



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

CONSENSUSNOTA

Oorspronkelijke naam document

Consensusnota - Visie van de stad over de gewenste ontwikkeling van het spoorwegemplacement - Goedgekeurd bij collegebesluit van 12/09/2001

Project

Park Spoor Noord Antwerpen

PLANGROEP SPOOR NOORD

‘EEN STEDELIJK PARKLANDSCHAP VOOR ANTWERPEN NOORD’

CONSENSUSNOTA

**VISIE VAN DE STAD OVER DE GEWENSTE ONTWIKKELING VAN HET
SPOORWEGEMPLACEMENT – GOEDGEKEURD BIJ COLLEGEBSLUIT VAN 12/09/2001**

Het grootstedenbeleid van de federale regering **SPOORWEGEMPLACEMENT EN OMGEVING**

NOOT

Deze **consensusnota** is het resultaat van drie intensieve denkdagen op 5 en 12 Juni en 3 Juli 2001, waarbij verschillende betrokken bedrijfseenheden en kabinetten werden samengebracht met het oog op het formuleren van een gedegen en strategische visie op de gewenste ontwikkeling van het spoorwegemplacement.

- De tekeningen, de verslagen van de drie denkdagen, en de verslagen van de creatieve workshops groen zijn apart gebundeld als **consensusnota - bijlagen**.
- De rapporten van Mario Fancello, Cefores (financiële scenario's), Ann Van Herzele, VUB (groen op het spoor) en de werkgroep creatieve analyse, planningscel/OB (structuur en beeld) zijn apart gebundeld als **consensusnota - rapporten**.
- Als oorspronkelijke basis- en startdocumenten wordt verwezen naar de **startnota**, de **synthese- en discussienota** en 3 bijlagen (**kaartenbundel, fotobundel, en voorbeeldenbundel**) van 18 april 2001.

Het College van burgemeester en schepenen wordt in de loop van de maand september gevraagd om de consensusnota goed te keuren en kennis te nemen van de bijlagen en de rapporten.

COLOFON

Auteurs - redactie:

Hardwin De Wever, Coördinatie Plangroep Spoor Noord, Planningscel/OB

Tekeningen:

Gert De Keyser, Hardwin De Wever, Planningscel/OB

Medewerking / supervisie:

Plangroep Spoor Noord, Planningscel/OB

SOMA vzw, programmacoördinatie van het Antwerps programma voor het federaal grootstedenbeleid

INHOUD CONSENSUSNOTA

TEN GELEIDE.....	4
PARTICIPANTEN DENKDAGEN OP 5 EN 12 JUNI EN 3 JULI 2001	5
Coördinatie Plangroep Spoor Noord	5
Ondersteuning Plangroep Spoor Noord	5
Stedelijke diensten.....	5
Kabinetten.....	5
Externen	5
ONTWIKKELINGSPRINCIPES	6
I. PRINCIPES MET BETREKKING TOT DE GEWENSTE (RUIMTELIJKE) ONTWIKKELING VAN HET SPOORWEGEMPLACEMENT	6
1. Functies.....	6
2. Inrichtingsprincipes voor het emplacement en omgeving.....	8
3. Gewenste ruimtelijke structuur.....	10
II. PRINCIPES MET BETREKKING TOT HET PROCES VAN ONTWIKKELING	12
1. Financiële ontwikkelingsprincipes.....	12
2. Indicatieve fasering	13
III. PRINCIPES MET BETREKKING TOT HET PROCES VAN AANPAK.....	14
1. Institutionele organisatie en aanpak	14
2. Planningsproces – timing, actoren en producten.....	16
3. Communicatieproces	16
IV. SYNTHESE: HARDE EN ZACHTE RANDVOORWAARDEN	17
1. Harde randvoorwaarden	18
2. Zachte randvoorwaarden	19
ONDERZOEKSVRAGEN	21

TEN GELEIDE

De site van het spoorwegemplacement (24ha, lengte 1,6km) en omgeving staat centraal in het programma van het federaal grootstedenbeleid (2000-2003). Heel wat middelen zijn gereserveerd om binnen een termijn van vier jaar concrete projecten te realiseren die niet enkel voor deze site, maar ook voor de ganse stad een stimulans moeten betekenen.

Teneinde rond de verschillende visies die over het spoorwegemplacement en omgeving leefden (zowel bij het bestuur als bij de bevolking) een consensus te bereiken, werden drie denkdagen georganiseerd. Deze denkdagen, gestuurd en georganiseerd door de Plangroep Spoor Noord, Planningscel/OB, die hiervoor gemandateerd werd door het College (besluit van 18/04/2001, jaarnr. 3640)¹, hadden plaats in het Damstation, toekomstig infopunt voor alle ontwikkelingen met betrekking tot Spoor Noord.

*Een “ontwerp-consensusnota” (13/06/2001) werd begin juli opgemaakt door de Plangroep Spoor Noord, als weerslag van deze drie intensieve denkdagen (5 en 12 Juni en 3 Juli 2001), waarbij verschillende betrokken bedrijfseenheden en kabinetten (deelnemers zie volgende pagina) werden samengebracht. Het “denkproces” rond drie thema’s - visievorming, gewenste ruimtelijke structuur en beeld, en financiële haalbaarheid – verliep zeer constructief. Via de methodiek van de creatieve (met sfeerbeelden) en financiële analyse werd op dynamische wijze een duidelijk beeld gevormd van zowel de “sferen” die men wil nastreven op het emplacement, als van de financiële consequenties. Dit alles werd gekaderd binnen een ruimtelijke en sociaal-economische visie. **Een ruime consensus en breed draagvlak werden bereikt binnen de stad over de principes met betrekking tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, het proces van ontwikkeling en het proces van aanpak.***

Volgende stap

Deze consensusnota integreert de schriftelijke opmerkingen met betrekking tot de “ontwerp-consensusnota”, die in de loop van de maand juli door de participanten van de denkdagen werden overgemaakt aan de Plangroep Spoor Noord en de opmerkingen van het collegeteam stadsontwikkeling op 28 augustus 2001. Deze consensusnota heeft derhalve reeds een richtinggevende status.

¹ Zie ook Startnota ‘Spoorwegemplacement en omgeving’, Synthese en –discussienota en 3 bijlagen (kaartenbundel, fotobundel, voorbeeldenbundel), Plangroep Spoor Noord, 18 april 2001.

Op basis van een collegebesluit zullen krachtlijnen en principes van de uiteindelijke (definitieve) consensusnota verder gehanteerd worden in het denkproces en de basis vormen bij de concrete onderhandelingen over de ontwikkeling van het spoorwegemplacement, in de eerste plaats uiteraard in het onderhandelingsproces met de eigenaar NMBS/EIS.

Voor de verdere planning en concrete uitvoering wordt door de Plangroep Spoor Noord een coherent planningsproces uitgewerkt. Dit betekent ook dat duidelijke mandaten en verantwoordelijkheden, een realistische timing en te behalen producten dienen op punt gesteld te worden.

De Plangroep Spoor Noord is in staat om het proces inhoudelijk te begeleiden. Maar er is ook nood aan een procesmanager om het planningsproces te managen, zeer sterk gesteund door een door het College aanvaarde en gemandateerde politieke trekker en een bestuurlijk netwerk (stuurgroep) dat gemandateerd wordt te participeren aan het proces. De organisatie van het proces, de betrokkenheid van alle noodzakelijke actoren, de terugkoppeling naar het filiaal Stad-NMBS voor de concrete ontwikkeling van het spoorwegemplacement en naar de stuurgroep Spoor Noord en het Collegeteam Stadsontwikkeling, is een conditio sine qua non om tot een degelijk onderbouwde en uitvoerbare ontwikkeling te komen.

Het project Spoor Noord is een belangrijke uitdaging voor Antwerpen: goede samenwerking, correcte en regelmatige informatie en communicatie zijn de sleutelementen om dit proces te laten slagen. Deze denkdagen hebben alvast aangetoond dat dit mogelijk is en dat het spoor dat genomen werd moet worden verder gezet.

*Dries Willems
Coördinator Planningscel/OB*

PARTICIPANTEN DENKDAGEN OP 5 EN 12 JUNI EN 3 JULI 2001²

Coördinatie Plangroep Spoor Noord

Hardwin De Wever, planningscel/OB
Ellen Lamberts, planningscel/OB
Gert De Keyser, planningscel/OB

Ondersteuning Plangroep Spoor Noord

Dries Willems, coördinator planningscel/OB
Heidi Vandenbroecke, planningscel/OB, GIS ondersteuning
Koen Heyvaert, planningscel/OB, WG creatieve analyse
Filip Pittillion, planningscel/OB, WG creatieve analyse

Stedelijke diensten

Mevrouw Karen Minsaer, programmacoördinatie Picqué
De heer Tom Dumez, programmacoördinatie Picqué
De heer Rik De Ruysser, OB/Onderzoek en Ontwikkeling
De heer Frank Debruyne, OB/Onderzoek en Ontwikkeling
De heer Jan Verhaert, OB/Onderzoek en Ontwikkeling
De heer Patrick Dictus, OB/Onderzoek en Ontwikkeling
Mevrouw Maud Coppenrath, OB/Onderzoek en Ontwikkeling
Mevrouw Miranda Coppens, OB/RO/SO
De heer Luc Vervoort, OB/Economische Ontwikkeling
Mevrouw Anniek Desmet, OB/Economische Ontwikkeling
De heer Koen De Cock, OB/Economische Ontwikkeling
De heer Koen Derkinderen, OB/Grond- en pandenbeleid
De heer Koen Leroux, OB/Grond- en pandenbeleid
Mevrouw Vanessa Vanhoolandt, OB/SD/Communicatie
De heer Stefan Nieuwinckel, BZ/Wijkontwikkeling
Mevrouw Kitty Haine, BZ/Prostitutiecel
De heer Roland Syvertsen, BZ/Huisvesting
De heer Fons Famaey, BZ/Huisvesting
Mevrouw Virge Smets, BZ/JD/TL
Mevrouw Gwen de Raeymaeckers, BZ/JD/TL
De heer Joris De Bleser, BZ/JD/TL
De heer Edward Jacobs, CS/Sport en cultuur

De heer Willy Alix, CS/Sport en cultuur
De heer Dirk Diels, Cel Stadsontwikkeling
De heer René Daniels, Stadsbouwmeester, OB/WMZ
De heer Jan Karel Konings, Projectleider Slachthuis
De heer Bruno Verbergt, Cultuur/Antwerpen Open
De heer Chris Addiers, VE/BW
De heer Erich Mortelmans, VE/BW
De heer Jan Goorden, Coördinator SOMA
Mevrouw Gerda Van Hove, bestuursdirecteur OB
Mevrouw Marjan Knockaert, bestuursdirecteur VE

Kabinetten

Mevrouw Caroline Bastiaens, Kabinet KBDP
De heer Tom Meeuws, Kabinet KICSES
De heer Luc Peeters, Kabinet KROSOW
De heer Hugo Vermeulen, Kabinet KIRIS
De heer Gab De Buysscher, Kabinet KLHOB
Mevrouw Ellen Van Beek, Kabinet KIV
De heer Herman De Bleser, District Antwerpen

Externen

De heer Luk Janssen, Interactief, Moderatie
De heer Jef Van den Broeck, KUL, sturing
De heer Jan Baelus, Studiegroep Omgeving, sturing
Mevrouw Ann Van Herzele, Groenstudie, VUB, Human Ecology
De heer Mario Fancello, Financiële scenario's, Cefores
De heer Koen Vandesompele, Mobiliteit, studiegroep Omgeving
De heer Koen Stuyven, Mobiliteit, Langzaam Verkeer
De heer Peter Vermeulen, Stramien, Plangroep RSA
Mevrouw Ptries Haberer, Plangroep RSA

² Voor gedetailleerd overzicht individuele deelname aan de denkdagen: zie bijlage III - verslagen

ONTWIKKELINGSPRINCIPES

I. PRINCIPES MET BETREKKING TOT DE GEWENSTE (RUIMTELIJKE) ONTWIKKELING VAN HET SPOORWEGEMPLACEMENT

1. Functies

Drie types van functies worden voorgesteld; de **hoofdfuncties**, de **ondersteunende functies** en de **niet gewenste functies**.

Hoofdfuncties: een **stedelijk parklandschap** met een **groen-recreatieve functie** en een **hefboomfunctie op stadsdeelniveau**.

De rol van het spoorwegemplacement is tweeledig. Enerzijds heeft zij een **groene en recreatieve functie**, anderzijds heeft zij een hefboomfunctie voor de opwaardering van het omliggende stadsweefsel Dam, Stuivenberg en Seefhoek (stadsdeelniveau).

Deze tweeledige rol sluit aan bij, en onderbouwt verder, de visie zoals verwoord in het **bestuursakkoord van 18 december 2000**.

A. Hoofdfuncties

1. Een groene drager met een recreatieve functie:

- Het spoorwegemplacement heeft als *eerste hoofdfunctie* een groene drager met een recreatieve functie.
- We spreken van een '**stedelijk parklandschap**' dat staat voor **licht, lucht en ruimte** in de dense omgeving, en de hele oppervlakte van het terrein beslaat.
- Zij creëert in de eerste plaats **ruimte voor actieve (sport en spel) en passieve vormen van recreatie**, voor alle leeftijden, waarvoor aan de behoeften van de omliggende buurten tegemoet wordt gekomen.
- Daarnaast biedt zij ruimte voor een **aantal diverse ondersteunende functies**, die in punt B besproken worden.

2. Een hefboomfunctie op stadsdeelniveau:

- Als *tweede hoofdfunctie* heeft het emplacement een **hefboomfunctie voor de opwaardering van het omliggende stadsweefsel**. Het emplacement is een deel van een ruimere zone tussen de kernstad, de omliggende woonbuurten Dam, Stuivenberg

en Seefhoek, het Eilandje en de voorstad (Merksem, Noord en Zuid Deurne). Zij is hiermee sterk verweven en ruimtelijk en functioneel complementair. In de opwaardering van het omliggende weefsel Stuivenberg, Seefhoek en Dam, en in haar relatie tot de kernstad, het Eilandje en de voorstad speelt zij een cruciale rol. Als **stedelijk parklandschap** heeft zij een **uitstraling op Noord-Antwerpen**.

- Opdat dit stedelijk parklandschap een hefboomfunctie op stadsdeelniveau kan realiseren, is binnen de ruimte die het emplacement creëert voor diverse functies, een **absolute minimumoppervlakte van 10 ha – aaneengesloten en multifunctioneel - groen** noodzakelijk.
- De **uitstraling en de hefboomfunctie** van de inrichting, de veelzijdigheid en belevingswaarde nemen bovendien **evenredig toe met de oppervlakte** van het gebied. Hoe meer oppervlakte aaneensluitend 'groen' kan gerealiseerd worden, hoe groter de groene magneetfunctie van het gebied wordt.

B. Ondersteunende functies

Met betrekking tot de hoofdfuncties kunnen een aantal ondersteunende functies onderscheiden worden.

1. Een multifunctionele ontwikkeling met stedelijke uitstraling

- **De kop** (het westelijk deel aansluitend op de Noorderlaan en de Leien) wordt ontwikkeld als een toeganggebied tot het emplacement met **stedelijke uitstraling**. De kop leent zich tot een **gemengde en multifunctionele invulling** van hoofdzakelijk kantoren, maar ook met wonen, ondersteunende commerciële en horeca functies, retailactiviteiten en harde sportinfrastructuur.
- Dit alles onder de vorm van een **markant, architecturaal hoogstaand en representatief gebouwencomplex**, dat op haar beurt een hefboom wordt voor de ontwikkeling van de omgeving. Deze kopfunctie wordt met een **compact ruimtebeslag** uitgewerkt, zodat de groene hoofdfunctie (drager) zo krachtig mogelijk kan uitgebouwd worden.
- Op de kop ontmoeten de twee ontwikkelingsgebieden spoorwegemplacement en het Eilandje elkaar, een goede **aansluiting met het Eilandje** is dus cruciaal.

2. Hergebruik van de spoorweggebouwen

- Behoud en hergebruik van **3 van de bestaande spoorweggebouwen** (onderhoudsloods, herstellloods en kantoorgebouw), omwille van hun potentiële ontwikkelingsmogelijkheden en historische betekenis (het spoor als geheugen), moet verder onderzocht worden naar architecturale waarde, herbruikbaarheid naar functionaliteit, rendabel hergebruik en fasering op korte en lange termijn.
- De voorstellen voor een overwegend **publieksgerichte artistiek-culturele invulling**, zo bijvoorbeeld als “artistiek bedrijventrum” of “kunstfabriek”, worden verder onderzocht. Dit kan de cultuurproductie zijn. Tegelijk, als hefboom, kan hiermee aansluitend in de omgeving een clustering gebeuren van toeleverende commerciële bedrijven, die gelinkt zijn aan cultuur.
- Zo worden ook de voorstellen voor een **sportieve of recreatieve invulling** van het spoorweggebouwen verder onderzocht. Dit kan gaan van volledig ingerichte sporthallen tot polyvalente ruimten waar diverse activiteiten kunnen plaats hebben. Dit gebeurt in samenhang met de infrastructuur die wordt voorzien elders op het emplacement (de recreatieve clusterzone) of in de omgeving.

3. Zachte noord-zuid verbindingen

- Tot slot is er nood aan **zachte noord-zuid verbindingen** tussen de wijken Dam en Stuivenberg.
- Visuele en ruimtelijk-fysieke assen voor zacht verkeer, die ruimtelijk structurerend en organiserend werken, en ontsluiting realiseren met het Oude Badhuis, het Stuivenbergplein en het St. Jansplein, maar ook verder met het Lobroekdok, het Kempisch dok en het Asiadok.

C. Niet prioritaire en niet gewenste functies

1. **Wonen is geen prioritaire functie** voor ontwikkeling op het emplacement. Gekaderd binnen ruimtelijke (bv. afwerken van de randen), financiële en veiligheidsargumenten en in combinatie en verweving met ontwikkelingen op de kop zijde Noorderplaats, kan hier in beperkte mate aan gedacht worden.
2. **Commerciële functies** horen evenmin thuis op het emplacement, tenzij ook weer verweven met andere functies op de kop Noorderplaats.
3. **Horeca** (met specifieke aandacht voor het reca-gedeelte) kan in verwevenheid met andere functies (bv. publieksgerichte artistiek-culturele invulling, sport en recreatie) ook buiten de kop.
4. Op het emplacement is **geen plaats voor bijkomende bovenlokale verkeersinfrastructuur**³; dit conform de inrichtingsprincipes zoals in volgende hoofdstuk wordt weergegeven.
5. Ook voor de locatie van **KMO** is principieel **geen ruimte**; ten noorden van het emplacement is voldoende ruimte aanwezig mits de noodzakelijke ruimtelijke herstructurering.

³ Deze stelling wordt ingenomen door de deelnemers van de denkdagen, met uitzondering van de stadsbouwmeester. Het in opmaak zijnde mobiliteitsplan “Kernstad”, i.o. van Gewest (AWV), De Lijn en Stad Antwerpen opgemaakt door Omgeving/Tritel, moet hierover verder uitsluitsel geven in de loop van het najaar.

2. Inrichtingsprincipes voor het emplacement en omgeving

Uit de discussies van de denkdagen komen een aantal principes met betrekking tot de inrichting van het emplacement en de omgeving naar voren. Zij vormen als het ware het kader voor de beoordeling van ontwikkelingsscenario's voor de inrichting van het emplacement en haar omgeving.

A. Voor het emplacement

1. Een heldere ruimtelijke structuur is de basis voor een goede ontwikkeling.

De structuurbepalende elementen voor het emplacement en de omgeving (zie gewenste ruimtelijke structuur) vormen het kader voor de verdere inrichting en ontwerpmatige verfijning van het projectgebied. De voorgestelde wensstructuur wordt meegenomen in de ontwikkeling van het gebied, waarbij het cruciale punt is dat de totaalruimte leesbaar en als geheel voelbaar blijft en niet verkaveld wordt in diverse ruimtelijke entiteiten.

2. Zuinig ruimtegebruik, bundeling van bestaande infrastructuur en hefboomwerking.

→ Functies en activiteiten die gerealiseerd kunnen worden in de omgeving van het emplacement moeten daar gehuisvest worden. Zo moet er voor nieuwe functies eerst gekeken worden naar mogelijke lokalisering in de ruime omgeving. Dit kan onder meer door hergebruik van leegstaande en verwaarloosde panden en het herwaarderen en herstructureren van binnengebieden.

→ Hieruit volgt dat geen bijkomende ruimte kan aangesneden worden voor bijkomende bovenlokale verkeersinfrastructuur op het emplacement, maar ze dient gebundeld te worden met de bestaande infrastructuur in de omgeving.

→ Tot slot moet elke bestaande of nieuwe invulling/functie op het terrein beoordeeld worden op haar hefboomfunctie voor de ontwikkeling en herwaardering van de omgeving.

3. Duurzame en ecologische ontwikkeling.

→ Er wordt uitgegaan van een **duurzame ontwikkeling** van het emplacement zelf (in de betekenis van milieuverantwoord m.b.t. materiaalgebruik, architecturale kwaliteit, waterbeheersystemen, bodemzorg, toekomstig beheer, recyclage van

bestaande waardevolle elementen, ...) en een duurzame relatie met haar omgeving.

→ Het resultaat van de gewenste ontwikkeling is een duurzaam model dat maximaal zelfvoorzienend is en waarin de behoefte beperkt wordt tot een minimum, in functie van het nastreven van een verantwoorde energiebalans.

4. Een zelfstandig project in samenhang met de ontwikkelingen in de omgeving en de stad.

→ De ontwikkeling van de site moet geëvalueerd worden in samenhang met de ontwikkelingen die plaatsvinden in de directe omgeving zoals bv. Station Groenendaal, het Eilandje etc. en op stadsniveau. Zo moet bijvoorbeeld de voorgestelde kantoorontwikkeling op de kop Noorderplaats bekeken worden in relatie tot andere (geplande) kantoorontwikkelingen in de omgeving van het Eilandje, station Groenendaal maar ook in relatie tot het Kievitplein, het Nieuw Zuid etc.

→ De link die gelegd moet worden met andere ontwikkelingen betekent niet dat het aangegrepen mag worden om bepaalde beslissingen uit te stellen.

→ Het project spoorwegemplacement is een zelfstandig project binnen duidelijke grenzen en met specifieke doelstellingen en indicatoren (programma grootstedenbeleid), en dient als dusdanig opgevat en gerealiseerd te worden.

5. **Veiligheid en leefbaarheid** zijn belangrijke principes bij de inrichting van het gebied. Toegangen (eventueel versterkt met een aantal functies), dag- en nachtactiviteiten dienen zorgvuldig op elkaar afgestemd. Een multifunctionele ontwikkeling dringt zich in die zin ook op.

6. **Harde grenzen voor bebouwing** Om de hoofdfunctie (groene drager) maximaal te realiseren, worden strikte grenzen voor bebouwing (aan kop Noorderplaats) vastgelegd. Deze grenzen zijn principieel-symbolisch weergegeven in de structuurschets voor het gebied en ligt ter hoogte van de Fuggerstraat.

7. **De inrichting en samenhang** van het emplacement moet van een **hoge kwaliteit** zijn. De samenhang van de openbare ruimte met een eigen inrichtingsprincipe en éénduidige vormtaal is van primordiaal belang. Hiertoe wordt gezocht naar een formule voor de opmaak van kwalitatieve stedenbouwkundige ontwerpen. Een hoogstaande kwaliteitsnorm en kwaliteitsbewaking door een stuurgroep zijn van toepassing.

8. De **uitstraling** van de functies op het emplacement moet bovenlokaal, maar tegelijk kleinschalig van karakter zijn. Daarbij kan het culturele aspect in de ontwikkeling van het stedelijk parklandschap ingebouwd worden, door het park aan te grijpen als ruimte voor diverse vormen van kunst.
9. **Publieke beheersstructuur.** Bij elke stap van de ontwikkeling moet ruime aandacht gaan naar een strategie voor nazorg, onderhoud en beheer van de toekomstige invulling.
10. **'Het spoor als geheugen'** is een belangrijk principe. Aandacht daarbij gaat naar o.a. de te onderzoeken potentiële ontwikkelingsmogelijkheden van de spoorweggebouwen, de structuur en de totaliteit van het gebied als historische drager en leeswijzer voor de ontwikkeling van het terrein (met o.a. het Schijn).
11. Het **standpunt van bevoorrechte getuigen**, met betrekking tot de inrichting en betekenis van de groene drager, wordt mee verwerkt bij de verdere discussie en herinrichtingvoorstellen⁴.

B. Voor de omgeving

Op vlak van mobiliteit⁵

1. In het kader van de verbreding van het Albertkanaal is de noodzakelijke verlenging van de brug van de IJzerlaan technisch niet uit te voeren, indien men rekening houdt met de doorvaarhoogte en de langslopende spoorwegbruggen, waardoor mogelijkerwijze een oplossing voor het knooppunt Slachthuislaan-IJzerlaan in de maak ligt. Het noordelijk gedeelte van de Singel kan op die manier volgens bestaande tracés Slachthuislaan-IJzerlaan-Noorderlaan afgewikkeld worden of evenwijdig met het Albertkanaal lopen.
2. De Viaduct Noorderlaan is het sluitstuk van de noordelijke hoofdtoevoerweg naar de stad: gelijkvloerse conflicten van verkeersstromen worden hierdoor vermeden. Indien ruimtelijke, verkeerstechnische en financiële argumenten overtuigend zijn om deze ondergronds (mogelijks verbonden d.m.v. ventwegen met ondergrondse parkeergelegenheden) te leggen, moet deze

voorwaarde behouden blijven. Bij behoud van de Viaduct echter is integratie binnen een zorgvuldig afgewerkte kop cruciaal.

3. Met de toekomstige scenario's Singel MIN en Singel PLUS moet het wegennet voor autoverkeer in Stuivenberg en Dam hooguit bestaan uit wijkverzamelwegen of erfontsluitingswegen, ingericht op bestaande tracés.
4. Het behoud van (een eventueel vernieuwd) Viaduct Dam is verkeerstechnisch niet nodig, maar kan wenselijk zijn voor ontsluiting van noord-zuid georiënteerd openbaar vervoer, en in functie van scheiding van verkeersstromen voor ontsluiting van lokaal verkeer van de wijk naar de stad toe.
5. Twee potentiële toekomstige locaties voor het transferium Station Groenendaal/Antwerpen-Noord en een evenemententreinreizigersstation, langs het ringspoor ter hoogte van het sportpaleis, worden in rekening gebracht bij toekomstige ontwikkelings-scenario's. Mede in functie van een multifunctionele ontwikkeling op de kop van het emplacement is het behoud van de halteplaats aan Damstation te bepleiten.

Op vlak van wonen

1. De in opmaak zijnde woonbehoeftestudie voor Antwerpen geeft aan dat de woonbehoefte in Noord-Antwerpen gedekt wordt door de voorraad aan leegstaande en verwaarloosde panden. Anderzijds moet de woonbehoefte gezien worden tegen de taakstelling vanuit het ruimtelijke structuurplan Vlaanderen voor het stedelijk gebied Antwerpen. Potenties voor ontwikkeling van kwalitatieve huisvestingsprojecten in dit stadsdeel zijn gelegen in het herwaarderen en saneren van bouwblokken. Het aanpakken van de bouwblokken in de omgeving komt ten goede aan de hoofdfunctie van het emplacement.
2. Aansluitend bij voorgaande principe mag – indien het realiseren van eventuele woonfuncties (op beperkte schaal) op het emplacement toch noodzakelijk zou zijn - niet ten nadele zijn van de woonfunctie in de omliggende woonbuurten. Het realiseren van woonfuncties op het emplacement kan enkel aanvaard worden indien de hefboomfunctie en de meerwaarde voor de omgeving duidelijk worden aangetoond. De kwaliteit van de huisvesting verbeteren in achtergestelde buurten zoals deze van Noord-Antwerpen is namelijk een beleidsdoelstelling van de stad.

⁴ Daartoe werden op 13 en 22 juni twee halve werkdagen ingericht met lokale en bovenlokale betrokkenen (scholen, buurtwerking, gezondheidswerking, wijkontwikkeling, bewoners, ...) o.l.v. Ann Van Herzele, VUB. De verslagen van beide creatieve workshops zijn terug te vinden in respectievelijke verslagen "groen op het spoor" (zie bijlage IV).

⁵ De hier verstrekte informatie m.b.t. mobiliteit is richtinggevend van karakter, op basis van externe adviezen. Beslissingen hieromtrent worden ten vroegste verwacht tegen 2002 (zie ook voetnoot 3).

3. Gewenste ruimtelijke structuur

De **structuurschetsen** voor de omgeving (stadsdeelniveau) en voor het emplacement geven de samenhang van de verschillende ruimtelijke opties principieel en symbolisch weer. Zij geven anders dan een ruimtelijk uitvoeringsplan geen exacte afmetingen weer.

A. Gewenste ruimtelijke structuur voor de omgeving

De gewenste ruimtelijke structuur voor de omgeving vormt meteen ook het kader voor de gewenste ruimtelijke structuur van het emplacement zelf.

Het emplacement is een ruggengraat voor de omgevende wijken Dam, Seefhoek en Stuivenberg en staat als metafoor voor een samenhangend ruimtelijk geheel met een heldere ruimtelijke structuur, dat enerzijds de omliggende wijken aan elkaar rijgt en anderzijds in hun specifieke karakter en identiteit versterkt.

De structuurbepalende elementen op dit schaalniveau zijn (**zie bijlage I**):

- De **ruggengraat** (het emplacement) als groene drager (het stedelijk parklandschap) met een centrale structurerende oost-west corridor (voor langzaam verkeer tussen de Schijnpoort, de Noorderplaats en het Kempisch dok en het Asiadok).
- De noord-zuid **ribben van de ruggengraat** als zachte groene assen, die ontsluiting tussen noordelijke en zuidelijke wijken mogelijk maken en bestaande stedelijke fragmenten (St. Jansplein, Stuivenbergplein, Badhuis, Slachthuis, Lobroekdok, Eilandje, Kempisch dok en Asiadok etc.) met elkaar linken.
- De multifunctionele **kop** Noorderplaats en de **staart** Schijnpoort als westelijke en oostelijke toegangen tot het emplacement.
- Het **emplacement** heeft een **zacht-recreatieve hoofdfunctie**, in tegenstelling tot de **omgeving** van het Sportpaleis en het Lobroekdok waar vooral **harde recreatievormen** (evenementen, grootse overdekte sportinfrastructuur, harde commerciële recreatie etc) worden geprojecteerd.

B. De gewenste ruimtelijke structuur voor het emplacement

Op het emplacement (stedelijk parklandschap) worden de volgende structuurbepalende elementen onderscheiden (**zie bijlage II**):

1. Een multifunctionele kop - stadspoort zijde Noorderplaats

- Verweven met diverse functies die gemeen hebben dat ze bebouwde ruimte nodig hebben, met specifieke aandacht voor de architectuur, met een duidelijke begrenzing voor harde ontwikkeling

tot aan de as Fuggerstraat. De bebouwing wordt 'gehost' binnen de groene drager en is in die zin ook landschappelijk geïntegreerd.

- De ontwikkeling houdt rekening met het beeldkwaliteitsplan voor het Eilandje dat zich spitst op het versteende karakter van het voormalige havengebied.

2. De buik

- Met de naar herbestemming te onderzoeken spoorweg-gebouwen en met diverse multifunctionele en recreatieve gebruiksruimten, die gemeen hebben dat ze open ruimte nodig hebben. Het karakter van de buik is groen (aaneensluitend minimum 10ha kernpark). Het verhardingspercentage wordt tot een minimum beperkt.
- De buik vormt naast de kop Noorderplaats en de staart Schijnpoort, door haar centrale ligging aansluitend bij de wijk Hardenvoort en het station Dam, de derde belangrijke poot van het emplacement.
- Indien de spoorweggebouwen behouden worden, krijgen deze een belangrijke gezichtfunctie en zijn ze ondersteunend aan de hoofdfunctie van het park.

3. Een recreatieve clusterzone, voor actieve sport en spel infrastructuur

- De basis van de buik, aansluitend bij de Viséstraat, vormt een recreatieve clusterzone voor georganiseerde recreatie, dit tegenover de rest van de buik waar het niet-georganiseerde recreatie betreft, met sport- en spelfaciliteiten (buurtsportplateau's, sportterreinen, etc.) voor alle leeftijden en verschillende doelgroepen en met een indicatieve oppervlakte van 5ha.
- Een duidelijke ruimtelijke relatie wordt nagestreefd met de omgeving van het Badhuis / Stuivenbergplein en is hieraan qua functie en activiteiten functioneel complementair.
- Ondergrondse (halfverzonken) voorzieningen zijn mogelijk in zoverre zij de eenheid van de cluster niet verstoren. Gedeelde sportinfrastructuur met diverse partners moet bekeken en uitgebouwd worden.

4. **De staart met brugpoort** zijde Schijnpoort als uitloper en oostelijke toegang tot het stedelijk landschapspark, met de watertorens als geïntegreerde en landschappelijk bepalende elementen (landmarks).
5. **Een groene doorlopende oost-west corridor**
 - Met het karakter van een groene boulevard (met een indicatieve breedte van 25m) die de diverse ruimtelijke fragmenten aan elkaar rijgt (ruggengraat), een belangrijk ruimtelijk oriënterend karakter heeft en de hoofdverbinding vormt voor langzaam verkeer tussen Schijnpoort en Noorderplaats en de noordelijk gelegen dokken.
6. **De groene noord-zuid assen**
 - Met een indicatieve breedte van 10m, zichtbare assen met herkenbare toegangen
 - Voorgesteld worden de assen Dijkstraat-Bredastraat (langzaam verkeer), Dam verbinding en Demerstraat-Klamperstraat (langzaam verkeer).
7. De **spoorwegberm als landschappelijk structurerend element** en noordoostelijke grens van het emplacement, een dijklichaam met onderdoorgang(en) naar de Damwijk.
8. De **afgewerkte randen** langs het spoorwegemplacement (Ellermanstraat, Viséstraat, Hardenvoort).
9. Het element **water** kan structurerend werken in de ontwikkeling van het emplacement en is onderwerp van verder onderzoek en studie.

II. PRINCIPES MET BETREKKING TOT HET PROCES VAN ONTWIKKELING

1. Financiële ontwikkelingsprincipes

De principes ontwikkeld tijdens de denkdagen gaan uit van de potenties gelegen binnen **grondexploitatie**, op basis van de voorgestelde visie en gewenste ruimtelijke structuur.

Als uitgangspunt voor deze oefening werd tevens gesteld dat het geen kerntaak van een stad is om projectontwikkelaar of investeerder te zijn in commerciële projecten, in zoverre het niet exclusief gaat om gronden van openbaar nut⁶. In deze oefening werden bijgevolg geen exploitatieberekeningen of analyses gemaakt.

De grondexploitatieberekening gebeurt door de (toekomstige) grondeigenaar. Het is een korte termijn methodiek waarbij het gaat om de ontwikkeling van de grond (1 product), nl. wat erop kan en in welke hoeveelheid met aftrek van de kosten. De baten van of in de omgeving worden niet meegerekend, het gaat dus om beperkte(re) opbrengsten bekeken **vanuit een grondwaarde berekening**.

De voornaamste conclusie van deze oefening is dat op basis van grondexploitatie alleen het project voor de overheid, binnen de voorgestelde visie en de gewenste ruimtelijke structuur, financieel gezien niet rendabel te krijgen is:

Omdat:

- De inkomsten (opbrengsten) te laag en/of de uitgaven (kosten) te hoog zijn.
- De hoeveelheden te laag zijn: V/T moet hoog genoeg zijn.
- De randvoorwaarden of uitgangspunten verkeerd zijn.

Daarom:

- Commerciële functies zullen noodzakelijk zijn in functie van de aankoop van gronden en de realisatie van de beoogde visie. Voorbeelden van functies zijn vnl. kantoren, maar ook retail-leisure, hoogwaardige semi-kantoren-industrie en eventueel in beperkte mate wonen en commerciële functies.
- Financieel is het realiseren van een KMO-terrein niet optimaal. De grondwaarde is gering en het ruimtebeslag in regel groot.

⁶ Deze piste wordt verder onderzocht binnen het op te richten filiaal als ontwikkelingsinstrument binnen het autonoom gemeentebedrijf ANN

- Een grootschalige ontwikkeling is noodzakelijk evenals een goede kostenbeheersing (uitgaven) en het creatief omgaan met kosten;
- Opgemerkt wordt dat de markt geen oneindige capaciteit heeft. Nauwgezet marktonderzoek zal noodzakelijk zijn naar de huidige en toekomstige marktbehoefte en de vertaling ervan naar het spoorwegemplacement. De V/T of de marktprijs zomaar opdrijven is niet vanzelfsprekend, een puur commerciële redenering gaat in die zin bijgevolg niet zomaar op.

Belangrijke conclusies en opmerkingen:

- De stad moet een keuze maken over haar **rol en positie** bij het realiseren van het project en/of de verschillende deelprojecten.
- Er dient gezocht te worden naar een goede **samenwerkingsformule tussen privé en overheid**, waarbij gelet wordt op het commerciële risico dat deze samenwerking inhoudt.
- Puur vanuit de grondexploitatie bekeken zullen **overheidsimpulsen** van hogerhand noodzakelijk zijn om de beoogde maatschappelijke en politieke doelstellingen te kunnen waarmaken. De onrendabele top van de noodzakelijke investeringen en meteen ook de rem op initieel investeerdersinitiatief dient weggewerkt te worden om projectontwikkelaars en investeerders mee over de brug te krijgen (cfr. Kop van zuid in Rotterdam).
- Er wordt ook gesteld dat rendabiliteit niet enkel op puur financiële criteria kan gemeten worden. **De baten voor de omgeving** van de toekomstige investeringen op het emplacement moeten mee in rekening gebracht. Uiteindelijk zal de hele buurt rond het spoorwegemplacement kunnen meegenieten van de ontwikkeling en de creatie van een uniek stuk publiek domein. Een strikte benadering van het begrip rendabiliteit zoals gehanteerd vanuit projectontwikkeling dient in die zin gerelativeerd. De overheid dient de keuze te maken om te investeren zonder rekening te houden met het korte termijn terugverdien-effect.

2. Indicatieve fasering

Er worden **twee fasen** voor de inrichting van het emplacement voorgesteld. Deze zijn louter **indicatief** en zullen in de loop van het ontwikkelingsproces aangepast en bijgewerkt moeten worden, afhankelijk van de onderhandelingen en ontwikkelingen.

- De voorgestelde fasering berust enerzijds op de **juridische context** van het gewestplan en anderzijds op het **gefaseerd vrijkomen** van gronden en gebouwen⁷
- Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt op korte (binnen deze legislatuur) en lange termijn. Bij de ontwikkeling van het gebied is het belangrijk dat er ook op korte termijn al activiteiten kunnen plaatsvinden, als duidelijk signaal naar de bevolking toe, en ter vrijwaring van verdere verloedering. Eventuele korte en tijdelijke termijn invullingen dienen evenwel duidelijk in die zin gecommuniceerd te worden.

A. Eerste fase (2002 – 2004) 'haalbaarheid'

Doelstelling: Toetsing van de visie van de stad (consensusnota) met die van de eigenaar en oprichting van een filiaal binnen het autonoom gemeentebedrijf ANN

Producten: Aansluitend op de ondertekening van de intentieovereenkomst met NMBS/EIS worden volgende parallele sporen genomen.

- Voorbereiding **statuten en financieel plan van het filiaal** binnen het autonoom gemeentebedrijf ANN.
- Voorbereiding **Spoor Noord Pact I** tussen stad/NMBS/EIS waarin volgende punten worden opgenomen: (1) de krijtlijnen over de gewenste ontwikkeling van het emplacement en een ontwikkelingsstrategie van planvoorstel- en fasering, (2) een desaffectatie faseringsplan, (3) een verhuis faseringsplan voor de spoorwegbundels, (4) het bodemonderzoek en een strategie voor sanering en afvoeren van vervuilde gronden, (5) een overzicht van verwaarlozing en leegstand, (6) de opmaak van een opmetingsplan van het emplacement, (7) een bouwfysisch, bouwtechnisch en architectuurhistorisch onderzoek naar de onderhoudsloods, de herstellloods en het kantoorgebouw, (8) een fasering voor afbraak van

niet te hergebruiken spoorweggebouwen, (9) een terreinbezoek van de stuurgroep en de plangroep Spoor Noord, (10) de opmaak van een planningsproces 2002-2005 met duiding van timing, actoren en producten.

- Actoren:** Plangroep en stuurgroep Spoor Noord
Timing: Statuten en financieel plan tegen einde oktober
Spoor Noord Pact I: tegen einde december

B. Tweede fase 'plan- en projectvorming'

Doelstelling: finale visieontwikkeling met het oog op de opmaak van de nodige ruimtelijke plannen en het opstarten van concrete projecten.

Producten: (a) Opmaak BPA voor het spoorwegemplacement, met een maximale flexibiliteit, om tot een desaffectatie van de gronden te komen (goedkeuring eerste helft 2003). (b) Opmaak BPA verhuis spoorwegbundels (goedkeuring eerste helft 2003). (c) Inrichtingsontwerpen voor delen van het emplacement. (d) Publiek stellen van delen van het emplacement, sanering van de vervuilde grond, afbraak van niet te hergebruiken gebouwen. (e) Start ontwikkeling emplacement conform ontwikkelingsstrategie, faseringsplan en inrichtingsplannen.

- Actoren:** Plangroep en stuurgroep Spoor Noord
Timing: 2002 - 2005

⁷ Zie Startnota 'Spoorwegemplacement en omgeving', 18 april 2001, Planningscontext, p.34.

III. PRINCIPES MET BETREKKING TOT HET PROCES VAN AANPAK

1. Institutionele organisatie en aanpak

Een duidelijke organisatiestructuur is nodig om het planningsproces van visievorming tot en met uitvoering tot een goed einde te brengen en in functie van een vlotte integratie van het planningsproces in een ruimer inhoudelijk, organisatorisch en beleidskader.

De goedkeuring door het College van burgemeester en schepenen van deze **consensusnota** – en dus de stedelijke visie op de ontwikkeling van de site – is slechts de **start van het eigenlijke project-ontwikkelingsproces**, samen met de eigenaar van het terrein, in het najaar.

Kader: wat voorafgaat

- In het **goedgekeurde programma “ stadsproject 2001 Antwerpen”** voor het Federaal Programma Grootstedenbeleid werd voor het luik “Gebiedsontwikkeling Spoorwegemplacement en omgeving” een **3-sporenbeleid** voorgesteld. Een visievormend spoor, een actiespoor, en een communicatie- en besluitvormingsspoor. Voor de coördinatie van elk spoor werd een **“3-koppenstructuur”** voorgesteld.
- Om de **ontwikkeling van het spoorwegemplacement** zelf optimaal te laten verlopen en voor zowel de stad als de eigenaar van de gronden een win-win situatie te creëren werd een **autonoom gemeentebedrijf** opgericht (**A.N.N.- Antwerpen Nieuw Noord**) waarin een filiaal kan opgericht worden dat de uitvoering van de ontwikkeling leidt en/of op zich neemt.
- Het college heeft op 18 april 2001 de fasering van het planningsproces goedgekeurd en een stuurgroep en een plangroep opgericht om dit respectievelijk te sturen en inhoudelijk voor te bereiden. **Om de verdere planning en concrete uitvoering te organiseren is een meer uitgewerkte structuur noodzakelijk en zijn duidelijke mandaten en verantwoordelijkheden vereist.**

Wat nodig is

- Momenteel is de **inhoud van het planningsproces**, met duiding van actoren, timing en producten **de prioriteit** teneinde de ontwikkeling van het spoorwegemplacement mogelijk te maken.

- Ten gevolge van de tijdsdruk vanuit het programma Grootstedenbeleid is het noodzakelijk om tegelijkertijd te werken aan een structuur die de uitvoering van de ontwikkeling op zich zal nemen.
- Het is ook duidelijk dat de **band tussen de visievorming en de uitvoeringsstructuur permanent verzekerd moet zijn**. De organisatie van het proces, de betrokkenheid van alle noodzakelijke actoren, de terugkoppeling naar het filiaal voor de ontwikkeling en naar de stuurgroep Spoor Noord en het collegeteam stadsontwikkeling zijn een conditio sine qua non om tot een degelijk onderbouwde en uitvoerbare ontwikkeling te komen.

Het is daarom noodzakelijk bij de start van de eerste fase van het eigenlijke ontwikkelingsproces de volgende mandaten toe te kennen:

- Het **college team stadsontwikkeling**, onder voorzitterschap van schepenen Coolsaet, als verantwoordelijke politieke trekker.
- Een (nog aan te duiden) **procesmanager** die als intermediair het planningsproces van visievorming tot uitvoering in goede banen leidt en de samenwerkingsprocessen tussen de verschillende partijen ‘managet’, zowel in de stadia van initiëring, beleidsvoorbereiding en besluitvorming, als beleidsimplementatie. Hij/zij responsabiliseert de verschillende partijen tijdens het proces, en bewaakt als resultaatgerichte onderhandelaar de doelstellingen en timing van het project. De procesmanager zoekt tevens naar samenwerkingsverbanden met private actoren en hogere overheden. Hij/zij vormt het gelaat en aanspreekpunt van het project. De procesmanager werkt nauw samen met de plangroep en wordt gestuurd door de stuurgroep.
- Een (nog aan te duiden) **communicatiedeskundige** als draaischijf voor alle informatie met betrekking tot de ontwikkelingen in het gebied en verantwoordelijke voor de interne, externe en wervende communicatie. De communicatiedeskundige werkt in nauwe samenwerking met de plangroep Spoor Noord.
- De **plangroep Spoor Noord** verantwoordelijk voor het organiseren en inhoudelijk voorbereiden van het planningsproces. De samenstelling van de plangroep kan gaandeweg worden veranderd.
- De **stuurgroep Spoor Noord** evalueert en stuurt de plangroep. De samenstelling van de stuurgroep kan gaandeweg worden veranderd.

Aangezien dit de start is van de eigenlijke gebiedsontwikkeling en aangezien de ontwikkeling van het spoorwegemplacement gekaderd moet worden binnen de algemene ontwikkelingen van het ruimere stadsdeel daaromheen (met de verschillende beleidslijnen, diverse impulsprogramma's en projecten, ..) zal de voorgestelde structuur in verdere fase van het planningsproces uitgebreid en/of gewijzigd moeten worden en evolueren naar de coördinatie van de ruimere gebiedsontwikkeling.

2. Planningsproces – timing, actoren en producten

Deze consensusnota wordt geagendeerd op het college in de eerste helft van september 2001 voor goedkeuring. Op basis hiervan kan de stad met een éénduidige visie de onderhandelingen over de ontwikkeling van de site, met als belangrijke partner de eigenaar, aanvatten. Voor einde oktober moet dit leiden tot een overeenkomst tussen NMBS/EIS en de stad over de invulling van het spoorwegemplacement en het verdere proces van planning en ontwikkeling.

Aangezien de NMBS vertegenwoordigd is in de stuurgroep en de plangroep Spoor Noord, zal de verdere uitwerking van de overeenkomst door beide organen moeten opgenomen worden. Een uitbreiding van de stuurgroep zal noodzakelijk zijn in functie van de overeenkomst en de onderhandelingen, met actoren uit Provinciale, Vlaamse (AROHM) en Federale overheid en aan te duiden en verder te onderzoeken derden.

Het planningsproces voor het verdere verloop, de taakomschrijving en werking van de plangroep en de stuurgroep worden nauwkeuriger omschreven. Dit wordt samen met de consensusnota geagendeerd op het college.

3. Communicatieproces

Op 20 april 2000 werd in Damstation de eerste uitgave van het Spoor Noord magazine voorgesteld. Tegelijkertijd werd de term en het logo “Spoor Noord” gelanceerd. Met de lancering van de term wil de stad duidelijkheid creëren in de communicatie omtrent projecten en ontwikkelingen op en in de wijken rond het spoorwegemplacement Noord.

Spoor Noord beoogt duidelijkheid te brengen naar alle betrokkenen over de ontwikkelingsprojecten in de omgeving en de evoluties in de wijk. Tevens is het zeer belangrijk dat iedereen weet wie het aanspreekpunt is voor bepaalde ontwikkelingen of projecten (bv. Damstation, Spoorwegemplacement, Slachthuis, ...). Door onder die ene noemer “Spoor Noord” over het hele gebied (en alle projecten daarin) éénduidig te communiceren draagt men niet enkel bij tot een grote betrokkenheid van bewoners, bezoekers, geïnteresseerden, etc. maar draagt men ook een éénduidige visie uit over de ontwikkelingen van het emplacement en haar omgeving. Spoor Noord wil tevens aantonen dat de communicatie over de ontwikkelingen nooit op zich staat maar past in een overkoepelend communicatieproces.

Naar aanleiding van de goedkeuring van de consensusnota wordt een tweede stap in het communicatieproces gezet: eind september wordt een interactieve presentatie georganiseerd naar de bevolking, over de consensusnota en het planningsproces aangaande het spoorwegemplacement. De twee hierboven aangehaalde punten, nl. het gebiedsgerichte en procesmatige karakter van “spoor noord” communicatie worden hier duidelijk weergegeven.

In het najaar zal een strategisch en coherent communicatieplan uitgewerkt worden. Belangrijk hierin zal de rol van de communicatieverantwoordelijk “Spoor Noord” zijn. Hij/Zij wordt immers de draaischijf van alle informatie over de projecten en ontwikkelingen in het gebied, zowel voor de interne, de externe als de wervende communicatie. Essentieel is ook de uitbouw, in de kern van het Spoor Noord gebied, van een informatiecentrum met een bovenlokale uitstraling, namelijk in het Damstation. De uitbouw van dit centrum van communicatie, informatie en participatie komt tegemoet aan de vraag naar intensieve en vernieuwende communicatievoering op verschillende niveaus. Daarnaast draagt het Damstation bij tot de aantrekking van een bovenlokaal publiek naar de wijk Dam, wat ontsluiting van het gebied in de hand werkt.

IV.SYNTHESE: HARDE EN ZACHTE RANDVOORWAARDEN

In bijgevoegde schema's wordt een overzicht gegeven van de harde en zachte randvoorwaarden, op basis van de discussies en externe adviezen gedurende de denkdagen. De harde randvoorwaarden zijn als bindende voorwaarden te beschouwen, terwijl de zachte randvoorwaarden eerder richtinggevend van karakter zijn. Deze worden meegenomen in het verdere plannings- en onderhandelingsproces naar concrete ontwikkeling en inrichtingsvoorstellen toe.

1. Harde randvoorwaarden

FUNCTIES/SCHAALNIVEAU	Emplacement)	Stadsdeel	Stad
GROENE DRAGER	<ul style="list-style-type: none"> → HOOPDFUNCTIE = STEDELIJK PARKLANDSCHAP → Principe: heldere ruimtelijke structuur: structuurschets als kader → Eigen ruimtelijke logica (specifieke inrichting en vormtaal) → Groen / recreatief / Multifunctioneel → Specifiek ecologisch systeem 	<ul style="list-style-type: none"> → Hefboom op stadsdeelniveau → Multifunctioneel KERNPARK - Min. 10ha – aaneensluitend - en wervend → Zichtassen van en naar emplacement → Groene OW corridor voor langzaam verkeer tussen Noorderplaats, Kempisch dok en Schijnpoort – ecologische ruggengraat – kapstok en structurerend (breedte 25m) 	<ul style="list-style-type: none"> → Emplacement = schakel binnen groene en recreatieve ring rond Antwerpen
VERKEERINFRASTRUCTUUR	<ul style="list-style-type: none"> → GEEN bovenlokaal verkeer → Langzaam verkeer NZ/OW → scheiding verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> → Principe: gebruik en bundeling bestaande infrastructuur, gebruik bestaande tracés → Doorwaadbaarheid: 3 dwars-verbindingen voor langzaam verkeer 	
KANTOREN	<ul style="list-style-type: none"> → Ondersteunende functie → Kop Noorderplaats → Verweven andere functies (handel – harde sport) / 24 uur bezetting → Hoogstaande architectuur 		<ul style="list-style-type: none"> → Uitstraling op stedelijk niveau
WONEN	<ul style="list-style-type: none"> → Verweven op de kop → In functie van veiligheid en verweving 	<ul style="list-style-type: none"> → Hefboomprojecten in de omgeving → Versterken randen emplacement 	
SPORT/RECREATIE	<ul style="list-style-type: none"> → PUBLIEKE recreatieve infrastructuur → Clustering sport en spel → Passief/actief/alle leeftijden → Overdekt ondergronds 	<ul style="list-style-type: none"> → Uitstraling: sportinfrastructuur → Linken met Badhuis, Stuivenbergplein, St. Jansplein 	
CULTUUR	<ul style="list-style-type: none"> → Ondersteunende functie → Bovenlokaal / kleinschalig 	<ul style="list-style-type: none"> → Hefboom impulsen omgeving 	
COMMERCIEEL	<ul style="list-style-type: none"> → Verweven Kop Noorderplaats 		
JURIDISCH	<ul style="list-style-type: none"> → Desaffectatie gronden → Opmaak BPA/RUP → Gefaseerd vrijkomen → Zie planningscontext startnota 	<ul style="list-style-type: none"> → Verhuizen 8 spoorbundels → Verhuizen ABX → Sleuf HST / werkplaats → Concessies Perrier en Carwash 	
ONTWIKKELING	<ul style="list-style-type: none"> → Structuurschets als kader → Zuinig ruimtegebruik → Samenhang met ontwikkeling omgeving → Veiligheid → Harde grenzen bebouwing: Fuggerstr. 	<ul style="list-style-type: none"> → Indicatoren/middelen grootstedenbeleid → Fasering → Uitstraling → Hoge kwaliteit 	

2. Zachte randvoorwaarden

FUNCTIES/SCHAALNIVEAU	Emplacement)	Stadsdeel	Stad
GROENE DRAGER	→ Bewonersstandpunt m.b.t. de inrichting	→ Veelzijdigheid en variëteit i.f.v. beleving → Verbinding via te creëren groene verbindingen met groen en openbare ruimte in de wijken	→ HARDE RECREATIE ter hoogte van Sportpaleis, Lobroekdok → KIJK- EN LUISTERAS Noordersingel → Opheffing IJzerlaan = opheffing probleem sluiting Noordersingel
VERKEERSINFRASTR	→ Viaduct Dam behouden? → openbaar vervoer? → Zachte NZ-verbinding → Viaduct Noorderlaan: behoud of ondergronds → Bewonersstandpunt	→ Evenementenstation Schijnpoort → Station Groenendaal Openbaar Vervoer	
KANTOREN	→ Duidelijke financiële baten → Bewonersstandpunt	→ Kantorenmarkt (regionaal sub-centrum) en Eilandje → Principe: samenhang met andere ontwikkelingen	→ Kantorenmarkt Kievitplein en Nieuw-Zuid
SPORT/RECREATIE	→ 3 Spoorweggebouwen: te onderzoeken herbestemming voor sportieve/recreatieve invulling gaande van sporthallen tot polyvalente ruimten. Samenhang met recreatieve clusterzone. → Publieksgericht, korte en lange termijn aanpak → Bewonersstandpunt	→ Uitstraling → Samenhang met voorzieningen in de omgeving → Harde sportinfrastructuur gericht op verkeer (grootschalig): omgeving Sportpaleis / Lobroekdok	
CULTUUR	→ 3 Spoorweggebouwen: te onderzoeken herbestemming voor cultuur (ateliers, podia, academie) / commerciële cultuur (cultuur-productencluster), sport en recreatie → Publieksgericht, korte en lange termijn aanpak → Openlucht manifestatie kleinschalig → Bewonersstandpunt	→ Grote ontwikkelingen: MAS, Felix pakhuis (modern archief), ringtheater → Uitstraling: bovenlokaal en Kleinschalig → Verbinden lokaal met bovenlokaal	
COMMERCIEEL	→ Ondersteunende en thematische retail → Bewonersstandpunt		
JURIDISCH	→ Zie planningscontext startnota	→ Stadseigendommen: te ontwikkelen potenties	
ONTWIKKELING	→ Bodemverontreiniging → Acties korte en lange termijn		

ONDERZOEKSVRAGEN

Tijdens het proces van de visievorming en de denkdagen doken er een aantal onderzoeksvragen op. De onderzoeksvragen moeten uitmonden in duidelijke **beleidsadviezen**.

Een **eerste reeks dringende vragen** zijn rechtstreeks verbonden met de invulling van functies op het emplacement in verhouding tot de ruimere behoefte van de omgeving. Deze dienen dan ook op korte termijn te worden beantwoord. Een **tweede reeks ruimere vragen** zijn voor de invulling van het emplacement op langere termijn belangrijk of hebben gevolgen op een veel groter gebied, de ruime omgeving van het emplacement. Een **derde reeks** van vragen moeten samen met de eigenaar van het emplacement bekeken worden, vanaf de start van het onderhandelingsproces.

Het belang van elke onderzoeksvraag wordt aangegeven, samen met duiding van de actoren die het onderzoek op zich nemen en de vooropgestelde timing waarbinnen het onderzoek dient afgewerkt en vertaald te worden in een coherent en duidelijk beleidsadvies. De opvolging en de inhoudelijke sturing van de onderzoeken worden gedaan door de plangroep Spoor Noord.

A. Reeks I: dringende vragen

1. Onderzoek naar recreatieve-, sport- en jeugdfuncties

Belang: Gezien de vraag naar recreatieve, sport- en spelinfrastructuur zowel een duidelijke wens als grote nood voor de omliggende wijken is, is overzichtelijke kwalitatieve en kwantitatieve informatie vereist voor de verdere en op haalbaarheid te onderzoeken concretisering van deze functies op het emplacement en mogelijkerwijze in de spoorweggebouwen. Deze vragen kaderen tevens binnen de actualisering van het WOP Noord-Antwerpen.

Wie: Cel wijkontwikkeling i.s.m. Jeugdendienst/Sportdienst/Toerisme en externe uitbesteding

Timing: Beleidsadvies tegen einde 2001

2. Onderzoek naar culturele functies

Belang: Cultuur fungeert als hefboom voor de buurt. Het is duidelijk dat culturele functies het publieke karakter van plaatsen en de identiteit ervan versterken. Onderzoek is nodig om binnen de brede waaier van mogelijkheden uit de sector die prioriteiten te selecteren die een meerwaarde kunnen leveren voor de site. Onderzoek naar de mogelijke invullingen van de spoorweggebouwen moet kaderen binnen

de noden en behoeften die op vlak bestaan, zowel in de omliggende wijken, maar ook op grootstedelijk niveau. Dit behoeften onderzoek kan de basis zijn van een strategisch plan aangaande de culturele functies, waarbinnen ook de invulling van de spoorweggebouwen passen. De vragen dienen een strategie te geven op korte en langere termijn, voor zowel de gebouwen als het emplacement in haar totaliteit.

Wie: Cel economische ontwikkeling/Cultuurcel/Cel Wijkontwikkeling

Timing: Eerste aanzet tegen einde Augustus, Beleidsadvies najaar 2001

3. Onderzoek naar wonen in Noord-Antwerpen

Belang: Er is nood aan een duidelijker bestuurskundig inzicht op welke manier bestaande (woon) instrumenten strategisch kunnen aangewend worden ter stimulering van een woonbeleid voor Noord-Antwerpen. Daarnaast is er een duidelijk inzicht nodig waar bijkomende huisvesting voor wonen, kaderend binnen de in opmaak zijnde woonbehoeftestudie en gezien tegen de taakstelling vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, kan voorzien worden. Deze vragen kaderen tevens binnen de actualisering van het WOP Noord-Antwerpen. Tot slot is er een duidelijk visie nodig op de kwalitatieve vertaling van deze woonbehoeften, in de eerste plaats met betrekking tot de sociale context en randvoorwaarden.

Wie: Dienst Burgerzaken, Cel wijkontwikkeling i.s.m.OB/Themagroep wonen/extern advies en het OCMW

Timing: Beleidsadvies tegen einde 2001.

4. Onderzoek naar de gewenste verkeersstructuren in Noord-Antwerpen

Belang: Duidelijke uitspraken naar gewenste verkeersstructuur (lokaal en bovenlokaal) en gewenste openbaar vervoersstructuur voor heel Noord-Antwerpen

Wie: Opvolging door Mobiliteitscel/OB van de mobiliteitsconvenanten opgemaakt door het Vlaams Gewest (uitspraken in verband met Oosterweelverbinding en Sluiting Singel) en afhankelijk van de voorstellen in het mobiliteitsplan "Kernstad" (in opdracht van Gewest (AWV), De Lijn en Stad Antwerpen opgemaakt door Omgeving/Tritel).

Timing: Eerste rapport met alternatieven tegen 30.08.01.

B. Reeks II: ruimere vragen

1. Onderzoek naar inhoud cultuurproductie, economische functies en andere mogelijke hefboomprojecten

Belang: De mogelijkheid van de ontwikkeling van een cultuurproductencluster (gebaseerd op de sociaal-economische nota) wordt door de dienst Economische Ontwikkeling voorgesteld ter ondersteuning van de reeds aanwezige culturele activiteiten in de omgeving en ter economische profilering van de buurt en de Stad. De ontwikkeling van deze cluster in het Picqué-gebied vormt een apart onderdeel binnen het federaal programma. Verder onderzoek, reeds op korte termijn, is vereist om zicht te krijgen op de afbakening van het concept, de markt en de financiële situatie.

Wie: Cel economische ontwikkeling
Timing: Beleidsadvies tegen einde 2001

2. Lobroekdok en omgeving van het Sportpaleis

Belang: Tijdens de discussie werd herhaaldelijk gewezen op het belang van een ruimtelijke visie voor de ontwikkeling van de omgeving van het Lobroekdok, het Sportpaleis, en hun omgeving. De wisselwerking met het spoorwegemplacement is cruciaal.

Wie: Plangroep Spoor Noord i.s.m. OB/Plangroep RSA/extern onderzoek
Timing: Start najaar 2001, beleidsadvies tegen zomer 2002.

C. Reeks III: Vragen m.b.t. het onderhandelingsproces NMBS

1. Bodemonderzoek: dringende vraag

Belang: Verwacht wordt dat delen van het spoorwegemplacement zwaar vervuild zijn. Het bodemonderzoek hierover is lopende en moet spoedig uitsluitsel geven. De resultaten hierover zullen cruciaal zijn met betrekking tot de onderhandelingen over de verkoop van de gronden en naar toekomstige herbestemmingsmogelijkheden van het emplacement toe.

Wie: Extern
Timing: Is lopende, uitspraak tegen begin september

2. Onderzoek naar bouwfysische en architecturale kwaliteiten van de spoorweggebouwen (onderhoudsloods, herstellloods en kantoorgebouw)

Belang: De link met het verleden 'an sich' is een veel geopperde wens. Het historisch karakter van het emplacement kan bovendien de identiteit van de nieuwe ontwikkelingen versterken en een bindmiddel vormen tussen de verschillende nieuwe functies. Het mogelijk hergebruik van de historische gebouwen ervan dient gestaafd te worden op basis van een stevig dossier met informatie op basis van de bouwfysische, bouwtechnische en architecturale en historische kwaliteiten en de financiële haalbaarheid m.b.t. mogelijk hergebruik.

Wie: Plangroep Spoor Noord i.s.m. Archeologie/MZ/extern advies
Timing: Najaar 2001 – Beleidsadvies tegen einde 2001

3. Onderzoek naar uitwijkmogelijkheden voor de 8 spoorbundels

Belang: Voor de relocatie van de nog in gebruik zijnde 8 spoorbundels op het emplacement moet naar een alternatieve locatie worden gezocht.

Wie: Stad/NMBS/EIS
Timing: Najaar 2001 - Beleidsadvies tegen einde 2001

4. Uitwerking van een basislandschapsconcept en –plan en beeldkwaliteitplan ter voorbereiding van een ruimtelijk uitvoeringsplan

Belang: Tijdens de onderhandelingen met de eigenaar van het terrein zullen visie en ruimtelijke concepten vertaald moeten worden naar concrete inrichtingsplannen voor het spoorwegemplacement. Onderzocht moet worden of dit via een ontwerpwedstrijd (met duidelijk randvoorwaarden en programma) moet geschieden, of via een beperkte aanbestedingsprocedure naar een selectie van ontwerpers toe.

Wie: Stad/NMBS/EIS
Timing: Start voorjaar 2002 – resultaten medio 2002