



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

PROJECTDEFINITIE

Oorspronkelijke naam document

Programma bij de internationale stedenbouwkundige
offertevraag

Project

Park Spoor Noord Antwerpen

PROGRAMMA BIJ DE INTERNATIONALE STEDENBOUWKUNDIGE OFFERTEAANVRAAG

CONTACTADRES:

Stad Antwerpen
Planningscel

Hardwin de Wever / Ellen Lamberts

Desguinlei 33, 2018 Antwerpen, België
Tel: + 32 (0)3 244 51 28 – Fax: + 32 (0)3 244 51 20
E-mail: hardwin.deweever@ob.antwerpen.be; ellen.lamberts@ob.antwerpen.be

NOOT

In voorliggend programma zijn de missie, ambitie en visie van de opdrachtgever samen met het programma van eisen en het juridisch bestek gespecificeerd. Het programma is bindend voor de uitschrijver en de beoordelingscommissie. De deelnemers geven door hun inzending aan dit programma te onderschrijven. Elke inzending wordt hieraan door de beoordelingscommissie getoetst.

COLOFON

Auteurs - redactie:
OB/Planningscel – Ellen Lamberts, Hardwin De Wever
OB/Grond- en pandenbeleid – Katrien Clukkers, Koen Derkinderen

Kaarten:
OB/Planningscel – Heidi Vandenbroecke

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

Opgemaakt in samenwerking met:
Het team van de Vlaamse bouwmeester
Plangroep en Stuurgroep Spoor Noord
Bedrijfseenheid stafdienst / Juridische aangelegenheden stad Antwerpen

INHOUD

1. INLEIDING

2. PROJECTDEFINITIE

2.1 Doel, ambitie en missie van de opdrachtgever

2.2 Visie van de opdrachtgever op het ontwerpgebied

- Visie en gewenste ruimtelijke structuur
- Inrichtingsprincipes
- Gewenst bouwprogramma zone A + B

2.3 Programma van eisen

2.3.1 Voor het hele ontwerpgebied: zone A en B, C, D

2.3.2 Voor de verschillende zones

- Zone A en B
- Zone C
- Zone D

3. JURIDISCH BESTEK

3.1 Doelstelling

3.2 Ontwerpgebied

3.3 Reglement

3.3.1 Namen en adressen

3.3.2 Wetgeving

3.3.3 Deelnemers

3.3.4 Verloop van de beperkte offerteaanvraag

3.3.5 Taal

3.3.6 Anonimiteit

3.3.7 Tussentijdse informatie

3.3.8 Vergoeding

3.3.9 Modaliteiten vervolgtraject

3.3.10 Beoordelingscommissie

3.3.11 Tentoonstelling en publicatie

3.3.12 Auteursrechten en eigendom van de ingezonden bescheiden

3.3.13 Geschillen

4. CONTEXT

4.1 Ruimtelijk

4.2 Wettelijk

4.3 Socio-cultureel

4.4 Financieel

5. KAARTEN

6. BIJLAGEN

Voor Fase 1

- Informatieve video 'spoorwegemplacement en omgeving'

Voor Fase 2

- Foto- en kaartenbundel
- Gedetailleerd opmetingsplan spoorwegemplacement
- Gedetailleerd plan HST en Damplein

INLEIDING

Het spoorwegemplacement in Antwerpen-Noord – is een stedelijke ‘void’ van 24ha met een lengte van 1,6 km. Het is centraal gelegen binnen een sterk verdicht stadsweefsel. De site ligt op een boogscheut van de Schelde, het oude havengebied (Eilandje) en slechts 1,5 km van het historisch stadscentrum en het HST station. De site vormt op dit moment een immense breuklijn tussen de noordelijke wijken en de binnenstad.

De eigenaar van het terrein, de Belgische spoorwegen, bouwt er zijn activiteiten af. Het terrein komt vrij.

De stad Antwerpen gaat, in samenwerking met de Belgische Spoorwegen, voor een kwalitatieve, duurzame en innovatieve herbestemming van het **spoorwegemplacement**. Een stedelijk landschapspark is het sleutelwoord. In samenspel met het spoorwegemplacement wordt ook de aanleg van het aangrenzende **Damplein** herbekeken. Het plein zal immers een grote metamorfose doorgaan door het HST-tracé. Het spoorwegemplacement en het Damplein vormen samen het ‘**ontwerpgebied**’.

Het creëren van een nieuwe en hoogstaande stedelijke ruimte is de hoofdopzet. De vernieuwde site moet de motor worden voor de heropwaardering van de omliggende wijken Dam, Stuivenberg en Seefhoek. **Spoor Noord** werd als naam gelanceerd voor het spoorwegemplacement en de ruime omgeving, een projectgebied in volle ontwikkeling.

Voor deze ontwikkelingen in Spoor Noord kan de stad rekenen op de steun van het federaal grootstedenbeleid en het doelstelling II fonds van de Europese Unie.

De stad Antwerpen wil via deze beperkte offerteaanvraag Europese stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, architecten en anderen aanspreken om dit project mee vorm te geven.

I. PROJECTDEFINITIE

2.1 DOEL, AMBITIE EN MISSIE VAN DE OPDRACHTGEVER	
Doel	<ul style="list-style-type: none">→ Via de formule van een beperkte offerteaanvraag wordt voor de hele site gezocht naar een stedenbouwkundig ontwerp dat tegemoet komt aan de missie en ambitie van de bouwheer, en de visie en het concrete programma van eisen (zie 2.2 en 2.3). Het ontwerp moet vervolgens vertaald worden in een definitief stedenbouwkundig ontwerp, een juridisch bestemmingsplan voor de site van het spoorwegemplacement (BPA), en inrichtings- en technische uitvoeringsplannen voor zone C en zone D. Met de goedkeuring van de plannen wordt het startsein gegeven voor het gefaseerd realiseren van strategische (deel)projecten volgens een ingebouwde ruimtelijke logica en strategie. De gekozen kandidaat-ontwerper staat in voor de begeleiding van de opmaak van het definitief stedenbouwkundig ontwerp, het juridisch bestemmingsplan en de inrichtings- en technische uitvoeringsplannen.→ De ambitie is dat het juridisch bestemmingsplan in 2004 kan goedgekeurd worden, zodat de feitelijke ontwikkeling nog voor het einde van de federale en gemeentelijke legislaturen (2000-2004 of -2006) van start kan gaan. Een evenwichtige en gelijktijdige ontwikkeling van de verschillende zones op het emplacement staat daarbij centraal.
Ambitie	<ul style="list-style-type: none">→ De stad beoogt met dit project een doordachte, kwalitatieve, duurzame en innovatieve herinvulling en ontwikkeling van het voormalig spoorwegemplacement. Het creëren van een nieuwe en hoogstaande stedelijke ruimte is het hoofdpzets. Het vernieuwde emplacement kan dan de motor worden voor de heropwaardering van de omliggende wijken Dam, Stuivenberg en Seefhoek, met een herbestemming die tegemoet komt aan de behoeften van de buurt én van de stad. Dit is een uitzonderlijke kans voor een sterk staaltje hedendaagse stadsontwikkeling.→ Het project streeft een geïntegreerde benadering na met betrekking tot de historiek (het spoor als geheugen) en de specifieke eigenheid van de plek in duidelijke relatie tot de omliggende wijken, het stadscentrum en de haven. Het project moet als geheel een eenvoud en juiste rijkdom uitstralen die aansluit op het concept van duurzaamheid.→ De ontwikkeling moet tevens een trend zetten voor het vernieuwde stedelijke beleid van de stad Antwerpen en moet richtinggevend zijn op het vlak van duurzame stedenbouw, duurzaam bouwen en duurzame architectuur. Het project moet kunnen refereren aan gelijkaardige internationale voorbeelden, en een weerspiegeling zijn van het huidige discours rond duurzame stadsontwikkeling.
Missie	<ul style="list-style-type: none">→ De stad Antwerpen heeft dit project als prioriteit voor deze legislatuur opgenomen in haar bestuursakkoord.→ Tussen de stad en de NMBS/EIS, eigenaar van het spoorwegemplacement, werd in december 2001 een beleidsovereenkomst gesloten over de ontwikkeling van het terrein. De uitgangspunten en principes die hierin opgenomen zijn, dienen als kader voor het ontwerpproject. Het gaat om de gewenste ruimtelijke structuur met functies, de inrichtingsprincipes en de gewenste vloer/terreinoppervlakte.

2.2 VISIE VAN DE OPDRACHTGEVER OP HET ONTWERPGEBIED

KAARTEN	→ Kaart 1: Projectgebied Spoor Noord → Kaart 2: Ontwerpgebied → Kaart 3: Ontwerpgebied: zone-indeling → Kaart 4: Ontwerpgebied: gebouwen, bruggen en spoorweg → Kaart 5: Gewenste ruimtelijke structuur spoorwegemplacement
Gewenste ruimtelijke structuur, inrichtingsprincipes en gewenst bouwprogramma voor zone A + B	De visie met betrekking tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het spoorwegemplacement wordt voorgesteld onder de vorm van (1) een gewenste ruimtelijke structuur, (2) inrichtingsprincipes (3) en een gewenst bouwprogramma voor zone A en B. Deze vormen het kader voor het project waarbinnen de vooropgestelde ambitie en visie moet vertaald worden naar stedenbouwkundige ontwerpen.
(1) Gewenste ruimtelijke structuur	De structuurschets geeft de samenhang van de ruimtelijke opties van de gewenste ruimtelijke structuur principieel en symbolisch weer. In de metafoor van de ruggengraat zit de essentie vervat. Wat vandaag een duidelijke breuklijn vormt voor Antwerpen – Noord, wordt morgen een nieuwe ruggengraat voor de ontwikkelingen in het gebied. De ruggengraat staat als metafoor voor een samenhangend ruimtelijk geheel met een heldere structuur, die de verschillende ruimtelijke entiteiten in de omgeving aan elkaar rijgt. De ruggengraat moet van een grootstedelijke omvang, impact en uitstraling zijn. Op niveau van het terrein emplacement laat de ruggengraat zich vertalen naar het beeld van een stedelijk 'open en transparant landschapspark' , waar een samenhangende publieke groene ruimte de drager wordt voor alle ontwikkelingen op het terrein. DE STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN VAN DEZE RUGGENGRAAT ZIJN: a. Twee koppen De westelijke kop (A + B) <ul style="list-style-type: none"> • De westelijke kop is een zone voor gemengde ontwikkeling, met functies die gemeen hebben dat ze bebouwde ruimte nodig hebben. • De kop krijgt een gemengde invulling van in eerste orde hoofdzakelijk kantoren, maar leent zich ook voor wonen, commerciële en andere functies. Het moet gaan om flexibele gebouwen die voor diverse invullingen (her)bruikbaar zijn. • De kop wordt gerealiseerd onder de vorm van een markant, architecturaal hoogstaand en representatief gebouwencomplex, in samenhang met de ontwikkelingen op het Eilandje en langs de dokken en als onderdeel van de noordelijke stadspoort tot de binnenstad van Antwerpen. • Er wordt gestreefd naar een hoge stedelijke verdichting. Dit is op die plek te verantwoorden door de aanwezige ruimte en grootschaligheid, de bestaande omgevingskwaliteiten (Eilandje, dokken, Leien) en het concept van een noordelijke stadspoort. De verdichting heeft een duidelijke economische drijfveer en staat meteen ook voor de verdichting die vanuit het globaal ruimtelijk beleid voor de hele stad voorop staat. De oplossingen voor de verdichting (op het vlak van ruimtegebruik en voorgestelde typologie) moeten innovatief zijn en in nauwe samenhang bekeken worden met de gewenste ontwikkeling voor het hele terrein en de omgeving. • De viaduct Noorderlaan moet in het ontwerp voor zone A + B geïntegreerd of gesupprimeerd worden. De bovenlokale verkeerstream mag ook op een alternatieve wijze worden georganiseerd (tunnel). Scheiding van verkeer (bovenlokaal wegverkeer versus fietsers en voetgangers op het emplacement) is een absolute randvoorwaarde.

	<p>De oostelijke kop (deel van zone C)</p> <ul style="list-style-type: none"> De oostelijke kop met de beschermde watertorens moet worden ingericht als oostelijke toegang (Schijnpoort) tot het emplacement. <p>b. De buik</p> <ul style="list-style-type: none"> Een centrale publieksgerichte en groene zone (zone C) voor sport, recreatie en cultuur waarin (b1) de spoorweggebouwen (herstellloods en het opleidingsgebouw) een belangrijke gezichtsfunctie krijgen (mogelijkheden voor het behoud en de herbestemming voor publieksgerichte invullingen in de sfeer van cultuur, sport en recreatie zijn in onderzoek), (b2) met een multifunctionele groene zone voor zachte recreatie (10ha oppervlakte richtinggevend), (b3) met een recreatieve clusterzone parallel aan de Viséstraat voor georganiseerde sportinfrastructuur (5ha oppervlakte richtinggevend) en (b4) met de bestaande noordoostelijk gelegen spoorwegberm als landschappelijk structurerend element (met onderdoorgangen naar de Damwijk). <p>c. De graat</p> <ul style="list-style-type: none"> Een groene oost-west corridor (tussen Schijnpoort en Noorderplaats / Kempisch dok) voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), met het karakter van een groene boulevard (25m. breedte richtinggevend) en aantakkend op een bovenlokale langzame verkeersroute rond Antwerpen en naar het Eilandje. <p>d. De ribben</p> <ul style="list-style-type: none"> Drie groene noord-zuid verbindingen waarvan twee assen voor langzaam verkeer (Demerstraat-Klamperstraat en ofwel Dijkstraat-Bredastraat ofwel de centrale Damverbinding) en waarvan één as voor openbaar vervoer en lokaal verkeer (ofwel Dijkstraat-Bredastraat ofwel de centrale Damverbinding). Het viaduct Dam is onderwerp van studie voor behoud, suprematie of alternatief. Ook hier geldt het principe 'scheiding van verkeersstromen' (noord-zuid wegverkeer versus voetgangers en fietsers op het emplacement). <p>Met uitzondering van de viaduct Noorderlaan, is er geen plaats voor bovenlokale verkeersinfrastructuur op het emplacement, evenmin als ruimte voor industriële KMO.</p> <p>Het concept van de ruggengraat vraagt om een duidelijke verankering van de vernieuwde site in haar omgeving. In het ontwerp moet worden gezocht naar structurele en inhoudelijke relaties met de Culinaire Agora (Slachthuisite), het Lobroekdok en Sportpaleis, de Schijnpoort, het Stuivenbergplein, het Oude badhuis en omgeving, het Eilandje en de dokken, de Noorderplaats en het Sint-Jansplein</p>
(2) Inrichtingsprincipes	<p>Het vertalen van de gewenste ruimtelijke structuur naar een stedenbouwkundig ontwerp is de essentie van de opdracht. De inrichtingsprincipes zijn (beoordelings)criteria voor de manier waarop dit moet worden aangepakt.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Een duurzame en ecologische ontwikkeling staat voorop. Daarbij gaat de aandacht naar een milieubewuste aanpak, zuinig ruimtegebruik, flexibele gebouwen en bundeling van bestaande infrastructuur. → Veiligheid en leefbaarheid zijn essentiële parameters bij elke invulling. → Bij de inrichting moet specifieke aandacht gaan naar het spoor als geheugen. De potentiële rol van de spoorweggebouwen, evenals de totaliteit, het reliëf en de structuur van het gebied zijn historische aanknopingspunten voor een toekomstige ontwikkeling. → De inrichting en de samenhang binnen de site en met de omgeving moeten van hoge kwaliteit zijn.
(3) Gewenst bouwprogramma Zone A+B	<p>Bij de ontwikkeling van het spoorwegemplacement wordt een vloer / terreinoppervlakte nagestreefd tussen 0,8 en 1,2 te berekenen over het volledige terrein (met uitzondering van zone D), maar te realiseren op zone A en B. Indien dit streven niet kan gehaald worden op zone A+B kan de ontwerper hiervan afwijken, mits duidelijke motivatie, met een bijkomend gebied van maximaal 2 hectare bruto vloeroppervlakte op zone C.</p>

1.3 PROGRAMMA VAN EISEN	
1.3.1 VOOR HET HELE ONTWERPGEBIED: ZONES A EN B, C, D	
Opdracht	<ul style="list-style-type: none"> → Stedenbouwkundig ontwerp voor het hele ontwerpgebied (schaal 1: 2.000) waarin de ontwerper zijn visie te kennen geeft op de samenhang van de verschillende zones binnen het ontwerpgebied (zone A, B, C en D) en op de samenhang van de site met het projectgebied Spoor Noord en de ruime omgeving. → Een uitgebreide toelichting bij het ontwerp die een visie, concepten, een ontwikkelingsstrategie en een voorstel voor fasering bevat.
Toelichting type 'BPA projectzones' en procedure	<ul style="list-style-type: none"> → Het stedenbouwkundig ontwerp is de basis voor de opmaak van een juridisch bestemmingsplan (BPA) voor de zones A, B en C. Hieronder volgt een beknopte uitleg over welk type BPA het stadsbestuur voor ogen heeft. → Aard van het BPA. Het uiteindelijk geselecteerde ontwerp zal niet in een strak keurslijf worden gegoten zoals dat bij een klassiek BPA gebeurt. Er wordt voor gekozen om de krachtlijnen van het ontwerp hard en eenduidig vast te leggen in een BPA dat een grote mate van flexibiliteit waarborgt (zoals werken met coëfficiënten, indexen, symbolische aanduidingen van wegtracés waarvan binnen zekere marges kan worden afgeweken). Dit om de gewenste ontwikkelingen op zone A en B niet te hypothekeren. → De inhoud van het BPA bevat een beschrijving van de hoofd- en nevenbestemmingen, inrichtingscriteria en interne organisatie van verschillende projectzones (zoals afstanden ten opzichte van de perceelsgrenzen; verschijningsvorm der gebouwen, type parkeervoorzieningen, aanleg groenzones, etc.). Een gefaseerde ontwikkeling van de zones wordt mogelijk gemaakt, mits elke fase een afgewerkt geheel vormt van een stedenbouwkundig aanvaardbaar geheel. → Procedure: elke bouwaanvraag voor één of meer gebouwen binnen een bepaalde projectzone, zal vergezeld zijn van een inrichtingsplan. Dit plan bevat ondermeer de volledige inrichting van de hele zone (grondplan op schaal 1/500), de toegangen tot het terrein en de gebouwen enzovoort). Het plan heeft een informatief karakter en moet de bevoegde personen in staat stellen te oordelen over de kwaliteit van de aanvraag. Bij een volgende bouwaanvraag kan het inrichtingsplan aangepast worden binnen de bepalingen van het BPA. Voor het inrichtingsplan van specifieke zones en/of de bouwaanvraag van gebouwen wordt gewerkt met een aan te duiden beoordelingscommissie (gemandateerde werkgroep binnen de GECORO). De gekozen kandidaat ontwerper wordt betrokken bij de opvolging hiervan.
Begrenzing	Het Damplein, de site van het spoorwegemplacement met inbegrip van de Kempenstraat, de spoorwegberm, de Ellermansstraat – Viséstraat - Halenstraat.
Programma van eisen	<ul style="list-style-type: none"> → Motivatie over de organisatie van de bovenlokale verkeersstroom 'Noorderlaan' en over het al dan niet behoud van Viaduct Noorderlaan; → Samenhang met het Sint-Jansplein; het Eilandje, de dokken, de Noorderplaats; de Culinaire Agora (slachthuissite), het Lobroekdok, het Sportpaleis, het Stuivenbergplein, het Oude Badhuis en de Schijnpoort; → Conceptuele benadering van 'de kop'; → Structuur van de groene, recreatieve ruimte; → Structuur van de sportzonecluster in zone C; → Tracé oost-west open ruimte corridor en noord-zuid ribben; → Uitspraak over het al dan niet behoud van viaduct Dam en het organiseren van de lokale verkeersstromen en het openbaar vervoer; → Integratie van het opleidingsgebouw en de herstellloods in zone C → De aanpak van de randen (straatprofiel en eventueel de gevels) als essentieel element voor de identiteit van het terrein en de onderlinge relatie met de omgeving. → Conceptuele benadering van de aangrenzende oostelijke en westelijke polen: Noorderplaats en Schijnpoort.
Randvoorwaarden in verband met de VORMGEVING	
	<ul style="list-style-type: none"> → De inzendingen moeten getuigen van een specifieke aandacht voor het morfolologische resultaat en de maatschappelijke uitwerking van de beoogde ingrepen. De bestaande morfolologische kwaliteiten en aanwezighe

	<p>stedelijke samenleving dienen zorgvuldig bestudeerd te worden. Het ontwerp moet door een evenwichtige verbinding tussen oud en nieuw een significant stadsbeeld doen ontstaan. De opbouw van dit stadsbeeld zal ongetwijfeld verband houden met de vooropgestelde visie en bestemmingen, maar hoeft er niet éénduidig door bepaald te worden. Het is denkbaar een polyvalente morfologie te ontwikkelen die openstaat voor een meervoudig gebruik.</p> <p>→ De voorgestelde morfologie, structuur en beeldkwaliteit moet erop gericht zijn om dit terrein dat jarenlang een breuklijn is geweest in het noordelijke stadsdeel, functioneel en morfologisch in te bedden in het omliggende stadsweefsel, zonder daarbij de specifieke karakteristieken en kwaliteiten van het terrein, als stedelijk landschap, zelf op te offeren.</p>
Randvoorwaarden in verband met de FASEERBAARHEID EN HAALBAARHEID	
Faseerbaarheid	→ Het is belangrijk het ontwerp zo op te vatten dat het in verschillende fasen kan ontwikkeld worden. De deelnemer dient hier prioriteiten aan te duiden. Het eerst uitvoeren van de cruciale onderdelen van het project maken dan de uitvoering van de andere deelprojecten tot een logische sequentie.
Realisaties	→ Binnen de vooropgestelde fasering is het belangrijk te duiden welke realisaties in aanmerking komen en gewenst zijn om op korte termijn te ontwikkelen.

1.3.2 VOOR DE VERSCHILLENDE ZONES	
1. ZONES A en B	
Opdracht	→ Stedenbouwkundig ontwerp voor zone A en B (schaal 1:500) als basis voor de opmaak van een juridisch plandocument BPA 'projectzones'.
Begrenzing (zie kaart 3)	→ Noordelijke zijde: de Kempenstraat (inbegrepen); → Oostelijke zijde: het verlengde van de Fuggerstraat; → Zuidelijke zijde: de Ellermansstraat (inbegrepen) → Westelijke zijde: de Italiëlei / Noorderplaats (niet inbegrepen).
Programma van eisen	→ 190.000 à 290.000 m2 bruto bovengrondse vloeroppervlakte te realiseren, maar met te motiveren afwijkingmogelijkheid van 2ha bruto bovengrondse vloeroppervlakte op zone C; → Maximale hoogte van 110m boven de zeespiegel (inclusief hoogtewerkers); → Een aanduiding van de hoofd- en nevenbestemmingen, inrichtingsprincipes, verdichtingvoorstellen en interne organisatie van heel de zone en mogelijke deelzones / mogelijke projectzones (zoals afstanden ten opzichte van de perceelsgrenzen; verschijningsvorm der gebouwen, type parkeervoorzieningen, aanleg groenzones, etc.); → Voorstel van fasering; → Integreren of supprimeren van de viaduct Noorderlaan of organiseren van de bovenlokale verkeersstroom op alternatieve wijze; → Vormgeven aan de samenhang met het Sint-Jansplein, de dokken, de Noorderplaats en het Eilandje; → Tracé oost-west open ruimte corridor voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) → De aanpak van de randen (bovengenoemde straatprofielen en eventueel de gevels).
Randvoorwaarden in verband met de VORMGEVING	
Vormgeving	Het ontwerp moet uitgaan van een duidelijke visie op vormgeving met aandacht voor → Menging van functies, activiteiten en elementen → Contrast tussen bebouwd en onbebouwd, groot en klein, hoog- en laagdynamisch zijn hoofdkarakteristieken voor de identiteit en expressie van de kop → Eenheid in de (architectonische) diversiteit versus monotonie → Specifieke en innovatieve verdichtingtypologie → Percelering als bouwsteen voor de globale voorgestelde structuur → Fasering van opbouw en evenwichtige spreiding van uitrustings- en infrastructuurkosten over de (noodzakelijk) verschillende partners in het ontwikkelingsproces → Multifunctionaliteit van de ontworpen ruimtes
Materiaal en constructie	Het ontwerp moet uitgaan van principes voor het gebruik van materialen en constructie met aandacht voor → Samenhang en principes van toepassing met onderscheid naar bebouwde (stenen) en natuurlijke omgeving (groen en water) → Duurzaamheid → Aanpasbaarheid, onderhoud en herbruikbaarheid → Beeldkwaliteit
Randvoorwaarden in verband met de HAALBAARHEID	
Organisatie	→ Voor de ontwikkeling van de Kop (zone A+B) wordt verwacht dat dit kadert binnen een globale visie omtrent locatiekarakteristieken en een beknopte positionering van het project t.o.v. concurrerende locaties.
Bouwkost	Het aspect 'bouwkost' van de type volumes omvat een visie op: → DCF (discounted cashflow analysis) m.b.t. haalbaarheid van de ontworpen bouwvolumes → Globaal life-cost concept met o.a. kostenkarakteristiek van het gebouw voor eindgebruikers → Onderhoud- en exploitatiekosten en de verhouding tot de bouwkosten → Stedenbouwkundige lasten m.b.t. tot de publieke ruimte rond het project

2. ZONE C	
Opdracht	Stedenbouwkundig ontwerp voor zone C (schaal 1:200 tot 1:500); als basis voor de opmaak van een BPA en een gedetailleerd inrichtingsplan.
Begrenzing (zie kaart 3)	<ul style="list-style-type: none"> → Noordelijke zijde: de achterkant van de huizen langs het Hardenvoort, het Viaduct Dam en de spoorwegberm (inbegrepen); → Oostelijke zijde: Schijnpoort (niet inbegrepen); → Zuidelijke zijde: Halenstraat – Viséstraat – Trapstraat – Viaduct Dam en Ellermansstraat (inbegrepen); → Westelijke zijde: verlengde van de Fuggerstraat en de bocht van de Noorderlaan.
Programma van eisen (Functioneel-technisch eisenpakket)	<p>Het programma omvat minimaal:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Een recreatieve sportzone-cluster (5ha richtinggevend) met als programma van invulling: een aantal trapveldjes (26 x 14m), basketbalterreinen (26 x 14m), petanqueterreinen (12 x 5m) en een skatepark. → in samenhang hiermee zijn optioneel en in combinatie mogelijk: ruimte voor recreatieve faciliteiten voor (kleinere) kinderen, een adventurepark, een speelbos, een mountainbike parcours, een finse loop piste, etc. → Uitspraak over het al dan niet behoud van viaduct Dam en het organiseren van de lokale verkeersstromen en het openbaar vervoer; → Integratie van het opleidingsgebouw en de herstellloods; → Samenhang met Damplein, Culinaire Agora, Lobroekdok en Sportpaleis, Stuivenbergplein, het Oude Badhuis en de Schijnpoort; → Minimum één onderdoorgang onder de spoorwegberm voor zacht wegverkeer (Demerstraat-Klamperstraat); → Integratie van de spoorwegberm met een veilige afsluiting van het spoor; → Tracé oost-west open ruimte corridor voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers); → Integratie van de beschermde watertorens; → De aanpak van de randen (bovengenoemde straatprofielen en eventueel de gevels).
Randvoorwaarden in verband met de VORMGEVING	
Vormgeving	<ul style="list-style-type: none"> → Ontwikkeling van een polyvalente morfologie die openstaat voor een meervoudig gebruik. → Aandacht voor de specifieke karakteristieken en kwaliteiten van het terrein, als stedelijk landschap, en inbedding ervan in het omliggende stadsweefsel. → Aanpak van de randen (straatprofiel en gevels) is cruciaal voor de identiteit van het terrein en de onderlinge relatie met de omgeving. → Een concept voor het materiaalgebruik
Randvoorwaarden in verband met de HAALBAARHEID	
Faseerbaarheid	→ Het is belangrijk het ontwerp zo op te vatten dat het in verschillende fasen kan ontwikkeld worden. De deelnemer dient hier prioriteiten aan te duiden. Het eerst uitvoeren van de cruciale onderdelen van het project maken dan de uitvoering van de andere deelprojecten tot een logische sequentie.
Financiële haalbaarheid	→ De inrichting van zone C moet haalbaar zijn binnen de beschikbare budgetten waarvan sprake in 1.4. De precieze cijfers worden in de tweede fase meegegeven.

3. ZONE D	
Opdracht	Stedenbouwkundig ontwerp voor zone D (schaal 1:200 tot 1:500) ter voorbereiding van een inrichtingsplan voor Damplein.
Begrenzing (zie kaart 3)	<ul style="list-style-type: none"> → Noordelijke zijde: Hardenvoort (inbegrepen); → Oostelijke zijde: spoorwegberm + spoorwegbrug (inbegrepen); → Zuidelijke zijde: site van het spoorwegemplacement (inbegrepen); → Westelijke zijde: Viaduct Dam (met uitzondering van het driehoekig bouwblok)
Programma van eisen	<ul style="list-style-type: none"> → Meerdere kwalitatieve toegangen tot het spoorwegemplacement; → Beloopbaar en oversteekbaar karakter van de HST sleuf; → Organisatie van de verkeersstromen naar de Lange Lobroekstraat en Viaduct Dam; → Bereikbaarheid van het Damstation;

	<ul style="list-style-type: none"> → Groenstructuur langs de spoorwegberm; → De technische modaliteiten worden in de 2^{de} fase worden meegegeven.
Randvoorwaarden in verband met de VORMGEVING	
Vormgeving	<ul style="list-style-type: none"> → Ontwikkeling van een morfologie die openstaat voor een meervoudig gebruik. → Aandacht voor de specifieke karakteristieken en kwaliteiten van het plein, als stedelijk landschap, en inbedding ervan in het omliggende stadsweefsel. → Aanpak van de randen (straatprofiel en gevels) is cruciaal voor de identiteit van het plein en de onderlinge relatie met de omgeving. → Een concept voor het materiaalgebruik.
Randvoorwaarden in verband met de HAALBAARHEID	
Haalbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> → De technische modaliteiten m.b.t. de noord-zuid verbinding. De precieze informatie wordt in de tweede fase meegegeven.

II. JURIDISCH BESTEK

3.1 DOELSTELLING

Doel	Via de formule van een beperkte offerteaanvraag wordt voor de hele site gezocht naar een stedenbouwkundig ontwerp dat tegemoet komt aan de missie en ambitie van de bouwheer (zie 2.1), en de visie en het concrete programma van eisen (zie punt 2.2 en 2.3). Het ontwerp moet vervolgens vertaald worden in een juridisch bestemmingsplan voor de hele site (BPA of RUP), en inrichting- en uitvoeringsplannen voor zone C en zone D. Met de goedkeuring van de plannen wordt het startsein gegeven voor het gefaseerd realiseren van strategische (deel)projecten volgens een ingebouwde ruimtelijke logica en strategie. De gekozen kandidaat-ontwerper staat in voor het definitieve stedenbouwkundig ontwerp en de begeleiding van de opmaak van het juridisch bestemmingsplan en de inrichting- en uitvoeringsplannen.
Procedure van de beperkte offerteaanvraag	In de eerste fase wordt een selectie gemaakt van vijf kandidaat-ontwerpers (gegadigden) die naar de tweede ronde gaan. In de tweede fase maken deze vijf gegadigden vier stedenbouwkundige ontwerpen waarvan één globaal ontwerp voor het hele ontwerpgebied en drie deelontwerpen. In het vervolgtraject dient de gekozen kandidaat-ontwerper een definitief stedenbouwkundig ontwerp op te maken en vervult hij een begeleidingsopdracht voor de vertaling van zijn / haar ontwerpen naar een juridisch bestemmingsplan voor de hele site en specifieke inrichtings- en uitvoeringsplannen.

3.2 ONTWERPGEBIED

Ontwerpgebied	Het ontwerpgebied bestaat uit het Damplein en de site van het spoorwegemplacement, met inbegrip van de Kempenstraat, de spoorwegberm en de as Ellermanstraat – Trapstraat – Viaduct Dam – Viséstraat – Halenstraat. Het ontwerpgebied wordt begrensd door: <ul style="list-style-type: none"> → aan de noordelijke zijde: de Kempenstraat, de achterkant van de huizen langs het Hardenvoort, het Viaduct Dam, het Damplein en de spoorwegberm van de spoorlijn Antwerpen-Rosendaal (inbegrepen); → aan de oostelijke zijde: de Schijnpoort (niet inbegrepen); → aan de zuidelijke zijde: de as Halenstraat – Viséstraat – Trapstraat – Viaduct Dam – Ellermanstraat (inbegrepen); → aan de westelijke zijde: de Italiëlei/Noorderplaats (niet inbegrepen).
Het ontwerpgebied is onderverdeeld in 4 zones: A, B, C en D.	<p>“Zone A en B” zijn het gebied begrensd door de Kempenstraat, de Italiëlei/Noorderplaats, het verlengde van de Fuggerstraat en de Ellermanstraat met een totale planimetrisch bepaalde oppervlakte voor de aldus afgebakende zone van 60.294 m². Bij de ontwerpen voor zone A en B is het straatprofiel van de Kempenstraat en de Ellermanstraat inbegrepen.</p> <p>“Zone C” is het gebied begrensd door: <ul style="list-style-type: none"> → aan de noordelijk zijde, de achterkant van de huizen langs het Hardenvoort, het Viaduct Dam en de spoorwegberm van de spoorlijn Antwerpen-Rosendaal; → aan de oostelijke zijde: de Schijnpoort; → aan de zuidelijke zijde: de Halenstraat, de Viséstraat, de Trapstraat, het Viaduct Dam en een deel van de Ellermanstraat; → aan de westelijke zijde: het verlengde van de Fuggerstraat en de bocht van de Noorderlaan, met een totale planimetrisch bepaalde oppervlakte van 188.485 m². Bij de ontwerpen voor zone C zijn de spoorwegberm en het straatprofiel van de Halenstraat – Viséstraat – Trapstraat – Viaduct Dam en een deel van de Ellermanstraat inbegrepen.</p> <p>“Zone D” is het Damplein begrensd door: <ul style="list-style-type: none"> → aan de noordelijke zijde: Hardenvoort; → aan de oostelijke zijde: de spoorwegberm en de spoorwegbrug; </p>

	<p>→ aan de zuidelijke zijde: de site van het spoorwegemplacement; → aan de westelijke zijde: Viaduct Dam (met uitzondering van het driehoekig bouwblok). Bij de ontwerpen voor zone D zijn bovengenoemde randen inbegrepen.</p>
--	--

3.3 REGLEMENT

3.3.1 NAMEN EN ADRESSEN

Namen en adressen	<p>Deze beperkte offerteaanvraag wordt aangeduid met de naam "Spoorwegemplacement en omgeving, een stedelijk parklandschap voor de 21^{ste} eeuw".</p> <p>Deze beperkte offerteaanvraag wordt uitgeschreven door: Stad Antwerpen Grote Markt 1 2000 Antwerpen</p> <p>Namens de opdrachtgever treden als contactpersonen op: Hardwin de Wever / Ellen Lamberts Stad Antwerpen Planningscel Desguinlei 33, 2018 Antwerpen, België Tel: + 32 03 244 51 28 – Fax: + 32 03 244 51 20 E-mail: hardwin.dewever@ob.antwerpen.be; ellen.lamberts@ob.antwerpen.be</p>
--------------------------	---

3.3.2 WETGEVING

Wetgeving	<p>Voor zover er door de voorschriften van dit bestek niet wordt van afgeweken, zijn de bepalingen van de volgende wetgeving op deze opdracht van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> → De wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten (BS, 22 januari 1994) → Het KB van 8 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten en de concessies voor openbare werken (BS, 26 januari 1996) → Het KB van 26 september 1996 tot bepaling van de uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken (BS, 18 oktober 1996)
------------------	---

3.3.3 DEELNEMERS	
FASE 1	<p><u>Er kan deelgenomen worden door natuurlijke personen en rechtspersonen die gevestigd zijn op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Unie. De natuurlijke personen moeten werkzaam zijn of het diploma hebben van stedenbouwkundige / ruimtelijke planner. De ruimtelijke planners moeten ingeschreven zijn in het register van de ruimtelijke planners zoals bedoeld in het Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 of het bewijs kunnen leveren dat zij in de lidstaat van de Europese Unie, waar zij gevestigd zijn, het beroep van stedenbouwkundige / ruimtelijke planner mogen uitoefenen.</u></p> <p>Wanneer de inschrijver een rechtspersoon is, moet de offerte vermelden welke natuurlijke persoon (of personen) zal (zullen) worden belast met de opdracht. Minstens één van deze natuurlijke personen is ruimtelijke planner / stedenbouwkundige en voldoet aan de voorwaarden vermeld in alinea 1. De door de inschrijver aangeduide persoon (personen) kan (kunnen) slechts worden vervangen door een andere persoon (personen) na schriftelijk akkoord van de opdrachtgever.</p> <p>Deelnemen in multidisciplinair teamverband wordt sterk aanbevolen. De absolute voorkeur gaat uit naar een team dat bestaat uit minimum één stedenbouwkundige, één landschapsarchitect en één architect. Een ontwerpteam kan bestaan uit natuurlijke personen of rechtspersonen die bereid zijn zich voor deze opdracht contractueel te verbinden in een tijdelijke vereniging of de vorm aannemen van één rechtspersoon, waarbij evenwel steeds het ontwerpteam als team hoofdelijk en solidair aansprakelijk blijft voor haar verbintenissen t.a.v. de opdrachtgever(s). Bij deelname in teamverband dient minstens één lid van de groep (natuurlijk of rechtspersoon) te voldoen aan de voorwaarden vermeld in alinea 1.</p> <p>Binnen het kader van onderhavige offerteaanvraag mag een ruimtelijke planner, architect, architectenbureau, of studiebureau slechts deel uitmaken van één ontwerpteam.</p>
FASE 2	De beperkte offerteaanvraag staat open voor de 5 door de beoordelingscommissie geselecteerde ontwerpers/ontwerpteams (de gegadigden).

3.3.4 VERLOOP VAN DE BEPERKTE OFFERTAANVRAAG	
FASE 1: Algemene oproep tot kandidaten	
Inschrijving	<p>De kandidaatstelling gebeurt door aangetekende inzending of afgifte tegen ontvangstbewijs tijdens de kantooruren (9.00-17.00) van de in te dienen documenten samen met het ingesloten inschrijvingsformulier op het volgende adres:</p> <p>Stad Antwerpen, Secretariaat Spoor Noord, Planningscel, Desguinlei 33, 2018 Antwerpen, België.</p> <p>In geen geval en onder geen enkel voorwendsel worden kandidatuurdossiers aanvaard die per fax of per e-mail worden ingediend.</p> <p>De uiterste datum voor indiening van de kandidaatstellingen is 14 juni 2002. In het geval van inzendingen per post geldt de poststempel.</p> <p>Er dient over gewaakt te worden dat alle documenten en stukken van één deelnemer samen in een degelijke verpakking worden gebundeld.</p>
Samenstelling van het dossier tot kandidaatstelling	<p>Het dossier bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> → <u>Voor minimum één persoon het bewijs van inschrijving in het Vlaamse register van de ruimtelijke planners of een bewijs van beroepserkenning waaruit blijkt dat hij / zij het beroep van stedenbouwkundige / ruimtelijke planner mag uitoefenen in de lidstaat van de Europese Unie waar hij/zij gevestigd is.</u> → Afdoende bewijs dat de omstandigheden vermeld onder artikel 29 van de Richtlijn 92/50/EEG zich niet hebben voorgedaan (uitsluitingsgronden). Bij kandidatuurstelling volstaat het, het inschrijvingsformulier te ondertekenen waarin de verklaring is opgenomen dat men aan de situatie vermeld onder deze rubriek voldoet en dat men bereid is op straffe van nietigheid van de kandidaatstelling, de verlangde bewijzen te leveren bij selectie. → Bewijs van financiële en economische draagkracht doormiddel van een passende bankverklaring of voorlegging van balansen.

	<ul style="list-style-type: none"> → Het ingevuld inschrijvingsformulier. → Een visie over het project in de vorm van een korte reflectie over de vooropgestelde visie en ambitie van de opdrachtgever (zoals die beschreven staat in de projectdefinitie) (in A3-bundel). → Een plan van aanpak als leidraad/methode voor het uitwerken van de tweede fase van het project (in A3-bundel). → Referenties van eigen werk (CV) of van maximaal vijf referentieprojecten (in A3-bundel). → Bureaupresentatie (met opgave van onder meer de interne organisatie, kwalificaties, personeelsbezetting, technische uitrusting, ontwerpfaciliteiten, ...) (in A3 bundel). <p>Het dossier tot kandidaatstelling wordt zowel in een A3-bundel ingediend (maximum 10 pagina's inclusief illustraties) als op een CD-ROM die de A3-bundel digitaal bevat op Pcformaat.</p> <p>De A3-bundel wordt in 5 exemplaren ingediend. De overige elementen van het dossier worden in 1 exemplaar ingediend.</p>
Uitsluitingsgronden	<p>Onderzoek van de inzendingen op:</p> <ul style="list-style-type: none"> → hun volledigheid (aanduiding op controlelijst van alle ingezonden en volgens het reglement vereiste documenten); → hun conformiteit met de in dit bestek geformuleerde eisen.
Kwalitatieve selectiecriteria	<p>De kandidaatstelling wordt beoordeeld aan de hand van volgende evenwaardige criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Visie → Ervaring en multidisciplinaire aanpak → Gevoeligheid voor de context → Creativiteit → Resultaatsgerichtheid <p>De criteria, en hoe ze zich verhouden tot de projectdefinitie, worden aan een waardeschaal verbonden gaande van onvoldoende tot uitmuntend.</p>
Selectie van 5 ontwerpers/ontwerpteams	<p>De beoordelingscommissie selecteert 5 gegadigden die in een schrijven in het najaar 2002 (vermoedelijke aanvang september 2002) uitgenodigd zullen worden om deel te nemen aan de tweede fase. Voor hen wordt er eveneens een tweedaagse workshop georganiseerd welke onder andere bestaat uit een bezoek aan het projectgebied.</p> <p>De kandidaten die niet geselecteerd worden, zullen daarvan door de opdrachtgever schriftelijk en met redenen omkleed op de hoogte gebracht worden.</p>
FASE 2: beperkte offerteaanvraag	
Opgave	<p>(1) Vier stedenbouwkundige ontwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Een stedenbouwkundig ontwerp voor het hele ontwerpgebied zoals beschreven in hoofdstuk 1 (schaal 1:2000) met inbegrip van de Noorderplaats en de Schijnpoort; → Stedenbouwkundig ontwerp voor de zones A en B (schaal 1:500) met minimaal 2 relevante snedes en optioneel een of meerdere relevante 3 dimensionele voorstelling(en) in de vorm van een tekening of een maquette; → Het verkrijgen van een stedenbouwkundig ontwerp voor de zone C (schaal 1:1000) met minimaal 2 relevante snedes en optioneel een of meerdere relevante 3 dimensionele voorstelling(en) in de vorm van een tekening of een maquette; → Het verkrijgen van een stedenbouwkundig ontwerp voor de zone D (schaal 1:500) met minimaal 2 relevante snedes en optioneel een of meerdere relevante 3 dimensionele voorstelling(en) in de vorm van een tekening of een maquette; <p>Voor de beschrijving van het programma van eisen en de randvoorwaarden wordt verwezen naar punt 2.3 in de projectdefinitie.</p> <p>(2) Een uitgebreide toelichting bij het stedenbouwkundig ontwerp die een visie, concepten, een ontwikkelingsstrategie en een voorstel voor fasering bevat (conform het programma van eisen en de randvoorwaarden zie punt 2.3 in de projectdefinitie).</p>
Samenstelling van de offerte	<p>De offerte moet bestaan uit volgende elementen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → A3-bundel met de toelichting, inclusief illustraties, beelden (in kleur), etc. (maximum 40 pagina's eenzijdig). → 10 stijve A1 panelen van 2x5 rijen in de lengterichting met de presentatie van

	<p>de vier ontwerpen, een selectie van de snedes en (eventueel) de driedimensionele voorstelling en bijhorende toelichting. Voor de tentoonstelling hiervan is een wand beschikbaar van 3 meter breed op 1,7 meter hoog. Eventueel in functie van het transport mogen de A1 panelen nog opgedeeld worden in kleinere gehelen die passen binnen de opgelegde totaalafmeting.</p> <p>→ Een CD-ROM die de A3-bundel en de A1 tentoonstellingspanelen digitaal bevat als Pdf-formaat of als tif en eps met resolutie van 300 dpi.</p> <p>→ Optioneel 1 of meerdere maquettes</p> <p>Alle bescheiden dienen in 5-voud te worden ingeleverd. Dit met uitzondering van de tentoonstellingspanelen, de CD-ROM en de eventuele maquette waarvan één exemplaar volstaat.</p> <p>De oriëntatie van de plannen geschiedt steeds met het noorden bovenaan. Dit is zeker geldig voor alle inplantings- en overzichtsplannen. Voor plannen met bouwgehelen of gebouwen kan hiervan worden afgeweken. In elk geval moeten de plannen steeds een noordpijl bevatten.</p> <p>Materiaal dat niet gevraagd is, wordt niet in de beoordeling betrokken.</p> <p>De ontwerpen worden door de ontwerper mondeling voorgesteld aan de beoordelingscommissie. Hiervoor wordt ongeveer 1 uur voorzien, waarbij de feitelijke presentatie circa ¾ uur zou mogen duren. De precieze datum hiervoor volgt.</p>
Varianten	Per ontwerpteam mag er slechts één ontwerp ingestuurd worden.
Indiening van de offerte	<p>De gegadigden dienen hun offerte in bij Stad Antwerpen, Secretariaat Spoor Noord, Planningscel, Desguinlei 33, 2018 Antwerpen, België.</p> <p>De uiterste datum voor indiening is drie maanden na het versturen van de uitnodiging voor deelname aan de tweede fase (vermoedelijk eind november). De stukken kunnen ook aangetekend per post worden toegestuurd. Er dient over gewaakt dat alle documenten en stukken van één deelnemer samen in een degelijke verpakking worden gebundeld. De poststempel met de datum van verzending is rechtsgeldig. Een stuk verzonden of aangeboden na het verstrijken van de limietdatum zal niet worden aanvaard voor geldige deelname. De beoordelingscommissie heeft het laatste woord in geval van overmacht of betwisting.</p>
Uitsluitingsgronden	<p>Onderzoek van de inzendingen op:</p> <p>→ hun volledigheid (aanduiding op controlelijst van alle ingezonden en volgens het reglement vereiste documenten);</p> <p>→ hun conformiteit met de in dit bestek geformuleerde eisen.</p>
Beoordelingscriteria	<p>De offertes worden beoordeeld op basis van de onderstaande evenwaardige criteria:</p> <p>→ Stedenbouwkundige kwaliteit en uitstraling: de mate waarin het project symbool kan staan voor hedendaagse duurzame stadsontwikkeling;</p> <p>→ Gebruikswaarde of functionaliteit: de mate waarin de ambitie en visie van de opdrachtgever logisch en verantwoord in plan is gebracht, beoordeling naar stedenbouwkundig concept en integrale samenhang, veiligheid en leefbaarheid;</p> <p>→ Omgevingswaarde: beoordeling van de inpassing en integratie van het ontwerp in zijn omgeving, haar hefboomfunctie ten aanzien van de omgeving, evenals de kwaliteit van de publieke ruimte en de uitstraling van het groene karakter;</p> <p>→ Belevingswaarde of vormkwaliteit: beoordeling van het globaal concept zoals visie op groenvoorziening, vorm en verhoudingen, schaal, variatie, harmonie, beeldkwaliteit, innovatieve aanpak, etc.;</p> <p>→ Toekomstwaarde: beoordeling naar duurzaamheid, flexibiliteit, ecologie, het geheugen van de plek, aanpasbaarheid, modulariteit, etc.;</p> <p>→ Haalbaarheidswaarde: beoordeling van het project in verhouding tot de geraamde kostprijs en een evenwichtige faseringsmogelijkheid.</p> <p>Aan elk van deze criteria is de hierna vermelde waardeschaal verbonden: onvoldoende, voldoende, goed, zeer goed en uitmuntend.</p>
Kennisgeving van de keuze	De aanwijzing van de gekozen kandidaat-ontwerper door de beoordelingscommissie zal plaats vinden tijdens een openbare vergadering waarop de 5 gegadigden uitgenodigd zullen worden.
VERVOLGTRAJECT	
Vervolg	De gekozen kandidaat-ontwerper krijgt de opdracht het ontwerp definitief op punt te stellen en de vertaling van zijn/haar ontwerpen in enerzijds een BPA voor de

	zones A, B en C en anderzijds inrichtings- en uitvoeringsplannen voor de zones C en D te begeleiden. De gekozen kandidaat-ontwerper heeft met andere woorden een begeleidingsfunctie en bewaakt de geest van zijn / haar ontwerpen. De opdracht wordt gegund, vermoedelijk in januari 2003. Volgens de timing zou de opmaak van het ontwerp-BPA afgerond moeten worden in juni 2003 en de opmaak van de inrichtings- en uitvoeringsplannen in de loop van 2004. Nadere afspraken hierover worden later in het contract opgenomen (zie punt 10).
--	---

3.3.5 TAAL

Voertaal	De voertalen van de beperkte offerteaanvraag zijn het Nederlands en het Engels. Alle teksten en documenten evenals de briefwisseling zijn opgemaakt in één van beide talen.
-----------------	---

3.3.6 ANONIMITEIT

FASE 1 en 2	De regel van de anonimiteit speelt noch mee in de eerste fase noch in de tweede fase van de beperkte offerteaanvraag. In de tweede fase worden de gegadigden afzonderlijk door de beoordelingscommissie uitgenodigd voor een toelichting van hun ontwerpen.
--------------------	--

3.3.7 TUSSENTIJDSE INFORMATIE

Vragen	Schriftelijke vragen met betrekking tot de beperkte offerteaanvraag kunnen gedurende de tweede en derde week na de start van de tweede fase worden ingediend. Tijdens de workshop zijn nog bijkomende vragen mogelijk.
---------------	--

3.3.8 VERGOEDING

Onkosten	Aan de verschillende kandidaten die zijn geselecteerd voor deelname aan de tweede fase wordt in principe een bedrag van 41.322,31 EUR exclusief BTW toegekend bij wijze van onkostenvergoeding, op voorwaarde dat ze op een ernstige manier aan de tweede fase deelnemen. De beoordelingscommissie duidt bij de beoordeling van de tweede fase aan welke teams voor de vergoeding in aanmerking komen en kan beslissen dat een deel of het geheel van de vergoeding niet wordt uitgekeerd indien zij oordeelt dat de voorgelegde offertes ontoereikend zijn. De uitbetaling van de vergoedingen zal uiterlijk 6 maanden na de beslissing van de beoordelingscommissie gebeuren. Genoemde bedragen zijn vaste bedragen, inclusief reiskosten, enz. De som zal worden overgemaakt op de naam en het rekeningnummer zoals vermeld wordt op het inschrijvingsformulier.
-----------------	---

3.3.9 MODALITEITEN VERVOLGTRAJECT

Modaliteiten	Aan de gekozen kandidaat-ontwerper van de beperkte offerteaanvraag wordt supplementair een vergoeding van 82.644,62 EUR exclusief BTW toegekend voor het uitvoeren en afwerken van het vervolgtraject. Dit bedrag wordt in schijven uitbetaald.
	De gegadigden geven informatief bij het inschrijvingsformulier voor de tweede fase hun ereloon op basis van uur- en dagtarieven en andere onkostenvergoedingen (zoals reiskosten) te kennen zoals zij dit wensen aan te rekenen tijdens het vervolgtraject. Het inschrijvingsformulier voor de tweede fase zal hierover een beperkte vragenlijst bevatten.

3.3.10 BEOORDELINGSCOMMISSIE

Samenstelling	De beoordelingscommissie bestaat uit 12 stemgerechtigde leden met inbegrip en onder voorzitterschap van de Vlaamse bouwmeester, twee waarnemers en een secretariaat. Van de 12 stemgerechtigde leden zijn er zes internen, met name drie van de stad Antwerpen en drie van de NMBS/EIS, en zes externen.
----------------------	---

	De externe beoordelingscommissie bestaat uit een architectuurcriticus, een architectuur- en stedenbouwtheoreticus, een landschapontwerper, een stedenbouwkundige, een architect en een architect-stedenbouwkundige.
Werking van de beoordelingscommissie	<p>Een bezoek aan het spoorwegemplacement is onontbeerlijk. Tijdens de eerste bijeenkomst van de beoordelingscommissie bezoeken de commissieleden gezamenlijk het terrein.</p> <p>De beoordelingscommissie beslist bij gewone meerderheid van stemmen. Bij gelijkheid van stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend. Iedere onthouding bij een stemming moet gerechtvaardigd worden.</p> <p>De beoordelingscommissie vergadert rechtsgeldig wanneer 2/3 van de leden aanwezig is en neemt slechts onder deze voorwaarde beslissingen. Bij verhindering van een van de leden van de beoordelingscommissie wordt een reservelid opgeroepen met een zelfde kwalificatie als het verhinderde lid.</p> <p>De beslissingen van de beoordelingscommissie zijn onherroepelijk en niet voor betwisting vatbaar. De niet voorziene problemen worden aan de hand van bestaande normen en in de geest van dit reglement door de commissieleden beslecht.</p> <p>De secretaris van de beoordelingscommissie maakt van elke vergadering een verslag op. Het besluit van de beoordelingscommissie moet gemotiveerd worden op basis van de selectiecriteria voor de eerste fase en op basis van de gunningcriteria voor de tweede fase. Dit verslag wordt door alle stemgerechtigde leden, de waarnemers en de secretaris ondertekend.</p> <p>De deelname aan de beoordeling impliceert het akkoord van de leden van de beoordelingscommissie met dit reglement.</p> <p>De beoordelingscommissie is tot geheimhouding verplicht.</p>
Onverenigbaarheden	<p>De leden van de beoordelingscommissie, hun gewoonlijke medewerkers en/of hun bureaus zullen noch rechtstreeks noch onrechtstreeks meewerken aan één van de ingediende offertes, zelfs indien zij daartoe aangezocht worden na hun aanstelling.</p> <p>Bovendien is het verboden aan elk lid van de beoordelingscommissie (met inbegrip van de aangestelde waarnemers), alsook aan hun bloed- of aanverwanten in de rechte lijn tot de derde graad en in de zijlijn tot de vierde graad en dit in toepassing van artikel 10 van de wet van 23 december 1993 op de overheidsopdrachten en van artikel 73 §1 van het K.B. van 26 september 1996 deel te nemen aan de wedstrijd, zelfs als gewone medewerker van een ontwerpteam.</p> <p>De leden van de beoordelingscommissie zullen zich tijdens de duur van de beperkte offertevraag onthouden van elk contact (betreffende de offerteaanvraag) met de kandidaten of van elke publicatie omtrent het project of enig ander aspect dat van invloed kan zijn op de ingediende offertes of het resultaat van de beperkte offerteaanvraag.</p>

3.3.11 TENTOONSTELLING EN PUBLICATIE

Tentoonstelling	De ontwerpen van de gegadigden zullen na de beoordeling van fase 2, samen met het verslag van de jury, tentoongesteld worden. Deze tentoonstelling zal minstens 15 dagen voor het publiek toegankelijk zijn.
Publicatie	De Stad Antwerpen engageert zich eveneens om, binnen een praktisch haalbare periode na de bekendmaking, het uiteindelijk geselecteerde ontwerp maar mogelijks ook de andere vier niet weerhouden ontwerpen te publiceren in een daartoe aangepaste publicatie.

3.3.12 AUTEURSRECHTEN EN EIGENDOM VAN DE INGEZONDEN BESCHIEDEN

Rechten	<p>De inzendingen blijven het geestelijk eigendom van de deelnemers.</p> <p>Alle voor de wedstrijd ingezonden bescheiden worden eigendom van de uitschrijver.</p> <p>De opdrachtgever zal evenwel bij tentoonstelling, reproductie of publicatie steeds vermelden: "Opgemaakt door ... in het kader van de beperkte offerteaanvraag Spoorwegemplacement".</p> <p>De deelnemers behouden eveneens het recht om stukken zonder toelating van de opdrachtgever en zonder daarvoor enige vergoeding verschuldigd te zijn, tentoon te stellen, te reproduceren of te publiceren, mits hij steeds hiervoor bedoelde vermelding aanbrengt.</p>
----------------	---

3.3.13 GESCHILLEN

Betwisting	In geval van gerechtelijke betwistingen is de Rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen bevoegd.
-------------------	---

IV. CONTEXT

KAARTEN	<ul style="list-style-type: none"> → Kaart 6: Het projectgebied in de ruimere context → Kaart 7: Luchtfoto → Kaart 8: Stratenplan → Kaart 9: Hoofdverbindingen stad - regio → Kaart 10: Functiekaart wonen en werken → Kaart 11: Groene en open ruimten → Kaart 12: Planningscontext – juridisch → Kaart 13: Aanduiding belangrijke ondergrondse tracées
----------------	--

4.1 RUIMTELIJKE CONTEXT

4.1.1. SYNTHESE RUIMTELIJKE SITUERING EN DEELGEBIEDEN

	<p>(1) Het projectgebied Spoor Noord (zie kaart 1 en kaart 6)</p> <ul style="list-style-type: none"> → Het projectgebied <i>begrenst</i> het noordelijk deel van de 19^{de} eeuwse gordel en meteen ook het centrale woongebied van de stad. Het wordt op haar beurt <i>begrensd door</i> de havenactiviteiten en ligt nabij en centraal ten opzichte van het stadshart, de wijk Luchtbal en de deelgemeenten Merksem, Deurne en Borgerhout. Het gebied is op te delen in drie deelgebieden; → Het spoorwegemplacement (24ha, lengte 1,6 km, gemiddelde breedte 160m) vormt een enorme <i>breuklijn</i> tussen de omliggende wijken en functioneert op dit moment als een soort <i>niemandsland</i>. → Het zuidelijke deelgebied (Seefhoek – Stuivenberg – omgeving Lange Dijkstraat) maakt deel uit van een ruimer <i>woongebied</i> in de 19^{de} eeuwse gordel en bestaat uit een aantal karakteristieke buurten. → Het noordelijke deelgebied “Den Dam” wordt omschreven als <i>randgebied</i>. Het is een overgangsg gebied dat aansluit bij de economische vestigingen van het havengebied en het Albertkanaal en bestaat op haar beurt uit duidelijk te onderscheiden ruimtelijke entiteiten. <p>(2) Het zuidelijke deel:</p> <ul style="list-style-type: none"> → De belangrijkste <i>karakteristieken</i>: een stadsweefsel met een kleinschalig bouwblokkenweefsel en ontsluiting door smalle lokale straten, een vrij dichte bebouwing, kleinschalige economische activiteiten en diverse gemeenschapsvoorzieningen. → De voornaamste <i>problemen</i>: het ontbreken van een heldere en kwalitatieve structuur van de wijken, een gesloten perceelstructuur van het bouwblokkenweefsel met moeilijke hoeken, de verwaarlozing van het patrimonium en de publieke ruimte, de opsplitsing van woongebouwen tot oneigenlijke appartementen, de weinig bovenlokale uitstraling, onduidelijke relaties binnen het gebied en met de omgeving, en de Schijnpoort als zwakke schakel in de oost-west en binnen-buitenstedelijke verbinding. → De opvallendste <i>kwaliteiten en potenties</i>: het potentiële draagvlak voor economische activiteiten en de potenties voor aantrekkelijk en gevarieerd wonen, beeldbepalende wanden langs het emplacement en diverse interessante publieke en private projecten. <p>(3) Het noordelijk deel:</p> <ul style="list-style-type: none"> → De belangrijkste <i>karakteristieken</i>: het grootschalige weefsel met omvangrijke bouwblokken en binnengebieden, sterke menging van wonen en werken, met dominantie van grote economische vestigingen. → De voornaamste <i>problemen</i>: grote infrastructuur die het gebied doorkruisen en in verschillende ruimtelijke entiteiten opsplitsen en ‘ervaren worden als barrières’, de geïsoleerde ligging van de (deel)wijk(en) voor zacht wegverkeer en de weinig aantrekkelijke toegangen tot het noordelijk deel, het verwaarloosde openbaar domein, het gewijzigd gebruik en de veroudering van de bestaande bedrijfsgebouwen (door verschuiving van de economische activiteiten naar de haven) en de opsplitsing van woongebouwen tot oneigenlijke appartementen. Belangrijk is de geïsoleerde ligging van het Lobroekdok en het sportpaleis, de onbestemdheid van het Lobroekdok, maar vooral de onduidelijke toekomstperspectieven voor de wijk waardoor investeringen achterwege blijven. → De voornaamste ruimtelijke <i>kwaliteiten en kansen</i>: de strategische ligging ten
--	---

	<p>opzichte van stad en stadsrand, de goede bovenlokale ontsluiting, het relatieve ruimtegevoel en de brede assen, het aanbod van panden en binnengebieden voor innoverende projecten en geslaagde voorbeelden van vernieuwde of te verwachten ingrepen.</p> <p>(4) Het spoorwegemplacement</p> <p>→ Het belangrijkste <i>knelpunt</i> is de barrièrewerking van de site in haar geheel voor de omgeving. Op dit moment zijn enkel aan de randen en in het midden verbindingen tussen noord en zuid mogelijk.</p> <p>→ Het ontwerpgebied bestaat uit de site van het spoorwegemplacement met inbegrip van de noordelijke en zuidelijke randen plus het aangrenzende Damplein (zie 3.2., zie kaart 2).</p> <p>→ Het spoorwegemplacement zelf werd vanuit de reeds ontwikkelde visie opgedeeld in de zones A + B (7ha) en C (17ha). Het Damplein wordt aangeduid als zone D (zie kaart 3).</p>
4.1.2. SYNTHESE RUIMTELIJKE DEELSTRUCTUREN	
	<p>(1) De verkeersstructuur (zie kaart 8 en 9)</p> <p>→ Algemeen problematisch en onduidelijk, gebrek aan hiërarchie;</p> <p>→ Het noordelijk deel van de Singel is onderbenut door een gebrekkige aansluiting van de Slachthuislaan met de IJzerlaan, wat heel wat sluipverkeer in de noordelijke en zuidelijk wijk genereert langsheen Viaduct Dam en de Lange Lobroekstraat. De Schijnpoort vormt een belangrijke barrière (flessenhals) voor een vlotte doorstroming van het oost-west (binnen-buitenstedelijk) verkeer;</p> <p>→ Het openbaar vervoer bedient in beperkte mate de wijk'centra' en is in de andere richting vrij eenzijdig gericht op het centrum van de stad;</p> <p>→ Langzaam verkeer en tevens moeilijk en onveilige verbindingen tussen noord en zuid beperken zich tot de Viaduct Dam en de eindpunten van het emplacement, met name de Noorderplaats en de Schijnpoort.</p> <p>(2) De woonstructuur (zie kaart 10)</p> <p>→ <i>Knelpunten</i>: hoge woningdichtheid in het zuidelijke deel (4x zo hoog in vergelijking met de rest van de stad), hoog aandeel oneigenlijke appartementen en huurwoningen, het woningbestand is opvallend verouderd en voldoet niet aan minimale eisen inzake comfort en uitrusting. Het merendeel van de gebouwen kent 3 à 4 bouwlagen. Het aanbod aan sociale woningen volgt het stedelijk gemiddelde maar ligt vrij geconcentreerd in Stuivenberg – Seefhoek en de Slachthuiswijk. De leegstand en verwaarlozing van panden is relatief hoog.</p> <p>→ <i>Kwaliteiten</i>: de zuidelijk buurt als een woonbuurt gemengd met kleinhandel en een ruim gamma aan welzijnsvoorzieningen. Beide buurten zijn rijk aan architecturaal waardevolle panden.</p> <p>(3) De ruimtelijk-economische structuur (zie kaart 10)</p> <p>→ <i>Noordelijk gedeelte</i>: een hoge concentratie van (grote) bedrijfsgebouwen. Leien, IJzerlaan, Noorderlaan, Slachthuislaan, omgeving Sint-Jansplein en de K.M.O.-zones Steenborgerweert en de kaai langs het Lobroekdok zijn duidelijke vestigingsplekken. Vooral in de noordelijke buurten zijn heel wat bedrijfsgebouwen on(der)benut.</p> <p>→ <i>Zuidelijk gedeelte</i>: eerder getypeerd door kleinere handels, horeca- en dienstenpanden. De handelsleegstand in het zuidelijke gedeelte is hoog en gaat gepaard met een stijgend aantal imagooverlagende winkels.</p> <p>→ Op het niveau van de hele stad wordt een tekort genoteerd aan 'kant en klare' bedrijfsruimte.</p> <p>(4) De socio-culturele structuur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In het projectgebied zijn 8 van de 12 statistische buurten geïndiceerd als achtergestelde buurt. In de meeste van deze buurten is het probleem van sociale isolatie (netwerken) scherp gesteld maar zijn de andere aspecten van achterstelling (inkomen, woningcomfort) minder doorslaggevend. ▪ Het gebied telt in totaal circa 16.560 inwoners. Het aandeel inwoners blijft in het gebied (voor de stad) uitzonderlijk stabiel. Het aandeel Belgen daalt er wel sneller dan elders in de stad. ▪ Voor het in kaart brengen van de gemeenschapsvoorzieningen, is er een bijkomende vraagronde nodig. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat vooral

	<p>de zuidelijke helft ruim voldoende bedeed is met welzijnsvoorzieningen. Op vlak van onderwijs en medische zorg worden geen merkwaardige tekorten gemeld. Problematisch is wel het tekort aan indoor- en openlucht sportfaciliteiten en aan accommodatie voor cultuur (cursussen, evenementen). Boeiende aanzetten waarop verder kan gebouwd worden zijn het oude badhuis, de Culinaire Agora etc.</p> <p>(5) De groenstructuur <u>(zie kaart 11)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opvallend is de minieme aanwezigheid van private buitenruimte. Slechts 1 woning op 8 heeft een eigen tuin of koer. Het hele gebied telt maar drie noemenswaardige pleinen: het Stuivenbergplein, Sint-Jansplein en Damplein. Verspreid liggen enkele sport- en speelveldjes. Structurerend groen zoals laanbomen en bermbegroeiing zijn zeldzaam of onverzorgd. ▪ Voor de hele wijk Antwerpen-Noord zijn de cijfers sprekend. Een wijkbewoner heeft gemiddeld 3,3m² publieke open ruimte in zijn bereik. Het stadsgemiddelde ligt op 15 m². De weinige pleinen zijn ook onvoldoende uitgerust om de talrijke jongeren op te vangen. Voor de leeftijdscategorie van 7 tot 12 jaar is er bijvoorbeeld maar 1 adequaat plein per 1000 kinderen. <p>→ In het MIRA rapport 2000 worden deze tekorten voor Antwerpen-Noord bevestigd. De buurten in de ruime omgeving van het spoorwegemplacement hebben geen enkele groene ruimte binnen bereik hebben voor wat betreft het wijk- en stadsdeelniveau (respectievelijk op maximum 800 en 1600 meter). Een terreinverkenning leert ook dat groenvoorziening op buurtniveau zeer problematisch is.</p>
--	--

4.2 PLANNINGSCONTEXT

	<p>(1) Spoorwegemplacement: bindende en richtinggevende bepalingen <u>(zie kaart 12)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Gewestplanbestemming: het spoorwegemplacement wordt aangeduid als 'gebied voor stedelijke ontwikkeling'. Een ontwikkeling kan pas na opmaak van een BPA of RUP. De hogere overheid (Vlaams Gewest) vraagt hiervoor een degelijke ruimtelijke motivering gekoppeld aan het structuurplan. → Eigendommen: De zones B en C van het emplacement zijn eigendom van de NMBS. Voor de eigendomsoverdracht van het terrein C werd een overeenkomst gesloten tussen de NMBS, Euro Immo Star (EIS) en de stad. De laatste concessionaris (Carwash) vertrekt in 2005. Zone A is in eigendom van NV ANNEIS, een vennootschap die werd opgericht door EIS en het autonoom gemeentebedrijf Antwerpen Nieuw Noord. → Activiteitzones NMBS: De spoorwegberm voor het tracé richting Nederland blijft definitief behouden. Het tracé van de noord-zuidverbinding (HST) loopt deels ondergronds en deels bovengronds door het projectgebied Spoor Noord <u>(zie kaart 13)</u>. → Sanering: Zone A is niet vervuild. Voor de vuilste plek op de site (op- en overslagplaats voor gasolie ter hoogte van de herstellloods) is een bodemsaneringsproject in uitvoering. Voor de overige delen van zone C en voor zone B is een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd en is een beschrijvend bodemonderzoek in opstart. → Beschermde landschappen en monumenten: de omgeving van de watertorens is beschermd als landschap. Het Damstation en de nabijgelegen spoorwegbrug zijn beschermd als monument. <p>(2) Omgeving: bindende en richtinggevend bepalingen <u>(zie kaart 12)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Gewestplanbestemmingen: Het Lobroekdok is ingekleurd als 'gebied voor stedelijke ontwikkeling'. Het sportpaleis is een 'zone voor dagrecreatie' met aansluitend een uitbreidingszone. De wijk Hardenvoort heeft een B.P.A. ter bescherming van het wonen in dit K.M.O. – gebied. Voor de slachthuisite is een B.P.A. in opmaak voor de reconversie naar een zone voor 'groothandel met een publiek karakter'. Bijna heel het projectgebied is afgebakend als 'woningvernieuwingsgebied' wat renovatie subsidieerbaar maakt. → Eigendommen: De N.M.B.S. is eigenaar van Damstation. De stad heeft het stationsgebouw in erfpacht en plant er een ontmoetings- en informatiecentrum. De stad en het Vlaams Gewest zijn eigenaar van tal van gronden en panden in het gebied, vooral in de omgeving van het Lobroekdok en Albertkanaal. → Sanering: De sanering van het Lobroekdok wordt voorlopig geraamd op 1
--	--

	<p>miljard BEF. Op het Damplein komt de sleuf van de noord-zuid spoorverbinding naar boven. Ter hoogte van het Damstation bereikt de sleuf een hoogte van circa 2 meter en loopt verderop parallel met de bestaande berm.</p> <p>(3) Projecten op til in de omgeving</p> <ul style="list-style-type: none"> → Op korte termijn: de uitbouw van een Culinaire Agora en de restauratie van Damstation zijn dossiers in die op korte termijn in uitvoering gaan. . Sint-Jansplein is in heraanleg als stedelijk plein. → Op lange termijn zijn de meest ingrijpende zijn de aanleg van de noord-zuid HST spoorverbinding, het sluiten van de Ring, de doortrekking van de Singel, de verbreding van het Albertkanaal, de herwaardering van de Schijnpoort als stadspoort en het bouwen van een nieuw transferium voor openbaar vervoer 'Groenendal / Luchtbal'.
--	---

4.3 FINANCIËLE CONTEXT

	<ul style="list-style-type: none"> → Beschikbare fondsen voor de herontwikkeling van de zone A + B : De ontwikkeling moet betaald worden door privé-investeerders en vastgoedontwikkeling door NMBS/EIS → Beschikbare fondsen voor de herontwikkeling van de zone C : De ontwikkeling wordt betaald met fondsen van het grootstedenbeleid (12.890.463 EUR) en Doelstelling II (8.924.166 EUR) → Beschikbare fondsen voor de heraanleg van de zone D : De heraanleg wordt betaald met reguliere middelen van NMBS en de stad
--	---

V. KAARTEN

- Kaart 1: Projectgebied Spoor Noord
- Kaart 2: Ontwerpgebied
- Kaart 3: Ontwerpgebied: zone-indeling
- Kaart 4: Ontwerpgebied: gebouwen, bruggen en spoorweg
- Kaart 5: Gewenste ruimtelijke structuur spoorwegemplacement
- Kaart 6: Het projectgebied in de ruimere context
- Kaart 7: Luchtfoto
- Kaart 8: Stratenplan
- Kaart 9: Hoofdverbindingen stad - regio
- Kaart 10: Functiekaart wonen en werken
- Kaart 11: Groene en open ruimten
- Kaart 12: Planningscontext – juridisch
- Kaart 13: Aanduiding belangrijke ondergrondse tracés

VI. BIJLAGEN

FASE 1

- **Video Spoor Noord**

FASE 2

- **Foto- en kaartenbundel**
- **Gedetailleerd opmetingsplan spoorwegemplacement**
- **Gedetailleerd plan HST en Damplein**