



Ringpark Groenendaal.

PROJECTDEFINITIE

De Grote
Verbinding



FOTO'S

PAG. 1, 8-9, 20, 28, 68 | © Frederik Beyens

PAG. 56, 79-80 | © Lucid

PROJECTDEFINITIE VOOR PROJECTCLUSTER RINGPARK GROENENDAAL

Definitieve projectdefinitie

februari 2020

LEESWIJZER:

**DEZE PROJECTDEFINITIE BEVAT GRIJZE TEKST DIE ALGEMEEN VOOR ALLE
PROJECTCLUSTERS GELDT EN ZWARTE TEKST DIE SPECIFIEK VOOR DE PROJECTCLUSTER
RINGPARK GROENENDAAL GELDT.**

Inhoud

1	Inleiding tot de opdracht	10
1.1	Voorgeschiedenis	10
1.1.1	Intendant Over de Ring 2016-2018	10
1.1.2	Intendant Over de Ring 2018-2026	11
1.1.3	Voorkeursontwerp Oosterweelverbinding.....	12
1.1.4	Scrumontwerp Schijnpoot	13
1.2	Algemene kenmerken van de opdracht	14
1.2.1	Geselecteerde Ringprojecten	14
1.2.2	Ambitie.....	14
1.2.3	Conceptontwerp	14
1.2.4	Onderbouw/bovenbouw.....	15
1.2.4.1	Ontwerpend onderhandelen	15
1.2.4.2	Tijdssprong	15
1.2.4.3	Korte termijn ingrepen.....	16
1.2.5	Projectcontour en Studiegebied	16
1.2.5.1	Projectcontour.....	16
1.2.5.2	Obstakelvrije en niet-obstakelvrije delen	16
1.2.5.3	Studiegebied	16
1.2.6	Projectbudget	17
1.2.6.1	Gesloten projectbudget.....	17
1.2.6.2	Taakstellend budget bovenbouw	17
1.2.6.3	Uitvoeringsbudget bovenbouw.....	18
1.2.6.4	Erelloon o.b.v. uitvoeringsbudget bovenbouw	18
1.2.6.5	Studiebudget voor het Studiegebied.....	19
1.2.7	Opgave	19
2	Specifieke kenmerken van de opdracht.....	21
2.1	Geselecteerde Ringprojecten	21
2.2	Ambitie.....	22
2.3	Conceptontwerp.....	23
2.4	Voorkeursontwerp Oosterweelverbinding.....	24
2.5	Afbakening Projectcontour en Studiegebied.....	26
2.6	Projectbudget.....	28
3	Opgave	30

3.1 Ontwerp bovenbouw binnen Projectcontour	30
3.1.1 Algemeen	30
3.1.1.1 Ontwerp van een veerkrachtige publieke ruimte.....	30
3.1.1.2 Indien mogelijk realisatie van korte termijn ingrepen	40
3.1.1.3 Slim ontwerp i.f.v. extensief beheer	41
3.1.2 Specifiek voor Projectcluster Ringpark Groenendaal	42
3.1.2.1 Bermenlandschap langs verlaagde R1 Noord	42
3.1.2.2 Overkapping stationsomgeving Luchtbal	45
3.2 Ontwerpend onderhandelen met Lantis.....	57
3.2.1 Algemeen	57
3.2.1.1 Onderbouw/bovenbouw	57
3.2.1.2 Methodiek	57
3.2.1.3 Mobiliteitsopgaven	58
3.2.1.4 Opgaven vanuit ontwerp bovenbouw.....	58
3.2.2 Specifiek voor Projectcluster Ringpark Groenendaal	60
3.2.2.1 Schetsontwerp voor onderbouw Ringparkbrug Groenendaal	60
3.2.2.2 Wanden stadsserre.....	61
3.2.2.3 Afstemming nieuwe doorsteek onder sporen met hoogteligging overkapping	61
3.2.2.4 Interactie afwatering Ring en bermen	61
3.3 Interfererende onderzoeken	63
3.3.1 Algemeen	63
3.3.1.1 Ringstudie Water en Energie	63
3.3.1.2 Ringstudie Multimodale Knopen	65
3.3.1.3 Ringstudie R1 Zuid en/of tunnelveiligheid.....	67
3.3.1.4 Studie Stad Maken Over de Ring	69
3.3.1.5 Raamovereenkomsten lucht en geluid.....	70
3.3.1.6 Routeplan 2030.....	71
3.3.1.7 Slimme schakels	72
3.3.2 Specifiek voor Projectcluster Ringpark Groenendaal	73
3.3.2.1 Programmatie stadsserre.....	73
3.3.2.2 Conceptsubsidie wijkgerichte aanpak Over de Ring.....	74
3.4 Visievorming Studiegebied	77
3.4.1 Nerven	77
3.4.1.1 T.h.v. bermenlandschap langs verlaagde R1 Noord.....	78
3.4.1.2 T.h.v. overkapping stationsomgeving Luchtbal.....	78

3.4.2 Sterke en levendige randen.....	79
3.4.2.1 Bermenlandschap langs verlaagde R1 Noord	81
3.4.2.2 Overkapping stationsomgeving Luchtbal	81
3.4.3 Niet-obstakelvrije delen binnen Projectcontour	82
3.4.3.1 Niet-obstakelvrije delen thv Werminval	82
3.4.4 Niet-geselecteerde leefbaarheidsprojecten in eerste fase	83
3.4.4.1 Reserveproject Groene Brug Albertkanaal	83
3.4.4.2 Overkapping Groen Hart Luchtbal-Lambrechtschoeken	83
3.4.5 Doorkijk naar toekomstige overkappingen	83
3.4.6 Wisselwerking met andere plannen en projecten.....	84
3.4.6.1 Project Oosterweelverbinding	84
3.4.6.2 Aangrenzende / overlappende Ringparken en kritische continuïteiten Over de Ring	84
3.4.6.3 Ontwerpers Stad Maken Over de Ring	84
3.4.6.4 Fietssnelweg Columbiastraat en Klipperstraat.....	84
3.4.6.5 Masterplan Luchtbal.....	85
3.4.6.6 RUP Contactzone Noorderlaan	85
3.4.6.7 RUP Havanastraat	85
3.4.6.1 SEViA studie	85
3.4.7 Ruimtelijke kansen	85
3.4.7.1 Connectiviteit van de ecologische corridor	85
4 Technische randvoorwaarden	89





Opdracht

1 Inleiding tot de opdracht

1.1 Voorgeschiedenis

1.1.1 Intendant Over de Ring 2016-2018

Begin 2016 stelde de Vlaamse regering intendant Alexander D'Hooghe aan, met de opdracht om tegen begin 2018 een overkapping en leefbaarheidsprojecten voor te bereiden voor de Antwerpse Ringzone. Deze opdracht vertaalde zich in hoofdzaak in het onderzoeken van de maatschappelijke haalbaarheid van een volledige overkapping van de Antwerpse Ring, om vervolgens vervolprojecten vorm te laten krijgen. Het bijeenbrengen van een stakeholdercoalitie voor de overkapping werd (en wordt nog steeds) beschouwd als één en ondeelbaar met het ruimtelijk ontwerp, via co-creatie en participatie. De visies van verschillende burgerinitiatieven werden geïntegreerd en een breed spectrum van stakeholders werd betrokken bij het proces. Het overkappingsproject beschouwde de Ring niet louter als een infrastructuur, maar ook en vooral als een deelruimte van de stad; het project bevat dus technische, ruimtelijke, sociale en culturele lagen. Het einddoel is een volledige overkapping van de Ring, de weg ernaartoe gefaseerd.

Het intendantschap doorliep een proces van twee en een half jaar, vanaf begin 2016 tot de zomer van 2018. In het najaar van 2016 werd de ambitienota voor de overkapping van de Ring neergelegd. Die bundelde het resultaat van een intensieve consultatie en samenwerking met diverse stakeholders. Enerzijds werd zo een coalitie voor het project gevormd, anderzijds werd samen met de stakeholders een visie voor de volledige overkapping opgemaakt. De ambitienota legt geen finaal plan vast, maar fungeert als kompas voor de verdere samenwerking tussen de stakeholders.

In zijn opdracht als intendant trad Alexander D'Hooghe op als verbindende figuur die de samenwerking faciliteert tussen overheden, burgerbewegingen, experts, organisaties en individuele burgers over zowel de leefbaarheids- als – de facto ook – de mobiliteitsoplossingen voor de Antwerpse Ringzone. Dit mondde uit in de ondertekening van het Toekomstverbond, in maart 2017.

Aansluitend werd een opdracht gelanceerd, gericht naar multidisciplinaire ontwerpteams, voor overkappingen, leefbaarheidsprojecten en andere ontwerpopgaves op en grenzend aan de Ringruimte in Antwerpen. Vijf ontwerpteams kregen een raamovereenkomst 'Ontwerpen Over de Ring'. In september 2017 startte de eerste opdracht waarin alle vijf ontwerpteams, aangevuld door het team van de intendant, elk voor een ander segment van de Ring een ontwikkelingsvisie opmaakten. In grote lijnen kregen de ontwerpteams in de eerste ontwerpfase de volgende opdrachten: een ruimtelijk en infrastructureel project (exclusief de tunnelopbouw en de onderliggende organisatie van het verkeer) ontwerpen voor het segment, daarbinnen pilootprojecten verder uitwerken, de haalbaarheid ervan onderzoeken en aantonen, en een stakeholdercoalitie vormen rond dit alles. Onderstaand schema geeft in grote lijnen het proces weer van de eerste fase van het intendantschap:



In mei 2018 werd de eerste opdracht afgerond in de vorm van een uitgebreide rapportage met een visienota voor elk van de zes segmenten, een evaluatie op vlak van verschillende criteria voor de 33 voorgestelde overkappingen en leefbaarheidsprojecten, en een reeks aanbevelingen van de intendant.

In juni 2018 werden uiteindelijk 18 leefbaarheidsprojecten geselecteerd voor realisatie voor een bedrag van 1,25 miljard euro, door een beslissing van de Vlaamse Regering en de Stad Antwerpen. Elk van de geselecteerde projecten behaalde een hoge score op meerdere van de beoordelingscriteria: leefbaarheidsperformantie (verbeteringen voor luchtkwaliteit, geluidsoverlast, mobiliteit, groentekorten, ecologie en klimaat), ruimtelijke kwaliteit, maatschappelijke kosten-baten en ook draagvlak. Voor elk van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten werd een gesloten projectbudget bepaald. Daarnaast zijn 4 reserveprojecten geselecteerd. Tot slot is een budget gereserveerd voor studies ter voorbereiding van een volgende fase aan overkappingen en leefbaarheidsprojecten.

De voorstellen uit deze eerste ontwerpfase Over de Ring vormen het conceptontwerp en daarmee het uitgangspunt voor deze opdracht, zie 1.2.3.

1.1.2 Intendant Over de Ring 2018-2026

In november 2018 werden Alexander D'Hooghe en zijn team opnieuw aangesteld, voor een periode van acht jaar, als intendant voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse Ring. De intendant en zijn team zullen de verdere uitwerking van de overkappings- en leefbaarheidsprojecten tot uitvoerbare projecten in goede banen leiden samen met de verschillende stakeholders en opdrachtgevers. De in juni 2018 geselecteerde leefbaarheidsprojecten werden gegroepeerd tot 8 Projectclusters (7 Ringparken en de Scheldebrug), en 4 overkoepelende Ringstudies. Voor deze Projectclusters en studies in de Ringzone staat team intendant in voor (1) de kwaliteitsbewaking, (2) de coördinatie en (3) de overkoepelende co-creatie, zie bijlage plan van aanpak.

Bedoeling is om in de loop van 2020 voor alle Projectclusters een nieuw ontwerpteam aan te stellen vanuit de raamovereenkomst 'Ontwerpen Over de Ring', zodat elk van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten tegen 2030 volledig uitgevoerd kan zijn.

1.1.3 Voorkeursontwerp Oosterweelverbinding

Het basisontwerp Oosterweelverbinding 2016 diende als basis voor de eerste ontwerpfase Over de Ring en de 33 voorgestelde leefbaarheidsprojecten binnen de voorbije hogedrukketelfase in het eerste intendantschap Over de Ring.

Op 21 december 2018 kwamen alle betrokken partijen tot een voorkeursvariant voor de Oosterweelverbinding. In een intensief ontwerpproces tussen overheden en burgerbewegingen, door inzichten vanuit de aanbestedingsprocedure voor de aannemer Oosterweelverbinding en vanuit het project-MER Oosterweelverbinding werd deze voorkeursvariant verder uitgewerkt tot het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding.

Dit voorkeursontwerp Oosterweelverbinding omvat volgende wijzigingen ten opzichte van het basisontwerp 2016:

- In de Scheldetunnel, de derde snelwegtunnel onder de Schelde met drie rijstroken, wordt een bredere fietstunnel aangelegd: de 4 meter uit het oude ontwerp wordt naar 6 meter opgetrokken. In plaats van 2 vluchtkokers aan de buitenzijde van de tunnel komt er een centrale vluchtkoker voor het wegverkeer.
- Het Oosterweelknooppunt, dat de Scheldetunnel met de Kanaaltunnels verbindt, wordt compacter aangelegd, zodat er een landschappelijke verbinding kan ontstaan tussen de omgeving van de Noordkasteelvijver en het historische SAMGA-gebouw enerzijds en het groengebied rond het beschermde kerkje van Oosterweel dat maximaal gevrijwaard wordt anderzijds. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een Oosterweelknoop in de vorm van een paperclip en van een aansluiting van de knoop naar de Oosterweelsteenweg via de terreinen van TPA. De zone tussen de Royerssluis en de paperclip wordt volledig overkapt.
- In de Kanaaltunnels, de vier tunnelkokers die onder het dok en het Albertkanaal heen lopen en het Oosterweelknooppunt met de R1 verbinden, worden de noordelijke Kanaaltunnels ingericht met een rijstrook en een extra strook (calamiteitenstrook). De zuidelijke tunnelkokers krijgen elk twee rijstroken. Op deze wijze wordt het ontwerp beter afgestemd op de uitgangspunten van het Toekomstverbond. Daarnaast werd er onderzocht of er een aansluiting kan gerealiseerd worden tussen de noordelijke Kanaaltunnels en de Groenendaallaan. Deze aansluiting bleek in april 2019 niet haalbaar binnen redelijke aannames en werd niet verder uitgewerkt.
- Voor de noordelijke R1 werd een systeem onderzocht waarbij het verkeer wordt gescheiden om zo weefbewegingen te beperken en de verkeersveiligheid te verhogen. Dit systeem bleek in maart 2019 niet haalbaar binnen redelijke aannames. Wel wordt de capaciteit op de noordelijke R1 afgestemd op de voorkeursvariant, met plaatselijk minder rijstroken. Ook wordt de ondertunnelde kruising van de R1 met het Albertkanaal van een gestapelde ondergrondse naar een platte ondergrondse constructie gewijzigd. Dit heeft heel wat voordelen naar fasering en impact toe, in het bijzonder ter hoogte van Merksem.

- Het knooppunt Groenendaallaan werd via ‘scrumsessies’ met alle partijen volledig herontworpen, waarbij de op- en afritten op één kruispunt gebundeld worden op een half verdiepte Groenendaallaan. Daardoor komt er ruimte vrij voor een geleidelijk glooiend landschap en wordt het mogelijk om het Ringpark over de Groenendaallaan via een Ringparkbrug te brengen in plaats van eronder via de in de eerste ontwerpfase voorgestelde parktunnel. De tram blijft in het midden van de Groenendaallaan liggen, maar fiets- en voetpaden gaan via het Ringpark en worden zo losgekoppeld van de op- en afritten.
- Het knooppunt Schijnpoort werd licht geoptimaliseerd, waarbij de – deels verdiepte en overkapte – verbindingsweg ten oosten van de Ring (tussen R1 en Ten Eeckhovelei) dichter tegen de snelweg komt te liggen.

De grote lijnen voor het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding liggen ondertussen vast in overleg met de partners van het Toekomstverbond. Dit voorkeursontwerp Oosterweelverbinding is het ontwerp dat Lantis tot de eerste omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding heeft verwerkt – met een basisontwerp voor de bovenbouw, om deze vergunbaar te maken en waarbij maximale flexibiliteit voor de ontwerpteam bovenbouw gehouden wordt. In het voorjaar van 2020 dient Lantis deze eerste omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding in en selecteert de aannemers voor de dossiers Scheldetunnel, Rechteroever en Verkeer- en Tunnel Technische Installaties.

Dit voorkeursontwerp Oosterweelverbinding vormt – samen met het conceptontwerp – het uitgangspunt voor deze opdracht, zie 1.2.3.

1.1.4 Scrumontwerp Schijnpoort

Dit voorkeursontwerp Oosterweelverbinding is verder geëvolueerd in bijkomende scrumsessies, in het bijzonder ter hoogte van het knooppunt Schijnpoort:

- In scrumsessies met alle partijen werd de voorkeur uitgesproken om de verbindingsweg te verplaatsen naar de westzijde van de Ring (tussen R1 en RWZI van Deurne). Zo worden alle infrastructuren en barrières gebundeld tot één geheel, waardoor er meer ruimte overblijft voor het Ringpark. Deze optie biedt bovendien meer mogelijkheden voor een toekomstige overkapping. Dit voorstel moet evenwel nog onderworpen worden aan een verdere technische uitwerking m.i.v. alle wettelijk vereiste studies.
- In dezelfde scrumsessies werden verschillende alternatieven afgewogen voor de publieke ruimte rond het Sportpaleis: de Schijnpoortweg behouden op zijn huidige plaats ‘voor’ het Sportpaleis of verleggen / omleggen ‘achter’ het Sportpaleis. Hierover werd beslist om de Schijnpoortweg op zijn huidige locatie te behouden, maar met de uitdrukkelijke ambitie om een levendig plein te creëren in de zone tussen de Theunisbrug en de Bisschoppenhoflaan.

Het basisconcept voor deze wijziging ligt klaar maar werd nog niet verwerkt in de eerste omgevingsvergunningsaanvraag. Hiervoor zal Lantis een wijzigende omgevingsvergunning aanvragen.

Dit scrumontwerp Schijnpoort vervangt het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding t.h.v. het knooppunt Schijnpoort en vormt – samen met het conceptontwerp – het uitgangspunt voor deze opdracht, zie 1.2.3. Dit scrumontwerp is echter nog maar een basisconcept, de verdere uitwerking ervan i.s.m. Lantis wordt beschreven onder de specifieke opgave in de projectdefinities voor de Projectclusters t.h.v. Schijnpoort.

1.2 Algemene kenmerken van de opdracht

1.2.1 Geselecteerde Ringprojecten

De opdracht betreft de verdere uitwerking van de geselecteerde Ringprojecten van het ontwerp tot en met de opvolging van de uitvoering per Projectcluster. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen onderbouw en bovenbouw. Deze opdracht betreft het ontwerp en de opvolging van de realisatie van de bovenbouw per Projectcluster.

Daarnaast is de ambitie van het Toekomstverbond dat de geselecteerde Ringprojecten slechts een eerste uitvoeringsfase zijn van de volledige overkapping van de Antwerpse Ring. Deze doorkijk is deel van alle aspecten van de opdracht; van het ontwerp van de bovenbouw binnen de Projectcontour, van de visie voor het Studiegebied, van de communicatie en participatie naar stakeholders en burgers, ... De opdracht is om de toekomstige overkapping van de Ring niet te hypothekeer, en meer zelfs, om te faciliteren.

1.2.2 Ambitie

De ambitie voor deze opdracht is zeer hoog. Het gaat om een proces dat een structurele transformatie van de Antwerpse stadsregio kan teweegbrengen, met een reeks grote projecten die weliswaar in elkaar haken, maar tegelijk elk een eigen auteurschap en identiteit toelaten. De missie is om de stad te helen, wijken te verbinden, nieuwe landschappen, monumenten en infrastructuren te ontwerpen, te faseren en te berekenen. Uitmuntend ontwerpend vermogen en de kwaliteit om te integreren en synthetiseren – zowel stedenbouwkundig, landschappelijk, architecturaal als infrastructureel – zijn daarom essentieel om deze complexe opdracht tot een goed einde te brengen.

De methode van werken is anders dan in het verleden, maar is zoals geïntroduceerd onder het eerste intendantschap: ontwerpers zullen samenwerken met de omliggende wijken en andere stakeholders om oplossingen te formuleren. Daarom schrijft de opdrachtgever een minimale werkmethode voor dit participatieve en co-creatieve proces voor, zie bijlage m.b.t. communicatie, participatie en co-creatie.

1.2.3 Conceptontwerp

De opmaak van het ontwerp van ieder Ringpark vertrekt van het voorliggend conceptontwerp voor de geselecteerde Ringprojecten in de Projectcluster. Dit conceptontwerp is het resultaat van de voorbije hogedruketelfase in het eerste intendantschap Over de Ring. Tijdens de

evaluaties en in de aanbevelingen van de intendant zijn nog een aantal opmerkingen, suggesties en vraagtekens bij deze conceptontwerpen gezet.

Sinds het einde van de hogedrukketelfase zijn er wijzigingen aan de onderbouw gebeurd, die geleid hebben tot het huidige voorkeursontwerp Oosterweelverbinding en het scrumontwerp Schijnpoot. Deze hebben op hun beurt impact op het conceptontwerp voor de geselecteerde Ringprojecten. Dit voorkeursontwerp Oosterweelverbinding en het scrumontwerp Schijnpoot vormen – samen met het conceptontwerp – het uitgangspunt voor deze opdracht.

De resterende opgaves voor de bovenbouw worden in de opdrachtoomschrijving per Projectcluster in detail omschreven. Buiten deze resterende opgaves gaat de opdrachtgever uit van het conceptontwerp en de wijzigingen vanuit het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding en het scrumontwerp Schijnpoot als vertrekpunt voor deze opdracht.

1.2.4 Onderbouw/bovenbouw

1.2.4.1 Ontwerpend onderhandelen

Deze opdracht betreft de verdere uitwerking van de bovenbouw. M.b.t. de onderbouw is de opdracht beperkt tot ontwerpend onderhandelen met Lantis, binnen de randvoorwaarden en vrijheidsgraden zoals beschreven in de randvoorwaardennota (die ter beschikking gesteld wordt via [dropbox](#)).

In principe kunnen de Ringparken pas over enkele jaren gerealiseerd worden, na uitvoering van de Oosterweelverbinding die letterlijk de onderbouw voor de bovenbouw vormt. Toch is er voor geopteerd om nu reeds ontwerpteam voor de uitwerking van de bovenbouw aan te stellen, om maximale afstemming tussen (voor)ontwerp bovenbouw en (uitvoerings)ontwerp onderbouw mogelijk te maken. De afstemming tussen bovenbouw en onderbouw, en dus het ontwerpend onderhandelen met Lantis, is een belangrijk onderdeel van het voorontwerp voor de bovenbouw binnen de Projectcontour en loopt gedurende de volledige uitvoeringstermijn van dit opdrachtgedeelte, 350 kalenderdagen volgens het bestek.

1.2.4.2 Tijdssprong

Na de uitwerking van het voorontwerp wordt er in de opdracht een tijdssprong voorzien in afwachting van het verder uitwerken naar een definitief ontwerp voor de bovenbouw binnen de Projectcontour. Deze tijdssprong duurt enkele jaren en valt grotendeels samen met de realisatie van de onderbouw. Via een op te maken retroplanning, afhankelijk van de uiteindelijke planning van de aannemer Oosterweelverbinding en de voortgang van de werken, wordt het aanvangsbevel van de opmaak van het definitief ontwerp voor de bovenbouw binnen de Projectcontour gegeven door de opdrachtgever. De opmaak van deze retroplanning is een opdracht voor de opdrachtgever samen met Lantis en team intendant en behoort niet tot de opdracht van de opdrachtnemer.

Deze tijdssprong tussen opmaak voorontwerp en opmaak definitief ontwerp wordt doelbewust in de opdracht voorzien. Op die manier wordt het definitief ontwerp opgemaakt, op een co-creatieve en participatieve manier, volgens de op dat moment actuele noden en wensen, en laat het ontwerpproces ruimte voor voortschrijdend inzicht. In het ontwerp voor een veerkrachtige publieke ruimte wordt daarom onderscheid gemaakt tussen het kader en de invulling van het Ringpark.

1.2.4.3 Korte termijn ingrepen

Daarnaast is het te bekijken of er binnen de Projectcontour deelzones of -projecten zijn te detecteren die afzonderlijk van de Oosterweelverbinding en dus zonder tijdssprong, op relatief korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Het is een opdracht van de opdrachtnemer om voorstellen voor korte termijn ingrepen uit te werken en voor te leggen aan de opdrachtgever, Lantis en team intendant.

1.2.5 Projectcontour en Studiegebied

1.2.5.1 Projectcontour

De geselecteerde Ringprojecten samen vormen de Projectcluster en deze wordt afgebakend door de Projectcontour. Het ontwerp en de realisatie van deze Projectcontour, zowel onderbouw als bovenbouw, wordt gefinancierd van het gesloten projectbudget voor deze Projectcluster binnen het beschikbare leefbaarheidsbudget van 1,25 miljard euro voor de Antwerpse Ringzone. Met andere woorden, voor de Projectcontour is er studie- en uitvoeringsbudget beschikbaar voor onder- en bovenbouw, waarbinnen voor de bovenbouw een taakstellend budget bovenbouw (zie 1.2.6.2) bepaald is.

De Projectcontour bakent ook de opdracht van de opdrachtnemer af; de opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het volledige studietraject van het ontwerp tot en met de opvolging van de uitvoering van de bovenbouw binnen de Projectcontour. De Projectcontour bepaalt niet door welke aannemer de werken zullen worden uitgevoerd.

De in deze projectdefinitie voorgestelde Projectcontour volgt uit het conceptontwerp, het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding en het scrumontwerp Schijnpoort. Het is een opdracht van de opdrachtnemer om deze Projectcontour te verfijnen en definitief te bepalen, o.a. in samenhang met het definiëren van sterke en levendige randen (zie 3.4.2). Dit houdt in dat de Projectcontour lokaal groter of kleiner kan worden, na goedkeuring van de opdrachtgever en de intendant en ermee rekening houdend dat het taakstellend budget bovenbouw hetzelfde blijft en niet kan wijzigen.

1.2.5.2 Obstakelvrije en niet-obstakelvrije delen

Binnen de Projectcontour wordt een onderscheid gemaakt tussen obstakelvrije en niet-obstakelvrije delen. Binnen het taakstellend budget bovenbouw wordt een aparte enveloppe voor de niet-obstakelvrije delen bepaald (bv. passage over privégronden). Zodra het obstakel weggewerkt is (bv. verwerving grond of sluiten akkoord met privé-eigenaars), wordt dit apart budget beschikbaar en kunnen alle projectkosten voor deze obstakelvrij gemaakte delen betaald worden vanuit dit budget. Eventuele kosten voor het verwerven van de grond zitten niet in het taakstellend budget bovenbouw.

De niet-obstakelvrije delen behoren tot de opdracht voor het Studiegebied (en het daaraan gerelateerde studiebudget). De obstakelvrij gemaakte delen, samen met de obstakelvrije delen, behoren tot de Projectcontour (en het daaraan gerelateerde taakstellend budget bovenbouw).

1.2.5.3 Studiegebied

De niet-geselecteerde ingrepen uit het conceptontwerp – o.a. m.b.t. multimodale knopen, stadsontwikkelingen, niet-geselecteerde leefbaarheidsprojecten en toekomstige overkappingen – vallen buiten het gesloten projectbudget voor de Projectcluster en buiten de

opdracht van de opdrachtnemer voor de bovenbouw binnen de Projectcontour. Echter, deze ingrepen hangen nauw samen met het ontwerp en de realisatie van de Projectcluster en moeten samen bekeken worden. Vandaar krijgt de opdrachtnemer de opdracht om een visie te vormen over een ruimer Studiegebied rond het Ringpark – of de visie uit de voorbije eerste ontwerpfase Over de Ring te verfijnen – en via ontwerpend onderzoek en schetsontwerp enerzijds af te stemmen met parallelle processen en plannen en anderzijds een doorstart te geven aan nieuwe processen en plannen in het Studiegebied. Met andere woorden, voor het Studiegebied buiten de Projectcontour is er geen uitvoeringsbudget beschikbaar, maar wel apart studiebudget en wordt waar nodig wel een visie en schetsontwerp verwacht.

In het Studiegebied zijn in het bijzonder de ‘nerven’ structureel. De finaliteit van de opgave binnen het Studiegebied voor de nerven buiten de Projectcontour is de opmaak van een schetsontwerp en een raming als input voor een meerjarenprogramma ‘Nerven over de Ring’. De delen van de nerven die binnen de Projectcontour vallen, worden uiteraard verder uitwerkt als onderdeel van en conform de opdrachtschrijving van de bovenbouw binnen de Projectcontour.

1.2.6 Projectbudget

1.2.6.1 Gesloten projectbudget

Bij de selectie van de leefbaarheidsprojecten is aan ieder Ringproject een gesloten projectbudget, voor het ontwerp en de realisatie van onderbouw en bovenbouw, toegewezen. Dit gesloten projectbudget voor de Ringprojecten die overlappen met de Oosterweelverbinding bedraagt 805 miljoen euro voor onderbouw en bovenbouw samen. Dit leefbaarheidsbudget is een apart budget t.o.v. het reeds voorziene taakstellend budget Oosterweelverbinding.

Het gesloten projectbudget omvat de uitvoering van het Ringproject alsook de erelonen en alle mogelijke studiekosten, de marges voor onvoorziene kosten en BTW. Dit budget is exclusief de werkingskosten van de opdrachtgever(s), kosten voor grondverwervingen, exploitatiekosten en uiteraard de reeds voorziene kosten binnen het taakstellend budget Oosterweelverbinding.

Voor de Ringprojecten die overlappen met de Oosterweelverbinding, is dit gesloten projectbudget per Ringproject uitgesplitst in een taakstellend budget onderbouw en een taakstellend budget bovenbouw.

1.2.6.2 Taakstellend budget bovenbouw

Voor de bovenbouw is het van belang dat de verschillende Ringprojecten per projectcluster samengevoegd zijn en er één taakstellend budget bovenbouw per Projectcluster/Ringpark is. Dit taakstellend budget bovenbouw is vervolgens verhoogd met het budget dat in de raming van de Oosterweelverbinding reeds voorzien was voor bovenbouw, voor er sprake was van leefbaarheidsprojecten. Tot slot is het taakstellend budget bovenbouw voor Ringpark Noordkasteel verhoogd ten gevolge van de grotere overkapping over de Oosterweelknoop in het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding.

Het taakstellend budget bovenbouw bestaat uit: uitvoeringsbudget, BTW, erelonen en studies, en een toeslag voor onvoorziene kosten – voor zover de scope niet uitgebreid wordt ten opzichte van de uitgangspunten. Dit is exclusief de kosten voor riolering; de opdrachtgever zal hiertoe een gesprek met Waterlink opstarten i.f.v. het nodige budget in hun meerjarenplanning.

Dit taakstellend budget bovenbouw per Projectcluster/Ringpark wordt niet opgenomen in deze opdrachtdocumenten.

1.2.6.3 Uitvoeringsbudget bovenbouw

Wel wordt het uitvoeringsbudget bovenbouw voor de Projectcontour opgenomen:

- Ringpark Noordkasteel: 31,9 miljoen euro, exclusief BTW;
- Ringpark Groenendaal: 50,5 miljoen euro, exclusief BTW, waarvan 1,5 miljoen euro voor de obstakelvrij gemaakte delen binnen de Projectcontour;
- Ringpark Lobroekdok: 58,7 miljoen euro, exclusief BTW, waarvan 1,6 miljoen euro voor de obstakelvrij gemaakte delen binnen de Projectcontour;
- Ringpark het Schijn: 34,9 miljoen euro, exclusief BTW, waarvan 5,2 miljoen euro voor de obstakelvrij gemaakte delen binnen de Projectcontour.

Dit is het geraamde uitvoeringsbudget nodig voor een kwalitatieve uitvoering van de bovenbouw binnen de Projectcontour. Dit taakstellend uitvoeringsbudget bovenbouw is bijgevolg voldoende ruim om het conceptontwerp, inclusief wijzigingen t.g.v. het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding, te realiseren. Bovendien geeft dit bedrag blijk van het hoge ruimtelijk ambitieniveau dat nagestreefd wordt voor de hoogwaardige en hoogkwalitatieve inrichting van deze publieke ruimte. Het is uitdrukkelijk de opdracht van de opdrachtnemer om te ontwerpen naar dit uitvoeringsbudget bovenbouw.

Dit uitvoeringsbudget bovenbouw gaat ervan uit dat het grondpakket voor de inrichting van de overkapping vanaf de beschermingslaag van de waterkerende laag tot de bovenbouw behoort. Er kan nog in latere fase beslist worden dat het grondpakket op de dakplaat van de overkapping binnen de werken van de aannemer Oosterweelverbinding in opdracht van Lantis zal opgenomen worden. Dan blijft de opdrachtnemer de opdracht (en het ereloon) behouden om alle studies en opvolging van de werken voor dit grondpakket op te volgen in opdracht van de opdrachtgever van de bovenbouw.

1.2.6.4 Ereloon o.b.v. uitvoeringsbudget bovenbouw

Het geraamde uitvoeringsbudget bepaalt het ereloon voor deze opdracht – dat eveneens begrepen is binnen het taakstellend budget bovenbouw per Projectcluster:

- Voor de opmaak van het voorontwerp voor de bovenbouw van de obstakelvrije delen binnen de Projectcontour, het vaste gedeelte van deze opdracht, wordt een maximum ereloon opgenomen in het bestek, o.b.v. de KVIV, barema I klasse 2 voor de opmaak van een concept- en voorontwerp. Hoewel er van een voorliggend conceptontwerp vertrokken wordt, wordt deze fase niet van het ereloon afgetrokken omwille van de nood tot ontwerpend onderhandelen en wisselwerking met interfererende onderzoeken via ontwerpend onderzoek en schetsontwerp;
- Voor de overige, voorwaardelijke gedeelten voor de bovenbouw van de obstakelvrije én obstakelvrij gemaakte delen binnen de Projectcontour, wordt het ereloon bepaald op basis van een ereloonpercentage op het geraamd uitvoeringsbudget volgens de

KVIV, barema I klasse 2. Dit ereloonpercentage is door de opdrachtgever bedoeld om voldoende ruim en flexibel te zijn i.f.v. een dergelijk complex proces met lange doorlooptijd. Alle nodige onderzoek, overleg en afstemming zoals beschreven binnen deze opdrachtschrijving moeten voorzien zijn in dit ereloon. Ook de mogelijkheid om de Projectcontour op te delen in meerdere deelprojecten en -zones, met bijhorende vergunningsaanvragen en/of aanbestedingen, moet mogelijk zijn binnen dit ereloon;

- Alle ereloon is inclusief het ereloon voor communicatie, participatie en co-creatie met stakeholders en burgers, minstens zoals omschreven in de bijlage m.b.t. communicatie, participatie en co-creatie.

1.2.6.5 Studiebudget voor het Studiegebied

Voor de visievorming voor het Studiegebied wordt een maximum ereloon opgenomen in het bestek:

- Ringpark Noordkasteel: 20.000 euro, exclusief BTW;
- Ringpark Groenendaal: 90.000 euro, exclusief BTW;
- Ringpark Lobroekdok: 90.000 euro, exclusief BTW;
- Ringpark het Schijn: 90.000 euro, exclusief BTW.

Alle nodige onderzoek, overleg en afstemming zoals beschreven binnen deze opdrachtschrijving moeten voorzien zijn in dit ereloon. Bovendien heeft de opdrachtgever dit studiebudget voor het Studiegebied voldoende ruim genomen, in de verwachting dat de opdrachtgever extra opgaves vanuit de stakeholders en burgers uit het participatieve en co-creatieve ontwerpproces kan opnemen en er ontwerpend onderzoek via schetsontwerp voor kan uitwerken. De opdrachtnemer ziet er zelf op toe dat hij voldoende marge voorziet binnen zijn verdeling van dit studiebudget over de in de projectdefinitie beschreven opgaves in het Studiegebied.

1.2.7 Opgave

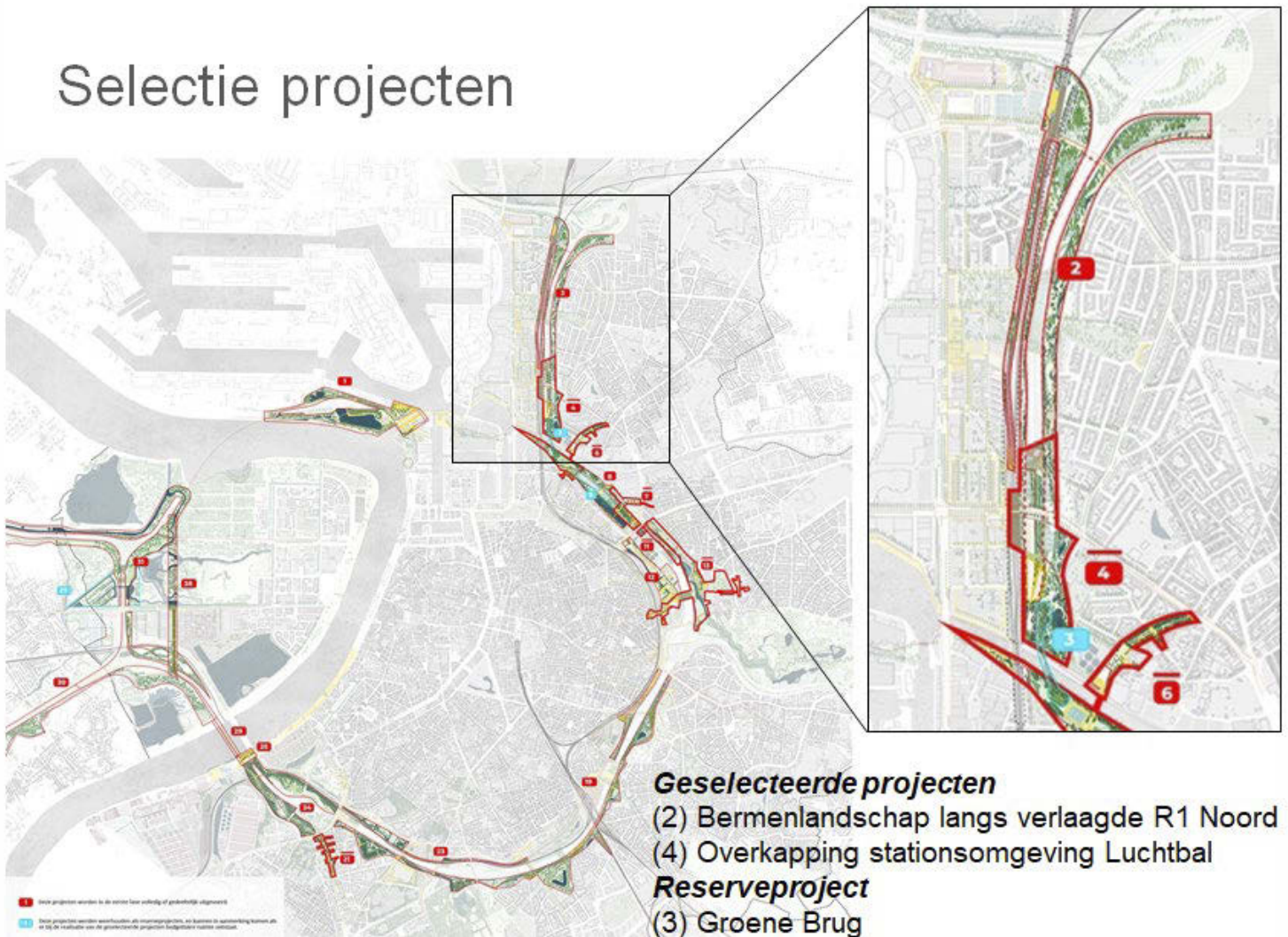
De algemene opgave wordt, samen met de specifieke opgave, beschreven in hoofdstuk 3.



2 Specifieke kenmerken van de opdracht

2.1 Geselecteerde Ringprojecten

Selectie projecten



De Projectcluster Ringpark Groenendaal groepeert volgende geselecteerde Ringprojecten:

- Bermenlandschap verlaagde R1 Noord;
- Overkapping stationsomgeving Luchtbal.

Het Ringproject 'bermenlandschap langs de verlaagde R1 Noord' omvat ook de verlaging van de Ring richting de Jozef Masurebrug en dus de maximaal voorgestelde verlaging uit het conceptontwerp van team Noord.

Bij de selectie van Ringproject 'overkapping stationsomgeving Luchtbal' zijn de investeringen in de eigenlijke stationsomgeving uit het conceptontwerp van team Noord niet weerhouden binnen het gesloten projectbudget. Omwille van het strategisch belang van een extra, nieuwe doorsteek onder de sporen t.h.v. station Luchtbal (zie 3.1.2.2), heeft de stad daarvoor wel budget voorzien (zie 2.3).

Deze opdrachtschrijving betreft het ontwerp en de opvolging van de realisatie van de bovenbouw voor de Projectcluster Ringpark Groenendaal in opdracht van de stad Antwerpen.

2.2 Ambitie

De ambities voor de Projectcluster Ringpark Groenendaal worden beschreven in (en deze worden via [dropbox](#) ter beschikking gesteld):

- De ambitiesnota Over de Ring van de intendant;
- De visienota van team Noord;
- De ruimtelijk-stedenbouwkundige principes in de 'Finale aanbevelingen' van de intendant;
- De doelstellingnota opgemaakt in het kader van de scrumsessies Groenendaallaan;
- De synthesesnota opgemaakt in het kader van de scrumsessies Groenendaallaan.

Kort samengevat is dit:

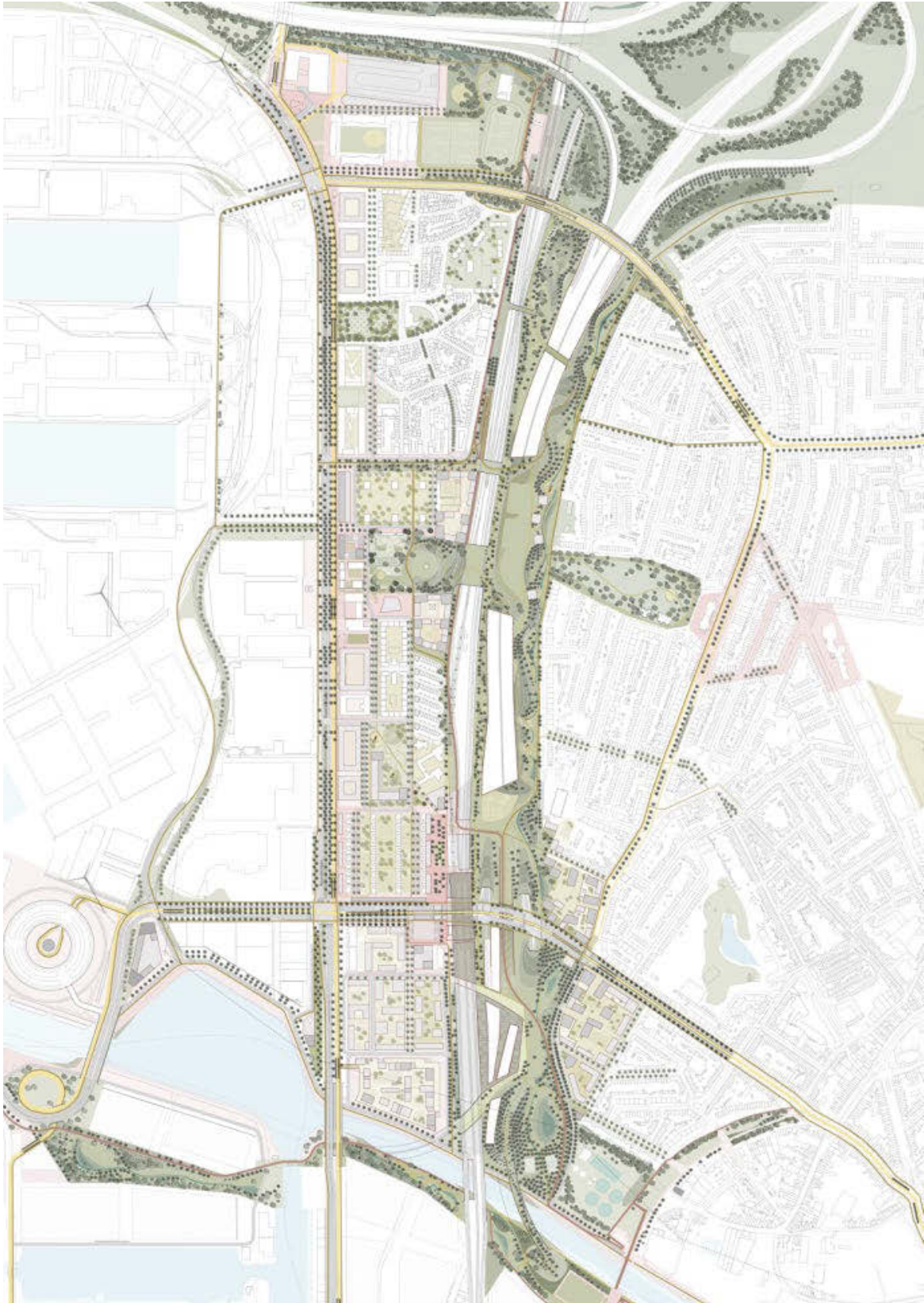
Het project creëert een verbindend grootstedelijk park met een grote groene overkapping t.h.v. station Luchtbal. Deze overkapping als nieuwe publieke ruimte versterkt de verbinding tussen Luchtbal en Merksem, creëert een centrale ontmoetingsplek, is levendig met aantrek op stadsniveau door de stadsserre en op buurtniveau door lokaal programma, krijgt levendige randen en vormt mee de hefboom voor de opwaardering van het station tot een grootstedelijke multimodale knoop.

Het project realiseert een ambitieus bermenlandschap in de Ringzone met vijf ruimtelijke ambities:

- De verbetering van de leefomgeving voor de bewoners en de gebruikers langs de R1 noord op vlak van geluidshinder en luchtverontreiniging ten gevolge van de infrastructuur in de Ringzone;
- De realisatie van de ecologische connectiviteit tussen de Oude Landen/het Laaglandpark en enerzijds het Rivierenhof/de Schijnvallei en anderzijds de Schelde;
- De realisatie van sterke, vlotte en veilige fiets- en voetgangersverbindingen, langs en dwars in en door het Ringpark, tussen de omliggende buurten en wijken;
- De realisatie van een aaneengesloten watersysteem dat de waterproblematiek van Merksem oplost;
- De inschakeling van de Ringruimte om lokale groen- en programmatekortingen op te lossen en als recreatieve gebruikruimte voor buurt en stad en ontmoetingsplek tussen buurten en wijken.

2.3 Conceptontwerp

Het conceptontwerp voor de Projectcluster Ringpark Groenendaal is uitgewerkt door team Noord (BUUR, Latz, S333, Greisch, Levuur).



2.4 Voorkeursontwerp Oosterweelverbinding

Dit conceptontwerp voor de Projectcluster Ringpark Groenendaal werd 'vervangen' door het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding op volgende vlakken:

- Minder rijstroken op bepaalde secties van de R1 Noord;
- Aanleg ondergrondse kruising Albertkanaal d.m.v. twee cut & cover-tunnels naast elkaar (met in totaal 2x4 rijstroken) i.p.v. één dubbeldekstunnel (met in totaal 2x5 rijstroken);
- Optimalisatie van de aansluiting van de op- en afritten op de Groenendaallaan:
 - o De op- en afritten aan de oost- en westzijde van de R1 worden niet met twee afzonderlijke kruispunten maar via één gezamenlijk lichtengeregeld kruispunt aangesloten op de Groenendaallaan. Dit kruispunt wordt half verdiept aangelegd om de visuele impact op de overkapping te verkleinen (de R1 zelf, die onder het kruispunt doorloopt, wordt uiteraard mee verdiept). Deze verdieping laat ook toe om erboven een zachte verbinding te voorzien tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de overkapping. De op- en afritten zitten quasi volledig ondergronds;
- Milderende maatregelen i.f.v. reductie lucht- en geluidsemissies (openingen, bermen en schermen,...):
 - o Er wordt een opening van ca. 150 meter voorzien in het dak van de Noordelijke Kanaaltunnel richting noorden vanaf de kruising met de spoorweg (rijrichting Oosterweelknoop blijft volledig in tunnel). Deze opening komt dus bovenop de reeds voorziene openingen in de overkapping van de R1 in functie van tunnelveiligheid. Hiermee worden de emissies vanuit de Noordelijke Kanaaltunnel verdeeld over twee emissiepunten, waarbij t.h.v. Lambrechtshoeken enkel nog de emissies van het stuk tunnel onder de overkapping vrijkomen, en niet meer die vanuit de Kanaaltunnel zelf. Ter afscherming van het park met fietspaden bovenop de overkapping wordt een scherm van 4 meter hoogte voorzien rond het geheel van tunnelopeningen;
 - o De voorziene berm langs de westzijde van de wijk Lambrechtshoeken wordt aan de zuidzijde, t.h.v. de tunnelmond, verhoogd tot 11 meter (i.p.v. de oorspronkelijke 6,5 meter).



2.5 Afbakening Projectcontour en Studiegebied

De Projectcontour bovenbouw van Projectcluster Ringpark Groenendaal – in volle lijn – is afgebakend als het landschap en de publieke ruimte in de Ringzone vanaf het Albertkanaal tot de Jozef Masurebrug en omvat:

- Het bermenlandschap ten westen van de R1 tussen Ring en spoor en ten oosten van de R1 tussen Ring en de woonwijken van Merksem;
- De inrichting van de overkapping t.h.v. stationsomgeving Luchtbal.

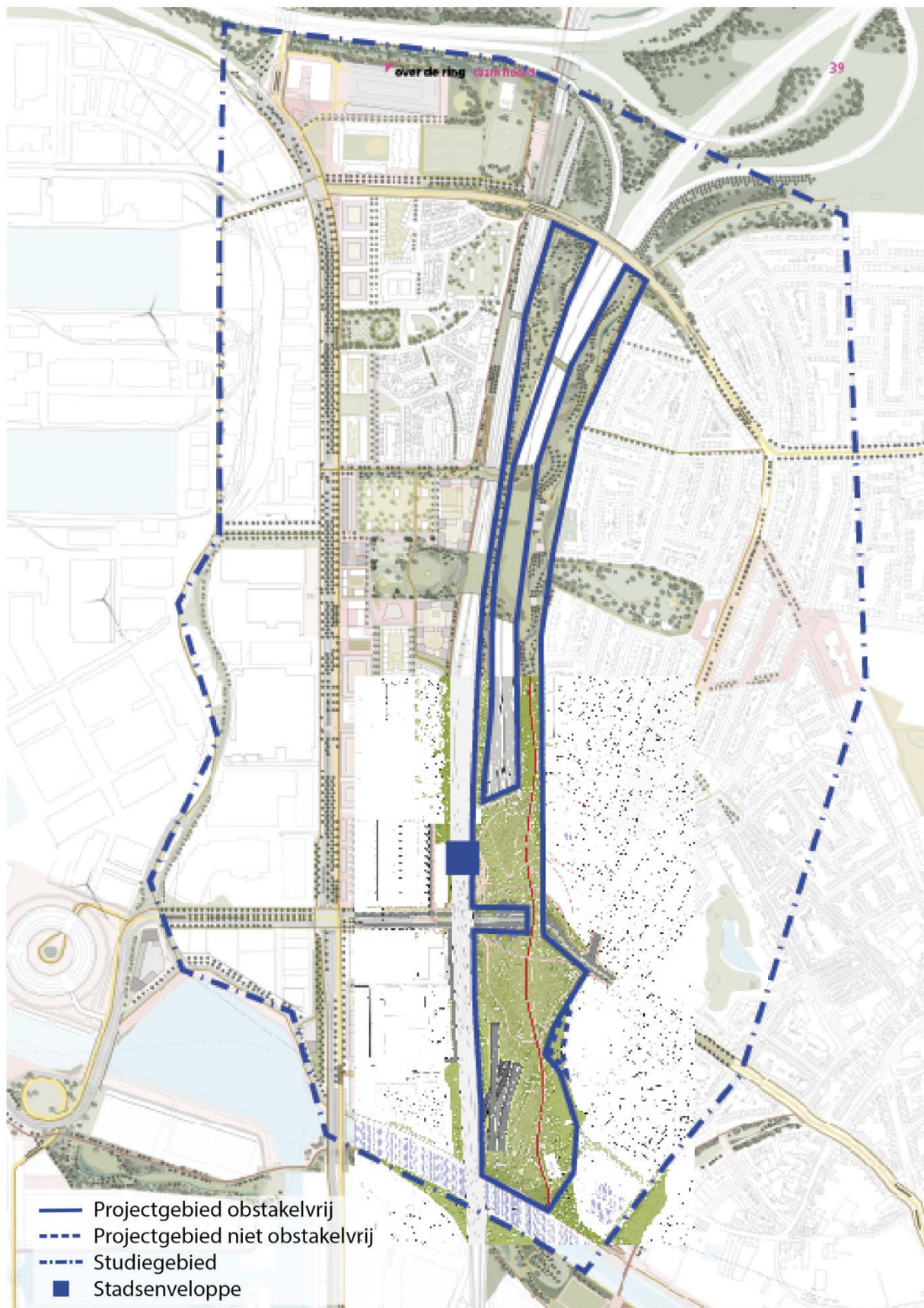
De niet-obstakelvrije delen binnen de Projectcontour van Projectcluster Ringpark Groenendaal – in stippellijn – zijn afgebakend als:

- Een deel van het private perceel in eigendom van Werminval.

Het Studiegebied van Projectcluster Ringpark Groenendaal – in punt-streepjeslijn – is ruim afgebakend en omvat minstens:

- Het spoorweglichaam inclusief de stationsomgeving Luchtbal;
- De technische installaties zoals de GSM-mast, het pompstation en de gasontspancabine die als buiten de Projectcontour beschouwd moeten worden;
- De bestaande woonwijken van Merksem, Luchtbal en de Havana-site;
- De voorgestelde stadsontwikkelingen aan beide zijden van de overkapping stationsomgeving Luchtbal;
- Het reserveproject Groene Brug Albertkanaal, als scharnierpunt met het Ringpark Lobroekdok.

Specifiek voor Projectcluster Ringpark Groenendaal wordt nog een ‘stadsenveloppe’ – als volgekleurd vlak – binnen de Projectcontour toegevoegd, namelijk ten gevolge van het voorziene budget in de meerjarenbegroting van de stad Antwerpen voor een extra, nieuwe doorsteek onder het spoorweglichaam t.h.v. station Luchtbal. Deze stadsenveloppe is indicatief qua ligging en dimensionering, maar is gelimiteerd door het beschikbare budget.



2.6 Projectbudget

Het uitvoeringsbudget voor de bovenbouw van de Projectcluster Ringpark Groenendaal is bepaald op 61 miljoen euro, exclusief BTW. Echter, daarvan is 12 miljoen euro uitvoeringsbudget gereserveerd voor de casco stadsserre, waarvan het architectuurontwerp en de opvolging van de uitvoering géén onderdeel is van deze opdracht. Het uitvoeringsbudget voor de bovenbouw van de Projectcluster Ringpark Groenendaal binnen deze opdracht is dus 49 miljoen euro, exclusief BTW, waarbinnen een apart budget van 1,5 miljoen euro gereserveerd is voor de obstakelvrij gemaakte delen binnen de Projectcontour.

Omwille van het strategisch belang van een extra, nieuwe doorsteek onder het spoorweglichaam t.h.v. station Luchtbal (zie 3.1.2.2), heeft de stad 2.255.000 euro, inclusief BTW, voorzien in haar meerjarenbegroting voor de studie en de realisatie van deze nieuwe doorsteek – hiervan is 1,5 miljoen euro uitvoeringsbudget, exclusief BTW. Het volledige ontwerp- en studietraject t.e.m. de opvolging van de uitvoering is opdracht van de opdrachtnemer binnen de Projectcontour, maar wordt gefinancierd van het stadsbudget i.p.v. het leefbaarheidsbudget waartussen geen verschuivingen mogelijk zijn.

Het totale uitvoeringsbudget voor deze opdracht, op basis waarvan het ereloon van de opdrachtnemer zal bepaald worden, is dus 50,5 miljoen euro, exclusief BTW, voor de bovenbouw van het Ringpark en de nieuwe doorsteek onder de sporen samen.

Voor het Studiegebied van de Projectcluster Ringpark Groenendaal is een maximum studiebedrag van 90.000 euro, exclusief BTW, bepaald voor de uitwerking van een visie.



3 Opgave

De opdracht per Projectcluster/Ringpark bestaat uit vaste en voorwaardelijke gedeelten en wordt beschreven in het bestek.

De opdracht omvat in hoofdlijnen:

1. het doorlopen van het volledige studietraject voor de bovenbouw op een co-creatieve manier – inclusief communicatie en participatie – tot en met de opvolging van de uitvoering van nieuw openbaar domein binnen de Projectcontour, rekening houdend met een tijdssprong tussen de opmaak van het voorontwerp en de effectieve realisatie van de bovenbouw, afhankelijk van de realisatietermijn van de onderbouw;
2. het ontwerpend onderhandelen voor de afstemming tussen onderbouw en bovenbouw tijdens voorontwerp;
3. de wisselwerking met verschillende interfererende onderzoeken in de Ringzone en binnen de Projectcluster, tijdens voorontwerp en definitief ontwerp;
4. het opmaken van een visie voor het Studiegebied, gelijktijdig met het voorontwerp.

De hier beschreven opgave is een weergave van de huidig bekende opgaven, op basis van het huidige ontwerp voor de Oosterweelverbinding en de huidige inzichten. Echter, het ontwerp en de uitvoering van zowel de onderbouw als de bovenbouw zal vele jaren duren en zal onderhevig zijn aan wijzigingen ten gevolge van aanpassingen i.f.v. de werken Oosterweelverbinding, nieuwe inzichten o.a. vanuit de parallelle Ringstudies, maatschappelijke veranderingen, ... Daarom is er de nodige flexibiliteit opgenomen binnen de opdracht, door te werken met een tijdssprong, kader en invulling voor een veerkrachtige en toekomstvaste publieke ruimte, ontwerpend onderhandelen tijdens voorontwerp, de mogelijkheid tot bijkomende opdrachten in regie, ...

3.1 Ontwerp bovenbouw binnen Projectcontour

3.1.1 Algemeen

3.1.1.1 Ontwerp van een veerkrachtige publieke ruimte

De hoofdpoging is het ontwerp van de bovenbouw binnen de Projectcontour en is een opgave landschap en publieke ruimte. De opgave voor het landschaps- en publieke ruimteontwerp van de bovenbouw binnen de Projectcontour volgt uit de ambities voor de Projectcluster.

De bovenbouw is afhankelijk van de onderbouw, o.a. qua randvoorwaarden en uitvoeringstermijn. Dit heeft als gevolg dat er een tijdssprong is tussen de uitwerking van het voorontwerp en het verdere ontwerpproces en de uitvoering ervan. Daarom wordt er een onderscheid gemaakt tussen het kader en de invulling in het ontwerp bovenbouw:

- Kader als structurerend en toekomstvast raamwerk: de structurerende projectonderdelen van de bovenbouw, namelijk de grote landschappelijke en ecologische structuren en de belangrijke verbindingen, die de programmeerbare

zones afbakenen en richting geven aan de bovenlokaal programmeerbare zones (qua randvoorwaarden en vrijheidsgraden).

- Invulling als flexibel i.f.v. inrichting doorheen tijd: de concrete inrichting, het fijnmazige netwerk aan verbindingen en de lokale functies en bestemmingen van de programmeerbare zones binnen het kader, in functie van de op dat ogenblik actuele noden en wensen.

Het kader wordt vastgelegd in het voorontwerp en de invulling wordt opengelaten tot definitief ontwerp na de tijdssprong.

De uitdaging is om een voorontwerp op te maken voor de bovenbouw binnen de Projectcontour, vóór de tijdssprong, dat de tijd zal doorstaan en na de tijdssprong – en vele jaren daarna – nog relevant is. In het voorontwerp is het de bedoeling om het kader vast te leggen:

- Landschappelijke en ecologische structuren:
 - o Het kader realiseert de ecologische connectiviteit van het Rivierenhof en de Schijnvallei tot de Oude Landen en het Laaglandpark enerzijds en tot de Schelde anderzijds;
 - o Het kader realiseert het Ringwatersysteem (zie 3.3.1.1);
 - o Het kader biedt een antwoord op de opgave m.b.t. de smalste en fragiele delen;
 - o Het kader integreert de luchtkwaliteit- en geluidsmaatregelen;
- Belangrijke verbindingen:
 - o Het kader maakt sterke verbindingen, dwars en langs in en door het Ringpark, voor fietsers en voetgangers, voor water en groen, tussen wijken en buurten, ...;
- Programmeerbare zones:
 - o Het kader moet rekening houden met het zoneringsplan i.f.v. de toegelaten maximale belasting op de overkapte delen;
 - o Het kader moet rekening houden met de afspraken met Lantis e.a. rond grondverzet, -stromen en -management;
 - o Het kader moet rekening houden met de techniciteit van het landschap;
- Richtlijnen voor bovenlokaal programma:
 - o Het kader, en meer bepaald i.f.v. van de richtlijnen voor bovenlokaal programma, moet rekening houden met de herwerkte conceptkaart metropolitane Ringcultuur (zie verder).

Het kader is een structurerend raamwerk, is voldoende robuust en toekomstvast en zal dus in principe niet wijzigen na verloop van tijd en onder invloed van wijzigende noden en wensen, net omdat het voldoende flexibel is om wijzigende noden en wensen toe te laten.

In het voorontwerp wordt qua invulling vooral een toetsing van dit kader gevraagd, om aan te tonen dat het kader de doelstellingen realiseert. Deze toetsing kan op basis van de uitkomst van de voorbije hogedrukketelfase van Over de Ring en/of de actuele wensen en noden vanuit co-creatie en participatie. Meerdere mogelijke invullingen kunnen hier illustratief opgenomen worden. Deze illustratieve invullingen kunnen bovendien van belang zijn in het

co-creatieve en participatieve ontwerpproces tijdens voorontwerp, om tot de verbeelding te kunnen spreken, i.h.k.v. ontwerpend onderhandelen, ontwerpend onderzoek, stakeholdermanagement, draagvlakcreatie, ... Hierbij is echter van belang om steeds te benadrukken dat het over illustratieve invullingen gaat.

De definitieve invulling van dit kader wordt pas vastgelegd en verder uitgewerkt vanaf definitief ontwerp, na de tijdssprong, op basis van de op dat moment actuele wensen en noden vanuit co-creatie en participatie.

Kader: landschappelijke en ecologische structuren

(1) Het kader realiseert de ecologische connectiviteit van het Rivierenhof en de Schijnvallei tot de Oude Landen en het Laaglandpark enerzijds en tot de Schelde anderzijds

Zowel de visie Groene Singel, het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen, het Groenplan als de ambitiesnota Over de Ring duiden de Ringruimte aan als een belangrijke ecologische corridor tussen het zuiden en het noorden van de stad. De ecologische connectiviteit moet worden gerealiseerd van het Rivierenhof en de Schijnvallei tot de Oude Landen en het Laaglandpark enerzijds en tot de Schelde anderzijds, of tussen Schijnpark, Noorderpark en Scheldepark in het groenplan.

De toekomstige Ringzone vormt één groot park als een strategische blauw-groene ruimte dat o.a. biodiversiteit versterkt, de verbinding tussen grote groenstructuren vormt en water en groen prominent deel van het landschapsbeeld maakt. Een ecologische verbinding heeft ruimte en continuïteit nodig. Continuïteit van het landschap is van belang in functie van hittestress en ecologische activiteit. De effectiviteit van het landschap op temperatuur en biodiversiteit zal toenemen naarmate grote aaneengesloten klimaatassen en ecologische corridors behouden/ gecreëerd worden. Een amalgaan van allerhande maatregelen heeft als gevaar dat te kleine biotoopjes gecreëerd worden welke op zich onvoldoende kwalitatief zijn. Het landschapsontwerp bepaalt de locaties en de breedtes van de corridor. In deze zones staan de natuurdoelen voorop. In andere gebieden wordt de natuur gecombineerd met de andere ambities. De crux van de ecologische verbinding ligt aan de radiale dwarsverbindingen voor gemotoriseerd verkeer.

Ook het beeldkwaliteitsplan Groene Singel gaat uit van deze ecologische connectiviteit. Het toekomstig Ringpark moet uitgroeien tot een samenhangend, groen en ecologisch landschap en heeft een hoge beeldkwaliteit. De vegetatietypes in het beeldkwaliteitsplan Groene Singel zijn inheems en zijn afhankelijk van locatie-specifieke omstandigheden zoals de bodem en de waterhuishouding. Ter hoogte van de Ringzone t.h.v. de Oosterweelverbinding wordt de overgang gemaakt tussen het 'bosschagelandschap' en het 'havenlandschap':

- Het bosschagelandschap is een afwisseling van kleinere en grotere bosjes met inheemse bomen, heesters en grasrijke vegetaties, die met elkaar verbonden worden door ruigtes. Het overheersende beeld is dat van groene bosschages, hier en daar afgewisseld met meer open graslanden en zichten op de omgeving. De verhouding open/gesloten ligt in het bosschagelandschap gemiddeld op 40% open ruimte (gras en kruidige zoom) en 60% bos (mantel en kern). Het is hierdoor een landschap met

een afwisseling van bosjes en open ruimtes, met elkaar verbonden door natuurlijke overgangen (mantelzoomvegetatie) met een graduele opbouw van gras, zoom, mantel tot kern.

Het beeldkwaliteitsplan Groene Singel is van toepassing voor de Ringparken binnen het bosschagelandschap gelegen, met dien verstande dat deze richtlijnen bijgesteld kunnen worden indien het evenwicht in het landschap op en naast de overkapping verstoord wordt.

- Het havenlandschap combineert groen en water met stenige oppervlaktes, en zoekt in het noorden de aansluiting met het Eilandje, maar voegt er een ecologische insteek aan toe. Het havenlandschap gaat uit van het behoud van het huidige zeer minerale karakter, maar in combinatie met een maximale vergroening met sterke ecologische waarde. Het aanwezige open water speelt in het havenlandschap een beeldbepalende en essentiële rol.

Bij de opmaak van het beeldkwaliteitsplan werd er nog niet uitgegaan van een overkapping van de Ring. De overkapping creëert meer mogelijkheden naar vergroenen dan die in het beeldkwaliteitsplan geïllustreerd worden. Op die manier kan het havenlandschap aangelegd worden in een veel groenere vorm dan aanvankelijk gedacht, waardoor het dichter aanleunt bij het bosschagelandschap, maar nog steeds met water in een beeldbepalende en essentiële rol.

De overkappingen en Ringprojecten hebben ook een impact op de locatie-specifieke omstandigheden zoals de bodem en de waterhuishouding. Dit laatste betekent dat er bij de keuze van de vegetatietypes en de concrete standplaats op het terrein ook rekening moet gehouden worden met de waterbehoefte van deze vegetatie en het feit dat door de klimaatwijziging de kans op droge zomers sterk toeneemt (de droogtestudie van de stad Antwerpen is in opmaak, en wordt ter beschikking gesteld aan de opdrachtnemer). Vegetatie en standplaats samen dienen klimaatrobuust te zijn (zie ook verder grondpakket).

Een goed landschapsontwerp voor de Ringzone is een slim ontwerp. Het streeft er niet naar om door middel van tabula rasa nieuwe landschappelijke systemen te introduceren, maar vertrekt vanuit de bestaande potenties van het aanwezige landschap dat al een zekere variëteit en ook ecologische waarde in zich draagt. Vertrekken vanuit de bestaande toestand is in veel gevallen gunstiger om snel ecologisch interessante resultaten te boeken. In plaats van aan te leggen, kan in bepaalde delen ook uitgegaan worden van een spontane ontwikkeling door middel van goede beheeracties, waardoor bestaand groen in de huidige corridor niet verloren gaat. Ruimte bieden aan spontane natuurlijke processen biedt aan heel wat organismen mogelijkheden, levert tijdswinsten en leidt tot belangrijke kostenbesparing op aanplantingen en het onderhoud daarvan.

In tegenstelling tot Ringpark Groene Vesten gaan de Ringparken t.h.v. de Oosterweelverbinding wel uit van een tabula rasa binnen de projectgrens Oosterweelverbinding. Echter, waar de Projectcontour bovenbouw ruimer is dan de projectgrens Oosterweelverbinding (zie randvoorwaardennota), kan bestaand landschap en reliëf behouden worden. Daar dient de opdrachtnemer een zorgvuldige afweging te maken tussen bestaand en nieuw landschap en reliëf. Zo zijn er ecologische afwegingen zoals

ecosysteemdiensten geleverd door oude bomen versus nieuwe boompjes. Ook mag bij een ingrijpende transformatie de emotionele waarde van het bestaande groen niet onderschat worden.

Het is belangrijk – waar er geen tabula rasa voorkomt – dat de waardevolle bomen in beeld gebracht worden alvorens een ontwerp te maken. De waardevolle bomenbepaling is geen opdracht van de opdrachtnemer. De opdrachtgever zal een onafhankelijk bureau aanstellen om de waardevolle bomen te inventariseren. Voor het aanduiden van de bomen, maakt het onafhankelijk bureau gebruik van het opmetingsplan dat opgemaakt wordt door de opdrachtnemer (zie technische bepalingen). De kaart met waardevolle bomen wordt aan de opdrachtnemer ter beschikking gesteld.

Ook moet de opdrachtnemer bij de uitwerking tot uitvoeringsplannen en bestek aandacht hebben om schade aan waardevolle natuurdelen door werfschade te beperken, en de nodige bepalingen opleggen aan de aannemer uitvoering.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal speelt de opgave m.b.t. de ecologische corridor binnen de Projectcontour (zie 3.1.2.1) en binnen het Studiegebied (zie 3.4.7). Voor Ringpark Groenendaal is het beeldkwaliteitsplan Groene Singel informatief, aangezien deze Projectcluster buiten de Groene Singelruimte gelegen is en niet in het beeldkwaliteitsplan vervat zit.

(2) Het kader realiseert het Ringwatersysteem

Zie 3.3.1.1

(3) Het kader biedt een antwoord op de opgave m.b.t. de smalste en fragiele delen

Het toekomstige Ringpark vormt een veerkrachtig en verbonden landschap. Waar een moeilijke en fragiele ruimte ontstaat, op de smalste delen, moet die met bijzondere aandacht ontworpen worden. De opgave is om in deze smalle ruimte een evenwicht te vinden waarin plaats voor de vijf ruimtelijke ambities m.b.t. ecologie, water, sterke verbindingen, programma en een kwalitatieve relatie met de aangrenzende bebouwing kan worden gerealiseerd.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal is dit o.m. de opgave voor het opheffen van barrières door landschappelijke inpassing (zie 3.1.2.2).

(4) Het kader integreert de luchtkwaliteit- en geluidsmaatregelen

Ook de leefbaarheidsmaatregelen zijn deel van het kader. De leefbaarheidsmaatregelen, i.f.v. het beschermen van de aanliggende bebouwing, wijken, parken en groenruimtes door maatregelen die als een soort continue beschermende huid de negatieve effecten (luchtkwaliteit en geluid) van het verkeer en de infrastructuur in de Ringzone reduceren, zijn reeds vastgelegd in de onderbouw als milderende maatregelen in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding. Inpassing ervan in het ontwerp is deel van de opdracht, aanpassing ervan kan bekeken worden via ontwerpend onderhandelen met Lantis.

Er stelt zich bij het schrijven van deze projectdefinitie (nog) geen specifieke opgave voor Ringpark Groenendaal.

Kader: sterke verbindingen

De opgave is om sterke verbindingen te creëren, dwars en langs in en door het Ringpark, voor fietsers en voetgangers, voor water en groen, tussen wijken en buurten, ... i.f.v. het bewaken van de samenhang en het creëren van verbindingen tussen de verschillende delen van het Ringpark en de omgevende wijken en buurten.

(1) Voor fietsers en voetgangers

Het Ringpark biedt een royale fiets- en wandelinfrastructuur die zowel de snelle fietser als de lokale gebruiker uitnodigt tot het ontdekken van de verschillende gebruiken en plaatsen die zich langsheen deze ruimte bevinden. Een ontwerp mogelijkheid is daarbij te denken in snelheden en welke randvoorwaarden deze nodig hebben: hoge snelheden vragen wel ruimtelijke veiligheid maar misschien minder landschappelijke kwaliteit, terwijl trage snelheden vragen ook ruimtelijke veiligheid, aandacht voor sociale controle en hogere landschappelijke kwaliteit, meer aanleidingen tot verpozing en verblijf, gevarieerd gebruik, ...

In het toekomstige Ringpark zijn alle kruisingen van het hoofdfietspad en -voetpad met de radiale dwarsverbindingen voor gemotoriseerd verkeer ongelijkvloers. In de Groene Singelruimte wordt het Ringfietspad en -voetpad doorgetrokken van het zuiden naar het noorden in de Ringzone richting Schelde, volgens de richtlijnen van het beeldkwaliteitsplan Groene Singel. Voor het hoofdfietspad en -voetpad in de Ringparken buiten de Groene Singelruimte is het beeldkwaliteitsplan informatief.

De ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers met de radialen voor gemotoriseerd verkeer zijn reeds voorzien in de onderbouw en kunnen dus onderwerp zijn van ontwerpend onderhandelen met Lantis.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal en m.b.t. het hoofdfietspad en -voetpad is het beeldkwaliteitsplan Groene Singel informatief, aangezien deze Projectcluster buiten de Groene Singelruimte gelegen is en niet in het beeldkwaliteitsplan vervat zit. De inpassing van het hoofdfietspad en -voetpad is een specifieke opgave (zie 3.1.2).

Als ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers met de Groenendaallaan is de Ringparkbrug Groenendaallaan voorzien (zie 3.1.2.2 en 3.2.2.1).

(2) Voor ecologie

Een belangrijke rol in de continuïteit van Ringfiets- en -voetpad en de ecologische verbindingen binnen het Ringpark Groene Vesten is weggelegd voor de typologie van de 'connecterende vallei'. Door dit systeem toe te passen bij elke kruising met een radiaal voor gemotoriseerd verkeer in de gehele Ringzone, kan de ambitie van één grote groene structuur gerealiseerd worden, maar de maatschappelijke baten dienen afgewogen te worden t.o.v. de investeringskost. De toepasbaarheid van dit concept in de Ringparken op Oosterweelverbinding verschilt echter van Projectcluster tot Projectcluster.

Voor Ringpark Groenendaal blijft dit concept herkenbaar in de vorm van een genereuze verbinding voor fietser en wandelaar in combinatie met deze voor ecologie en natuur over de Ringparkbrug Groenendaal (zie 3.1.2.2 en 3.2.2.1). Van belang is de continue parkervaring en dat beide stromen (mens en plant/dier) elkaar niet kruisen en beschikken over voldoende eigen breedte.

Ook de aanleg van de aanloophelling naar het reserveproject Groene Brug Albertkanaal (zie 3.1.2.2 en 3.4.4) zit vervat in de Projectcluster en kan uitgaan van een gelijkaardig concept, ook al gaat het over de kruising met een waterweg i.p.v. een radiaal voor gemotoriseerd verkeer.

(3) Tussen buurten en wijken

Sterke verbindingen tussen buurten en wijken worden gemaakt door enerzijds het Ringpark tot bestemming te maken (zie verder 'invulling: programma voor wijk en buurt'), en door anderzijds sterke nerven te voorzien (zie 3.4.1).

Specifiek voor Ringpark Groenendaal, zie 3.4.1.

Kader: programmeerbare zones

(1) Het kader moet rekening houden met het zoneringsplan i.f.v. de toegelaten maximale belasting op de overkapte delen

Een grote uitdaging van deze opdracht is het realiseren van een landschap op overkappingen, met beperkingen naar belasting, gronddekking, waterbergend volume, ... en uitdagingen naar het verzekeren van de waterdichting t.a.v. de tunnels en het toekomstig beheer en instandhouding van het landschap op de overkapping.

Vandaar heeft de opdrachtgever op voorhand een technische studie naar een type-grondpakket op de overkappingen laten uitvoeren. Het grondpakket, vanaf de beschermingslaag van de waterkerende laag op de overkappingen, is immers onderdeel van de bovenbouw. Dergelijk type-grondpakket moet enerzijds de maakbaarheid en anderzijds de beheerbaarheid van het landschap op de overkappingen garanderen. Uit deze technische studie is gebleken dat het grondpakket lokaal verschilt naargelang de gewenste invulling (bv. evenementen, bomen vanaf een bepaalde grootte, ...) binnen de maximaal toegelaten belasting. De opbouw van de type-grondpakketten is beschreven in de studie (die ter beschikking gesteld wordt via [dropbox](#)).

In de randvoorwaardennota is de maximaal toegelaten belasting per zone beschreven. Op basis van deze randvoorwaarden van de onderbouw, moet de opdrachtnemer een voorstel van grondpakket per zone uitwerken in een zoneringsplan voor de overkapte delen binnen de Projectcontour en bepalen in welke zone welk type invulling mogelijk en wenselijk is, en dit op basis van de maximaal toegelaten belasting: toegelaten grootte en gewicht van vegetatie, toegelaten gebruiksbelasting bv. voor evenementen, combinatie van vegetatie en gebruiksbelasting, ...

Dit voorstel van grondpakket en dit zoneringsplan zal via ontwerpend onderhandelen ook met Lantis afgetoetst worden. De opdrachtnemer kan in zijn voorstel van de type-grondpakketten gemotiveerd en in overleg met de opdrachtgever en Lantis afwijken – rekening houdend met de expliciete bedoeling van de opdrachtgever om te komen tot continuïteit naar maakbaarheid en beheerbaarheid van dit landschap.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal betreft dit de overkapping stationsomgeving Luchtbal én de Ringparkbrug Groenendaal.

(2) Het kader moet rekening houden met de afspraken met Lantis e.a. rond grondverzet, -stromen en -management

Het reliëf is onderdeel van het kader. Bij de realisatie van de Oosterweelverbinding komen grote hoeveelheden grond vrij. Het lokaal hergebruik biedt heel wat voordelen, m.b.t. kosten, transport en bijgaande impact op milieu en klimaat, ... Tijdens het voorontwerp bovenbouw zal Lantis, in overleg met de opdrachtnemer, opdrachtgever en team intendant, bepalen aan de aannemer Oosterweelverbinding welke gronden nog op de werf verwerkt kunnen worden en welke niet.

Een deel van de gronden wordt ingezet voor de realisatie van bermen langs de Ring, die onderdeel van de onderbouw zijn als milderende maatregelen in het huidig ontwerp van de Oosterweelverbinding. Inpassing van dit lokaal hergebruik in het kader is deel van de opdracht tijdens voorontwerp. Voorstellen tot aanpassing ervan door de opdrachtnemer zijn te bekijken via ontwerpend onderhandelen met Lantis. Binnen de bovenbouw is de opdracht van de opdrachtnemer verder beperkt tot de invulling tijdens definitief ontwerp, meer bepaald het microreliëf op deze bermen en de inrichting van het maaiveld.

Het grondpakket op de overkapping is deel van de bovenbouw. Ook kan de opdrachtnemer reliëfwijzigingen, extra t.o.v. het huidig ontwerp voor de Oosterweelverbinding of buiten de projectgrens Oosterweelverbinding, voorzien binnen het kader voor de bovenbouw. Zo kan de bovenbouw zelf ook grond genereren die kan ingezet worden, zoals bij het graven van opvangbekkens of geluidsarme kommen. Het is de ambitie om in de eerste plaats de gronden uit de eigen Projectcontour ter plaatse te verwerken. De opdrachtnemer zal in een iteratief proces zoeken naar mogelijkheden om de eigen gronden te verwerken en/of naar de inzet van extra gronden van de Oosterweelwerf. Het is nodig om redelijk vroeg in het proces zicht te krijgen op de vereiste hoeveelheid grond, de fasering van het project, maar ook de kwaliteitsvereisten zoals grondsamenstelling, de milieuhygiënische kwaliteit, de grondmechanische kwaliteit, de korrelverdeling, ... Aan de aanbodzijde (gronden Oosterweelwerf) is er heel wat data beschikbaar in een 3D-model over de verschillende grondlagen waar de werken in plaats zullen vinden, de hoeveelheid gronden en in welke fase deze beschikbaar zullen zijn. Extra reliëfwijzigingen binnen de projectgrens Oosterweelverbindingen en gebruik van extra gronden van de Oosterweelwerf zal via ontwerpend onderhandelen met Lantis afgetoetst worden.

Het grondenmanagement vereist vanaf de opmaak van het kader een bijzondere focus.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal biedt de tijdelijke omleidingsweg voor de Ring tijdens de Oosterweelwerf een grote oppervlakte met een tabula rasa als vertrek voor het ontwerp en o.a. de mogelijkheid voor extra reliëfwijzigingen.

Ook is er een specifieke opgave m.b.t. het opheffen van barrières d.m.v. een landschappelijke inpassing (zie 3.1.2.2). Ook deze uitdagingen bieden mogelijkheden voor extra reliëfwijzigingen, zoals het mediëren van de steile en hoge spoorwegberm, het eventuele uitvlakken van de topografie ter hoogte van de ondergrondse op- en afritten, de aanleg van het grondlichaam voor de aanlanding van de Groene Brug Albertkanaal, ...

(3) Het kader moet rekening houden met de techniciteit van het landschap

Het landschap in de Ringruimte bevat een grote techniciteit, door de aanwezigheid van kabels en leidingen, kokers en putten, wanden en ankers van verdiepte snelweg, de bovengrondse onderbouw t.h.v. de overkapping, waterhuishouding, ... De elementen binnen de projectgrens Oosterweelverbinding worden in de randvoorwaardennota beschreven, te samen met de vrijheidsgraden en marges voor ontwerpend onderhandelen met Lantis. De elementen buiten de projectgrens Oosterweelverbinding maar binnen de Projectcontour bovenbouw moeten door de opdrachtnemer opgemeten worden en in een basisplan verwerkt worden (zie technische bepalingen). De ontwerpogave ligt erin om deze technische elementen te integreren in het landschapsontwerp zonder dat deze afleesbaar zijn of in dergelijke mate het landschap gaan domineren dat de ruimte (opnieuw) als groene restructuurte aanvoelt.

Deze techniciteit biedt niet enkel een uitdaging, maar kan ook een opportuniteit zijn voor de Ringparken. Zo zijn er op bepaalde plekken ondergrondse ruimtes, bv. waar de tunnels te diep zitten om alles met grond op te vullen. De bruikbaarheid van deze ruimtes is nu nog niet te bepalen, en hangt af van o.a. explosieveiligheid /risico. Dit is zeker een aandachtspunt bij de uitwerking van het voorontwerp en het ontwerpend onderhandelen met Lantis.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal betreft dit – zie ook randvoorwaardennota:

- De leidingenstrook, met o.a. de oude Schijnkoker, in het bermenlandschap langs R1 Noord vraagt om speciale aandacht. Deze heeft een breedte van ongeveer 15 meter en ligt voor het grootste gedeelte van het tracé op 1,5 meter diepte en is dus in principe beplantbaar;
- De dienstbouwwerken aan de overkapping station Luchtbal vormen een grote uitdaging om te integreren in het landschap. Ook de onderhoudswegen hier naar toe verdienen specifieke aandacht.

Kader: metropolitane Ringcultuur

In de voorbije hogedruketelontwerpfase van Over de Ring kwam het metropolitane karakter van de Ringruimte onvoldoende tot zijn recht. Enerzijds waren er een aantal bovenlokale programma's zoals openluchtwembaden of -vijvers die in verschillende segmenten voorgesteld werden. Anderzijds bleef het meeste voorgestelde programma beperkt tot lokale functies op buurt- of wijkniveau.

Om ook de ambitie van een metropolitane Ringcultuur uit de ambitienota Over de Ring van de intendant (zie 1.1.1) waar te maken, moet er vanaf voorontwerp rekening gehouden worden met de inplanting van bovenlokale aantrekkingspolen i.f.v. een hoogdynamisch landschap waar mogelijk. Vandaar zal de intendant een workshop(reeks) organiseren met als focus de bovenlokale programmatie van de publieke ruimte (waarbij uiteraard ook naar de gebouwde ruimte kan gekeken worden). De verwachte output is een herwerkte conceptkaart metropolitane Ringcultuur met hierop toplocaties en bijhorende randvoorwaarden aangeduid, welke robuust en flexibel is om toekomstige vragen in te passen. Deze output zal ter beschikking gesteld worden aan de opdrachtnemer.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal betreft dit (minstens) de programmering van de stadsserre, waarvoor een interfererend onderzoek gedaan wordt (zie 3.3.2.1).

Invulling: programma voor wijk en buurt

Het Ringpark speelt zowel op het stedelijke als op het lokale niveau een erg belangrijke rol. Het gebied moet een strategische rol opnemen in de stad en een verbindende functie opnemen als antwoord op het verdelend karakter van de huidige infrastructuur. Door de grootte is het een belangrijk groengebied voor de stad Antwerpen. Daarnaast bezit het door de nabijheid de potentie om heel wat recreatieve functies op te nemen voor de achterliggende wijken. Het Ringpark wordt hiermee een verzameling van kleine buurt- en wijkparken die een antwoord bieden op de lokale groen- en recreatieve tekorten. Leefbaarheid is bovendien niet enkel een zaak van technische maatregelen zoals schermen, bermen, overkragingen, ... Het aspect sociale veiligheid is minstens even cruciaal voor een kwalitatieve omgeving.

De eerste ontwerpfase van Over de Ring heeft in de dialoog met een veelvoud aan actoren heel wat programmavoorstellen opgeleverd, vooral voor lokaal kleinschalig programma voor de buurt. In het voorontwerp zal de opdrachtnemer deze en/of nieuwe programmavoorstellen toetsen binnen het kader. In het definitief ontwerp zal de opdrachtnemer het programmavoorstel finaliseren in een co-creatief proces. De verdere besprekingen met de uiteindelijke 'programma-eigenaars' is geen opdracht van de opdrachtnemer, maar een taak voor de opdrachtgever.

Voor sommige Ringparken zijn er open constructies (open paviljoenen, markthallen, shelters, ...) voorgesteld in het conceptontwerp. Het ontwerp t.e.m. opvolging van de uitvoering van de voorziene open constructies behoort mee tot de opdracht van de opdrachtnemer en zowel studie- als uitvoeringsbudget is voorzien in het taakstellend budget bovenbouw. Het voorstellen van het (meest geschikte) programma voor deze open constructies is eveneens opdracht van de opdrachtnemer, vanuit zijn co-creatieve en participatieve proces, zowel in het kader tijdens voorontwerp (eventueel illustratief indien het niet over metropolitane programma's gaat) als de invulling tijdens het definitief ontwerp. De verdere besprekingen met de uiteindelijke 'programma-eigenaars' is geen opdracht van de opdrachtnemer, maar een taak voor de opdrachtgever.

Dit houdt ook in dat de verdere uitwerking en opvolging van de uitvoering van gesloten constructies of gebouwen i.f.v. bv. horeca, sport, ... niet is inbegrepen in de opdracht en het taakstellend budget bovenbouw.

Naast het programma in het Ringpark behoort ook de inrichting als verblijfsruimte tot de invulling. Bij de inrichting van het groengebied is ook het aspect hitte cruciaal. De Ringparken zijn gelegen nabij sterk verdichte wijken die gekenmerkt worden door een hoge mate van hittestress. Het groengebied kan een locatie vormen waar bewoners verkoeling komen zoeken op hete dagen. Dit vereist aandacht bij de specifieke inrichting van het groen (bijvoorbeeld afwisseling van hogere en lagere bomen) en een afstemming van het groen op de andere functies van het gebied (bijvoorbeeld beschaduwen van speel- en sportzones, ...).

Specifiek voor Ringpark Groenendaal betreft dit o.a. het toetsen van het programma dat door team Noord voorgesteld werd, zoals de vier sferen op de overkapping t.h.v. Luchtbal station. Een bijzondere opgave is de inpassing van programma in het oostelijk bermenlandschap tussen ring en Merksem en de levensvatbaarheid van het westelijk bermenlandschap tussen spoor en ring als publieke ruimte (zie 3.1.2.1).

3.1.1.2 Indien mogelijk realisatie van korte termijn ingrepen

Een andere uitdaging die verband houdt met de afhankelijkheid tussen bovenbouw en onderbouw en de tijdssprong, is de lange wachttijd tot realisatie van de bovenbouw.

Enerzijds wordt er daarom door de stad Antwerpen en/of Lantis ingezet op een wervend programma en tijdelijke maatregelen tijdens de werffase Oosterweelverbinding. Dit is géén opdracht van de opdrachtnemer – behalve het voorstellen van mogelijke tijdelijke programma's om lokaal op het terrein te testen, zie bijlage m.b.t. communicatie, participatie en co-creatie.

Anderzijds kan er gezocht worden naar opportuniteiten voor de realisatie van definitieve maatregelen op korte termijn. De uitdaging is dus om binnen de Projectcontour deelzones of -projecten te detecteren die tijdens de uitvoering van de Oosterweelverbinding en dus zonder tijdssprong, op relatief korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Enerzijds wordt er gedacht aan deelgebieden die buiten de projectgrens van de Oosterweelverbinding vallen. Anderzijds wordt er gedacht aan de realisatie van definitieve milderende maatregelen in de eerste uitvoeringsfases van de Oosterweelverbinding die ook de hinder van de werf al kunnen verminderen.

Door de enorme omvang van de werken Oosterweelverbinding en de impact van de werf zijn de kansen hiertoe beperkt. Een eerste inschatting van planning en werfzones op hoofdlijnen zal door Lantis bij gunning aan de opdrachtnemer bezorgd worden. De uitgewerkte planning en werfzones van de aannemer Oosterweelverbinding zullen in de loop van 2020 uitgeklaard worden. Via ontwerpend onderhandelen kan met Lantis bekeken worden of er zich kansen voor korte termijn realisaties voordoen.

Voor deze deelzones en -projecten, zonder tijdssprong, moet reeds in de voorontwerpfase zowel kader als invulling uitgewerkt worden.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal is het stadsbudget voor de realisatie van de nieuwe doorsteek onder de sporen (zie 3.1.2.2) reeds deze bestuursperiode beschikbaar. De korte termijn realisatie is tijdens voorontwerp verder te bespreken met Lantis i.h.k.v. de werken Oosterweelverbinding.

Daarnaast zijn er mogelijks opportuniteiten naar de afscherming van de wijk Lambrechtshoeken t.o.v. de werf Oosterweelverbinding. Daarnaast vraagt het huidig gebruik van de bermen ten noorden van Distelhoek als parkzone, idealiter, om een verhuis naar een alternatieve (mogelijks tijdelijke) locatie.

De opdracht m.b.t. het voorstellen van mogelijke tijdelijke programma's om lokaal op het terrein te testen, wordt specifiek voor Ringpark Groenendaal verder omschreven in 3.3.2.2.

3.1.1.3 Slim ontwerp i.f.v. extensief beheer

Door de realisatie van de overkappingen en het ambitieus bermenlandschap krijgt de stad er substantieel veel groene publieke ruimte bij. Deze Ringparken zullen moeten worden beheerd. Dit vraagt om een slim ontwerp i.f.v. extensief beheer. Een slim ontwerp vertaalt zich in beheer en onderhoud, dat hoofdzakelijk via extensief beheer in stand gehouden wordt. De opmaak van het voorontwerp en het definitief ontwerp gaat samen met nadenken over de beheermaatregelen door de opmaak van een beheerplan (zie technische bepalingen). Het beheer van het Ringpark kan ook als een landschappelijke kwaliteit gezien worden: beheer door grazers, een beperkt beheer als natuurspeelplaats, gezamenlijk beheer door een buurt, eigenaarschap bij scholen of verenigingen, ...

Er stelt zich bij het schrijven van deze projectdefinitie (nog) geen specifieke opgave voor Ringpark Groenendaal.



3.1.2 Specifiek voor Projectcluster Ringpark Groenendaal

Een aantal ontwerpogaves vragen nog extra aandacht ten opzichte van het conceptontwerp en de wijzigingen ten gevolge van het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding, en worden als specifieke ontwerpogaves voor het ontwerp van de bovenbouw voor Projectcluster Ringpark Groenendaal opgelijst.

3.1.2.1 Bermenlandschap langs verlaagde R1 Noord

De vijf ruimtelijke ambities voor het bermenlandschap (zie 2.2) zijn hoog, zowel in de langs- als de dwarsrichting. Hoe deze vijf ambities hun plek krijgen in deze – toch wel beperkte – ruimte is het centrale ontwerpvragestuk voor dit deel.

Bermen zijde Merksem: programma versus ecologie



In het conceptontwerp van team Noord was de overkapping 'Groen Hart Luchtbal-Lambrechtshoeken' voorzien als centrale ontmoetingsplaats met een programmacluster in het bermenlandschap. Echter, voor de eerste uitvoeringsfase van de overkappings- en leefbaarheidsprojecten Over de Ring is deze overkapping 'Groen Hart' niet geselecteerd. Dat betekent dat in de eerste uitvoeringsfase deze voorziene centrale ontmoetingsplaats met programmacluster in het bermenlandschap ontbreekt. In functie van een hoogdynamisch Ringpark zal het programma dus mee geïntegreerd moeten worden in het bermenlandschap.

Bovendien beveelt de intendant in zijn finale aanbevelingen (p.71) aan om bij de uitwerking van de oostelijke berm aandacht te geven aan de programmering van de parkbermen aan de zijde Merksem, en de gebruiksruimtes te vergroten en samen met de wijk verder in te vullen. Verder vindt hij het raadzaam om systematisch een berm van hoogte van +8 of +10 meter te realiseren vanaf de snelweg, en hierbij een steile berm (70 graden of meer) te gebruiken, om de geluidsbaten maar ook de bruikbare parkruimte te maximaliseren.

Daarbij zal rekening gehouden moeten worden met de voorziene lucht- en geluidsmaatregelen in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding, zie randvoorwaardennota. Voorstellen tot aanpassingen aan deze milderende maatregelen kunnen via ontwerpend onderhandelen met Lantis.

De evaluatie vanuit mobiliteit (p.13) voegt daaraan toe; enerzijds een positieve waardering voor strategische doorsteken en fietsverbindingen in het bovenlokaal fietsnetwerk en als verbinding tussen wijken, anderzijds een opgave om verder in detail te bekijken of de voorgestelde verbindingen zich op de juiste locaties bevinden en om de continuïteit van de fietsinfrastructuur te garanderen.

Daarnaast lezen we in de evaluatie vanuit ecologie en klimaatadaptatie (p.35) de aanbeveling dat de ecologische verbinding via bermen niet enkel op de hogere delen van het talud moet nagestreefd worden, maar ook het 'vlakke deel' langs grachten en wadi's onderaan moet geschikt gemaakt worden voor een 'natte verbinding'. Dat betekent dat er aandacht moet zijn voor de noodzakelijke ruimte, de minimale breedte van het waterlichaam en dat het water maar beperkt direct toegankelijk is. Met een juiste zonering is verschillend gebruik van het vlakke gedeelte mogelijk.

Daarbij moet rekening gehouden worden met de voorziene natuur- en/of boscompensatie en de voorziene maatregelen naar grond- en oppervlaktewater in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding, zie randvoorwaardennota. Voorstellen tot aanpassingen aan deze milderende maatregelen kunnen via ontwerpend onderhandelen met Lantis.

Ook moet rekening gehouden worden met de wateropgave zoals beschreven in de parallelle Ringstudie Water en Energie (zie 3.3.1).

De ontwerp-opgave ligt erin de verschillende ambities in het bermenlandschap te verzoenen, waarbij de aanbevelingen niet één op één toegepast kunnen worden. Het grootste spanningsveld lijkt te ontstaan tussen ruimte voor ecologie en water enerzijds en fietsverbindingen en gebruiksruimte om bestaande groen- en programmeerkorten weg te werken anderzijds.

Bermen zijde spoor/Luchtbal: levensvatbaarheid als publieke ruimte



In het conceptontwerp van team Noord is een uitkijkheuvel voorzien in de bermen tussen Ring en spoor, aan zijde Luchtbal. Echter, door het niet selecteren van de overkapping 'Groen Hart Luchtbal-Lambrechtshoeken' in de eerste uitvoeringsfase worden deze bermen beperkt bereikbaar.

Bovendien beveelt de intendant in zijn finale aanbevelingen (p.71) aan om bij de uitwerking van de westelijke bermen na te gaan of de bermen tussen spoor en snelweg levensvatbaar zijn als publieke ruimte. Dit aandachtspunt komt eveneens uit de evaluatie vanuit ruimtelijke kwaliteit (p.237). Ook in de evaluatierapporten worden de meerwaarde van de uitkijkheuvel in vraag gesteld, vanuit ecologie en klimaatadaptatie (p.35) en vanuit geluid (p.98).

De ontwerpopgave ligt erin een invulling aan deze bermen te geven die een antwoord biedt op bovenstaande vragen.

3.1.2.2 Overkapping stationsomgeving Luchtbal



Het conceptontwerp gaat uit van de samenhang van de publieke ruimte van overkapping met zowel de opwaardering van station Luchtbal als met de bijkomende stadsontwikkelingen errond. Zowel de stationsomgeving als de stadsontwikkelingen zijn onderwerp van afzonderlijke, interfererende onderzoeken.

De centrale ontwerpogave is een hoogwaardige publieke ruimte met een sterke, stedelijke identiteit, waarbij de stadsserre de cruciale hefboom lijkt te zijn. Deze publieke ruimte moet dienen als hefboom/motor voor de (her)ontwikkeling van zowel de multimodale knoop als het stad maken. Tegelijkertijd vormen beide (her)ontwikkelingen een kritische succesfactor voor het gebruik en de levendigheid van deze publieke ruimte.

De scrumsessies en het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding hebben al heel wat antwoorden geboden op de aandachtspunten en de aanbevelingen uit de evaluaties en de finale aanbevelingen van de intendant (p.79) voor de overkapping stationsomgeving Luchtbal:

- Het nieuwe ontwerp voor de aansluiting van de op- en afritten op de half verdiepte Groenendaallaan, met een vlotte doorstroming voor openbaar vervoer en veilige, ongelijkvloerse verbindingen voor fietsers, biedt een antwoord op de aandachtspunten uit de evaluatie vanuit mobiliteit (p.11).
- De herschikking van de openingen in de overkapping (inclusief een extra opening in de kanaaltunnel en extra hoge schermen) biedt een antwoord op de opgaves die resteerden in de evaluatie vanuit luchtkwaliteit (p.73-75) en vanuit geluid (p.96).

De bezorgdheden geuit door de bewoners (evaluatie vanuit draagvlak p.211) hebben eerder betrekking op de uitvoeringsfase van de Oosterweelverbinding, en geven geen aanleiding tot

ontwerppogaven voor de opdrachtnemer. Ter informatie, de 'platte OKA' i.p.v. 'gestapelde OKA' laat een andere uitvoeringsfasering toe, waardoor de tijdelijke op- en afritten t.h.v. de Measurebrug niet langer nodig zijn en daardoor zijn een deel van de bezorgdheden vanuit de bewoners weggenomen.

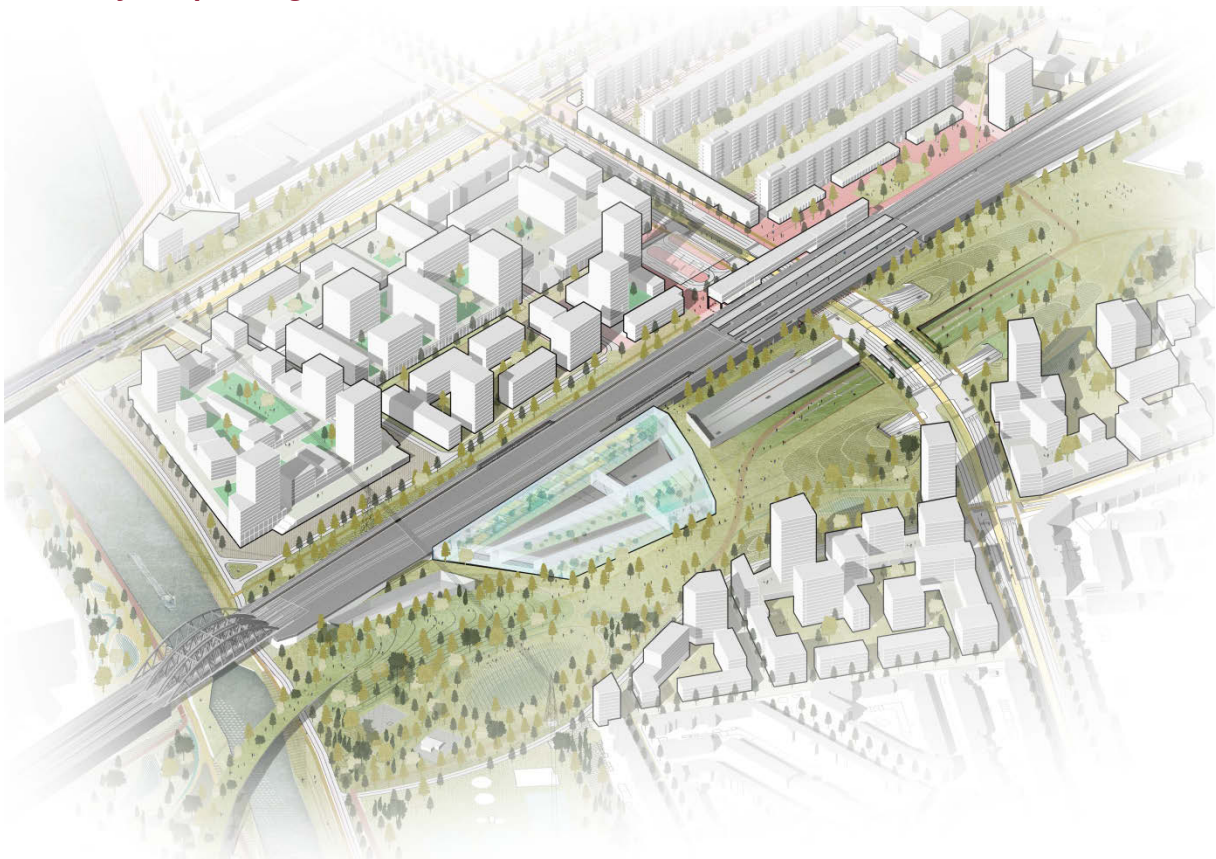
Inrichting Ringparkbrug Groenendaallaan



De Ringparkbrug Groenendaallaan is opgedeeld in onderbouw en bovenbouw. De inrichting van de Ringparkbrug vanaf (en exclusief) de beschermingslaag van de waterdichte laag is deel van de bovenbouw. Voor de inrichting van de Ringparkbrug heeft de opdrachtnemer dus de opdracht van ontwerp t.e.m. de opvolging van de uitvoering. De ontwerpogave m.b.t. de inrichting bestaat uit enerzijds de ligging van de paden en het groen en anderzijds de algemene opgave m.b.t. grondpakket en zoneringsplan voor alle overkappingen. Daarnaast ligt er nog een opgave onderwerpend onderhandelen over de onderbouw van de Ringparkbrug met Lantis (zie 3.2.2.1).

Voor de Ringparkbrug Groenendaallaan worden in elk gedeelte van de opdracht dezelfde producten als voor een overkapping gevraagd, zoals beschreven in de technische bepalingen.

Ruimtelijke inpassing stadsserre



Het voorstel van de stadsserre rond de centrale openingen in het conceptontwerp is goed onthaald. De stadsserre maakt een essentieel onderdeel uit van dit conceptontwerp. Enerzijds schermt de stadsserre de negatieve effecten van de centrale openingen in de overkapping af en maakt de noodzakelijke openingen aanvaardbaar. Anderzijds maakt de stadsserre het park aantrekkelijker, biedt het de nodige identiteit, creëert sociale veiligheid zowel door extra gebruikers aan te trekken als door gevelwerking i.p.v. de blinde gevel van het verhoogde spoorweglichaam. Op basis van het conceptontwerp is er een uitvoeringsbudget van 12 miljoen euro voor de bouw van een casco stadsserre voorzien binnen het taakstellend budget bovenbouw voor het Ringpark Groenendaal. Voor de duidelijkheid, het architectuurontwerp en de opvolging van de uitvoering van de stadsserre is géén onderdeel van deze opdracht (zie ook 2.3).

In het nieuwe ontwerp voor de Oosterweelverbinding zijn de openingen in de overkapping grondig gewijzigd. Deze openingen zijn herwerkt tot één grote opening en maximaal richting het Albertkanaal verschoven. In de synthesesnota van de scrumssessies (p.20) wordt het concept van de stadsserre rond de openingen behouden en wordt aanbevolen om dit concept ook bij de gewijzigde opening te bewaren: de serre verbergt niet alleen de opening van het zicht, ze draagt ook bij aan het inperken van geluidsoverlast, lokaal verbeteren van de luchtkwaliteit en de programmatie van het nieuwe park.

In het nieuwe ontwerp van de Oosterweelverbinding, o.b.v. de aangepaste opening in de overkapping, dient de ruimtelijke inpassing van de stadsserre opnieuw bepaald te worden, en dit in relatie tot de ligging en inplanting, bereikbaarheid en toegankelijkheid, open ruimte gebruik en gevelwerking ervan in het landschaps- en publieke ruimteontwerp. Deze 'stedenbouwkundige' opgave m.b.t. de ruimtelijke inpassing van de stadsserre wordt

gedetermineerd door het beschikbare uitvoeringsbudget in het taakstellend budget bovenbouw. Dit maximum bedrag kan bijgesteld worden mits overtuigende motivatie en grondige onderbouwing en akkoord van opdrachtgever en intendant.

Terwijl de stedenbouwkundige opgave m.b.t. de stadsserre een opdracht voor de opdrachtnemer is, is de programmatie van de stadsserre een interfererend onderzoek (zie 3.3.2.1). De ene opgave kan niet zonder de andere, waarbij er dus een nauwe samenwerking, afstemming en wisselwerking tussen beide opgaves nodig is.

De wanden van de stadsserre vervangen de schermen rond de opening in de overkapping, die voorzien zijn in de onderbouw. Binnen de stedenbouwkundige opgave m.b.t. de stadsserre dient de opdrachtnemer dus ook ontwerpend te onderhandelen met Lantis.

Of en hoe de stadsserre tot tegen het spoorweglichaam kan gebouwd worden, moet afgestemd worden met de spoorwegbeheerder Infrabel. De opdrachtgever zal dit gesprek leiden, met team intendant in een ondersteunende rol, en de opdrachtnemer staat in voor het nodige ondersteunend materiaal dat de ingreep op een enthousiasmerende manier verbeeldt. De basisregels van Infrabel zullen worden meegegeven in de technische randvoorwaarden.

De stadsserre – een gesloten constructie of gebouw – is verder geen deel van de opdracht van de opdrachtnemer. De finaliteit voor deze opgave is een ruimtelijke inpassing ter voorbereiding van de opmaak van een GRUP/RUP en een programma van eisen als aanzet tot projectdefinitie voor de opdracht voor de verdere constructieve en architecturale uitwerking van de stadsserre.

De opdrachtnemer levert hiervoor volgende producten op, in voorontwerp en in definitief ontwerp, bijkomend aan de producten zoals opgelijst in de technische bepalingen:

- Beschrijvende nota met programma van eisen als input voor projectdefinitie voor de vervolg-architectuuropdracht;
- Plannen en snedes op de schaal die nodig is ter voorbereiding van een GRUP/RUP;
- Min. 2 3D-voorstellingen (deze zijn niet extra ten opzichte van de 10 gevraagd in de technische bepalingen, maar minstens 2 van de 10 moeten de stadsserre bevatten).

Ontwerp en realisatie nieuwe doorsteek onder sporen



In het conceptontwerp waren o.a. bijkomende doorsteken onder de sporen ten noorden en ten zuiden van de Groenendaallaan voorzien. Het budget voor deze doorsteken is niet weerhouden bij de selectie van leefbaarheidsprojecten en dus niet beschikbaar in het taakstellend budget bovenbouw voor Ringpark Groenendaal. Wel zijn deze ingrepen en bijhorend budget, net zoals voor andere mobiliteitsprojecten, in de aanbevelingsnota door de intendant naar voren geschoven binnen een 'combi-mobi-deal' (p.32).

De uitbouw van de stationsomgeving Luchtbal wordt unaniem in de evaluaties en finale aanbevelingen van de intendant onderschreven, als de noodzakelijke hefboom om de ambities rond betere verknoping van alternatieve modi, duurzame ontsluiting van de haven, en de modal shift 50/50 waar te maken. De intendant (p.79) beveelt de projectdelen 'bus-tramplein en onderdoorgang spoorbundel' pas aan wanneer er een akkoord is met de openbaar vervoersleveranciers over het aanbieden van verhoogde frequenties, meer lijnen en afstemming van overstappen op deze verknoping. Daartoe wordt de Ringstudie Multimodale Knopen, waaronder stationsomgeving Luchtbal, uitgevoerd (zie 3.3.1.2).

De noordelijke doorsteek is echter van strategisch belang om de verknoping van de fietssnelwegen met en binnen de stationsomgeving te garanderen.

- De fietssnelweg noord-zuid aan de zijde Luchtbal is vandaag reeds grotendeels gerealiseerd en loopt via de Columbiastraat tot aan de oversteek over de Groenendaallaan naar de Klipperstraat. Samen met de werken Oosterweelverbinding zal door Lantis ook het fietspad in de Klipperstraat doorgetrokken worden om aan te sluiten op het fietspad langs de Vaartkaai, en verder op de fietssnelweg Albertkanaal en via de IJzerlaanfietsbrug op het Ringfietspad.

- In het conceptontwerp van team Noord loopt ook een fietssnelweg noord-zuid doorheen het Ringpark aan de zijde Merksem, dat de Groenendaallaan ongelijkgronds kruist en eveneens aansluit op het fietspad langs de Vaartkaai.
- Deze fietssnelweg is niet ter vervanging van de fietssnelweg aan de zijde Luchtbal, maar is complementair. Net zoals aan Berchem station zorgen de twee fietssnelwegen aan weerszijden van het spoor ervoor dat alle fietsers de meest logische route kunnen kiezen zonder omwegen of terugrijbewegingen ten gevolge van de over een grote afstand beperkt aantal doorsteken onder de sporen.
- Ter hoogte van de stationsomgeving verknopen deze fietspaden via de nieuwe noordelijke doorsteek onder de sporen. Op deze manier kruisen de fietssnelwegen de Groenendaallaan ongelijkvloers i.p.v. op het kruispunt met de Columbiastraat en de Klipperstraat.
- Ook en voornamelijk moet deze doorsteek de verknoping met het station en een noordelijk stationsplein garanderen. In het conceptontwerp was een stationsplein ten noorden en ten zuiden van de Groenendaallaan voorzien. In de recente studentenontwerpen van MIT o.l.v. de intendant wordt enkel een stationsplein ten zuiden van de Groenendaallaan voorzien. De precieze organisatie van de stationsomgeving, is onderwerp van de Ringstudie Multimodale Knopen zoals vermeld.

In het nieuwe ontwerp van de Oosterweelverbinding komen deze doorsteken onder de sporen onder druk te staan, de noordelijke doorsteek in het bijzonder. Dit naar aanleiding van de hoogteverschillen van de overkapte afrit enerzijds en de half verdiepte Groenendaallaan anderzijds. In het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding kan de connectie van de doorsteek naar de fietssnelweg in het Ringpark niet in één rechte lijn gemaakt worden wegens de hoogteverschillen tussen spooronderdoorgang en overkapping.

De opgave bestaat erin om de juiste ligging en dimensies van de nieuwe doorsteek te bepalen (en dat binnen de budgettaire beperkingen), binnen het landschaps- en publieke ruimteontwerp voor het Ringpark te integreren en verder uit te werken t.e.m. realisatie.

Dit hangt enerzijds nauw samen met het ontwerp voor de multimodale knoop, waarbij er dus een nauwe samenwerking, afstemming en wisselwerking tussen beide opgaves nodig is.

Dit hangt anderzijds nauw samen met het ontwerp voor de onderbouw, en mogelijke optimalisaties van de hoogteligging van de op- en afritten en de overkapping, in een gedeelde ontwerpopgave en door ontwerpend onderhandelen met Lantis.

Of en hoe de doorsteek onder het spoorweglichaam kan gebouwd worden, moet afgestemd worden met de spoorwegbeheerder Infrabel. De opdrachtgever zal dit gesprek leiden, met team intendant in een ondersteunende rol, en de opdrachtnemer staat in voor het nodige ondersteunend materiaal dat de ingreep op een enthousiasmerende manier verbeeldt.

Landschappelijke inpassing / opheffen barrièrewerking



De overkapping creëert het potentieel van een groot aaneengesloten parkgebied. In de evaluatie vanuit ruimtelijke kwaliteit (p.243) wordt echter aanbevolen om nog naar een optimalisatie in het wegwerken van barrières te streven. Er moet bijzondere aandacht gaan naar de resterende barrièrewerking en landschappelijke inpassing van hoogteverschillen, wanden en installaties – omwille van ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid.

(1) Half verdiept kruispunt Groenendaallaan

In het nieuwe ontwerp van de Oosterweelverbinding is geprobeerd om de barrièrewerking van de Groenendaallaan tot een minimum te herleiden. Het kruispunt is zo compact mogelijk vormgegeven en de op- en afritten zijn maximaal overkapt. Lantis heeft tijdens de uitwerking van de nieuwe half verdiepte Groenendaallaan aangegeven dat er nog beperkte optimalisatiemogelijkheden zijn (bv. verjonging dekken, plaatsing verkeerslichteninstallaties, opschuiven stopstrepen, ...), welke onderwerp kunnen zijn van ontwerpend onderhandelen.

De ontwerpopgave van de opdrachtnemer is om de minimale ruimtelijke impact van het half verdiept kruispunt Groenendaallaan te blijven garanderen tijdens de verdere uitwerking naar uitvoeringsontwerp door Lantis en om het kruispunt maximaal in te passen in het landschaps- en publieke ruimteontwerp. Aandachtspunten zijn de transparantie van de valbescherming van het hoger gelegen park t.o.v. de dieper liggende Groenendaallaan en de afwerking met groene taluds i.p.v. keerwanden.

Door de oost-west fiets- en voetpaden in het Ringpark te voorzien in plaats van naast de half verdiepte rijweg, moet extra over de sociale veiligheid van het ontwerp gewaakt worden. Daarom wordt een zichtrelatie voor de visuele verbondenheid tussen het park op hoogte en de dieper liggende boulevard naar voren geschoven. Aandachtspunten daarbij zijn de ligging van de paden, de beplantingsdichtheid, ...

(2) Niveauverschillen t.h.v. op- en afritten

De op- en afritten worden maximaal overkapt tot tegen het half verdiepte kruispunt. Deze overkappingen betekenen hoogteverschillen in het maaiveld, met twee oplopende bermen in een V-vorm. In het puntstuk van de V-vorm ontstaat er een smalle, ingesloten ruimte.

Om te komen tot een kostenneutrale oplossing is er in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding gekozen om deze V-vorm met zachte glooiende hellingen vorm te geven. Echter, er zijn ook andere mogelijkheden o.a. om het maaiveld op te hogen met licht materiaal of door overdekte ruimtes te creëren. In samenwerking met Lantis, via ontwerpend onderhandelen, kunnen de mogelijkheden door de opdrachtnemer afgetoetst worden. Tegelijkertijd kan het niveau van de overkappingen over de op- en afritten nog wijzigen t.g.v. de gedeelde ontwerpopdracht bovenbouw-onderbouw m.b.t. de nieuwe doorsteek onder de sporen (afstemming met Lantis, studie ontwerp voor de multimodale knoop én Infrabel, zie hierboven).

De opgave is om de hoogteverschillen in te passen in het landschaps- en publieke ruimteontwerp, rekening houdend met de ambities naar ecologie, water en energie, verbindingen en gebruikruimte.

(3) Opening in kap

De openingen in de overkapping zijn aangepast in het nieuwe ontwerp van de Oosterweelverbinding tot één grote opening. Vier meter hoge wanden schermen deze opening af van het park en de omgeving. Deze schermen creëren diverse ontwerp-opgaves in het landschapson ontwerp.

Zo ontstaan er tussen opening en spoorweglichaam twee doodlopende spievormige restruimtes. De opening heeft bovendien een 'zijtak' die in het verlengde ligt van de nieuwe doorbraak onder de sporen i.f.v. de kanaaltunnels. Daarmee wordt ongeveer de helft van de breedte van deze nieuwe doorbraak niet langer bruikbaar, de overige helft blijft wel bereikbaar doch via een smalle strook (die bv. kan dienen voor de bevoorrading van de stadsserre?). Deze opgave moet samen bekeken worden met de opgave van de ruimtelijke inpassing van de stadsserre.

Ook vormen de aanwezigheid van deze schermen een opgave binnen het landschaps- en publieke ruimte ontwerp. Wordt er gekozen voor gebruik ervan (bv. klimmuren zoals in het conceptontwerp) of camouflage (bv. beplanting) of andere inpassingsmogelijkheden? Daarbij kan de uitvoeringswijze van deze schermen (vorm, materiaal, ...) bekeken worden via ontwerpend onderhandelen met Lantis.

Tegelijkertijd kunnen door het blijvend evalueren van de milderende maatregelen door Lantis, deze milderende maatregelen ook wijzigen. Misschien moet de extra opening t.g.v. de luchtkwaliteit in de toekomst niet gerealiseerd worden door bv. verbeteringen van het wagenpark? Misschien moeten de schermen minder hoog? Misschien creëren schouwen, afzuig- of filterinstallaties nieuwe ruimtelijke mogelijkheden in de toekomst? Misschien maken voortschrijdende inzichten in de Ringstudie R1 Zuid en/of tunnelveiligheid de contouren van de openingen kleiner? Het blijvend evalueren van de milderende maatregelen

is geen opdracht van de opdrachtnemer. Wel is het de opdracht van de opdrachtnemer om wijzigingen aan deze milderende maatregelen in het ontwerp bovenbouw binnen de Projectcontour te integreren.

(4) Fietssnelweg en padenstructuur

In het conceptontwerp loopt de fietssnelweg vanaf de noordelijke doorsteek onder de sporen door het park op de overkapping naar de aansluiting met de fietssnelweg langs het Albertkanaal. Er gaan stemmen op dat een fietssnelweg, meer bepaald t.g.v. de snelle e-fietsers en speed pedelecs, een barrière vormt in het park. Vandaar dat tijdens de scrumssessies Groenendaallaan geopperd is om de fietssnelweg op hoogte tegen de spoorwegberm aan te leggen – zodat deze geen barrière vormt in het park. Omwille van de budgettaire beperkingen is dit voorstel niet weerhouden. Een doordachte inpassing van de fietssnelweg dringt zich op.

Daarnaast is de padenstructuur in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding ingegeven vanuit een maximale landschappelijke beleving van de fietser, maar zonder rekening te houden met actieve gebruiksruimten in het park. Rekening houdend met het reliëf in het park dient een afweging gemaakt te worden tussen fietscomfort en -beleving versus maximale (en 'vlakke') gebruiksruimten die niet 'doorsneden' worden door fiets- en wandelpaden.

(5) Spoorweglichaam

Het spoorweglichaam is een resterende fysieke barrière in de omgeving. Buiten het door de stad voorziene budget voor de nieuwe doorsteek onder de sporen, zijn verdere investeringen in de stationsomgeving niet geselecteerd binnen het eerste uitvoeringsbudget van de leefbaarheidsprojecten en zullen worden bepaald in de Ringstudie Multimodale Knopen.

De blinde gevel van het spoorweglichaam t.h.v. de overkapping levert niet de gewenste identiteit, sociale veiligheid en gevelwerking op die nodig zijn voor de levendigheid van het park. Zoals hiervoor reeds vermeld, kan de stadsserre daaraan tegemoet komen. Ook het voorstel voor de aanlanding van de Groene Brug Albertkanaal, maximaal tegen het spoorweglichaam (zie verder), wil een antwoord bieden op deze problematiek. En ook het niet-weerhouden voorstel in de scrumssessies Groenendaallaan om de fietssnelweg verhoogd tegen het spoorweglichaam te leggen, speelt in op deze uitdaging door een kroonlijst te vormen die het hoogteverschil visueel beperkt en die als een balkon of ontdubbeld maaiveld de fiets- en parkbeleving vergroot. Het integreren van het spoorweglichaam in het ontwerp bovenbouw blijft een uitdaging.

(6) Installaties

In de Projectcontour zijn verschillende installaties gelegen die buiten de opdracht bovenbouw vallen, zoals de GSM-mast, de hoogspanningscabine en het pompstation, zie randvoorwaardennota. Bovendien vernauwen de installaties ter hoogte van het Albertkanaal, in combinatie met de aanloophelling naar de Groene Brug, het zicht op en de relatie met het water en het kanaal. Ook het front van de aangrenzende waterzuiveringsinstallatie vormt een aandachtspunt.

Hier stelt zich een opgave om deze installaties in het landschapsonwerp te integreren en om deze het landschap niet in dergelijke mate te laten domineren dat de ruimte (opnieuw) als groene restructuurte aanvoelt en om voldoende sociale veiligheid te garanderen.

Of en hoe deze installaties geïntegreerd kunnen worden, moet afgestemd worden met de eigenaars en/of beheerders. De opdrachtgever zal dit gesprek leiden, met team intendant in een ondersteunende rol, en de opdrachtnemer staat in voor het nodige ondersteunend materiaal dat de ingreep op een enthousiasmerende manier verbeeldt.

(7) Aanlanding Groene Brug Albertkanaal

De Groene Brug Albertkanaal is geselecteerd als een reserveproject binnen de eerste fase van leefbaarheidsprojecten (zie 3.4.4). In het conceptontwerp was het behoud van de helft van het bestaand viaduct voorgesteld. In de aanbevelingen van team intendant is uitgegaan van een nieuwe brug, om de beoogde doorvaartbreedte van het Albertkanaal te kunnen garanderen.

Voor een nieuwe brug is de locatie vrij te kiezen en hangt niet samen met het tracé van de bestaande brug. Vanuit ontwerpend onderzoek is de inplanting van de Groene Brug gewijzigd omwille van:

- Een zo kort mogelijke overspanning, rekening houdend met de ondergrondse infrastructuur;
- De integratie van de aanloophellingen in de taluds nodig voor geluidsbermen en spoorwegbermen;
- Geen ruimtebeslag van aanloophellingen, taluds, e.d. in het centrale deel van de overkapping;
- Behoud doorzicht naar Albertkanaal vanuit park;
- Het opnemen van het stukje tussen het huidige viaduct en de spoorwegbrug in het park en het creëren van passage, sociale controle, ...;
- De wens voor een fijnmaziger netwerk van zachte verbindingen over het Albertkanaal;
- Eventueel inzetbaar als fietssnelweg, zonder omrijfactor t.o.v. de IJzerlaanfietsbrug.



Het ontwerp van deze Groene Brug is geen deel van de opdracht. De aanloophelling (het deel op volle grond, dus niet het kunstwerk) dient echter wel reeds voorzien te worden in het ontwerp en de uitvoering van de bovenbouw binnen de Projectcontour. Afstemming over de Groene Brug is noodzakelijk met de ontwerpers van Ringpark Lobroekdok en met Lantis via ontwerpend onderhandelen.





3.2 Ontwerpend onderhandelen met Lantis

3.2.1 Algemeen

3.2.1.1 Onderbouw/bovenbouw

Binnen de onderbouw wordt een onderscheid gemaakt in onderdelen boven en onder de 'rand'. Deze 'rand' wordt als volgt omschreven (en geïllustreerd in de randvoorwaardennota): Langs de bovenrand wordt de open Ring beëindigd door een betonnen rand, waarin verlichtingsarmaturen verdiept zijn opgenomen. In de tunnels loopt de verlichting door. Deze betonnen rand begeleidt de weggebruiker door het gehele tracé. Ook dient de rand als drager; stempels, pergola's, dakplaten, portieken en geluidsschermen worden op of aan de rand bevestigd. Als laatste vervult de rand de functie van borstwering.

Lantis staat in voor de architectuur voor de onderbouwdelen m.i.v. en onder de rand oftewel de 'ondergrondse onderbouw'. Voor de onderbouwdelen boven de rand oftewel de 'bovengrondse onderbouw' stelt Lantis een basisarchitectuur (en -budget) voor. Vanuit de bovenbouw kunnen via ontwerpend onderhandelen (her)ontwerpvoorstellen voor de onderbouw binnen de randvoorwaarden en vrijheidsgraden komen. Voor een definitie van ondergrondse en bovengrondse onderbouw, zie definities in het bestek.

De randvoorwaarden en vrijheidsgraden voor de bovenbouw vanuit de onderbouw (bv. draagkracht kappen, locatie dienstbouwwerken, polderconstructie, ...) worden in de randvoorwaardennota bepaald. Deze nota bevat ook de grenzen tussen onderbouw en de bovenbouw op het maaiveld (o.a. fietspaden, dienstwegen, kunstwerken, ...) op kaart en/of in snede.

Het uitvoeringsontwerp van de onderbouw, de Oosterweelverbinding, wordt door Lantis (en de aannemer Oosterweelverbinding) verder verfijnd en uitgewerkt, tegelijkertijd dat de opdrachtnemer het voorontwerp van de bovenbouw uitwerkt. Gedurende deze periode is er een wederzijdse beïnvloeding en afstemming in ontwerp tussen onderbouw en bovenbouw mogelijk. Deze mogelijkheid om vanuit het (voor)ontwerp van de bovenbouw aanpassingen of wijzigingen aan het (uitvoerings)ontwerp van de onderbouw voor te stellen, neemt af naarmate het ontwerp van de onderbouw vordert, concreter wordt, definitieve keuzes gemaakt worden, de verschillende procedures doorlopen en afgerond worden. Dit is dus een 'closing window of opportunity'.

3.2.1.2 Methodiek

De opdrachtnemer kan gedurende het voorontwerp, rekening houdend met het hierboven beschreven 'closing window of opportunity', voorstellen/onderzoeksvragen aan Lantis richten welke een (beperkte) invloed hebben op de onderbouw, vooral op de bovengrondse onderbouw en in mindere mate op de ondergrondse onderbouw. Dit wordt ontwerpend onderhandelen genoemd.

De opdrachtnemer kan op basis van ontwerpschetsen en visualisaties, vragen of voorstellen tot aanpassingen en wijzigingen aan de onderbouw voorleggen, en dit binnen de vrijheidsgraden van de randvoorwaardennota. Deze ontwerpschetsen en voorstellen moeten enerzijds een duidelijke ruimtelijke meerwaarde voor de bovenbouw aantonen en anderzijds

voldoende onderbouwd zijn, vanuit gedegen ontwerpmatige en technische kennis en expertise van de opdrachtnemer.

Deze vragen of voorstellen worden in het projectteam (zie bijlage plan van aanpak) voorgelegd, waarna beslist wordt om ze al dan niet in bijkomende ontwerpworkshops met opdrachtnemer, opdrachtgever, Lantis en onder leiding van team intendant verder te bespreken, af te toetsen en af te wegen. Waar nodig kan een senior ontwerper van Lantis, die vertrouwd is met de technische complexiteiten van de onderbouw, input geven.

Indien het voorstel van aanpassing of wijziging aan de onderbouw in deze ontwerp sessies op eerste zicht haalbaar geacht wordt, werkt Lantis dit voorstel technisch verder uit en stelt het een raming op volgens de eigen ramingsmethodiek. Hiertoe wordt gezamenlijk door de opdrachtnemer en van Lantis een 'aanvraag onderzoek Lantis' opgesteld (voorbeeld wordt via [dropbox](#) ter beschikking gesteld), zodat de programmamanager van Lantis deze intern makkelijk kan doorgeven. Binnen een redelijke termijn wordt een uitgewerkt voorstel van Lantis verwacht ter bespreking in het projectteam.

Dit uitgewerkt voorstel wordt in het gepaste escalatieniveau ter beslissing gebracht. Daar wordt beslist of de aanpassing of wijziging van de onderbouw aanvaard wordt en welke van de partijen zal (zullen) moeten instaan voor de eventuele meerkosten of waarnaar eventuele besparingen zullen gaan.

3.2.1.3 Mobiliteitsopgaven

Indien er voor de aanpassing van het wegenontwerp, die onderdeel zijn van de onderbouw, opnieuw verkeersdoorrekeningen of modelleringen uitgevoerd moeten worden, wordt dit door Lantis opgenomen. Lantis zal, na en/of tijdens het ontwerpend onderhandelen, de gewenste en nodige mobiliteitsdoorrekeningen en microsimulaties uitvoeren op basis van het schetsontwerp van de opdrachtnemer. De opdrachtnemer voorziet alle nodige plannen met maatvoering (aantal rijstroken / breedtes van voet- en fietspaden) die nodig zijn om de doorrekeningen te doen en de simulaties op te bouwen. Voor de nodige mobiliteitsprocedures zal ten gepaste tijde bepaald worden wie deze opneemt. Dit behoort niet tot de opdracht aan de opdrachtnemer.

3.2.1.4 Opgaven vanuit ontwerp bovenbouw

Zoals uit de ontwerp opgaven voor de bovenbouw binnen de Projectcontour reeds blijkt, zijn bovenbouw en onderbouw sterk verweven en kan of moet er voor heel wat aspecten ontwerpend onderhandeld worden met Lantis:

- Voorziene milderende maatregelen;
- Voorziene ongelijkvloerse kruisingen van fiets- en voetgangersverbindingen met radialen voor gemotoriseerd verkeer, al dan niet in combinatie met een groenverbinding;
- Voorstel grondpakket en zoneringsplan voor de overkapte delen;
- Afspraken m.b.t. grondverzet, -stromen en -management;
- Techniciteit van het landschap;
- Kansen tot korte termijn realisaties.

Daarnaast zijn er nog opgaven vanuit het ontwerp bovenbouw die mogelijks aanleiding geven tot ontwerpend onderhandelen met Lantis, waarvan de volgende bij het schrijven van deze projectdefinitie reeds in beeld zijn maar tot hertoe nog niet genoemd werden.

Inpassing dienstbouwwerken en afscherming tunnelmonden en openingen

Alle tunnels gaan gepaard met technische installaties. Alle tunnelmonden gaan gepaard met dienstbouwwerken. Alle openingen en tunnelmonden gaan gepaard met schouwen aan beide uiteinden. Ook de integratie van deze installaties, dienstbouwwerken en schouwen, én de toegankelijkheid ervan, binnen het ontwerp van de bovenbouw binnen de Projectcontour, zowel landschappelijk als naar gebruik van de publieke ruimte, zijn deel van de opdracht. Deze kunnen beperkt worden verschoven via ontwerpend onderhandelen met Lantis binnen de marges bepaald in de randvoorwaardennota.

Daarbij dient bijzondere aandacht te gaan naar (het beperken van) de toegankelijkheid van het park voor gemotoriseerd verkeer. Met name het voorkomen van ongewenst gemotoriseerd verkeer in het park door oneigenlijk gebruik van bijvoorbeeld de interventiewegen, dienstwegen en parkings in functie van de dienstbouwwerken.

Inpassing boscompensatie

In de eerste omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) voor de Oosterweelverbinding zal zo'n 14,5 hectare boscompensatie binnen de projectgrens Oosterweelverbinding vervat zitten (zie randvoorwaardennota). Volgens de huidige wetgeving mag er aan deze boscompensatie, eens vergund, de komende 25 jaar niet geraakt worden en/of moet deze opnieuw gecompenseerd worden met een factor 1 tot 3. Opdrachtgever, Lantis en team intendant zijn in overleg met de betrokken Vlaamse administraties om er voor te zorgen dat de vergunde boscompensatie, vooraleer gerealiseerd, wel nog kan verschoven worden en dat zonder extra boscompensatiefactor.

Het ontwerp van de bovenbouw houdt rekening met de voorziene boscompensatie in de OVA binnen de Projectcontour, maar de opdrachtnemer kan tijdens het voorontwerp van de bovenbouw over de locatie en eventueel de hoeveelheid boscompensatie binnen de Projectcontour ontwerpend onderhandelen met Lantis en team intendant (en eventueel de betrokken Vlaamse administraties). Indien de vergunde boscompensatie binnen de Projectcontour verminderd wordt, moet ze afgekocht of elders gecompenseerd worden.

De opdrachtgever, Lantis en team intendant zullen voorafgaand aan de gunning van de opdracht in overleg met de betrokken Vlaamse administraties bepalen welke delen binnen de Projectcontour en onder welke voorwaarden in aanmerking komen als boscompensatie, en deze informatie ter beschikking stellen aan de opdrachtnemer bij gunning.

Inpassing waterhuishouding

Ook wat betreft de voorziene waterhuishouding voor de Oosterweelverbinding kan er naar synergiën tussen de ontwerpen van boven- en onderbouw gezocht worden. Zo kan de zoektocht naar buffering, hergebruik, infiltratie en uiteindelijk lozing van water samen bekeken worden voor de onderbouw en de bovenbouw binnen de Projectcontour van het Ringpark. Dit kan leiden tot optimalisaties in beide ontwerpen en win-win situaties.

Blijvend evalueren milderende maatregelen

De in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding voorgestelde milderende maatregelen worden beschreven in de randvoorwaardennota. Deze volstaan voor de eerste in te dienen OVA. Maar, rekening houdend met de lange realisatietermijn van de Oosterweelverbinding en de toekomstige vergunningsaanvraag voor de Ringparken, is er de nood om deze milderende maatregelen blijvend te evalueren, zowel met het oog op toekomstige stadsontwikkelingen als op technologische vernieuwing en meer begrip over de effecten van maatregelen zoals schouwen.

Ook kunnen er nieuwe inzichten ontstaan naar de openingen in de overkapping vanuit de parallelle Ringstudie R1 Zuid en/of Tunnelveiligheid (zie 3.3.1.3).

Daarom is het van belang om voorafgaand aan de uitvoering van de milderende maatregelen opnieuw, met de cijfers en de technieken die op dat moment beschikbaar zijn, te modelleren en op basis hiervan de maatregelen verder te detailleren. Ook is het van belang om innovatieve en vanuit evoluties in de beschikbare technologieën milderende maatregelen in de toekomst, binnen de verdere uitwerking van de bovenbouw en het Ringpark, niet te hypothekeren. Deze milderende maatregelen kunnen op termijn geïntegreerd worden in het ontwerp en de uitvoering van de bovenbouw en het Ringpark.

Het blijvend evalueren van de milderende maatregelen is geen opdracht van de opdrachtnemer. Wel is het de opdracht van de opdrachtnemer om wijzigingen aan deze milderende maatregelen in het ontwerp bovenbouw binnen de Projectcontour te integreren.

Bovendien kan de opdrachtnemer via ontwerpend onderhandelen voorstellen doen tot aanpassingen aan de voorziene milderende maatregelen zoals de lucht- en geluidsmaatregelen, de natuur- en/of boscompensatie, de maatregelen naar grond- en oppervlaktewater in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding – in functie van het realiseren van de ambities voor het Ringpark.

3.2.2 Specifiek voor Projectcluster Ringpark Groenendaal

Bij de omschrijving van de opdracht voor het ontwerp van de bovenbouw binnen de projectcontour wordt verwezen naar mogelijke optimalisaties aan de onderbouw die voorgesteld kunnen worden door de opdrachtnemer, via ontwerpend onderhandelen met Lantis. In wat volgt wordt enkel de opdracht voor de Projectcluster Ringpark Groenendaal beschreven waartoe de opdrachtnemer verplicht is om deze uit te voeren.

3.2.2.1 Schetsontwerp voor onderbouw Ringparkbrug Groenendaal

De vormgeving van de Ringparkbrug Groenendaallaan in het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding volgt uit de ramingsoefeningen tijdens de scrumsessies. Om te komen tot een kostenneutrale oplossing is de Ringparkbrug bepaald met een lengte van 55 meter over een breedte van 35 meter (zie synthesenota scrumsessies, p.62). Ook de locatie ligt op hoofdlijnen vast, vanuit ruimtelijk opzicht (halverwege tussen Luchtbal en Merksem, en tussen de volgende oversteken voor fietsers en voetgangers) en vanuit technisch opzicht (maximale hellingsgraden voor fietsers, verkeersafwikkeling en veiligheid van kruispunt, stabiliteit van brug). Verder is de Ringparkbrug nog niet in detail ontworpen. Het huidige

ontwerp Oosterweelverbinding bevat slechts een mogelijk ontwerp binnen de budgettaire randvoorwaarden.

Het verder ontwerp van de Ringparkbrug is dus een gedeelde ontwerpopgave tussen Lantis voor de onderbouw en de opdrachtnemer voor de bovenbouw. Voor de onderbouw van de Ringparkbrug, t.e.m. beschermingslaag van de waterdichte rok, heeft de opdrachtnemer de opdracht om een schetsontwerp uit te werken naar positionering, breedte, vormgeving, ... En dit volkomen vrij en niet gebonden door de randvoorwaarden naar beeldkwaliteit van de snelwegarchitectuur opgelegd door Lantis aan de overige kunstwerken binnen de onderbouw. Dit schetsontwerp is voldoende technisch onderbouwd en maatvast uitgewerkt om het gesprek met Lantis te kunnen voeren.

De opdrachtnemer verfijnt dus samen met Lantis de grote lijnen van het ontwerp van de onderbouw, maar de verdere technische uitwerking (constructief, stabiliteit, ...) t.e.m. realisatie gebeurt door Lantis. Ook in de vervolgfase blijft de Ringparkbrug een gedeelde opgave tussen Lantis en de opdrachtnemer, waarbij mogelijke wijzigingen t.o.v. het afgesproken schetsontwerp steeds met elkaar besproken worden.

3.2.2.2 Wanden stadsserre

De wanden van de stadsserre vervangen de schermen rond de openingen in de overkapping, die voorzien zijn in de onderbouw. Binnen de stedenbouwkundige opgave m.b.t. de stadsserre dient de opdrachtnemer dus ook ontwerpend te onderhandelen met Lantis.

3.2.2.3 Afstemming nieuwe doorsteek onder sporen met hoogteligging overkapping

Er zijn mogelijkheden om de hoogteligging van de overkappingen t.h.v. de op- en afritten te optimaliseren, om de verknoping van de stationsomgeving en de fietssnelwegen t.h.v. de nieuwe doorsteek onder de sporen te garanderen. De connectie door enerzijds het ontwerp van de doorsteek en het maaiveld (bovenbouw) en anderzijds het optimaliseren van de hoogteligging van de op- en afritten en de overkapping (onderbouw) is een gedeelde ontwerpopgave tussen Lantis voor de onderbouw en opdrachtnemer voor de bovenbouw.

3.2.2.4 Interactie afwatering Ring en bermen

Het huidige voorkeursontwerp van Lantis voorziet in een lozing van het regenwater van de Ring deels op het Albertkanaal, deels op de Schijnkoker en deels op de riolering. De bermen vormen ook een opportuniteit om het water van de Ring, voorafgaand aan deze lozing, geheel of gedeeltelijk bovengronds te bufferen en te laten infiltreren met mogelijke voordelen naar waterkwaliteit, waterkwantiteit en (grond)waterbeschikbaarheid.



3.3 Interfererende onderzoeken

3.3.1 Algemeen

Eigen aan deze opdracht en het Over de Ring proces is dat er nog essentiële elementen, die een sterke relatie hebben met het ontwerp van de bovenbouw, tegelijkertijd en parallel aan deze opdracht onderzocht worden. Onder andere gaat het over de Ringstudies Water en Energie, Multimodale Knopen, R1 zuid en/of tunnelveiligheid, Stad Maken Over de Ring. Daarnaast worden er ook nog raamovereenkomsten m.b.t. lucht- en geluidskwaliteit voorzien, en loopt binnen het Toekomstverbond de uitwerking van het Routeplan 2030 en een project naar Slimme Schakels.

Deze interfererende onderzoeken lopen tijdens het voorontwerp voor de bovenbouw binnen de Projectcontour of het Studiegebied. Een aantal (vervolg)studies en de ondersteuning vanuit raamovereenkomsten m.b.t. lucht- en geluidskwaliteit zullen ook na de tijdssprong in het definitief ontwerp voor de bovenbouw nog lopen en wisselwerking vragen.

De uitvoering van deze interfererende onderzoeken behoort niet tot de opdracht. De wisselwerking met deze studies en onderzoeken vormt wel een deel van de opdracht. Een aantal studies en onderzoeken zullen een belangrijke interactie met de opdracht vragen en nodig hebben. De opdrachtnemer moet, door middel van overleg en een iteratief proces, onderzoeken welke output van de interfererende onderzoeken moet verwerkt worden in de opdracht en/of welke input de opdracht moet aanleveren aan de interfererende onderzoeken. De opdrachtnemer zal de wederzijdse invloed tussen het ontwerp van de bovenbouw en de interfererende onderzoeken in beeld brengen, afstemmen,... met als doel om in wisselwerking met de opdrachthouders van de betreffende interfererende onderzoeken tot conclusies te komen.

Indien er in de wisselwerking tussen de opdracht en een interfererend onderzoek conflicten ontstaan en er geen onderlinge consensus tussen de opdrachtnemer en de betreffende opdrachtgever wordt gevonden, zal de intendant in samenspraak met het gepaste escalatieniveau (zie bijlage plan van aanpak) knopen doorhakken en/of worden deze ter beslissing voorgedragen aan het college of de respectieve bevoegde overheid.

3.3.1.1 Ringstudie Water en Energie

Er loopt momenteel een studie Water en Energie die het water- en energieverhaal van de stad Antwerpen koppelt aan het proces Over de Ring. Deze studie beschrijft in een eerste luik een overkoepelend concept voor water en energie in, onder en langs de Ring, en legt concrete randvoorwaarden en richtlijnen op zoals dimensioneringen die gehanteerd worden bij uitwerking van de Ringprojecten. Ze geeft inzicht in een betere afstemming van de huidige en toekomstige water- en energiehuishouding van Antwerpen op de nieuwe Ringinfrastructuur en -projecten. De eerste fase van de studie zal duidelijke randvoorwaarden opleveren die dienen opgenomen te worden in de verdere uitwerking van het ontwerp van het Ringpark. Het studieteam Water en Energie zal onder andere generieke fiches opleveren die uitspraken doen over dimensionering, materialisatie, fasering, financieringsmodellen en onderhoud. Deze worden geïllustreerd aan de hand van

principedoorsnedes en -tekeningen, specifiek per Ringpark. Dit luik van de studie zal begin 2020 opgeleverd worden en dient als input voor deze opdracht meegenomen te worden. Het rapport van fase 1 wordt aan de opdrachtnemer ter beschikking gesteld.

Een tweede luik van de studie Water en Energie zal in wisselwerking met het voorontwerp voor het Ringpark opgemaakt worden. Het studieteam Water en Energie zal hiervoor in nauw overleg treden met de opdrachtnemer van het Ringpark. Er zijn 4 overlegmomenten voorzien met de opdrachtnemer van de bovenbouw om water en energie af te stemmen en in het voorontwerp van het Ringpark te integreren. Deze 'Ringproject Focusgroepen' zullen plaatsvinden vanaf de start van voorliggende opdracht (momenten en locaties zijn in onderling overleg te bepalen). Op basis van dit overleg voorziet het studieteam Water en Energie een ruimtelijk voorontwerp voor water en energie per Ringpark, inclusief technische principedetails. De eindverantwoordelijkheid om een maximale ruimtelijke integratie van beide thema's te garanderen ligt bij het de opdrachtnemer van de bovenbouw van het Ringpark.

Het is van groot belang dat de opdrachtnemer nadrukkelijk rekening houdt met de opgelegde randvoorwaarden voor water en energie. De ruimtelijke doorvertaling kan specifiek afgestemd worden op het Ringpark, maar omdat beide thema's op een systemisch niveau werken is het belangrijk dat de overkoepelende concepten kunnen doorlopen over de projectgrenzen heen, en zo voor heel de Ringzone en met uitbreiding heel de stad kunnen werken.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal zal de opgave omschreven worden in het rapport van fase 1. Bij het schrijven van deze projectdefinitie is er een draft beschikbaar.

Wat betreft water en in het bijzonder de oude Schijnkoker gaat de draft ervanuit dat deze koker op een diepte van 1,5 meter moet liggen. In tegenstelling tot wat er in de draft als opgave omschreven staat, blijven er stemmen opgaan dat een mogelijk scenario erin bestaat om de Schijnkoker te vervangen door een open waterloop waarvan de bodem ook hoger ligt dan de huidige koker. Het uitklaren van de opgave is een opdracht voor het studieteam Water en Energie, de opdracht van de opdrachtnemer bovenbouw is beperkt tot de ruimtelijke integratie van deze opgave.

Wat betreft energie wordt het belang van de realisatie backbone warmtenet en aftakkingspunten naar omliggende wijken onderstreept. Om de locatie van de aftakkingspunten van de backbone weloverwogen te kiezen moet uiteraard de ruime omgeving goed gelezen worden. Waar is ruimte om de hoofddistributieleidingen te realiseren en waar situeren zich de grootste verbruikers? Het spreekt voor zich dat nieuwe ontwikkelingen in de rand van het projectgebied ook aansluiten op deze backbone voor hun warmtevoorziening. Deze specifieke opgaven situeren zich eerder in het Studiegebied.

3.3.1.2 Ringstudie Multimodale Knopen



Timing:

De studie wordt opgestart eind 2020 (en wordt voorafgegaan door een voorstudie o.l.v. de intendant naar de impact van het in het Routeplan 2030 voorgestelde openbaar vervoerconcept op de Ringzone), de duurtijd is vermoedelijk 1 jaar, daarna afhankelijk van de uitkomst bijkomende opdracht(en).

Context:

- Het aanpakken van de stationsomgevingen Zuid, Berchem, Schijndijk en Luchtbal werd nog niet weerhouden binnen de eerste 1,25 miljard voor leefbaarheidsprojecten rond de Ring;
- Het aanpakken van deze stationsomgevingen is nochtans wel nodig om de nodige modal shift te halen en de stedelijke kwaliteit rondom de stations te verhogen en af te stemmen op de omringende overkappings- en leefbaarheidsprojecten;
- Er is nog niet voldoende consensus onder stakeholders wat het programma van eisen moet zijn, en wie voor de financiering zal zorgen;
- Belangrijke voorbereidende oefening is het in beeld brengen van de ruimtelijke en verkeerskundige haalbaarheid/impact van de in de plannota van het Routeplan 2030

voorgestelde openbaar vervoersnetwerken en prestatie-eisen, o.a. op de toeleidende radiale en tangentiële assen.

Gebied:

Mobiliteitsknopen stationsomgevingen Zuid, Berchem, Schijnpoort en Luchtbal en hun onderlinge relatie/verbinding.

Doelstellingen van dit interfererende onderzoek:

- Een ontwerper zal aangesteld worden om de opdrachtgever en het team intendant te ondersteunen met zowel ruimtelijk ontwerpend onderzoek, als verkeerskundig onderzoek naar lijnvoering en mobiliteitsvraag. Hierbij wordt door alle partners samen gezocht naar een coherent en doeltreffend plan rond frequentieverhoging, bereikbaarheid, zichtbaarheid, verknoping en de koppeling van de herontwikkeling van de stationsomgevingen aan een expliciete visie op stads- en gebiedsontwikkeling op masterplanniveau. Het beoogde mobiliteitsprogramma wordt vertaald naar een aanzet tot ruimtelijk ontwerp.
- De opdrachtgever en intendant zullen verschillende ontwerp- en onderzoekshypotheses bepalen op basis van input uit het Routeplan 2030. Het doel is daarbij om deze te ondervragen en eventueel valideren in het kader van een groter project om de stakeholders van openbare en privé-gedeelde vervoersmaatschappijen tot een gezamenlijke projectdefinitie voor de mobiliteitsknopen te laten komen. Wanneer deze projectdefinitie onder consensus klaar is, zullen afhankelijk van de financiering aansluitend specifieke ontwerp opdrachten in de markt gezet worden voor de 4 omgevingen samen of apart.

Relatie tot dit interfererende onderzoek:

- Het bepalen van een passend programma van eisen door team Multimodale Knopen voor elk van de stationsomgevingen zal in min of meerdere mate beïnvloed worden door de evoluties in de Projectclusters van Over de Ring:
 - o Het gaat dan vooral over ruimtelijke claims op vlak van de stedelijke ontwikkelingen of open ruimtes aan de randen van de Projectcontour.
 - o Aan de start van dit interfererend onderzoek zal de opdrachtgever ervoor zorgen dat het studieteam Multimodale Knopen een update krijgt van het reeds geleverde werk van de opdrachtnemer.
 - o Indien de opdrachtgever of intendant een synergie of conflict tussen beide studies opmerkt, zal deze vragen aan het studieteam Multimodale Knopen en de opdrachtnemer om hierover te overleggen.
- Het is expliciet niet de bedoeling dat de ontwerpteams voor de Ringparken overkoepelende OV-visies ontwikkelen.
- Indien met de Ringstudie Multimodale Knopen tot een consensus gekomen wordt, neemt de opdrachtnemer deze consensus op in zijn ontwerp (Projectcontour / Studiegebied) en zijn communicatie.

De stationsomgeving Luchtbal grenst aan de Projectcontour van het Ringpark Groenendaal, er zal dus wisselwerking zijn met de Ringstudie Multimodale Knopen.

3.3.1.3 Ringstudie R1 Zuid en/of tunnelveiligheid

Timing:

Deze studie zal van start gaan in 2021 (en wordt voorafgegaan door een voorstudie o.l.v. de intendant) en vermoedelijk opgeleverd worden in 2023.

Context:

Grotere overkappingen en leefbaarheidsprojecten zuidwaarts van de E313 zijn enkel mogelijk indien tegelijk een verdiepingsstudie over de heraanleg van de Ring in deze zone aangevat wordt. Deze studie is nog niet civieltechnisch, maar zou een tunnelveiligheidsaanpak in de hele Ringzone moeten in beeld brengen, ervan uitgaand dat grote delen overkapt worden, en een ontwerp voor het verkeerssysteem van de zuidoostelijke Ring.

Doelstellingen van dit interfererende onderzoek:

- Het uitwerken van een robuust en zo veilig mogelijk verkeerssysteem, ter verlaging van de incidentkans, door doorgaand en lokaal verkeer op te splitsen tussen het aansluitingscomplex met de E313 (incl. knoop) en Antwerpen-Zuid (excl. Zuidknoop);
- Inzicht verkrijgen in het nodige verkeersmanagement om congestie onder de overkapping te vermijden;
- Bepalen van alle noodzakelijke veiligheidsmaatregelen om de veiligheid van weggebruikers, hulpdiensten e.a. te garanderen;
- Een toetsing tegen de vigerende wet- en regelgeving.

De studie bestaat uit twee grote onderdelen:

- Verkeersstudie scheiding verkeer zuidoostelijke Ring SRW-DRW in relatie tot ruimtelijke en omgevingskaders – welke hier niet verder wordt beschreven;
- Veiligheidsstudie voor de gehele Ring – waarop hieronder verder wordt ingegaan.

Gebied: gehele Ring

Projectdefinitie: uitgeschreven door ARUP en DON-bureau in '247284-00_RAP_Ring Antwerpen_Projectdefinitie veiligheidsstudie_1.0_20180528.pdf'.

Opmerkingen: Deze studie sluit nauw aan bij de herorganisatie van het verkeerssysteem op de Zuidoostelijke Ring (die de veiligheid ten goede zou moeten komen) en bij de bovengrondse inrichting op en naast overkappingen (impact verplichte openingen in overkapping). De studie vertrekt ook hier uitdrukkelijk niet van nul, maar op basis van de voorstudie opgebouwd in overleg met de toenmalige BAM (nu Lantis) en burgerbewegingen, en heeft als doel te onderzoeken welke grotere delen van de Ring kunnen worden overkapt in de toekomst (of anders geformuleerd: indien de volledige Ring overkapt wordt, welke veiligheidsopening en - infrastructuur moeten worden voorzien).

Eindresultaat: definitief ontwerp veiligheidssysteem (niet civieltechnisch uitgewerkt)

Er stelt zich bij het schrijven van deze projectdefinitie (nog) geen specifieke opgave voor Ringpark Groenendaal.



STAD MAKEN

Synthesekaart bouwen in de ringzone



Atelier Stadsbouwmeester | Stad Antwerpen

VIJF LEITFIGUREN

- te onderzoeken overlappings in bereide fase
- Singelruimte
- Sporpark
- Connecterende valleien
- Nerven

BOUWPRINCIPE

- bestaande raafbouw
- narrower levendige stadrand
- projectgebied
- doorstreek
- stationsomgeving

3.3.1.4 Studie Stad Maken Over de Ring

De ontwerpteams in de eerste ontwerpfase Over de Ring voorzagen in elk van de Ringprojecten een aantal stadsontwikkelingsprojecten. De commissie ruimtelijke kwaliteit (voor de evaluatie op vlak van ruimtelijke kwaliteit aan het einde van de eerste ontwerpfase Over de Ring) heeft alle stadsprojecten bekeken en geoordeeld dat enkele verbeteringen en verder onderzoek nodig waren.

Onder leiding van de stadsbouwmeester wordt in de studie Stad Maken Over de Ring in grote lijnen bepaald welke ruimtelijke ontwikkelingen gewenst zijn rond de Ringparken. Deze moeten zorgen voor levendige en veilige parken. De studie onderzoekt ook waar en hoe het park kan doorgetrokken worden tot in de bestaande, omliggende wijken, met zogenaamde 'nerven'. Zo komt er ook meer ademruimte in de wijken zelf. De nerven wijzen tegelijkertijd op een veilige en aangename manier de weg naar de Ringparken (zie 3.4.1).

De voorgestelde kaart 'Stad maken' is zeker niet finaal, maar een levend, richtinggevend document waarbinnen in de loop van het ontwerptraject wijzigingen mogelijk zijn in overleg met het team stadsbouwmeester en in dialoog met de intendant. De studie is eind 2018 gestart door de Antwerpse bouwmeester en zal de komende jaren blijven lopen. Via een iteratief proces met de ontwerpteams voor de Ringprojecten en de ontwerpers voor de stadsprojecten zal de kaart continue verder verfijnd worden.

Deze bouwprojecten zorgen voor levendige randen met 'voorkanten' aan de nieuwe Ringparken. De ambitie is om de gewenste stadsontwikkeling parallel met de Ringparken verder uit te werken, zodat de sterke stadsranden samen met de publieke ruimte opgeleverd worden en er een levendige en veilige publieke ruimte ontstaat (zie 3.4.2).

Door te bouwen in de Ringzone, op multimodaal bereikbare locaties en op brownfields (onder- benutte terreinen) in plaats van buiten de stad, dragen we bij aan de bouwshift en aan de ambitieuze modal shift in de regio. Die modal shift is een noodzakelijke voorwaarde voor een veilige overkapping van de Ring.

Ten slotte hopen we dat deze nieuwe ontwikkelingen via hun financiële return voor een klein stukje kunnen bijdragen aan een verdere uitrol van leefbaarheidsmaatregelen in een latere fase. I.f.v. daarvan is binnen AG VESPA het concept 'hoederentiteit' in ontwikkeling.

In overleg met de verschillende actoren werden de doelstellingen voor de hoederentiteit als volgt geformuleerd:

- Bijdragen tot de realisatie van de gewenste stadsontwikkeling in de Ringzone.
- De inkomsten (na aftrek van de kosten) /de meerwaarde vanuit de vastgoedontwikkeling laten terugvloeien naar de investeringen ter verbetering van de leefbaarheid in de Ringzone.
- De publieke gronden in de Ringzone beheren en activeren i.f.v. bovenstaande doelstellingen.

Vanuit die doelstellingen zal de hoederentiteit dan ook instaan voor het proces- en projectmanagement van een groot deel van de ontwikkelingsprojecten die in de studie Stad Maken uitgezet worden.

Specifiek voor Ringpark Groenendaallaan betreft dit de stadsontwikkelingen ten noorden (t.h.v. Aldi en McDonalds) en zuiden (t.h.v. Colruyt en Werminval) van de Groenendaallaan op de rand met Merksem. Ook de zone tussen Albertkanaal en Groenendaallaan ten westen van het spoorlichaam aan de zijde Luchtbal valt als stadsproject binnen de hoederentiteit.

3.3.1.5 Raamovereenkomsten lucht en geluid

Timing:

Gelijktijdig met voorliggende opdracht, tijdens voorontwerp en definitief ontwerp.

Context:

Om de ontwerpteams (incl. de opdrachtnemer), opdrachtgever en intendant te begeleiden in de aspecten luchtkwaliteit en geluidsoverlast worden twee raamcontracten in de markt gezet, voor overkoepelende begeleiding rond luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Deze begeleiding moet de opdrachtgever in staat stellen gefundeerde afwegingen te kunnen maken van verschillende ontwerpvarianten, de ontwerpteams de juiste tools en kennis ter beschikking stellen om de ontwerpen te optimaliseren naar leefbaarheid van omliggende wijken, en helpen om de complexe materie van luchtvervuiling en geluidsoverlast op een heldere manier uit te leggen aan de bevolking. Binnen dit raamcontract zal het zowel mogelijk zijn om kwalitatieve expert opinions te vragen, als om kwantitatieve doorrekeningen te doen in 2D en 3D van specifieke ontwerpvoorstellen.

Relatie tot dit interfererende onderzoek:

De opdrachtnemer vertrekt van de milderende maatregelen in het huidig ontwerp Oosterweelverbinding, maar kan andere voorstellen doen. I.f.v. het ontwerpend onderhandelen met Lantis moeten deze voorstellen voldoende onderbouwd zijn. Ook kan de opdrachtnemer voorstellen doen t.a.v. andere geluidsbronnen zoals sporen of radialen voor gemotoriseerd verkeer. In principe wordt de opdrachtnemer verondersteld om – op basis van de beschikbare kennis uit de ‘catalogus leefbaarheidsmaatregelen in de Ringzone’ van AG VESPA, de eigen expertise, de in de loop van 2017 en 2018 gemaakte conceptontwerpen en bijhorende rapportage van evaluaties – met gefundeerde voorstellen te komen. Op basis van deze gefundeerde voorstellen kunnen zowel kwalitatieve expert opinions, als kwantitatieve doorrekeningen in 2D en/of 3D gebeuren. Zo kunnen via een iteratief proces relevante afwegingen gemaakt worden naar de hoofdvormen van voorgestelde scherm, berm, overkraging, kuil of andere maatregelen. Daarna kunnen deze ontwerpen verder verfijnd worden voor optimale functionaliteit. Ook voor de communicatie naar bewoners en beleid zullen de doorrekeningen interessant zijn. Het zal de opdrachtgever in samenspraak met de intendant zijn, die beoordeelt wanneer welke deelstudie moet afgenomen worden van de raamcontracten lucht en geluid.

Van de opdrachtnemer worden daarom volgende zaken verwacht:

- Aanleveren van de voldoende gedetailleerde en gegeorefereerde snedes en plannen i.f.v. doorrekeningen én deelname aan overleg om het ontwerp toe te lichten, zodat voldoende duidelijk is wat moet gesimuleerd worden. Dat houdt vaak ook in dat al in een vroeg stadium van het ontwerp voldoende uitgewerkt detail nodig is over vegetatie (hoogte van bomen, dichtheid, ...) en vormgeving;
- Duidelijk formuleren van de onderzoeksvraag t.a.v. de raamcontracten lucht en geluid, in samenspraak met de opdrachtgever: wat willen we onderzocht zien, wat is

de voorgestelde maatregel, wie/waar zijn de ontvangers waarop men effect wil meten, ...;

- Verwerken van de input die vanuit expert opinion en desgevallend doorrekeningen gegeven wordt. Dit zal een iteratief proces zijn, waarbij eventueel tegengestelde bevindingen van lucht en geluid tot een optimum moeten verwerkt worden. Dit ook doorcommuniceren in het participatie - en co-creatietraject binnen de opdracht van de opdrachtnemer;
- Kennisopbouw binnen het eigen project maar ook vanuit de andere projectclusters en studies die reeds gemaakt werden voor andere projecten rondom de Ring. Immers doorrekeningen die daar gebeurd zijn, kunnen ook van belang zijn voor een ander project en moeten dus niet noodzakelijk opnieuw gebeuren. De opdrachtnemer moet zich dus ook de resultaten van onderzoek in andere clusters eigen maken.

Er stelt zich bij het schrijven van deze projectdefinitie (nog) geen specifieke opgave voor Ringpark Groenendaal.

3.3.1.6 Routeplan 2030

Actoren:

De vervoerregio Antwerpen is een samenwerkingsverband van 33 gemeenten, en de Vlaamse en federale mobiliteitsactoren (MOW, AWV, De Lijn, NMBS en Infrabel). Ook de burgerbewegingen zijn actief betrokken.

Doelstellingen:

De groeiende mobiliteitsvraag is een belangrijke uitdaging aangezien het mobiliteitssysteem vandaag tegen zijn limieten aanbotst. Vanuit de huidige problematiek wil Vervoerregio Antwerpen haar mobiliteitsbeleid vormgeven voor een verdere economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de vervoerregio. Doelstellingen zijn ten eerste de implementatie van het concept Basisbereikbaarheid voor het openbaar vervoer, en ten tweede (specifiek voor vervoerregio Antwerpen) het uitwerken van een plan (en vervolgens de implementatie) om te komen tot een *modal split* in de verplaatsingen in en van/naar het stedelijke gebied met maximaal 50% autoverkeer.

Algemene doelstellingen zijn de ontwikkeling van de regio tot een kansrijke, welvarende, gezonde, slimme en veelzijdige regio.

Aanpak:

Er zijn drie fasen voor het opmaken van het Routeplan 2030. Iedere fase levert twee producten op.

- Fase 1: Visie vormen – Producten: visienota, doelstellingen in indicatoren en start analysenota
- Fase 2: Maatregelen in beeld – Producten: nota van maatregelen en werkdocument evaluatiekader
- Fase 3: Programma opmaken – Producten: meerjarenprogramma en einddocument

De Vervoerregioraad Antwerpen heeft op 27 juni 2018 de visienota van het Routeplan 2030 goedgekeurd. Dit is een langetermijnvisie voor het mobiliteitssysteem binnen de 33 gemeenten van de Antwerpse vervoerregio. Deze visie bevat maatregelen en projecten voor een (multimodale) bereikbaarheid van de gehele regio om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets verder te bevorderen tot een modal split van 50/50 (maximum 50% van

de verplaatsingen per wagen, 50% te voet, per fiets of met openbaar vervoer). In de volgende stappen worden de maatregelen concreter uitgewerkt. De opmaak van de visienota is tot stand gekomen door de inbreng van de verschillende betrokken steden, gemeenten, mobiliteitsactoren en burgerbewegingen.

Momenteel bevinden we ons aan het einde van fase 2.

Er stelt zich bij het schrijven van deze projectdefinitie (nog) geen specifieke opgave voor Ringpark Groenendaal.

3.3.1.7 Slimme schakels

Om de bereikbaarheid te garanderen en de ambitieuze modal split 50-50 te realiseren, zetten de stad en de vervoerregio Antwerpen maximaal in op 'combimobiliteit' en multimodaliteit. Doel is de bewoners en bezoekers ertoe te brengen om voor elke verplaatsing het meest aangewezen vervoermiddel te gebruiken; in veel gevallen biedt een combinatie van vervoermiddelen hierbij de meeste voordelen. Deze combimobiliteit wordt vandaag al op verschillende manieren uitgebouwd en gestimuleerd. Met het project Slimme Schakels wil de stad ook letterlijk de drempels tussen (en naar) de modi verlagen door te werken aan de heraanleg van knooppunten naar 'Slimme Schakels', de mobiliteitsknooppunten van de (zeer nabije) toekomst.

Slimme Schakels hebben vooreerst een prima mobiliteitsaanbod, met mobiliteits- en aanvullende diensten die optimaal afgestemd zijn op elkaar en op hun omgeving. Naast veilige, vlotte, toegankelijke, leesbare knooppunten dienen het echter ook aantrekkelijke verblijfsruimten te zijn, goed ingebed in hun omgeving, die stimuleren tot duurzame verplaatsingen. Deze knooppunten zijn idealiter ook attractiepolen, met (potentieel) een grote invloed op de stedelijke dynamiek in hun omgeving. Slimme Schakels zijn dus niet enkel infrastructureel, maar vormen ook nieuwe centraliteiten voor de wijken, en visitekaartjes voor (het leven in) de stad. De aanpak vraagt zowel een aanpak qua infrastructuur als qua communicatie en (o.a.) digitale informatie.

Situering:

Binnen de stad zijn een 60-tal knooppunten geselecteerd en gecategoriseerd, doch dit is indicatief, en kan verder aangevuld worden waar nodig. Idealiter wordt deze aanpak ook elders in de vervoerregio overgenomen. De knooppunten zijn zeer divers van aard en van schaal (knooppunten van openbaar vervoer, P&R's, waterbushaltes, parkeerzones voor verschillende deelmodi, stations, buurtcentra, etc.) en vragen zowel een overkoepelende visie als een aanpak op maat.

Timing:

Het eerste jaar wordt gebruikt om het concept verder te concretiseren, samenwerkingen op te bouwen, etc. Daarna kunnen dan stelselmatig alle knooppunten aangepakt worden. Waar mogelijk wordt meegelift met reeds lopende of geplande projecten. Voor de andere punten wordt een prioritering opgesteld.

Relatie tot dit interfererende onderzoek:

In de opgave voor het Studiegebied dient ruimte gelaten te worden, of extra voeding gegeven te worden, aan de ontwikkeling van Slimme Schakels op de aangeduide locaties,

en aan de optimale multimodale bereikbaarheid/inbedding en verweving van deze locaties met hun directe omgeving.

Binnen de Projectcontour van Ringpark Groenendaal zijn momenteel geen plekken aangeduid als toekomstige Slimme Schakel. Binnen het Studiegebied zijn station Luchtbal, station Noorderdokken, P+R Luchtbal (telkens categorie 3, stedelijke knoop), en Venezuelastraat (categorie 1, buurtknoop) geselecteerd.

3.3.2 Specifiek voor Projectcluster Ringpark Groenendaal

Een aantal parallelle studies zijn specifiek voor de Projectcluster Ringpark Groenendaal.

3.3.2.1 Programmatie stadsserre

De ruimtelijke inpassing van de stadsserre wordt mee bepaald door de programmatie van de stadsserre. Door of in opdracht van AG VESPA wordt daarom de invulling van het concept stadsserre verder uitgespit, in een aparte deelstudie naar:

- mogelijke programma's en afnemers;
- het bijhorende programma van eisen;
- de mogelijke businessmodellen.

Binnen het traject van deze deelstudie moeten verschillende mogelijkheden geëxploreerd en geëvalueerd worden. Van deze deelstudie verwachten we dat ze een bijdrage levert aan het maken van een onderbouwde keuze voor de invulling van de stadsserre. Doelstelling is het concept te concretiseren i.f.v. uiteindelijke realisatie van de stadsserre aansluitend op de realisatie van de overkapping.

De studie zal bij aanvang een inventaris opmaken van mogelijke afnemers en hun bijhorend programma van eisen. Deze inventaris kan in overleg met de opdrachtnemer uitgebreid worden. Voorstellen van mogelijke afnemers kunnen aangereikt worden, waarna ze door of in opdracht van AG VESPA geconsulteerd zullen worden en toegevoegd aan de inventaris. Het ontwerpmatig onderzoek naar de ruimtelijke impact van de verschillende invullingen, alsook de aftoetsing ervan in een co-creatief proces maakt geen deel uit van de interfererende studie maar behoort tot de opdracht van de opdrachtnemer bovenbouw voor het Ringpark Groenendaal.

Het aantrekken van de uiteindelijke afnemer zal ten gepaste tijde gebeuren en zal eerder in de fase van het definitief ontwerp aan de orde zijn. In de voorontwerpfase dienen verschillende mogelijke en wenselijke invullingen dan ook nog open gelaten te worden.

De stadsserre past binnen de ambitie 'metropolitane Ringcultuur' uit de ambitiesnota. De stadsserre houdt het potentieel in zich om als regionaal anker te fungeren, maar ook om de diversiteit en de culturele rijkdom van de stad zichtbaar te maken en zelfs om het mogelijk te maken dat lokale wijken zich op regionale wijze een identiteit weten te geven. De stadsserre behelst de mogelijkheid om ook bovenlokaal programma een plek in de Ringruimte te geven, ondanks de weerstand hiertegen vanuit aangrenzende wijken, en dit net aanvullend en versterkend ten opzichte van lokaal wijk- en buurtprogramma. Voor dit bovenlokale programma wordt ook verwezen naar de herwerkte conceptkaart van de metropolitane Ringcultuur (zie 3.1.1.1).

Kortom, de stadsserre is een cruciaal stuk in het levendig krijgen en het verlenen van identiteit aan de toekomstige publieke ruimte op de overkapping op de microschaal, het vormen van draagvlak ervoor en het samenbrengen van twee zeer verschillende wijken Luchtbal en Merksem op de mesoschaal, en het verbinden van Luchtbal en Merksem met de stad op de macroschaal.

3.3.2.2 Conceptsubsidie wijkgerichte aanpak Over de Ring

Timing:

Van september 2019 tot augustus 2020.

Context:

De Ringparken vormen nieuwe publieke ruimte, maar die ruimte op zich is niet automatisch een verbindende factor tussen heel verschillende wijken. De inrichting van de Ringparken moet zo goed mogelijk geënt zijn op de wijken eromheen, met logische routes doorheen de parken en bestemmingen in en langs de parken zodat er voldoende levendigheid en sociale controle is.

De conceptsubsidie 'wijkgerichte aanpak Over de Ring' zoekt naar een oplossing op volgende vraagstukken:

- Hoe brengen we in beeld hoe bewoners vandaag de wijken gebruiken en welke bestemmingen ze hebben in de wijken aan de overkant van de Ringzone?
- Hoe kunnen we de tussentijd (de werfperiode van de onderbouw) inzetten om enerzijds in contact te blijven met de omliggende wijken en anderzijds tijdelijke invullingen uit te testen? Via een wervend programma wil de stad bekijken welke activiteiten en installaties succesvol kunnen zijn in het toekomstig Ringpark en welk netwerk uit de wijk dit mee kan vormgeven. Op die manier blijven bewoners ook betrokken bij het ontwerpproces van het Ringpark, in de tijdssprong waarin de opdrachtnemer niet actief is.

Het onderzoek stelt volgende aanpak voor:

1. Tijdens het voorontwerp:
 - a) In kaart brengen hoe mensen de wijk, en vooral de oversteek naar de andere wijken nu gebruiken (via socio-demografische gegevens en GIS-analyse, aangevuld met observaties op terrein, diepte-interviews met stakeholders en korte straatinterviews). De stad levert de socio-demografische gegevens aan. Samen met het ontwerpteam wordt bekeken welke rol ze kunnen opnemen wat betreft de observaties en diepte-interviews – in relatie tot het door het ontwerpteam voorgestelde participatieve en co-creatieve proces.
 - b) Routes en bestemmingen van mensen in kaart brengen, om op die manier huidige omlooproutes, missing links en toekomstige shortcuts door de parken boven te brengen – op te nemen in het door het ontwerpteam voorgestelde participatieve en co-creatieve proces.
 - c) I.f.v. uittesten in de tijdssprong: om de lange tussentijd tussen voorontwerp en definitief ontwerp zinvol in te vullen, is er de mogelijkheid om bepaald programma uit te testen in de tussentijd. Van het ontwerpteam wordt verwacht om zinvolle testinstallaties voor te stellen aan de opdrachtgever, mee op zoek te gaan naar tijdelijke locaties die geschikt zijn voor tijdelijke invullingen. De

opdrachtgever staat in voor het programma van de tussentijd – zie ook bijlage m.b.t. communicatie, participatie en co-creatie.

2. Tijdens het definitief ontwerp:

- a) Van het ontwerpteam wordt verwacht om in het definitief ontwerp kennis te nemen van de evaluatie van het programma van de tussentijd en het opgebouwde netwerk mee te betrekken als stakeholders.

Specifiek voor Ringpark Groenendaal:

Het onderzoek 'wijkgerichte aanpak Over de Ring' had Ringpark Groenendaal als pilootproject. Dat betekent dat de informatie 1(a) en 1(b) al beschikbaar is en er ook al een aanzet gemaakt is voor het programma van de tussentijd 1(c). Deze informatie zal doorgegeven worden aan de opdrachtnemer.





3.4 Visievorming Studiegebied

Het doel van visievorming door ontwerpend onderzoek en schetsontwerp voor het Studiegebied ruimer dan de Projectcontour is om, tijdens de voorontwerpfase, het potentieel van de Ringprojecten als hefboom voor dit Studiegebied te onderzoeken, te verbeelden, voldoende draagvlak te creëren om te komen tot extra investeringen en ingrepen door betrokken partijen, zowel publieke als private. De opdracht is om dié ingrepen in het Studiegebied te identificeren waardoor bovenstaand doel bereikt wordt.

Voor die ingrepen kunnen er nieuwe ontwerpgegevens en projectdefinities ontstaan. Het verder uitwerken van deze nieuwe ontwerpgegevens en projecten behoort niet tot de opdracht van de opdrachtnemer, tenzij voor de obstakelvrij gemaakte delen binnen de Projectcontour. Met andere woorden, de finaliteit binnen deze opdracht is het leveren van input aan de betrokken partijen voor nieuwe projectdefinitie(s) d.m.v. ontwerpend onderzoek en schetsontwerp.

De opgave voor het Studiegebied bevat visievorming over, indien van toepassing op de Projectcluster:

- Nerven;
- Sterke en levendige randen;
- Niet-obstakelvrije delen binnen de Projectcontour;
- Niet-geselecteerde leefbaarheidsprojecten in eerste fase;
- Toekomstige overkappingen i.f.v. een maximaal overkapte Ring;
- Wisselwerking met andere plannen en projecten in het Studiegebied (andere dan de interfererende onderzoeken t.a.v. de Projectcontour);
- Ruimtelijke kansen in de omgeving van de Projectcontour.

3.4.1 Nerven

Door de aanliggende wijken te verbinden met het Ringpark, d.m.v. het maken van nieuwe verbindingen (maasverkleining) en/of het verbeteren van het comfort van de bestaande verbindingen, zal de barrièrewerking van de infrastructuur in de Ringzone (Ring en spoor) verminderen.

De 'nerven' verbinden de aanliggende wijken met het Ringpark en omgekeerd. Het gaat om nerven – verbindingen en toegangen – die vanuit de wijk op een kwalitatieve manier mensen naar het Ringpark begeleiden. De nerven kunnen bijkomend een groene functie – ecologie, water/klimaat, gebruiksgroen – in de wijk vervullen. De opdrachtnemer gaat in het Studiegebied actief op zoek naar mogelijkheden voor nerven vanuit (strategische) plaatsen in de omliggende wijken. Belangrijke vragen zijn: welke (strategische) plaatsen verbindt de toekomstige nerf en voor wie is deze verbinding belangrijk?

Nerven hoeven hun begin- of eindpunt niet te hebben in het Ringpark. Ze kunnen de verbinding ook maken tussen de aanliggende wijken, doorheen het Ringpark. Het kan gaan om nieuwe verbindingen die zorgen voor een maasverkleining. Het kan ook gaan om het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verbindingen. Zijn er aanpassingen aan bestaande verbindingen realiseerbaar om de oversteekbaarheid voor fietser, voetganger of

fauna kwalitatiever te maken, rekening houdend met de huidige beschikbare wegcapaciteit voor het autoverkeer? Ontwerpvoorstellen moeten onderbouwd worden, zowel technisch naar stabiliteitsonderzoek als naar mobiliteitsimpact.

De visievorming voor de nerven vormt een onderdeel van de opdracht voor het Studiegebied. De visievorming gebeurt door ontwerpend onderzoek en schetsontwerp, en werkt wervend en inspirerend voor het verwerven van draagvlak en het genereren van extra middelen. Met andere woorden, aan de opdrachtnemer wordt gevraagd om binnen de visie op het Studiegebied bijzondere aandacht te besteden aan deze nerven zowel binnen als buiten de Projectcontour in een iteratief en enthousiasmerend ontwerpproces met de betrokken stakeholders waaronder stad en district.

De finaliteit van de opgave binnen het Studiegebied voor de nerven buiten de Projectcontour is de opmaak van een schetsontwerp en een raming als input voor een meerjarenprogramma 'Nerven over de Ring'. De delen van de nerven die binnen de Projectcontour vallen, worden uiteraard verder uitwerkt als onderdeel van en conform de opdrachtomschrijving van de bovenbouw binnen de Projectcontour.

3.4.1.1 T.h.v. bermenlandschap langs verlaagde R1 Noord

Vanuit Merksem zijn er momenteel heel wat dwarsstraten die naar het toekomstige Ringpark ten oosten van de Ring toeleiden. Een aantal ervan worden in het waterplan en/of de Ringstudie Water en Energie als 'verzamelstraat' aangeduid, en vragen dus om een herinrichting.

Een bijzondere verbinding vanuit Merksem is het park Distelhoek dat recent heringericht is. Ter hoogte van Distelhoek is de toekomstige overkapping 'Groen Hart Luchtbal-Lambrechtshoeken' gelegen.

Vanuit Luchtbal zijn er geen bestaande verbindingen naar het toekomstige Ringpark ten westen van de Ring, door de aanwezigheid van de sporen.

Tussen Luchtbal en Merksem zijn de bestaande verbindingen beperkt tot de Josef Masurebrug. Deze verbinding vormt de noordelijke grens van de Projectcontour en valt er net buiten. Binnen de opgave voor het Studiegebied kan bekeken worden of en hoe deze verbinding kan opgewaardeerd worden i.f.v. aanbevelingen naar de wegbeheerder.

In het conceptontwerp waren er tussen Luchtbal en Merksem, naast de overkapping 'Groen Hart', ook enkele nieuwe passerelles over Ring en sporen voorgesteld, die niet weerhouden zijn bij de selectie voor de eerste uitvoeringsfase en het bijhorende gesloten projectbudget. Dit vraagt om creatieve oplossingen binnen de opgaves voor het Studiegebied en de Projectcontour.

3.4.1.2 T.h.v. overkapping stationsomgeving Luchtbal

Vanuit Merksem moet er bekeken worden hoe bestaande dwarsstraten doorheen de nieuwe stadsprojecten naar het toekomstige Ringpark kunnen toeleiden. Opnieuw kan de link gemaakt worden met de in het waterplan en/of de Ringstudie water en energie aangeduide 'verzamelstraten'.

Vanuit Luchtbal zijn er de bestaande verbindingen naar het toekomstige Ringpark t.h.v. de huidige spooronderdoorgangen aan station Luchtbal als toegang tot de perrons. In wisselwerking met de Ringstudie Multimodale Knopen kan een opwaardering van deze doorgangen onderzocht worden.

De nieuwe doorsteken onder de sporen, ten noorden en ten zuiden van de Groenendaallaan, voorgesteld in het conceptontwerp zijn niet weerhouden bij de selectie voor de eerste uitvoeringsfase en het bijhorende gesloten projectbudget. Echter, de stad heeft budget voor de realisatie van één nieuwe doorsteek voorzien en deze opdracht is toegevoegd aan de Projectcontour (zie 3.1.2.2). Daarnaast blijft verder onderzoek naar bijkomende doorsteken nodig. Het onderzoek naar de ligging van deze doorsteken onder de sporen valt binnen de opgave van het Studiegebied en in wisselwerking met de Ringstudie Multimodale Knopen.

De bruikbaarheid en toegankelijkheid van de nieuwe doorbraak onder de sporen i.f.v. de kanaaltunnels wordt gehalveerd t.g.v. de nieuwe opening in het voorkeursontwerp Oosterweelverbinding. Dat maakt dat er in het Studiegebied een grote opgave ontstaat voor de verbinding van het nieuwe stadsproject ten zuidwesten van de Groenendaallaan met het Ringpark. Dat maakt het onderzoek naar een nieuwe zuidelijke doorsteek onder de sporen van groot belang, in samenhang met de Ringstudie Multimodale Knopen (en de keuze voor de ligging van het stationsplein en de verknoping van de fietssnelwegen, zie ook 3.1.2.2) en/of met de studie Stad Maken Over de Ring.

Tussen Luchtbal en Merksem zijn de bestaande verbindingen beperkt tot de Groenendaallaan en de Vaartkaai. Deze verbindingen vallen binnen of raken aan de Projectcontour, maar zijn geen opdracht voor de opdrachtnemer bovenbouw, want er is geen budget binnen het taakstellend budget bovenbouw voorzien. Binnen de opgave voor het Studiegebied kan bekeken worden of en hoe deze verbindingen kunnen worden opgewaardeerd i.f.v. aanbevelingen naar de wegbeheerder.

3.4.2 Sterke en levendige randen

Een grote uitdaging voor het Ringpark ligt, naast de identiteit en de invulling van de publieke ruimte, in de ruimtelijke kwaliteit en de levendigheid van de randen. Grenzend aan de Projectcontour zijn er enerzijds zones van bestaande bebouwing en lokaal met achterkantproblematieken en anderzijds zones van nieuwe publieke en privaat geplande ontwikkelingen (minstens de stadsprojecten) waarbij de gevelijn nog niet geheel vastligt. Als opgave binnen het Studiegebied werkt de opdrachtnemer, in overleg met team stadsbouwmeester, de ontwerpers van de stadsprojecten (indien reeds gekend) en de hoederentiteit (AG VESPA) (zie 3.3.1.4), een stedenbouwkundige visie uit voor de randen, d.m.v. ontwerpend onderzoek en schetsontwerp.

Een veilig, sterk en attractief Ringpark is gebaat met sterke en levendige randen. Sterke en levendige randen vragen niet alleen een stedenbouwkundige en ontwerpmatige benadering, maar ook een invalshoek vanuit sociaal-ruimtelijke veiligheid. Een rand van een parkgebied is maar zo sterk en levendig als de mensen die hem wel (of niet) gebruiken.

Enerzijds dient de aandacht te gaan naar de plaatsen met bestaande bebouwing en lokale achterkantproblematieken. Niet overal bestaat de mogelijkheid en noodzaak om aan de zijde

van het Ringpark een nieuw levendig front te realiseren. Open en gebouwde ruimte gaan hier in concurrentie voor de zeer beperkte beschikbare plaats. Hoe kunnen we omgaan met de bestaande achterkanten?

Anderzijds zijn in het conceptontwerp verschillende bebouwingsopgaven in de omgeving van de Ringparken voorgesteld, waar er wel voldoende plaats of een grote noodzaak is om een nieuw levendig front te maken t.a.v. het Ringpark. Een aantal bebouwingsopgaven (publiek en/of privaat) zullen nieuwe randen van het Ringpark genereren. Zie ook de studie *Stad Maken Over de Ring* die opgemaakt is door het stedelijk team 'Ontwerpend Onderzoek' onder leiding van de stadsbouwmeester.

Een aantal van deze bebouwingsopgaven zijn geselecteerd als stadsprojecten binnen de hoederentiteit, en zullen op dezelfde termijn als de aanliggende Ringparken gerealiseerd worden. Met andere woorden, samen met de nieuwe publieke ruimte wordt ook de nabije stadsontwikkeling uitgewerkt en gerealiseerd met het oog op levendige en sterke stadsranden rond de nieuwe publieke ruimte. In wisselwerking met het team stadsbouwmeester en/of de ontwerpers voor de bebouwingsopgaven en de stadsprojecten (indien reeds aangesteld) in het bijzonder is de opgave binnen het Studiegebied om de gevellijn (rooilijn, bouwenvelophe, bestemming) t.o.v. het Ringpark te bepalen.

De Projectcontour is dan ook indicatief en zal tijdens de voorontwerpfase nog definitief vastgelegd moeten worden in samenspraak met de intendant en de stadsbouwmeester. Het ontwerp van de open ruimte en de gebouwde ruimte moet samen uitgewerkt worden om op die manier te bepalen waar de stad eindigt en het park begint.

Het is op deze scheidslijn dat belangrijke keuzes moeten gemaakt worden m.b.t.:

- Overgang publiek/privaat;
- De toegankelijkheid en de ontsluiting van de gebouwde rand;
- Het programma en de maat van de gebouwde en de publieke ruimte;
- ...

Het is ook deze lijn die zal worden vertaald in een juridisch bestemmingsplan.

Op basis van ontwerpend onderzoek, dat rekening houdt met de eigendoms- en perceelstructuur, worden door de opdrachtnemer verschillende opties en varianten verkend. Daaruit worden vervolgens alle stedenbouwkundige richtlijnen en randvoorwaarden voor de bebouwing gedestilleerd die noodzakelijk zijn om een RUP voor de zone op te maken (rooilijn, bouwenvelophe, bestemming). De opdracht voor de opmaak van het RUP zelf, alsook het stadsontwerp voor het stadsproject en de architectuuropdrachten voor de bebouwing behoren niet tot de opdracht van de opdrachtnemer.

Het ontwerpend onderzoek zal als basis dienen voor de gesprekken tussen de intendant en de stadsbouwmeester (en waar reeds aanwezig ontwerpers van de stadsprojecten) over de scheidslijn tussen stad en park, alsook voor de eventuele onderhandelingen door AG VESPA met de private eigenaars. Vanuit deze gesprekken en onderhandelingen zal het onderzoek ook iteratief moeten bijgesteld worden door de opdrachtnemer. De doelstelling daarbij is om met alle partijen tot een onderhandelde oplossing te komen. In het slechtste geval kan tot een gedeeltelijke onteigening overgegaan worden i.f.v. de realisatie van een kwalitatieve rand van het Ringpark.

3.4.2.1 Bermenlandschap langs verlaagde R1 Noord

In het conceptontwerp zijn er geen ingrepen aan de huidige stadsranden voorgesteld.

Ter hoogte van Merksem dient eventuele visievorming over sterke en levendige randen rekening te houden met de voorziene leidingenstraat met o.a. de oude Schijnkoker, zie randvoorwaardennota.

Ter hoogte van Luchtbal dient eventuele visievorming over de randen rekening te houden met de sporen tussen het Ringpark en Luchtbal.

3.4.2.2 Overkapping stationsomgeving Luchtbal



Aan zijde Merksem stelt het conceptontwerp een herontwikkeling van de bestaande aangrenzende bouwvelden – Aldi, MacDonalds, Colruyt, Werminval – voor. Deze ontwikkelingen zijn ondertussen opgenomen als stadsprojecten in de studie Stad Maken Over de Ring en bijgesteld en geselecteerd als project binnen de hoederentiteit.

In het conceptontwerp is er een nieuwe verbindingsweg gelegen tussen Groenendaallaan en Vaartkaai, o.a. voor de ontsluiting van de nieuwe ontwikkeling aan zijde Merksem. Deze verbindingsweg had echter onvoldoende draagvlak en is bijgevolg niet weerhouden binnen de opgave en het gesloten projectbudget voor Ringpark Groenendaal. Dit betekent echter niet dat er geen weg of wegdelen kunnen liggen, maar dat de inrichting ervan deel uitmaakt van het stadsprojectontwerp. De opgave voor de opdrachtnemer is net deze overgang tussen Ringpark en stadsproject binnen het Studiegebied uit te klaren in wisselwerking met het team stadsbouwmeester en/of de ontwerpers voor de stadsprojecten (indien reeds aangesteld).

Aan zijde Luchtbal wordt de rand gevormd door het verhoogde spoorweglichaam. De inpassing van het spoorweglichaam is een opgave binnen Projectcontour (zie 3.1.2.2). Echter, het spoorweglichaam zelf is gelegen in het Studiegebied. Verder onderzoek naar het

omgaan met de wand van het verhoogde spoorweglichaam en voorstellen voor bv. extra, nieuwe doorsteken onder de sporen, vallen dus binnen de opgave voor het Studiegebied.

3.4.3 Niet-obstakelvrije delen binnen Projectcontour

Voor de niet-obstakelvrije delen binnen de Projectcontour moeten er eerst private gronden of rechten op deze gronden verworven worden, alvorens deze gronden binnen de Projectcontour ontworpen en heringericht kunnen worden.

In de opgave voor de Projectcontour zoals hiervoor beschreven is het van belang dat het ontwerp voor de obstakelvrije delen op zichzelf staat zonder deze niet-obstakelvrije delen, aangezien er geen zekerheid is dat de obstakels gelicht kunnen worden.

De opgave in het Studiegebied voor deze niet-obstakelvrije delen is om visievorming via ontwerpend onderzoek te doen, om de kansen en noden in beeld te brengen en om de doorkijk te maken naar de opdracht eens het obstakel kan gelicht worden. Met andere woorden, tot het obstakel gelicht en het bevel van uitvoering voor dit voorwaardelijk gedeelte van de opdracht gegeven kan worden, is de opdracht voor de niet-obstakelvrije delen van de Projectcontour beperkt tot visievorming en onderzoek i.f.v. deblokkering van het obstakel, d.m.v. schetsontwerp.

Het ontwerpend onderzoek zal als basis dienen voor de onderhandelingen met de private eigenaar (geen opdracht van de opdrachtnemer) en vanuit deze onderhandelingen ook iteratief bijgesteld moeten worden door de opdrachtnemer. De doelstelling daarbij is om tot een onderhandelde oplossing te komen. In het slechtste geval kan tot een gedeeltelijke onteigening overgegaan worden. Van zodra het obstakel gelicht is, kan de zone als obstakelvrij gemaakte delen aan de opgave voor het ontwerp binnen de Projectcontour toegevoegd worden.

3.4.3.1 Niet-obstakelvrije delen thv Werminval

T.h.v. de bestaande perceelsgrens van Werminval wordt het park smal door de aanwezigheid van de opening in de overkapping, de schermen en/of de stadsserre ter afscherming van de opening, en de hoogteverschillen naar de overkapping van de afrit. Bovendien ligt de lijn waar de stad eindigt en het park begint op de locatie nog niet volledig vast. Samen met het bepalen van de nieuwe gevellijn van het stadsproject t.h.v. Werminval dient de opdrachtnemer ook de definitieve Projectcontour van de bovenbouw te bepalen. Vandaar zit een deel van het perceel t.h.v. Werminval, op basis van de gevellijn voorgesteld in het conceptontwerp en de studie Stad Maken Over de Ring, in de opdracht als niet-obstakelvrije delen binnen de Projectcontour.

De zone is in het gewestplan bestemd als zone voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen. In realiteit is er vandaag op het terrein een logistieke zone voor het bedrijf (en sociale tewerkstellingsplaats) Werminval ingericht.

Lantis heeft volgende afspraken met Werminval om een deel van hun private eigendom definitief / tijdelijk ter beschikking gesteld te krijgen. Een driehoek van 580 m² wordt definitief ingenomen en er is een bijkomende tijdelijke bovengrondse inname van 730 m². Die laatste zone dient om pijlers te plaatsen voor een tijdelijk viaduct.

De opdrachtnemer moet via ontwerpend onderzoek en schetsontwerp inzicht geven in de nodige ruimte-inname, inrichting, ... van het Ringpark in deze zone en de gewenste locatie van de stadsranden tot het Ringpark (zie ook 3.4.2.2).

3.4.4 Niet-geselecteerde leefbaarheidsprojecten in eerste fase

Van de 33 voorgestelde leefbaarheidsprojecten zijn er 18 geselecteerd en geclusterd in 8 Projectclusters. Daarnaast zijn er 4 reserveprojecten geselecteerd. De overige, niet-geselecteerde leefbaarheidsprojecten zijn te realiseren in een volgende fase van de overkapping van de Ring. Het is van belang om deze niet-geselecteerde projecten niet te hypothekeren en er zelfs op te anticiperen door visievorming via ontwerpend onderzoek en schetsontwerp. Met andere woorden, in de visievorming voor het Studiegebied wordt een doorkijk gegeven naar de realisatie van de niet-geselecteerde leefbaarheidsprojecten in een latere fase, i.f.v. impact en faseerbaarheid van het ontwerp binnen de Projectcontour.

3.4.4.1 Reserveproject Groene Brug Albertkanaal



Het ontwerpend onderzoek naar deze Groene Brug is deel van de opdracht voor de visievorming binnen het Studiegebied (zie ook 3.1.2.2).

3.4.4.2 Overkapping Groen Hart Luchtbal-Lambrechtschoeken

Deze overkapping werd niet weerhouden voor realisatie in de eerste fase. Uiteraard moet de inrichting van het landschap en de bermen binnen de Projectcontour in relatie gezien worden tot de overkapping die in een volgende fase kan uitgevoerd worden. Van de opdrachtnemer wordt verwacht dat ze een doorkijk geven op de fasering en/of de manier waarop het landschap en de bermen kan aansluiten en/of zelfs een hefboom kan vormen voor de overkapping. Een grotere mate van concreetheid kan immers de kans op realisatie versterken omdat er bijkomende argumentatie of inzichten ontstaan.

3.4.5 Doorkijk naar toekomstige overkappingen

Het Toekomstverbond gaat uit van een maximaal overkapte Ring. Naast de geselecteerde en niet-geselecteerde overkappingen zijn er nog hiaten in de overkapte Ringruimte. Vanuit de Ringstudie R1 Zuid en/of Tunnelveiligheid kunnen nog bijkomende inzichten over de

verdere overkapbaarheid in de toekomst komen. In de visievorming voor het Studiegebied geeft de opdrachtnemer een doorkijk naar het verder doorgroeien van de huidige overkappingen en de realisatie van bijkomende overkappingen in een latere fase, i.f.v. impact en faseerbaarheid van het ontwerp binnen de Projectcontour. Elke fase op zich moet daarbij een ruimtelijk kwalitatief geheel vormen dat op zichzelf kan functioneren.

Er stelt zich bij het schrijven van deze projectdefinitie (nog) geen specifieke opgave voor Ringpark Groenendaal.

3.4.6 Wisselwerking met andere plannen en projecten

In het Studiegebied situeren zich ook andere planprocessen en projecten dan Over de Ring. Met de realisatie van het Ringpark voegt de opdrachtnemer een belangrijk puzzelstuk en vaak scharnierpunt toe in de ruimtelijke samenhang van het Studiegebied. Een opgave in het Studiegebied is om in dialoog te gaan met de initiatiefnemers en/of ontwerpers van de andere plannen en projecten en actief de meerwaarde te zoeken zonder daarbij afbreuk te doen aan de uitgangspunten en de doelstellingen van de andere plannen en projecten in kwestie.

Het ontwerp van andere plannen en projecten maakt geen deel uit van de opdracht voor de opdrachtnemer. Wel kan de opdrachtnemer aandachtspunten, suggesties of reflecties formuleren t.a.v. deze plannen en projecten.

3.4.6.1 Project Oosterweelverbinding

Zie 3.2.

3.4.6.2 Aangrenzende / overlappende Ringparken en kritische continuïteiten Over de Ring

De ontwerpteams van de aangrenzende Projectclusters en de opdrachtnemer zullen uitgenodigd worden op tussentijdse presentaties van elkaars werk. Ook is er afstemming nodig voor de kritische continuïteiten uit het Over de Ring proces. De intendant zal via het projectteam, de werkbanken, klankbordgroepen en coherentiesessies (zie bijlage plan van aanpak) waken dat de kritische continuïteiten uit het ontwerpproces Over de Ring en uit de vervolgoopdrachten hun doorvertaling krijgen. Wanneer de intendant, de opdrachtnemers of opdrachtgevers het noodzakelijk achten, zullen zij hiervoor afstemmingsworkshops of gecombineerde werkbanken organiseren.

Aangrenzend aan het Ringpark Groenendaal bevindt zich de Projectcluster Ringpark Lobroekdok. Een gedeelde opgave met Ringpark Lobroekdok betreft de Groene Brug Albertkanaal, zie hierboven. Ringpark Noordkasteel grenst niet aan het Ringpark Groenendaal.

3.4.6.3 Ontwerpers Stad Maken Over de Ring

Zie 3.3.1.4

3.4.6.4 Fietssnelweg Columbiastraat en Klipperstraat

De fietssnelweg in de Columbiastraat is reeds in uitvoering. Het doortrekken van de fietssnelweg in de Klipperstraat zal door Lantis binnen de hoofdwerken

Oosterweelverbinding uitgevoerd worden. Het ontwerp van de bovenbouw en de nieuwe doorsteek onder de sporen moet rekening houden met deze lopende projecten.

3.4.6.5 Masterplan Luchtbal

Voor de wijk Luchtbal in het Studiegebied van het Ringpark Groenendaal is heel wat aan 'ruimtelijke planning' gedaan. Het Masterplan Luchtbal dateert echter uit 2008, is bijgesteld in 2011, aangevuld met een conceptsubsidie in 2012 en is voortdurend aan voortschrijdend inzicht onderhevig. Alle resultaten van de opeenvolgende planprocessen voor wijk Luchtbal kunnen aan de opdrachtnemer ter beschikking gesteld worden.

3.4.6.6 RUP Contactzone Noorderlaan

Voor de Contactzone Noorderlaan (ten westen van de Noorderlaan) in het Studiegebied van het Ringpark Groenendaal is het RUP Contactzone Noorderlaan voorlopig vastgesteld op 21 januari 2020.

3.4.6.7 RUP Havanastraat

Voor de Havanasite (ten noorden van de wijk Luchtbal) in het Studiegebied van het Ringpark Groenendaal is het RUP Havanastraat van toepassing. Het RUP zal op korte termijn deels herzien worden in functie van een andere invulling voor de bouwzone 'grootschalige detailhandel'. Voor de studie en realisatie van de groenzone binnen het RUP heeft de stad 2.000.000 euro voorzien in haar meerjarenbegroting.

3.4.6.1 SEViA studie

Het gebied Luchtbal en Rozemaai in het Studiegebied van het Ringpark Groenendaal wordt in de SEViA studie aangeduid als pilootzone voor de ontwikkeling van een warmtenet. Dit betekent dat in de komende jaren alles in het werk zal gesteld worden om dit ook effectief te realiseren. Deze wetenschap kan als onderlegger fungeren voor de opgaves in het Studiegebied maar vormt er niet noodzakelijk onderwerp van. De te realiseren ondergrondse infrastructuur voor het warmtenet is normaliter weinig beperkend met betrekking tot de bovengrondse ontwerpogave. Bij de planning van grootschalige renovaties, of onderhoud aan het openbaar domein moet wel afstemming gezocht worden met de geplande investeringen in de ondergrondse infrastructuur.

3.4.7 Ruimtelijke kansen

De realisatie van het Ringpark kan een hefboom betekenen voor investeringen en ingrepen door andere partijen, zowel publieke als private. Binnen het Studiegebied is het dan ook de vraag aan de opdrachtnemer om dergelijke kansen te detecteren, via ontwerpend onderzoek te verbeelden, en daarmee draagvlak voor dergelijke extra investeringen en ingrepen in de ruimere omgeving te creëren. Deze visievorming gebeurt in een iteratief en enthousiasmerend ontwerpproces met de betrokken stakeholders.

3.4.7.1 Connectiviteit van de ecologische corridor

De ecologische corridor stopt niet aan de grenzen van de Projectcontour van Ringpark Groenendaal. In het zuiden moet de connectie gemaakt worden met Ringpark Lobroekdok, via de toekomstige Groene Brug Albertkanaal (zie 3.4.4.1). Maar ook de ecologische connectiviteit met Oude Landen en het Laaglandpark in het noorden dient gegarandeerd te worden.

De te realiseren groenzone op de Havanasite (zie 3.4.6.7) is een stapsteen in de ecologische connectiviteit tussen het bermenlandschap langs de verlaagde R1 Noord en Oude Landen en de aanleg ervan is een concrete kans om die verbinding te versterken. Input voor het ontwerp van deze groenzone vanuit de visie voor het Studiegebied Ringpark Groendendaal kan opgenomen worden in het ontwerpproces voor deze groenzone.

De opgave binnen het Studiegebied is visievorming over hoe de connectie met Oude Landen via de Havanasite en de daar aanwezige groen- en waterelementen kan gebeuren, d.m.v. ontwerpend onderzoek en schetsontwerp.



4 Technische randvoorwaarden

De in deze projectdefinitie genoemde documenten die niet als bijlage bij de opdrachtdocumenten opgenomen zijn, zullen ter beschikking gesteld worden aan de opdrachtnemer bij gunning, en kunnen ter beschikking gesteld worden aan de inschrijvers op aanvraag.

Deze zullen worden opgelijst ten gepaste tijde in de loop van het ontwerpproces.

- Draaiboeken openbaar domein
- De laatst geldende typebestekken
- Beeldkwaliteitsplan Groene Singel
- Integrale toegankelijkheidsnormen
- Lichtplan
- Straatmeubilaris
- Historische graslanden
- Zone non-aedificandi
- Afstandsregels t.o.v. de sporen
- Groenplan
- Waterplan
- SEViA-studie
- Studie grondpakketten
- ...



