



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

—
interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

STRUCTUURSCHETS

Oorspronkelijke naam document

Strategische Ruimte Groene Singel
Structuurschets Singel Noord

Project

Schijnpoort Antwerpen



Strategische Ruimte Groene Singel

Structuurschets Singel Noord





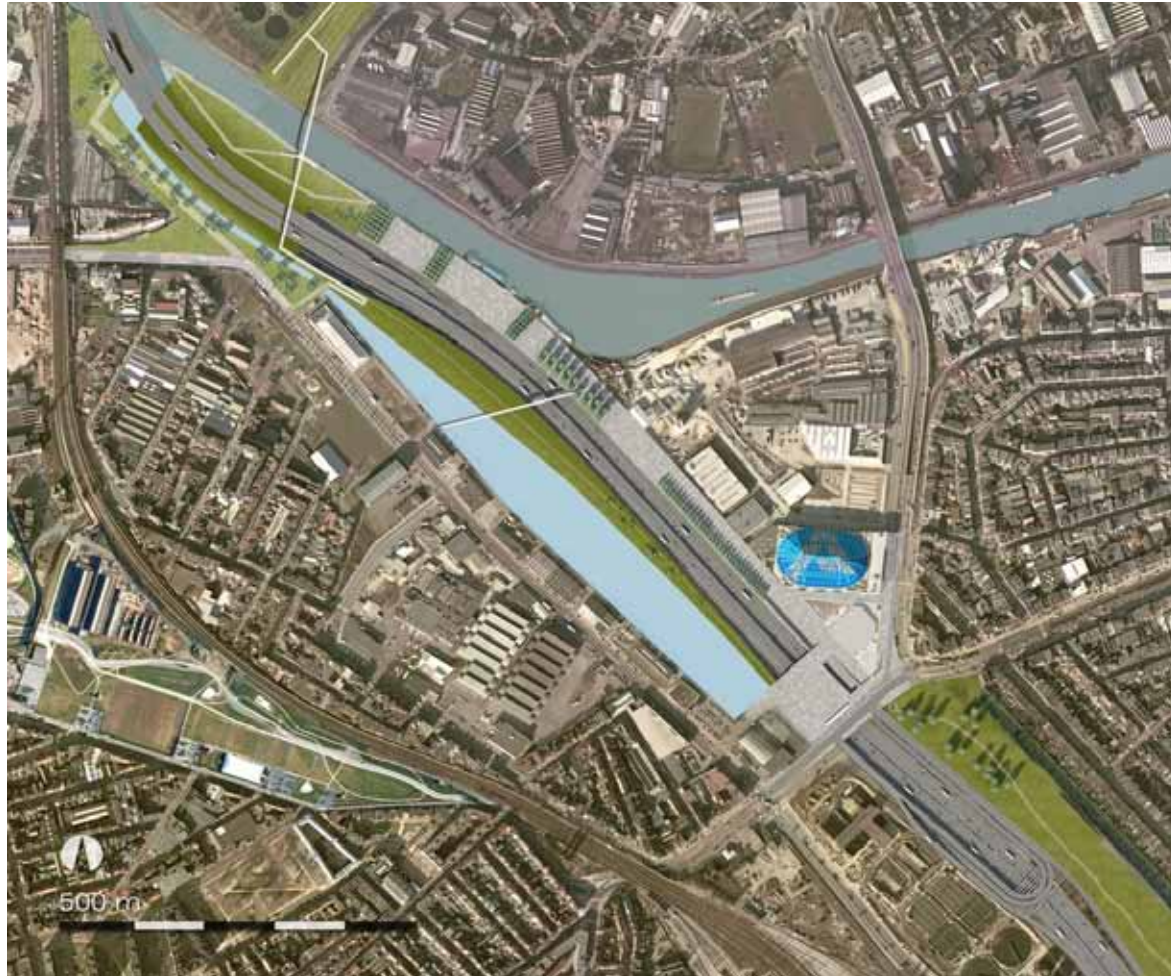
INLEIDING

De voorliggende structuurschets vormt een ruimtelijk raamwerk waarbinnen de verschillende deelgebieden kunnen worden ontwikkeld. Het raamwerk is als het ware het geraamte van het plan, het legt de structuur op hoofdlijnen zoveel mogelijk vast.

Singel Noord is het noordelijke segment van de strategische ruimte Groene Singel, van de Schijnpoortknoop tot aan de Noorderlaan. Het gebied omvat het Lobroekdok, Sportpaleis – Lotto Arena, slachthuisite en Noordschippersdok. De structuurschets Singel Noord is een verfijning en toepassing van de stedelijke visienota met betrekking tot de Groene Singel “Durven dromen van een groene rivier”.

De structuurschets vormt een eerste luik in de opmaak van een masterplan Singel Noord en zal aangevuld en aangescherpt worden met de resultaten van de lopende onderzoeksvragen.

De structuurschets is opgebouwd uit vijf concepten.



Bron: TV SAM, 2010



Bron: TV SAM, 2010

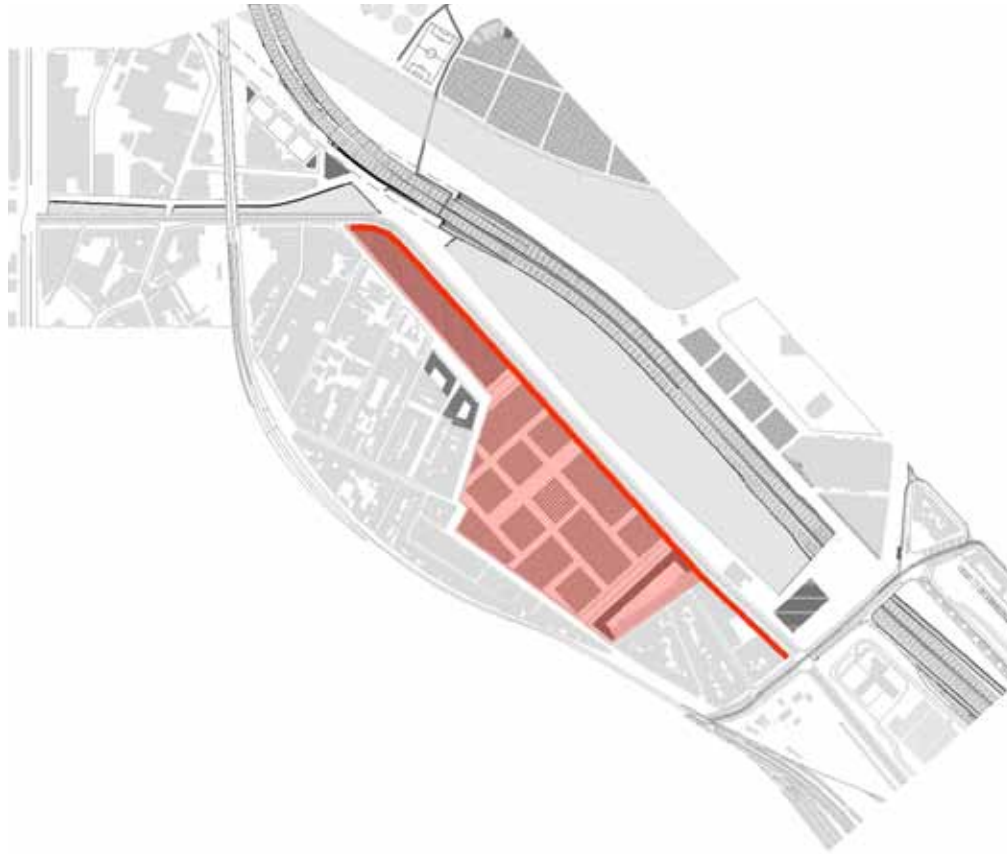
CONTEXT

Het Masterplan 2020 en de projecten die daar in vervat zitten, zullen een grote impact hebben op de omgeving van Singel Noord. Het Masterplan 2020 gaat uit van een sluiting van de ring, de zogenaamde derde Scheldekrusing, in de vorm van een tunnel op het zogenaamde BAM-tracé. Concreet gaat het in de omgeving van de Slachthuissite om een tunnelsleuf die naast en in het Lobroekdok zal komen te liggen, een nieuwe brug over het Albertkanaal en de afbraak van de bestaande viaduct van Merksem. Het op- en afrittencomplex Schijnpoortknoop zal worden vervolledigd 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 en heeft de vorm van een zogenaamde 'paperclip'.

Onderzoeksvragen

De functionele en typologische invulling van het nieuwe weefsel dient nog verfijnd te worden. De functionele invulling zal bepaald worden op basis van de restcapaciteit qua mobiliteit, op basis van de behoeften in de omgeving, op basis van de geambieerde modal shift en op basis van de visie van de Stad voor dit gebied. Ontwerpend onderzoek en een grondige analyse van het bestaande weefsel zal leiden tot uitspraken in verband met typologie en dichtheid.

Via AG Stadsplanning loopt momenteel ook een geluidsonderzoek van de omgeving Singel Noord. Bedoeling hiervan is in beeld te brengen wat de geluidsimpact is van de verdiepte ligging van de ring op deze plek en na te gaan welke milderende maatregelen nodig zijn om het geluidsniveau beneden de geldende normen te houden. De resultaten van deze studie zullen in eerste instantie gebruikt worden om duidelijke randvoorwaarden met betrekking tot geluid mee te geven in het verdere ontwerp van de tunnel. In tweede instantie, wanneer onvoldoende maatregelen aan de bron zouden genomen kunnen worden en indien het noodzakelijk zou zijn, zal worden nagegaan hoe in de ontwikkelingen langs de binnenzijde van de Slachthuislaan een antwoord op de eventuele geluidsoverlast kan worden meegenomen.



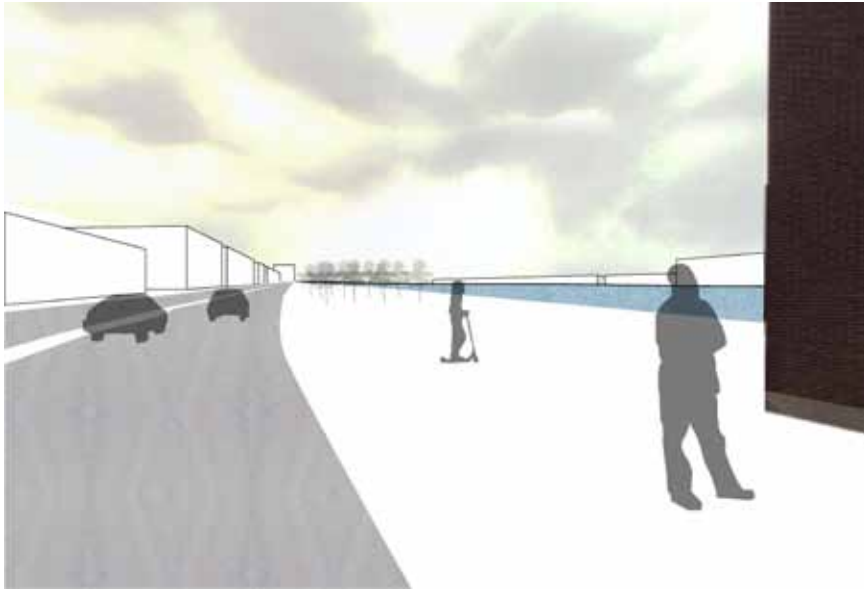
1. Versterken en uitbreiden van het weefsel van Den Dam

Het weefsel van de Damwijk ligt geïsoleerd tussen de Slachthuislaan en het spoor. Het gaat om een gemengd weefsel waarbij rijwoningen en grotere volumes zoals magazijnen elkaar afwisselen. Deze sterke menging tussen wonen en werken is kenmerkend voor de Damwijk. Socio-economisch gaat het om een eerder zwakke wijk met een hoog percentage sociale woningen, hoge woondichtheid en relatief veel kleine woningen. Langsheen de Slachthuislaan rafelt het weefsel als het ware uit. Solitaire gebouwen wisselen daar af met open ruimte en geven de ruimte langsheen de Singel een rommelig karakter.

Een nieuwe kwalitatieve wand van randbebouwing langsheen de Singel versterkt de Damwijk en markeert de grens met de figuur van de Groene Rivier die rondom de stad loopt.

De gebieden Noordschippersdok en slachthuissite krijgen een nieuwe invulling. Noordschippersdok wordt een beeldbepalende bebouwingszone langsheen de Singel. De slachthuissite zal 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.

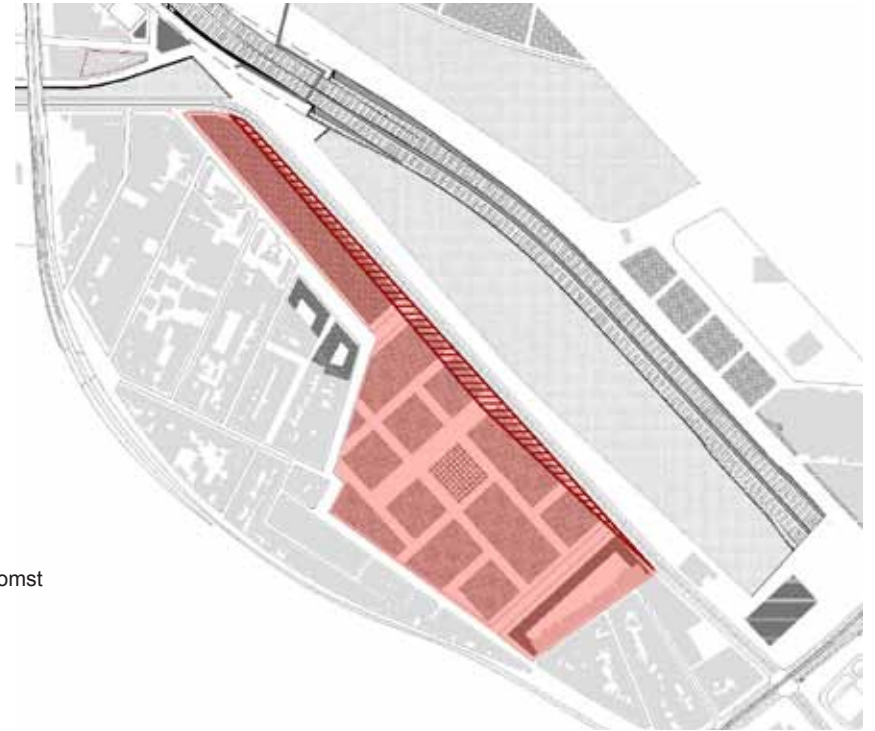
De bouwblokken die zich vandaag op de overgang van het weefsel van straten en bouwblokken en de solitaire bebouwing langsheen de Singel bevinden, zullen worden afgewerkt volgens de harmonieregel. Ontbrekende zijden van een bouwblok worden aangevuld. Concreet gaat het om de afwerking van de achterkanten van de Ceulemansstraat en de bouwblokken tussen Rupelstraat – Dijlestraat – Weilandstraat.



Slachthuislaan toekomst



Slachthuislaan nu



Vrijgekomen zone na verleggen Slachthuislaan

Onderzoeksvragen

Tegenover de ruimtelijke potenties die ontstaan door het verleggen van de Slachthuislaan, staat een financiële en juridische operatie. Om dit wensbeeld te realiseren dient de volledige strook tussen de huidige Slachthuislaan en het Lobroekdok vrijgemaakt te worden van bebouwing. Hier staat wel tegenover dat aan de binnenzijde van de verlegde Slachthuislaan er bijkomend terrein ontstaat dat kan bebouwd worden. Verder onderzoek dient te gebeuren naar mogelijke middelen die deze operatie mee kunnen financieren, zoals het opleggen van stedenbouwkundige lasten, de opbrengsten van de aanwezige stadseigendommen en mogelijke subsidies.

2. Verleggen van de Slachthuislaan biedt kansen voor ontwikkeling en beleving

Vandaag bevindt zich tussen de Slachthuislaan en het Lobroekdok een strook van losse volumes (bedrijvigheid en handel) die maakt dat het Lobroekdok niet voelbaar is vanop de Slachthuislaan, noch vanuit de Damwijk. Enkele bedrijven zijn vandaag nog watergebonden, maar die watergebonden functie komt onder druk te staan door de aanleg van de tunnel (zie verder onder 5).

Het verleggen van de Slachthuislaan naar het Lobroekdok toe, brengt het water van het Lobroekdok tot aan de Damwijk. Bovendien zal de visuele hinder van de viaduct van Merksem in de toekomst verdwijnen. Dezelfde waterstructuur zal ook leesbaar worden vanop de nieuwe verlegde Slachthuislaan, waardoor het water in dit segment van de strategische ruimte Groene Singel een veel prominentere rol zal spelen dan vandaag. De aanwezigheid van water in een stedelijk weefsel verhoogt de ruimtelijke kwaliteit van dit laatste en zorgt voor een aangenaam verblijfsklimaat.

Daarnaast biedt het verleggen van de Slachthuislaan ook kansen voor stedelijke ontwikkeling. In plaats van te bouwen tussen Slachthuislaan en Lobroekdok, waardoor de link tussen beiden verzwakt, kan extra gebouwd worden aan de binnenzijde van de Singel, ter versterking van de Damwijk. Voor de zone Noordschippersdok betekent dit ook dat een ruimere bouwdiepte ontstaat, wat toelaat kwalitatievere bebouwing te voorzien, voldoende hoog als front zonder bezonningsproblemen te veroorzaken.

Het verleggen van de Slachthuislaan gebeurt in het zuiden vanaf de Slachthuisite, waar de continue rooilijn vandaag ophoudt tot aan het noordelijke punt van de zone Noordschippersdok waar aangesloten moet worden op de heraangelegde IJzerlaan na verdwijnen van de IJzerlaanbrug.



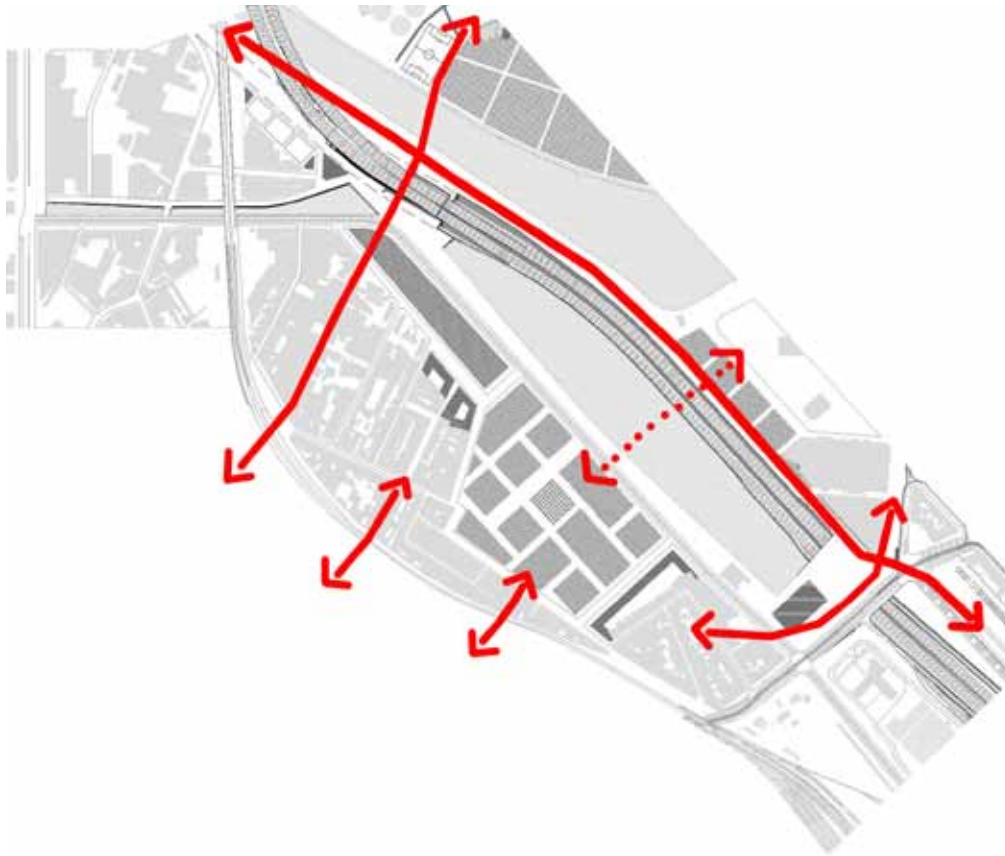
3. Verankering in de omgeving

Vandaag wordt de Damwijk ingesloten door infrastructuur: spoor, Slachthuislaan, viaduct van Merksem en Albertkanaal. Deze infrastructuur zorgt voor barrières waardoor de verbinding van de Damwijk met zijn naaste omgeving zwak is.

Een consistent netwerk voor zacht verkeer wordt uitgebouwd en verankerd in de omgeving. Zachte verbindingen worden gemaakt tussen de Damwijk en het Sportpaleis – Merksem – Deurne, tussen de Damwijk en Spoor Noord en in langse richting met de rest van de strategische ruimte Groene Singel. Het verdwijnen van de viaduct maakt dat de Damwijk visueel niet meer gescheiden wordt van het Albertkanaal en de overzijde van het kanaal. De nieuwe fietsbrug, die de huidige IJzerlaanbrug zal vervangen, zal een zeer belangrijke schakel worden in dit netwerk van verbindingen.

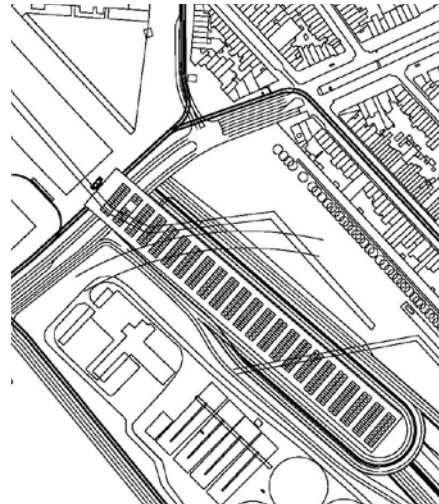
Het aanwezige openbaar domein speelt een heel belangrijke rol in het maken van deze verbindingen: de kades langs het Lobroekdok en Albertkanaal, Schijnpoortweg en nieuwe straten en pleinen in de in te vullen gebieden.

De geplande verbreding van de Schijnpoortweg over de tunnelsleuf aan de achterzijde van Lotto Arena – Sportpaleis vormt een belangrijke verbinding tussen Damwijk en Merksem / Deurne. Een functionele invulling voor deze ruimte dient onderzocht te worden.

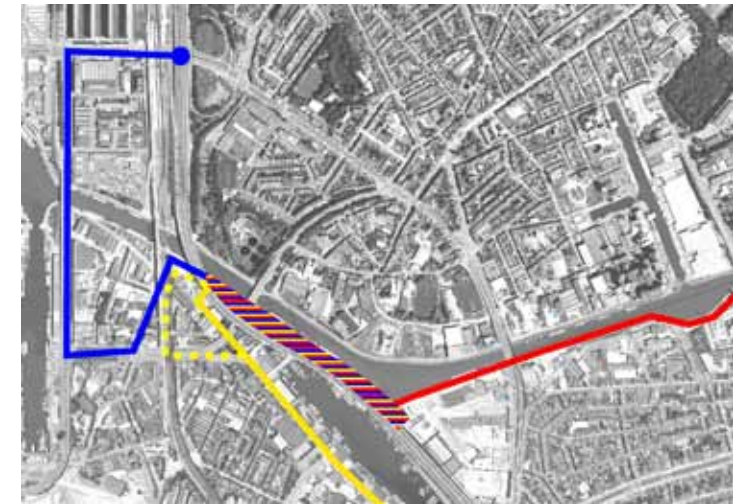




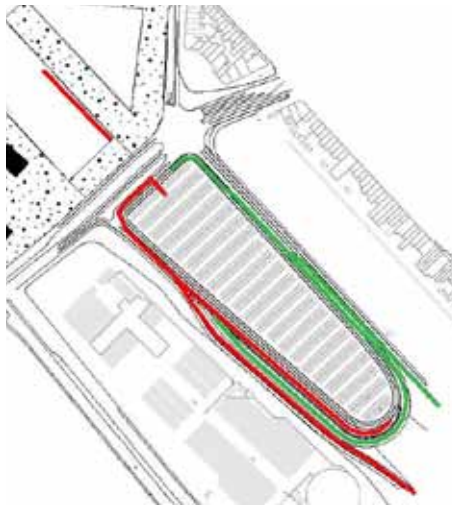
Locatie 1: achter Sportpaleis



Locatie 2: in vide paperclip



Locatie overloopparking



Locatie 3: in vide paperclip, breed



Locatie 4: Ten Eekhove

Onderzoeksvragen

Het aantal parkeerplaatsen dat wordt ondergebracht in een parkeergebouw en het aantal in de overloopparkings zal bepaald worden op basis van een nieuwe micro-simulatie en de evaluatie van het Bedrijfsvervoersplan Sportpaleis – Lotto Arena.

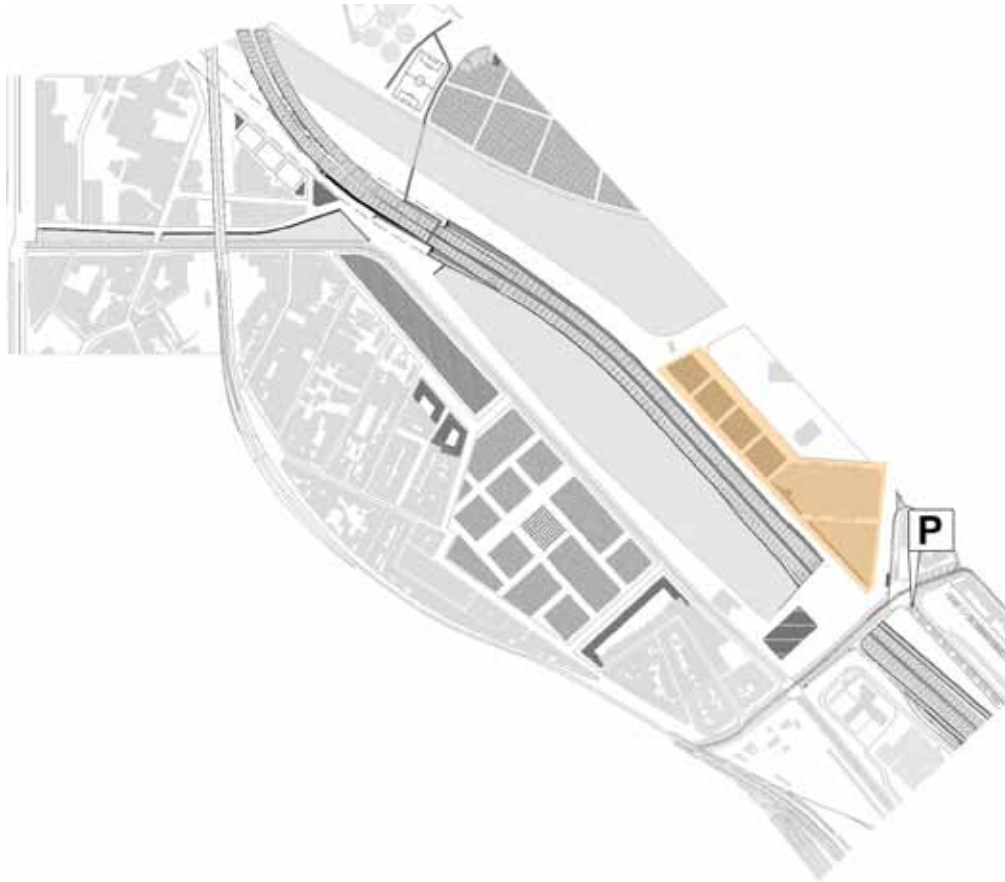
De exacte locatie van het parkeergebouw is nog volop in onderzoek. Het gaat om vier varianten die momenteel worden onderzocht:

1. achter het sportpaleis thv de huidige vip-parking;
2. in de vide van de paperclip;
3. idem als 2 maar breder en lager en dus ook een stuk op de zone Ten Eekhove;
4. Ten Eekhove.

De verschillende varianten moeten ten opzichte van elkaar afgewogen worden op basis van volgende criteria:

- ruimtelijk impact en inpassing in de omgeving;
- financieel: zowel de kostprijs van het gebouw als de grondwaarde dient in beeld gebracht te worden, alsook eventuele extra infrastructuur;
- verkeerstechnisch: impact op het lokale wegennet en mogelijkheid tot recht streekse aansluiting op het hoger wegennet.

4. Bundelen van bovenlokaal programma



In de synthesenota van de strategische ruimte Groene Singel worden de in het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen (s-RSA) aangeduide top- en kantoorlocaties ontwikkeld als “keien in de Groene Rivier”. Het zijn compact afgebakende ontwikkelingen met een hoge dichtheid, waardoor de belangrijke open ruimte tussen binnen- en buitenstad zoveel mogelijk gespaard kan worden. De toplocaties zijn gericht op de openbaar vervoerknopen en geënt op een parkeersysteem dat bij voorkeur rechtstreeks ontsloten wordt via de ringweg. Hierdoor worden de Singel en de omliggende wijken gevrijwaard van bovenlokaal verkeer.

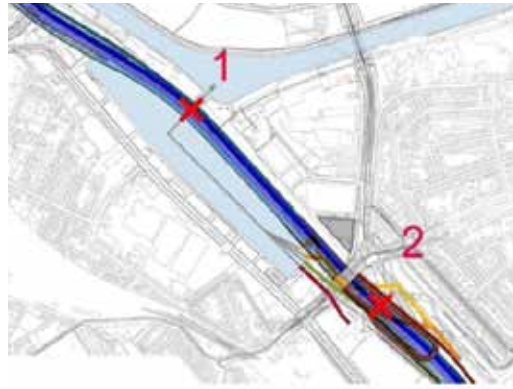
Binnen het s-RSA is het Lobroekdok / Slachthuissite, met inbegrip van het Sportpaleis, aangeduid als toplocatie voor een cultuurrecreatieve cluster. Deze structuurschets verfijnt en beperkt deze toplocatie tot de bestaande cluster Sportpaleis – Lotto Arena, omwille van de hoge congestiegevoeligheid van deze plek (nu en in de toekomst) en de beperkte restcapaciteit. Bovenlokale verkeersgenererende programma's dienen zo dicht mogelijk bij de Schijnpoortknoop gebundeld te worden, om zo het lokaal wegennet niet te belasten. Dit vereist ook een parkeeroplossing die geconcentreerd is en afgestemd op het hoger wegennet.

Het parkeerconcept voor Singel Noord gaat uit een vast parkeergebouw, dat zo rechtstreeks mogelijk wordt ontsloten op het hoger wegennet. Dit parkeergebouw is steeds beschikbaar en bij voorkeur van die grootteorde dat het gebouw dagelijks een voldoende bezettingsgraad heeft om rendabel te zijn. Dit parkeergebouw kan in functie van het aantal bezoekers bij een evenement gradueel aangevuld worden met overloopparkings. Wanneer er geen of slechts gedeeltelijk behoefte is aan deze overloopparking, functioneert deze gewoon als openbaar domein. De overloopparking situeert zich op de kade tussen Lobroekdok en Albertkanaal en dient toegankelijk te zijn vanuit verschillende toegangswegen.

In functie van de rendabiliteit van een parkeergebouw is medegebruik van de parking noodzakelijk. Één afnemer, in dit geval Sportpaleis – Lotto Arena met een zeer specifieke parkeerbehoefte met hoge pieken, zorgt voor een onvoldoende bezetting van de parking in de tijd (cfr. marktverkenning Gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen). Vanuit dezelfde bedenking dient dan ook gesteld te worden dat elders in Singel Noord geen bijkomende grote parkeergelegenheid kan voorzien worden, om de haalbaarheid van een parkeergebouw niet onderuit te halen. Functies die bovenlokaal verkeer aantrekken elders in Singel Noord, kunnen mee gebruik maken van het parkeergebouw.



Huidige afwatering via Lobroekdok



Knelpunten in afwatering door tunnelsleuf



Voorstel uitstroomconstructie Lobroekdok conceptontwerp tunnel

Onderzoeksvragen

De oplossing die wordt voorgesteld voor de uitstroomconstructie van het Lobroekdok, met name water in de IJzerlaan, dient afgewogen te worden ten opzichte van de oplossing die werd voorgesteld in het conceptontwerp van de tunnelvariant. De oplossing voor de uitstroomconstructie uit de tunnelvariant bestaat uit een nieuw kanaal in het verlengde van het Lobroekdok, onder de nieuwe brug over het Albertkanaal, om opnieuw de verbinding te maken met het Albertkanaal. De uitstroomconstructie maakt deel uit van de werken van de tunnel en zal voorafgaandelijk aan de werken aan de tunnel moeten gerealiseerd zijn. De keuze voor water in de IJzerlaan zal afgestemd moeten worden met de andere betrokken actoren in het tunneldossier.

De beoordeling van de twee alternatieven volgens een aantal criteria levert het volgende op:

- *ruimtelijk*: ruimtelijk is de oplossing 'water in de IJzerlaan' veel interessanter, om dat het water door het stedelijk weefsel wordt getrokken en daar een grote meerwaarde levert, versus langs en onder infrastructuur (tunnel, brug, Albertkanaal);
- *verkeerstechnisch*: beide voorstellen laten alle opties voor de heraanleg van de IJzerlaan open. Het voorstel uit het conceptontwerp tunnelvariant heeft een grote impact op de bereikbaarheid van de gewenste overloopparkings op de kade tussen Lobroekdok en Albertkanaal. Deze zouden dan niet meer toegankelijk zijn vanuit het westen, tenzij een extra brug wordt voorzien;
- *kostprijs*: de oplossing 'water in de IJzerlaan' is duurder dan de oplossing uit het conceptontwerp tunnelvariant, volgens de eerste ramingen. De bijkomende kosten voor een extra brug (ten behoeve van de overloopparkings) in de oplossing uit het

conceptontwerp tunnelvariant werd evenwel nog niet in rekening gebracht. Ook de mogelijke winsten door de oplossing 'water in de IJzerlaan' dienen nog in beeld gebracht te worden;

- *gebruik van het water*: de oplossing uit het conceptontwerp tunnelvariant is bevaarbaar voor motorjachten. (Ook hier dient de bemerking van de nood aan een extra brug en belemmering van de bevaarbaarheid meegenomen te worden.) De oplossing 'water in de IJzerlaan' is niet bevaarbaar omwille van de kruising van de trambaan op de Noorderlaan, wat een negatieve impact zou hebben op de doorstroming van de tram. Het Lobroekdok blijft in beide varianten wel geschikt voor sport zoals kano en kajak.

Deze beoordeling bevestigt de keuze voor water in de IJzerlaan, maar dient nog verscherpt te worden wat betreft kostprijs.

Het Schijn dat zich vandaag ten noordoosten van de ring bevindt en wordt opgepompt in het Lobroekdok, dient door de komst van de sleuf ook een alternatieve oplossing te krijgen. Om het debiet in beide bovenstaande oplossingen voor de verbinding Lobroekdok – open water, te beperken en dus ook de kostprijs, gaat de voorkeur uit naar een oplossing waarbij het Schijn niet onder de sleuf moet worden gebracht. Eerste ruwe ramingen tonen bovendien aan dat dergelijke oplossing goedkoper is dan het ondergronds kruisen van sleuf en Schijn.

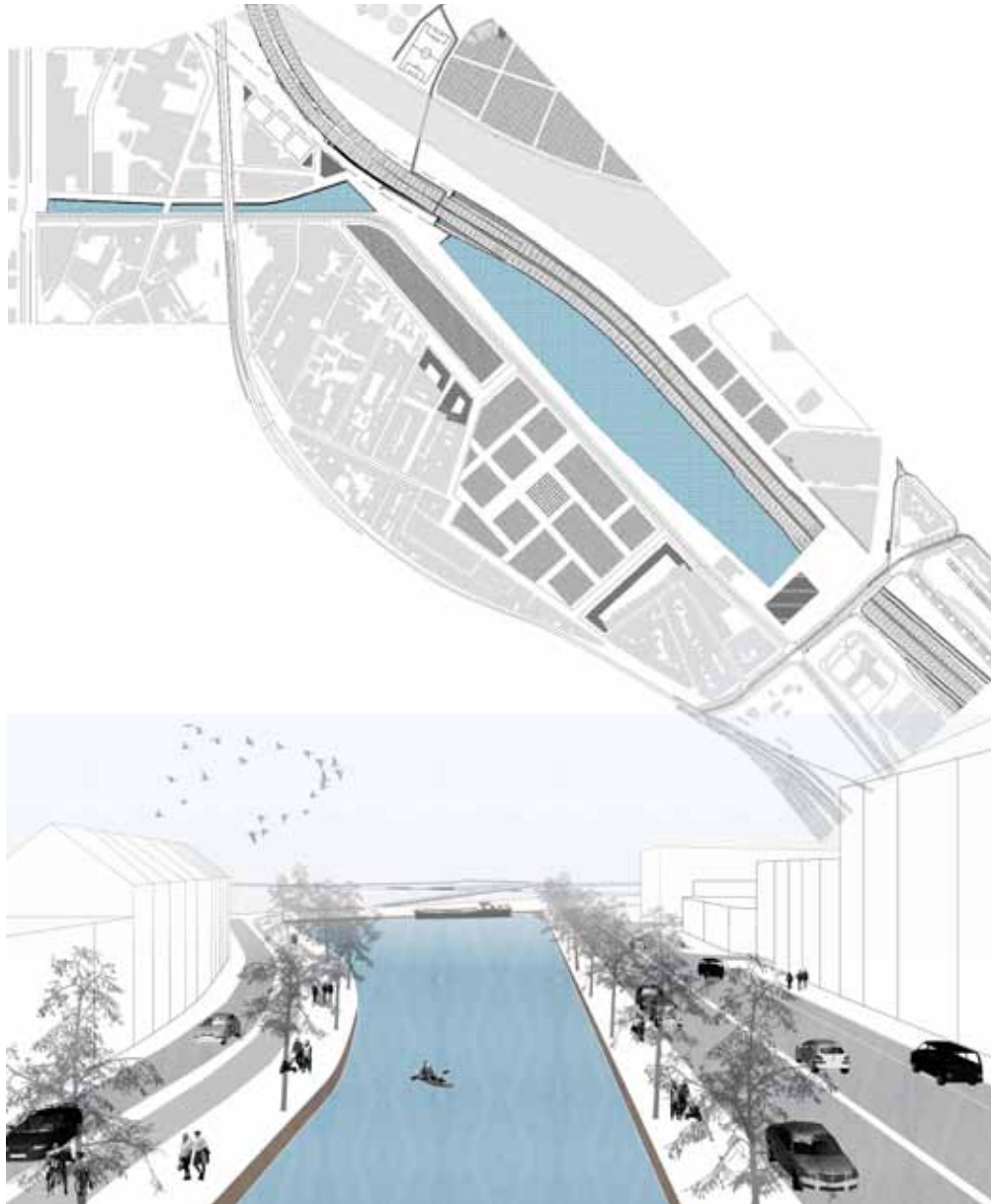
Verder onderzoek dient tot slot te gebeuren met betrekking tot de sanering van het dok, in het geval van de tunnelvariant. De techniek van de geotubes zal hierbij verder onderzocht worden via een pilootproef om inzicht te krijgen in de reële haalbaarheid van deze techniek voor de sanering van het Lobroekdok.

5. Behoud van de historische waterstructuur

Vanuit het s-RSA wordt veel belang gehecht aan het herstel of het maximale behoud van de historische waterstructuur. Voor het Lobroekdok wordt een maximaal selectief behoud nagestreefd, voor de IJzerlaan wordt de wens geuit het vroegere kanaal in de IJzerlaan, de Kempische vaart, opnieuw aan te leggen. Beide uitgangspunten worden in dit concept bekrachtigd.

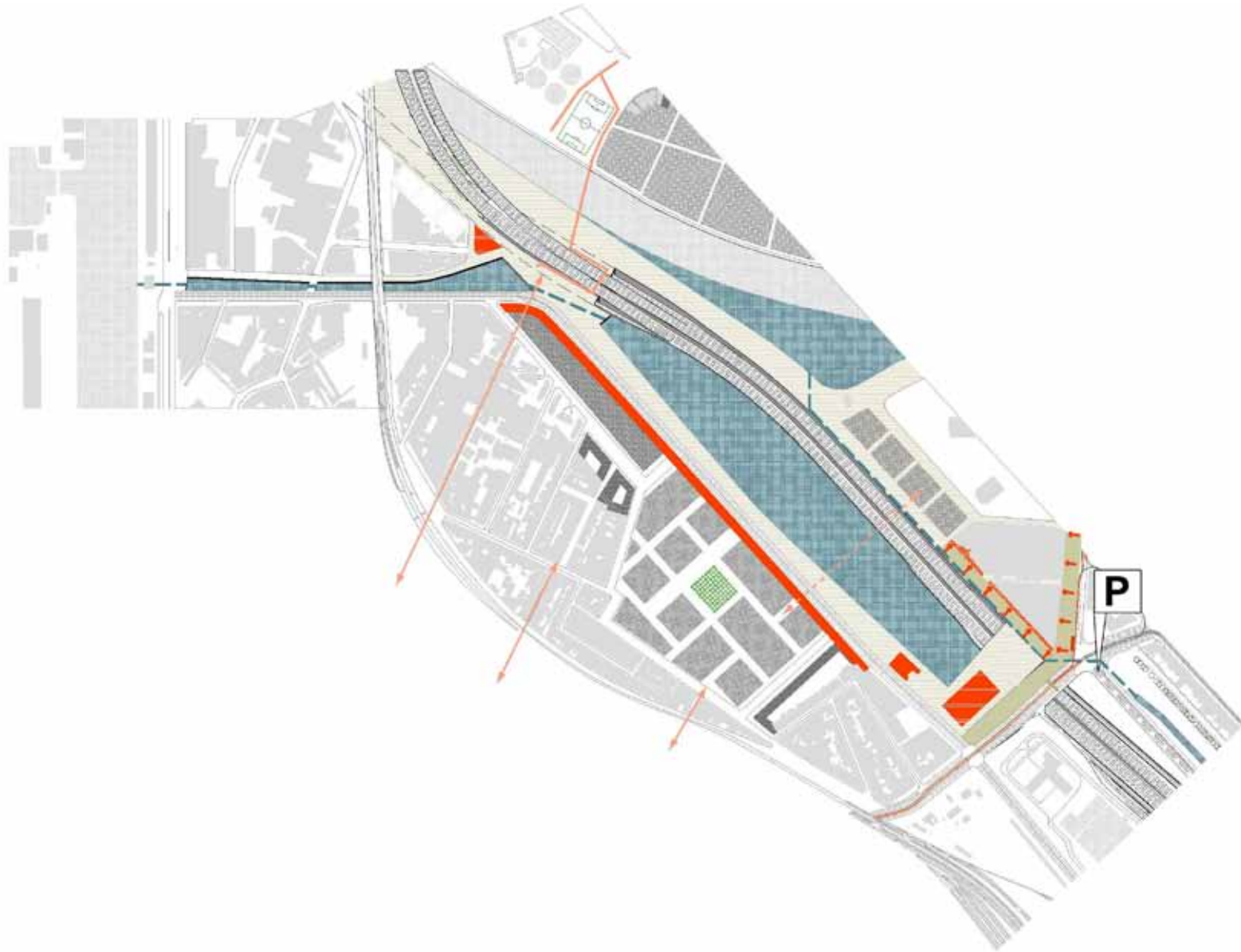
De historische waterfiguur van het Lobroekdok dient, ongeacht de gekozen saneringstechniek, behouden te blijven. Dit betekent dat de perimeter van het Lobroekdok zichtbaar dient te blijven en dat de openheid die het dok momenteel karakteriseert eveneens behouden wordt. Dit is zowel een gevolg van een ruimtelijk wensbeeld als een noodzaak vanuit waterhuishouding (zie verder). Dit betekent eveneens dat er op het Lobroekdok niet kan gebouwd worden. Dit laatste wordt mee ingegeven door de congestiegevoeligheid van de omgeving en de beperkte restcapaciteit tot bijkomende functies, waarbij de zones aan de binnenzijde van de Slachthuislaan en de cluster Sportpaleis – Lotto Arena eerst in aanmerking komen voor de invulling van deze restcapaciteit. Het Lobroekdok wordt dus niet bebouwd maar omgevormd tot een kwalitatieve open ruimte, als onderdeel van de strategische ruimte Groene Singel.

De idee opnieuw water te brengen in de IJzerlaan is door de tunnelvariant zeer actueel geworden. Met de bouw van de tunnelsleuf in en naast het Lobroekdok, verdwijnt de huidige verbinding tussen het Lobroekdok en het Albertkanaal. Het Lobroekdok zou dus een afgesloten dok worden, terwijl er toch nog steeds water wordt aangevoerd in het dok van ondermeer het Schijn en het overstort van de regenwaterzuiveringsinstallatie. Een nieuwe uitstroombouwconstructie tussen het Lobroekdok en een open water dient dus voorzien te worden. Deze structuurschets pleit voor een oplossing waarbij een nieuw kanaal ter hoogte van de IJzerlaan de verbinding maakt tussen het Lobroekdok en de dokken van het Eilandje.



Collage IJzerlaan

Synthese



Colofon

Deze structuurschets werd opgemaakt door het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen en maakt deel uit van het planningsproces i.f.v. een masterplan voor Singel Noord.

Datum publicatie:
18 april 2011

Redactie:
Els Gepts - projectleider Singel Noord

Projectteam Groene Singel:
Kitty Haine - programmaleider
Stijn De Vleeschouwer - projectmedewerker
Britt Niemans - mobiliteitsdeskundige
Heidi Vandenbroecke - GIS-deskundige
Peter Claeys / Tom Broes - ontwerpend onderzoek

Beeldmateriaal:
Stad Antwerpen / stadsontwikkeling /ruimte, mobiliteit en erfgoed / team ontwerpend onderzoek,
tenzij anders vermeld

Contact:
voor meer informatie over structuurschets Singel Noord kan u terecht bij Els Gepts
Tel. +32 (0)3 338 21 73, els.gepts@stadsplanning.antwerpen.be

Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen
Grote Markt 1 - B-2000 Antwerpen
Tel. +32 (0)3 338 21 53 - Fax +32 (0)3 338 51 20
info@stadsplanning.antwerpen.be - www.stadsplanning.antwerpen.be

