (ontwerp ruimte: levendigheid / sociale controle)
- verkeersmanagement (verkeerstechniek / dynamisch management)

In het zoeken naar een oplossing voor een 'verkeersprobleem' of in het plannen van toekomstige mobiliteit voor een nieuwe woonwijk of functie zal er in de bovenstaande volgorde gezocht worden naar een oplossing.

5.6 Financiële haalbaarheid

Voorgaande hoofdstukken formuleren een ambitie voor de herontwikkeling van het projectgebied en formuleren een aantal mogelijke programmatisch invullingen en ruimtelijke randvoorwaarden. De finale invulling van het projectgebied zal evenwel financieel haalbaar moeten zijn. De opdrachtgevers nemen de taak op zich deze financiële haalbaarheid te onderzoeken en te bewaken op basis van de nodige informatie die door de ontwerper wordt aangeleverd (bv. vloeroppervlakte, woontypologie, aandeel openbaar domein, parking, …).

De financiële doorrekening gebeurt door de opdrachtgevers en is dus niet de taak van de ontwerper. Het is wel de taak van de ontwerper een plan op te maken met een kritische reflectie naar de financiële haalbaarheid ervan. De ontwerper moet bereid zijn, zijn plannen aan te passen aan inzichten uit deze doorrekening en mee te zoeken naar oplossingen indien bepaalde elementen niet haalbaar blijken.

5.7 Input vanuit de buurt

Voorafgaande aan de goedkeuring van de projectdefinitie werd de ambitie voor de site reeds op verschillende momenten voorgesteld aan de buurt en was er ruimte voor participatie.

Voorbereidend traject
In augustus 2013 werd de ambitie een eerste keer voorgesteld, op vraag van het Damcomité. Vanuit de idee 'beter vragen dan achteraf klagen' vroeg het Damcomité naar inspraak in de plannen voor de Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok.

In oktober 2013 volgde dan een feest, georganiseerd door het Damcomité, op de Slachthuissite, met een aantal participatieve acties in samenwerking met ndvr en een aantal studenten van de KULeuven. Deze laatsten werkten een heel semester op het project, met als insteek participatieve planning. Ndvr begeleidt ruimtelijke veranderingsprocessen met als doel hun sociale meerwaarde te vergroten. Om dit te realiseren biedt ndvr ondersteuning aan architectenbureaus, projectontwikkelaars, buurtcomités, overheden en andere betrokkenen. Daarbij zet ze haar kennis inzake ruimtelijke planning, architectuur, sociale netwerken, communicatie en besluitvorming gericht in. Ndvr ondersteunt in dit project de buurt.

Infomoment projectdefinitie
Op 4 juni 2014 werd de projectdefinitie een laatste keer door de stad voorgesteld op een infomoment, waar mensen aan gesprekstafels input konden geven op de ambities geformuleerd in de projectdefinitie.

De belangrijkste bekommernissen worden hieronder opgelijst:

- de ambitie om de Damwijk tot aan het water te brengen wordt gevolgd. Toch zijn er bezorgdheden rond de oversteekbaarheid van de Slachthuislaan en hoe heel de wijk tot aan het water te brengen en niet enkel één rand;
- er is een duidelijke vraag naar buurtgroen dat zich in de wijk bevindt;

- alsook naar groene publieke ruimte, in de vorm van groene straten en plein(en);
- wat betreft wonen is betaalbaarheid en een goede sociale mix belangrijk, alsook een bezorgdheid naar dichtheid en hoogbouw;
- er is een groot tekort aan voorzieningen en winkels in de buurt;
- parkeren en sluipverkeer zijn belangrijke aandachtspunten.

Een uitgebreider verslag is terug te vinden op:
http://www.stadindialoog.be/slachthuissite/participatie/projectdefinitie

Nota 'Dam, een buurt in verandering'
Aansluitend op het infomoment werden door ndvr door middel van workshops de bevindingen van het infomoment verder verdiept. Workshops vonden plaats met 3 groepen betrokken actoren: bewoners, bedrijvigheid en middenstand & horeca. De workshop met de bedrijvigheid gebeurde door een aantal gesprekken met bedrijven uit de buurt of type-bedrijven dit geïnteresseerd zijn om zich op de site te vestigen.

De resultaten van de workshops en het hele voorbereidende traject werden verwerkt door ndvr en gebundeld tot een nota 'Dam, buurt in verandering', die integraal als bijlage bij de projectdefinitie wordt gevoegd.

De nota formuleert een aantal bekommernissen en wensbeelden vanuit de buurt. In de nota is ook het advies van het Damcomité op de herontwikkeling opgenomen. Negen aanbevelingen komen naar voor, waarvan de eerste twee prioriteit zijn voor de buurt:
- ten minste 1/3de van het projectgebied groene publieke ruimte;
- echt betaalbaar woningen, op langer termijn gegarandeerd;
- de zone lobroekdok is een kwalitatief onderdeel van den Dam;
- nood aan gevarieerde ruimt voor sport, spel, ontspanning en ontmoeting;
- een groter aanbod aan basisvoorzieningen;
- kleinschalige economische bedrijvigheid op maat van de buurt;
- den dam moet een verkeersluwe wijk worden;
- minder overlast van doorgaand bovenlokaal verkeer;
- een betere ontsluiting van den Dam door openbaar vervoer.

Het is aan de ontwerper om deze nota als input voor het masterplan te hanteren. Wanneer er tegenstrijdigheden zouden aanwezig zijn tussen de projectdefinitie, opgemaakt door de opdrachtgevers en de stad Antwerpen, en de onderzoeksbundel van de buurt, dient dat daar door de ontwerper een voorstel voor uitgewerkt te worden.

PROCES

6 Traject

6.1 Overleg

Voor een goed verloop van het planproces en om het planproces te begeleiden wordt een intern stedelijke overlegstructuur opgezet alsook een externe met de eigenaars van het projectgebied en de ontwerper van het masterplan. De interne overlegstructuur bestaat uit een projectteam en een Interkabinetten werkgroep (IKW). De externe overlegstructuur bestaat uit een kerngroep en stuurgroep.

6.1.1 Overlegstructuur

Intern stedelijke overlegstructuur
De projectleider van AG VESPA coördineert de opmaak van het masterplan .

Het projectteam bestaat uit de projectleider van AG VESPA die wordt bijgestaan met projectmedewerkers uit verschillenden stedelijke diensten. Volgende diensten worden betrokken:

- Cultuur, sport, jeugd en onderwijs / algemeen onderwijsbeleid
- Cultuur, sport, jeugd en onderwijs / jeugd
- Cultuur, sport, jeugd en onderwijs / sport en recreatie
- Kinderopvang
- Ondernemen en stadsmarketing / werk en economie
- Samenleven / woonomgeving / woonregie
- Stadsontwikkeling / energie en milieu Antwerpen
- Stadsontwikkeling / mobiliteit
- Stadsontwikkeling / stadsbouwmeester
- Zorgbedrijf

Tijdens de opmaak van het masterplan en stadsontwerp wordt een brede groep van stadsdiensten intensief betrokken bij het proces. Voor de uitwerking van deelaspecten kunnen gedurende het ontwerpproces indien nodig aparte werkgroepen worden opgericht waarin deze stadsdiensten hun input en advies kunnen geven. In de plangroep worden de voorstellen getoetst en beleidsmatige alternatieven overwogen.

Ter voorbereiding van de interne stedelijke besluitvorming van de stad Antwerpen omtrent dit project zullen de (tussentijdse) ontwerpvoorstellen en beleidsbeslissingen worden voorgelegd aan de Interkabinetten werkgroep. Dit is een adviesorgaan bij de stad Antwerpen dat een inhoudelijke draagvlak bij de verschillende betrokken kabinetten nastreeft. In de IKW worden de (ontwerp)voorstellen getoetst en (beleidsmatige) alternatieven overwogen. Het advies van de IKW is richtinggevend bij de verdere besluitvorming.

Externe overlegstructuur
Het inhoudelijk overleg tot en met het RUP vindt plaats in de kerngroep. De kerngroep komt op afroep van één of meerdere partijen samen en voert overleg over de vooruitgang van het project en de inhoud ervan. De kerngroep is een operationeel werkoverleg tussen de partijen. Hiernaast kunnen in onderling overleg werkgroepen worden opgestart die terugkoppelen naar de kerngroep. Volgens agenda en op afroep kunnen andere staddiensten worden uitgenodigd voor de kerngroep of een werkgroep.

De kerngroep bestaat uit:
- Projectleider AG VESPA
- Directeur stadsprojecten AG VESPA
- Stadsbouwmeester (o.v.)
- Eigenaars Slachthuissite
- Ontwerper masterplan
- Afgevaardigde vanuit andere stadsdiensten in functie van agenda

De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van:
- AG VESPA
- Stadsbouwmeester
- Eigenaars Slachthuissite
- Betrokken Schepenen of afgevaardigde

6.1.2 Overlegmomenten

Indicatief wordt minimaal een maandelijks overlegmoment tussen het ontwerpteam en de opdrachtgevers georganiseerd, uitgebreid met extra deelnemers afhankelijk van de te bespreken inhoud. Dit indicatieve ritme is aanpasbaar i.f.v. de voortgang van de opdracht. Op deze overlegmomenten presenteert het ontwerpteam een stand van zaken van de geleverde prestaties.

Het ontwerpteam stelt de agenda op van het ontwerpoverleg, en bezorgt deze tenminste vijf werkdagen voorafgaandelijk aan het overleg aan de projectleider van AG VESPA. Deze agenda geeft een overzicht van te bespreken ontwerpkwesties en actiepunten, en van noodzakelijke input die van de opdrachtgevers wordt verwacht. Op basis van de agenda kan de projectleider van de opdrachtgevers bepalen welke externe personen aanwezig moeten zijn op het ontwerpoverleg.

Ook de volledige verslagneming tijdens deze overlegmomenten is een taak van het ontwerpteam. Het verslag wordt maximaal vijf werkdagen na het ontwerpoverleg bezorgd aan de projectleider AG VESPA.

In het kader van overleg met adviesverlenende en goedkeurende raden, administraties en instanties worden waar nodig ook toelichtingsmomenten voorzien waarvoor het ontwerpteam kan gevraagd worden aanwezig te zijn of een presentatie te geven.

Alle overleg- en toelichtingsmomenten zijn inbegrepen in de door het ontwerpteam opgegeven forfaitaire totaalprijs voor deze opdracht.

6.2 Besluitvorming

6.2.1 Besluitvormingsstructuur

Goedkeuring opgeleverde documenten door projectleider
De binnen deze opdracht aangestelde projectleiders van zowel de opdrachtgevers Anthe NV / Druwel Invest, Land Invest New Project 1 NV en aannemingen CFE, als AG VESPA evalueren de opgeleverde documenten naar conformiteit met de projectdefinitie en de opmerkingen geformuleerd tijdens het ontwerptraject. Desgevallend kan aan het ontwerpteam gevraagd worden de opgeleverde documentatie aan te passen.

Adviesronde
Na goedkeuring door de projectleiders worden de opgeleverde documenten waar nodig volgens de gangbare (stedelijke) procedures ter advies voorgelegd aan relevante organen (Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening, districtsraad en -college, stedelijke adviesraden, betrokken stedelijke en Vlaamse/federale administraties en overheidsinstanties, etc.).

Goedkeuring en kennisname door opdrachtgever en stad Antwerpen
De opgeleverde documenten en/of beleidsbeslissingen worden – waar nodig samen met de te maken aanpassingen n.a.v. de adviesronde – ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurders van Anthe NV / Druwel Invest, Land Invest New Project 1 NV en aannemingen CFE, alsook door AG VESPA ter goedkeuring voorgelegd aan het Antwerps College.

6.2.2 Besluitvormingsmomenten

Het volledige ontwerptraject van voorliggende opdracht kent minstens volgende besluitvormings-momenten:

1. goedkeuring aanstelling ontwerpteam
2. goedkeuring projectdefinitie
3. goedkeuring tussentijdse ontwerpproducten/beleidsbeslissingen aangaande masterplan Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok
4. goedkeuring definitief ontwerp voor masterplan Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok

Bij deze momenten dienen zowel de opdrachtgevers, Anthe NV / Druwel Invest, Land Invest New Project 1 NV, aannemingen CFE en AG VESPA, als het Antwerps College hun formele goedkeuring te geven alvorens over te gaan tot de volgende stap in het ontwerptraject.

Van het ontwerpteam wordt verwacht dat zij, indien nodig, binnen het kader van elke fase hun dossier of ontwerp komen presenteren met het oog op goedkeuring.

6.3 Communicatie en participatie

Er zal een specifiek communicatietraject worden uitgezet voor een aantal doelgroepen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen communiceren (informeren, kennisgeving) en participeren (inspirerende activiteiten op het terrein, reactie op ontwerpvoorstellen als input voor ontwerpteam). De opdrachtgevers wensen de verschillende stakeholders te betrekken in dit traject, om zo een gedragen en kwalitatief project te krijgen met meerwaarde voor alle belanghebbenden (stakeholders).

6.3.1 Participatietraject

Tijdens voorliggende opdracht wordt het participatietraject binnen de stad Antwerpen verzorgd door het Stedelijk Wijkoverleg van de bedrijfseenheid Samen Leven in samenwerking met NDVR. Inspirerende acties op het terrein worden georganiseerd door Programma voor Stad in Verandering van diezelfde bedrijfseenheid.

Voorbereidend traject

In 2013 werden een aantal momenten gehouden om de buurt te informeren en eerste stappen tot participatie werden genomen. De belangrijkste trekkers in dit voorbereidende traject zijn enerzijds het Damcomité en studenten ‘participatory planning and design’ aan de Katholieke Universiteit Leuven ism ndvr. Volgende momenten vonden plaats:

- 6 oktober 2013: Droom den Dam – een feest op de Slachthuissite met onder meer een rondleiding op de site, met kleine interventies van de studenten om te peilen naar de kennis van de site en de dromen en wensen hieromtrent;
- 19 november: Debat Droom den Dam – een workshop met aansluitende een publieke voorstelling van de resultaten;
- 13-14 december 2013: Toekomst Tunnel – mobiele tentoonstelling waarin het werk van de studenten werd gebundeld tot een aantal verhalen uit de Damwijk.

Uitgebreidere info van deze evenementen en hun uitkomst kan geraadpleegd worden in het rapport ‘Dam, een buurt in verandering’.

Opmaak projectdefinitie

Aansluitend hierop, voorafgaand aan de goedkeuring van de projectdefinitie, werden hierrond een aantal bijkomende participatieve momenten gehouden:

- een participatiemoment omtrent de inhoud van de projectdefinitie en het participatietraject op 4 juni 2014;
- een aantal workshops voor afzonderlijke groepen (bewoners, bedrijvigheid, horeca en middenstand) in samenwerking met NDVR waarvan de resultaten gebundeld werden in een onderzoeksbundel ‘Dam, een buurt in verandering’.

De goedgekeurde projectdefinitie en de onderzoeksbundel, als resultaat van de workshops, worden daarna teruggekoppeld aan de buurt.

Wedstrijdfase
Bij de start van de wedstrijdfase wordt een briefing georganiseerd voor de deelnemende ontwerpbureaus. Bij deze briefing wordt zowel de projectdefinitie als de onderzoeksbundel 'Dam, een buurt in verandering' vanuit de buurt voorgesteld. Op beide documenten zal de ontwerper een antwoord moeten formuleren.

Na de indiening van de ontwerpvoorstellen organiseren de opdrachtgevers een participatiemoment over deze voorstellen. De buurt zal opmerkingen op de verschillende voorstellen kunnen formuleren.

De keuze van de ontwerper gebeurt finaal door de stad en de eigenaars.

Ontwerp masterplan
Tijdens de opmaak van het masterplan zullen een aantal workshops georganiseerd worden tussen de ontwerpers en de buurt. De inhoud en methodiek van deze workshops dient nog verder uitgewerkt te worden. Het is nadrukkelijk de taak van de ontwerper om aan deze workshops mee te werken.

Na goedkeuring van het definitieve masterplan zal dit aan de buurt worden voorgesteld.

Opmaak Ruimtelijk Uitvoeringsplan
Bij de opmaak van het ruimtelijke uitvoeringsplan zullen tot slot een aantal gebruikelijke momenten worden ingericht:
- informatiemoment na goedkeuring richtnota;
- hoorzitting voorontwerp RUP;
- openbaar onderzoek ontwerp RUP.

6.3.2 Rol van het ontwerpteam

Tijdens de uitvoering van de opdracht ondersteunt het ontwerpteam de opdrachtgever en de stad Antwerpen bij de voorbereiding en uitvoering van de participatie- en communicatie-acties. Deze ondersteuning bestaat onder meer uit:
- het aanleveren van beeldmateriaal voor de integratie in communicatie- en participatiedocumenten of digitale dragers, gericht op een laagdrempelige communicatie
- deelname aan de georganiseerde evenementen en eventueel het geven van presentaties

Aan het ontwerpteam wordt gevraagd aanwezig te zijn op verschillende communicatie- en/of participatiemomenten die zullen worden georganiseerd gedurende het traject van de opmaak van het Masterplan Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok . Het concrete tijdstip en inhoud van deze momenten dienen nog bepaald te worden, dit rekening houdend met het door het ontwerpteam voorgestelde plan van aanpak en timing.

Alle interactie- en communicatiemomenten zijn inbegrepen in de door het ontwerpteam opgegeven forfaitaire totaalprijs voor deze opdracht.

7 Opdracht

7.1 Finaliteit van de opdracht

In het Masterplan voor Slachthuissite│Noordschippersdok│Lobroekdok geeft het ontwerpteam haar vertaling van de ambities en het programma van eisen zoals neergeschreven in de projectdefinitie. Dit masterplan zal na oplevering als basis dienen voor de opmaak van een juridisch bestemmingsplan RUP (contour nog te bepalen). Het zal ook het kader en de randvoorwaarden vastleggen voor een gefaseerde doch coherente realisatie van alle verdere ontwikkelingen en concrete deelprojecten die in het plangebied door verschillende actoren (publieke en private initiatieven) zullen worden uitgevoerd.

Het opgeleverde masterplan beschrijft de ruimtelijke structuur (open ruimte, bebouwing, ….), de programmatorische structuur (functies), de mobiliteitsstructuur, de concepten inzake duurzame ontwikkeling en de organisatiestructuur (fasering, …). Het doet dit op hoofdlijnen, maar is voldoende concreet uitgewerkt om de gemaakte keuzes te onderbouwen en om een duidelijk beeld te geven van de gewenste invullingen
.
Het opgeleverde masterplan moet kunnen fungeren als een wervend draaiboek doorheen de mogelijk lange realisatietermijn die het projectgebied te wachten staat. De ontwerpers werken hiervoor een visie op hoofdlijnen en concrete inrichtingsvoorstellen en type-ontwerpoplossingen uit, en vertalen deze in richtlijnen en randvoorwaarden. Van de ontwerpers wordt verwacht dat ze duidelijk aangeven wat de onveranderbare visie-elementen zijn en welke elementen de mogelijkheid hebben om te evolueren.

7.2 Rol van de ontwerper

Stad Antwerpen verwacht van de ontwerper een kritische houding ten opzichte van het proces, het wensenpakket en het bestaand plannenkader. Uitgangspunt hierbij is steeds dat de ontwerper de stad naar maximaal vermogen en vanuit een vernieuwende creatieve invalshoek probeert te adviseren, zonder daarbij de realistische blik naar beleidsmogelijkheden, timing, fasering en financiering uit het oog te verliezen. Stad Antwerpen is bereid de ontwerper maximaal deze marge te geven, maar wenst ook te kunnen aangeven wanneer grenzen bereikt zijn. De ontwerper dient daarom om te kunnen gaan met veranderende meningen en bereid te zijn de weloverwogen en gekozen beleidsrichtingen te aanvaarden.

Verder wordt er gevraagd ontwerpmatig sterk uit de hoek te komen en overtuigend te kunnen zijn naar de verschillende stedelijke diensten en de gebruikers en (buurt)bewoners van het gebied. Sterke communicatieve vaardigheden zijn noodzakelijk om met overtuigingskracht hun ruimtelijke keuzes te kunnen motiveren. Verwacht wordt dat de ontwerper de gave bezitten om door middel van geschreven en gesproken woord en wervende beelden te kunnen enthousiasmeren.

Van de ontwerper wordt een begeleidende rol verwacht ten opzichte van het proces en ten opzichte van het participatieve luik. De trekkende rol berust bij de projectleider van AG VESPA.

7.3 Stappenplan van de opdracht

Inhoudelijk worden volgende grote lijnen qua stappenplan in de opdracht onderscheiden, met daarbij horende overleg-, advies- en goedkeuringsmomenten en op te leveren (tussen)producten. Tussentijdse opleveringen en bijhorende overlegmomenten worden door de opdrachtgevers Anthe NV / Druwel Invest, LINP-1 NV en aannemingen CFE en AG VESPA in samenspraak met het ontwerpteam vastgesteld na kennisname van het door het ontwerpteam voorgestelde plan van aanpak en timing. Het is aan het ontwerpteam om in zijn voorstel van plan van aanpak aan te geven hoe het denkt om te gaan met onderstaand indicatief stappenplan. Het is immers niet ondenkbaar dit stappenplan in te vullen als een eerder cyclisch en iteratief proces dan wel als een lineair verlopend traject van opeenvolgende stappen.

7.3.1 Analyse en synthese van opdracht en gebied

Het verwerken en doorgronden van het programma van eisen en de randvoorwaarden zoals gesteld door de opdrachtgever en stad Antwerpen. In deze startfase worden objectieve gebieds- en/of omgevingskenmerken, planningscontext en onderzoeksgegevens bij elkaar gebracht. Het omvat een analyse van het terrein, het consulteren van betrokken actoren alsook het aftoetsen van de projectdefinitie. Het is aan het ontwerpteam om de opgegeven randvoorwaarden, ambities en beleidskaders te interpreteren, evalueren en al dan niet verder te exploreren, dit door middel van ontwerpend onderzoek op de concrete site. Het is echter in geen geval de bedoeling om de krijtlijnen van goedgekeurde plan- en beleidskaders zoals Stedelijke Visienota Singel Noord, Masterplan Publieke Ruimte Singel Noord opnieuw in vraag te stellen. Voor het projectgebied wordt de probleemstelling helder geformuleerd en mogelijke knelpunten en potenties geïnventariseerd.

7.3.2 Voorontwerp Masterplan

Concretisering en vertaling van het geselecteerde wedstrijdontwerp naar een voorontwerp Masterplan voor het projectgebied, dit op basis van: (1) de analyse en synthese uit stap 1, (2) de projectdefinitie, en (3) de keuzes en opmerkingen van de opdrachtgever en stad Antwerpen ten aanzien van het wedstrijdontwerp.
Het voorontwerp Masterplan voor het projectgebied formuleert en verbeeldt op verschillende schaalniveaus de hoofdlijnen van de gewenste ontwikkeling, de intenties en principes van de visie en, indien nodig of gewenst, mogelijke varianten of alternatieve scenario's.
Het voorontwerp masterplan zal gebruikt worden om met de buurt en verschillende betrokken actoren teruggekoppeld te worden.

7.3.3 Definitief Masterplan

Finalisering van definitief Masterplan voor het projectgebied met uitwerking van de visie, de principes en voorkeursvariant of -scenario. Het is zowel een aanpassing van het concept Masterplan als een verdere uitwerking ervan, in functie van de keuzes en opmerkingen van de opdrachtgevers, de stad Antwerpen en waar nodig adviesorganen, alsook de buurt.
Het Masterplan bevat alle informatie die nodig is om de ontwikkeling van het plangebied, in overeenstemming met de geformuleerde ambities en gebiedsanalyse, te garanderen.

7.4 Timing

Volgende indicatieve timing wordt meegegeven:

Fase	Inhoud	Timing
Selectiefase	Selectie uit pool masterplannen	
Wedstrijdfase	Aan de geselecteerde ontwerpers wordt een ontwerpvoorstel gevraagd	2 - 3 maanden
Selectie ontwerper	Participatie ingediende voorstellen + keuze van de ontwerper op basis van ingediende voorstellen + bekrachtiging keuze door de verschillende beslissingsorganen	2 maanden
Opmaak masterplan		
	Voorontwerp masterplan – inclusief ontwerpworkshops met de buurt	6 maanden
	Definitief masterplan	3 maanden

Parallel aan het traject van de opmaak van het masterplan zal reeds gestart worden met de opmaak van het RUP en indien nodig het planMER.

7.5 Te behandelen onderzoeksvragen

Onderstaande, niet limitatief opgesomde onderzoeksvragen, dienen behandeld te worden en hun neerslag te vinden in de op te leveren documenten en producten.

<u>Ruimtelijke ordening</u>

- Wat is de meest wenselijke bouwdichtheid, grondinname en programmaverdeling voor het plangebied, gelet op de geformuleerde ambities (o.a. een wijk met een groen karakter, duurzame ontwikkeling etc.), en meer specifiek op aspecten als ruimtelijke kwaliteit, verkeersafwikkeling, financiële haalbaarheid, etc. Het aftoetsen van het programma van eisen moet de opdrachtgever en de stad toelaten meer inzicht te krijgen in de haalbaarheid, wenselijkheid en ruimtelijke mogelijkheden qua realiseerbare vloeroppervlakte en programma- invulling. Het aanleveren van vloeroppervlaktes die volgen uit het masterplan zal de opdrachtgever in staat stellen de financiële haalbaarheid van het project te bewaken. Het doorrekenen van deze financiële haalbaarheid is een taak van de opdrachtgever en niet van de ontwerper.
- Wat is de meest wenselijke ruimtelijke verdeling van dit bouwprogramma, gelet op de geformuleerde ambities? Wat is de beste ruimtelijke structuur voor dit gebied i.f.v. een sterk stedelijk karakter, een sterke samenhang zowel intern als met de omgeving, een sterke ruimtelijke differentiatie, etc.
  Aandachtspunten hierbij zijn onder meer:
  - een maximale toegankelijkheid van de aanwezige kwaliteiten zoals bijvoorbeeld nabijheid van het Lobroekdok (niet enkel voor de ‘happy few’);
  - levendige plinten en straatgerichtheid;
  - een vlotte verkeersafwikkeling;
  - het omgaan met (o.a. negatieve) omgevingskenmerken als geluid, verkeersdrukte etc.
- Hoe wordt best omgegaan met hoogbouw in het gebied, gelet op de wensen en randvoorwaarden geformuleerd bij 3.2.19 Hoogbouwnota? Hoe kan deze bijdragen aan de geformuleerde ambities?
- Welke van de bestaande bebouwing wordt best wel of best niet behouden? Hoe kan de behouden bebouwing optimaal worden geïntegreerd in de nieuwe ontwikkeling?
- Hoe worden de essentiële elementen vastgelegd voor het bekomen van de gewenste kwaliteiten, en wordt toch voldoende flexibiliteit geboden om in te spelen op wijzigende behoeften of inzichten?

Ontwikkelingsstrategie
- Hoe wordt het plangebied best opgedeeld in deelgebieden en/of -projecten (voorstel van fasering)? Wat is daarbij de kritische massa opdat elke fase van de ontwikkeling een leefbaar geheel kan zijn, goed ontsloten en op een goede manier aansluitend bij het bestaande stedelijke weefsel? En wat zijn de daaraan verbonden te nemen stappen voor realisering en de 'sine qua non'-voorwaarden zonder dewelke een volgende stap niet (optimaal) kan worden gezet?
- Hoe wordt het ruimtelijk en organisatorisch kader van de ontwikkeling geïntegreerd? M.a.w. hoe wordt een structuurbepalend 'casco' vastgelegd dat de coherentie van het totaalgebied bewerkstelligt doorheen de verschillende realisatiefasen, en dat toch voldoende flexibiliteit biedt om in te spelen op wijzigende behoeften of inzichten? Aan het ontwerpteam wordt gevraagd duidelijk aan te geven welke elementen als 'vast' dan wel 'flexibel' moeten worden beschouwd bij de verdere uitwerking van het masterplan (voor plangebied) en stadsontwerp (voor projectgebied) in deelprojecten.
- Hoe wordt omgegaan met mogelijks te herlokaliseren functies in het gebied?

Programma
- Hoe passen de opgelijste programma's ruimtelijk in in het masterplan?
- Hoe kan optimaal tegemoet gekomen worden aan de wens van een maximale diversiteit in het woningaanbod (omvang, typologie, budget, situering, etc.)? Hoe kan ruimtelijke en sociale segregatie worden vermeden?
- Welk aandeel van het totale woningaanbod kan worden voorzien voor grondgebonden woningen?
- Hoeveel samenhangende formele open groene ruimte kan/moet worden gerealiseerd in het plangebied en waar? Waar bevindt zich een alternatief voor de groene ruimte van Noordschippersdok wanneer dit gebied bebouwd zou worden.
- Hoe en waar kan het voetbalveld op Noordschippersdok geherlokaliseerd worden?
- Welke vernieuwende woonvormen worden voorgesteld en hoe verhouden ze zich tot het totaal aantal woningen?

Mobiliteit
- Voorstel voor ontsluitings- en parkeerstructuur voor autoverkeer, voor voetgangers en fietsers.
- Mobiliteitsanalyse die het mobiliteitsprofiel van de activiteiten en het bereikbaarheidsprofiel van de omgeving met elkaar confronteert.

Duurzame ontwikkeling
- Op welke manier wordt de ambitie van duurzame ontwikkeling vertaald in het masterplan? Hoe worden ruimtelijke kwaliteit en duurzame ontwikkeling op een integrale manier samengebracht en hoe versterken ze elkaar?
- Hoe vertaalt zich de aandacht voor het bufferen van geluid, fijnstof en andere polluenten van nabije bovenlokale verkeersinfrastructuur? Welke milderende maatregelen worden genomen om te komen tot een aanvaarbare leefkwaliteit in de wijk en in hoeverre zullen zij een verbetering betekenen? En op welke manier worden de kwetsbare doelgroepen beschermd?
- Is er voor de site een integraal water- en groenconcept voor de wijk uitgewerkt waarin het ambitieniveau voor de wijk wordt gekwantificeerd op vlak van waterhuishouding, hittebestendigheid en ecologische kwaliteit en waarin de verschillende onderdelen van de groenblauwe netwerken worden belicht?
- Is er binnen de mogelijkheden en grootte van de site, een structuur van kwalitatieve open ruimte uitgewerkt die bijdraagt tot een attractieve en diverse stedelijke omgeving met voldoende aanbod aan open en groene ruimte met een maximale ecologische kwaliteit?
- Welke maatregelen worden getroffen om het de effecten van het stedelijke hitte-eiland (hittestress) te beperken?
- Welke brongerichte maatregelen uit het Waterplan werden in acht genomen bij de inrichting van het openbaar domein?
- Op welke manier maakt het integraal hemelwaterplan dat de maximale buffer- en infiltratiecapaciteit van het projectgebied in kaart brengt, onderdeel uit van het masterplan? En op welke integrale manier worden de principes van duurzaam waterbeheer toegepast?
- Is er een windstudie en zonlichtstudie uitgevoerd? Welke optimalisaties zijn doorgevoerd om hinder ten aanzien van wind en schaduw te beperken?
- Welk integraal energieconcept waarin collectieve voorzieningen en hernieuwbare bronnen centraal staan is er uitgewerkt voor de site? Op welke manier is er in het energieconcept rekening gehouden

met potenties van de bestaande omgeving? En op welke manier worden er maatregelen getroffen om het (zomer)comfort in de verblijfsruimten te garanderen? Wordt er in het energieconcept ook aandacht geschonken aan de gebruikers en de bewoners?
- Is er een integraal waterconcept uitgewerkt dat oa. hemelwaterneutraliteit onderzoekt en inzet op een minimaal drinkwaterverbruik? Zijn systemen zoals hemel- en grijswaterrecuperatie mogelijk en op welke manier dragen ze bij tot het integraal waterconcept?

Input vanuit de buurt
- Hoe wordt een antwoord geboden op de bekommernissen – wensen van de buurt?

7.6 Op te leveren documenten en producten

7.6.1 Analyse en synthese van opdracht en gebied

Oplevering van een startnota die de nodige tekeningen (overzichtskaarten en beeldmatige interpretatie bestaande situatie, …) en toelichting (interpretatie probleemstelling en ambities, …) bevat om de analyse en synthese van opdracht en gebied te illustreren en verduidelijken.

7.6.2 Voorontwerp masterplan

Oplevering van de tussentijdse versie van volgende documenten en producten:

- *m.b.t. ruimtelijke en stedenbouwkundige aspecten*: gedetailleerde ontwerpstudie die de nodige toelichting en tekeningen bevat nodig om het project te illustreren en te verduidelijken (grondplan op schaal minimaal 1/5000 voor het totale plangebied, grondplannen op schaal 1/1000 voor onderscheiden deelgebieden, terreindoorsneden op schaal 1/1000, schema's ruimtelijke concepten en inrichtingsprincipes, algemene en gedetailleerde perspectieftekeningen, visuele simulaties als fotomontage en collages, referentiebeelden, …). Daarnaast wordt een maquette gevraagd op schaal 1/2.000 die kan ingepast worden in de globale maquette van de Strategische Ruimte Groene Singel. Doorgedreven ontwerpend onderzoek naar de bouwmogelijkheden in het plangebied maakt hier deel van uit;

- *m.b.t. aspecten publieke en private buitenruimte*: gedetailleerde ontwerpstudie waarin de gewenste structuur, locatie, functionele invulling en inrichtingsconcepten van de verschillende onderdelen van de publieke ruimte (parken, pleinen, waterpartijen, speel- en sportinfrastructuur, etc.). Het onderscheid tussen publieke en (collectieve) private ruimte wordt duidelijk weergegeven;

- *m.b.t. infrastructuur- en mobiliteitsaspecten*: gedetailleerde mobiliteitsstudie waarin de multimodale verkeersafwikkeling en de verkeerseffecten binnen het plangebied en in aansluiting op de omgeving tekstueel en grafisch worden verduidelijkt. In de nota wordt een raming van de te verwachten verkeersimpact weergegeven aan de hand van kwantitatieve cijfers (aantallen) en functionele aspecten (aansluiting op de huidige en toekomstige verkeerssituatie van lokaal en hoger wegennet, wegencategorisering, …). Deze nota is onderbouwd met de nodige mobiliteitssimulaties (modal split, wegcapaciteit, verwachte pae, …) en bevat de dwarsprofielen van de verkeersinfrastructuur (typedoorsneden op schaal 1/500 of 1/200 met aanduiding van situering van elk van de vervoersmodi). De nota omvat tevens een circulatieplan en parkeerplan voor het gebied. De toegangen tot zowel het gebied en de parkings worden duidelijk aangegeven, evenals de trajecten voorzien voor openbaar vervoer en zwakke weggebruikers;

- *m.b.t. programmatorische aspecten*: gedetailleerde programmatische studie die de nodige toelichting en tekeningen bevat omtrent het voorgestelde programma, zowel functioneel (situering van alle functies en organisatie in het plangebied, ,...) als kwantitatief (oppervlakten, aantallen, ruimtebalans,...) en opgesplitst zoveel als nodig (per functie, per type, ,...) om het totaalplan te begrijpen;

- *m.b.t. duurzaamheids- en milieukwaliteitsaspecten*: gedetailleerde studie die de nodige toelichting en onderbouwing bevat omtrent de voorgestelde maatregelen inzake duurzaamheid, dit voor verschillende aspecten (energie, water, afvalbeheer, lucht en geluid, stadsklimaat, …) en in relatie tot de ruimtelijke voorstellen voor het plangebied;

7.6.3 Definitief masterplan

Oplevering van de finale versie van de documenten en producten zoals opgelijst onder voorontwerp Masterplan voor het plangebied.

7.6.4 Algemeen

Duidelijkheid en hanteerbaarheid zijn belangrijke criteria. De plannen, teksten en schema's bevatten alle nodige informatie om de bedoelingen van het ontwerpteam te kunnen begrijpen en om de tekeningen correct te kunnen interpreteren. Zij zijn voorzien van een legende van de gebruikte symbolen en bevatten de nodige maat- en schaalaanduidingen.
De documenten worden in zesvoud opgeleverd: vijf analoge exemplaren op papier, en één digitale lees- en printbare versie op cd-rom of usb-stick.

De analoge documenten worden bij voorkeur opgemaakt in een reproduceerbaar A4- formaat, behoudens plannen die in het belang van de goede leesbaarheid een groter formaat zouden vereisen.

Het digitale exemplaar wordt minimaal geleverd onder volgende vorm:

- de plannen in *.pdf (en indien relevant in *.dwg)
- bijhorende documenten in *.pdf: toelichtingsnota, presentatie,...
- bijhorende beelden in *.jpg (of gelijkaardig standaard formaat)
- een gegeorefereerd beeld van het masterplan en stadsontwerp (*.tiff)
- rasterformaat van de legende van het masterplan en stadsontwerp (*.tiff)
- de gegeorefereerde afbakening van het masterplan en stadsontwerp in vectorformaat (*.shp)
- de verschillende gegeorefereerde complementaire lagen in vectorformaat (zoals bepaald in de richtlijn digiRUPs, http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/registers/digirups/digirups.html) (*shp)

Autocad- en ArcGIS files worden opgemaakt op werkelijke grootte en zijn geogerefereerd (Lambert 72).
De bestandsformaten respecteren de standaarden van Word (*.doc), Excel (*.xls), Access (*.mdb), Autocad (*.dwg) en Arcgis (*.shp). Indien gekozen wordt voor één van deze bestandsformaten dient van het betreffende document eveneens een kopieerbaar Acrobat formaat (*.pdf) te worden aangeleverd.

7.7 Ereloon

Voor de uitvoering van de opdracht zal het ontwerpteam een forfaitair en allesomvattend ereloon ontvangen. Het omvat alle kosten verbonden aan de normale uitvoering van de opdracht (verplaatsingen, vergaderingen inclusief verslaggeving ervan, materialen, personeelskosten, coördinatie, verzekeringen, reproductie van documenten, vertalingen, en alle andere kosten verbonden aan de opdracht zoals vermeld in het plan van aanpak opgesteld door het ontwerpteam).

BIJLAGEN

8 Bijlagen

8.1 Programma van eisen buurtsporthal

De hierna opgesomde eisen zijn de minimale verwachtingen van de opdrachtgever.
Het is de inschrijver toegelaten om andere, gelijkwaardige, betere of bijkomende elementen te voorzien.

1 GROTE SPORTHAL		Raming ruimtebeslag
1.1 sportruimte	<u>Afmetingen</u> • Netto afmetingen 44,2 m x 24 m • Vrije hoogte van 7 m boven de sportvloer <u>Afwerking</u> • Wanden en plafond zijn bestand tegen beschadigingen • Wanden zijn vlak en obstakelvrij • Deuren en ramen mogen de sportruimte niet indraaien <u>Sportvloer</u> • Een duurzame vloer betreedbaar met alle schoeisel en eenvoudig te reinigen • Belijning op basis van behoefte. In een latere fase met de dienst sport en recreatie vast te leggen. Mogelijke belijning: In de lengterichting: • Één veld voor zaalvoetbal, handbal en korfbal van 40 m x 20m • Eén basketbalveld van 28,1 m x 15,1 m • Eén volleybalveld van 18 m x 9 m • Zes (tweemaal drie) badmintonvelden van 13,4 m x 6,1 m In de breedterichting: • Twee officiële volleybalvelden van 18 m x 9 m • Twee niet-officiële basketbalvelden voor initiatie <u>Scheiding sportruimte</u> De sportruimte kan opgedeeld worden in 2 sporthaldelen. De sportvelden die in de breedte liggen én de badmintonvelden worden zo gelegd dat een gezamenlijk gebruik van de 2 sporthaldelen ongestoord kan georganiseerd worden. Hierbij is belangrijk om 2 aparte toegangen te voorzien vanuit de spelersgang. <u>Tribune</u> Geen vaste noch uitschuifbare tribune. <u>Verlichting</u> Gebruikswaarde gemiddelde horizontale verlichtingssterkte van ongeveer 500 lux, reduceerbaar tot 300 en 150 lux en bedienbaar per sporthaldeel. Daglichttoetreding is toegelaten zolang deze niet hinderlijk is voor een normaal sportgebruik.	1.060,8 m²

	Ruimtelijke relatie • Spelersgang • Bergruimte • EHBO-ruimte • toezichtlokaal Nooduitgangen Volgens advies van de brandweer en in functie van een maximale capaciteit van 499 personen. Verwarming Sporthal verwarming tussen 12 en 18 °C Verwarming andere lokalen tot 22°C Aandacht voor warmterecuperatie. Ventilatie Volgens de geldende ventilatienorm Aandacht voor warmterecuperatie.	
1.2 bergruimte	Afmetingen • De volledige lengte van de sportruimte met een diepte van 3m (44,2 m x 3m), inclusief ruimte voor berging kuistoestellen met uitstortgootsteen • Een hoogte van 3,5m Afwerking • De vloer sluit zonder niveauverschil aan op de sportvloer • De vloer is stootvast, slijtvast en eenvoudig te reinigen Ruimtelijke relatie • Sportruimte - de opening tussen de berging en de sportruimte is afgesloten met een net • Buitenruimte - de berging is vanaf buiten via de sporthal bereikbaar via een vrije doorgang van minimaal 2,5 x 2,5 m (b x h) Verlichting, verwarming, ventilatie Verlichting : minimaal 150 lux met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 18°C Verluchting conform ventilatienorm	132,6 m²
2 ANNEX SPORTZAAL		
2.1 sportruimte	Afmetingen • Netto afmetingen 13 m x 13 m • Vrije hoogte van 4 m boven de sportvloer Afwerking • Wanden en plafond zijn bestand tegen beschadigingen • Wanden zijn vlak en obstakelvrij • Deuren en ramen mogen de sportruimte niet indraaien Sportvloer • Een duurzame vloer betreedbaar met alle schoeisel en eenvoudig te reinigen Verlichting Gebruikswaarde gemiddelde horizontale verlichtingssterkte van ongeveer 300 lux, reduceerbaar tot 150 lux .	169 m²

	Daglichttoetreding is toegelaten zolang deze niet hinderlijk is voor een normaal sportgebruik. <u>Ruimtelijke relatie</u> • Spelersgang • Bergruimte annex <u>Nooduitgangen volgens advies brandweer</u> <u>Verwarming</u> Sportruimte verwarming tussen 12 en 18 °C Aandacht voor warmterecuperatie. <u>Ventilatie</u> Volgens de geldende ventilatienorm Aandacht voor warmterecuperatie.	
2.2 bergruimte	<u>Afmetingen</u> Een oppervlakte van ongeveer 20 m², in rechthoekige vorm <u>Afwerking</u> • De vloer sluit zonder niveauverschil aan op de sportvloer • De vloer is stootvast, slijtvast en eenvoudig te reinigen <u>Ruimtelijke relatie</u> • Annex sportruimte <u>Verlichting, verwarming, ventilatie</u> Verlichting : minimaal 150 lux op vloerniveau met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 18°C Verluchting conform ventilatienorm	20 m²
3 GROEPSKLEEDKAMERS MET WASRUIMTEN		
3.1 omkleedruimte	<u>Aantal en capaciteit</u> 6 met een capaciteit voor 15 sporters <u>Afmetingen</u> • 2,5 m x 5 m • Vrije hoogte van 2,6 m <u>Voorzieningen</u> • Wandbanken en kleerhaken voor 15 sporters <u>Afwerking</u> • Leidingen liggen in de vloer, de wand of in het plafond/verluchtingskanalen blijven zichtbaar • De wanden en de vloer zijn stootvast, slijtvast, eenvoudig te reinigen, watervast en vochtbestendig • Het plafond is stootvast en vochtbestendig • In de vloer is een schrobput voorzien • De vloer heeft voldoende afschot richting schrobput • De wandbanken zijn vrij van de vloer geplaatst • De wandbanken en kleerhaken zijn vandalismebestendig • 1 wandcontactdoos <u>Ruimtelijke relatie</u> • spelersgang <u>Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau met</u> tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 22°C	75 m²

	Verluchting conform ventilatienorm	
3.2 wasruimte	Aantal en capaciteit 6, aanpalend aan de omkleedruimte. Afmetingen • 2,5 m x 2 m • Vrije hoogte van 2,6 m Voorzieningen • 4 douchekoppen per wasruimte Afwerking • Leidingen liggen in de vloer, de wand of in het plafond • De vloer en de wanden zijn tot aan het plafond waterdicht, stootvast, slijtvast, eenvoudig te reinigen, watervast en vochtbestendig • Het plafond is stootvast, watervast en vochtbestendig • De vloer is een antislipvloer • In de vloer is een doucheput voorzien • De vloer heeft voldoende afschot richting doucheput Ruimtelijke relatie • Aanpalend aan omkleedruimte Verlichting, verwarming, ventilatie Idem kleedkamers	30 m²
4 toiletten sporters en publiek		
4.1 herentoilet	Aantal 3 urinoirs, 1 WC, 1 WC voor personen met een handicap, 1 wastafel Afwerking Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen Ruimtelijke relatie • spelersgang Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 18°C Verluchting conform ventilatienorm	± 12 m²
4.2 damestoilet	Aantal 3 WC's, 1 WC voor personen met een handicap, 1 wastafel Afwerking Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen Ruimtelijke relatie • spelersgang Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 18°C Verluchting conform ventilatienorm	± 12 m²
5 toezichtlokaal		
	Afmetingen • Circa 7,5 m² • Vrije hoogte van 2,6 m Afwerking • Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen • Met telefoon- en internetaansluiting Ruimtelijke relatie • sporthal, inkomhal, spelersgang – met uitzicht • EHBO	7,5 m²

	• kan gecombineerd worden met het bureel medewerker aandachtswijk Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau Verwarming: maximum 22°C Verluchting conform ventilatienorm	
6 EHBO-ruimte		
	Afmetingen • 6 – 8 m² • Vrije hoogte van 2,6 m Afwerking • Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen • Met telefoonaansluiting Ruimtelijke relatie • De EHBO-ruimte ligt zo dicht mogelijk bij sporthal • De EHBO-ruimte is rechtstreeks en gemakkelijk toegankelijk voor personeel en de hulpdiensten. • Met telefoonaansluiting Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau Verwarming: maximum 22°C Verluchting conform ventilatienorm	6 - 8 m²
7 bureel medewerker aandachtswijk		
	Afmetingen • Circa 7,5 m² • Vrije hoogte van 2,6 m Afwerking • Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen • Met telefoon- en internetaansluiting • Kan gecombineerd worden met toezichtlokaal Ruimtelijke relatie • inkomhal Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau Verwarming: maximum 22°C Verluchting conform ventilatienorm	7,5 m²
8 berging kuismateriaal		
	Afmetingen • Circa 4 m² • Vrije hoogte van 2,6 m Afwerking • Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen • Met uitstortgootsteen met warm en koud water Ruimtelijke relatie • Inkomhal of spelersgang Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 12°C Verluchting conform ventilatienorm	4 m²
9 technische ruimte		
	Afmetingen De oppervlakte is ruim genoeg om een goede en veilige werking van de vereiste technische installatie te garanderen, conform alle relevante geldende wetgevingen. Afwerking • Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen Ruimtelijke relatie	± 12m²

	• Inkomhal of spelersgang Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 12°C Verluchting conform ventilatienorm	
10 inkomhal		
	Afmetingen De oppervlakte is ruim genoeg om een vlotte ontvangst en doorgang van de gebruikers te garanderen. Vorm is afhankelijk van het concept. Afwerking • Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen Ruimtelijke relatie • Sporthal • Spelersgang • Toezichtlokaal • Bureel medewerker aandachtswijk • Toiletten • Eventueel berging en technische ruimte • Eventueel bureel uitleendienst Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 12°C Verluchting conform ventilatienorm	± 30 m²
11 spelersgang		
	Afmetingen • De lengte is afhankelijk van het concept – zo compact mogelijk rekening houdend met een breedte die een vlotte doorgang toelaat van de sporters naar de aparte doorgangen van de 2 sporthaldelen. • Vrije hoogte van 2,6 m Afwerking • Basic, duurzaam en eenvoudig te reinigen Ruimtelijke relatie • De 2 sporthaldelen • De annex sporthal • De kleedkamers • De toiletten • De inkomhal • Eventueel technische ruimte • Er is een optimaal toezicht mogelijk van uit het toezichtlokaal Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau met tijdschakelaar of aanwezigheidsvoeler Verwarming: maximum 12°C Verluchting conform ventilatienorm	± 35 m²
12 cafétaria		
	Oppervlakte en inplanting afhankelijk van het ontwerp. In eigen beheer of in beheer van een sociale partner	100 m²
13 personeelsruimte conform richtlijnen ARAB		
	Afmetingen • ± 20 m², vorm afhankelijk van ontwerp Afwerking • Ruimte voor refter • Douche- en omkleedruimte voor dames en heren Ruimtelijke relatie	± 20 m²

	• Spelersgang/inkomhal Verlichting: minimaal 150 lux op vloerniveau Verwarming: maximum 22°C Verluchting conform ventilatienorm	
14 accommodatie voor voetbalveld		
	• 4 groepskleedkamers • 2 kleedkamers voor scheidsrechters • Toiletten • Berging Ruimtelijke relatie • voetbalveld • spelersgang	± 200 m²
15 overdekte fietsenstalling		
	Capaciteit • Voor 30 fietsen Afwerking • Basic, duurzaam, vandalismebestendig Ruimtelijke relatie Nabij inkomhal	
RAMING RUIMTEBESLAG		± 1.934,8 m²

8.2 ‘Dam, een buurt in verandering’

DAM

EEN BUURT IN VERANDERING

ndvr

INLEIDING 3

BUURT IN VERANDERING 5

VERLOOP TRAJECT 9

ANALYSE 13

SOCIALE NETWERKEN
RUIMTELIJKE SYSTEMEN
WONEN EN WERKEN

DIALOOG 43

WORKSHOP STUDIO
INSPRAAKAVOND AMBITIES
WORKSHOP PLANNINGSCENARIO'S
WORKSHOP ADVIES DAMCOMITÉ
ADVIES DAMCOMITÉ

VISIE OP WERKPROCES 71

DAM
Antwerpen

INLEIDING

In deze bundel vind je het resultaat terug van anderhalf jaar onderzoek, gesprekken en discussie op den Dam. Samengesteld door ndvr en de KU Leuven toont dit boekje de resultaten van twee internationale planningsstudio's voor masters architectuur en stedenbouw aan de KU Leuven. De gesprekken tussen ndvr, het damcomité en de rest van de buurt kregen eveneens een plek binnen deze bundel. Het boekje toont bezorgdheden en wensen van bewoners van den Dam en probeert op een andere manier naar dit speciaal stukje Antwerpen te kijken. De volgende pagina's dienen ter inspiratie voor verdere ontwikkelingen op den Dam en hebben als uitdrukkelijke doelstelling om aan de basis te liggen van de realisatie van oordeelkundige projecten die verder weken op de uiterst boeiende geschiedenis van de buurt en haar speciale karakter van dorp in de stad, een plek tussen nijverheid en woonplein, overspoeld door grote infrastructuurprojecten en een dagelijkse realiteit.

Met dit boekje wordt een antwoord gegeven op het collegebesluit van 23 mei 2014. In dit collegebesluit bekrachtigt de stad de uitdrukkelijke doelstelling om 'een participatietraject op te starten om zo een gedragen en kwalitatief project te krijgen met meerwaarde voor alle stakeholders'. Daarbij legt het collegebesluit vast om de resultaten van het voorbereidend onderzoek (dit boekje) als bijlage toe te voegen aan de projectdefinitie. De resultaten uit dit boekje vormen geenszins een afgeronde visie of voorstel. Het is een eerste insteek om samen met de projectdefinitie verwerkt te worden tot concrete projectvoorstellen. De bundel heeft ook niet de pretentie om de visie voor heel de wijk te zijn. Ze toont mogelijkheden, discussiepunten en de grote bereidheid van den Dam om samen met de stad en de private partijen tot een zo goed mogelijk projectvoorstel te komen.

Doorheen de bundel zijn dit soort kaders toegevoegd waar de belangrijkste bevindingen worden uitgelicht. Deze kunnen inspirerend werken voor het verdere ontwerp.

OOSTERWEELVERBINDING
HERAANLEG IJZERLAAN
?
SLACHTHUISSITE
LOBROEKDOK
NOORDSCHIPPERSDOK
SANERING LOBROEKDOK

BUURT IN VERANDERING

Den Dam kent een lange traditie van actieve betrokkenheid. Met de herontwikkeling van de Slachthuissite heeft de stad de uitgelezen kans om een voortrekkersrol te spelen in het uitwerken van een herontwikkelingstraject dat zorgt voor een opwaardering van een hele buurt.

Den Dam kent een lange geschiedenis van inspraak en participatie. In '70 – '71 was den Dam pionier met de 'structuurschets Damwijk (een voorloper voor structuurplanning in heel Vlaanderen). Tijdens de jaren '90 was Dam 2008 een actieve buurtgroepering die haar stem liet horen bij de grote veranderingen aan het Damstation en de ontwikkeling van Park Spoor Noord. Steeds ging dit gepaard met grote wijkvergaderingen, inspraak en de activatie van het rijke sociale netwerk in de buurt. Tijdens deze jaren is den Dam ook veranderd. Van bekende schipperswijk aan het Albertkanaal en Slachthuiswijk aan de rand van de stad werd ze een plek van 'van alles een beetje'. Een ruimte in de stad waar wonen en werken vermengd zijn, dichtbij en veraf van het centrum, met een sterk sociaal netwerk maar ook soms een schrijnend isolement.

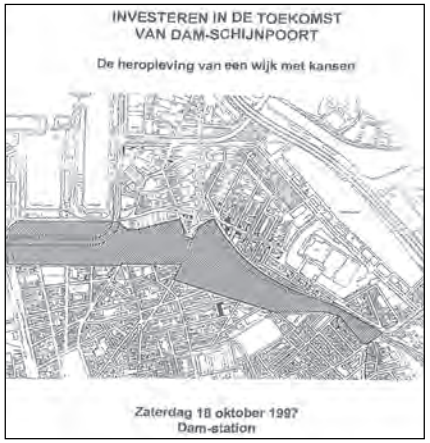
Op 1 oktober overhandigde het Damcomité 700 handtekeningen aan de schepen voor stadsontwikkeling. Na de verkiezingen van 6 oktober 2012 toonde het nieuwe stadsbestuur de duidelijke ambitie om verandering te brengen in de wijk. Het Damcomité vroeg met de petitie inspraak in de plannen van de stad onder het motto 'beter vragen dan achteraf klagen'. Sinds september 2013 helpt ndvr, bureau voor sociaal-ruimtelijk onderzoek, het Damcomité met het organiseren van inspraak in de buurt. Ze kregen daarbij versterking van studenten stedenbouw van de KU Leuven en de Stad Antwerpen (SWO en AG Vespa). Het traject dat het afgelopen anderhalf jaar is gevoerd kende een wisselend verloop, het komen tot een projectdefinitie werd meermaals uitgesteld en de eigendomsstructuur van de projectsite wijzigde en cours de route. De tijd stond ook niet stil in de wijk. Nieuwe projecten als de heraanleg van de Ijzerlaan en de realisatie van studentenhuisvesting werden ontwikkeld, enkele bedrijven trokken weg en discussie over de impact van de Oosterweel op de wijk woede volop.

1971

INSPRAAK STRUCTUURSCHETS

Tussen 1970 en 1972 werd door de toen net opgerichte dienst planologie een structuurschets voor den Dam opgemaakt. Op 29 februari en 30 mei 1971 werden twee 'hearings' georganiseerd die de meest prangende vragen van den Dam naar voor moest brengen. 400 mensen waren hierop aanwezig. De meeste opmerkingen handelden over de weginfrastructuur op den Dam, de hygiëne en groen en recreatie. Op basis van deze opmerking werd een structuurschets voor de wijk opgemaakt.

1997



DAMSTATION, SPOOR NOORD

De bewonersgroep Dam 2008, actief vanaf '96, probeerde de inspraak te bevorderen rond verschillende dossiers in de directe omgeving van de wijk. Het aanpakken van de veiligheid aan de Schijnpoortbrug, het kindvriendelijk inrichten van open ruimte, het heropwaarderen van de detailhandel op den Dam, de komst van de HST en de realisatie van Park spoor Noord waren projecten waarop werd ingezet.

2012

EERSTE DAMCOMITÉ

In juni 2012 werd het eerste Damcomité georganiseerd. Het Damcomité wil een informatiepunt zijn voor alle buurtbewoners, handelszaken, verenigingen en bezoekers van Den Dam. www.dendam2060.be

2013

PETITIE INSPRAAK SLACHTHUISSITE

Als reactie op plannen van het stadsbestuur om het gebied Slacthuissite-Lobroekdok-Noordschippersdok te herontwikkelen, start het Damcomité een petitie met de vraag van begin af betrokken te worden in het project. Dit vanuit het motto liever vooraf vragen dan achteraf klagen. De stad neemt deze uitgestoken hand aan en ondersteunt dit participatietraject.

2014

5 FEBRUARI

LAND INVEST GROUP NV

VERKOOP DEEL SLACHTHUISSITE AAN LAND-INVEST GROUP

In februari 2014 werd een deel van de Slachthuissite verkocht aan Land-invest group. Hierdoor werd een extra eigenaar betrokken bij de ontwikkeling van de site en werd de projectdefinitie heronderhandeld met een verschuiving van de 'aanvang opmaak Masterplan' tot gevolg.

14 FEBRUARI

VALENTIJNSAKKOORD: ONDERTUNNELING ALBERTKANAAL

Na de plan Mer Oosterweelverbinding werd in februari 2014 het zogenaamde Valentijnsakkoord gesloten binnen de Vlaamse Regering. Dit akkoord herbevestigde de keuze voor de Oosterweelverbinding. Daarnaast werd ook de kruising met het Albertkanaal herbekeken met een ingetunnelde oplossing als gevolg. In de buurt blijft er echter bezorgdheid bestaan over de milieu- en mobiliteitsdruk van de Oosterweel op de buurt. Dit zal verder moeten worden bekeken.

6 JUNI

GOEDKEURING ONTWERP IJZERLAAN

De herontwikkeling van de IJzerlaan is een van de concrete dossiers die in de meest nabije toekomst het aanzicht van de Dam Verandert. Met de goedkeuring van het ontwerp kan de realisatie in 2015 en 2016 van start gaan.

5 DECEMBER

COMMUNICATIE ADVIES DAMCOMITÉ

Op 5 december 2014 communiceerde het Damcomité haar advies over de Slachthuissite. Dit advies werd ook in deze bundel verwerkt. Het advies is een resultante van de verschillende bevragingen en discussies in de buurt rond de geplande herontwikkeling.

VERLOOP TRAJECT

Het inspraaktraject 'Studio Dam' liep gedurende anderhalf jaar en werd samen vormgegeven door het Damcomité, ndvr, SWO Stad Antwerpen en de studenten van de internationale planningsstudio 2013 en 2014 (KU Leuven).

Het traject stelde zich tot doel om bestaande sociale netwerken in de wijk in kaart te brengen en te activeren. Om zo de dialoog over de toekomst van de wijk te verbreden, interactie tussen verschillende organisaties te versterken en misschien zelfs nieuwe initiatieven te stimuleren. Daarnaast is er geprobeerd de ruimtelijke kennis die er over den Dam aanwezig is te verzamelen en te versterken. Het ruimtegebruik en de dromen en wensen die leven bij de bewoners werd in kaart gebracht. Uiteindelijk werd in de studio Dam ook het verdere participatietraject voorbereid door samen met de buurt een advies op te stellen en op basis van ontwerpend onderzoek de discussie rond mogelijke ontwerpvoorstellen reeds aan te vatten.

Het afgelopen anderhalf jaar werd er volop geëxperimenteerd met participatiemethodes op den Dam. Dit werk kan tijdens de opmaak van het masterplan worden verdergezet.

Om dit te realiseren werd er geëxperimenteerd met verschillende methodes om debat te organiseren, kennis op te doen en samen tot een toekomstvisie te komen. Elk van deze methodes werd op andere momenten en binnen een andere groep toegepast. Gedurende het hele traject van studio Dam vonden er een hele reeks momenten plaats die op de volgende pagina's staan beschreven. De vijf momenten die in het blauw staan aangeduid worden later in deze bundel onder het hoofdstuk dialoog verder uitgelicht.

9 / 7 / 13 OVERLEG DAMCOMITÉ SCHEPEN

Een eerste overleg tussen het Damcomité en de schepen van Ruimtelijke Ordening Rob Van de Velde vond in juli 2013 plaats. Het overleg kwam er na de vraag van de buurt om betrokken te worden bij de herontwikkeling van de Slachthuissite. De schepen beloofde een participatiecharter op te stellen in navolging van het participatiecharter 'Groot Schijn'.

1 / 8 INFOVERGADERING

De eerste grote infovergadering met de buurt vond plaats in het parochiecentrum van den Dam. Op dit moment werd de herontwikkeling gekaderd en de bestaande ambitienota gepresenteerd. Daarnaast werd er door ndvr een eerste inputsessie georganiseerd.

1 / 8 - 31 / 8 INTERVIEWS

Doorheen augustus vonden er verschillende voorbereidende interviews plaats. Ndvr ging de wijk rond om meer inzicht te krijgen in haar functioneren, de dromen van verschillende inwoners en de ambities binnen de wijk.

5 / 10 DROOM DEN DAM

Op 5 oktober vond er een groot feest plaats op de Slachthuissite georganiseerd door het Damcomité samen met ndvr. Op dit evenement werd de petitie met de vraag om betrokken te worden, met ruim 700 handtekeningen, door het Damcomité overhandigd aan schepen Rob Van de Velde. Daarnaast organiseerde ndvr en de studenten van de KU Leuven een rondgang op de site waarbij de impressies van de bezoekers werden geregistreerd.

19 / 11 WORKSHOP STUDIO

Op basis van de eerdere participatiemomenten en bijkomend onderzoek werd er door de studenten van de KU Leuven een workshop georganiseerd samen met verschillende experten. Deze workshop had de bedoeling om tot enkele concrete voorstellen te komen met als inspiratie het verzamelde materiaal.

23 / 12 TOEKOMSTTUNNEL

Op basis van de vier maanden werken op den Dam bouwden de studenten van de KU Leuven een 'toekomsttunnel'. Deze tunnel toonde zowel enkele eerste verhalen voor de herontwikkeling van den Dam en wilde de aanzet geven voor het uitwerken van een stadslandbouw-project in de wijk.

3 / 2014 KRANTJE DAM

Een half jaar werken op den Dam werd verzameld in een eerste bundel over de wijk. Deze bundel werd meegegeven aan het Damcomité en de stad.

29 / 4 OVERLEG DAMCOMITÉ SCHEPEN

In april 2014 was er een nieuw overleg tussen de schepen en het Damcomité. Dit overleg kwam er met de vraag om het participatiecharter eindelijk een concrete invulling te geven en duidelijkheid te scheppen over de verdere ontwikkeling van de slachthuissite na de verkoop van enkele gronden.

23 / 5 COLLEGEBESLUIT PARTICIPATIE

In mei 2014 kwam er een collegebesluit rond het participatietraject voor de Slachthuissite. In dit besluit werd de betrokkenheid van de buurt bij het ontwerp van een masterplan vastgelegd en werd aan ndvr gevraagd om deze inspiratiebundel op te maken.

4 / 6 INSPRAAKAVOND AMBITIES

Op 4 juni werd er in het parochiecentrum een nieuw participatiemoment georganiseerd. Op dit moment werd de voorlopige projectdefinitie voor de herontwikkeling van de Slachthuissite voorgesteld. Inwoners van den Dam gaven input op de presentatie. Deze input werd zowel door de stad meegenomen als door het Damcomité om hun advies verder vorm te geven.

7 / 14 INTERVENTIE TOREN

In juni-juli werkte ndvr samen met the eagles of architecture aan een interventie op de Slachthuissite. Een toren werd ontworpen die zowel informatie over de herontwikkeling kon verstrekken, moest dienen als uitkijkpunt en onderdak bieden aan de verschillende geplande workshops. De bouw van de toren werd uiteindelijk afgeblazen lettende op het uitstellen van de goedkeuring van de projectdefinitie naar eind 2014.

24 / 7 WORKSHOP PLANNINGSCENARIO'S

Tijdens de zomer hield ndvr een workshop met mogelijke ontwerpvoorstellen rond de Slachthuissite om de buurt zo goed mogelijk voor te bereiden op de aangekondigde fase 'opmaak masterplan'.

26 / 8 - 4 / 9 ZOMERSCHOOL UA

Eind augustus werkten enkele internationale studenten op den Dam in het kader van een zomerschool op de UA. De studenten richtten zich op het documenteren van de bedrijvigheid in de buurt.

13 / 9 LAMBERTINAFEESTEN

Op de Lambertinafeesten stond het Damcomité met een prioriteitograaf. Dit had als doelstelling om een zicht te krijgen op welke stellingen uit hun advies een groot draagvlak hadden in de buurt.

4 / 11 INSPRAAKAVOND ADVIES DAMCOMITÉ

Op 4 november werd een inspraakavond georganiseerd over het advies van het Damcomité. Geïnspireerd door het onderzoek van een nieuwe groep studenten van de KU Leuven werd het advies hier en daar aangepast en verder aangescherpt.

5 /12 ADVIES DAMCOMITÉ

Op 5 december 2014 communiceerde het Damcomité haar advies over de Slachthuissite. Dit advies werd ook in deze bundel verwerkt. Het advies is een resultante van de verschillende bevragingen en discussies in de buurt rond de geplande herontwikkeling.

Het komen tot een participatiecharter en duidelijke overlegstructuur is een belangrijke vraag die leeft in de buurt. Bij veel mensen heerst er een grote vraag naar duidelijkheid over het verdere traject van herontwikkeling. Deze vraag zal eerst moeten worden beantwoord om verder engagement van de buurt te vragen.

ANALYSE

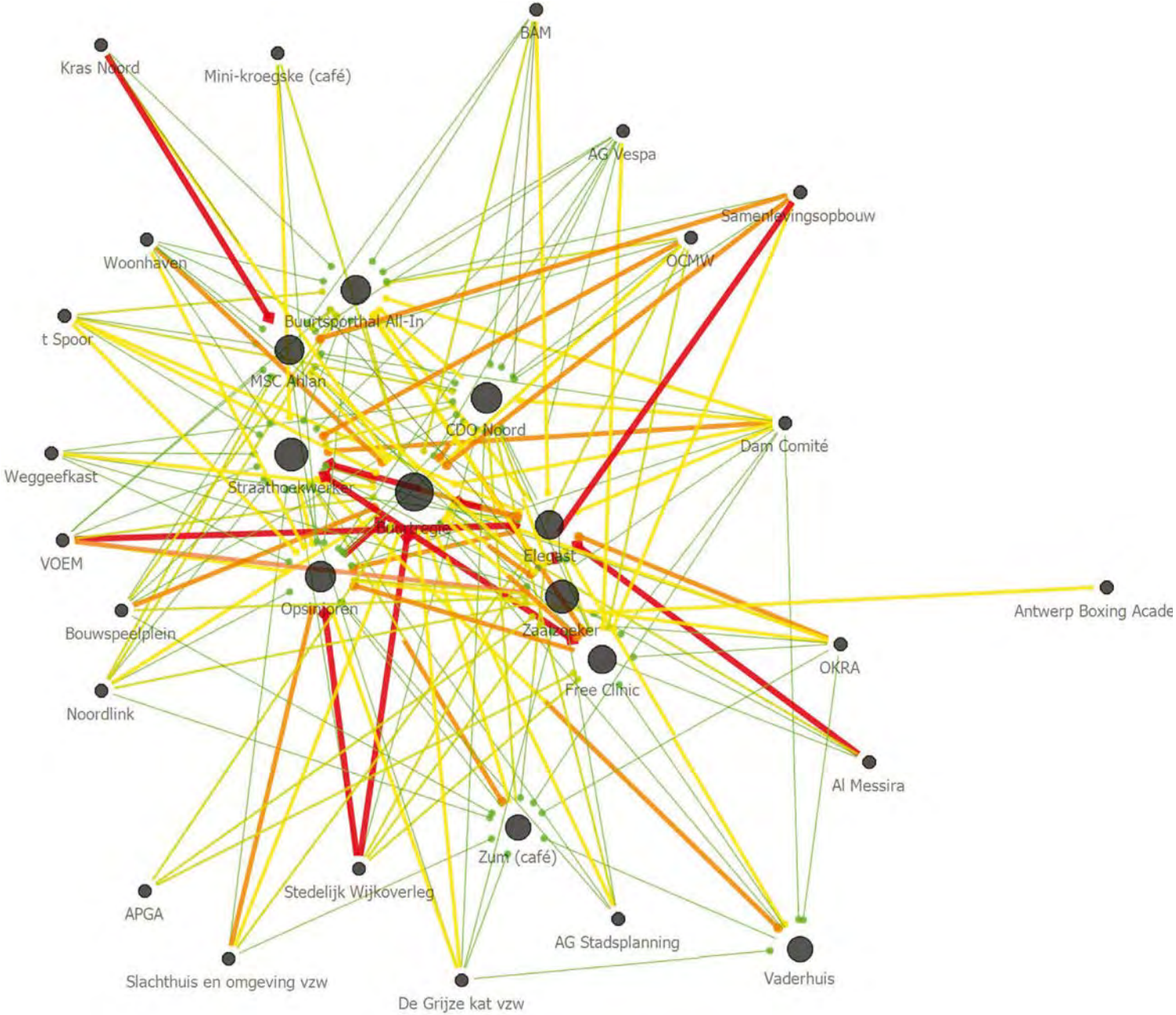
Doorheen het participatietraject werd er tijdens verschillende workshops ingezet op het verkennen van inhoudelijke knelpunten op den Dam. Daarnaast brachten ook de twee studio's van de KU Leuven verdere analyse aan. De resultaten van deze verschillende onderzoeken werden gebundeld in vier overkoepelende thema's die de structuur vormen van het analysegedeelte van deze bundel: sociale netwerken, ruimtelijke systemen en wonen en werken. Deze resultaten vormen een gevarieerde catalogus. Om zoveel mogelijk invalshoeken aan bod te laten komen werd er maar beperkt geselecteerd en gekozen om ook ruw onderzoeksmateriaal te presenteren. Een consequentie van deze keuze is dat sommige kaarten een momentopname tonen van de wijk die niet zomaar te veralgemenen valt maar wel een insteek of indruk van den Dam presenteren.

SOCIALE NETWERKEN

Toen we in den Dam begonnen te werken was het duidelijk dat mensen veel belang hechten aan het dorpse gevoel van deze plek. Mensen betekenen nog iets voor elkaar en een helpende hand is steeds te vinden. Ook het verenigingsleven is er nog steeds actief al zal dit nooit meer hetzelfde zijn als in de oude gloriedagen. Tegelijkertijd zie je dat plekken van ontmoeting zich vooral aan de randen van de buurt bevinden. Daar vind je de cafés van het Damplein of het Park Spoor Noord, plekken die op een andere schaal functioneren en in de buurt zelf wat ontbreken. Zo hangen verschillende cafés in de lange Lobroekstraat nauwer samen met het nabijgelegen Sportpaleis dan met de buurt zelf. De aanwezigheid van een sterk sociaal netwerk in combinatie met het ontbreken van ontmoetingsplekken heeft twee duidelijke effecten die de uitdagingen vormen voor verdere ontwikkeling in de buurt:

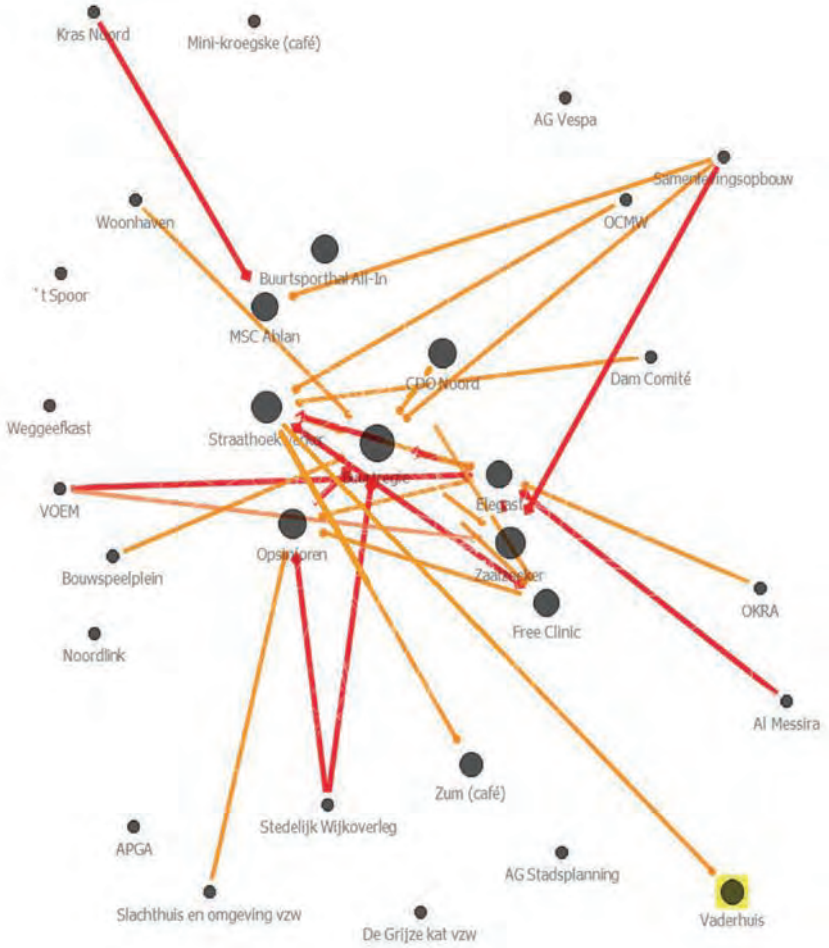
Den Dam is niet te zien. Toen we op het feest 'Droom den Dam' vroegen aan bewoners om hun wijk te identificeren tussen andere buurten, dacht iedereen dat den Dam veel ouder was. Het gezicht van de buurt is vaak onherkenbaar omdat het leven zich niet op straat of pleinen afspeelt. Jongeren spelen niet op straat en nieuwe initiatieven komen moeilijk van de grond. Het ontbreken van verschillend diensten en dus aantrekkingspolen draagt bij aan dit erg stille publieke domein.
Een groot aantal sterke activiteiten houdt het sociale netwerk op den Dam in stand. Het delen van dezelfde ruimte is daarbij vaak een belangrijke troef. Bij het wegvallen van zo'n activiteit kan het sociale netwerk al snel verdwijnen. Het ontbreken van gedeelde ruimte zorgt ervoor dat er niet steeds nieuwe activiteiten ontstaan.

Buurtgerelateerde functies spelen een belangrijke rol op den Dam.
Voor een kleine buurt telt de Dam veel verschillende soorten organisaties. De diversiteit van deze organisaties weerspiegelt de diversiteit van de buurt.

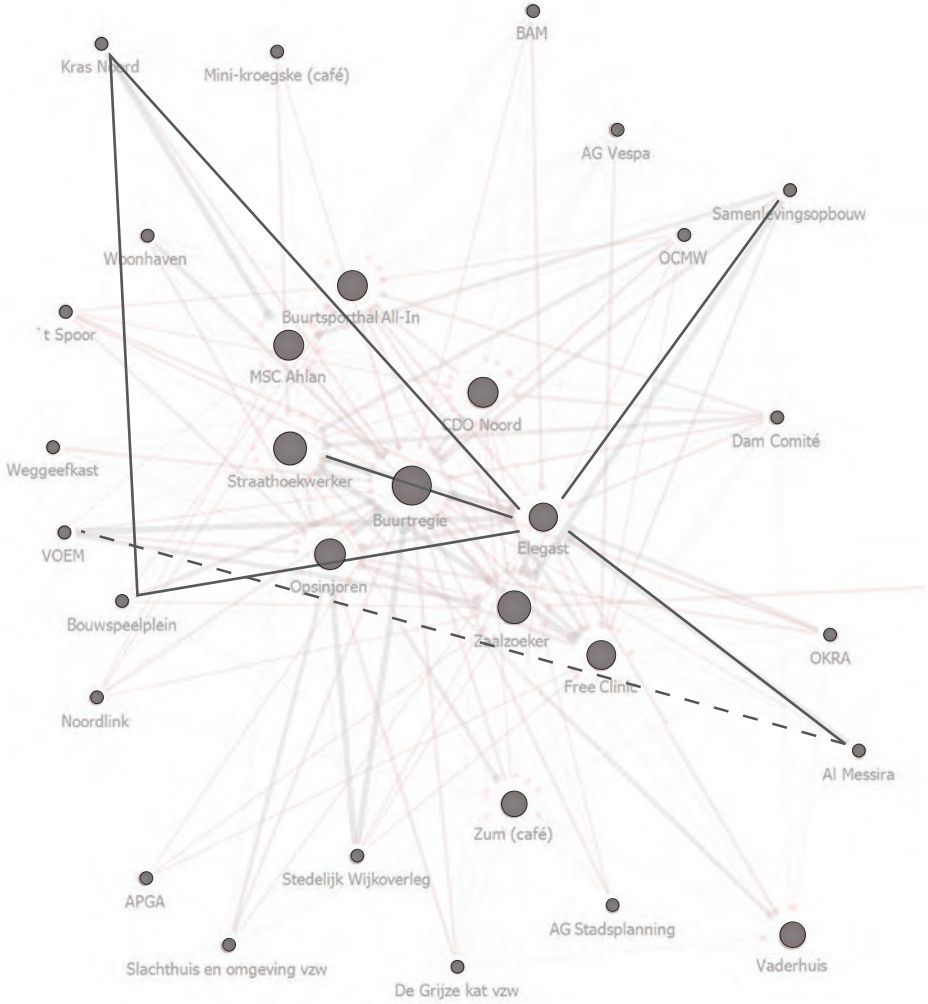


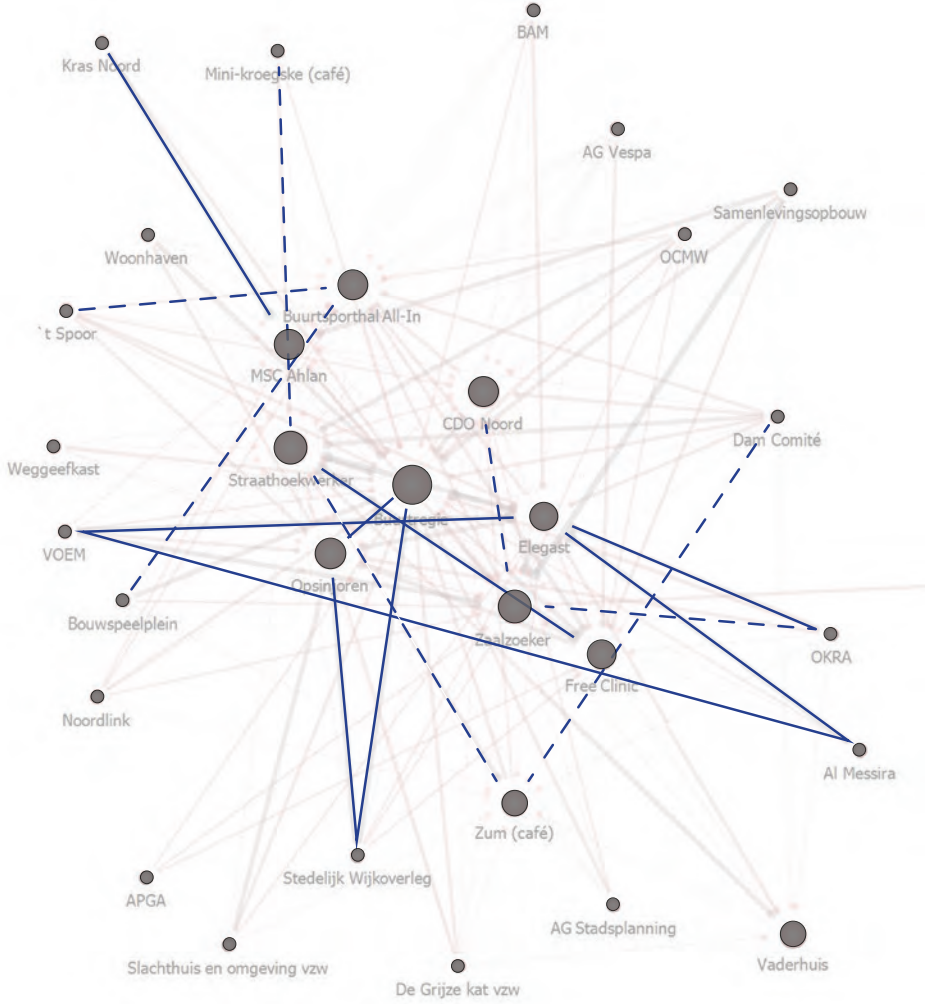
De studio bracht het uitgebreide netwerk van organisaties die actief zijn in de wijk in kaart. Ze onderzochten in welke mate de verschillende organisaties met elkaar verbonden zijn en samenwerken. Dit gebeurde op basis van interviews met de organisaties. Verder werd er onderzocht hoe deze organisaties juist met elkaar verbonden zijn, bv. doordat ze eenzelfde ruitmte delen of een gelijkaardige werking hebben.

- ze kennen elkaar
- werken zelden samen
- werken soms samen
- werken regelmatig samen
- werken zeer regelmatig samen



ze kennen elkaar
werken zelden samen
werken soms samen
werken regelmatig samen
werken zeer regelmatig samen



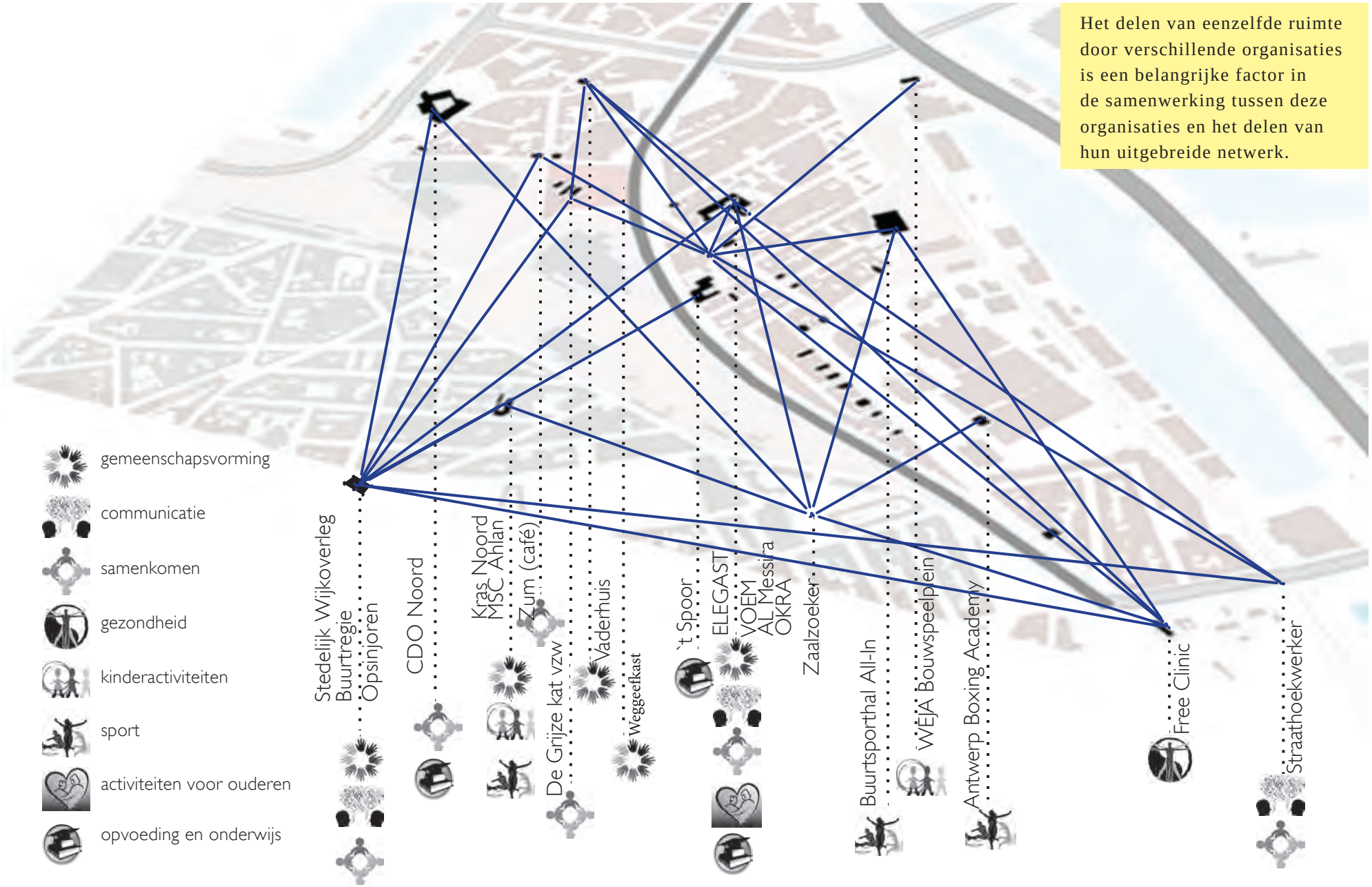


gelijkaardige activiteiten

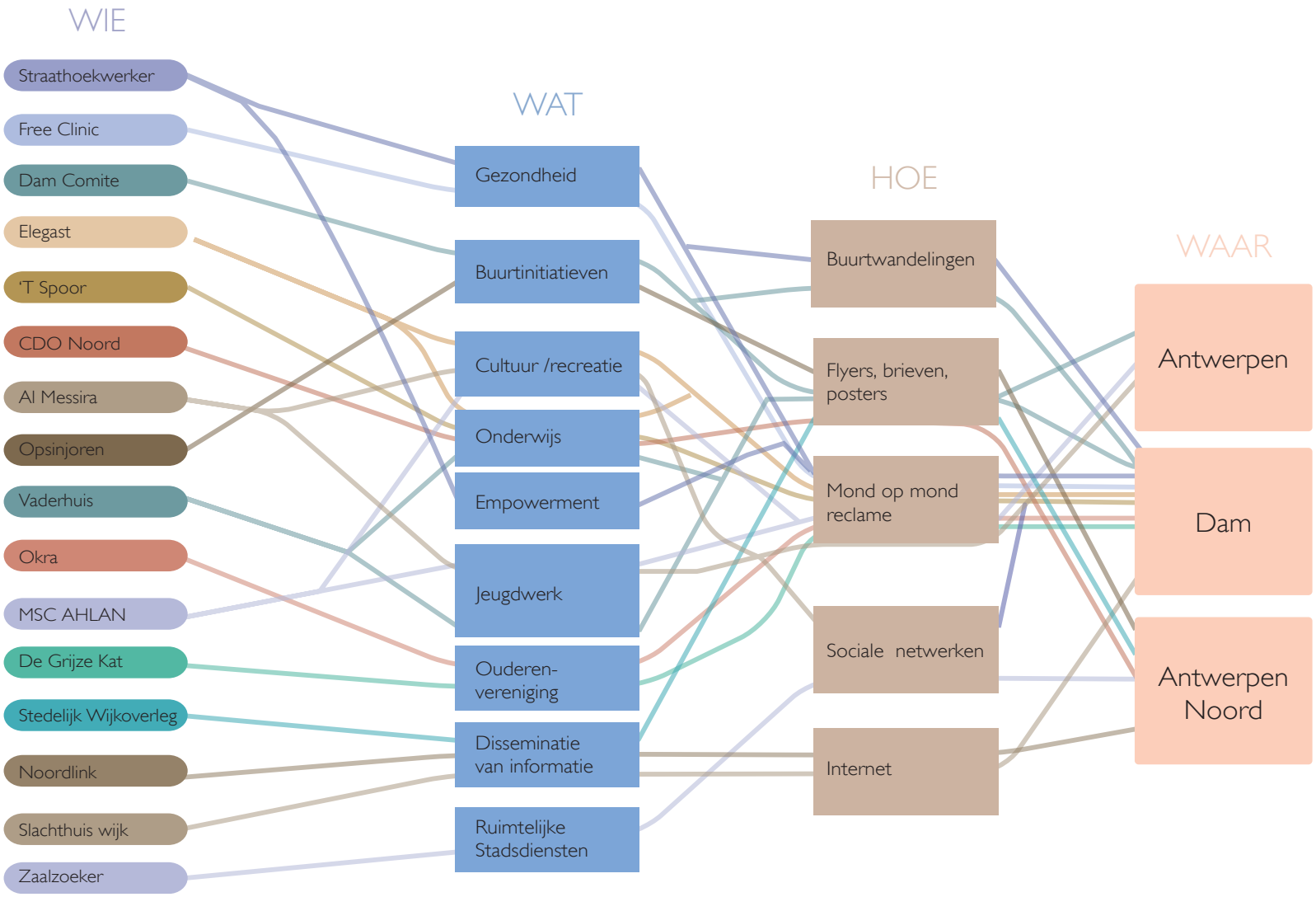
complementaire activiteiten

delen een ruimte

gebruiken af en toe dezelfde ruimte



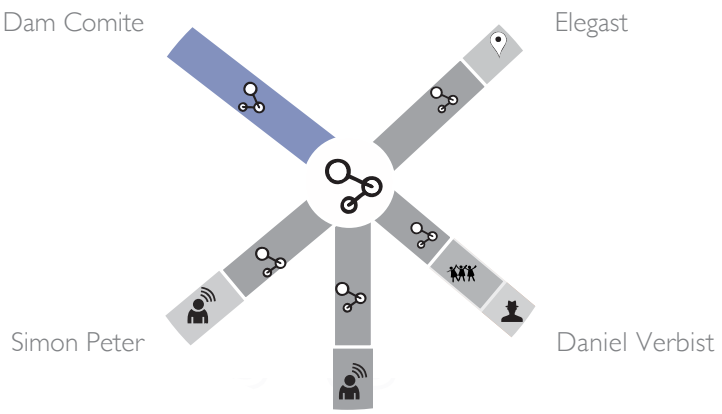
Het delen van eenzelfde ruimte door verschillende organisaties is een belangrijke factor in de samenwerking tussen deze organisaties en het delen van hun uitgebreide netwerk.



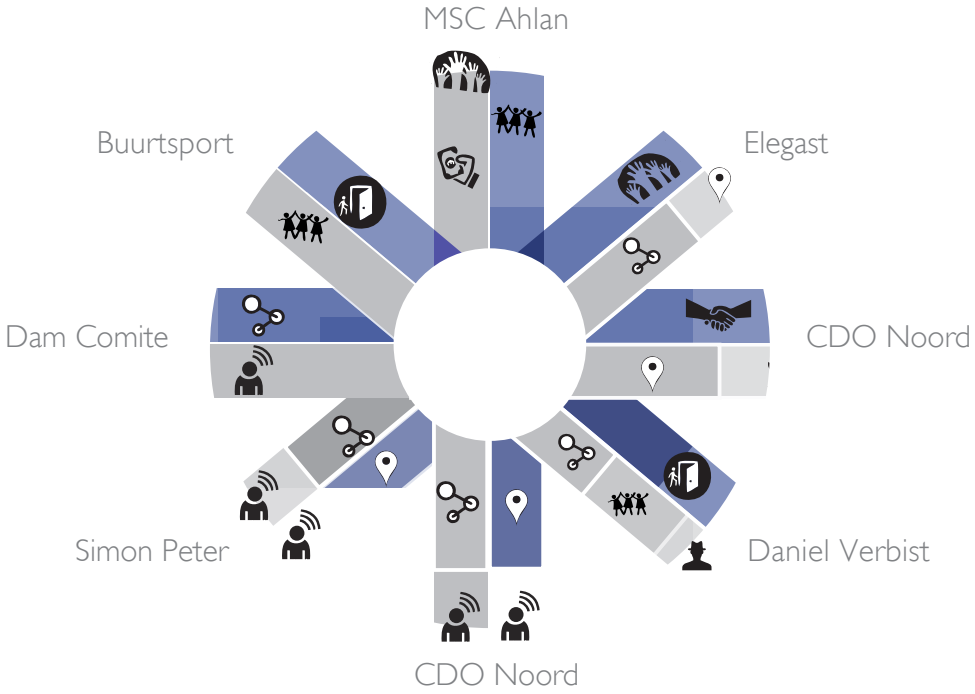
De relatie tussen de sociale netwerken werd verder ook ruimtelijke in kaart gebracht. Alsook de werkwijze die ze hanteren.

RUIMTELIJKE NODEN / PLUSPUNTEN

NETWERK NODEN / PLUSPUNTEN



De invulling van een specifiek programma op de Slachthuissite kan worden georganiseerd vertrekkende van de skills van verschillende actoren in de wijk. Dit kan zowel gaan over wijkverenigingen als ondernemers.



Er werd uitgebreid geanalyseerd wat de verschillende lokale actoren te bieden hebben en waar ze net nood aan hebben. Dit werd vertaald in duidelijke schema's waaruit kan gelezen worden op welke manier de verschillende organisaties elkaar zouden kunnen verrijken, waar samenwerkingen mogelijk zijn en op welke actoren je het best een beroep kan doen om een bepaald project te realiseren.

“

Onze leden vallen de mensen niet lastig met flyers. Telkens we iets organiseren bellen we de mensen op om ze op de hoogte te brengen.

AL MESSIRA PERSONEELSLID

We organiseren activiteiten zoals buurtwandelingen en kroegentochten. En we maken reclame hiervoor door van deur tot deur te gaan of door flyers te verspreiden.

DAMCOMITÉ-LID

Voor mijn job moet ik bereikbaar zijn wanneer mensen vragen of noden hebben. Daarom breng ik veel tijd door op straat , in kroegen of andere publieke plekken.

STRAAHOEKWERKER

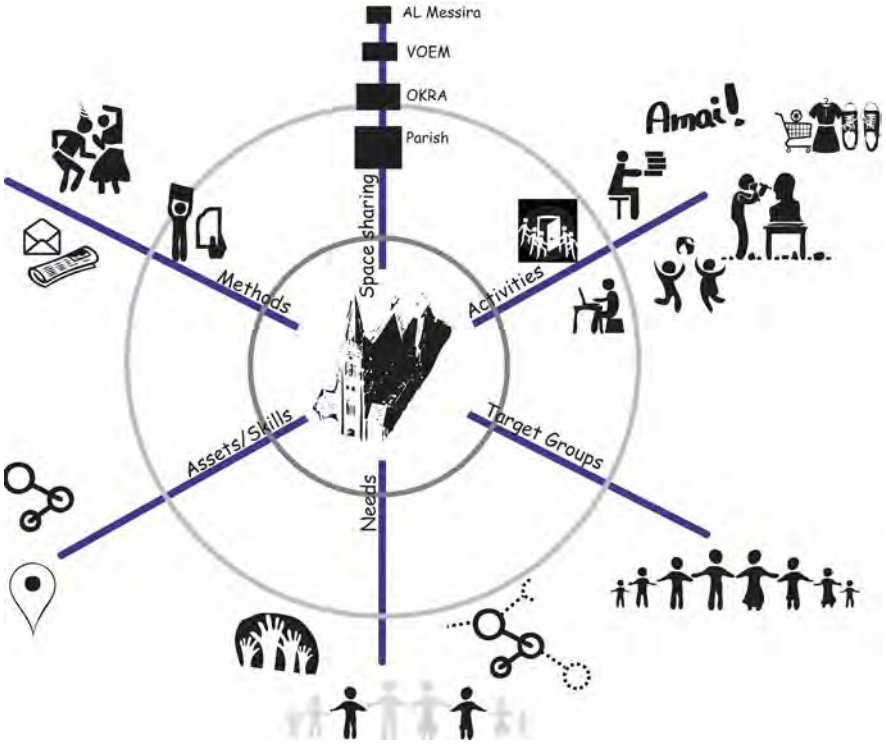
De mensen komen naar ons! Wij bieden diensten aan die jonge gezinnen nodig hebben.

SCHOOLDIRECTEUR

Bijna iedereen in de buurt kent mij. Als het mooi weer is zet ik gewoon mijn garagepoort open en zitten we hier. Iedereen die passeert is welkom voor een babbel of een drankje.

ACTIEVE BEWONER

”

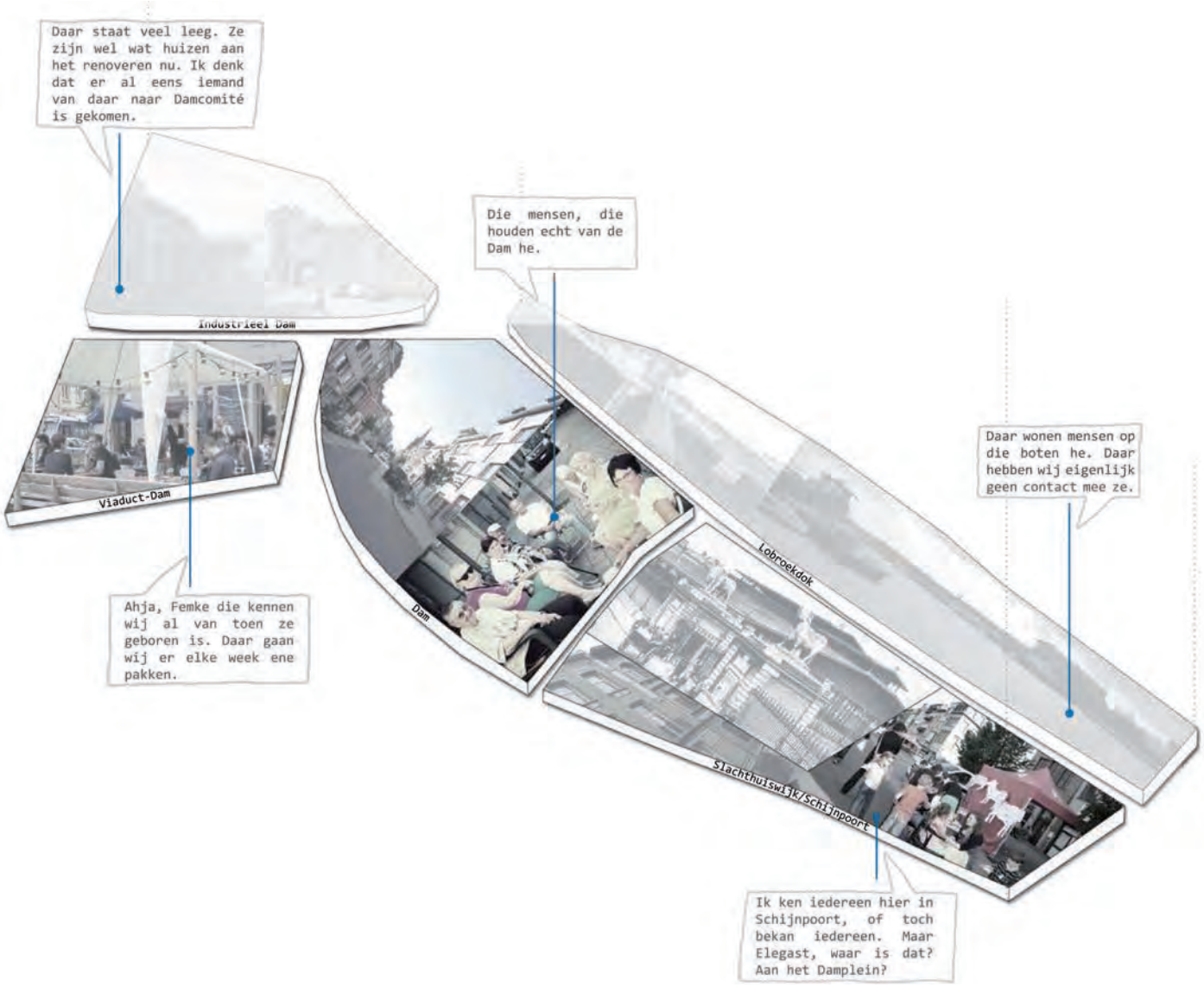


Het parochiecentrum en de Elegast spelen een zeer centrale rol in de wijk en staan in contact met veel organisaties, verenigingen en actieve buurtbewoners.

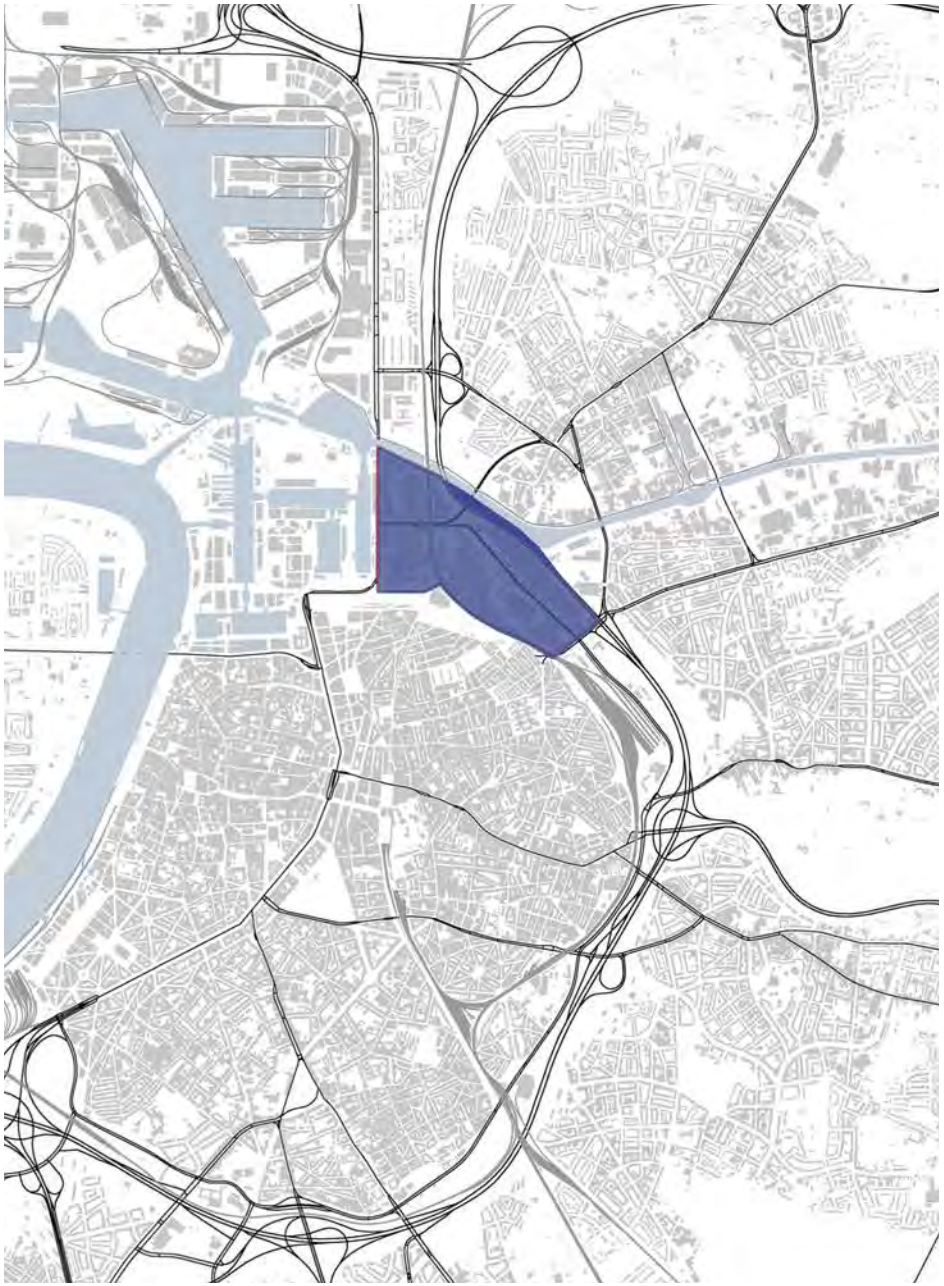
RUIMTELIJKE SYSTEMEN

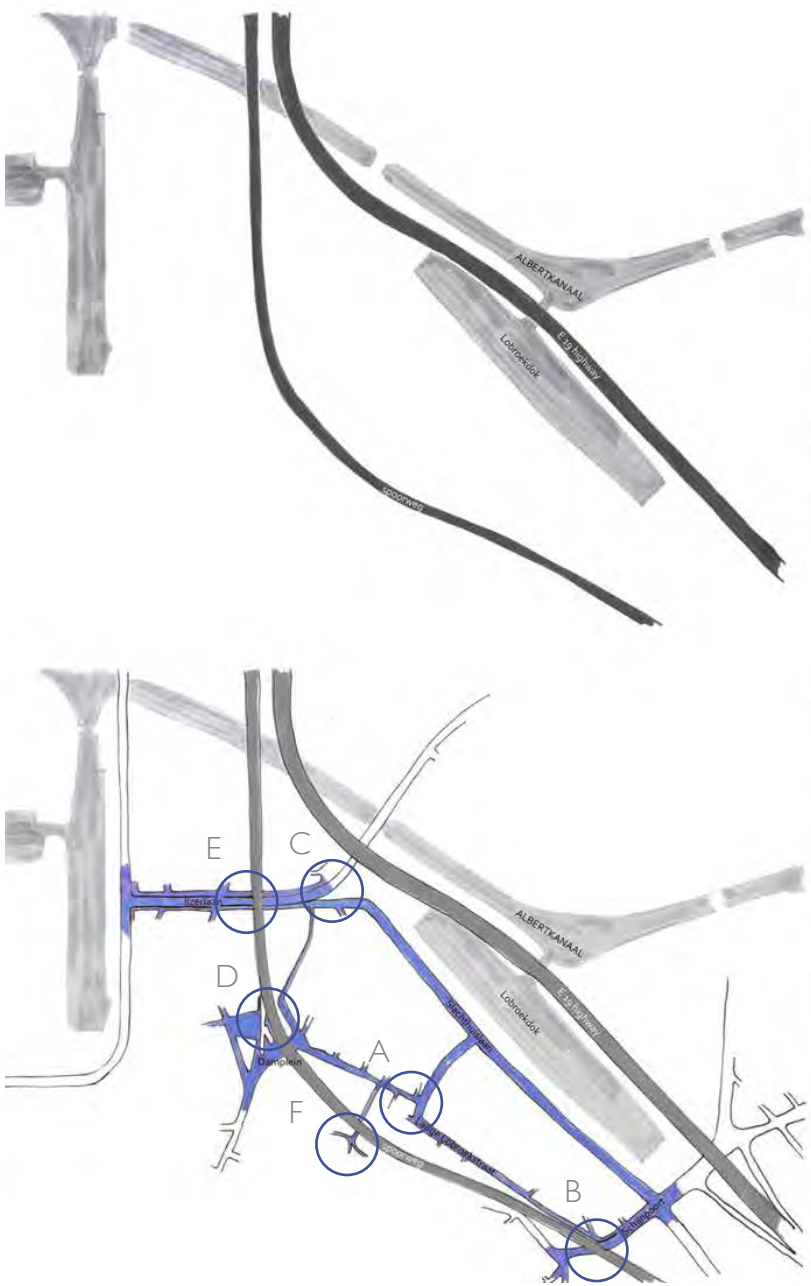
Op het eerste zicht is den Dam niet zo'n moelijk leesbare plek. De lange Lobroekstraat loopt als levendige ader doorheen de buurt en verbindt de vier gezichten van de wijk: het Damplein, het centrum aan de kern, de slachthuissite, en de statige herenhuizen aan de De Marbaixstraat. Tegelijkertijd zijn het vooral grote infrastructuurprojecten die de wijk afbakenen. De spoorlijn tussen park Spoor Noord en Dam in het zuiden, het Lobroekdok en de steeds drukker wordende Slachthuislaan in het Noorden. De oude Slachthuissite ligt daar als een dode stempel in het centrum bij. Recente wijzigingen om dit op te vangen zijn maar beperkt gelukt. Initiatieven als de herontwikkeling van het Damstation of de sporthal en parkje aan het Noordschippersdok werken op lokaal niveau maar zorgen niet dat de buurt een ander gezicht krijgt of er nieuwe relaties worden gelegd. Dit heeft geleid tot een buurt met een duidelijke tweeledige structuur en een heel aantal ongekende plekken die moeilijk te herontwikkelen zijn door de sterk aanwezige infrastructuur. Belevingsonderzoek toont het belang van de toegangen als markeerpunten in de buurt. Met de toegangen wordt de leesbaarheid en het beeld van den Dam voor bewoner en bezoeker gevormd. Daarnaast is er redelijk wat open ruimte maar zorgt de grote verscheidenheid aan ontwerp, gebruik en privatisering niet voor een eenheid in de overige stempelstructuur. Wat overblijft is een wijk met een sterke fysieke (de spoorweg), verkeerskundige (de slachthuislaan), en mentale grens (de vier wijken). Om dit open te breken zal het belangrijk zijn om een centrale ruimte (of vele verschillende kleine pleintjes) te creëren als ontbrekend puzzelstuk voor de wijk. Deze zal echter enkel functioneren wanneer ze ook door haar gebruikte materialen, ontwerp of oriëntatie verder doordringt in de wijk. Het doorbreken van de grens naar het park of het onontdekte Lobroekdok (al zal de mobiliteit op de Slacthuislaan dan wel moeten worden aangepakt) is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

De Slachthuissite kan als schakel dienen. Dit door tijdelijke interventies maar ook op lange termijn als een nieuw weefsel van publieke ruimte, wonen en functies.



Hoewel het een kleine wijk is bestaat den Dam uit een aantal delen, die zowel ruimtelijk als qua identiteit erg onderling verschillen. Dit heeft onder andere te maken met de dubbele identiteit van een wijk die zowel gedefinieerd werd door haar relatie tot de haven als tot het stedelijke slachthuis.



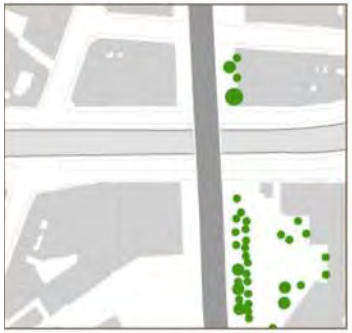

ALBERTKANAAL
E25 highway
Lobroekdok
E
C
D
A
F
B

A Kalverstraat

B Schijnpoort

C Slachthuislaan

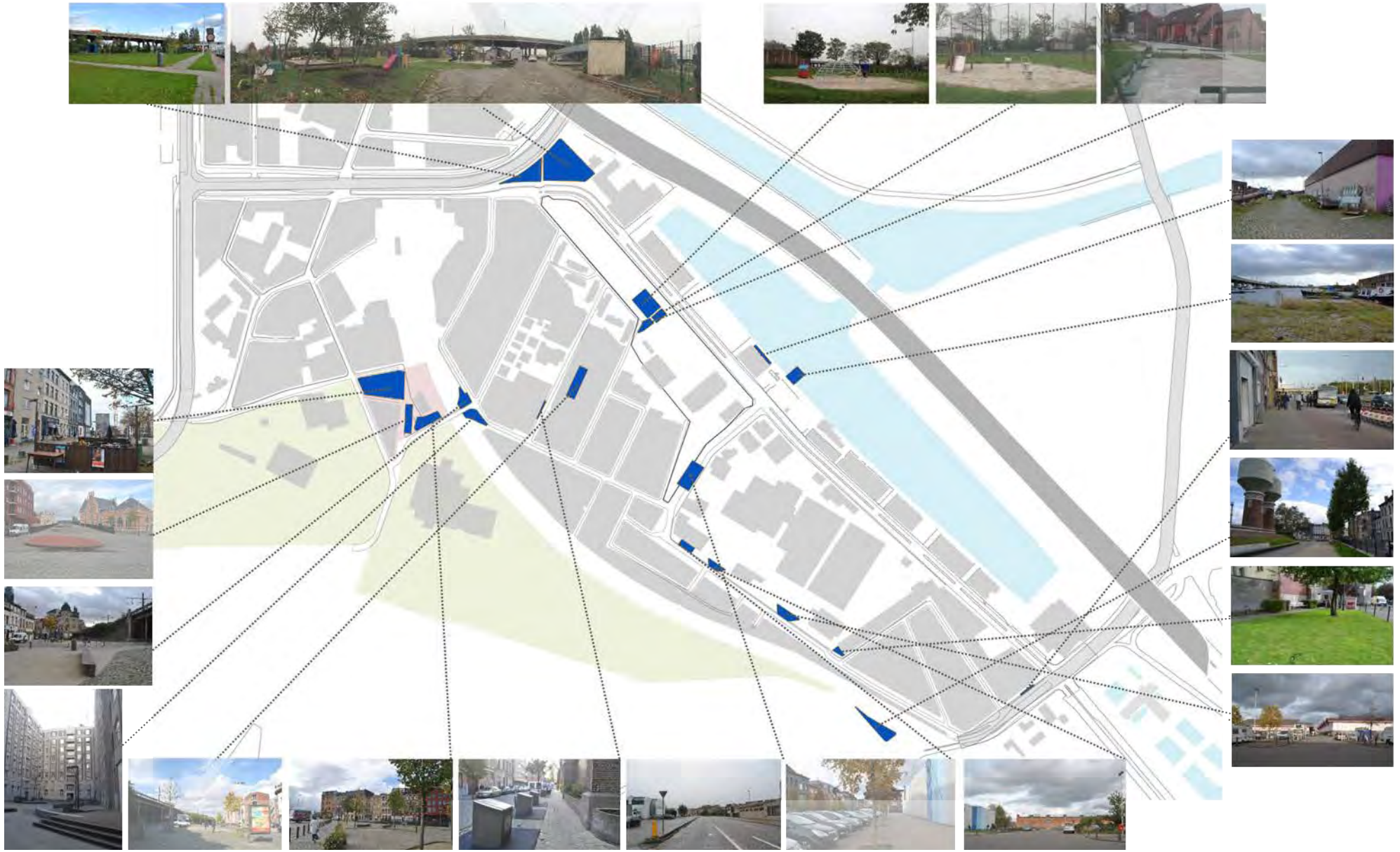
D Damplein



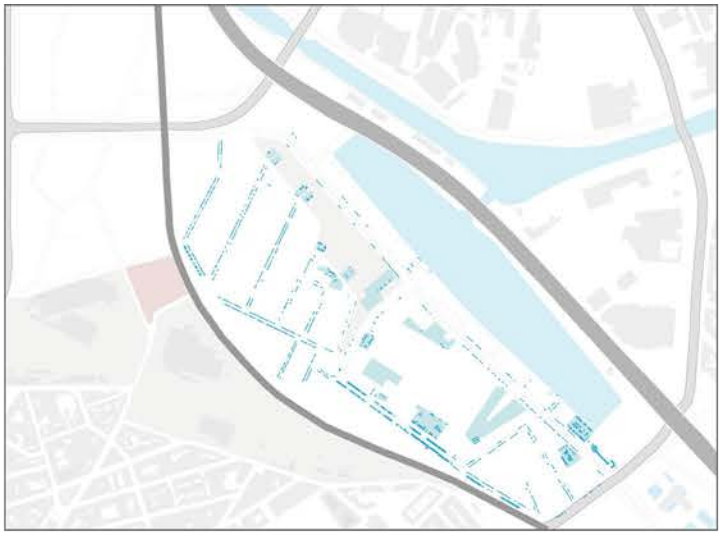
E Ijzerlaan

F Demerstraat

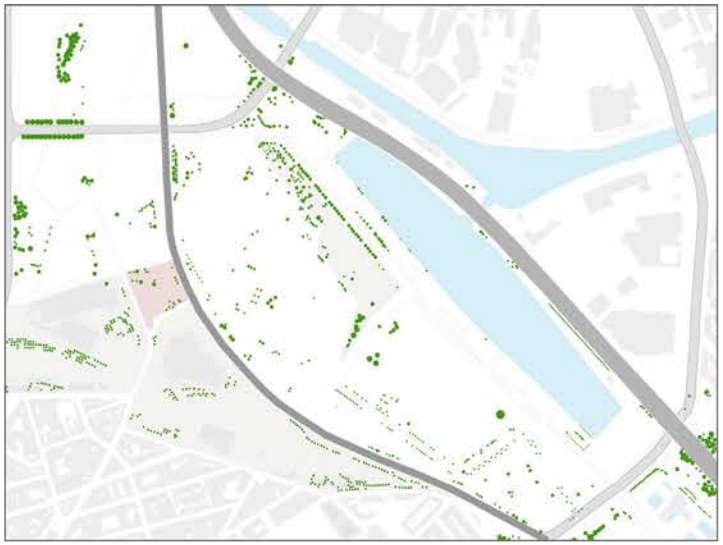
Deze tekeningen en foto's geven een beeld van de verschillende toegangspoorten tot den Dam en de verschillende belangrijke knooppunten en publieke ruimtes in de wijk. Zoals gezegd hebben deze zeer verschillende karakters en statuten.



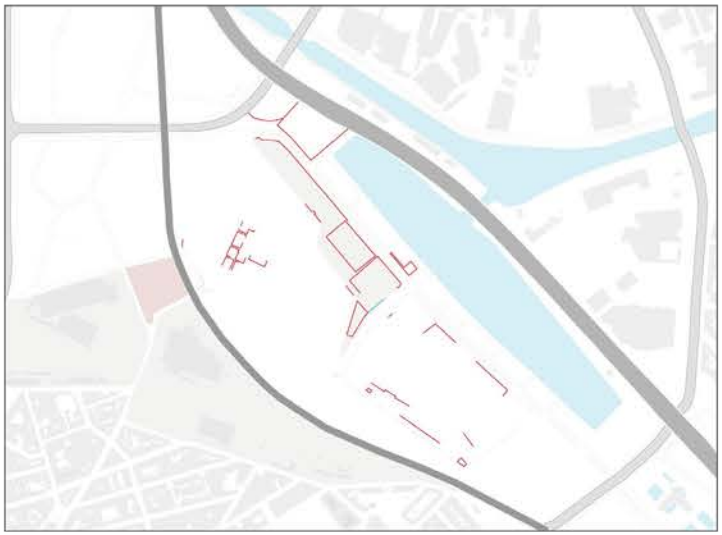
geparkeerde auto
parkeerplaats
boom
hekken
boot



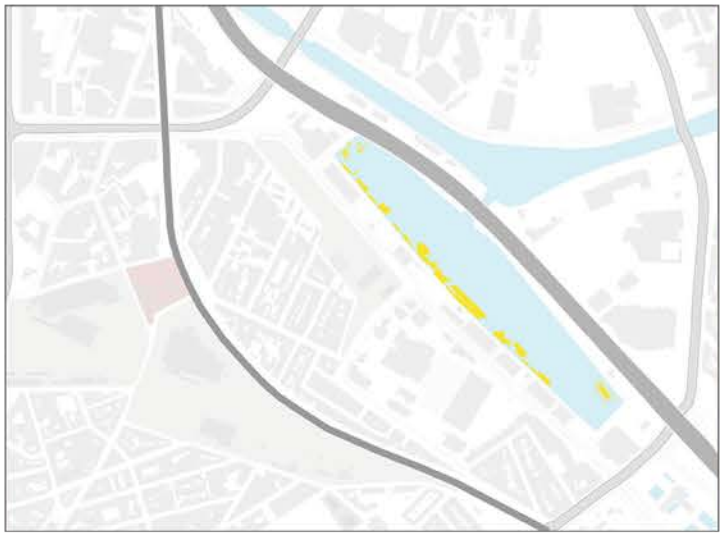
auto's en parkeerplaatsen



bomen

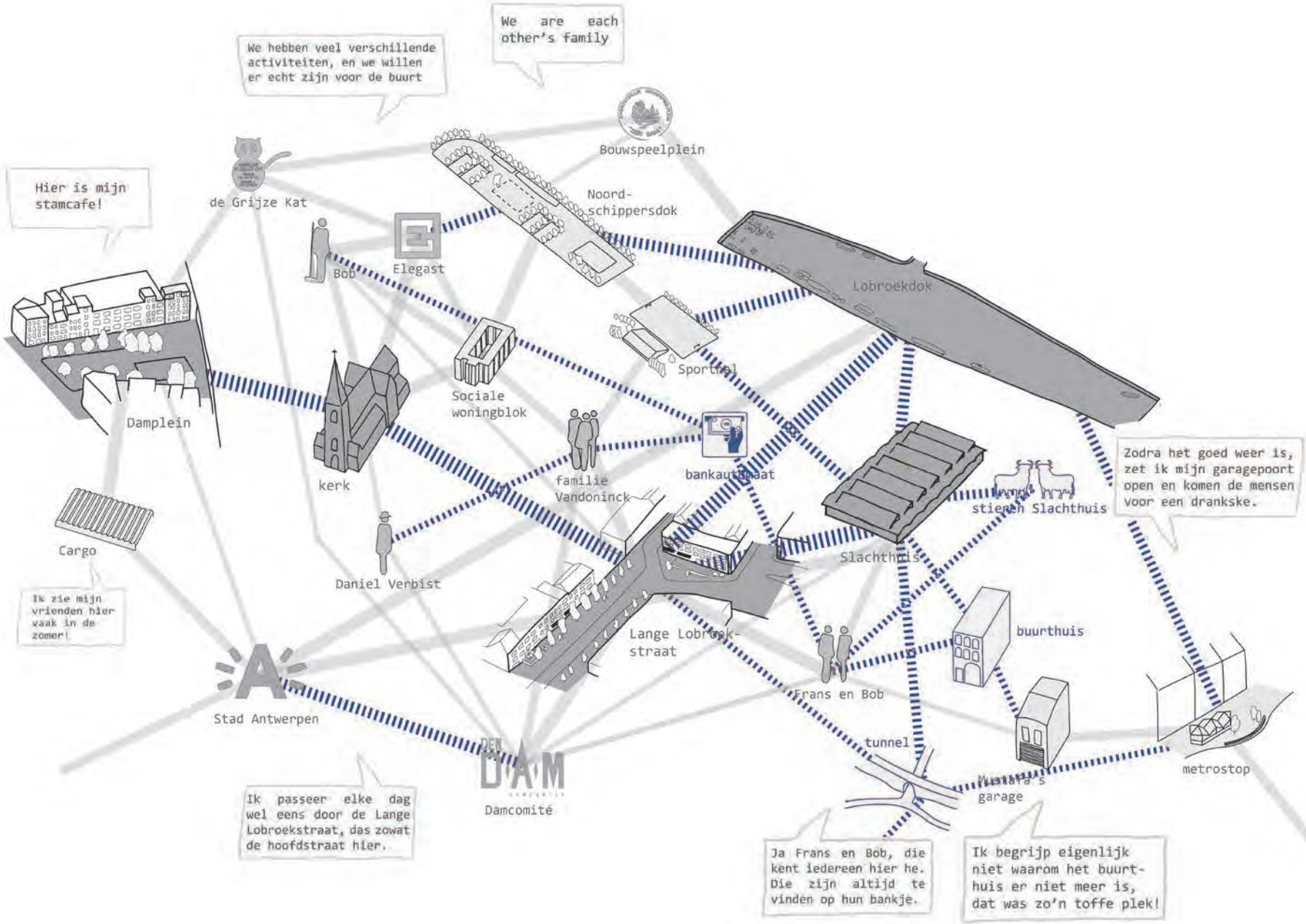


hekken



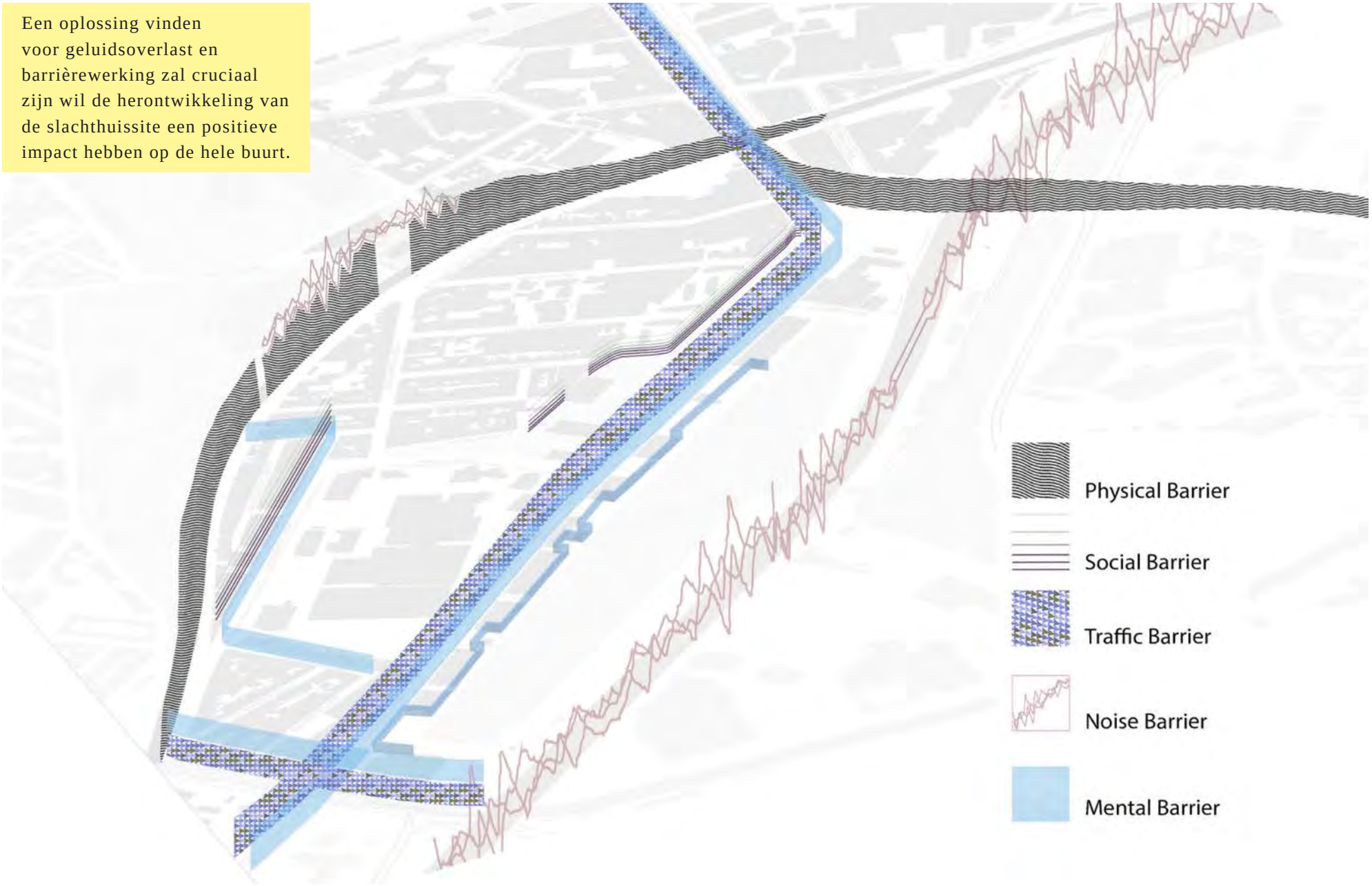
boten

De afgelopen vijf jaar werd er heel wat verbouwd op den Dam. Deze ontwikkelingen tonen ook wensen en dynamieken in de buurt


We hebben veel verschillende activiteiten, en we willen er echt zijn voor de buurt
We are each other's family
Hier is mijn stamcafe!
de Grijze Kat
Bouwspeelplein
Noord-schippersdok
Bob
Elegast
Lobroekdok
Sportveld
Sociale woningblok
Damplein
kerk
familie Vandoninck
bankautomaat
stieren Slachthuis
Zodra het goed weer is, zet ik mijn garagepoort open en komen de mensen voor een drankske.
Cargo
Slachthuis
Daniel Verbist
Ik zie mijn vrienden hier vaak in de zomer!
Lange Lobroek-straat
buurthuis
Frans en Bob
Stad Antwerpen
tunnel
metrostop
Mustafa's garage
Ik passeer elke dag wel eens door de Lange Lobroekstraat, das zowat de hoofdstraat hier.
Damcomité
Ja Frans en Bob, die kent iedereen hier he. Die zijn altijd te vinden op hun bankje.
Ik begrijp eigenlijk niet waarom het buurt-huis er niet meer is, dat was zo'n toffe plek!

gebruikspatronen van verschillende doorgangsruimtes

Een oplossing vinden voor geluidsoverlast en barrièrewerking zal cruciaal zijn wil de herontwikkeling van de slachthuissite een positieve impact hebben op de hele buurt.



WONEN EN WERKEN

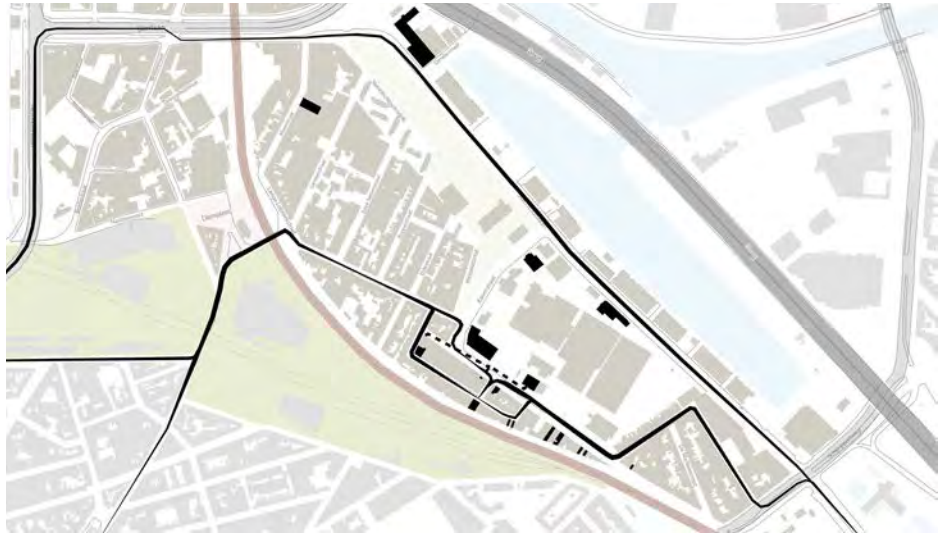
Den Dam en economie zijn twee handen op één buik. Gestart als slachthuis over brouwerij, tot chickorij fabriek met spoorwegontwikkeling en de aanleg voor dokken voor de binnenscheepvaart is de Damwijk steeds een combinatie geweest van wonen en werken. Bij de komst van een nieuwe grote activiteit als het Slachthuis werd een nieuw stukje wijk gerealiseerd, bestaande uit kleine bedrijfjes en huisvesting. Wanneer het grote bedrijf uit de wijk wegging bleven de omliggende gebouwen over en veranderden ze soms van functie. Dit totdat de komst van een nieuw groot bedrijf een volgende dynamiek op gang bracht. Dit lappendeken aan nieuwe ontwikkelingen en typologieën is nog steeds leesbaar in het weefsel van de buurt.

Vandaag zijn er een 180-tal bedrijven actief in de wijk. Dit zijn grote bedrijven (garages, opslagruimten) gelegen aan de Ijzerlaan in het Noorden van de wijk, 24 bouwondernemingen kris kras door de wijk (op plekken met opslagruimte), 16 bakkers, kruideniers en andere lokale winkels, 35 restaurants en cafés (vooral gelegen rond de Lange Lobroekstraat ter hoogte van het Slachthuis en het Damplein), een 13-tal kantoorgebouwen verspreid over de buurt en naast diversen (als enkele outlets), 16 vlees-gerelateerde activiteiten. Deze laatste groep kent ook haar concentratie rond de Lange Lobroekstraat en het Slachthuis.

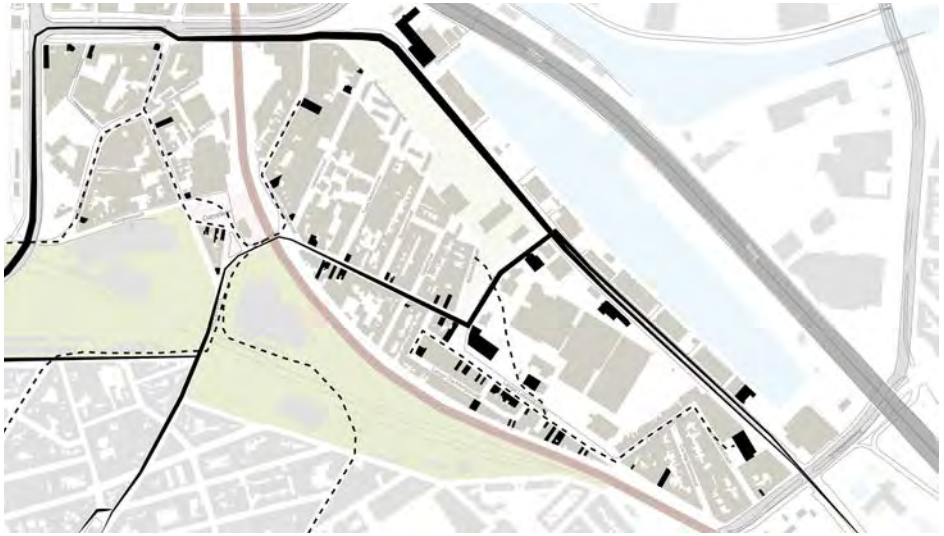
De bedrijven hebben op verschillende momenten van de dag een andere impact op de buurt. Zo wordt in de ochtend vooral de Lange Lobroekstraat gebruikt voor het laden en lossen van goederen. In de namiddag speelt de Slachthuislaan een belangrijkere rol, eventueel in combinatie met de Kalverstraat. In de avond is de Dam eerder een rustige buurt behalve wanneer er iets in het sportpaleis gebeurd, dan is er zowel naar de parking in het Slachthuis als de restaurants aan de Lange Lobroekstraat veel mobiliteit.

Wat horeca betreft is de Lange Slachterijstraat een strategische kern voor de stad. Dit heeft vooral te maken met de grote restaurants die of een relatie hebben met het Sportpaleis of profiteren van de Dam als gekende plek voor kwaliteitsvlees. Daarnaast heb je enkele cafés die in relatie staan met de Vleesverwerkende industrie (en samen met deze industrie stilaan de buurt verlaten) en een drietal buurtcafés. Elk van deze cafés functioneert op een andere manier. Waar de restaurants rond het Sportpaleis vooral mikken op groepen en zakenlunchen, een grote autobereikbaarheid vragen (deels samenwerken via een shuttlebus met het Sportpaleis) heeft dit voor de andere restaurants een minder belang. De cafés die samenhangen met de vleesverwerkende bedrijven zijn al vanaf zes uur open waar de buurtcafés gewone openingsuren kennen en het drukst bezocht worden tegen valavond.

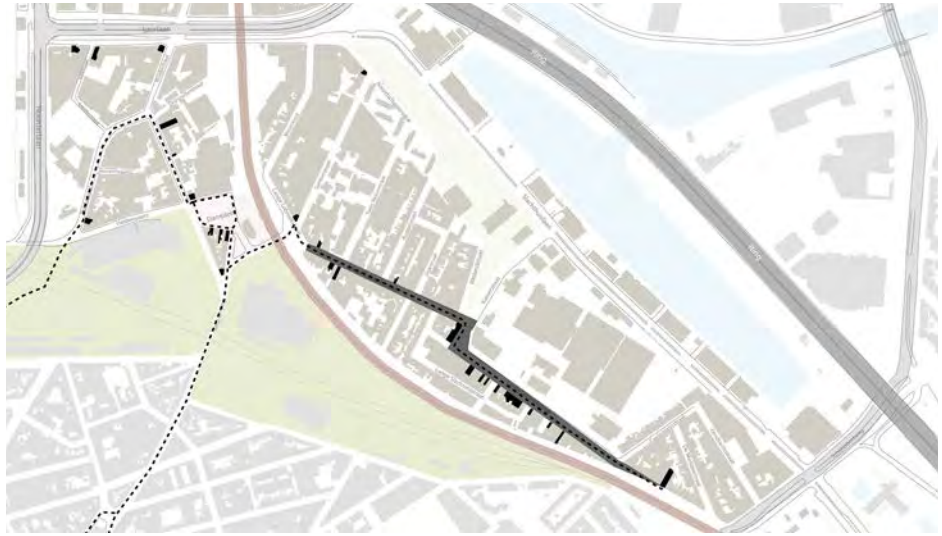
Den Dam biedt de stad de uitgelzen kans om een antwoord te vinden op de grote stedelijke uitdaging van het integreren van economische activiteiten (los van diensten) binnen een kwalitatief woonweefsel



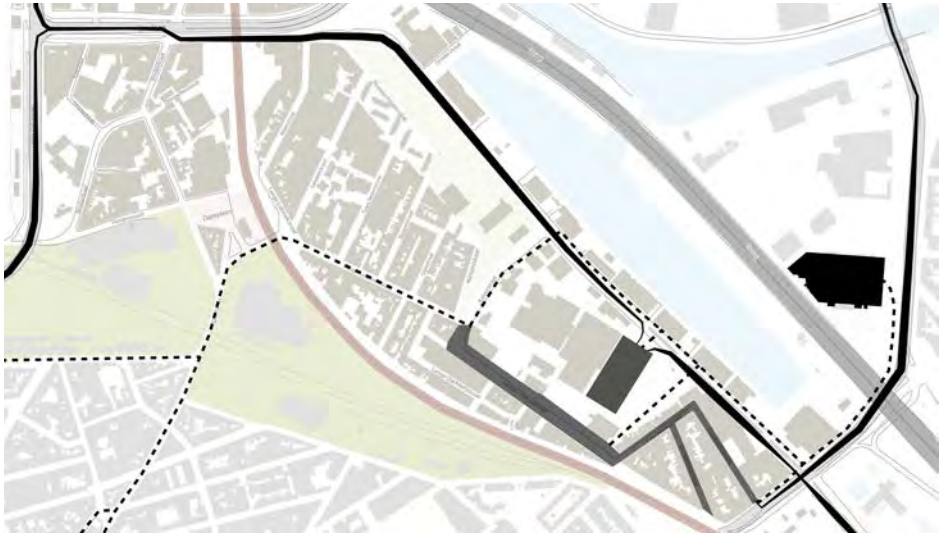
circulatiestromen ochtend: leveringen



circulatiestromen namiddag



circulatiestromen late avond en 's nachts



circulatiestromen gericht op sportpaleis

1200

1600

1614
Construction of chapel for St.-Job

Use of slaughter house site for storing and selling animals

1754-68
Cotton industry

1800

1838
Beerbrewery Looi-broek by the family Ceulemans on the slaughterhouse site

1844
Meat market at the Dam

1845
Opening of the first chocolate factory in Belgium at the Damplein

1850

1854
Construction of the Railway-line 12. Oldest rail-connection & first station at Dam

1871
Demolishing of the railway through the city, construction of the ringrail around the city

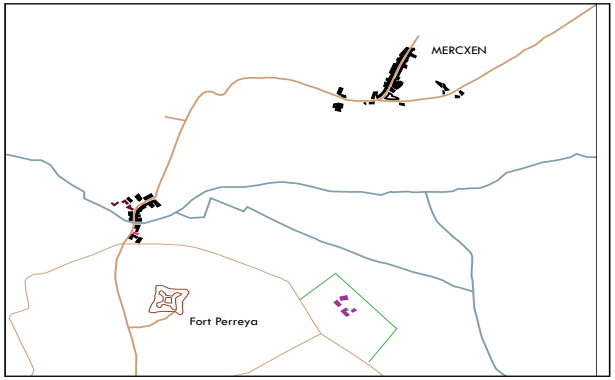
1872
Construction of the railway yard Planning and buying terrains of the slaughter-house.

1873
Construc-tion of the Asiadock

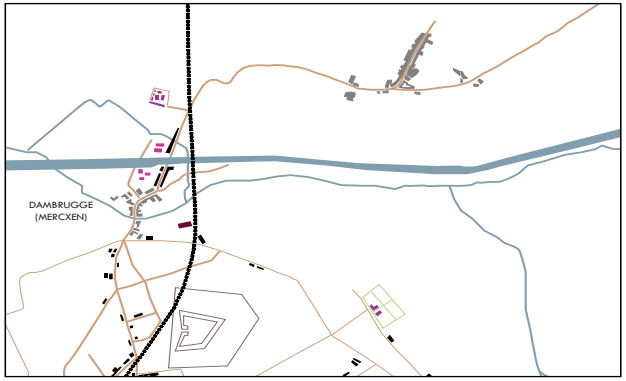
1875

1875
Construction of the slaughter-house

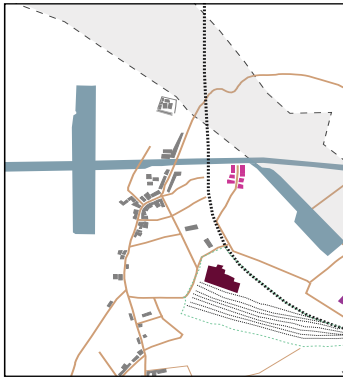
1875
Const
the N
persd



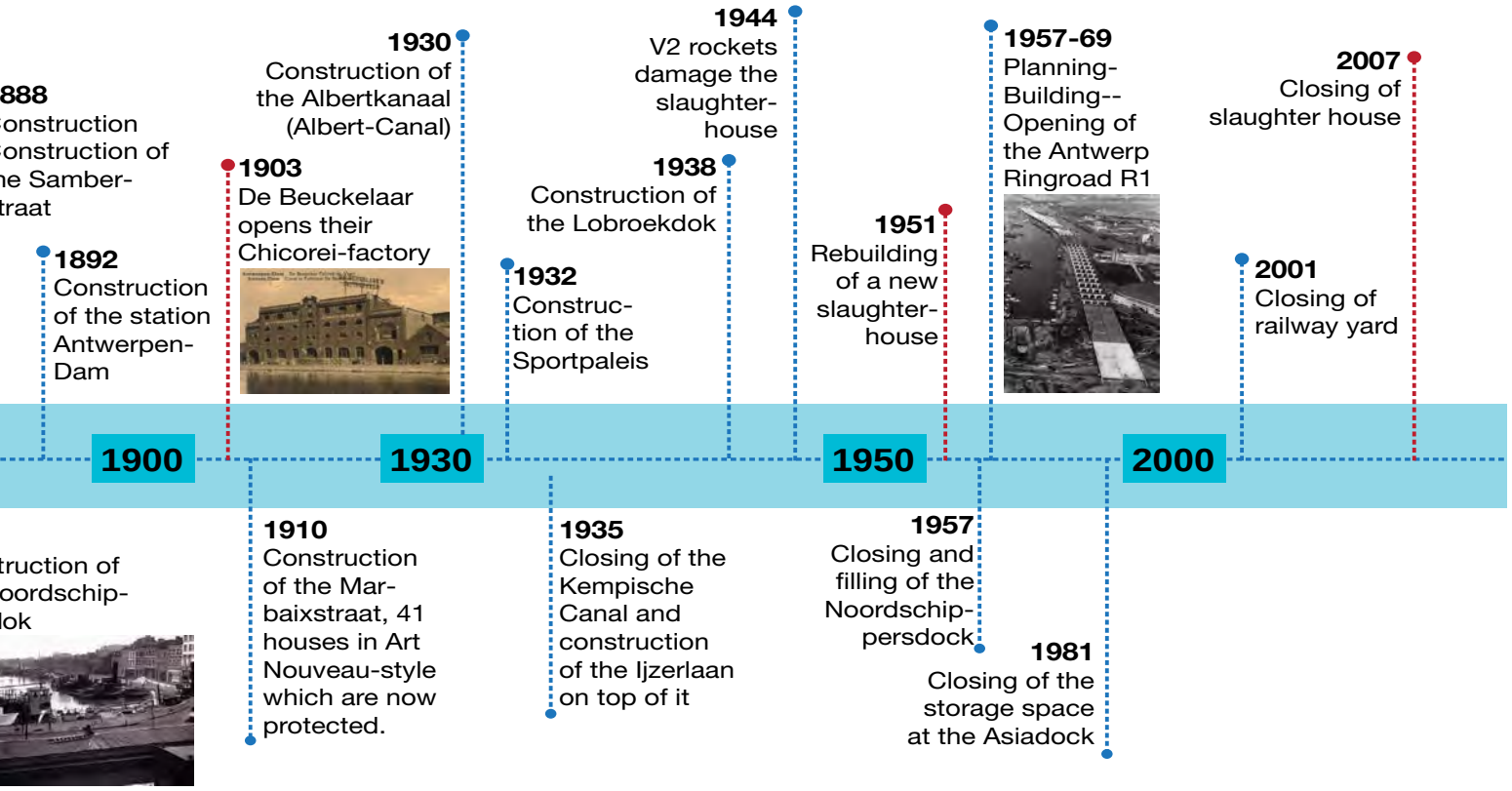
BEFORE 1777

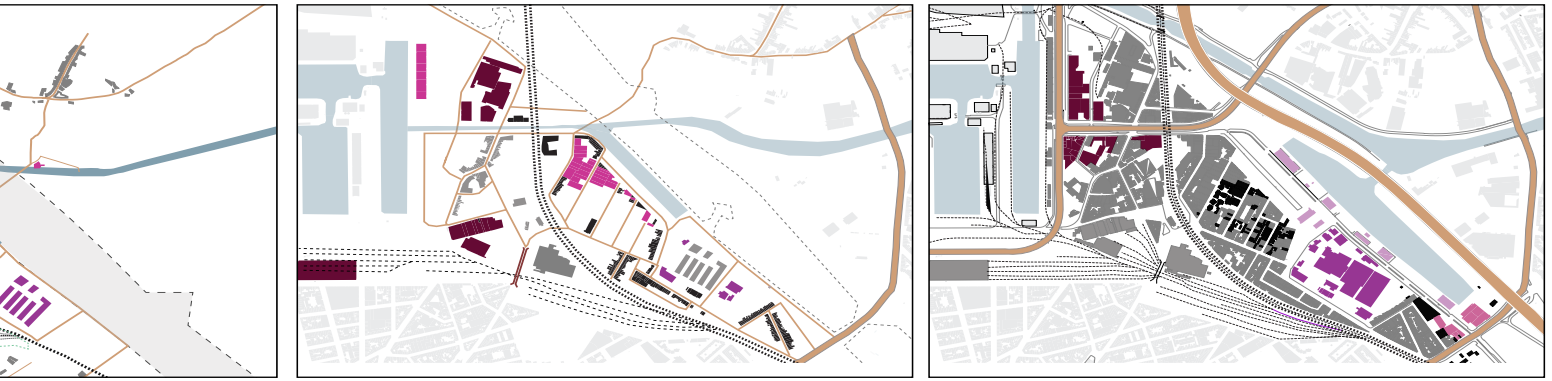


1777 -1854



1854-1880

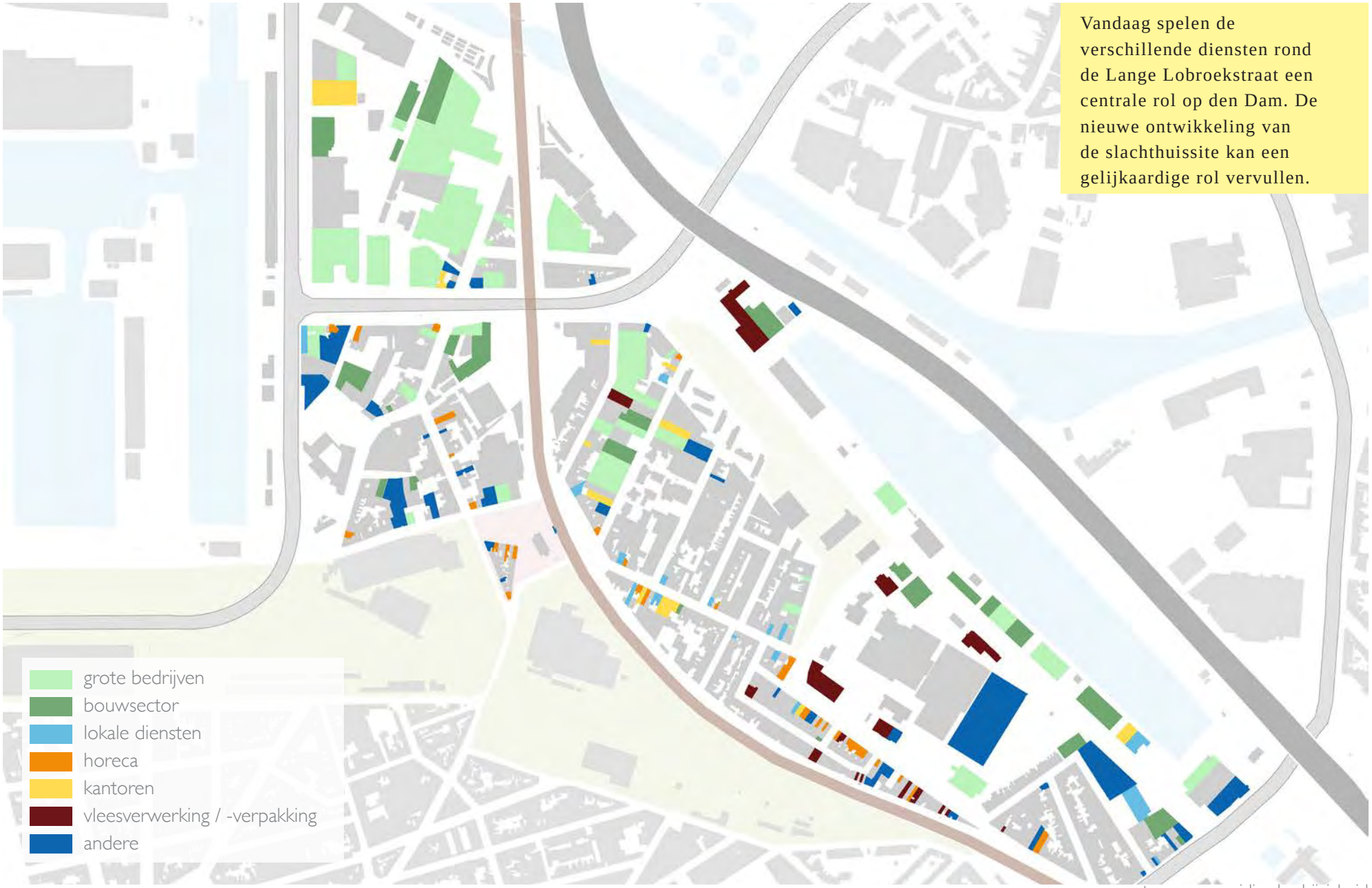




1880-1930

1970

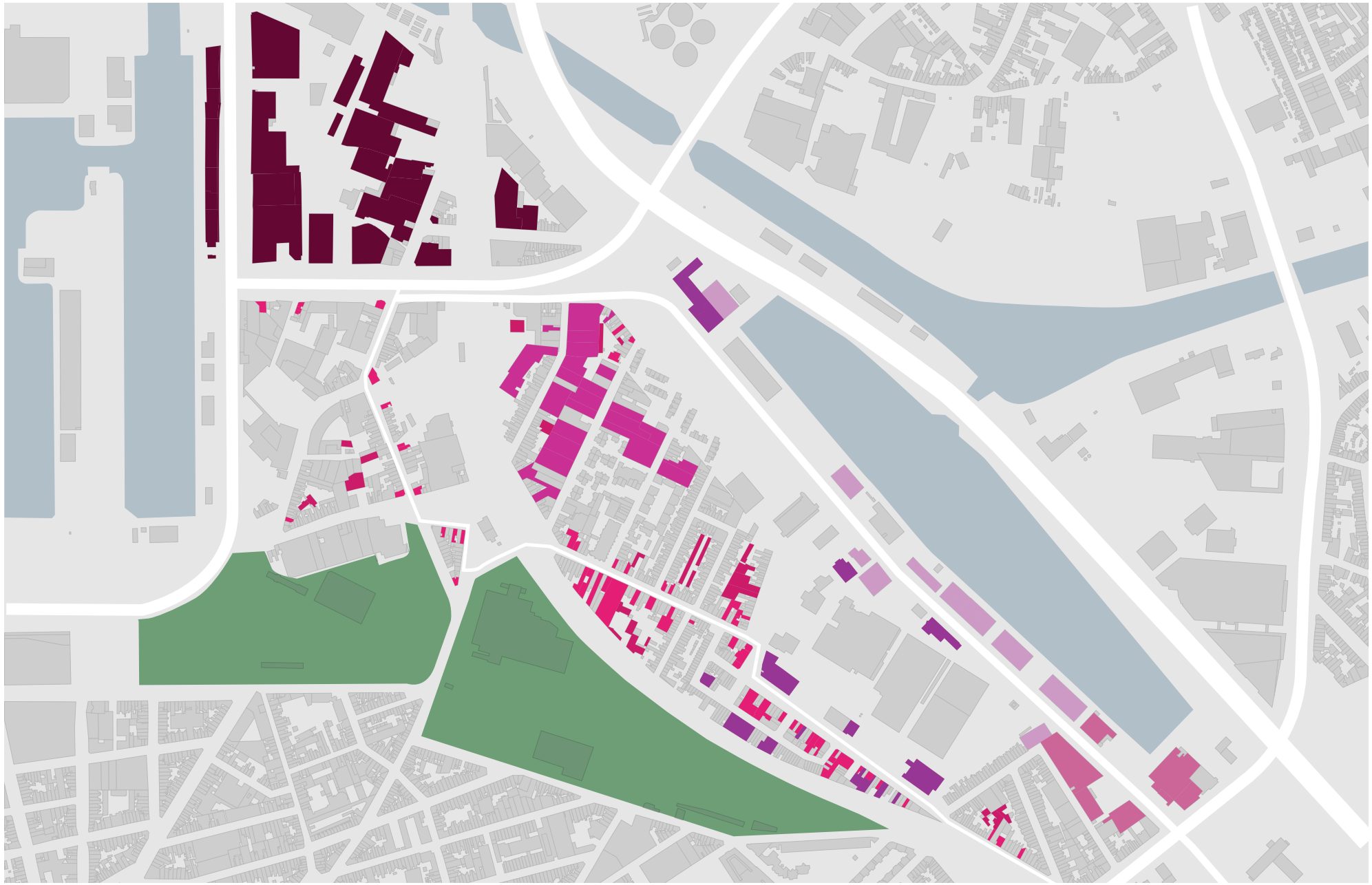
De herontwikkeling van de Slachthuissite betekent een volgende stap in de geschiedenis van den Dam. Op welke manier spelen bedreivigheid en vastgoed vandaag op elkaar in?



Vandaag spelen de verschillende diensten rond de Lange Lobroekstraat een centrale rol op den Dam. De nieuwe ontwikkeling van de slachthuissite kan een gelijkaardige rol vervullen.

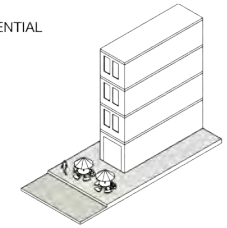
types en spreiding bedrijvigheid

leegstaande handelspanden/percelen

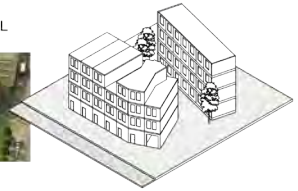


NEIGHBOURHOOD SCALE

TYPE-1
USAGE- COMMERCIAL & RESIDENTIAL
CAFE, RESTAURANT-BAR, MEAT
SHOP,LOCAL SERVICE

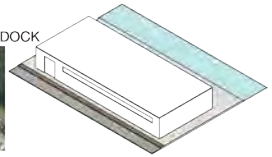


TYPE-2
USAGE- COMMERCIAL
OFFICES

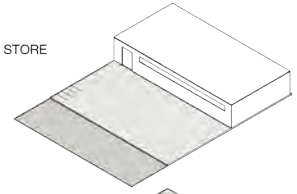


MOBILITY

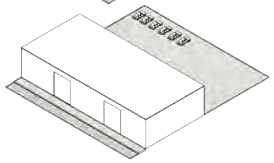
TYPE-3
USAGE- COMMERCIAL
INDUSTRIES ALONG THE DOCK



TYPE-4
USAGE- COMMERCIAL
SUPERMARKET, LARGE STORE

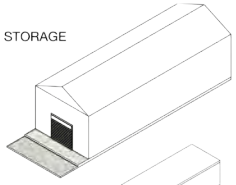


TYPE-7
USAGE- COMMERCIAL
BIG INDUSTRIES

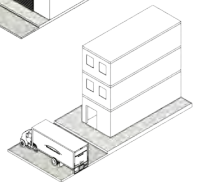


INFRASTRUCTURE

TYPE-5
USAGE- COMMERCIAL
SMALL INDUSTRY, WAREHOUSE, STORAGE



TYPE-6
USAGE- COMMERCIAL
MEAT PROCESSING INDUSTRIES



Sterke schaalvermenging zorgt vandaag voor een grote druk op de woonkwaliteit op den Dam. De ontwikkeling van de Slachthuissite zal hier een duidelijk antwoord op moeten formuleren (bv. op het vlak van mobiliteit). Zijn er nieuwe typologieën te bedenken voor de toekomstige stad en kan deze typologie inspirerend werken voor de herontwikkeling van de Slachthuissite?

DIALOOG

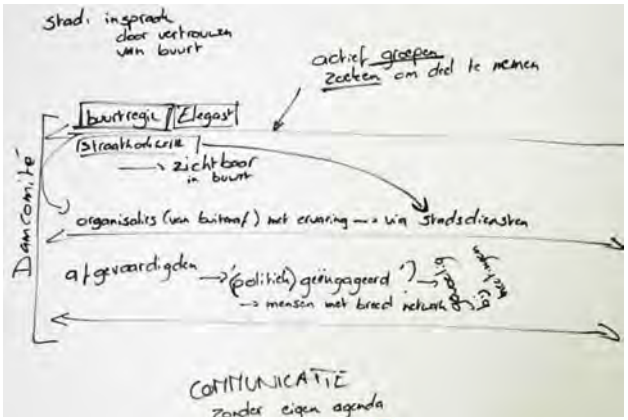
Zoals eerder gezegd staat de bundel verder stil bij de workshop van de planningstudio op 19 november 2013, het inspraakmoment rond de Slachthuissite van 4 juni 2014, de workshop rond toekomstige planningscenario's op 24 juli 2014, de inspraakavond rond het advies van het Damcomité op 4 november 2014 en ten slotte het advies van het Damcomité dat werd gecommuniceerd op 5 december 2014. Voor elk van deze momenten presenteren we de methode die werd toegepast en de belangrijkste opmerkingen die tijdens deze momenten werden gegeven.

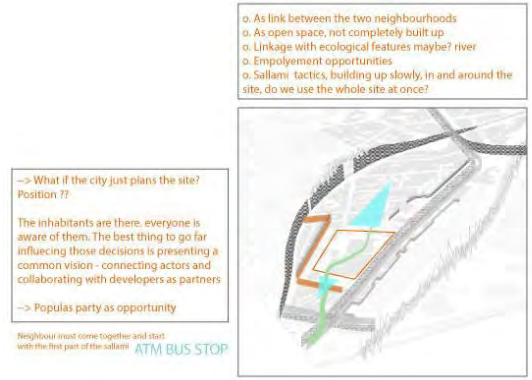
WORKSHOP STUDIO 1

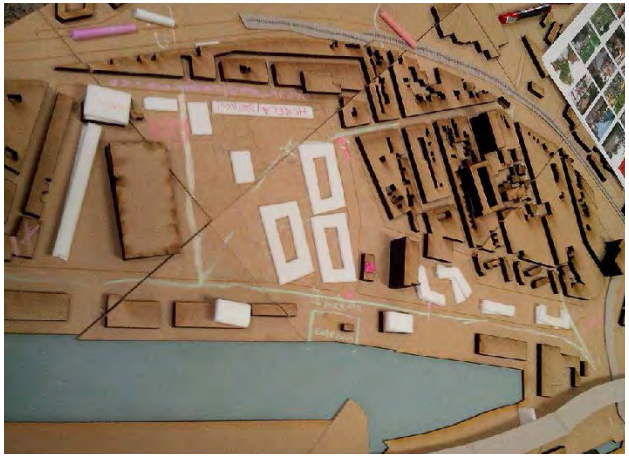
De eerste studio van de KU Leuven organiseerde op 19 november 2013 een eerste workshop op den Dam. Deze workshop had als doelstelling om de eerste onderzoeksresultaten en het ontwikkelde materiaal in de vorm van een interactieve workshop af te toetsen bij de verschillende stakeholders op Den Dam. Verschillende lokale organisaties, bewoners, vertegenwoordigers van de stad en externe experten werden uitgenodigd. De informatie werd vertaald naar een 'toolbox', die informatie omvatte rond de sociale en ruimtelijke structuur en organisatie van de buurt, en diende om het debat aan de verschillende tafels te voeden.

De workshop werd georganiseerd volgens drie invalshoeken die per tafel en bijhorende tool werden georganiseerd. Een eerste tafel handelde over organisatie en actie en werkte op basis van een tijdlijn, een tweede tafel handelde over verhalen en beelden en werkte met collages, de laatste tafel zorgde voor discussie rond programma en visie o.b.v. een maquette van de slachthuissite. De workshop werd in 3 delen opgedeeld van telkens 1 uur. Een eerste deel introduceerde de toolbox en zorgde voor een aanleiding tot discussie. In een tweede deel werd er gebrainstormd over oplossingen en mogelijke interventies. Ten laatste was er een publieke discussie waar de resultaten en conclusies werden gepresenteerd aan een groter publiek in de vorm van een debat.

Op basis van deze workshop werd het geproduceerde werk geëvalueerd naar bruikbaarheid, leesbaarheid en volledigheid. Zo hielp de workshop om thema's voor verdere analyse te bepalen, het materiaal aan de buurt te tonen en hen ermee vertrouwd te maken. Daarnaast bracht het een eerste keer de verschillende stakeholders samen om uitwisseling te stimuleren.







tafel 1: tijdlijn

“De noodzaak aan het uitdenken van een structuur, aanpak en fasering voor participatie.
De aandacht ook leggen op noden en prioriteiten van buurt en gemeenschap ipv eng kijken naar het masterplan.
De nood aan een jeugdcentrum.
Het benadrukken van de noodzaak aan samenwerking tussen buurtverenigingen, eerstelijnswerkers, stadsdiensten en lokale organisaties.
Zo bijvoorbeeld kan buurtregie, Elegast en Straathoekwerk groepen aanzetten worden.
Inspraak gaat over wederzijds vertrouwen opbouwen.”

tafel 2: beeld

“Het gebrek aan voorzieningen op den Dam, zoals aangetoond door het gebrek aan een bankautomaat en busverbindingen.
Het beantwoorden aan deze noden kan gebruikt worden als manier om nieuwe plekken van ontmoeting te creëren.
Het project is een mogelijkheid om werkgelegenheid te creëren.
De buurt heeft verschillende lokale identiteiten
De slachthuissite als link tussen de verschillende delen en identiteiten van de buurt: dit vereist voldoende open ruimte + kan een slimme fasering ervoor zorgen dat deze connecties geleidelijk opgebouwd kunnen worden?
Eventueel ecologische links?”

tafel 3 programma:

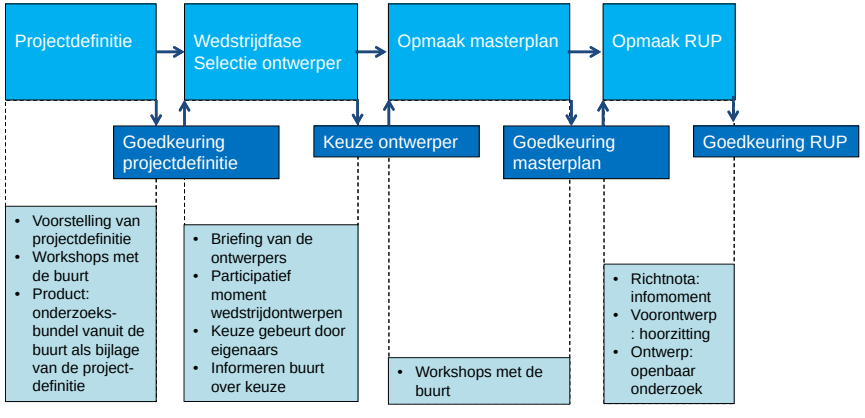
“Hier werd de discussie wel gevoerd rond de wenselijke en haalbare dichtheid op de site, er werd geopperd dat er nood is aan grondig onderzoek hiervoor
Er werd geëxperimenteerd met verschillende ontwikkelingsmogelijkheden, en nagedacht over het programma en functies
Alsook werd het belang aangehaald van mobiliteits- en verbindingskwesties”

INSPRAAKAVOND AMBITIES

Op woensdag 4 juni 2014 organiseerde de stad Antwerpen in samenwerking met het Damcomité een participatiemoment. De avond werd opgedeeld in twee delen: een toelichting en een inspraakmoment in de vorm van een aantal werkgroepen. De toelichting duidde wat de toenmalige status was van het project, wat een projectdefinitie en een masterplan juist inhoudt, welke ambities precies worden beschreven in de projectdefinitie en hoe het verdere participiatietraject zou worden vormgegeven. Zo werd toegelicht dat deze onderzoeksbundel zou worden meegegeven aan de ontwerpers en werd de structuur zoals beschreven in het collegebesluit van 23/5/2014 uitgelegd (met participatiecharter, participatiestuurgroep en -kerngroep en workshops om de buurt te betrekken bij de opmaak van het masterplan).

In het tweede deel van de avond werden de aanwezigen verdeeld in een aantal werkgroepen, waarbij bemerkingen, commentaren en aanvullingen konden worden gegeven als reactie op de ambities zoals voorgesteld door de stad. Op de volgende pagina's vind je een samenvatting van de verschillende reacties op deze ambitites. Daarnaast heeft deze avond in het bijzonder ook gediend als een manier voor het Damcomité om hun advies verder te voeden.

Hoe zal u betrokken worden?



DAMWIJK AAN HET WATER BRENGEN

“Publieke ruimte staat of valt bij oversteekbaarheid Slachthuislaan. Wanneer er 70km/u wordt gereden is het verbinden van wijk en kades niet realistisch. Daarnaast is er bezorgdheid over de kwaliteit van deze ruimte door overlast van Ring en Singel.
Heel de wijk en niet enkel de rand, dient terug tot aan het water gebracht te worden. Dit betekent dat de kades van het Lobroekdok ingericht moeten worden als publieke ruimte.
Wat zijn mogelijke toekomstige functies van het Lobroekdok?”

NIEUW KWALITATIEF FRONT AAN DE SLACHTHUISLAAN

“Deze ambitie werd aan de meeste tafels minder besproken. De meest voorkomende bekommernis is dat er voldoende doorsteken naar het water voorzien dienen te worden, om de voorgaande ambitie van de Damwijk tot aan het water te brengen, niet te ondergraven.
Anderzijds wordt ook gesteld dat een dergelijk front afscheiding kan bieden naar het verkeer. Er zal een evenwicht tussen beiden moeten nagestreefd worden.”

AANBOD VAN LOKALE PUBLIEKE VOORZIENINGEN UITBREIDEN

“Uit de verschillende tafels blijkt een nood aan voorzieningen. Bekommernissen zijn:
Buurtsporthal All-in moet bewaard blijven.
Behoefte aan socio-culturele ruimte voor verschillende doelgroepen (jong en oud)
Vraag naar stedelijke diensten (wijkkantoor, politiekantoor, oplaadpunt sorteerstraatjes, …) komt regelmatig terug.
Volkstuinen of samentuinen is een idee dat eveneens op verschillende tafels werd vernoemd.”

VERSTERKEN OPEN EN GROENE RUIMTE

“Dit thema werd aan de meeste tafels uitvoerig besproken. Uit de gesprekken komt de nood aan buurtgroen in de wijk zelf duidelijk naar voor.
Bekommernissen die vaak voorkomen zijn:
Het buurtgroen dat zal worden voorzien dient voldoende groot te zijn.
Park Spoor Noord is al overgebruikt en wordt niet beschouwd als groen voor de buurt.
Is deze 5.000m² een surplus op het bestaande groen?
Het buurtgroen dient dichtbij de wijk gelegen te zijn. Het groen en publieke ruimte langs het Lobroekdok wordt als een surplus beschouwd.
Groen dichter bij de wijk, zelfs dichter dan vandaag op Noordschippersdok langs de Slachthuislaan, wordt vaak meer gewaardeerd dan aan de overzijde van de Slachthuislaan.
Naast het buurtgroen wordt ook gepleit voor een vergroening van de wijk, van de straten, de publieke ruimte en de nieuwe ontwikkelingen. Ook voor het centrumplein wordt vergroening gevraagd.
Er is nood aan ruimte voor kinderen om te spelen en te sporten.”

CREËREN VAN CENTRUMPLEIN

“De ambitie dat er nood is aan kwalitatieve publieke ruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten wordt gedeeld. Aanvullingen hierop zijn:
Een groen plein in plaats van een verharde ruimte, sluit aan bij vorige ambitie
Aansluiting van dit plein bij de bestaande horeca (Lange Lobroekstraat)
Het voorstel wordt gedaan om niet in te zetten op één plein maar op verschillende kleintjes.”

Wonen als hoofdbestemming

“Deze ambitie wordt ondersteund door alle tafels. Veel voorkomende bekommernissen zijn:
Betaalbaar wonen - de vrees voor gentrification (het wegduwen van lagere inkomens door het stijgen van de woningprijzen door opwaardering van de buurt.
Een goede sociale mix is noodzakelijk
Vraag naar serviceflats voor oudere bewoners die in de wijk willen blijven
Bezorgdheid naar de dichtheid van de nieuwe ontwikkeling en het aantal bouwlagen.
Hoogbouw kan voor sommigen op specifieke plekken, voor anderen niet
Bezorgdheid om het aantal studentenkoten dat sterk toeneemt”

Ruimte voor economie vermengd met wonen

“Wat betreft economie, kwamen volgende bekommernissen sterk naar voor:
Er zijn vandaag te weinig (lokale) winkels in de buurt. De nood aan een supermarkt weerklinkt aan verschillende tafels.
Het idee van een ruimte voor een wekelijkse markt wordt ook een aantal keer geopperd
Aandacht voor lokale tewerkstelling voor buurtbewoners
Horeca en restaurants worden als positief beschouwd en dienen te kunnen blijven en te worden aangevuld met nieuwe
Vraag naar atelierruimtes
De vleesverwerkende nijverheid komt tijdens dit moment weinig aan bod. Hieruit kunnen voorlopig nog geen conclusies of algemene bekommernissen worden getrokken.”

Mobiliteit

“Het thema mobiliteit wordt uitvoerig besproken aan alle tafels. Er wordt veel verwezen naar het Oosterweelproject. Dit project valt echter buiten de opdracht tot het maken van een masterplan. Uiteraard is er een sterk link tussen beiden die dan ook bewaakt moet worden. Opmerkingen over de Oosterweel worden hier niet in de samenvatting opgenomen.
Bekommernissen die vaak voorkomen zijn parkeren en sluipverkeer.
Vermijden van sluipverkeer
Het aanbod aan openbaar vervoer, dat vandaag bijna volledig ontbreekt, moet verbeterd worden.
Oppassen met aantrekken van verkeer door de nieuwe functies.”

Parkeren

“Nieuwe functies vragen om extra parkeerplaatsen.
Parkeren op de site moet samen bekeken worden met het parkeren Sportpaleis omdat de Slachthuissite vandaag gebruikt wordt als parking voor Sportpaleis. Het wegvallen van deze parkeerplaatsen mag de parkdruk op de wijk, die reeds hoog is, niet verhogen.
Voorzien van buurtparking”

WORKSHOP PLANNINGSCENARIO'S

Op 24 en 26 juli 2014 organiseerde Stedelijk Wijkoverleg in samenwerking met ndvr twee workshops met bewoners en lokale organisaties. In deze workshops wilden we een stap verder gaan dan de analyse die tot dan toe gebeurd was en op basis van de beleving van de wijk door bewoners verfijnen wat 'op maat van den Dam' concreet betekent. De dagelijkse ervaringen in de buurt en de aanwezige kennis bij bewoners stond hierbij centraal.

De verschillende ambities zoals verwoord in de projectdefinitie werden vertaald in een aantal uiteenlopende scenario's. Op deze manier konden bewoners reageren op de ruimtelijke concretisering van deze ambities en zo een beter zicht krijgen op de implicaties ervan. Door mensen te laten reageren op scenario's proberen we gerichte commentaar op de ambities te krijgen die al verder richting het ruimtelijke gaan. Ook om de onderzoeksvragen binnen de projectdefinitie verder aan te scherpen. Op deze manier wilden we verkennen wat de herontwikkeling van de site kan betekenen voor de wijk en vice versa.

De deelnemers werden in twee groepen verdeeld. De eerste groep werkte op basis van een maquette waarop de sterk uiteenlopende, conceptuele ruimtelijke scenario's werden getoond en waarop de deelnemers vervolgens konden reageren. Er werden scenario's voorgesteld rond verschillende thema's (publieke ruimte, groen, water, kades en mobiliteit). Een tweede groep zocht op basis van de analyse van het vooronderzoek en een discussie rond een aantal tekortkaarten naar de mogelijke wisselwerking tussen de site en den Dam. Na een eerste ronde werd er van tafel gewisseld en werd er verdergewerkt op basis van de input van de vorige groep.

INSPRAAKAVOND ADVIES DAMCOMITÉ

Het Damcomité werkte aan een advies vanuit de buurt dat gecommuniceerd werd aan de stad, dit vooral als reactie op de presentatie van de ambities die zullen worden opgenomen op de projectdefinitie door de stad. Op 4 november 2014 organiseerde het Damcomité in samenwerking met ndvr en de studio een workshop met twee duidelijke doelstellingen: enerzijds werden de stellingen uit het advies getoond en konden deelnemers aangeven welke stellingen ze belangrijk vonden en welke stellingen ze niet mee akkoord gaan. Op deze manier stelde de workshop zich tot doel om het advies verder te verfijnen, en nam het Damcomité de opmerkingen mee om het advies te finaliseren. Er werd gereageerd op 10 stellingen die werden begeleid van een visualisatie, gemaakt door de studenten van de studio. Deze stellingen staan op de volgende pagina's met daarbij de belangrijkste commentaren die avond meegegeven door de bewoners.

Daarnaast presenteerden de studenten op basis van hun tot dan toe verrichte werk een aantal mogelijke ruimtelijke scenario's om vragen en reflectie uit te lokken over de huidige situatie van den Dam en de mogelijke toekomstige veranderingen die teweeg gebracht kunnen worden door het masterplan. Via deze scenario's probeerden we ook vragen en reflecties uit te lokken op de stellingen zodat de deelnemers met een frisse kijk de stellingen konden beoordelen. Er werden drie verschillende scenario's gepresenteerd aan 3 verschillende workshop-tafels die allen ingingen op een specifiek thema. De drie thema's ('wonen & werken', 'toe-eigening of tussentijdse ingebruikname van de site' en 'grote projecten') en de bijbehorende scenario's zullen hieronder toegelicht worden, met daarbij de voornaamste commentaren uit de workshop.

03
04

"TEN MINSTE 1/3E VAN HET PROJECTGEBIED MOET GROENE PUBLIEKE RUIMTE ZIJN, WAARIN DE HUIDIGE ACTIVITEITEN BEWAARD BLIJVEN"

"Het Noordschippersdok zou een goeie plek zijn om een school te zetten: lage gebouwen afgewisseld met speelplaats en groene ruimtes die na de schooluren open zijn voor buurtbewoners (school in de stad, stad in de school). Dit om de beschikbare ruimte comfortabel meerdere functies te geven. -- Het concept van "Brede school" (overdag school, 's avonds avondschool, muziek- of tekenschool) moet mee geïntegreerd worden." -- "Helemaal akkoord!"

"Ik vind ook dat stelling 2.'Grotere doorwaadbaarheid' hierbij hoort! Slachthuissite waar je volledig door kan wandelen/fietsen naar de andere kant met op je weg winkeltjes en horeca, waarboven plek is voor wonen."

"Ik wil geen groentenbakken want dat gaat hier toch niet werken. Sommigen uit de buurt zullen er geen respect voor hebben."

"EEN AANEENSCHAKELING VAN PLEINTJES VERSPREID OVER DE WIJK VOOR EEN GROTERE DOORWAADBAARHEID"

"Ik zou stelling 1 en 2 combineren. 2 is de ruimtelijke uitwerking van 1 met een minimum oppervlakte van 1/3e van het projectgebied" -- "Goed idee!" -- "Ik ben ook mee!"

"Creëren van een naadloze verbinding tussen Park Spoor Noord en het (toekomstig) Park Spoor Oost via Lange Klarenstraat of via den Dam langs Lange Lobroekstraat met een groene brug over het schijnpoort.
(bv. naast de spoorwegbrug)"

"DAMWIJK TOT AAN HET WATER BRENGEN EN EEN KWALITATIEF FRONT AAN DE SLACHTHUISLAAN / HET LOBROEKDOK"

"Hoogbouw kan vooral hier, omdat het geen licht wegneemt van de rechtstreekse buren van de Slachthuissite in de Ceulemansstraat. Het kan een goede buffer vormen voor lawaai en fijn stof voor de rest van de wijk."

"Nu alle activiteiten weggaan op de Dam mag de kade geen onveilige plek worden. Ook tussentijds is het belangrijk om activiteiten te voorzien."

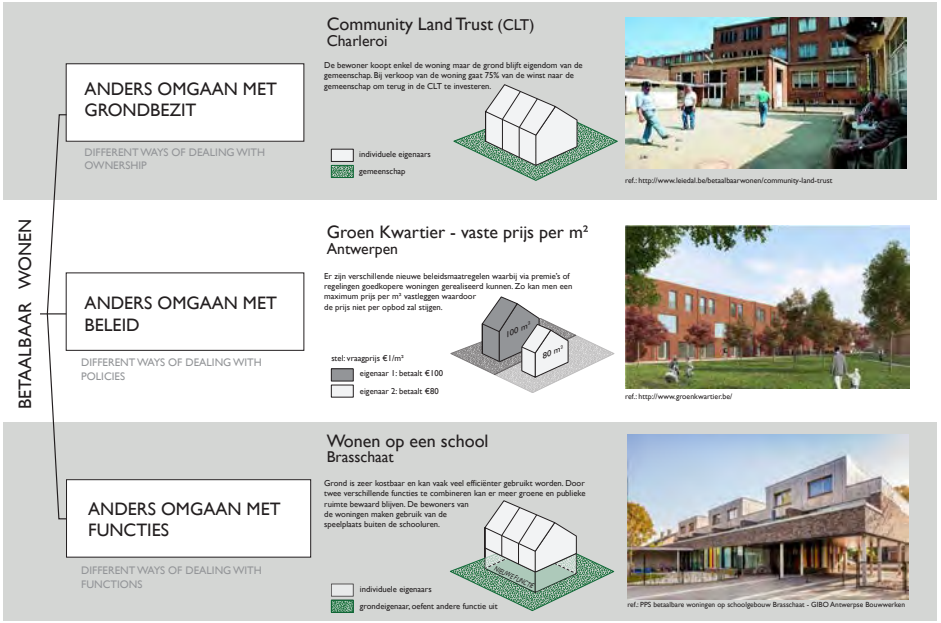
"Sociale woonboten zijn een piste om te onderzoeken! Overkapping van de Oosterweel dring zich op!!"

"EEN EVENWICHTIGE MIX VAN WONEN MOET GEGARANDEERD WORDEN"

"Beperkte hoogbouw: misschien toch mogelijk aan de Slachthuislaan? Mits open ruimte tussen en onder de blokken. Kan goed zijn om kantoren aan te trekken wat zeer goed is voor economie (horeca) -- 4 verdiepen: ik vind vier verdiepen geen hoogbouw. Als er meer publieke ruimte komt, mag er van mij ook wat hoger gebouwd worden."

"Stellingen 5. 'Betaalbaar wonen' en 6. 'Ruimte voor sport, spel en ontspanning' horen ook samen!"

"HUISVESTING MOET BETAALBAAR BLIJVEN"



"Case-studie wonen in Brasschaat: wat hier heel interessant is het voorverkooprecht voor mensen die een minimum aantal jaren in Brasschaat wonen (kan ook voor den Dam!)."

"GEVARIEERDE RUIMTE VOOR SPORT, SPEL, ONTSPANNING EN ONTMOETING"

"Méér sport aan schappelijke prijzen, het huidige aanbod voldoet bijlange niet! Maar daarnaast ook meer controle over de activiteiten (nu: vandalisme), nu al lokalen voorzien voor toekomstige verenigingen."

"Ontspanning, ontmoeting en sport (buiten) moet een onderdeel zijn van de open en groene ruimte, niet enkel gebouwen."

"EEN GROTER AANBOD AAN BASISVOORZIENINGEN"

"Een kleine terugkeer naar weleer, want den Dam HAD IT ALL! Lobroekstraat winkelstraat, buurtwinkels, bank, postkantoor, station, tram… Een zelfvoorzienend dorp in't stad."

"Kwaliteitssupermarkt hoeft voor mij niet persé, eerder kleine zelfstandigen die kwaliteit bieden in fruit, groenten, vis, vlees,… dààr wil ik voor betalen!"

"Shopping center met ontspanningsplaatsen."

"DE TERM 'CREATIEVE ECONOMIE' MOET MEER INHOUD KRIJGEN"

"Tijdelijke pop-up economie
Link met vlees: zie recent event met de 'foodtrucks' op de kaai."

"Mijn groene stickers zijn op! Is dit statement niet als onderdeel te bezien van stelling 7 'groter aantal basisvoorzieningen'? Ik zie een mooie mix van winkeltjes, dienstverlening, een markplaats (overdekt) wel samengaan met de creatieve economie. Stad kan voorzien in ruimte hiervoor (zowel privé als overheid) en via verschillende wegen bepaalde doelgroepen eerst aan te trekken en dit samen met een ruimtelijke doorwaadbaarheid van de site (voorverkoopsrecht of –verhuur)!"

"De bedrijven zijn hier vanavond weer niet bij..."

"ER MOETEN OPLOSSINGEN KOMEN VOOR DE NEGATIEVE GEVOLGEN VAN MOBILITEIT OP SCHAAL VAN DE STAD"

"Ik wil een ringtram!" -- "Ik ook!" -- "Idem!" -- "Dit kan aansluiting geven op openbaar vervoer naar de randgemeenten, zodat niet ALLES radiaal richting rooseveltplaats dendert." -- "Ik wil ook een bus!"

"Geen knooppunt ('Hollandse knoop') aan Schijnpoort naar de Oosterweelverbinding"

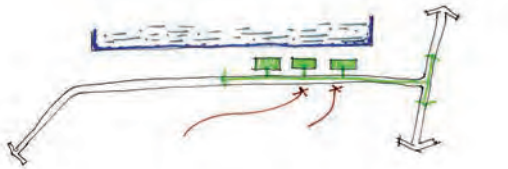
"MOBILITEIT OP SCHAAL VAN DEN DAM MOET INZETTEN OP OPENBAAR VERVOER EN TRAAG VERKEER"

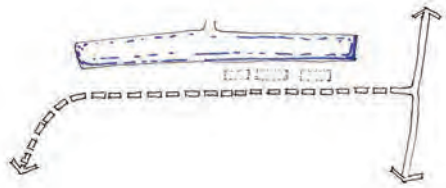
"Plaats voor fietsers!"

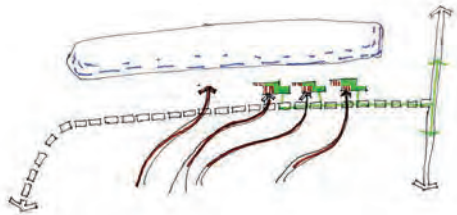
"Parkeerplaatsen blijven belangrijk – ge moet met de auto nog door kunnen." -- "Ok, Maar wel traag!" -- "Parkeren liefst onder de grond, het moet gezellig blijven." -- "Parking voor het Sportpaleis moet buiten den Dam."

"Treinstation Dam moet absoluut terug open!"

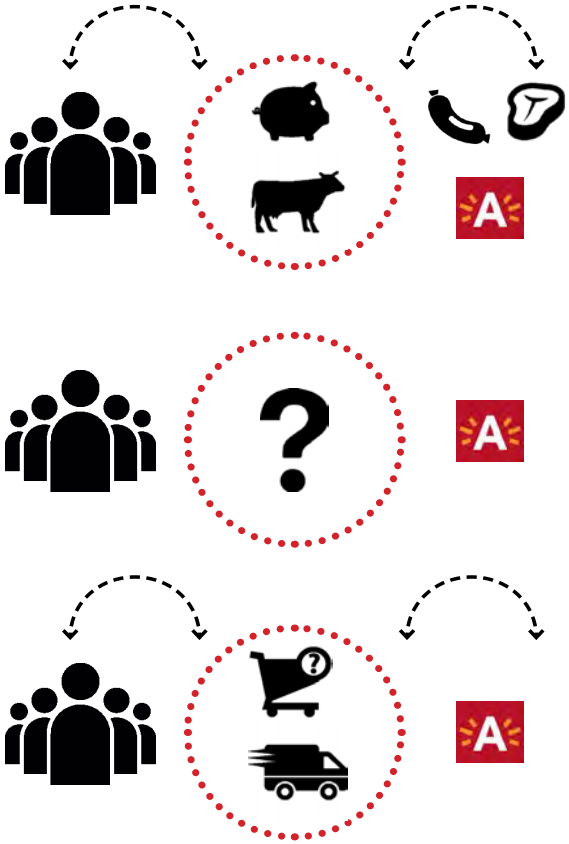
09
10
ndvr



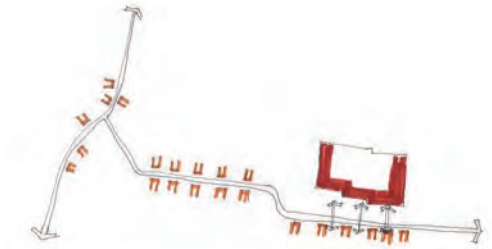


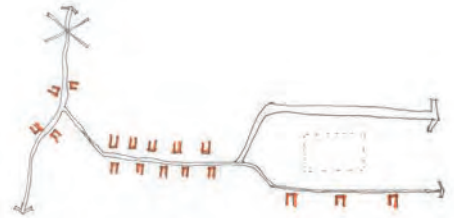


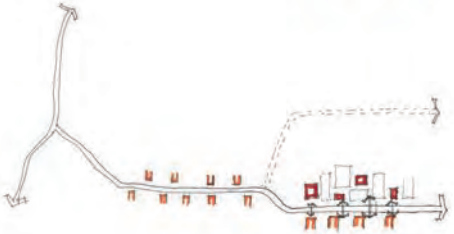
Concept Slachthuislaa: Inplanten van functies die profiteren van de weginfrastructuur en die mensen naar het water lokken.



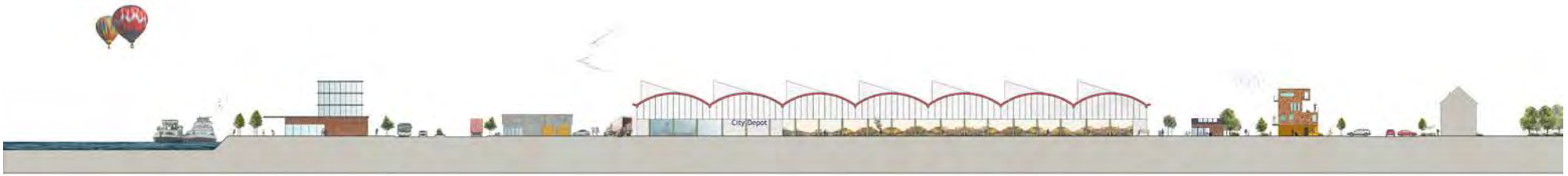
Concept Slachthuis: De slachthuissite herdefiniëren, een nieuwe identiteit en werkgelegenheid voor den Dam







Concept Lobroekstraat: Lange Lobroekstraat terug als levensader door de wijk. Plaats voor kleinschalige economische activiteiten vermengd met wonen.



SCENARIO I WONEN & WERKEN

De rand van de Damwijk is altijd gereserveerd geweest voor grotere bedrijven die baat hebben bij de goede accessibiliteit. Maar nu met het opkuisen van het Lobroekdok is er eindelijk een kans voor de mensen van de Dam om zich het water toe te eigenen. Vanwege het grote aantal voorbijgangers stellen we activiteiten/typologieën voor die een nieuw gezicht geven aan de wijk. Een sporthal, jeugdcentrum, kantoren of een fitnesscentrum trekken allemaal heel wat mensen aan en maken van de kade een levendige plek.

Het midden van de slachthuissite is altijd al het hart geweest van de buurt, steeds zorgend voor eten en werk voor mensen van binnen of buiten de Dam. Tegenwoordig is het echter een dode plek, opgevuld met enkel auto's en afval. Enkel een tijdelijke activiteit brengt soms nog wat leven. Door activiteiten voor te stellen die zowel op de schaal van de stad als de buurt werken, trachten we de site permanent te doen heropleven. Een voedingsmarkt, een rommelmarkt, een theater, een city depot.. kunnen de verlaten structuur vullen en de lange Lobroekstraat en Slachthuislaan verbinden door een tussenliggende schaal.

Dammers verkiezen te werken waar ze wonen, of het nu een café, restaurant of winkel op het gelijkvloers, een werkruimte of opslagplaats vanachter op hun perceel of een bedrijfje een paar straten verder is. Zodoende is het dan ook niet meer dan logisch dat nieuwe ontwikkelingen deze nood voor een meer informelere, op een kleinere schaal, economie opvangen. Wij namen de typologie van de oude opslagloodsen en plaatsen ze tussen de publieke markt en de meer private tuin van de woningen waar ze kunnen worden gebruikt als ateliers of kantoorruimte.

"Wij hebben niks tegen kantoren zolang ze gecombineerd worden met plekken voor de buurt.

Het Lobroekdok moet een actieve kaai worden voor iedereen.

Een markthal met vers vlees en groenten onderbrengen in het oude slachthuis is een goed idee!

Wij willen winkels, cafékes en restaurants waarboven mensen kunnen wonen!

De geschiedenis van den Dam mag niet verloren gaan!

Het zou goed zijn moest er nog steeds een economische productieve functie aanwezig zijn in den Dam.

Aan de slachthuislaan kan er wel iets hoger worden gebouwd om een identiteit te creeëren naar 't stad toe.

Het zou leuk zijn moest er plaats zijn waar Dammers zelf creatief/productief kunnen bezig zijn, maar blijft dit betaalbaar?"

IJzerlaan
Merksemsestraat
Damplein
Ring

SCENARIO 2 GROTE PROJECTEN

Het scenario zoekt een evenwicht tussen mobiliteit en publieke ruimte in relatie tot de wijk. Het wil een provocerend beeld creëren waarop de deelnemers aan de workshop op konden reageren. Wat zou er gebeuren als er een parkeerslab wordt gecreëerd die tegelijkertijd een parkeeroplossing biedt voor de nieuwe ontwikkelingen, een geluidsbuffer creëert en een grote groenruimte biedt op zijn dak. Kan dit een combinatie maken tussen een buurt die meer groen wil en de visie van de groene singel.

Daarnaast onderzoekt het scenario wat er zou gebeuren als publieke ruimtes en economische activiteiten van verschillende schalen zich verspreiden over de hele projectsite en daarbuiten. We vragen ons samen met de bewoners af of deze ruimtes die verbonden worden voor meer interactie binnen de buurt?

Ten slotte stellen we een ketting van publieke faciliteiten voor rond het Lobroekdok, die zo de publieke ruimtes opladen. Deze faciliteiten werken op verschillende schalen en komen tegemoet aan verschillende noden.

De vraag wordt gesteld of dit scenario verdwenen verbindingen terug naar boven kan brengen.

Wat gebeurt er als de site lange tijd leegstaat? Zonder dat mensen het in gebruik nemen kan je geen plek creëren.

Verkeersveiligheid is een belangrijke kwestie in deze buurt, nu is het behoorlijk onveilig.

Open ruimtes in de nieuwe ontwikkelingen moeten vooral goed verbonden zijn met de rest van de buurt.

Het masterplan moet rekening houden met het huidig gebrek aan verbindingen met publiek transport, mobiliteitsproblemen en parkeerproblemen.

Er moeten genoeg plekken zijn voor recreatie, sportactiviteiten naast plekken waar de buurt, de gemeenschap kan samenkomen.

Er moet bekeken worden hoe het masterplan kan stimuleren dat er winkels bijkomen en dat er voorzieningen worden getroffen voor een markt.

Het risico bestaat dat studentenhuisvesting niet echt deel gaat uitmaken van de buurt en dus ook geen meerwaarde heeft voor andere bewoners.

ADVIES DAMCOMITÉ

Op het wijkfeest Droom den Dam in oktober 2013 overhandigde het Damcomité 700 handtekeningen aan schepen Rob Van de Velde met de vraag om de buurt als partner te betrekken bij de opmaak van het masterplan en het nieuwe RUP. Dit vanuit het motto 'liever vooraf vragen dan achteraf klagen'.

Op vrijdag 5 december 2014 na een jaar van inspraakmomenten en dialoog werkte het Damcomité zelf aan een visie voor de toekomst van het projectgebied. Op deze manier geeft het Damcomité aan de stad, de betrokken eigenaars, projectontwikkelaars en ontwerpers 9 sterke adviezen, met de vraag om deze ter harte te nemen in de verdere ontwikkeling van het project.

ADVIES 1 Ten minste 1/3 van het projectgebied moet groene publieke ruimte zijn

ADVIES 2 Echt betaalbaar wonen, op lange termijn gegarandeerd

ADVIES 3 De zone Lobroekdok is een kwalitatief onderdeel van Den Dam

ADVIES 4 Nood aan gevarieerde ruimte voor sport, spel, ontspanning en ontmoeting

ADVIES 5 Een groter aanbod aan basisvoorzieningen

ADVIES 6 Kleinschalige economische bedrijvigheid op maat van de buurt

ADVIES 7 Den Dam moet een verkeersluwe wijk worden

ADVIES 8 Minder overlast van doorgaand bovenlokaal verkeer

ADVIES 9 Een betere ontsluiting van De Dam door openbaar vervoer

1. TEN MINSTE 1/3 VAN HET PROJECTGEBIED GROENE PUBLIEKE RUIMTE

In het voorontwerp van de projectdefinitie voorziet de stad 5000m² groene ruimte. Dat is minder dan het huidige groen op het Noordschippersdok en is dus veel te weinig. Door het bestaande hoge aandeel aan woningen zonder tuin I en de geplande toename van de bevolking in de wijk, heeft de wijk nu en zeker in de toekomst nood aan bijkomende groene en publiek toegankelijke ruimte. Daarom vragen we om op ten minste 1/3 van het gebied, publieke groene ruimte te voorzien. Naast Park Spoor Noord wordt vandaag ook de groene publieke ruimte aan het Noordschippersdok intensief gebruikt. Er is in de buurt nood aan ruimte waar kinderen dicht bij huis kunnen spelen, plekjes die echt van de buurt zijn2. Daarbij worden bestaande sport- en ontspanningsinitiatieven best geïntegreerd in de nieuwe omgeving. De groene open ruimte dient divers en te zijn waarbij een aaneenschakeling van de verschillende groene publieke plekken zorgt voor een optimale doorwaardbaarheid van de wijk/site voor fietsers en voetgangers. Ook een plek voor volkstuintjes of samentuinen is wenselijk. Dit kan een ontmoetingsplek worden voor de verschillende bewoners uit de buurt.

2. ECHT BETAALBAAR WONEN, OP LANGE TERMIJN GEGARANDEERD

Den Dam is een zeer diverse buurt die sinds de komst van Spoor Noord sterk aan populariteit heeft gewonnen. Hierdoor is de kans klein dat kleine Dammerkes die nu in de wijk opgroeien hier later ook kunnen wonen. Gezinnen ouderen, alleenstaanden die huren op de private huurmarkt vinden steeds moeilijker betaalbare woningen en voelen dat in hun portefeuille. Inzetten op een complementair woningaanbod, waarvan sprake in de projectdefinitie, betekent dus vooral inzetten op woningen die de bewoners van Den Dam en omgeving weer een vooruitzicht in de stad bieden. Wij ondersteunen daarom de zoektocht naar nieuwe en betaalbare woontypologieën, maar zien die betaalbaarheid graag geconcretiseerd. Zo stellen banken en woonexperten dat de woonkost – zeker bij gezinnen met een lager inkomen - maximaal 30% van het gezinsinkomen zou mogen innemen. Dit wordt op de private huurmarkt op den Dam niet gehaald.3 Er moet dus vooral ingezet worden op woningen voor de kleinere budgetten in de buurt omdat zij anders het snelst uit de huizenmarkt en uit de buurt worden geduwd.

3. DE ZONE LOBROEKDOK IS EEN KWALITATIEF ONDERDEEL VAN DEN DAM

Het Lobroekdok en de bedrijvenzone ernaast zijn onlosmakelijk verbonden met Den Dam. De zone dient daarom expliciet deel uit te maken van de projectdefinitie Slachthuissite/Noordschippersdok/Lobroekdok. Enkel door de zone Lobroekdok als een kwalitatief onderdeel van Den Dam te zien, kan een 'kwalitatief front' waarvan sprake in de projectdefinitie gerealiseerd worden. Veilige oversteekplaatsen op de Slachthuislaan moeten de connectie tussen het Lobroekdok en de rest van Den Dam verzekeren. Zone 50 op de Slachthuislaan is een voorwaarde voor kwaliteit aan beide zijden van de Slachthuislaan. De zone rond het Lobroekdok wordt momenteel meer en meer een verlaten onaangename omgeving om te komen. Den Dam is vragende partij om deze trend te keren. Een kwalitatieve ontwikkeling van de zone rond het Lobroekdok is enkel mogelijk in combinatie met een overkapping van de Ring.

4. NOOD AAN GEVARIEERDE RUIMTE VOOR SPORT, SPEL, ONTSPANNING EN ONTMOETING

In het projectgebied moet er voldoende sport-, kinder- en jeugd-, ontmoetings- en seniorenruimte komen, aangepast aan de noden van de huidige én toekomstige inwoners van Den Dam. Bij de heraanleg van het gebied moet er minstens evenveel sportgelegenheid (oppervlakte) voorzien worden als de bestaande sporthal en -terreinen. Het aanbod van voorzieningen voor jongeren moet toenemen en er moet ruimte zijn om nieuwe en bestaande initiatieven te laten groeien4. Naast de slimme invulling van publieke plekken voor laagdrempelige sport- en spelactiviteiten5 is er dus ook behoefte aan multifunctionele infrastructuur voor verenigingen. Een brede school met ruimtes die buiten de schooluren beschikbaar zijn voor sport en ontspanning, kan een deel van deze functies invullen.

5. EEN GROTER AANBOD AAN BASISVOORZIENINGEN

De wijk heeft nood aan een aantal basisvoorzieningen zoals buurtwinkels, kinderopvang, een postpunt, een bancontact, een politiekantoor, een tandarts, een mutualiteit, een toegankelijker oplaadpunt voor de sorteerstraatpasjes, een kwaliteitssupermarkt. De ontwikkeling van de Slachthuissite Noordschippersdok/ Lobroekdok moet een hefboom zijn om deze basisvoorzieningen voldoende afzet te geven.woningen voor de kleinere budgetten in de buurt omdat zij anders het snelst uit de huizenmarkt en uit de buurt worden geduwd.

6. KLEINSCHALIGE ECONOMISCHE BEDRIJVIGHEID OP MAAT VAN DE BUURT

Het project van de Slachthuissite/Noordschippersdok/Lobroekdok moet de groei van economische bedrijvigheid op maat van de buurt faciliteren. Kleinschalige en betaalbare ateliers en werkplaatsen die de initiatieven van lokale talenten ondersteunen en de werkloosheidsgraad van de buurt mee kunnen doen dalen. Geen focus dus op het importeren van grootschalige economische activiteitn naar Den Dam, maar op een zichtbare, levendige economie zoals bijvoorbeeld (kleinschalige) auto-, fiets-, en brommerherstelling, meubelmakerij, stoffeerders, sociale tewerkstellingsprojecten, bokstraining, etc. Op die manier kunnen ook banden gesmeed worden met de vleesverwerkende bedrijven (vb. liever een wekelijkse vleesmarkt dan enkel versnijden en stockage zonder link met de buurt) en met de geschiedenis van ambachten als scheepsbouw en -herstelling. De ambitie om ruimte te maken voor vrije beroepen en lokale initiatieven lezen we dan ook op dezelfde manier. Groothandel daarentegen moet vermeden worden.

7. DEN DAM MOET EEN VERKEERSLUWE WIJK WORDEN

Lokaal autoverkeer is noodzakelijk, maar het sluipverkeer moet verdwijnen. Den Dam moet een aangenamere omgeving worden voor fietsers en voetgangers. Er moet veel aandacht zijn voor comfortabele en veilige voetpaden voor iedereen (rolstoelgebruikers, ouders met een kinderwagen, ...). Heel concreet adviseren we om op het projectgebied een trage weg aan te leggen voor voetgangers en fietsers, die van noord naar zuid door de wijk slingert. De buurt lijdt onder bovenlokale parkeerdruk (Park Spoor Noord, Sportpaleis) en met de toekomstige ontwikkelingen (hogescholen, ziekenhuis) vreest de buurt dat dit alleen nog maar zal verergeren. Den Dam vraagt om geen parking te voorzien voor deze grootschalige activiteiten op het projectgebied, maar ook niet elders in de woonwijk. Ook tijdens de werken aan deze ontwikkelingen moet de buurt van extra parkeerdruk gespaard blijven.

8. MINDER OVERLAST VAN DOORGAAND BOVENLOKAAL VERKEER

Allerhande doorgaand verkeer zorgt nu voor overlast van fijnstof en pollutie, lawaai en onveiligheid. Wat betreft het Oosterweeldossier blijft de buurt bezorgd over de locatie van de nieuwe sleuf. Daarom is de buurt voorstander van een overkapping van de ring. Door de nabijheid van het Albertkanaal en de verschillende dokken is watertransport de aangewezen manier om bouwmaterialen aan en af te voeren voor deze werken. De buurt vraagt om de Slachthuislaan als zone 50 te behouden. Als de snelheid van het verkeer zou verhogen, wordt een verbinding van de wijk met het water van het Lobroekdok en de IJzerlaan weinig realistisch. Ook is het nodig te onderzoeken hoe er gezorgd kan worden voor minder vrachtvervoer op het ringspoor.

9. EEN BETERE ONTSLUITING VAN DEN DAM DOOR OPENBAAR VERVOER

De bewoners van Den Dam moeten betere toegang hebben tot openbaar vervoer. Den Dam wil een tram op de Singel, een betere verbinding met de openbaar vervoer-hub aan de Schijnpoort en een heropening van treinstation Dam. Je moet vanop den Dam met het openbaar vervoer op maximum 15 minuten via het Sint-Jansplein naar het stadscentrum kunnen rijden.

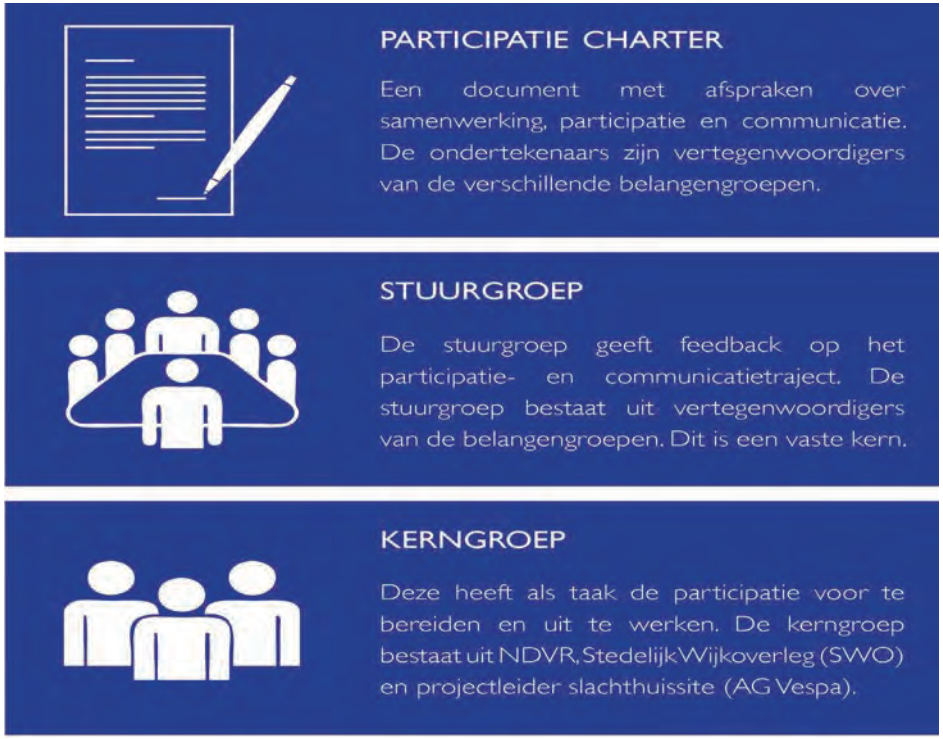
VISIE OP WERKPROCES

De afgelopen anderhalf jaar en de resultaten in deze bundel zijn het resultaat van een intensief participatietraject met de bewoners van den Dam. De verkenning van noden en wensen zoals aangebracht in dit boekje opent de deuren voor verder debat. De sterke samenwerking tussen organisaties, bedrijven en bewoners uit de buurt toont het aanwezige enthousiasme om een sterke betrokkenheid op te bouwen rond de herontwikkeling van de Slachthuissite. Verschillende betrokkenen hebben belang bij deze herontwikkeling en willen danook mee hun schouders zetten onder het project. Op die manier kan er samen worden gezocht hoe de herontwikkeling zo goed als mogelijk kan bijdragen aan een duurzame toekomst voor de Dambuurt.

Uit het voorbereidende onderzoek komen al heelwat thema's die interessant zijn om verder uit te diepen. De herontwikkeling van de Slachthuissite zou een gedeeltelijk antwoord moeten formuleren op al deze uitdagingen:

Het zoeken naar een nieuwe combinatie van wonen en werken voor de Antwerpse binnenstad.
Bijdragen aan een oplossing voor de milieuproblematiek op den Dam (Geluidsoverlast,, luchtverontrijniging; wateroverlast).
Een alternatief zoeken voor de parkeerdruk van het Sportpaleis.
Het garanderen van een blijvende betaalbaarheid in de buurt.
Een oplossing bieden voor het tekort aan groene en open ruimte in Antwerpen Noord.

In het collegebesluit van 23 mei 2014 en het advies van de districtsraad Antwerpen van 25 november 2013 wordt de doelstelling om een sterk participatietraject op te

zetten voor de Slachthuissite geconcretiseerd. Daarbij wordt er uitgegaan van een participatiecharter waarin de afspraken over samenwerking en participatie zullen worden vastgelegd en worden ondertekend door de verschillende stakeholders. Een kerngroep en een stuurgroep participatie zorgen voor de opvolging van het participatietraject. Voor de fase projectdefinitie werd de organisatie van verschillende workshops voorgesteld waarvan de resultaten te vinden zijn in deze bundel. Voor de fase masterplan werd er afgesproken om na het kiezen van de aan de wedstrijd deelnemende ontwerpers een briefing te organiseren waarop de projectdefinitie wordt toegelicht en deze bundel. Vervolgens werken de deelnemende ontwerpbureaus achter gesloten deuren een voorstel uit. Na indiening van de wedstrijdontwerpen organiseert de stad participatie voor de buurt over deze wedstrijdontwerpen. De stad en de eigenaars kiezen de winnende ontwerper. Bij de motivatie van de keuze gaan ze in op opmerkingen en suggesties vanuit de buurt. De stad informeert de buurt over het winnende ontwerp. Tijdens ontwerpfase van het masterplan worden ontwerpende workshops met buurt en de ontwerper georganiseerd.

Daarnaast spreekt het collegebesluit over de organisatie van eventuele interventies op het terrein. Tijdens het afgelopen anderhalf jaar is deze suggestie meermaals gevallen. Nu de ontwikkeling van de slachthuissite in een volgende fase terecht is gekomen lijkt de tijd ook rijp om deze concrete te maken. Zo toekomstige veranderingen tastbaar en begrijpelijk te maken voor de buurt. Zo wordt er een zeker eigenaarschap gecreëerd en kan de site al toegeëigend worden waardoor de mogelijkheden op een proactieve manier kunnen verkend worden. Op deze manier wordt er ook een goede intentie getoond naar de bewoners om op een constructieve manier samen te werken. Inspraak hoeft geen remmende factor te zijn.