



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



Stedelijke ambitienota

Noordelijke Aanloophelling IJzerlaanbrug

Mei 2013

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Figurenlijst	2
1 Inleiding	3
1.1 Situering ambitienota	3
1.2 Contact	3
2 Situering	4
2.1 Ligging	4
2.2 Project IJzerlaan, van brug tot stad	6
3 Analyse	7
3.1 Mobiliteit	7
3.2 Sociaal – demografische structuur	10
3.3 Woonstructuur	13
3.4 Bebouwde structuur	15
3.5 Voorzieningenstructuur	17
3.6 Open ruimte structuur	20
3.7 Economische structuur	22
4 Planningscontext	23
4.1 Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) 'Antwerpen Ontwerpen'	23
4.2 Gewestplan	24
4.3 Masterplan 2020	24
4.4 Masterplan bruggen Albertkanaal	26
4.5 Fietsbrug IJzerlaanbrug	32
4.6 Laaglandpark	35
4.7 Streefbeeldstudie Groenendaallaan	36
4.8 Heraanleg Bredabaan	37
4.9 Kaderplan Albertkanaal	37
4.10 Biologische waarderingskaart	38
4.11 Bestuursakkoord 2013 - 2018	38
5 Ambitie van de stad	39
6 Doelstellingen	41
6.1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden	41
6.1.1 Masterplan Bruggen Albertkanaal als vertrekpunt	41
6.1.2 Dichtheid	42
6.2 Duurzaamheid	43
6.2.1 Duurzaamheidsaanpak in stadsontwikkelingsprojecten	43
6.2.2 Een aanzet tot de duurzaamheidsambities voor IJzerlaan	45
6.3 Programma van eisen	47
6.3.1 Wonen	47
6.3.2 Groentekorten	48
6.3.3 Lokale voorzieningen	49
6.3.4 Detailhandel	53
6.3.5 Kantoren	53
6.4 Mobiliteit	53
6.4.1 Mobiliteitsambitie	53
6.4.2 Mobiliteitsanalyse	56
6.4.3 Maatregelen	57
7 Verkoop onder voorwaarden	58
8 Proces	59
8.1 Stappenplan	59
8.2 Overlegstructuur	59
8.3 Communicatie en participatie	60
8.4 Rol van de ontwerper	60

Figurenlijst

Figuur 1: Situering IJzerlaan ten opzichte van Bruggen Albertkanaal	4
Figuur 2: Luchtfoto omgeving	4
Figuur 3: Afbakening projectgebied.....	5
Figuur 4: Afbakening studiegebied.....	5
Figuur 5: Situering deelgebieden project IJzerlaan, van brug tot stad.....	6
Figuur 6: Mobiliteitsstructuur omgeving.....	7
Figuur 7: Mobiliteitsstructuur studiegebied.....	8
Figuur 8: Wegencategorisering, bron Mobiliteitsplan Antwerpen.....	9
Figuur 9: Openbaar vervoersnet.....	9
Figuur 10: Bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk, provincie Antwerpen	10
Figuur 11: Statistische sectoren binnen het studiegebied.....	11
Figuur 12: Leeftijd %, 2013.....	12
Figuur 13: Woonstructuur, verdeling appartementen – eengezinswoningen	13
Figuur 14: Wijk Gagelvelden, ten westen van de brug.....	14
Figuur 15: Wijk Laatlos, ten oosten van de brug	14
Figuur 16: Aantal bouwlagen.....	15
Figuur 17: Vloerterrein-index per statistische sector	15
Figuur 18: Vloerterrein-index per bouwblok	16
Figuur 21: Lokale publieke voorzieningen – bebouwde ruimte	17
Figuur 21: Draagkracht en tekortzone buurtsporthal.....	18
Figuur 22: Draagkracht en tekortzone buurtsportterrein	18
Figuur 23: Draagkracht en tekortzone basisonderwijs	19
Figuur 24: Draagkracht en tekortzone kinderopvang	19
Figuur 19: Lokale publieke voorzieningen – open ruimte.....	20
Figuur 20: Buurtgroen: tekortzone, draagkracht en simulatie mogelijk bereik (parse contour).....	21
Figuur 25: Verweving wonen – andere functies	22
Figuur 26: Gewestplan.....	24
Figuur 27: Masterplan 2020.....	25
Figuur 28: Masterplan 2020.....	26
Figuur 29: Masterplan Bruggen Albertkanaal: IJzerlaanbrug.....	28
Figuur 30: Masterplan Bruggen Albertkanaal: IJzerlaanbrug, maquette.....	31
Figuur 31: Voorontwerp IJzerlaanbrug, 2009	32
Figuur 32: Bovenlokaal fietsrouten netwerk, gewenst.....	33
Figuur 33: Randvoorwaarde inpassing fietsbrug Merksem.....	33
Figuur 34: Masterplan Publieke Ruimte Singel Noord, deelgebied Kraaienvoet	34
Figuur 34: Laaglandpark.....	35
Figuur 35: Streefbeeldstudie Groenendaallaan.....	36
Figuur 36: Heraanleg Bredabaan	37
Figuur 37: Biologische waarderingskaart	38
Figuur 38: Masterplan Bruggen Albertkanaal: concepten ontwikkeling IJzerlaanbrug	41
Figuur 39: Afbakening terrein bepaling V/T index	42
Figuur 40: Varianten bebouwing, bepaling V/T index.....	43
Figuur 41: Masterplan Bruggen Albertkanaal – voorstel circulatieschema	55

1 Inleiding

1.1 Situering ambitienota

De stedelijke ambitienota voor de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug formuleert de stedelijke ambitie voor dit gebied, als input voor een op te maken stadsontwerp. De ontwerper van het stadsontwerp zal via een verkoop onder voorwaarden, samen met een private ontwikkelaar, gekozen worden.

De bruggen over het Albertkanaal moeten verhoogd en verbreed worden in functie van de verbreding van het Albertkanaal. Voor de IJzerlaanbrug geldt bovendien ook nog dat de functie wijzigt en de nieuwe brug enkel een voetgangers- en fietsbrug zal zijn. Voor de bruggen op Antwerps grondgebied werd het masterplan Bruggen Albertkanaal opgemaakt, in opdracht van de Stad Antwerpen en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, uitvoerder van de bruggen ten tijden van het masterplan¹. Dit masterplan schetst een kader voor verder ontwerp van de bruggen, met name hoe deze zich inpassen in het omliggende weefsel en hoe dit weefsel daardoor opgewaardeerd kan worden. Het Masterplan Bruggen Albertkanaal vormt dus ook het vertrekpunt voor de uitwerking van een stadsontwerp voor de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug. Een aanzienlijk terrein komt vrij voor een nieuwe invulling na afbraak van de huidige brug. Een deel van de oorspronkelijke aanloophelling komt in aanmerking voor bebouwing, een ander deel bestaat uit publieke ruimte waarin de aanloophelling naar de nieuwe fietsbrug, als vervanging van de huidige IJzerlaanbrug, zich inpast.

De voorliggende stedelijke visie is te beschouwen als een richtinggevende aanzet van programma van eisen en legt een ambitieniveau vast. De stad wenst haar ambities en doelstellingen uit deze ambitienota te vertalen door de opmaak van een stadsontwerp. Een omgevingsanalyse is reeds door de Stad Antwerpen gebeurd op basis waarvan een aantal keuzes werden gemaakt. Deze keuzes zullen verder verfijnd worden in de projectdefinitie / verkoopbundel door middel van een breed participatief traject met de betrokken stadsdiensten en buurtbewoners. Het stadsontwerp, op basis van de projectdefinitie / verkoopbundel, zal dan het richtinggevende programma van eisen verder aftoetsen op haalbaarheid, zowel ruimtelijk als financieel, mogelijkheden en eventuele opportuniteiten die vandaag nog niet gekend zijn.

Het stadsontwerp 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. Centraal staat de houding ten opzichte van de publieke ruimte in relatie tot de infrastructuur, het woonweefsel en het stedelijk groen.

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

1.2 Contact

Voor de inhoudelijke vragen met betrekking tot het project:

Els Gepts
 Projectregisseur Noordelijke Aanloophelling IJzerlaanbrug
 Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen
 Francis Wellesplein 1 | 2018 Antwerpen
 Tel. 03 338 21 73
els.gepts@stadsplanning.antwerpen.be

¹ Vandaag met het Masterplan 2020 is BAM enkel nog belast met de uitvoering van de IJzerlaanbrug uit het Masterplan Bruggen Albertkanaal. De overige bruggen zullen uitgevoerd worden door NV De Scheepvaart

2 Situering

2.1 Ligging



Figuur 1: Situering IJzerlaan ten opzichte van Bruggen Albertkanaal



Figuur 2: Luchtfoto omgeving

Het studiegebied van de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug bevindt zich in het zuiden van het district Merksem. De IJzerlaan verbindt vandaag Merksem met het district Antwerpen over het Albertkanaal. Het totale terrein, van Groenendaallaan tot Albertkanaal, dat vrijkomt door afbraak van de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug is circa 5 ha groot.

Het projectgebied waarvoor een stadsontwerp wordt gevraagd omvat het deel van de oorspronkelijke aanloophelling dat bebouwd zal worden. Het projectgebied wordt begrensd door:

- De Groenendaallaan in het noorden
- De Taxandriastraat – Bredabaan in het oosten
- De Bredabaan – IJskelder in het zuiden
- De Campiniastraat in het westen



Figuur 3: Afbakening projectgebied

Het studiegebied dat moet beschouwd worden, is veel ruimer en omvat de beide wijken waartussen het projectgebied zich bevindt, tot aan de Groenendaallaan. Er wordt een duidelijke visie verwacht van hoe de nieuwe ontwikkeling zich in het bestaande weefsel inpast, zowel ruimtelijk als socio-economisch.



Figuur 4: Afbakening studiegebied

2.2 Project IJzerlaan, van brug tot stad

De noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug is deel van project IJzerlaan, van brug tot stad.

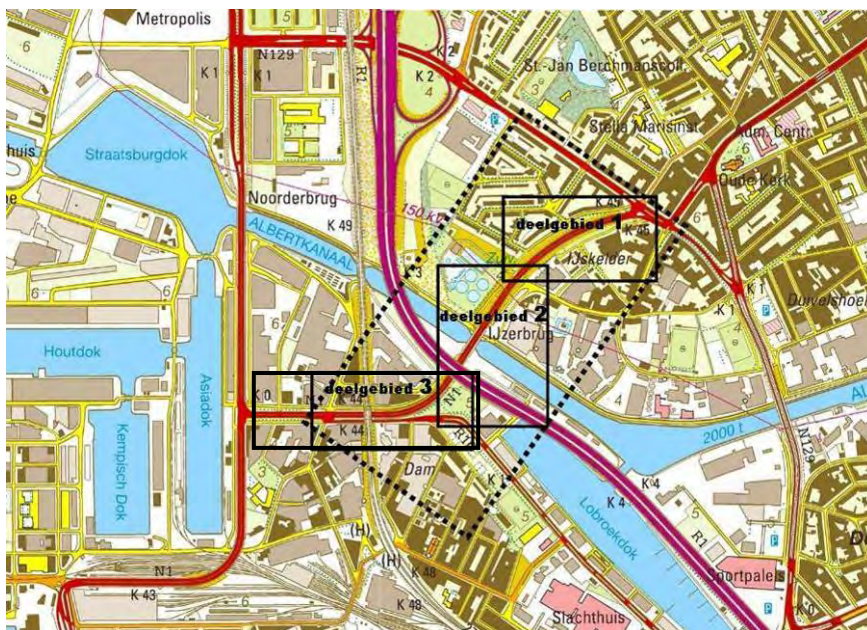
IJzerlaan is op haar beurt een deelproject van de gebiedsontwikkeling Singel Noord binnen het programma Groene Singel. In dit gebied zijn grote infrastructuurwerken gepland, waaronder de verbreding van het Albertkanaal en de realisatie van de Oosterweelverbinding. Deze infrastructuurwerken vormen de 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. Deze werken creëren belangrijke nieuwe potenties voor de omliggende wijken en houden de belofte in zich om pure infrastructuurwerken uit te bouwen tot volwaardige stadsvernieuwingprojecten.

Het project IJzerlaan valt uiteen in 3 deelgebieden:

Deelgebied 1: vastgoedontwikkeling op de noordelijke aanloophelling van de IJzerlaanbrug

Deelgebied 2: realisatie fietsbrug IJzerlaan

Deelgebied 3: heraanleg en realisatie afwateringskanaal Lobroekdok in IJzerlaan



Figuur 5: Situering deelgebieden project IJzerlaan, van brug tot stad

Het project IJzerlaan vormt de schakel tussen enerzijds de strategische ruimte Groene Singel en deze van het Levendig Kanaal aan de overzijde van het Albertkanaal. De Noordelijke aanloophelling, als deelgebied van het project IJzerlaan, valt binnen het Levendig Kanaal.

3 Analyse

3.1 Mobiliteit

Wegen

De Ingenieur Menneslaan vormt vandaag een verbinding tussen de Noorderlaan en de Bredabaan, over het Albertkanaal. Ze heeft twee parallelwegen, Taxandriastraat en Campiniastraat, die het zuidelijk deel van Merksem ontsluiten.

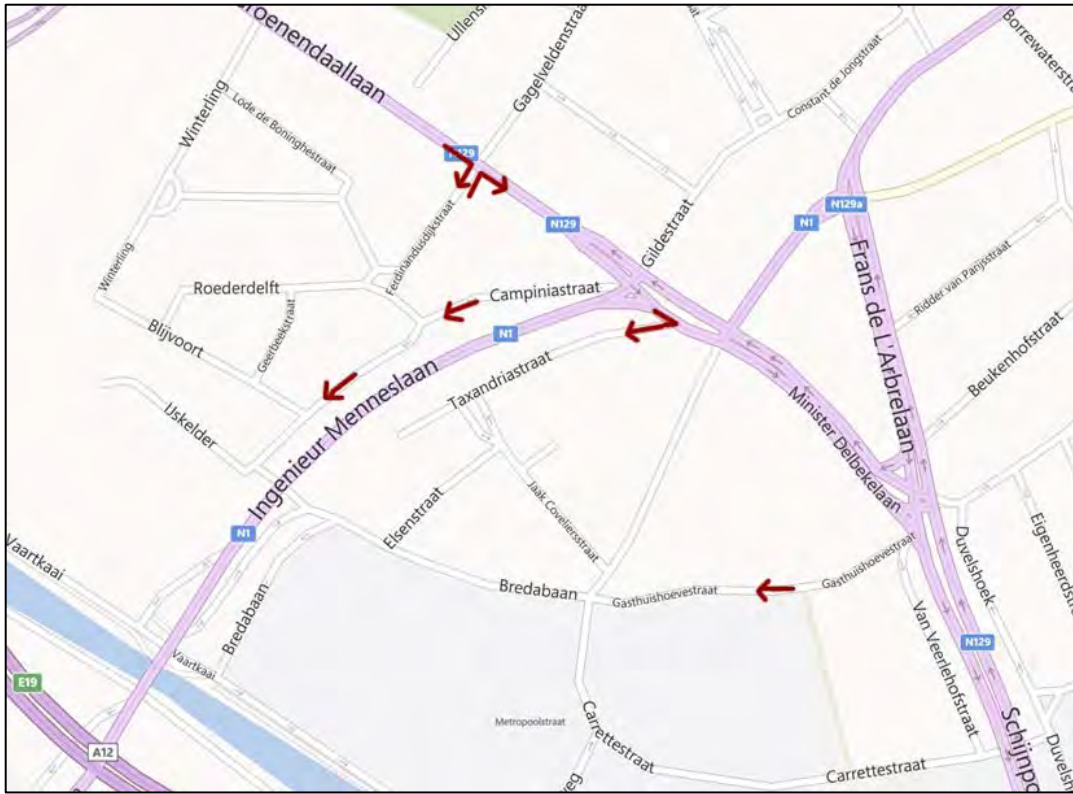
Het studiegebied wordt omringd door verschillende infrastructuren:

- Ring R1 met de op- en afrittencomplexen van Deurne (Schijnpoort) en Merksem (Groenendaal). Het aansluitingscomplex Schijnpoort is momenteel slechts een half complex en is enkel gericht op verkeer van- en naar het zuiden;
- de Bredabaan als invalsweg vanuit Kapellen, Brasschaat en de E19 (afrit Kleine Bareel). Een aanzienlijk deel van dit verkeer gaat via de Deurnebaun en Merksemsesteenweg naar de Bisschoppenhoflaan. Verkeer dat de Bredabaan blijft volgen splitst zich verder op in het centrum van Merksem. Een eerste stroom vervolgt zijn weg via de Groenendaallaan of Ingenieur Menneslaan – IJzerlaan naar de Noorderlaan en een tweede stroom gaat via de Frans de l'Arbrelaan – Theunisbrug naar Schijnpoort en Bisschoppenhoflaan,
- twee invalswegen die zich net buiten het studiegebied bevinden zijn de Noorderlaan en de Bisschoppenhoflaan;
- aan de overzijde van het kanaal bevindt zich de IJzerlaan – Slachthuislaan – Noordersingel;
- de Groenendaallaan / N129 vormt een tangentiële as en verbindt de omgeving van Metropolis (contactzone met havendokken) met de omgeving van Schijnpoort/Sportpaleis. De Groenendaallaan heeft zich ontwikkeld als een belangrijke verkeersweg die een sterk gemengd stedelijk gebied doorsnijdt. Tussen de twee grootschalige leisure-clusters rond Metropolis en rond Schijnpoort bevindt zich onder meer de stationsomgeving van Antwerpen-Luchtbal, de gemengde woonomgeving van Merksem en de bedrijvigheid rond het Albertkanaal;
- de Vaartkaai zorgt voor de ontsluiting van de bedrijvigheid langs het kanaal.



Figuur 6: Mobiliteitsstructuur omgeving

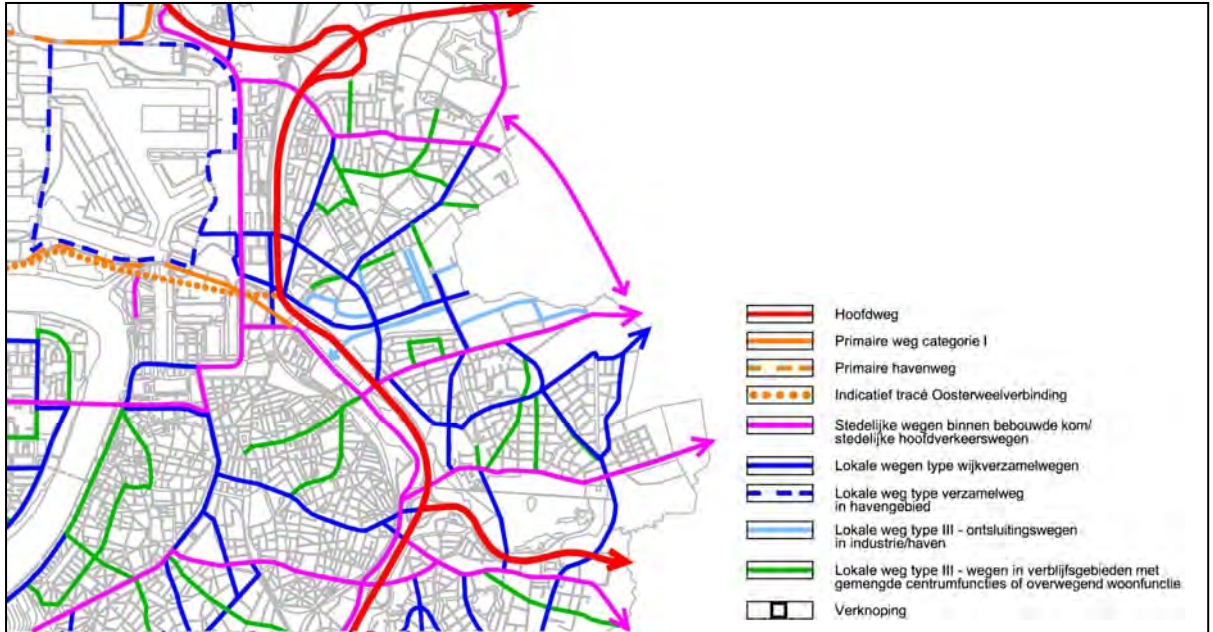
Op lager schaalniveau geven de Winterling, Ferdinandusdijkstraat, Campiniastraat, Taxandriastraat, Bredabaan en Gasthuishoevestraat een aansluiting van de wijken ten noorden en zuiden van de Menneslaan, op de Groenendaallaan / N129. De kruispunten van Ferdinandusdijkstraat en de Taxandriastraat met de Groenendaallaan zijn niet volwaardig (slechts in één richting in en uit). De Taxandriastraat, Campiniastraat en de Gasthuishoevestraat zijn bovendien enkelrichting vanuit de Groenendaallaan.



Figuur 7: Mobiliteitsstructuur studiegebied

Vandaag wordt Winterling – Blijvoort soms gebruikt als sluiproute door vrachtverkeer met bestemming Vaartkaai.

De wegen worden in het Mobiliteitsplan Antwerpen volgens onderstaande figuur gecategoriseerd:



Figuur 8: Wegencategorisering, bron Mobiliteitsplan Antwerpen

Het mobiliteitsplan Antwerpen is vandaag evenwel in herziening.

Openbaar vervoer

Over de Ingenieur Menneslaan rijden verschillende bussen richting Schoten en Ekeren. Op termijn zullen de bussen 600 over de vernieuwde Noorderlaanbrug rijden. Op de Groenendaallaan rijdt tram 6 van Hoboken naar Metropolis en bus 650 van Kapellen tot Luchtbal. Op de Bredabaan – Frans de l'Arbreiaan – Theunisbrug rijden trams 2 en 3, Op korte termijn, na afronding van de herinrichting Bredabaan, rijden deze tramlijnen niet langer via de Frans de l'Arbreiaan, maar via de Bredabaan – Minister Delbekelaan – Theunisbrug.



Figuur 9: Openbaar vervoersnet

De haltes liggen voornamelijk op de Groenendaallaan, met uitzondering van twee haltes op de Ingenieur Menneslaan, op het huidige talud. Op de kruising van de Groenendaallaan en de Ingenieur Menneslaan bevindt zich zowel een bus- als tramhalte.

Fietsroutenetwerk

Een fiets-o-strade is een non-stop route, gemeente-overschrijdend en met hoge eisen qua veiligheid (bij voorkeur in de voorrang en dus via ongelijkgrondse kruisingen met drukke wegen) en comfort. Vandaag is een fiets-o-strade aanwezig aan de noordelijke oever van het Albertkanaal en het ringfietspad dat aan de Schijnpoortknoop zijn weg vervolgt via de Theunisbrug naar de overzijde van het kanaal. Richting noorden is vandaag een fiets-o-strade in opbouw richting Essen, langs de spoorlijn.

Naast de fiets-o-strades zijn er ook functionele fietsroutes. Deze verbinden woonkernen en belangrijke functies. Ze zijn de kortste verbinding en lopen daardoor dikwijls langs drukke wegen (historische steenwegen die van centrum tot centrum lopen). Tot slot zijn er ook alternatieve fietsroutes, die complementair zijn aan de functionele routes, zodat de fietser kan kiezen tussen de kortste (functionele) of de veiligste en aangenaamste (alternatieve) route.



Figuur 10: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, provincie Antwerpen

De IJzerlaanbrug fungeert als een alternatieve route.

3.2 Sociaal – demografische structuur

Het studiegebied dat voor de analyse van de sociaal-demografische structuur wordt beschouwd bestaat uit 4 statistische sectoren:

1. Kluzevelden
2. Gagelvelden
3. Laatlos
4. Oud-Merksem



Figuur 11: Statistische sectoren binnen het studiegebied

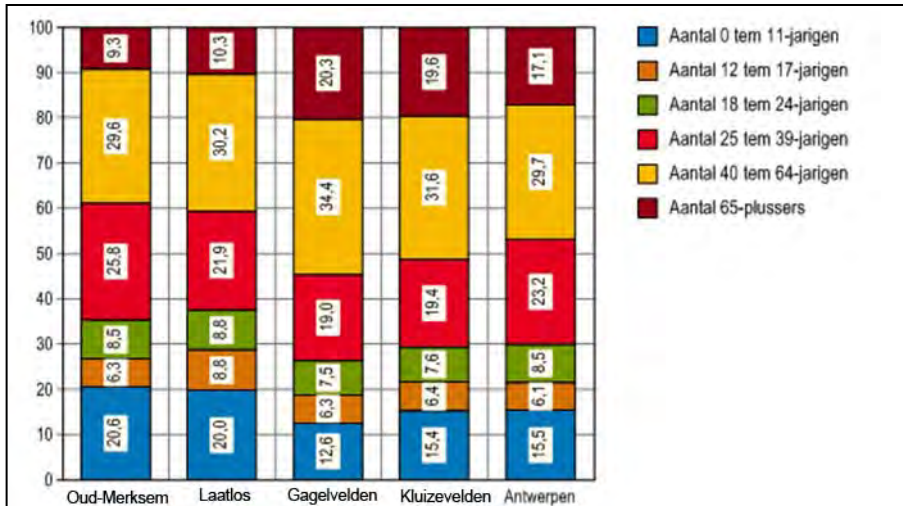
De statistische sector Duivelshoek, ten zuiden van Laatlos, wordt buiten beschouwing gelaten aangezien deze sector volledig ingevuld wordt door bedrijvigheid langs het kanaal en dus minder relevant is in functie van de analyse van de socio-demografische structuur.

Het projectgebied ligt op de grens van 2 statistische sectoren, Gagelvelden in het westen (tussen Ingenieur Menneslaan – Lambrechtshoekenlaan – Kluizeveldenstraat – Stellamarisstraat – Gildestraat) en Laatlos in het oosten (Ingenieur Menneslaan – Minister Delbekelaan – Gasthuishoevestraat – Bredabaan).

De **bevolkingsdichtheid** bedraagt in Gagelvelden en Laatlos respectievelijk 7,4 en 7,6 inwoners/km². Een hogere bevolkingsdichtheid wordt gemeten in de statistische sector Oud-Merksem en Gagelvelden, waar de bevolkingsdichtheid respectievelijk 12,7 en 10,5 inwoners/km² telt.

Wat het totaal aantal inwoners betreft tussen 2000 en 2013 is vooral een sterke groei, groter dan het stedelijk gemiddelde, merkbaar in Oud-Merksem. Gagelvelden schommelt rond het stedelijke gemiddelde, waarbij er vooral tussen 2000 en 2005 een bevolkingsdaling merkbaar is, met een nieuwe sterke groei in 2006.

Wat betreft de **leeftijd** van de inwoners is er een duidelijk verschil merkbaar tussen Gagelvelden - Kluizevelden, waar het aandeel 65-plussers bijna dubbel zoveel bedraagt als voor Laatlos - Oud-Merksem.



Figuur 12: Leeftijd %, 2013

Nog meer noordelijk in Merksem neemt dit aandeel nog toe. Wat betreft min-18-jarigen is het aandeel hoger in Laatlos en Oud-Merksem dan in Gagelvelden en Kluizevelden.

Gagelvelden heeft, net als Kluizevelden ten noorden, een oudere bevolking, waarbij 54,7% van de bevolking ouder is dan 40 jaar, en respectievelijk 20,3% en 19,6% ouder dan 65 jaar. Laatlos en Oud-Merksem daarentegen kent een jonge bevolking, waarbij respectievelijk 59,5% en 61,2% jonger is dan 40 jaar en slechts 9-10% ouder dan 65 jaar.

Ook qua **aandeel allochtonen** (herkomst ouders meegerekend) is er een duidelijk verschil tussen Gagelvelden en Laatlos, waarbij in Laatlos (62%) net als in Oud-Merksem (57%) een hoog aandeel allochtonen aanwezig is. Gagelvelden kent een laag percentage allochtonen (34%), net als de rest van Merksem. De as Bredabaan komt duidelijk naar voor als een hogere concentratie van allochtonen.

Dezelfde as manifesteert zich in het **aandeel niet werkenden werk-zoekenden**. Ook hier ligt het aandeel in Laatlos (10,6%) en Oud-Merksem (9,6%) aanzienlijk hoger dan in Gagelvelden (5,%), zelfs boven het stedelijke gemiddelde (6,6%).

Tot slot gaat het in de verschillende sectoren om gemiddelde groottes van gezinnen (2,2), vergelijkbaar met het stedelijk gemiddelde (2,1).

Besluit: er is een duidelijk verschil merkbaar op socio-demografisch vlak tussen de wijk ten noordwesten van het studiegebied (Gagelvelden) en de wijk ten zuidoosten (Laatlos).

3.3 Woonstructuur

Wonen is zonder twijfel de hoofdbestemming in zowel Gagelvelden als Laatlos. Gagelvelden bestaat quasi volledig uit woningen, Laatlos kent nog wat functionele menging langsheen de Bredabaan, maar minder dan in het meer noordelijke deel van de Bredabaan.

Gagelvelden kent een gemiddeld aandeel appartementen, van 65% (62% stedelijk gemiddelde). Oud-Merksem en Kluizevelden scoren gelijkaardig, met name 44% appartementen. Laatlos telt 50% appartementen. De meeste appartementen bevinden zich langsheen de grotere wegen zoals Groenendaallaan, Bredabaan, Minister Delbekelaan, ...).



Figuur 13: Woonstructuur, verdeling appartementen – eengezinswoningen

De eengezinswoningen van Gagelvelden zijn voornamelijk beletage woningen met gelijkvloers en twee verdiepingen en een plat dak. De appartementen tellen meer verdiepingen (3 tot 5) en bevinden zich langsheen de Groenendaallaan en Lambrechtshoekenlaan. Ten zuiden van de Groenendaallaan passen de appartementen binnen het gabariet van de eengezinswoningen, op enkele uitzonderingen op de hoeken na. Dit geeft een vrij uniform beeld voor deze wijk, met bijna overal garagepoorten op het gelijkvloers. Langsheen de Ingenieur Menneslaan bevinden zich appartementen met gelijkvloers en 4 verdiepingen.

Laatlos kent een veel gemengder gebouwd weefsel. Verschillende types bevinden zich naast elkaar, alsook bedrijfspanden. De kroonlijsthoogte kent een wisselend verloop.



Figuur 14: Wijk Gagelvelden, ten westen van de brug



Figuur 15: Wijk Laatlos, ten oosten van de brug

Het aandeel woningen bewoond door eigenaar ligt beduidend hoger ten noorden van Ingenieur Menneslaan en zone rond Bredabaan. Gagelveld telt 72% woningen die bewoond worden door eigenaars, ver boven het stedelijke gemiddelde (53,4%). In vergelijking tellen Laatlos en Oud-Merksem respectievelijk 42% en 51%.

Het aandeel sociale woningen is hoog in Laatlos (17,9% versus 11,3% gemiddeld). Gagelvelden telt geen sociale woningen. Oud-Merksem telt een klein percentage (5,6%) sociale woningen.

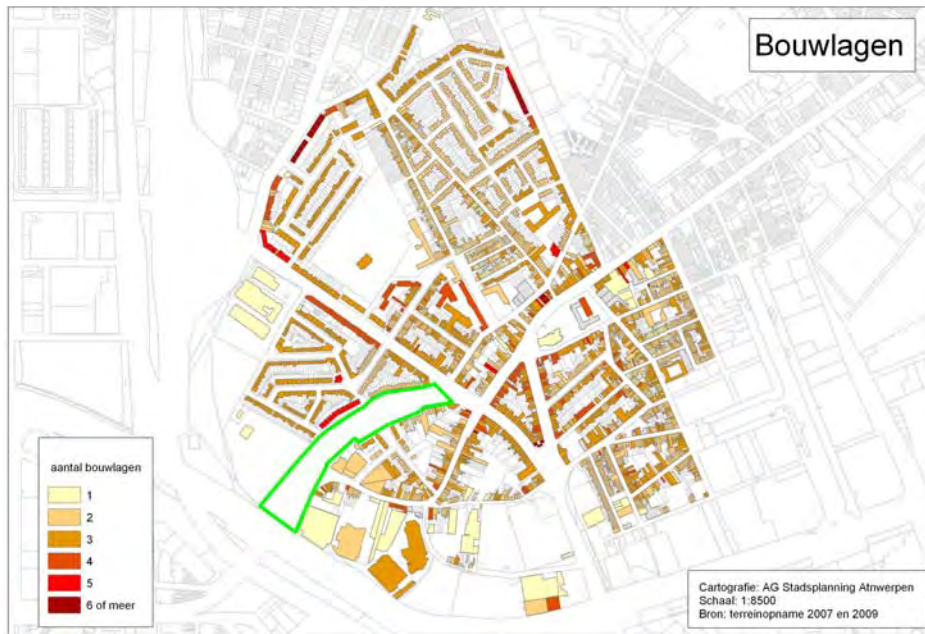
Het aandeel kleine woningen is iets groter in Laatlos (71%) en Oud-Merksem (73%) dan in Gagelvelden (63%).

De woondichtheid is van een stedelijke aard. Laatlos kent een iets lagere dichtheid (35%), wat te verklaren is door de aanwezigheid van bedrijvigheid.

3.4 Bebouwde structuur

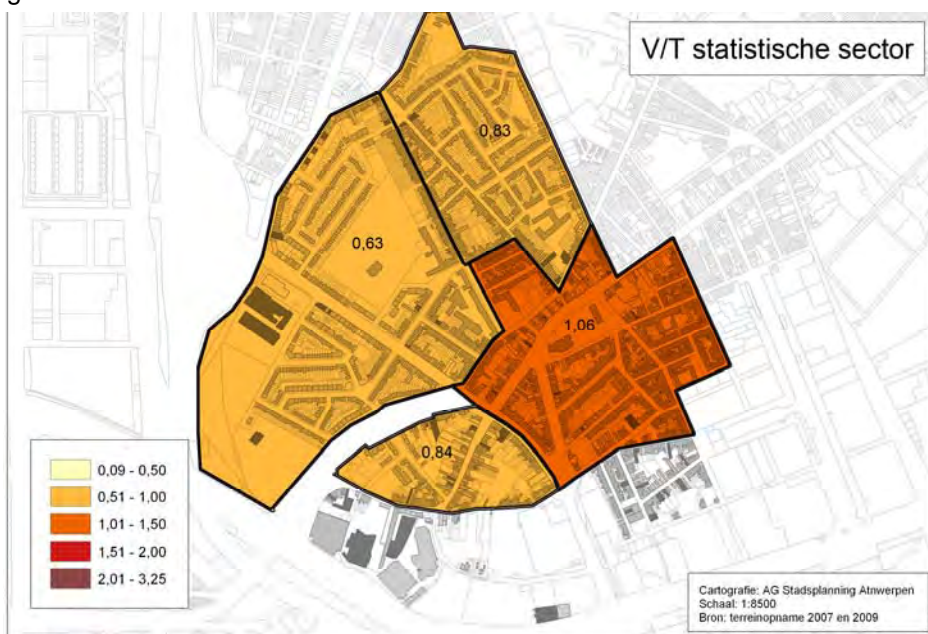
Het aantal bouwlagen varieert per statistische sector:

- Gagelvelden kent voornamelijk een bebouwing van 3 bouwlagen, met hier en daar hogere accenten langs onder meer de Groenendaallaan en Ingenieur Menneslaan;
- Kluizevelden telt het gemiddeld aantal bouwlagen 2;
- Laatlos en Oud-Merksem kennen een zeer wisselend aantal bouwlagen, met hogere bouwhoogtes in Oud-Merksem dan Laatlos.



Figuur 16: Aantal bouwlagen

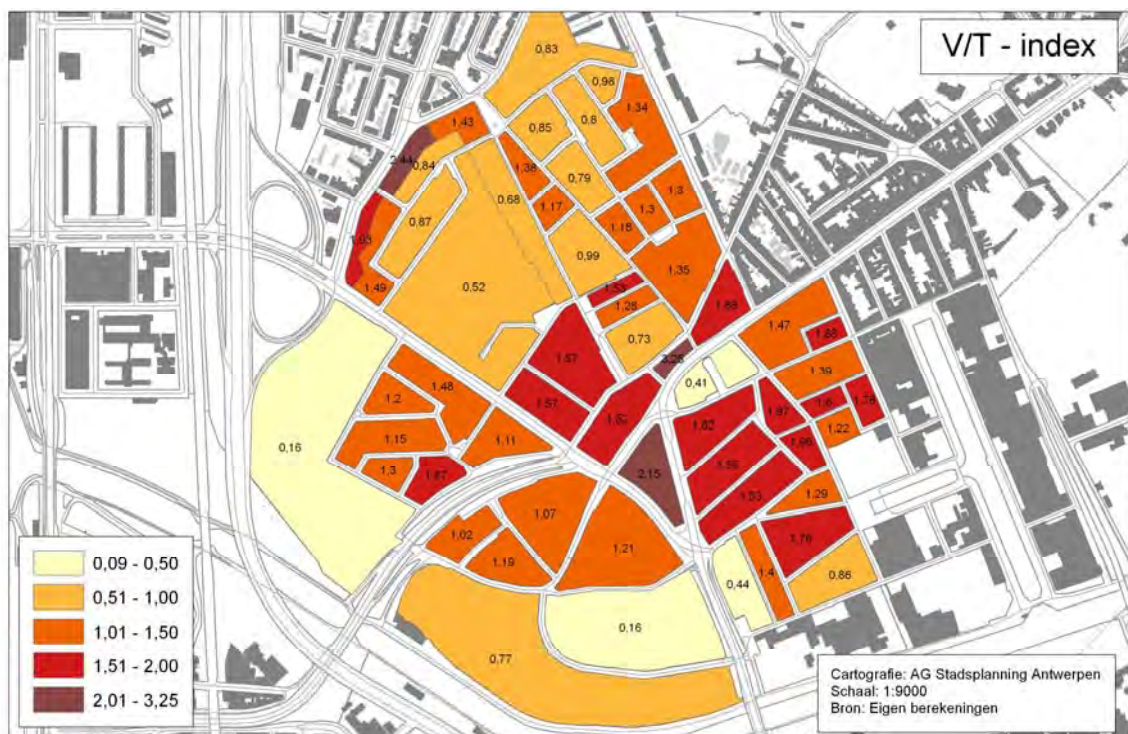
De vloer-terreinindex (V/T) van de omgeving kan worden berekend op bouwblokniveau (enkel de bebouwing tussen de straten) of op niveau van de statistische sectoren (buurten inclusief open ruimtes zoals straten, pleinen, groengebieden). De vloer-terreinindex van op schaal van de statistische sectoren geeft onderstaand beeld.



Figuur 17: Vloerterrein-index per statistische sector

Laatlos en Kluizevelden hebben een gelijkaardige V/T (0,83-0,84). De V/T van Gagelvelden (0,63) is lager aangezien de aanwezigheid van de open ruimte en het college. Wanneer enkel het deel bebouwing van Gagelvelden ten zuiden van de Groenendaallaan wordt beschouwd met uitzondering van waterzuivering en speelterreinen – voetbalveld geeft dit een gelijkaardige V/T dan Laatlos en Kluizevelden. Oud-Merksem heeft de hoogste V/T.

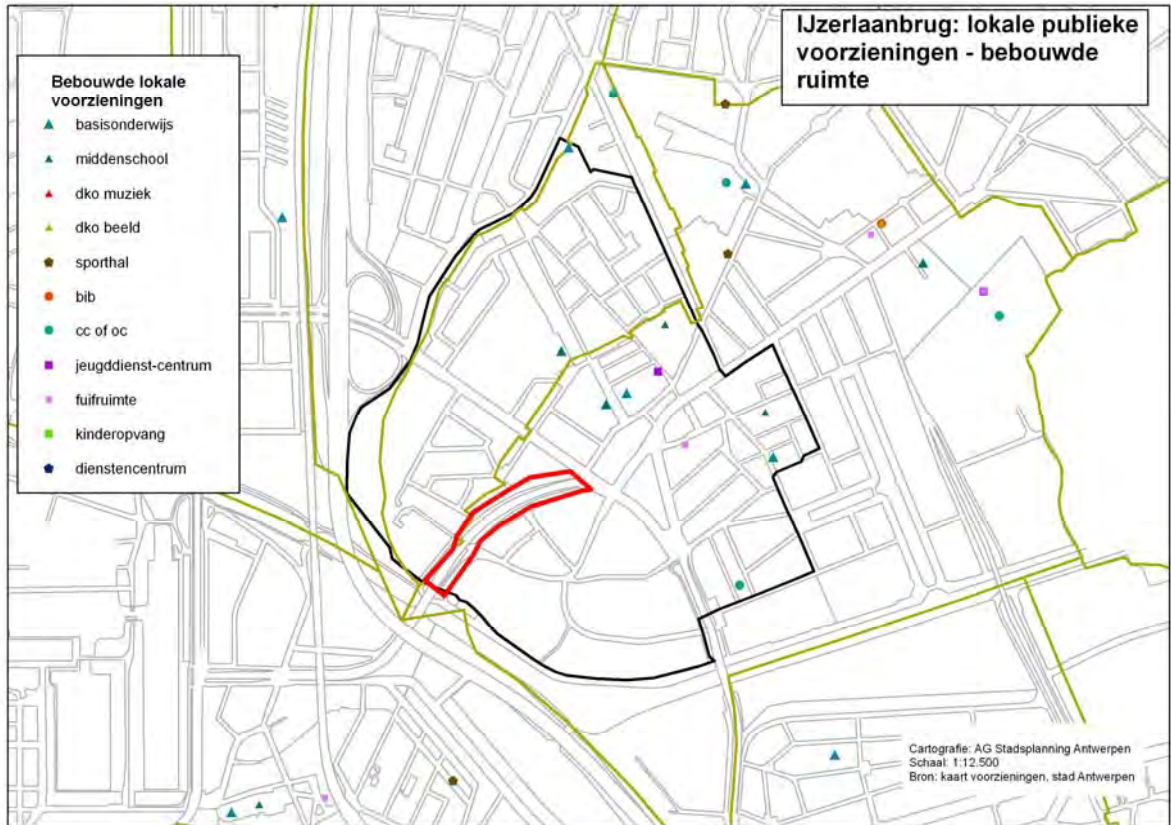
De vloer-terreinindex van de bouwblokken varieert in de buurt tussen de 0,41 en 3,25, met uitzondering van de bouwblokken die grote open ruimtes tellen. Een V/T index tussen 0,5 en 1 komt overeen met een bouwblok bestaande uit rijwoningen met een gemiddelde tot grote tuin. Een bouwblok met een V/T index tussen 1 en 1,5 komt voor in Gagelvelden ten zuiden van Groenendaallaan en Laatlos. Een hogere V/T index komt voor in Oud-Merksem en Gagelveld aansluitend bij Oud-Merksem. Een hogere V/T vind je terug in het bouwblok tussen Frans de l' Arbrelaan en Minister Delbekelaan (2,15) waar de bebouwing bestaat uit hogere appartementsgebouwen. Het bouwblok langs de Bredabaan tussen Gyselsstraatje en Houthulststraat kent de hoogste V/T index, met name 3,25. Het gaat om een klein bouwblok dat volledig is dichtgebouwd, waarin bebouwing met 2 verdiepingen zich afwisselt met bebouwing met 5 verdiepingen.



Figuur 18: Vloerterrein-index per bouwblok

3.5 Voorzieningenstructuur

De ruimte omgeving telt een aantal voorzieningen, voornamelijk scholen. In het studiegebied, ten zuiden van de Groenendaallaan bevinden zich evenwel geen voorzieningen.



Figuur 21: Lokale publieke voorzieningen – bebouwde ruimte

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 kanaal, Ring en spoor. Er wordt steeds gewerkt vanuit twee benaderingen.

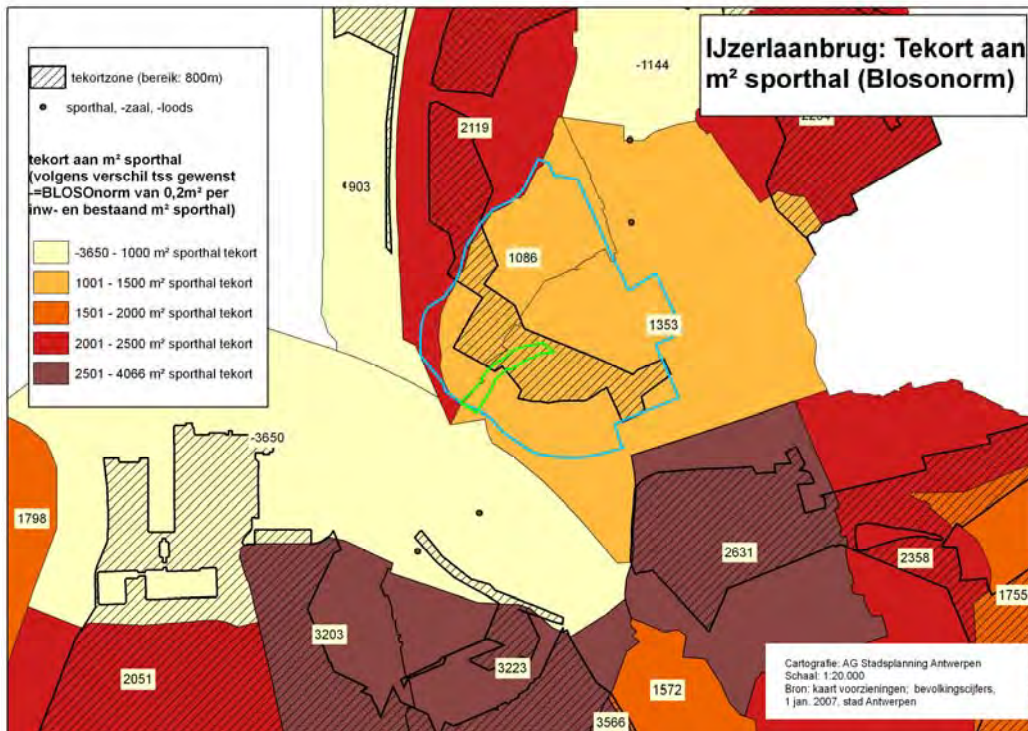
De eerste benadering houdt een loopafstandenanalyse in. Deze brengt tekortzones in kaart per voorziening en op basis van loopafstand. Een tekortzone geeft aan waar de inplanting van een nieuwe voorziening de meeste mensen zou bereiken en dus het grootste effect zou hebben. Op basis van loopafstanden-analysekaarten kan een evenwichtige spreiding van voorzieningen worden nagestreefd.

De tweede benadering omvat een draagkrachanalyse. 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). Bij gebrek aan zulke norm, dient het stedelijk gemiddelde als referentiewaarde. Op basis van draagkracht-analysekaarten kan de omvang van het voorzieningenaanbod optimaal worden afgestemd op de bevolkingsdichtheid.

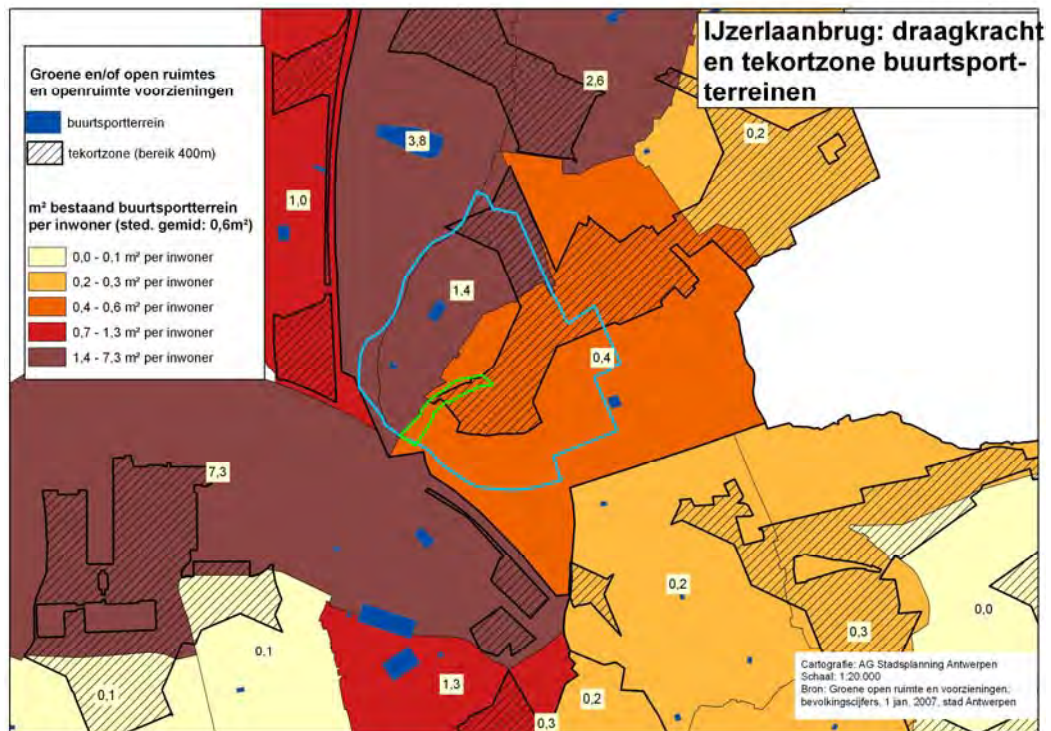
Het projectgebied ligt voor volgende functies in een tekortzone en liggen qua draagkracht onder de norm:

- buurtsporthal
- buurtsportterreinen

Deze tekorten zijn als het ware het grootst.

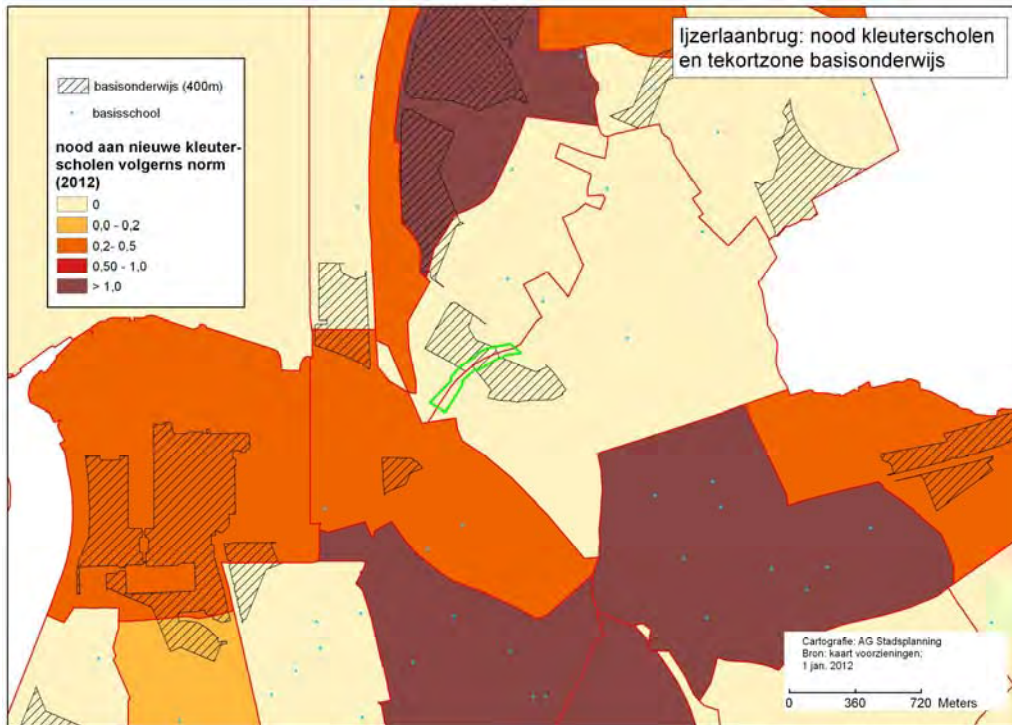


Figuur 21: Draagkracht en tekortzone buurtsporthal

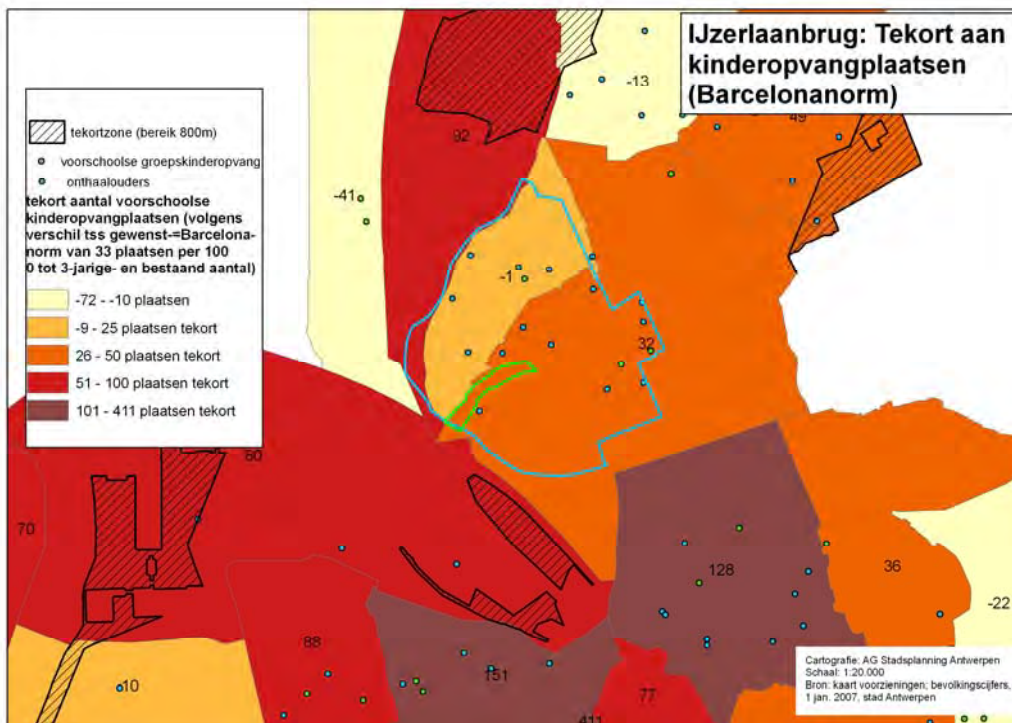


Figuur 22: Draagkracht en tekortzone buurtsportterrein

Daarnaast is er ook een tekort naar draagkracht wat betreft kinderopvang en een tekortzone wat betreft basisonderwijs.



Figuur 23: Draagkracht en tekortzone basisonderwijs

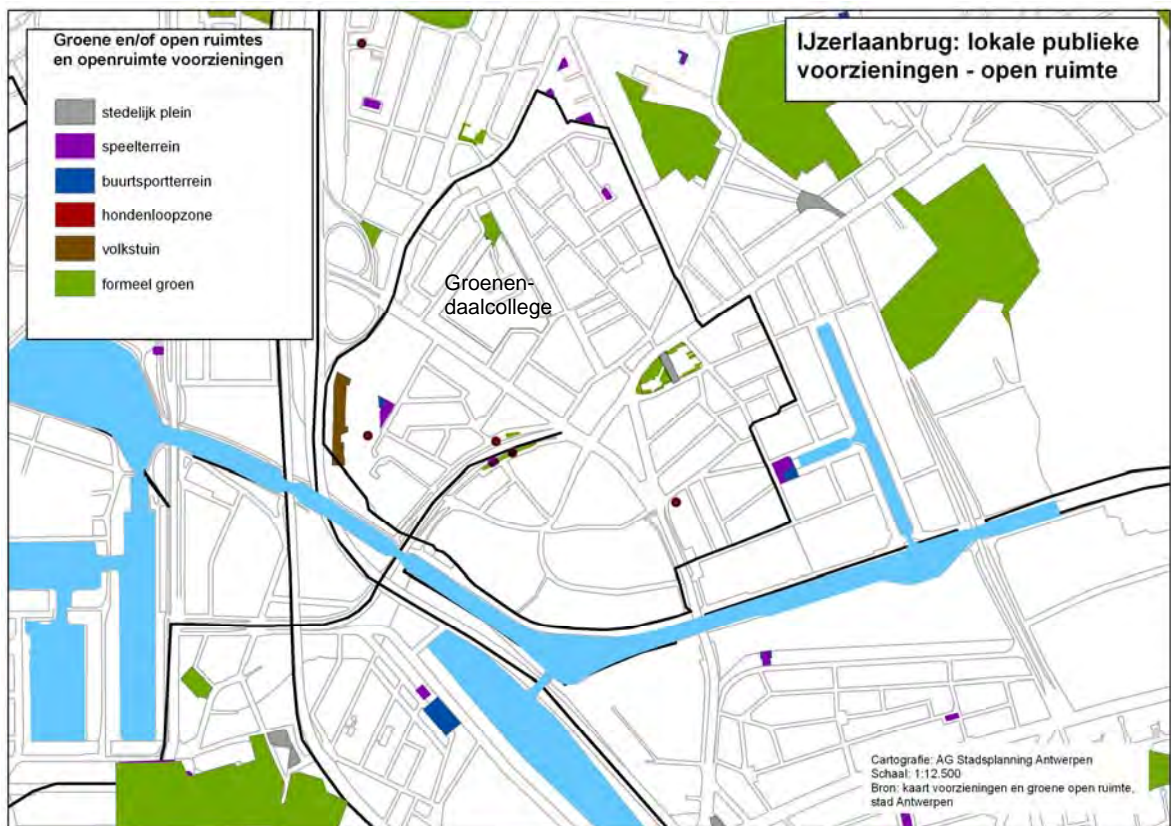


Figuur 24: Draagkracht en tekortzone kinderopvang

3.6 Open ruimte structuur

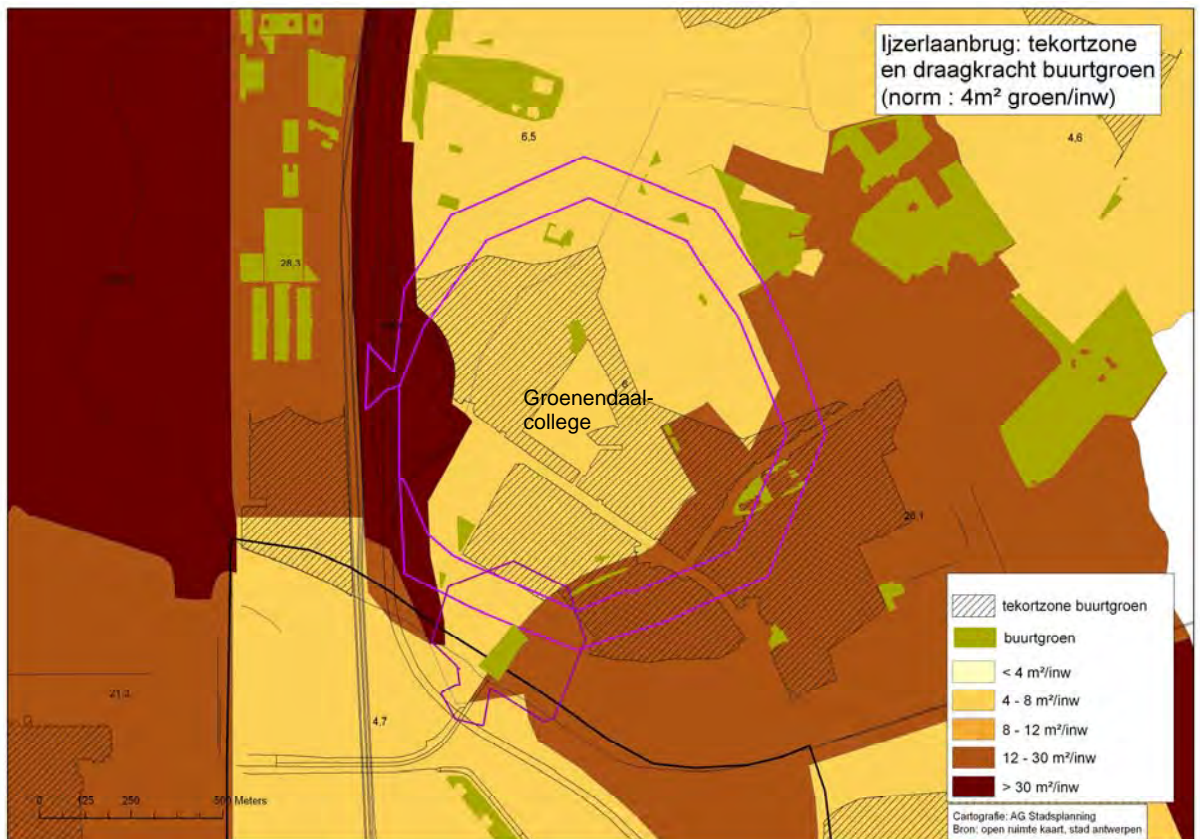
In de vier beschouwde statistische sectoren komt slechts beperkt buurtgroen voor, waaronder de bermen van het huidige talud van de Ingenieur Menneslaan. Daarnaast is er evenwel nog het parkgebied, horende bij het Groenendaalcollege waar zich ook een sporthal en sportvelden in bevinden. Deze worden op bepaalde tijdstippen opengesteld voor derden, maar de publieke toegankelijkheid van het park is niet permanent.

Er zijn vier hondenloopzones aanwezig: drie zijn gelegen langs de bermen van de IJzerlaanbrug en Theunisbrug (2 in het studiegebied); één langs de snelweg. Langs de snelweg ligt ook een zone voor volkstuinen. Verder beschikt de buurt nog over een paar kleine speelterreintjes, waarvan één in het studiegebied. Langs de snelweg bevindt zich nog een voetbalveld, maar dit is niet publiek toegankelijk. De kwaliteit van de speelterreintjes is laag.



Figuur 19: Lokale publieke voorzieningen – open ruimte

Het studiegebied ligt momenteel in een tekortzone voor formeel buurtgroen. Wanneer op de tekortencartaar de mogelijke invloedzone van het publiek maken van het park van het college wordt aangeduid (paarse contour op figuur 20), is merkbaar dat een groot deel van de tekortzone verdwijnt. De impact van deze ingreep is veel groter dan de impact van het bijkomende buurtgroen aan het Albertkanaal op de noordelijke aanloophelling van de IJzerlaanbrug. Deze nieuwe groene ruimte heeft waarde voor de nabije bewoners, maar lost de tekortzone niet op. Wanneer bovendien het Laaglandpark, de zone tussen Merksem en de snelweg A12, wordt aangelegd als park, verdwijnt de gehele tekortzone.



Figuur 20: Buurtgroen: tekortzone, draagkracht en simulatie mogelijk bereik (paarse contour)

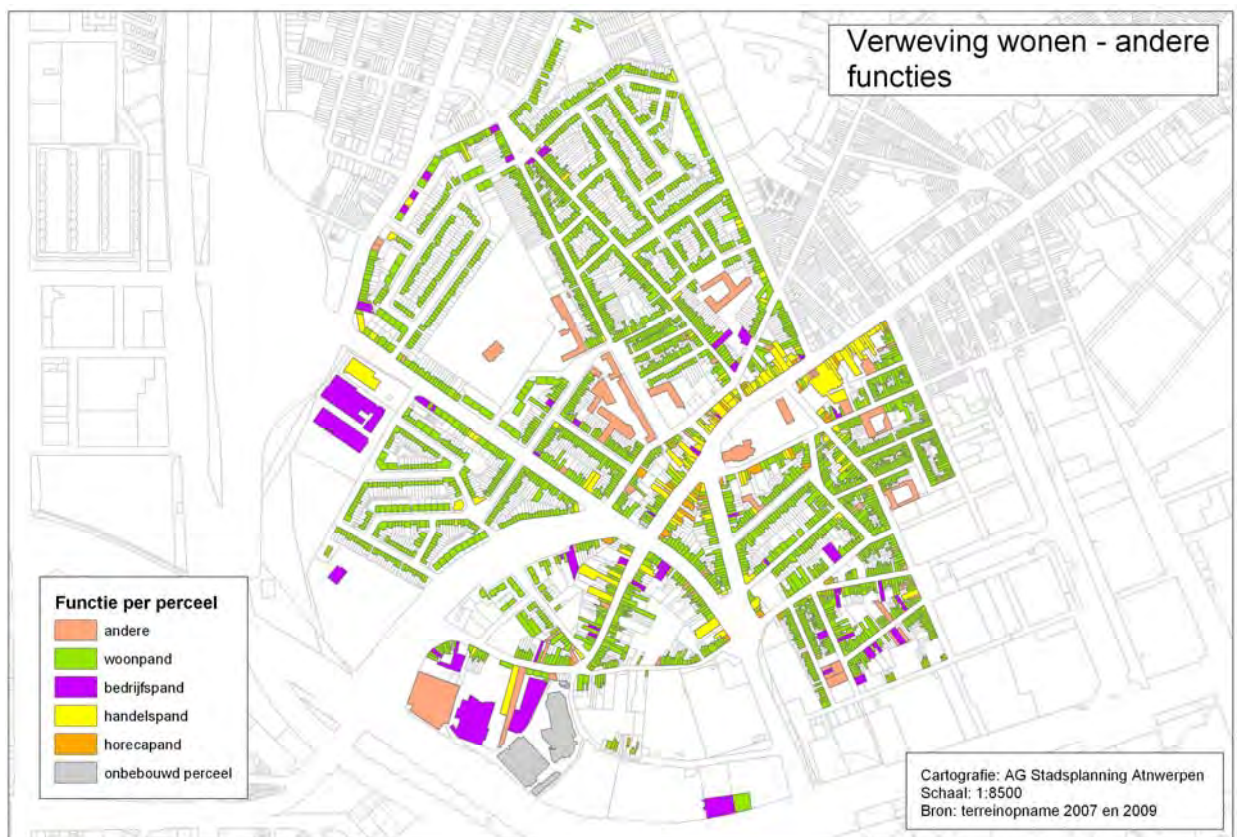
De meeste woningen hebben een tuin. De appartementen beschikken enkel over kleine terrassen of hebben geen private buitenruimte.

3.7 Economische structuur

Het projectgebied ligt aan het Albertkanaal en het economisch netwerk van bedrijven eromheen. De meeste bedrijfspanden in het studiegebied zijn dan ook terug te vinden in de brede zone langs het Albertkanaal. Langs het kanaal gaat het om echte bedrijvzones, iets meer 'inlands' gaat het om een menging bedrijven – woningen. Dit stelt vaak moeilijke uitdagingen om beiden te verzoenen.

In het studiegebied concentreren de meeste handelszaken zich langs de Bredabaan. Daarnaast zijn er ook twee supermarkten in de nabijheid van de snelweg.

De wijk ten noorden van het projectgebied, Gagelvelden, omvat één superette en een aantal handelszaken langs de Groenendaallaan. In Laatos situeren de handelszaken zich in de Bredastraat. Het gaat hier minder om buurtwinkels, dan wel op gespecialiseerde zaken en kleine kmo's.



Figuur 25: Verweving wonen – andere functies

4 Planningscontext

4.1 Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) 'Antwerpen Ontwerpen'

Het projectgebied behoort deels tot de strategische ruimte van het levend kanaal, met name de rand langsheen het kanaal. Het doel in deze strategische ruimte is het verbeteren van de kwaliteit van de gebieden langs beide oevers van het Albertkanaal, in Merksem en in Deurne. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van en ingespeeld worden op de werken die moeten worden uitgevoerd voor de verbreding van het kanaal. Het volledige gebied langsheen het kanaal dient gerationaliseerd te worden. Maar de Schelde en de kanalen zijn niet alleen infrastructurele voorzieningen; ze zijn eveneens een werk- en een woonomgeving.

Alle gebieden langs het Albertkanaal worden eigenlijk gebruikt voor industriële activiteiten. Het gewestplan bevestigt deze bestemming. Het project voor de verbreding van het kanaal biedt een kans om de waterkant te vernieuwen en nieuwe mogelijkheden te creëren voor directe toegang tot de residentiële gehelen, maar dit moet passen in een diepgaander gebiedsgericht onderzoek.

Het diepere onderzoek moet rekening houden met alle aspecten die van belang zijn, ook economische haalbaarheid, het belang van het gebied op vlak van tewerkstelling, de saneringsproblematiek, de woonkwaliteit van de omliggende wijken, ontsluiting, enz. Verweving van bedrijvigheid met andere functies kan enkel waar dit niet hypothekerend werkt. De schaal van het gebied en van bepaalde bedrijven maakt verweving in sommige deelgebieden ook onrealistisch en niet wenselijk. Bij het Vlaams gewest wordt aangedrongen op de opmaak van een totaalvisie op korte termijn, waarin niet enkel gefocust wordt op de ontsluiting (bij wijze van de bruggen) maar waarin ook een kader wordt geboden voor toekomstige ontwikkelingen.

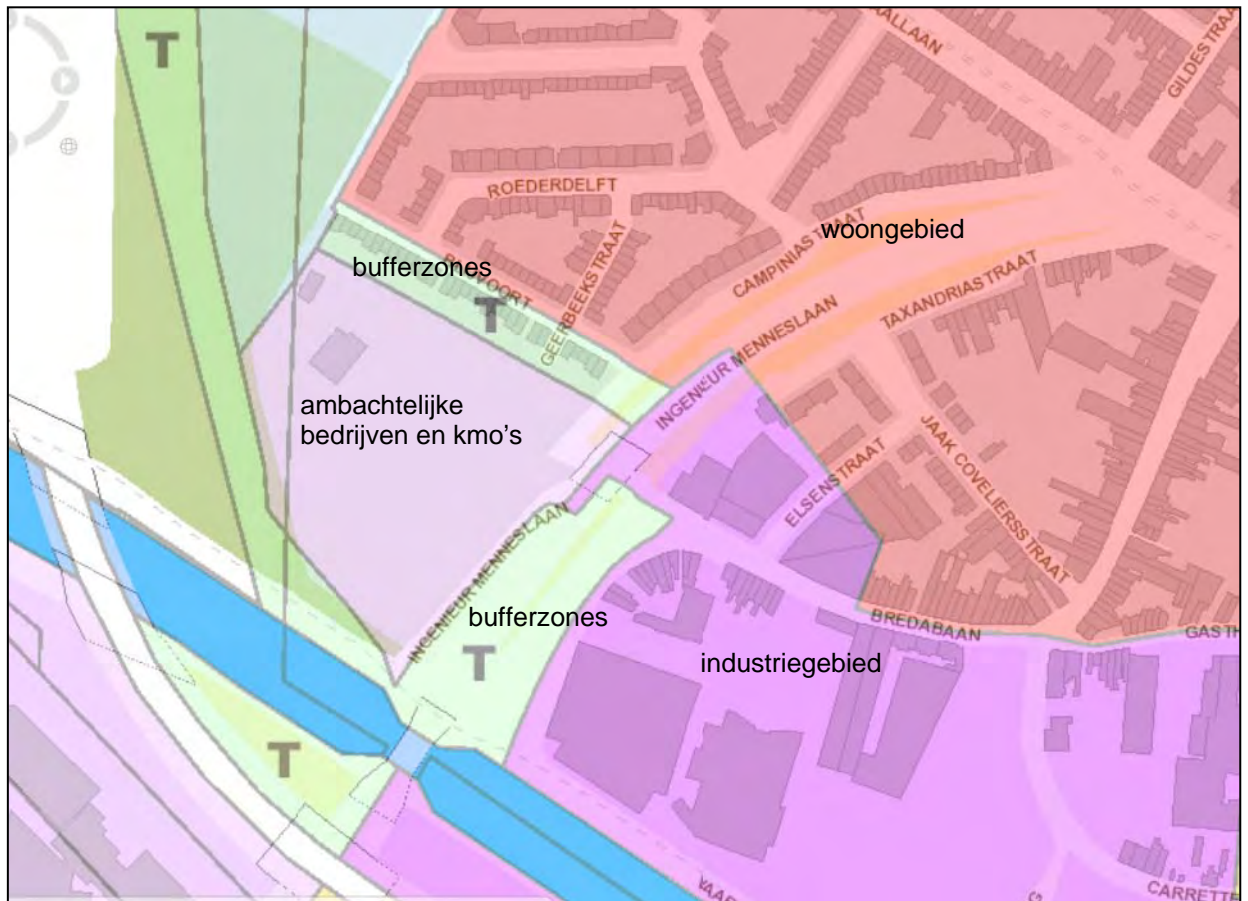
Het waterfront langs het kanaal in Merksem is indrukwekkend met enkele enorme silo's, die verwijzen naar een recent verleden. Het transformeren van dit waterfront en van een groot aantal van dergelijke gebouwen in ruimten voor lichtere economische activiteiten en woningen kan onderdeel uitmaken van het diepgaander onderzoek. Deze ontwikkeling kan een sterke impact hebben op het imago van de stad, de skyline en de stedelijke economie.

Het voorstel om een verbinding te maken tussen de woonwijken in Merksem met de waterkant, zodat de bewoonbaarheid van de buurt verbeterd kan worden, moet deel uitmaken van het hogervermeld, diepgaander onderzoek. Vernieuwing van de bestaande woonwijken en van de openbare ruimten (parken, sportvoorzieningen, algemene ingrepen in het publieke domein) mag niet hypothekerend werken, maar eerder een evenwichtige stimulans geven aan de verschillende functies. Dit geldt als suggestie aan het Vlaams gewest dat bevoegd is voor de afbakening van het Economisch Netwerk van het Albertkanaal (ENA) en moet verder worden onderzocht met de economische sector.

Binnen de woningprogrammatie wordt dezelfde oever van Merksem geselecteerd als 'een gebied onder breed management'. Dit is een gebied met een contour waarbinnen zich verschillende onbebouwde percelen bevinden, allen te ontwikkelen volgens de woningprogrammatie. De ontwikkeling van de afzonderlijke gebieden gebeurt op basis van een totaalvisie op het groter geheel. Het gebied is gekenmerkt door een gemeenschappelijke problematiek. De zuidelijke helft van het projectgebied bevindt zich in dergelijke contour. Het is ook hier dat zich een bestemmingswijziging opdringt. Aandacht moet hierbij uitgaan naar het evenwicht tussen de bestaande bedrijvigheid en de geplande nieuwbouw, alsook dienen indien nodig bepaalde bufferzones te worden gerespecteerd.

4.2 Gewestplan

Op het gewestplan is het projectgebied met verschillende bestemming ingekleurd: bufferzone (T), gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, industriegebied (zuidelijke rand) en woongebied. De zuidelijke zijde van de geplande woonontwikkeling bevindt zich in bufferzone, gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's en industriegebied. Een herbestemming via een RUP dringt zich op.



Figuur 26: Gewestplan

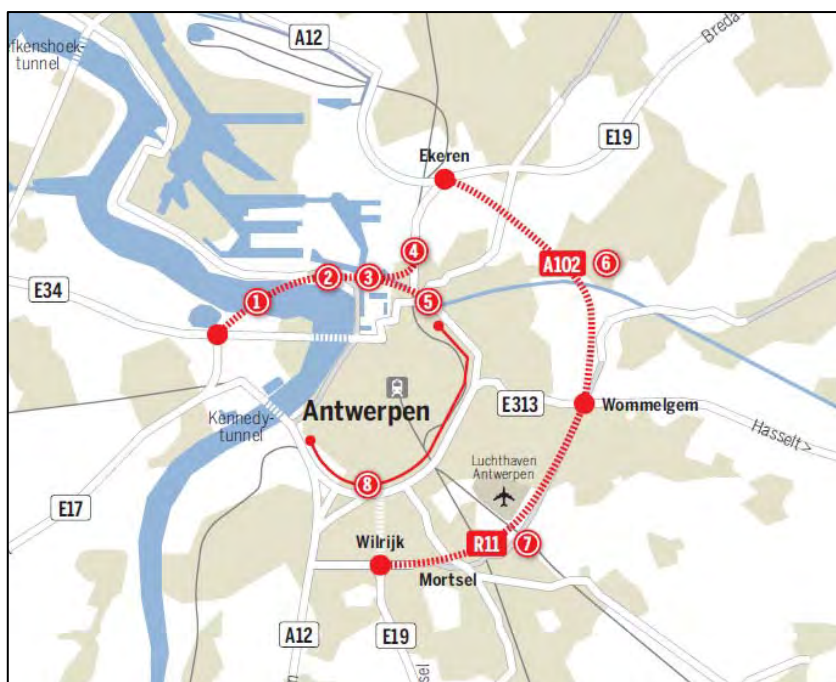
4.3 Masterplan 2020

Het Masterplan 2020 werd op 30 maart 2010 en op 24 september 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, zo stelde het masterplan, diende 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 werd de Ring in het Masterplan Mobiliteit Antwerpen zo uitgewerkt dat deze opgesplitst zou worden in een Doorgaande en een Stedelijke Ringweg. De Stedelijke Ringweg zou de bovenlokale functie van de Singel overnemen, zodat deze een lokale weg kon worden met meer ruimte voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Hiermee ontstond de term Groene Singel, wat dus in oorsprong een mobiliteitsproject was.

Tegen de Lange Wapperviaduct rees echter weerstand. Op 24 september 2010 besliste de Vlaamse Regering, na een haalbaarheidsstudie van de tunnelvariant, te kiezen voor een sluiting van de Ring op het Oosterweeltracé met een dubbele ondertunnelde oplossing: één onder de Schelde en één onder de dokken tussen het Oosterweelknooppunt en de Ring naar Schijnpoort en Groenendaalknoop. De Lange Wapperviaduct werd geschrapt en vervangen door een tunnel. De keuze voor de tunneloplossing noodzaakt de opmaak van een plan-MER – gestart in 2011 - en een GRUP – nog op te starten. Momenteel loopt binnen de opmaak van het plan-MER het onderzoek naar tracé-alternatieven.

Op 24 september 2010 werd tegelijk ook beslist dat het viaduct van Merksem zou verdwijnen en dat de Ring verdiept zou komen te liggen ter hoogte van Schijnpoort en Groenendaal. Daarnaast werd ook de opdeling van de Ring in een Doorgaande en Stedelijke Ringweg verlaten in het Masterplan 2020 en werden twee oostelijke tangents geïntroduceerd, die de Zuidostrand van sluipverkeer moeten ontlasten. Het gaat om de heraanleg van de R11 tussen de E19-zuid en de E313 / E34 in Wommelgem en de aanleg van de A102, een nieuwe weg, tussen de E313 / E34 en de E19-noord. Voor deze projecten start er dit najaar een plan-MER-onderzoek.



Figuur 27: Masterplan 2020

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?

De Groene Singel werd als mobiliteitsconcept verlaten in het Masterplan 2020. De stedelijke visie op de ontwikkeling van de strategische ruimte Groene Singel, die ter verfijning van het s-RSA werd opgemaakt, blijft wel overeind.

De haalbaarheidsstudie van de tunnelvariant toont volgende projectonderdelen uit het Masterplan 2020 die van belang zijn voor het studiegebied:

- de afbraak van de bestaande viaduct van Merksem;
- de tunnelsleuf die naast en in het Lobroekdok t.h.v. Schijnpoort en onder de Groenendaallaan t.h.v. Merksem zal komen te liggen;
- een nieuwe brug over het Albertkanaal;
- de vervanging van de huidige IJzerlaanbrug door een fietsbrug. Een brug voor gemotoriseerd verkeer, aangepast aan de verbreding van het Albertkanaal, wordt fysisch onmogelijk fysisch onmogelijk, door een conflict met de (nieuwe) brug van de Ring over het Albertkanaal.



Figuur 28: Masterplan 2020

4.4 Masterplan bruggen Albertkanaal

Noot: dit masterplan is opgemaakt uitgaande van het BAM-tracé met Lange Wapperviaduct voor de Oosterweelverbinding, dat destijds als het enige haalbare alternatief werd beschouwd. Voor de Noordelijke aanloophelling blijft het masterplan evenwel relevant.

In het Masterplan Mobiliteit Antwerpen was de opdracht vervat om de bruggen over het Albertkanaal in het vak Kempisch Kanaal/Straatsburgdok te herbouwen als voorbereiding op de verbreding van het Albertkanaal. De werken zouden worden uitgevoerd door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)². De stad en BAM hebben een gezamenlijk initiatief genomen met betrekking tot de opmaak van een ruimtelijke visie voor deze bruggenreeks. In totaal worden 7 bruggen over het Albertkanaal aangepakt: Noorderlaanbrug, Spoorwegbrug, IJzerlaanbrug, Gabriël Theunisbrug (of 'Sportpaleisbrug'), Deurne Balbrug (of 'brug van den Azijn'), Kruiningenbrug (een nieuwe fietsbrug tussen Deurne en Schoten), Hoogmolenbrug. De Hoogmolenbrug werd uit de studie geschrapt wegens een te onzekere context. De Noorderlaanbrug was op dat moment als in werffase dus behoorde niet tot de opdracht. De Spoorwegbrug werd eveneens buiten beschouwing gelaten.

Voor het Masterplan Bruggen Albertkanaal werd een wedstrijd uitgeschreven via de procedure van een Open Oproep onder begeleiding van de Vlaamse Bouwmeester. Het masterplan had als doel de grootschalige werken aan te grijpen om de omgeving van de bruggen mee op te waarderen. Het is niet de bedoeling om een mooie brug te bouwen die wringt in zijn omgeving, maar één die er perfect in geïntegreerd is.

De Stad en BAM engageren zich beiden om de stedenbouwkundige visie die het eindproduct vormt van de Open Oproep "Bruggen Albertkanaal", te hanteren als kader voor de uitwerking van de eigenlijke

² Vandaag is BAM enkel nog belast met de uitvoering van de spoorwegbrug en de IJzerlaanbrug

ontwerp opdrachten van de deelprojecten, steeds handelend binnen de middelen en de timing uit de kaderovereenkomst Vlaams Gewest - de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

In het 'Masterplan Bruggen Albertkanaal' werd op twee schaalniveaus gewerkt aan een kader voor de definitieve ontwerpen. Enerzijds wordt een visie gegeven op de bruggen 'als reeks' tussen Straatsburgdok en Kempisch kanaal. Vanuit een conceptuele, stedenbouwkundige en/of architecturale invalshoek wordt het begrip 'reeks' gedefinieerd. Hierbij worden de bruggen niet als geïsoleerde elementen beschouwd, maar als onderdeel van een transformerend stedelijk weefsel. Tegelijk worden voor een beperkt aantal bruggen een set van concrete stedenbouwkundige randvoorwaarden en doelstellingen vastgelegd als basis voor het latere ontwerp. In deze visie komen de ontwikkelingsmogelijkheden en/of scenario's voor zowel de bruggen als de ruimtelijke context van de bruggen aan bod.

De reeks van bruggen heeft geen vormelijke coherentie, wel een strategische. De bruggen en de aanloophellingen worden ontwikkeld aan de hand van hun ruimtelijk structurerend vermogen voor de diverse plekken waar de bruggen aanlanden. De bruggen worden gebruikt om op strategische plekken het wonen en de ruimte van het kanaal te verbinden, of het wonen en de industrie te scheiden. Door het plekkerichte, dwarse perspectief van dit ontwerpmatig onderzoek wordt de nadruk op de aanloophellingen gelegd. Daarbij komen verschillende projecten aan bod die strikt genomen niets te maken hebben met het bouwen van de bruggen op zich, maar essentieel zijn voor een kwalitatieve inpassing van deze infrastructuren.

De constructie of structuur van de brug en het brugdek blijft op de achtergrond. De vormgeving van de bruggen dient zo eenvoudig en bescheiden mogelijk gehouden te worden, in de schaduw van de imposante Oosterweelverbinding (*toenmalige Lange Wapperiaduct*) en binnen het bestaande, vaak fragiele woonweefsel. Deze aanpak resulteert in een typering van de bruggen aan de hand van de positie van de brug binnen het stedelijk weefsel.

De huidige IJzerlaanbrug moet afgebroken worden voor de realisatie van de (*toenmalige*) Oosterweelverbinding en de Stedelijke Ringweg. De huidige taluds zullen verdwijnen en een nieuwe fiets- en voetgangersbrug zal op deze plek worden gebouwd. Hierdoor verdwijnt de visuele barrière tussen de linker- en rechteroever, tussen binnen- en buitenstad en ontstaat de unieke situatie waarbij het kanaal zichtbaar wordt vanuit het omringende woonweefsel. Op beide oevers wordt daarom een publieke ruimte voorzien aan het kanaal waarbinnen de aanloophellingen van de nieuwe IJzerlaanbrug worden gesitueerd.

Op de rechteroever van het kanaal (Merksem) gaat het om een compacte, groene ruimte tussen kanaal en woonwijk. Deze is vormgegeven als een hellend gazon, dat als een belvédère uitsteekt over het kanaal. Aansluitend op dit 'gazon' wordt een nieuw verhard plein gecreëerd tussen Bredabaan en Blijvoort. De aanloophelling en de brug staan ruimtelijk los van het plein en het gazon. Ze slingert als een lint boven het gazon.

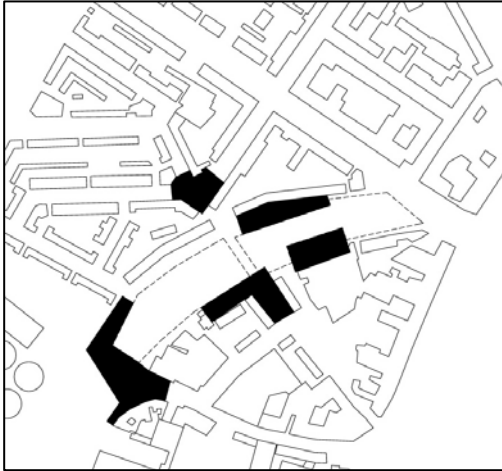
Op de rest van het tracé van de Ingenieur Menneslaan, ten noorden van plein en gazon, wordt een nieuw woonweefsel voorgesteld. Het bestaat uit gebouwen die bemiddelen tussen de verschillende woontypes in de wijk en de overgang en verbinding maken tussen de twee wijken langsheen het huidige talud.



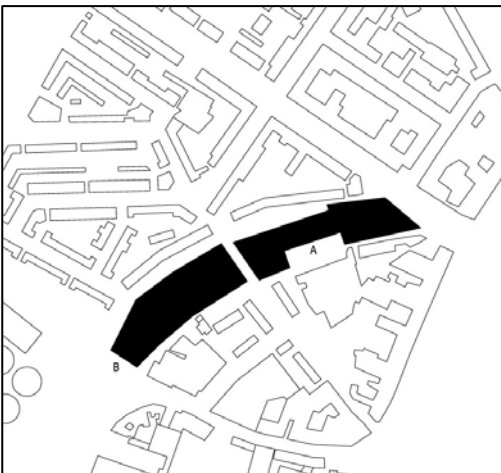
Figuur 29: Masterplan Bruggen Albertkanaal: IJzerlaanbrug

Er liggen zes concepten aan de basis van de voorgestelde inplanting van de nieuwe volumes

1. De nieuwe woonwijk wordt opgebouwd vanuit de open ruimte structuur. De beide woonwijken op de rechteroever in Merksem zijn een heterogene verzameling van woontypes: rijhuizen, collectieve woningen, sociale woningbouw, woningen met voortuin... De potentiële kwaliteit van beide wijken is de open ruimte structuur en het tuinwijkachtige karakter van beide wijken. Zelfs het huidige talud van de ingenieur Menneslaan draagt bij aan het landschappelijke karakter van de wijken: de bermen zijn groene schermen terwijl de horizontale delen worden gebruikt als speeltuin, hondenweide, parkje... Die kleinschalige open ruimte structuur wordt versterkt door de bestaande open ruimten op te waarderen.



2. De ruimte tussen de open ruimten kan verdicht worden.

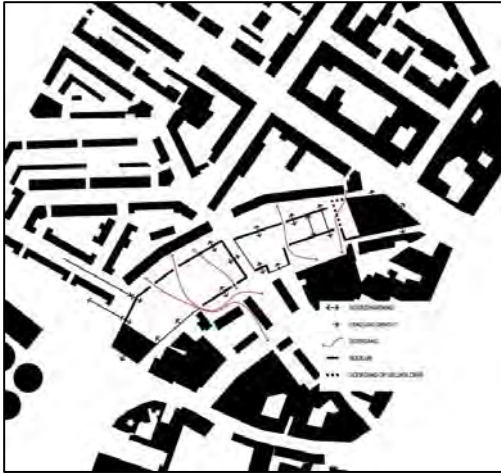


3. Tussen de verschillende open ruimten bestaan reeds verbindingen die verder worden verfijnd.



Hierdoor ontstaat een grove percelering voor het gebied. De belangrijkste verbinding is hier deze ter hoogte van Jaak Coveliersstraat om een verbinding te maken tussen de wijk Gagelvelden en Laatlos. De overige worden ingegeven door het verdere ontwerp, waarbij een afweging moet gemaakt worden tussen grootte bouwblok en doorsteken.

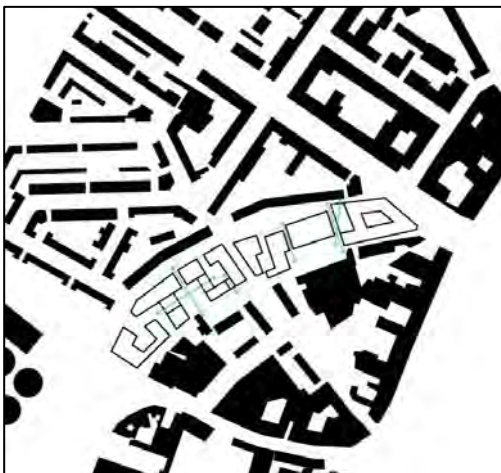
4. De overgang tussen publieke en private delen en het bepalen van voor- en achterkanten worden ontwikkeld vanuit de bestaande toestand: een duidelijk front aan de gewenste open ruimten, een private ruimte tegenover tuinen of functionele ruimten.



5. Beide wijken verschillen van elkaar in woningtype en schaal. Daarom wordt voor de nieuwe bebouwing gekozen voor een intermediair type met een tussenliggende schaal die het midden houdt tussen een blok en een object.



6. Daarbij is het essentieel dat de open ruimten die worden gevormd door de nieuwe bebouwing in dialoog staan met de aanliggende bebouwing. De private groene ruimten zijn zichtbaar door strategisch aangebrachte transparante delen in de gebouwen, bijvoorbeeld door middel van doorsteken of transparante hallen.



Het kopgebouw aan de Groenendaallaan heeft een uitzonderlijke hoogte als antwoord op het overgedimensioneerde profiel van de Groenendaallaan. Op deze plek kan, binnen de geschetste randvoorwaarden, een niet-residentieel programma worden voorzien, bijvoorbeeld een half verzonken sporthal, gecombineerd met wonen.

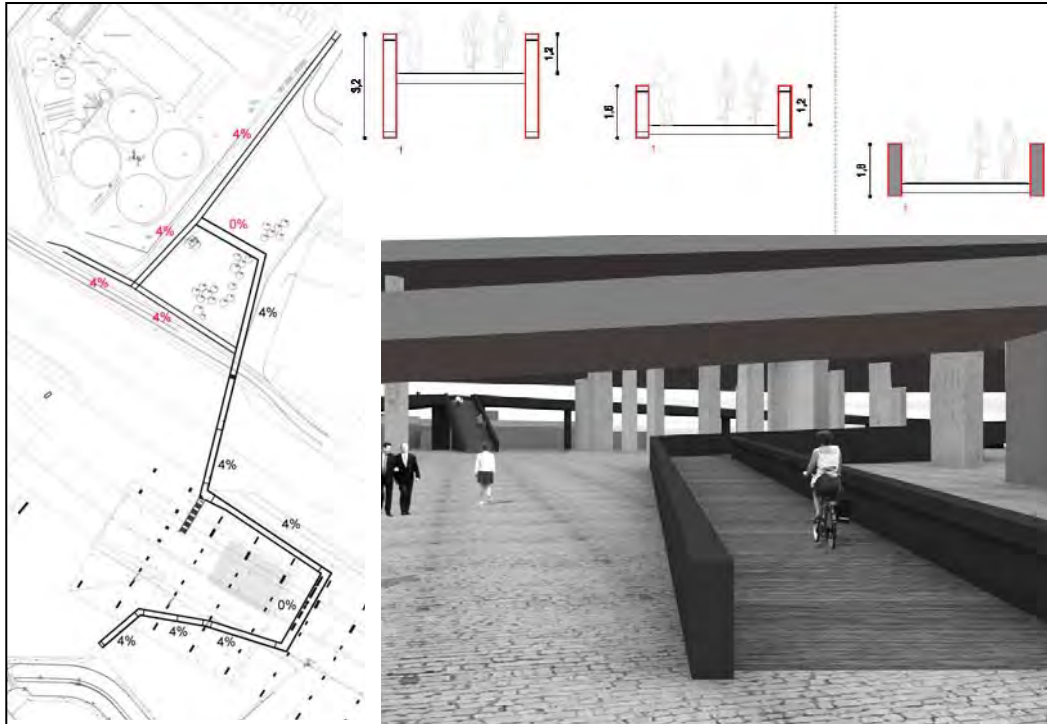
Op de linkeroever van het kanaal (Antwerpen) neemt de nieuwe publieke ruimte de vorm aan van een grootstedelijke, verharde ruimte. De dwingende randvoorwaarden van de Oosterweelverbinding bepalen grotendeels het traject van de aanloophellingen onder de Oosterweelverbinding.



Figuur 30: Masterplan Bruggen Albertkanaal: IJzerlaanbrug, maquette

4.5 Fietsbrug IJzerlaanbrug

Tijdens het proces van de opmaak van het Masterplan Bruggen Albertkanaal, werd het ontwerp van de IJzerlaanbrug parallel opgemaakt en ook met de ontwerpers van het Masterplan Bruggen Albertkanaal besproken.



Figuur 31: Voorontwerp IJzerlaanbrug, 2009

Het ontwerp van de fietsbrug ging evenwel uit van de bouw van de Oosterweelverbinding in de vorm van de Lange Wapperviaduct. Met name aan de zijde Antwerpen leverde dit zeer beperkte vrijheidsgraden op voor de inpassing van de brug. Vandaag door de voorliggende tunnelvariant van de Oosterweelverbinding (onder voorbehoud van de uitkomst van de noodzakelijke procedures) is de context totaal anders. Het ontwerp van de fietsbrug moet dus geactualiseerd worden en is op dit moment nog niet gekend.

De nieuwe fietsbrug maakt deel uit van een aantal ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk in de omgeving. Volgende ontbrekende schakels vervolledigen het wens-netwerk van fiets-o-strades:

- doortrekken van het ringfietspad over Schijnpoortweg, tussen de Ring en het kanaal om zo langs de noordelijke rand van het Eilandje aan te sluiten op de Scheldekaaien. Op die manier vormen het ringfietspad en het fietspad op de Scheldekaaien een continue lus rondom de stad;
- het fietspad langs het Albertkanaal kan verbonden worden met de fiets-o-strade naar Essen, langs het spoor;
- de uitwisseling tussen beide oevers van het kanaal gebeurt via de geplande fietsbrug IJzerlaan.

De Theunisbrug krijgt in de toekomst dan het statuut van functionele fietsroute.

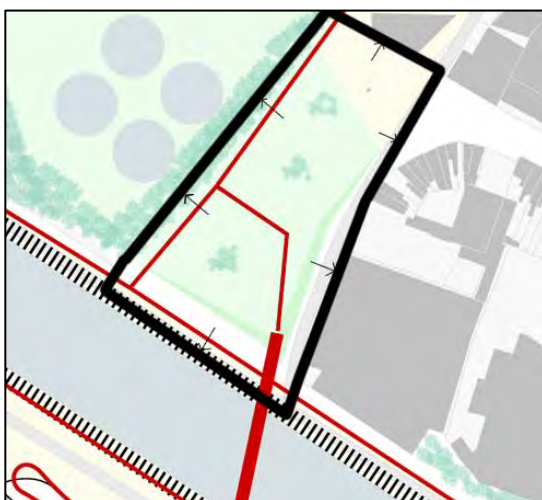


Figuur 32: Bovenlokaal fietsroutenetwerk, gewenst

In de stedelijke visienota Singel Noord worden eveneens een aantal aanbevelingen gedaan naar het ontwerp van de fietsbrug. Gezien de focus van de nota op het deelgebied Singel Noord gelden de meeste aanbevelingen voor de zijde Antwerpen, maar zijn ze ook belangrijke context voor dit projectgebied.

Wat betreft de ruimtelijke inpassing in Merksem wijzigt de context (brug versus tunnel) niet in die mate als voor de zijde Antwerpen. Toch is het mogelijk dat andere keuzes aan de zijde Antwerpen een impact hebben op de zijde Merksem. Beide kunnen niet los van elkaar ontworpen worden. Bovendien kan het vroegere ontwerp aan de zijde Merksem niet als een vaste randvoorwaarde bekeken worden, wat niet wegneemt dat aan de zijde Merksem veel kwalitatieve elementen van het vroegere ontwerp kunnen standhouden.

Er dient een aanloophelling richting Groenendaallaan te worden voorzien, alsook richting Vaartkaai. Voor de Vaartkaai geldt dat een aansluiting zowel naar het noorden als het zuiden moet worden voorzien.



Figuur 33: Randvoorwaarde inpassing fietsbrug Merksem

De fietsbrug dient zich in te passen in de voorziene zone uit het Masterplan Bruggen Albertkanaal, met ruimte voor enige marge. De fietsbrug mag de geplande nieuwe woonontwikkeling ter hoogte van het huidige talud echter niet hypothekeren.

Wat betreft de zijde Antwerpen gelden volgende randvoorwaarden die van belang zijn voor dit project:

- de fietsbrug IJzerlaan vormt een belangrijke schakel tussen de fiets-o-strades langs beide zijden van het Albertkanaal. Daarnaast verbindt ze ook Antwerpen en Merksem. Beide verbindingen zijn evenwaardig en dienen op een kwalitatieve manier te worden voorzien. Daarom wordt gepleit voor een aanloophelling aansluitend bij de Singel en één aansluitend bij het Albertkanaal;
- de fietsbrug loopt over het kanaal én over de snelweg, aangezien een onderdoorgang onder de snelwegbrug een te grote omrijfactor zou betekenen en zou de fietsbrug te veel achter de snelweginfrastructuur verborgen blijven, met een negatieve impact op de leesbaarheid.

Vanuit het Masterplan Publieke Ruimte Singel Noord worden vanuit de beeldkwaliteit van het publiek domein nog bijkomende uitspraken gedaan over de inpassing van de fietsbrug aan de zijde Antwerpen. De ruimte waarin de fietsbrug aanlandt, wordt in dit masterplan de Kraaienpoot genoemd. De Kraaienpoot vormt een belangrijk scharnier tussen IJzerlaan, Slachthuislaan, Lobroekdok en kades Albertkanaal. Het vormt een aangesloten maaiveld ingericht als een stadswildernis in afwachting van meer formelere inrichting met sport en spel.



Figuur 34: Masterplan Publieke Ruimte Singel Noord, deelgebied Kraaienpoot

4.6 Laaglandpark

De groene gordel gelegen tussen het centrum van Merksem en de E19 wordt omgevormd tot een nieuw park, het Laaglandpark. Dit gebied heeft een openheid die eigen is aan de vroegere polderlandschappen. Het omvat het fort van Merksem en de gemeentelijke begraafplaats. Het is een gebied waar diverse jeugdverenigingen, volkstuinters, sportclubs en culturele verenigingen actief zijn.

In het s-RSA is "Laagland" onderdeel van de "zachte ruggengraat." Het Noorderpark, onderdeel van de zachte ruggengraat en dat zelf het Laaglandpark omvat, moet de ontwikkeling garanderen van de verbindende parkstructuur in het noordelijke deel van de stad en moet het bebouwde perifere landschap in Brasschaat/Schoten verbinden met de Schelde en het centrum.



Figuur 34: Laaglandpark

De stad wil deze groene gordel omvormen tot een natuurgebied met diverse recreatieve mogelijkheden. Het park verbindt de groene gebieden ten zuiden en ten noorden van Merksem. Zo kan in de toekomst van Ekeren, Schoten of Brasschaat tot in Park Spoor Noord worden gewandeld of gefietst. Het wordt een open park waar je kan spelen, wandelen, sporten of gewoon kan genieten van de natuur.

De hoofddoelstelling bestaat erin om in het gebied verschillende functies te combineren en eventueel bestaande knelpunten weg te werken. Hierbij zal er een landschappelijke aanpak voorop staan, waarbij grondgebonden landbouw en/of beheerlandbouw mogelijk blijven naast een uitbreiding van recreatie, sport en volkstuinen gekoppeld aan een betere integratie in het landschap. Hierbij moet zoveel mogelijk de huidige situatie gerespecteerd worden. Tussen en doorheen de bestaande deelgebieden moet een veilig fiets- en voetgangersnetwerk tot stand komen.

Bureau Bas Smets maakte in de loop van het najaar 2010 een visie op voor het Laaglandpark en werkte een voorstel uit voor een eerste projectrealisatie in dit projectgebied.

Het park heeft als uitgangspunten om

- de negatieve milieueffecten op het gebied en de aangrenzende bebouwing te verminderen (geluiden, visuele vervuiling door infrastructuur, wateroverlast)
- het gebied landschappelijk te structureren met respect voor de voormalige polderstructuur, het open gebied toegankelijk te maken, de aanwezige functies beter te ontsluiten en de aanwezige natuurwaarden en het groene karakter te versterken. Het parkontwerp zal tevens een kader bieden voor de bestaande sportvoorzieningen en ev. uitbreidingen ervan.

Doorheen het project loopt de reservatiestrook voor de tweede spoorontsluiting en A102 met een belangrijke claim op het gebied. De impact hiervan wordt momenteel nader onderzocht.

Tussen de IJsvogelstraat en de A12 zijn in maart 2012 1000 bomen aangeplant die fungeren als groenscherm voor de aangrenzende woningen.

4.7 Streefbeeldstudie Groenendaallaan

In mei 2008 werd het ontwerp Streefbeeld voor de Groenendaallaan – N129 voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie en conform verklaard.

Het ruimtelijk en verkeerskundig functioneren van de Groenendaallaan zal in de nabije toekomst sterk wijzigen door een reeks geplande projecten: Brabo 2, het aansluitingscomplex Groenendaallaan en Schijnpoort bij de realisatie van de Oosterweelverbinding, de afbraak van de IJzerlaanbrug voor gemotoriseerd verkeer en heraanleg voor langzaam verkeer en heraanleg van de Theunisbrug. Een groot aantal kruispunten op dit wegsegment dienen heringericht te worden in het kader van bovenstaande projecten.

Het is aangewezen een duurzaam toekomstkader te ontwikkelen waarbinnen deze kruispunten dienen ontworpen te worden. Dit kader wordt bij voorkeur bepaald d.m.v. een streefbeeldstudie voor de betreffende wegvakken. Het streefbeeld is een planningsinstrument dat ontwikkeld werd met het oog op een meer geïntegreerde benadering van ruimtelijk, mobiliteits- en infrastructuurbeleid voor de (her)inrichting van de weg en zijn omgeving. Het streefbeeld omvat een visie op de herinrichting van de weg, die niet alleen een oplossing biedt voor de verkeerskundige vraagstukken maar ook mikt op ruimtelijke kwaliteit. De finaliteit van dit streefbeeld is te komen tot de opbouw van een typedwarsprofiel voor de weg en inrichtingsprincipes voor de verschillende kruispunten. Het streefbeeld zal voor de verschillende Masterplan-projecten fungeren als toetskader.

De opmaak van de streefbeeldstudie is gebeurd in een periode toen nog uitgegaan werd van de Lange Wapperviaduct en is in het kader daarvan dan ook opgemaakt.

In het streefbeeld wordt de bovenlokale functie van het segment tussen de Lambrechtshoekenlaan en de Bisschoppenhoflaan afgebouwd. Om bovenlokaal vrachtverkeer maximaal te weren uit dit deelgebied wordt de verbinding tussen de Vaartkaai en de N129-Groenendaallaan/Theunisbrug (via Van Veerlehofstraat-Duvelshoek) verbroken. De Van Veerlehofstraat en Duvelshoek worden geherprofileerd tot lokale fietsassen.



Figuur 35: Streefbeeldstudie Groenendaallaan

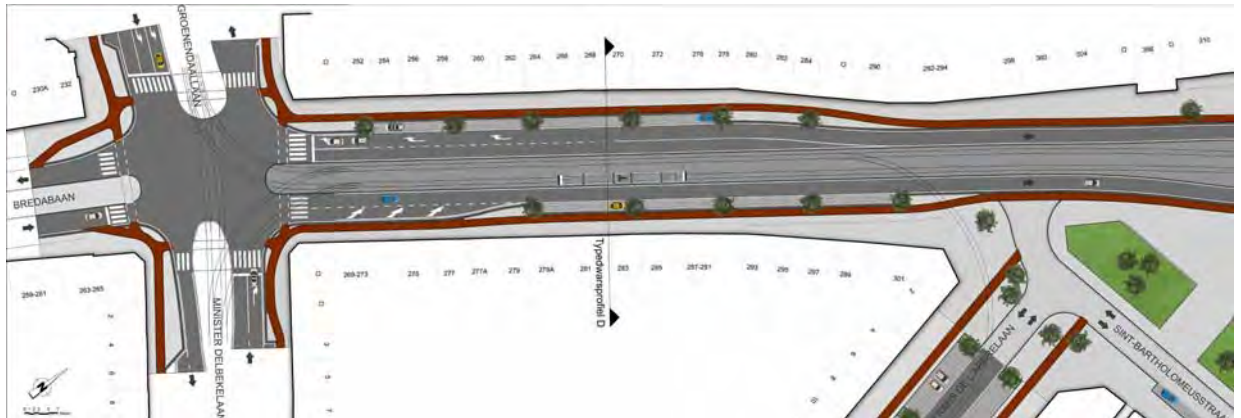
In deze uitwerking wordt voorgesteld om de Taxandriastraat niet langer rechtstreeks aan te sluiten op de N129-Groenendaallaan, maar om te buigen als erfonsluitingsweg van de woningen tussen de Taxandriastraat en de Bredabaan (varianten mogelijk met en zonder verbinding naar de Bredabaan). De Campiniastraat blijft behouden als éénrichtingsweg die toegang verleent tot de wijk, én als drager van de belangrijke fietsverbinding tussen Merksem en de Antwerpse binnenstad.

4.8 Heraanleg Bredabaan

In 2013 wordt de Bredabaan in Merksem heraangelegd van de Minister Delbekelaan tot de Molenlei. De Bredabaan wordt een winkel-wandelas met 2 x 1 rijstrook, fiets- en voetpaden, nieuwe traminfrastructuur, parkeerstroken, en een nieuw Burgemeester Nolfplein.

De nieuwe Bredabaan is ontworpen op basis van het STOP-principe. We mikken op een aangename en leefbare winkelstraat, zowel voor handelaars en bewoners als voor bezoekers. Het ontwerp geeft voorrang aan de stappers en de trappers, vervolgens aan het openbaar vervoer en tot slot aan het privévervoer. Voetgangers en fietsers krijgen dus een veilige plaats. De Bredabaan wordt zo een waardevolle schakel in het voetgangers- en fietsnetwerk van Merksem. Voor de trams en bussen wordt een aparte trambusbaan voorzien. Het privévervoer krijgt één rijweg in elke rijrichting.

Eén van de opvallendste uitgangspunten in het ontwerp is de aandacht voor groen. Elke 18 meter wordt een Es geplant (*Fraxinus excelsior*).



Figuur 36: Heraanleg Bredabaan

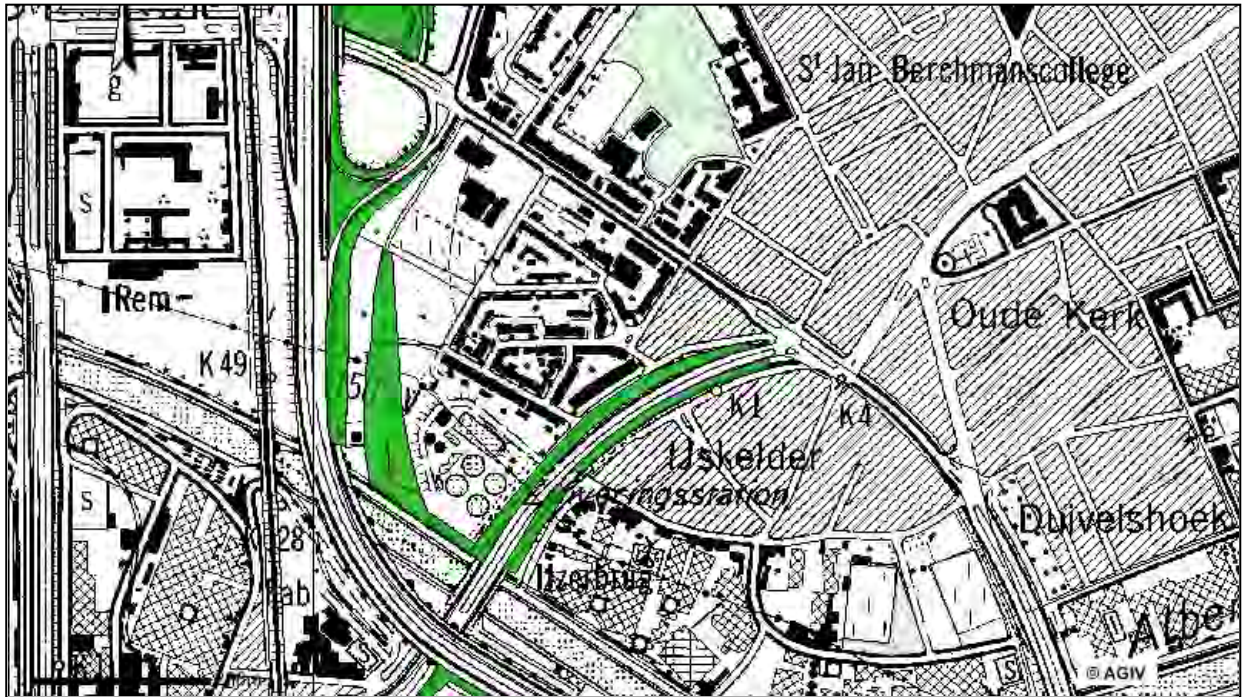
4.9 Kaderplan Albertkanaal

Momenteel wordt in opdracht van de provincie een 'kaderplan: herwaardering van het gebied rond het Albertkanaal te Deurne, Merksem, Schoten en Wijnegem' opgemaakt. Het kaderplan dient een kader te vormen voor lopende, geplande en toekomstige ruimtelijke ingrepen in het gehele gebied:

- via het opstellen van een globale visie aan de hand van een ruimtelijke analyse om de problematiek en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied rond het Albertkanaal in Deurne, Merksem, Schoten en Wijnegem in kaart te brengen en hiervoor gebiedsgerichte doelstellingen te formuleren;
- via het opmaken van een actieplan met een voorstel van begeleidende maatregelen en uitvoeringsinstrumenten die noodzakelijk zijn om tot concrete uitvoering op het terrein te komen. Het actieplan staat in voor het definiëren van de verschillende acties en termijnen (korte, middellange en lange termijn) waarin engagementen (wie is trekker en wie wordt er betrokken) zijn opgenomen van de verschillende betrokken bestuursniveaus.

4.10 Biologische waarderingskaart

De bermen van de huidige Ingenieur Menneslaan worden als biologisch waardevol gecatalogeerd op de biologische waarderingskaart. Dit sluit aan bij een biologisch waardevol gebied parallel met de ringweg, richting noorden.



Figuur 37: Biologische waarderingskaart

4.11 Bestuursakkoord 2013 - 2018

Volgende passages uit het bestuursakkoord van de stad Antwerpen 2013 tot 2018 zijn relevant voor het projectgebied:

De bevolking in Antwerpen groeit. Dit vraagt om een voldoende aanbod van de verschillende woontypologieën van betaalbare en kwaliteitsvolle gezinswoningen en appartementen. Omdat de open ruimte in Antwerpen schaars is, is inbreiding (in het bijzonder in de 20ste-eeuwse gordel) noodzakelijk. Om het aanbod op peil, de woningprijzen betaalbaar en de open ruimte groen te houden, wordt de densiteit in de nieuwe woonontwikkelingen voldoende hoog gelegd.

In nieuwe woonwijken zorgen we samen met projectontwikkelaars voor een kwalitatieve en duurzame mix van woningen, groen en basis- en gemeenschapsvoorzieningen (scholen, verenigingslokalen, ...).

Volgende passages uit het bestuursakkoord van het district Merksem 2013 tot 2018 zijn relevant voor het projectgebied:

Na de afbraak van de IJzerlaanbrug kan de vrijgekomen ruimte best ingevuld worden met betaalbare woningen voor jonge starters en tweeverdieners, waarbij het principe van de eco-wijk gehanteerd wordt.

5 Ambitie van de stad

Het talud van de Ingenieur Menneslaan vormt al jaren een breuk tussen de twee aanliggende wijken, zowel fysiek als waarneembaar in de socio-economische en bebouwde structuur van de twee aanliggende wijken. Wanneer bij de bouw van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug dit talud zal verdwijnen, ontstaat een grote leegte die vraagt voor een nieuwe invulling. De geplande infrastructuurwerken worden aangegrepen om het omliggende stedelijke weefsel te herstructureren.

Een nieuwe woonwijk zal vorm krijgen waar zich vandaag het talud van de IJzerlaanbrug bevindt. De historische breuk wordt hierdoor weggewerkt. De nieuwe wijk dient een verbinding te maken tussen twee zeer diverse wijken en zich hiertussen te positioneren enerzijds als een nieuwe entiteit, anderzijds als een verbindend element dat de overgang tussen de twee naastgelegen wijken maakt. Het verbindende karakter kan door het aanbieden van kwalitatieve publieke ruimte aan de huidige en nieuwe bewoners, voorzien van doorsteken door de nieuwe wijk, alsook door het invullen van tekorten aan voorzieningen die er vandaag zijn. Het toevoegen van een publieke voorziening is een belangrijke meerwaarde voor de omgeving als ook voor de nieuwe bewoners. Op die manier kan de nieuwe woonwijk een hefboom zijn voor de opwaardering van de omliggende wijken. De nieuwe woonwijk mag zich geenszins als een afzonderlijk eiland ontwikkelen, zonder interactie met de omgeving. Dit zou een gemiste kans zijn.

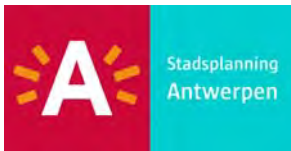
De hoofdbestemming van de nieuwe ontwikkeling is wonen, aangevuld met werken en voorzieningen. Hierbij wordt gestreefd naar betaalbare woningen met een voldoende mix van typologie in een duurzame omgeving. Naast het feit dat het huidige woonaanbod binnen de stad onvoldoende is afgestemd op de doelgroep van de gezinnen met kinderen, blijkt het aanbod per wijk bovendien te weinig divers, wat sociale segregatie in de hand werkt. De stad wil dit corrigeren door een systeem van geconditioneerde invulling toe te passen bij ingrepen in de bestaande structuur en bij de ontwikkeling van nieuwe wijken. Geconditioneerde invulling betekent hier het streven naar een zo groot mogelijke vermenging van sociale woningen, betaalbare woningen en duurdere woningen.

Daarnaast wil de stad voor dit gebied inzetten op de collectieve woonvormen in al zijn variaties en gradaties. Het gaat hierbij om woonvormen waarbij bepaalde ruimtes gemeenschappelijk gebruikt worden. Dit speelt onder meer in op de noodzaak om compacter te wonen – door meer gemeenschappelijke binnen- en buitenruimten – zodat de overblijvende open ruimte kan worden gevrijwaard. Door schaalvoordelen worden doorgedreven energiebesparing of het implementeren van hernieuwbare energie bovendien beter haalbaar en betaalbaar. Tot slot draagt het ook bij tot het herstel van het sociale weefsel. Er zal specifiek ruimte gelaten worden voor bottom-up voorstellen van co-housing, waar vandaag veel vraag naar is.

De woonwijk zal ontwikkeld worden volgens de principes van een eco-wijk. Een eco-wijk is meer dan enkel een wijk met goed geïsoleerde woningen en duurzame materialen. Specifiek wordt voor deze wijk ook een wijkverwarming vooropgesteld, met eventueel potenties van restwarmte van de nabijgelegen industrie. Een eco-wijk speelt op een intelligente manier in op het aanwezige fysische milieu (geluid, zon, lucht, wind, ...) door een doordachte configuratie van de bebouwde volumes en de open ruimtes. Ze gaat ook op een duurzame manier om met mobiliteit: de nabijheid van de nieuwe fietsbrug en het aanwezige openbaar vervoer zijn hierbij grote troeven.

De stad legt de focus op kwalitatief openbaar domein, om de kwaliteit van het woonmilieu te verbeteren en nieuwe mensen in de stad aan te trekken. Het publiek domein kan de stad structureren en de kwaliteit verbeteren. Het staat ook centraal als de voornaamste ruimte waar de verschillende groepen mensen elkaar kunnen ontmoeten en met elkaar optrekken. De nieuwe ontwikkeling dient in te zetten op het opwaarderen van de bestaande publieke ruimte en de potenties die daarin liggen. Een aantrekkelijke publieke ruimte kan ook de link van Merksem met het Albertkanaal versterken.

Naast een gevarieerd woonaanbod biedt het project ook ruimte voor een nieuwe school in de vorm van een brede scholencampus. Onder breed wordt ondermeer verstaan het medegebruik van de turnzaal, waardoor tekorten kunnen worden ingevuld, en de speelplaats buiten de schooluren door derden. Het



speelsterrein en buurtsportterrein voor de buurt zal mee deel uitmaken van de speelplaats, die onderdeel zal uitmaken van het publiek domein.

Merksem kent een relatief oud woningenbestand. De meeste eengezinswoningen dateren uit de jaren '60 – '80. Grotere nieuwbouwprojecten van de omvang zoals deze bestaan niet in Merksem. Het projectgebied biedt de kans om een hedendaagse, kwalitatieve woonwijk aan te bieden omgeven door publieke ruimte en voldoende groen, ondersteund door enkele lokale voorzieningen. Het is echter geenszins de bedoeling van deze plek een nieuwe centraliteit binnen Merksem te maken. Het programma mag de handelskern en centrumfunctie rond het districtshuis - Bredabaan geenszins ontwrichten.

De visie uit het Masterplan Bruggen Albertkanaal dient verder verfijnd te worden in een stadsontwerp, als basis voor de opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Het voorstel dat in het Masterplan Bruggen Albertkanaal wordt geformuleerd, moet afgetoetst worden aan de markt en dient een invulling te krijgen met een concreet programma, in overleg met alle betrokken stedelijke diensten en externe actoren.

6 Doelstellingen

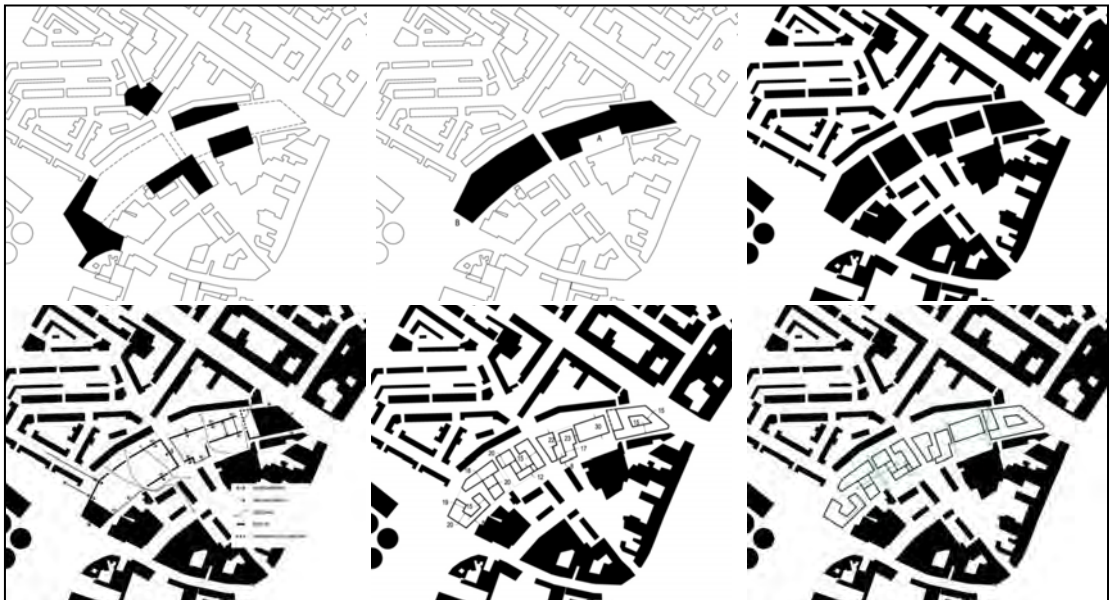
6.1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

6.1.1 Masterplan Bruggen Albertkanaal als vertrekpunt

De concepten uit het Masterplan Bruggen Albertkanaal voor de IJzerlaanbrug vormen het vertrekpunt voor de opmaak van het stadsontwerp noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug. De concepten dienen evenwel gekaderd te worden in de toenmalige opdracht van het Masterplan Bruggen Albertkanaal. De doelstelling van dit laatste was tot uitspraken over de nieuwe brug te komen alsook haar inpassing in het stedelijk weefsel. Het behoorde niet tot de opdracht om het voorstel van nieuwe ontwikkeling in detail verder uit te werken. De schikking, afmeting en invulling van de volumes zijn dus eerder conceptmatig te begrijpen dan wel een vast uitgangspunt.

Belangrijke visie-elementen die mee moeten genomen worden in het stadsontwerp zijn:

- De nieuwe ontwikkeling dient zich als een derde entiteit te positioneren tussen de twee sociaal-economisch en morfologisch verschillende wijken waar ze aan grenst. De herinnering aan de vroegere brug, die zich altijd als een geïsoleerd element in het bestaande weefsel heeft gedragen, vraagt om niet zomaar de typologie en dichtheid van één van de twee wijken over te nemen. Deze nieuwe entiteit moet de overgang en binding tussen beide verschillende weefsels organiseren.
- de tweedeling tussen enerzijds een groene ruimte aan het kanaal en een compacte nieuwe wijk aansluitend bij Groenendaallaan;
- opwaarderen van het omliggende openbaar domein en vertrekken vanuit deze bestaande structuur om de nieuwe volumes te bepalen;
- creëren van doorsteken, met als belangrijkste deze ter hoogte van de Jaak Coveliersstraat;
- een goede afstemming tussen voor- en achterzijde ten opzichte van de publieke en private buitenruimte;
- transparantie naar de intern gelegen (semi-)private binnengebieden.

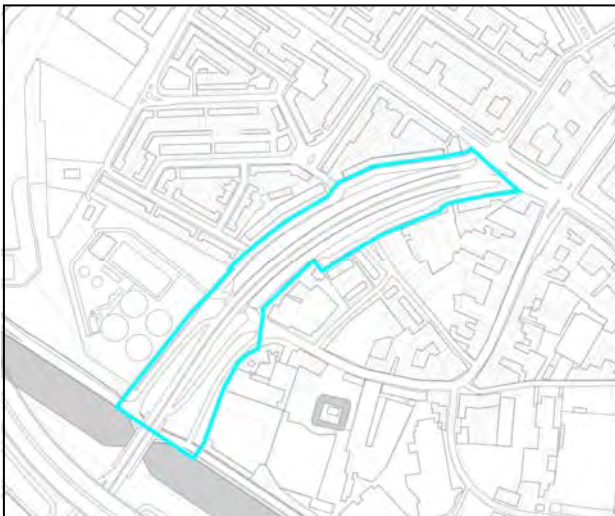


Figuur 38: Masterplan Bruggen Albertkanaal: concepten ontwikkeling IJzerlaanbrug

6.1.2 Dichtheid

Het project mag de draagkracht van zijn omgeving niet overschrijden. Dit geldt zowel voor de ruimtelijke draagkracht als de mobiliteitsbeperkingen die er zouden kunnen 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.

Om een duidelijke richting te kunnen geven aan de ontwerper van het stadsontwerp wenst de stad een zogenaamde vloer-terreinindex indicatief aan te geven voor het projectgebied. De vloer-terrein index is de verhouding van de totaal gerealiseerde (bovengrondse) bruto vloeroppervlakte (V) ten opzichte van de totale terreinoppervlakte (T). Qua terrein wordt de volledige zone van de oorspronkelijke noordelijke aanloophelling beschouwd, bebouwd en onbebouwd, tussen de twee 'wanden' van de huidige brug.



Figuur 39: Afbakening terrein bepaling V/T index

Om een goede vergelijking te kunnen maken met de omgeving, dient de V/T van een terrein beschouwd te worden waarin ook de straten en eventuele groene ruimtes zijn inbegrepen. (zie 3.4) Daaruit blijkt dat de V/T per statistische sector varieert tussen 0,63 en 1,06. Dit laatste geldt voor het centrum van Merksem.

Voor de bepaling van de V/T werd enerzijds uitgegaan van de analyse van de omgeving en van het voorstel uit het Masterplan Bruggen Albertkanaal (MBA). Dit voorstel omvat een vloeroppervlakte van 60.000m². Uitgaande van bovenstaande terrein, leidt dit tot een V/T van 1,2. Aangezien het onvoldoende duidelijk is of deze volumetrie een goede invulling kan krijgen met een programma voornamelijk bestaande uit woningen, wordt getwijfeld of dergelijke dichtheid haalbaar is. Daarom werden een aantal vingeroefeningen gedaan, door de volumes van het voorstel uit het MBA te wijzigen. Dit leidde tot volgende V/T's:

1. volumes zoals in voorstel MBA, $V/T=1,2$
2. volumes allen teruggebracht tot een bouwdiepte van 12m, $V/T=0,76$;
3. volumes allen teruggebracht tot een bouwdiepte van 15m, $V/T=0,9$;
4. volumes gedifferentieerd aangepast (gelijkvloers 17m waar mogelijk, verdieping 12m), $V/T=0,89$

De dichtheid van het stadsontwerp zal dus schommelen tussen deze cijfers.



Figuur 40: Varianten bebouwing, bepaling V/T index

Deze richtinggevende V/T indexen gaan uit van een gemengde stedelijke woonwijk met hoofdaandeel wonen, aangevuld met werken en voorzieningen. Het opnemen van bepaalde programma's die weinig daglicht behoeven kan de dichtheid doen opdrijven.

Het ruimtelijk toetsen van de V/T behoort nadrukkelijk tot de ontwerpopdracht van het op te maken stadsontwerp. Daarnaast zal ook een financiële haalbaarheidstoets moeten gebeuren. De definitieve V/T-index zal op basis van het definitieve stadsontwerp in het op te maken RUP worden vastgesteld.

Schaalbreuken moeten tot slot 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. Voor deze site wordt hoogbouw niet gestimuleerd en dient het nieuwe weefsel zich harmonieus in te passen in het bestaande weefsel.

6.2 Duurzaamheid

6.2.1 Duurzaamheidsaanpak in stadsontwikkelingsprojecten

In het kader van de doelstelling 'duurzame stad' volgt de ambitienota IJzerlaanbrug hoge duurzaamheidsambities met het oog op een hoge levenskwaliteit voor iedereen en een economische waarde creatie.

De duurzaamheidsambities worden thematisch onderverdeeld in 6 verschillende thema's: duurzaam ruimtegebruik, groen en open ruimte, kwalitatief fysisch milieu, energie, water en bodem - afval - materialen. Er wordt enerzijds gestreefd naar een integrale People-Planet-Profit benadering waarbij zowel ecologische, sociale en economische aspecten van de verschillende thema's aan het licht komen. Zo behelst het thema van duurzaam ruimtegebruik buiten minimale ruimte-inname of densiteit ook ruimtelijke kwaliteit en sociale en programmatorische diversiteit, toegespitst op de noden en de stedelijke verweving. Hierdoor wordt o.a. draagkracht en meerwaarde voor zowel de ontwikkeling als de buurt gegenereerd. In thematieken als energie, water en materialen worden buiten technische en

ecologische aspecten ook economische aspecten beschouwd zoals financiële haalbaarheid van investeringsbudgeten (energiebesparende en waterbesparende maatregelen, hernieuwbare energie,...), 'quick-win'-s en oplossingen zonder intrinsieke meerkost (regenwaterbuffering in wadi's, optimale oriëntatie van gebouwen,...) en het proactief stimuleren van innovatie en specialisatie van de lokale markt (groendaken, grijswatersystemen,...).

De uiteindelijke ambities in elk duurzaamheidsthema, en de weging van de criteria onderling bij het gunningsproces worden enerzijds afgestemd op de opportuniteiten en probleemstellingen van het gebied en de stedelijke context. Zo stelt men voor om in dit project speciale aandacht te besteden aan een kwalitatief fysisch milieu omwille van de nabijheid van belangrijke verkeersaders, de primaire ZW-richting van de site en de relatief hoge woondichtheid. Het project zal van daarom vanaf de conceptiefase op een slimme manier rekening moeten met de impact van lucht, geluid, wind en de optimalisatie van zonlicht om een zo hoog mogelijk comfort en omgevingskwaliteit na te streven in binnen- en buitenruimte zonder grote meerkosten.

Anderzijds kaderen de beoogde ambities in een continu proces van kennisontwikkeling en innovatie op vlak van stadsontwikkeling op het Antwerps grondgebied en volgens het stedelijke beleid. Zo zullen de minimale criteria op vlak van energie erg hoog liggen. Vanuit de ervaringen van de projecten Cadix, Nieuw Zuid en Neerland zullen bepaalde eisen vastgeklit worden. Er zal ook ingezet worden op een wijkverwarming voor de site, met mogelijkheid op termijn aan te sluiten op mogelijke restwarmte van de omliggende bedrijven.

Daar waar, omwille van nieuwe uitdagingen, innovatie nodig is klikken we geen ambitiesniveau vast, maar geven we de markt de vrijheid om vernieuwende voorstellen te doen waarvan de kwalitatieve beoordeling doorweegt in het gunningsproces. Zo roept de versnelde demografische groei en de stadsvlucht van jonge gezinnen op tot een herinterpretatie van bebouwingsdichtheden, comforteisen van het stedelijk wonen, stedelijke ontwikkelingsprocessen of bewonersparticipatie. In dit project zal dan ook speciale aandacht gaan naar bij voorbeeld kwalitatieve woondichtheden, co-productie en bottom-up processen van stedelijke ontwikkeling als co-housing, alternatieve woontypologieën en de mogelijkheden tot integratie van gedragen initiatieven als stadslandbouw, voorvergroening of gebieds-'branding' door tijdelijke evenementen,...

Er wordt ook gestreefd naar een integrale benadering van duurzaamheidsambities en doelstellingen van ruimtelijke kwaliteit. Het spreekt voor zich dat beiden niet contradictorisch maar voorwaardelijk zijn. De integrale benadering vergemakkelijkt ook de projectevaluatie en –begeleiding en de mogelijkheid tot eventuele eco-labeling of certificatie tijdens of achteraf.

Tenslotte bestaan er geen standardeisen voor een 'eco-wijk'. Wel bestaan er algemene regels van 'good practice', 'duurzaamheidsmeters' en/of prestatie-certificaten op gebiedsniveau zoals Duurzaamheidsmeter van Gent en het departement LNE (in progress), BREEAM Communities, LEED,... en op gebouwniveau het Passiefhuiscertificaat, BREEAM Building,... Het voordeel van dergelijke labeling is dat deze kunnen worden ingezet voor nationale en internationale herkenning en branding zowel door de stad, investeerder en bewoner. Daarnaast bieden deze labels een garantie voor opvolging en uitvoering van de ambities aan alle partijen. Ook het Evaluatiekader voor Duurzame Stadsprojecten van het steunpunt TRADO is een interessant toetsingsinstrument voor dit project.

6.2.2 Een aanzet tot de duurzaamheidsambities voor IJzerlaan

Onderstaande ambities zijn richtinggevend.

1. **Duurzaam ruimtegebruik:** streven naar een minimale ruimte-inname, maximale ruimtelijke kwaliteit en een optimale functionele en sociale mix. Het merendeel van de ambities van duurzaam ruimtegebruik worden geanalyseerd en gedefinieerd in de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het programma van eisen. Meer innovatieve en ontwerpmatige aspecten kunnen worden gestimuleerd en geëvalueerd via de gunningscriteria.
 - a. Minimale dichtheid, stimuleren van een optimale verhouding tussen maximale dichtheid en maximale leefkwaliteit, stimuleren van meervoudig ruimtegebruik...
 - b. Ruimtelijke kwaliteit
 - c. Programmatische diversiteit, afstemming en verweving met de buurt
 - d. Sociale en intergenerationele mix door voldoende sociale woningbouw, alternatieve woontypologieën: co-housing, marktbevraging, woonwerk units,...
 - e. Alternatieve ontwikkelingsstrategieën, participatie en sensibilisering: plaats maken voor bottom-up projecten, gedragen initiatieven, coproductie, co-housing of tijdelijke projecten als stadslandbouw, ...
 - f.

2. **Open ruimte en groen:** streven naar een kwalitatieve en duurzame open ruimte met oog voor een verhoging van de groenoppervlakte, –kwaliteit en –functionaliteit t.a.v. sociale, remediërende en klimatologische omgevingsfactoren. Minimale maatregelen als voldoende waterbuffering, groendaken,... kunnen worden opgelegd.
 - a. Ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid
 - b. Minimale groenoppervlakte en minimale oppervlakte op volle grond vastleggen
 - c. 100% inheemse beplanting voor groengebieden/ bodem-ecologisch onderzoek en begeleiding en afstemming van beplanting door ecooloog en landschapsarchitect met het oog op een behoud van de bestaande natuurwaarde en een potentiële versterking van het ecologisch netwerk ... vb. vastleggen
 - d. Streven naar klimaatneutraliteit op de site: door groendaken, groene gevels, beschaduwing door beplanting, waterpartijen...
 - e. Functioneel en remediërend groen ten opzichte van omgevingsfactoren is een meerwaarde
 - f.

3. **Fysisch milieu:** streven naar slimme en optimale benadering van geluid- lucht- en windhinder, en lichttoetreding. Er wordt een zo groot mogelijke kwaliteit en comfort van de binnen- en buitenruimten nagestreefd, rekening houdend met de primaire ZW-richting van het perceel, de nabijheid van verkeersaders en de relatief hoge woondichtheden. Door vanaf de conceptiefase van het stadsontwerp rekening te houden met de omgevingsfactoren kunnen zonder grote meerkosten belangrijke winsten worden geboekt (geluidsisolerende ramen, kunstlicht, ...) en wordt er meerwaarde voor wijk en buurt gecreëerd.
 - a. **Akoestisch comfort:** Er zal een kwalitatieve verantwoording van de ruimtelijke schikking van de nieuwe volumes gevraagd worden, die moet aantonen hoe op een intelligente manier wordt ingespeeld op mogelijke geluidshinder vanuit de omgeving. Bovendien kunnen er ook minimale vereisten voor het akoestisch comfort in de binnenruimte worden opgelegd, alsook voor het maximaal afschermen van de gebruiksruidten in het openbaar domein voor geluidshinder. Een gedetailleerde akoestische studie bij de verdere uitwerking van het project kan worden opgelegd.
 - b. **Lucht kwaliteit:** Er zal een kwalitatieve verantwoording van de ruimtelijke schikking van het stadsontwerp worden gevraagd. Deze zal zich moten baseren op een minimale blootstelling van intensieve gebruiksfuncties in het openbaar domein of functies voor gevoelige doelgroepen (vb. scholen...) aan slechte luchtkwaliteit en eventuele maatregelen op gebouwniveau (positie van de bouwventilatie, filters,...)
 - c. **Daglichttoetreding en zomercomfort:** Een maximale zonlichttoetreding in de intensieve gebruiksruidten in het openbaar domein (vb. zitplekken, speelterreinen,...) en de private open ruimten moet worden nagestreefd. Ook voldoende daglichttoetreding en voldoende

- zonlichttoetreding in de wintermaanden, en zomercomfort in de zomermaanden zijn een vereiste voor kwalitatieve woongebouwen.
- d. **Windcomfort:** hoge comfortzones in de gebruikruimte van openruimte en de private en collectieve open ruimte kunnen worden gevraagd
4. **Energie:** met een lager energieverbruik, duurzaam geproduceerde energie en schone technologie evolueren naar klimaatneutraliteit in 2050.
- Verplichte aansluiting tot wijkverwarmingsnet
 - Netto energiebehoefte vb. $\leq 15 \text{ kWh/m}^2\text{jaar}$ op gebouwniveau.
 - Garantie zomercomfort aantonen
 - Luchtdichtheid eisen van vb. $n50\text{-waarde} \leq 0,6 \text{ h}^{-1}$
 - Interface, kwaliteitscontrole, bouwknopen, maatregelen reductie van sanitair water is vb. een meerwaarde...
- Tijdens de opmaak van het stadsontwerp zal de haalbaarheid hiervan verder afgetoetst moeten worden.
5. **Water:** Integraal waterbeleid gericht op de beperking van drinkwaterverbruik, gebruik van hemelwater en grijswater, bescherming van het grond- en oppervlaktewater en zuivering van het afvalwater.
- Hemelwater: neutraliteit of minimum debiet opleggen vb. 2 à 3 l/s/ha, groendaken verplichten, maximale infiltratie...
 - Grijswaterzuivering voor toiletten en buitenkranen opleggen
 - Waterbesparende sanitaire toestellen
 - Interface / meettoestellen / debietbegrenzers zijn een meerwaarde...
- Tijdens de opmaak van het stadsontwerp zal de haalbaarheid hiervan verder afgetoetst moeten worden.
6. **Bodem, materialen en afval:** steeds meer eindeloze materialen gebruiken en afval voorkomen, hergebruiken en tenslotte recyclen, bodemverontreiniging is te voorkomen en waar nodig te saneren. Mits economische haalbaarheid wordt er getracht een aantal voorwaarden vast te klikken.
- Bodem dient waar nodig gesaneerd te worden en er wordt rekening gehouden met de infiltratiezones om vervuiling van het grond- en oppervlaktewater te vermijden
 - Materialen NIBE 1-3
 - FSC-gelabelde hout opleggen
 - Stimuleren van lokale en gezonde materialen
 - Afval en grondstoffenbeleid tijdens werf
 -
7. **Mobiliteit:** verplaatsingen zijn zo duurzaam mogelijk en garanderen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezonde leefkwaliteit (zie 6.4.)

6.3 Programma van eisen

Hieronder worden een aantal randvoorwaarden, alsook behoeften opgelijst. Het is aan de ontwerper om na te gaan hoe deze behoeften in te passen in het stadsontwerp. De functies worden niet-limitatief opgesomd. Het staat de ontwerper vrij om de mogelijkheden van andere functies te onderzoeken.

6.3.1 Wonen

Zoals reeds gesteld in de ambitie zal de hoofdbestemming van de nieuwe wijk 'wonen' zijn. De nadruk ligt hierbij op woningen voor jonge starters - gezinnen met kinderen én betaalbare woningen.

De ambitie van het stadsbestuur voor de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug is om te komen tot een divers, maar evenwichtig samengesteld woonprogramma. Met deze ontwikkeling beoogt de stad 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) haar aantrekkingskracht op gezinnen met kinderen aanzienlijk verhogen. Er wordt dus een maximale variatie in het woningaanbod nagestreefd, zowel naar grootte, typologie, budget, ligging, etc.

Daarnaast wil het stadsbestuur met deze site inzetten op collectieve woonvormen, in al haar facetten. Meer specifiek wil het in dit gebied mogelijkheden bieden aan bottom-up initiatieven. Vaak worden vormen van collectief wonen in een plan mee opgenomen maar is er geen betrokkenheid van toekomstige bewoners. Daarnaast is vaak het beheer en onderhoud van collectieve ruimtes nog niet uitgewerkt en onduidelijk. De collectieve woonvormen zijn op papier aanwezig, maar de toekomst zal uitwijzen of ze ook zo in werkelijkheid zullen gebruikt worden. Bij bottom-up initiatieven is de betrokkenheid van toekomstige bewoners van bij de start aanwezig. Er komen ook regelmatig vragen van bouwgroepen naar percelen voor collectieve woonprojecten. Met dit project wil de stad een antwoord bieden aan deze vraag en ook haar faciliterende rol bij dergelijke projecten verder uitstippelen. De stad kan hierbij vier verschillende rollen spelen:

- een minimale rol: enkel het ter beschikking stellen van de grond en deze overlaten aan de markt van het collectief privaat opdrachtgeverschap;
- een beslissende rol: de gronden worden toegewezen aan het beste project. Er worden concrete voorstellen ingediend (inclusief ontwerp);
- een sturende rol: de projecten worden toegewezen op basis van groepsamenstelling en visie. De architect wordt gekozen uit een pool opgelegd door de stad;
- een uitvoerende rol: gerealiseerde wooneenheden worden verkocht aan geïnteresseerden.

In het vervolotraject zal dit verder verfijnd worden.

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

Sociaal aanbod

20% van het totale woningaanbod dient voorbehouden te worden voor sociale woningen (10% huur en 10% koop) conform het gemeentelijk reglement sociaal wonen. De sociale woningen moeten voldoen aan de door de overheid opgelegde normen inzake oppervlakte, kwaliteit, technische aspecten etc.

Bescheiden aanbod

Gezien het aandeel sociale woningen van 20% zijn er volgens de bepalingen van het Vlaams Decreet grond- en pandenbeleid geen verplichting qua 'bescheiden' woningen.

Opgelegd aanbod

Om een maximaal gevarieerd woningaanbod te bekomen, zowel naar grootte, aantal slaapkamers en budget, dient een mix gerealiseerd te worden tussen meer bescheiden (en dus meer betaalbare) woningen en grotere (duurdere) woningen, en dit via onderstaande verdeling die in zijn geheel 50% van het totale woningaanbod vertegenwoordigt.

- 10% woningen met 1 slk., oppervlakte tussen 60m² en 80m²
- 15% woningen met 2 slk., oppervlakte tussen 80m² en 100m²

- 15% woningen met 3 slk., oppervlakte tussen 100m² en 140m²
- 10% woningen met 4 slk., oppervlakte tussen 140m² en 160m²

Vrij aanbod

Aan de overige 30% woningen worden geen eisen opgelegd.

Vernieuwende collectieve woonvormen

Er wordt een percentage van vernieuwende typologie opgelegd. In dit project wordt specifiek gefocust op collectieve woonvormen.

10% van de woningen wordt weerhouden van verkoop aan een private partij en zal door AG Vespa ontwikkeld worden voor co-housing projecten. De bedoeling is dat bottom-up initiatieven van bouwgroepen die steeds vaker op zoek zijn naar beschikbare gronden in de stad, hier hun project kunnen realiseren. De exacte werkwijze hiervoor zal nog worden bepaald. Bovendien draagt dit ook bij aan een architecturale variëteit doordat verschillende architecten ontwerpen aanleveren.

Daarnaast moet 10% van het aantal woningen dat door de ontwikkelaar op de markt wordt gebracht (binnen zijn pakket dat voor 20% sociaal is, 50% opgelegd aanbod en 30% vrij aanbod), ook een vorm van collectief wonen zijn. Deze woningen kunnen onder meer oplossingen bieden voor ouderen en alleenstaande ouders, waarbij enerzijds een zekere collectiviteit wordt nagestreefd tussen de woningen onderling en anderzijds toch voldaan wordt aan de eerder private wooneisen. Voorbeelden zijn groepswoonings, meegroei- of kangoeroewoningen binnen het levensloopbestendig wonen, aanleunflats, begeleid wonen voor jongeren, samenwonen voor mensen met een handicap, co-housing voor senioren, etc.

Betaalbaar wonen

Betaalbaarheid betreft zowel (ver)kooprijzen, als maandelijkse huurprijzen, en dit zowel op de private als op de sociale woonmarkt. 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. Mits een slimme aanpak van het ontwerp kan zowel op het vlak van planorganisatie, architecturale afwerking of constructiewijze gestreefd worden naar een lagere bouwkost (bv. keuze van overspanningen, beperken van afwerkingen, rationele stapeling van plattegronden). Een geschikte aanpak van het ontwerp om de woning betaalbaar te houden wordt meer gewaardeerd dan de woningoppervlakte zo klein mogelijk te houden.

Verdeling appartementen - woningen

Er wordt opgelegd dat minimaal 1/3^{de} van de woningen een grondgebonden woning dient te zijn. 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.

6.3.2 Groentekorten

Uit de analyse van het buurtgroen kwam naar voor dat het projectgebied in een tekortzone is gelegen. Wanneer echter het Laaglandpark zou zijn aangelegd, zijn deze tekorten opgelost. Bovendien heeft daarnaast het parkgebied van het college Groenendaal, daar een meer centrale ligging in het woonweefsel, een veel grotere potentie in het wegwerken van de tekortzone dan het geplande groen in de nieuwe ontwikkeling.

Het groen dat voorzien wordt aan de zijde Albertkanaal zal een meerwaarde bieden voor de nieuwe wijk, maar de invloed zal beperkt zijn in afstand. Het is dus niet de ambitie van dit project om groentekorten voor de ruime buurt weg te werken.

Wel wordt veel belang gehecht aan het opwaarderen van het publiek domein, waar uiteraard ook groene elementen of zones worden voorzien. Deze zullen echter op een veel lager schaalniveau werken dan bijvoorbeeld het park van het college, maar zullen voor de nabije bewoners en nieuwe bewoners een belangrijke meerwaarde bieden.

6.3.3 Lokale voorzieningen

De lokale voorzieningen die hieronder richtinggevend worden meegegeven, zijn afgeleid uit tekorten die er vandaag bestaan. Mogelijks zijn er andere opportuniteiten die vandaag nog niet in beeld zijn gebracht. Belangrijk evenwel is naast het wonen, een lokale voorziening van belang op te nemen, die een meerwaarde vormt zowel voor de nieuwe wijk als de bestaande wijken. Deze voorziening draagt bij tot de opwaardering van de bestaande wijken, samen met een kwalitatieve publieke ruimte.

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:

- buurtsportal
- buurtsportterreinen

Daarnaast is er ook een tekort naar draagkracht wat betreft kinderopvang en een tekortzone wat betreft basisonderwijs.

Onderwijs

In de huidige toestand zijn er in principe geen tekorten qua onderwijs in deze buurt. Wanneer evenwel een projectie wordt gemaakt van de nieuwe bewoners die deze wijk zal aantrekken, ontstaat wel een tekort voor 24 kleuters. Dit tekort geeft een goede indicatie van de tekorten die er op termijn ook zullen ontstaan naar basisonderwijs en op langere termijn ook in het secundair onderwijs. Daarenboven kampt de stad met een stadsbreed tekort aan scholen. Daarom wordt in het programma van eisen één kind- en jongerencampus opgenomen. Deze bestaat uit een basisschool voor 240 leerlingen en een middenschool voor 160 leerlingen.

Een dergelijke campus omvat een kleuterschool, lagere school en eerste graad secundair (middenschool). Deze campus dient als één entiteit gebouwd te worden. De drie scholen moeten geclusterd worden en mogelijkheden van medegebruik moeten onderzocht worden. Richtinggevend gaat het om volgende oppervlaktes voor de kind- en jongerencampus:

- bruto vloeroppervlakte: 5.200m², inclusief turnzaal;
- speelplaats: minimaal 1.500m²

In een stedelijke omgeving dient men 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 brede buurtschool is integraal verbonden met de buurt en de stad, het is een ontmoetingsplaats met een belangrijke meerwaarde voor kinderen, jongeren, ouders, leerkrachten, de buurt, de omgeving en alle betrokken partners. De term 'Brede School' wordt in de praktijk op tal van verschillende manieren geïnterpreteerd. Als we 'breed' begrijpen als een 'breed tijds kader' 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.

Vanuit het concept van de brede school wordt daarom specifiek voor dit project gesteld dat de speelplaats onderdeel uit maakt van het publiek domein, dat zich tijdens de schooluren door de school kan worden toegeëigend. Ook het buurtsportterrein waar zich een tekort voordoet, dient mee geïntegreerd te worden in de speelplaats van de school. Daarnaast wordt de turnzaal na de schooluren opengesteld voor sportverenigingen. De organisatie en het bouwconcept van de school moet maximaal inzetten op bovenstaande potenties.

Naast ecologisch duurzaam, passiehuisstandaard, 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 gebouwd 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 vouw wanden of andere flexibele wandsystemen (met de nodige aandacht voor akoestiek). Een dergelijke basisplattegrond bestaat vaak uit een kern van vaste elementen (sanitair, trappenhuis, 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.

Buurtsporthal

Er is zowel een tekort naar draagkracht als naar loopafstand voor een buurtsporthal in het projectgebied. Er wordt evenwel een nieuwe buurtsporthal gepland als uitbreiding van het sportcentrum De Rode Loop in het 'groene hart' van Merksem.

Er wordt in het programma van eisen dus geen nieuwe buurtsporthal opgenomen. Er wordt evenwel wel sterk ingezet op het medegebruik van de turnzaal van de brede school. Deze heeft niet de juiste afmetingen voor balsporten en dergelijk, maar is geschikt voor turnen, vechtsporten, dans en andere. Op die manier wordt toch de tekortzone eveneens opgelost.

Kinderopvang

Vandaag is er reeds een tekort. In de toekomst wanneer gezinnen met kinderen worden aangetrokken, zal dit tekort nog toenemen. Daarom wordt een kinderopvang opgenomen binnen het programma van eisen. De exacte omvang ervan is nog te bepalen alsook de formule waarbinnen dit wordt gerealiseerd, een stedelijke kinderopvang of privaat. In beide gevallen dienen bij de verkoop van de site de voorwaarden hiervoor goed omschreven te zijn.

Als richtlijn wordt nog meegegeven dat een bruto binnenruimte van 10m²/plaats en buitenruimte van 3m²/plaats wordt gevraagd.

Speelruimte

De speelterreinen die zich vandaag in de berm van de brug bevinden zullen na afbraak verdwijnen. Voor deze speelterreinen dient een alternatief voorzien te worden. Gezien de aanwezigheid van een school wordt hier maximaal ingezet op de formule van een brede school. Dit betekent dat de speelruimte tijdens de schooluren exclusief voor de school is, maar daarbuiten behoort tot het publiek domein toegankelijk voor iedereen.

Op vlak van speelruimte adviseert de jeugddienst om heel de buitenruimte van de school te bekijken als één **speelvlak**. Belangrijk is de combinatie van formeel en informeel spelen/sporten.

Formeel spelen/sporten: de aanleg van deze nieuwe ruimte is een unieke kans om een speelplaats te ontwerpen als openbaar domein dat door de school kan gebruikt worden. Zo kan de schoolspeelplaats er voor zorgen dat meer mensen in de wijk een plein met spel, sport en groen op wandelafstand hebben.

Op de schoolspeelplaats komt er best een **speelterrein** met meer dan 10 speeltoestellen, groter dan 1000m² (bij voorkeur samenhangend en geïntegreerd):

Voorstel:

- Een eerste zone (1/3^{de}) met lichttoegankelijke toestellen (0-3jaar) in het zicht en nabijheid van de 2^{de} zone.
- Een tweede zone (2/3^{de}) met niet-lichttoegankelijke toestellen (+4jaar), deze kan zowel met de andere zone als met een sportterrein gecombineerd worden, rekening houdende met conflicten tussen gebruikers door bijvoorbeeld kruisende looplijnen.

Informeel spelen: om van de site een kind- en jeugdriendelijke publieke ruimte te maken is het belangrijk om de buitenruimte te voorzien met voldoende **spelprikkels**. We bedoelen hiermee spelen in de brede zin van het woord: ravotten, ontmoeten, sport, bewegen, zien en gezien worden, ...

Met enige creativiteit van de ontwerpers kan er heel wat gedaan worden om van de zone een jeugdriendelijke site te maken. Enkele **voorbeelden**: hoogteverschillen kunnen heel wat speelmogelijkheden aanbieden, een wandelpad kan gecombineerd worden met speelaanleidingen, straatmeubilair kan best multifunctioneel zijn, verschillende ondergronden, bespeelbare kunst, duidelijke grenzen, speelnatuur in de bufferzone, een zone met natuureducatie, ...

Toegankelijkheid: er moet tot slot ook aandacht worden besteed aan de verbinding tussen verschillende speelplekken in het weefsel, zodat jongeren zich op een veilige en zelfstandige manier kunnen verplaatsen. Dit kan in beeld gebracht worden door een zogenaamd speelweefselplan waarop de belangrijke plekken voor jongeren in kaart gebracht worden en waar men dan zoekt welke verbindingen er kunnen gemaakt worden.

6.3.4 Detailhandel

De Noordelijke Aanloophelling IJzerlaanbrug is geen strategische groeizone op het vlak van detailhandel. De huidige behoeften zijn door de nabijheid van het winkelgebied Bredabaan centrum en twee supermarkten (Aldi en Colruyt) aan het op- en afrittencomplex Groenendaal ingevuld. In de wijk Gagelvelden zitten enkele buurtwinkels (slager, krantenwinkel, ...). Op buurtniveau is het mogelijk op strategische plaatsen in de nieuwe woonwijk een buurtwinkel (type bakker, slager, krantenwinkel, apotheker, ...), met een max. opp. van 150 m²/winkel, te voorzien.

Op de noordelijke kop van de ontwikkeling kan eveneens detailhandel of horeca voorzien worden, maar enkel in zoverre ze complementair zijn aan het aanbod op het winkelgebied Bredabaan Centrum of indien het een verhuis betreft van detailhandel of horeca naar deze meer centrumgeoriënteerde locatie.

Het is daarnaast geenszins de bedoeling een verkeersgenererende functie op deze plek te voorzien, omwille van al de geplande mobiliteitswerken, waardoor de Groenendaallaan wordt gereduceerd tot een lokale wijkverzamelweg. Als richtlijn wordt meegegeven dat de som van de bruto-oppervlakte detailhandel de 2.000m² niet mag overschrijden.

6.3.5 Kantoren

Het projectgebied maakt geen deel uit van een grootschalige kantoorlocatie. Bijgevolg zijn enkel kantoren tot 1.500m² per bouwaanvraag toegelaten.

Deze (kleine) kantoren situeren zich bij voorkeur op de kop aan de Groenendaallaan.

6.4 Mobiliteit

6.4.1 Mobiliteitsambitie

Voor de Noordelijke aanloophelling wordt een ambitieniveau geformuleerd. Deze ambities worden gesitueerd in verschillende disciplines die een invloed hebben op mobiliteit.

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

6.4.1.1 Ruimtelijke planning

PROGRAMMA

Er wordt gestreefd naar een **gemengde woonwijk met woonondersteunende voorzieningen** in de nabijheid van de woningen. Deze menging van functies verhoogt de nabijheid en kan bijgevolg een duurzaam verplaatsingsgedrag bevorderen.

MODAL SPLIT

Het *Masterplan 2020* stelt dat tegen 2020 50% van de vervoersbewegingen in de stad Antwerpen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer moet gebeuren. De stad Antwerpen werkt mee aan de realisatie van deze doelstelling.

Voor de Noordelijke aanloophelling dient gestreefd te worden naar **50% duurzame verplaatsingen** (te voet, met de fiets of het openbaar vervoer) en een openbaar vervoer dat op 500m van elke woning gelegen is.

6.4.1.2 Vervoersmanagement

PARKEERKENGETALLEN & NORMEN

De CROW parkeerkenngetallen die hier van toepassing zijn, zijn deze van de categorie zeer sterk stedelijk in combinatie met schil rond het centrum. Concreet gaat het om volgende cijfers:

Wonen:	1,1 pp – 2,0 pp / woning (incl. 0.3 bezoekers)
Kantoren:	0,9 – 1,6 pp / 100m ²

Voor andere voorzieningen worden volgende vorken gehanteerd:

Basisschool: 0,5 pp – 1 pp /leslokaal, geen parkeren voor studenten en beperkt parkeren voor bezoekers

Commerciële voorzieningen:

x < 1000m ²	1 pp – 3 pp per 100m ² BVO
x > 1000m ² (bv. supermarkt)	te bepalen op maat

Overige woonondersteunende voorzieningen sterk afhankelijk van het programma dat zal voorzien worden bv.

Kinderkribbe 0.9 – 1.1 /100m² bvo
Etc.

De uiteindelijke norm zal bepaald worden aan de hand van verschillende factoren. Verder onderzoek in de opmaak van het stadsontwerp zal deze kengetallen verfijnen tot een wenselijke parkeernorm. Elementen die hierop van invloed kunnen zijn:

- aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer;
- geplande aanwezigheid van een hoogwaardige fietsersbrug;
- gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen;
- plaatsen voor autodelen.

Bijkomend geldt dat er minimaal 1 parkeerplek per privatieve wooneenheid dient verzekerd te worden binnen de gangbare bezettingstijden voor bewonersparkeren.

6.4.1.3 Vervoersontwerp

NETWERK

Voetgangers / fietsers

Er dient een voetgangers- en fietsersnetwerk uitgewerkt te worden dat ingepast wordt in het bestaande en geplande netwerk.

Voor de fietser dient er bijzondere aandacht te gaan naar een leesbare, vlotte en veilige fietsroute tussen de aanloophelling van de fietsbrug en de Groenendaallaan.

Openbaar vervoer - tram

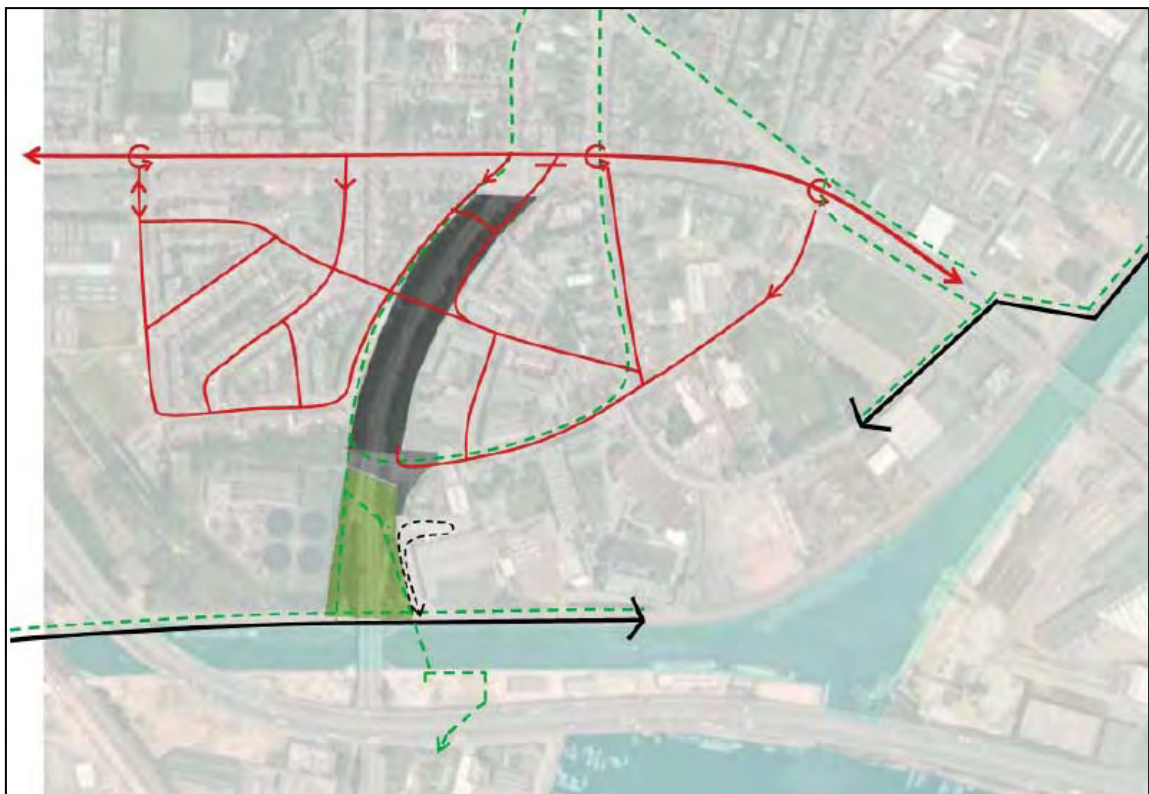
De **loopafstanden** tot de haltes van het openbaar vervoer worden bij voorkeur zo kort mogelijk gehouden. 500m geldt als maximum. Er dient aandacht te zijn voor leesbare en aantrekkelijke looproutes naar de haltes op Groenendaallaan.

Het gebied wordt op dit moment ontsloten door tramlijn 6 die niet alleen een verbinding maakt met de binnenstad, maar eveneens met een aantal grootstedelijke voorzieningen zoals Metropolis, Sportpaleis, Antwerp Expo en Koningin Elisabethzaal. De frequentie van de tramlijn is hoog en kent ook 's avonds een voldoende aanbod.

Privaat vervoer

In het *Masterplan Bruggen Albertkanaal* werd een **circulatieschema** voorgesteld voor de woonwijk. De ambitie van dit schema is om geen rechtstreekse verbinding meer te maken tussen het wonen aan de noordzijde en de industrie aan de zuidzijde. Op die manier wordt zwaar vrachtverkeer uit de woonwijk geweerd. Belangrijk hierbij is dat er een verbinding voor traag verkeer moet zijn tussen Oud-Merksem en Gagelvelden, maar dat sluipverkeer dat momenteel zich een weg zoekt door de wijken naar het Albertkanaal moet vermeden worden. Daarom wordt voorgesteld ter hoogte van de huidige onderdoorgang onder de brug een verkeersvrij plein aan te leggen. Tussen de Jaak Coveliersstraat en Roederdelft wordt een nieuwe verbinding voorzien. Het risico op sluipverkeer dient hier zo veel mogelijk vermeden te worden.

De Campiniastraat blijft eenrichtingsverkeer, komende vanuit de Groenendaallaan. De Taxandriastraat wordt een doodlopende straat, zonder aansluiting op de Groenendaallaan, met tweerichtingsverkeer.



Figuur 41: Masterplan Bruggen Albertkanaal – voorstel circulatieschema (groen: gemotoriseerd – rood: fiets)

Het circulatieschema is als richtinggevend te beschouwen, de ambitie is een vaste randvoorwaarde. De circulatie zal op termijn ook verder bepaald worden in een wijkcirculatieplan.

Het provinciebestuur Antwerpen stelt op dit moment een *Kaderplan Albertkanaal* op. Hierin wordt een ontwikkelingsperspectief voor de zuidzijde opgesteld. Indien hier in de toekomst geen industrie meer wordt voorzien, maar bijvoorbeeld wonen kan het circulatieschema herzien worden. Indien de industrie gehandhaafd blijft, geldt opnieuw de voorwaarde dat er geen rechtstreekse verbinding kan zijn tussen de industrie aan het water en de nabijgelegen woonwijken. De Vaartkaai mag met andere woorden niet aansluiten op de woonstraten zoals de oude Bredabaan en de Gasthuishoevestraat.

De **kruispunten** aan de **Groenendaallaan** werden reeds uitgewerkt in het *Streefbeeld Groenendaallaan* en zijn dus tevens grenstellend voor het woonproject.

Interactie tussen netwerken

Uiteindelijk moet het ontwerp faciliteren dat de keuze voor een duurzame verplaatsing in principe eenvoudiger is dan de keuze voor een niet duurzame verplaatsing. Om keuzes voor duurzame modi te faciliteren zou bijvoorbeeld de loopafstand tot de halte voor het openbaar vervoer in principe kleiner moeten zijn dan de afstand tot de autostalplaats en worden fietsstalplaatsen bij voorkeur nabij de toegang tot het bedrijf of de woning geplaatst. Waar de autoparkeergarage wordt gepland bepaalt dus mee voor welk vervoersmiddel mensen zullen kiezen. Niet alleen is de locatie van de voorzieningen en de loopafstand bepalend maar tevens de (ruimtelijke) kwaliteit van de voorzieningen en de loop- en fietsroutes. Het ontwerp dient hiervoor bijzondere aandacht te hebben.

PARKEERCONCEPT

Auto

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 Groenendaallaan). Het laden en lossen gebeurt eveneens zoveel als mogelijk inpandig.

Fiets

Voor fietsen gelden de **parkeer- en stallingsnormen en principes uit de bouwcode**.

RUIMTE

Bouwblok

Op bouwblokniveau dient vooral gelet te worden op het **beperken van de maaswijdte**. Gesloten omvangrijke bouwblokken kunnen de wandel- en fietsafstand oprekken waardoor wandelen en fietsen eerder ontmoedigd wordt. De lengte van bouwblokken dient te worden beperkt.

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.

Openbare ruimte

De inplanting van functies op bepaalde locaties dient een meer 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.

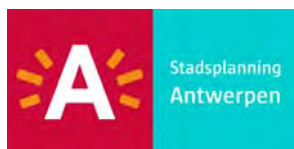
6.4.1.4 Verkeersmanagement

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

6.4.2 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 planningscontext (**positionering**).

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.

6.4.3 Maatregelen

De resultaten van de analyse en het vooropgestelde ambitieniveau te halen dient een geheel aan maatregelen genomen worden. Deze maatregelen situeren zich op vier domeinen:

- | | |
|------------------------|---|
| - ruimtelijke planning | (locatie / programma) |
| - vervoersmanagement | (gedragwijziging / sensibilisering / bedrijfsvervoersplannen modal split / parkeernormen) |
| - 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 moeten worden naar een oplossing**.

7 Verkoop onder voorwaarden

De IJzerlaan en de Ingenieur Menneslaan zijn vandaag gewestwegen en eigendom van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Wanneer de IJzerlaan buiten dienst zal worden gesteld, is een overdracht aan de stad volgens de afspraken overdracht van gewestwegen in het Masterplan 2020, aangewezen.

De stad wil de gronden in eigen regie ontwikkelen, zonder zelf voor de concrete uitvoering in te staan. Door de eigendomspositie van de stad (op termijn, na overdracht) kan de stad instaan voor de uitstippeling van een ontwikkelingstraject en de keuze van een goede ontwerper en uitvoerder, waardoor de kwaliteitsbewaking gegarandeerd wordt. Het projectgebied zal daarom op de markt gebracht worden via een verkoop onder voorwaarden. Dit wil zeggen dat de gronden zullen worden verkocht zodat de hierboven geschetste beleidsdoelstellingen kunnen worden gerealiseerd. In navolging van deze ambitienota zal een verkoopbundel opgemaakt worden die een meer gedetailleerde projectdefinitie omvat, alsook financiële randvoorwaarden.

Het verkoop- en ontwikkelingstraject voor de noordelijke aanloophelling IJzerlaan zal twee fasen omvatten. Via deze fasen probeert de stad Antwerpen als 'opdrachtgever' in te schatten wat de ambitie, kennis en kunde is van de marktpartijen. De marktpartij zal idealiter bestaan uit een consortium van een ontwikkelaar of promotor, een ontwerpteam (stedenbouwkundige(n), architect, landschapsarchitect, ...), een aannemer, een financier enz. De selectie van het plan – ontwerper – ontwikkelaar verloopt in twee fasen.

FASE 1: Kandidatuurstelling en preselectie van kandidaten

Deze fase heeft tot doel marktpartijen aan te trekken om vervolgens over te gaan tot een eerste selectie van drie kandidaten. De kandidaten kunnen zich beroepen op een eerste beknopte bevragingbundel. In deze eerste fase worden de geïnteresseerden beoordeeld op basis van uitsluitings-, financiële en kwalitatieve selectiecriteria. Deze hebben voornamelijk betrekking op het voorgestelde projectteam, haar ervaring en financiële draagkracht (o.a. een minimum bod) en de algemene projectaanpak en werkmethode. Er wordt nog geen ontwerpvoorstel verwacht. De inhoudelijke beoordeling wordt doorgeschoven naar de tweede fase. Hierdoor wordt in de eerste fase slechts een beperkte inspanning van de geïnteresseerden verwacht.

De Stad Antwerpen opteert ervoor om het aantal kandidaten voor de tweede fase d.m.v. een preselectie te beperken omwille van de uitgebreide vraagstelling voor een tweede fase.

FASE 2: Uitwerken van het ontwikkelingsvoorstel, evaluatie, onderhandeling en samenwerkingsovereenkomst

Fase 2 heeft tot doel de drie geselecteerde kandidaten te evalueren op basis van concrete volledig uitgewerkte ontwikkelingsvoorstellen, gebaseerd op een uitgewerkte verkoopbundel. Na de evaluatie zullen met de resterende kandidaat onderhandelingen gevoerd worden die resulteren in een verkoopovereenkomst met een aantal modaliteiten m.b.t. het ruimtelijk, functioneel, financieel en zakenrechtelijk voorstel.

De gunningscriteria zullen nog verder uitgewerkt worden in de bevraging- en verkoopbundel. Belangrijk is evenwel dat de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit bij de jurering minstens even belangrijk is, als de geboden prijs. Minimaal worden dus van de 100 punten, 50 punten aan ruimtelijke kwaliteit toegekend.

Voor de verkoop zal een minimumbod worden vooropgesteld. Aangezien de ontwikkelbare oppervlakte bij de oproep niet gekend is en zal volgen uit de ontwerpvoorstellen, wordt geopteerd om boven het engagement tot minimumbod, een prijs per m² zal gevraagd worden. Hoe meer ontwikkelbare oppervlakte uit het definitieve stadsontwerp volgt, hoe hogere de uiteindelijke prijs zal zijn. Op die manier kan vermeden worden dat de dichtheid wordt opgedreven om bepaalde winstmarges te hebben.

8 Proces

8.1 Stappenplan

Het verdere proces van de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug bestaat uit volgende stappen / mijlpalen:

- principe-akkoord met Agentschap Wegen en Verkeer over overdracht Ingenieur Menneslaan aan de Stad Antwerpen;
- participatief traject;
- opmaak bevraging- en verkoopbundel;
- opstart selectieprocedure verkoop onder voorwaarden in 2 fasen na principe-akkoord overdracht:
 - o fase 1 kandidaatsstelling: selectie 3 consortia
 - o fase 2 ontwerpvoorstel + definitieve keuze: voorontwerp stadsontwerp
- uitwerking tot definitief stadsontwerp
- opmaak Ruimtelijk Uitvoeringsplan: juridische vertaling van dit definitieve stadsontwerp
- uitvoering van de werken na effectieve overdracht aan Stad Antwerpen en verkoop aan private partij

Sommige stappen kunnen deels parallel lopen.

8.2 Overlegstructuur

Voor een goed verloop van het planproces en om het planproces te begeleiden wordt een interne overlegstructuur opgezet. De interne overlegstructuur bestaat uit een ambtelijke werkgroep en een plangroep.

De projectleider van AG Stadsplanning (AG STAN) coördineert de opmaak van het stadsontwerp.

De ambtelijke werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de verschillende bedrijfseenheden. Voor de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug zijn de belangrijkste betrokkenen:

- Cultuur, sport & recreatie | Sport en recreatie
- Stadsontwikkeling | Openbaar domein
- Stads- en buurtonderhoud | Groen en begraafplaatsen
- Cultuur, sport & jeugd | Jeugd
- Cultuur, sport & jeugd | Sport en recreatie
- Samen Leven | Stedelijk wijkoverleg
- Stadsontwikkeling | Mobiliteit
- Stadsontwikkeling | Vergunningen
- Werk en Economie
- Autonoom Gemeentebedrijf Vespa
- Stedelijk Onderwijs | Patrimonium
- Stadsbouwmeester

Op regelmatige basis wordt de visie en een stand van zaken terug gekoppeld met het districtcollege van Merksem.

De plangroep bestaat uit vertegenwoordigers van de ambtelijke werkgroep, aangevuld met de stadsbouwmeester, gebiedsregisseur en relevante kabinetten. De plangroep bereidt beleidsbeslissingen voor die in overleg met de ambtelijke werkgroep zijn uitgewerkt.

Essentiële te betrekken externe partners zijn:

- Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel: ontwerper en uitvoerder van de IJzerlaanfietsbrug

8.3 Communicatie en participatie

De ontwikkeling van de noordelijke aanloophelling IJzerlaanbrug is voor Merksem een enorme kans om op deze schaal een nieuwe woonontwikkeling te realiseren. Aangezien de veranderingen zeer groot zullen zijn, van infrastructuurruimte naar nieuw stedelijk weefsel, dient op regelmatige tijdstippen met de bewoners en betrokkenen gecommuniceerd te worden, om draagvlak en betrokkenheid te creëren.

De ontwikkeling van het project belangt de volgende doelgroepen rechtstreeks aan:

- omwonenden (bewoners van de wijken Gagelvelden en Laatlos, straat- of buurtcomités, jeugdverenigingen in deze wijken, dienstencentrum 't Dokske)
- nieuwe bewoners (sociale huisvestingsmaatschappijen Woonhaven en ABC en hun klanten in Merksem, co-housinggroepen, gezinnen in Antwerpen en in de rand...)
- bedrijven
- weggebruikers

Belangrijk is bij de communicatie rond dit project steeds vanuit het grotere geheel van IJzerlaan, van brug tot stad, te communiceren.

Bij de verschillende planningsstappen zetten we in co-productie met de stedelijke diensten marketing & communicatie (MC), stedelijk wijkoverleg (SWO) en projecten stad in verandering (PSV) op drie communicatiedoelstellingen: informeren, laten participeren en (laten) inspireren. Zo treden we bij elke stap in dialoog met de rechtstreekse belanghebbenden over de kansen die ontstaan rond de nieuwe IJzerlaanbrug opdat we bij de uitwerking ervan maximaal rekening kunnen houden met hun noden.

Voor de bewoners zetten we samen met SWO Merksem in op aangepaste inspraakmethodieken en met PSV op sociale-artistieke interventies. Zo kunnen deze doelgroepen hun suggesties en ideeën inbrengen voor de uitwerking van de plannen en kunnen de ontwerpers terugkoppelen over hun vorderingen. Daarbij doen we een beroep op Opsinjoren, het dienstencentrum 't Dokske en de sociale huisvestingsmaatschappijen om meer kwetsbare doelgroepen te bereiken (65+'ers, kinderen en jongeren, eenoudergezinnen en nieuwkomers). Een eerste belangrijke stap is het gebied onder de aandacht brengen en visualiseren wat het zou betekenen als de brug verdwijnt.

Tussen de buitendienststelling / afbraak van de brug en de bouw van de nieuwe woonwijk zal het terrein in kwestie voor enkele jaren een open vlakte zijn. Dit biedt opportuniteiten voor tijdelijke invullingen, die op hun beurt in co-productie met bewoners en verenigingen uit de omliggende wijken kunnen worden opgezet.

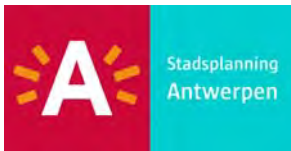
Met het oog op de lokale bedrijvigheid, zetten we samen met Werk & Economie we twee trajecten uit: één om de dialoog op te starten met de aanwezige ondernemers en met hun belangen rekening te houden bij elke planningsstap, een tweede om ontwikkelaars/ondernemingen aan te trekken die een nieuwe dynamiek kunnen brengen.

Voor de weggebruikers voorzien we samen met MC outdoorcommunicatie met info over de plannen en hun verkeersimpact.

Ten slotte bundelen we alle informatie voor alle belanghebbenden en voor een ruimer publiek op een online platform waarop ze meteen ook kunnen reageren en interageren. Op dit platform wordt het gehele planningsproces transparant gemaakt. Hiervoor rekenen we op de ondersteuning van MC.

8.4 Rol van de ontwerper

Stad Antwerpen verwacht van de ontwerpers 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 ontwerpers maximaal deze marge te geven, maar wenst ook te kunnen aangeven wanneer grenzen bereikt zijn. De ontwerpers dienen 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 ontwerpers de gave bezitten om door middel van geschreven en gesproken woord en wervende beelden te kunnen enthousiasmeren.

Van de ontwerpers wordt een begeleidende rol verwacht ten opzichte van het proces en ten opzichte van het participatieve luik. De trekkende rol berust bij de verschillende verantwoordelijke stadsdiensten.