

3de advies van het Damcomité: november 2016

voorontwerp masterplan Slachthuissite | Noordschippersdok | Lobroekdok

Deze tekst bouwt verder op 2 eerdere adviezen van het Damcomité. Ons eerste advies ontstond in aanloop naar de projectdefinitie van het masterplan Slachthuissite | Noordschippersdok | Lobroekdok in december 2014. Het tweede advies schreven we in april 2016 naar aanleiding van de opmaak van een concept masterplan Slachthuissite | Noordschippersdok | Lobroekdok.

Ons 3de advies kwam net als voorgaande adviezen tot stand op basis van uitgebreide gesprekken en discussies met buurtbewoners, verenigingen en ondernemers.

Wij geloven dat de herontwikkeling van dit projectgebied in onze buurt urgente lokale noden kan beantwoorden. Het voorontwerp houdt echter nauwelijks rekening met deze lokale noden. Bovendien komt het nog amper tegemoet aan de aanvankelijke ambities van de stad en houdt het weinig of geen rekening met cruciale randvoorwaarden. Na ons advies van april 2016, waarin we aan de alarmbel trokken, doen we opnieuw een poging om duidelijk te maken dat de weg die wordt gekozen door het stadsbestuur en de private ontwikkelaar de verkeerde richting uitgaat. In dit 3de advies formuleren we alternatieven die wel beantwoorden aan de lokale noden en die ook tegemoet komen aan de initiële ambities van de stad.

In dit advies overlopen we het voorontwerp op basis van **de negen adviezen** die we opstelden in ons eerste advies van december 2014. De concrete alternatieven en suggesties van ons tweede advies (april 2016) zijn nog steeds van toepassing. Daarna geven we nog **3 nieuwe adviezen** die cruciaal zijn om te komen tot een goed masterplan.

De volgende dagen zullen we ook met een **discussiekaart** naar buiten komen. Met die discussiekaart gaan we zelf in gesprek met buurtbewoners en ondernemers. Op die manier willen we vanuit onze wijk zelf werken aan constructieve voorstellen voor een beter plan.

ADVIES 1: Ten minste ⅓ van het projectgebied moet groene publieke ruimte zijn

Advies van de buurt (kort): Naast Park Spoor Noord wordt vandaag ook de groene publieke ruimte aan het Noordschippersdok intensief gebruikt. Er is in de buurt nood aan ruimte waar kinderen dicht bij huis kunnen spelen, plekjes die echt van de buurt zijn. Daarbij worden bestaande sport- en ontspanningsinitiatieven best geïntegreerd in de nieuwe omgeving. De groene openbare ruimte dient divers te zijn waarbij een aaneenschakeling van de verschillende groene publieke plekken zorgt voor een optimale doorwaadbaarheid van de wijk/site voor fietsers en voetgangers. Een goed doordachte groene openbare ruimte is een noodzakelijke voorwaarde om kwalitatief betaalbaar wonen te kunnen realiseren.

Pagina's: p. 22-47

Opmerkingen van het Damcomité:

Een groot deel van de nieuwe groene ruimte komt langs de kades van het Lobroekdok, tussen de Slachthuislaan en de Oosterweelsleuf. Zolang de Ring niet overkapt is, kan men aan de Lobroekkades onmogelijk spreken van kwalitatieve groene publieke ruimte. Bovendien is de toegankelijkheid van de Lobroekkade problematisch door de gevaarlijke Slachthuislaan (70km/u) ertussen. Het is dan ook onbegrijpelijk dat het bouwspeelplein en het voetbalveld aan de overkant van de Slachthuislaan worden ingeplant. Beide moeten een plek krijgen aan de binnenkant van de Slachthuislaan.

Een steens plein zoals het Lobroekplein (p. 109) kan niet meegerekend worden als groen, want volgens het Groenplan van de stad Antwerpen moet buurtgroen écht groen zijn. Indien het Kadepark als minerale kade wordt ingericht kan dit ook bezwaarlijk als groen bestempeld worden.

Daarnaast wordt het groene snoer, zoals vanaf het begin gevraagd in de adviezen van het Damcomité, niet voldoende doorgevoerd. Zo loopt het Kalverpad niet door tot het meest noordelijke deel van den Dam. En zo is er geen groene verbinding tussen de Marbaixwijk en de zone rond de slachthuishallen.

Tot slot is de voorziene groene ruimte aan de binnenkant van de Slachthuislaan niet voldoende (norm = 4m² buurtgroen per inwoner) voor 8500 inwoners (3600 huidige + 4900 nieuwe inwoners). Het merendeel van de inwoners (zowel huidige als nieuwe) heeft geen private tuin en zal daarom de openbare ruimte zeer intensief gebruiken.

Het Damcomité vraagt:

- om énkél effectief onverharde groene ruimte mee te tellen in de berekeningen voor beschikbaar buurtgroen.
- om het groen aan de overkant van de Slachthuislaan (aan de kades van het Lobroekdok) niet mee te tellen in de berekeningen voor beschikbaar buurtgroen aan de binnenkant van de Slachthuislaan
- om het buurtgroen aan de binnenkant van de Slachthuislaan op te trekken naar de effectieve behoefte voor het aantal inwoners dat in deze zone zal komen te wonen

- om aan de binnenkant van de Slachthuislaan plaats te voorzien voor het voetbalveld, samentuin Damhof en een avontuurlijke groene speelruimte voor het bouwspeelplein.
- een groene verbinding te maken tussen de Marbaixwijk en de zone rond de slachthuishallen: enerzijds via een doorsteek aan de Eendrachtstraat naar de Hallentuin, anderzijds door het kleine parkje met de mooie kerselaar aan de Ceulemansstraat te behouden (en dus niet te bebouwen) en een groene verbinding te maken naar het Hallenplein. De parallelle straat aan de Ceulemansstraat mag volgens ons verdwijnen.
- het Kalverpad als groen snoer door te trekken tot aan de Samberstraat
- de grote bomen aan de Kalverstraat, waar nu de hondenloopzone is, te behouden
- de publieke ruimte rond de bouwblokken tussen de Kalverwei en de nieuwe Kalverstraat te vergroenen en er geen autoweg aan te leggen (toegang voor bewoners met auto's kan ondergronds)
- Minstens 2 van de 4 bouwblokken die voorzien worden op het Noordschippersdok te verplaatsen naar de overkant van de Slachthuislaan, zodat er terug groene ruimte vrij komt in het noordelijk deel van den Dam

ADVIES 2: Echt betaalbaar wonen, op lange termijn gegarandeerd

Advies van de buurt (kort): Gezinnen, ouderen en alleenstaanden die huren op de private huurmarkt op den Dam en omgeving vinden steeds moeilijker betaalbare woningen en voelen dat in hun portemonnee. Wij ondersteunen de zoektocht naar nieuwe en betaalbare woontypologieën, maar zien die betaalbaarheid graag geconcretiseerd. Zo stellen banken en woonexperten dat de woonkost – zeker bij gezinnen met een lager inkomen - maximaal 30% van het gezinsinkomen zou mogen innemen. Dit wordt op de private huurmarkt op den Dam momenteel niet gehaald. Er moet dus vooral ingezet worden op woningen voor de kleinere budgetten in de buurt omdat zij anders het snelst uit de huizenmarkt en uit de buurt worden geduwd en op modellen van betaalbaar wonen die op de lange termijn blijven bestaan

Pagina's: 98-100, 167, 183

Opmerkingen van het Damcomité:

Betaalbaar wonen wordt in het voorontwerp duidelijk in de kijker gezet maar blijft ondermaats qua omvang en qua uitwerking. Men kiest voor een programma betaalbaar wonen van 10% van de totale nieuw te ontwikkelen woningstock. Om die 10% te realiseren, zo lezen we, wordt gekozen om een aantal percelen binnen het totale projectgebied hiervoor te reserveren. Deze percelen zullen in eigendom zijn van de Stad Antwerpen of dochterbedrijf AG Vespa. Het voorontwerp suggereert verder dat Stad Antwerpen of AG Vespa deze gereserveerde gronden via een model van erfpacht op de markt zal brengen. Erfpacht betekent concreet dat de grondprijs in eerste instantie niet in rekening wordt gebracht bij het bepalen van een initiële verkoopprijs of verhuurprijs omdat de grond in eigendom blijft van de stad. De grond kan op termijn eventueel verworven worden door de zittende huurder of eigenaar van het huis. Wij zien echter een aantal ernstige problemen bij dit voorgestelde scenario.

Ten eerste is er onduidelijkheid over **waar die voorgestelde 10% op slaat**. Op basis van de geplande woonoppervlakte (20 000m² betaalbaar wonen tov 215 000 m² wonen in totaal, zie pag. 97) berekenen wij 9%. Op basis van het geplande aantal woningen (200 betaalbare woningen, zie pag. 98, 2400 woningen in totaal, zie pag. 96) berekenen wij **8%**. Het is onmogelijk

te berekenen welk aandeel van het totale projectgebied uiteindelijk in eigendom komt van de stad om er betaalbaar wonen op te realiseren omdat - hoewel sprake van in het document - een verkavelingsplan niet werd bijgevoegd. We weten dus niet hoeveel grond er uiteindelijk in eigendom komt van de stad. Hierover moet klaarheid komen.

Ten tweede staat in het voorontwerp expliciet beschreven dat de hoge densiteit van de ontwikkeling en de bebouwing van het Noordschippersdok de prijs zijn die moet betaald worden om een 'ruim pakket' betaalbaar wonen te voorzien. Dit pakket - de bovenstaande 10% dus - zou 'een meer dan marktgemiddeld onderdeel van de ontwikkeling' zijn, zo lezen we op pag. 97. Wij kunnen ons voorstellen dat **10% betaalbaar wonen afdwingen van een private ontwikkelaar op zijn gronden** mooi is. Maar een groot deel van de gronden, het Noordschippersdok met name, is momenteel in eigendom van de Stad Antwerpen. Dat betekent dat de inbreng van deze stadsgronden **onafhankelijk van de 10%** op de gronden van de private ontwikkelaar gecompenseerd moet worden met een bijkomend en behoorlijk aandeel betaalbare woningen indien de redenering van het voorontwerp wordt gevolgd.

Ten derde is het voorgestelde model van erfpacht niet ambitieus genoeg omdat het geen voldoende garantie biedt voor een duurzame betaalbaarheid van de buurt. Indien bijvoorbeeld de helft van die woningen (5%) door Vespa in erfpacht met aankoopoptie gaan worden gegeven, is bij de volgende verkoopronde de betaalbaarheid van die woningen al verleden tijd en schieten er nog 5% (100 woningen) over. **Dat is geen betaalbaar wonen op lange termijn**, want dit model zorgt er alleen maar voor dat na verloop van tijd die gronden aan marktprijzen gaan verkocht worden. De gronden moeten ook in de toekomst eigendom blijven van een collectieve speler zoals de stad, een Community Land Trust, een sociaal verhuurkantoor, een sociale huisvestingsmaatschappij, of nog een ander model. Internationaal onderzoek heeft overtuigend aangetoond dat enkel dit model - **een collectieve actor die ijvert voor kwalitatieve betaalbare woningen en structureel eigenaar blijft van de gronden** - er voor zorgt dat lagere inkomens duurzaam en kwalitatief in de stad kunnen wonen.

Ten vierde geeft het voorgestelde scenario geen duidelijkheid over **de toekomst van de bestaande sociale woningbouw aan het Noordschippersdok tussen de Samberstraat en de Rupelstraat**. De herontwikkeling van deze woningen blijkt volgens het plan wel nodig om het groene lint - het Kalverpad - verder naar het noorden door te trekken. Gaat hetzelfde aantal sociale woningen worden gebouwd? Waar gaan de bewoners in tussentijd wonen? Hierover moet duidelijkheid komen. Het kan absoluut niet de bedoeling zijn dat deze mensen terecht komen in de voorgestelde 10% betaalbare woningen in het voorontwerp want dat zou structureel een achteruitgang betekenen: het aantal woningen in de buurt dat dan betaalbaar blijft op de lange termijn zou dan stelselmatig dalen (zie punt 3) en er komt niets bij.

Tot slot geeft het voorontwerp ook geen antwoord op de duidelijke nood aan renovatie en investeringen in het huidige weefsel.

Het Damcomité vraagt:

- Behoud de mogelijkheid om woningen in erfpacht te geven, maar schaf de mogelijkheid voor het aankopen van wat je in erfpacht hebt, af. Zorg dat dergelijke gronden in de toekomst in

eigendom blijven van een collectieve speler zoals de stad, een Community Land Trust, een sociaal verhuurkantoor, een sociale huisvestingsmaatschappij, of nog een ander model.

- Hou een groter aandeel gronden in eigendom van de stad en breng deze gronden in om het aanbod betaalbaar wonen te vergroten.
- Tel de eventuele vernieuwing van de sociale woningen aan het Noordschippersdok niet mee in het percentage betaalbaar wonen. Maar bouw nieuwe sociale woningen op den Dam, alvorens je deze woningen afbreekt, zodat mensen niet zonder woning komen te vallen. Ga enkel over tot een eventuele vernieuwing van de sociale woningen, na overleg met de huidige bewoners.
- Investeer in collectieve renovatieprojecten in het huidige weefsel voor woningen in het onderste segment van de private huurmarkt.
- Zorg dat elke inwoner op den Dam, die ongezond of onveilig gehuisvest is, een nieuwe woonst kan bekomen op het projectgebied. Betrek op hun beurt deze ongezonde of onveilige woningen in de collectieve renovatieprojecten waarvan hierboven sprake.

ADVIES 3: De zone Lobroekdok is een kwalitatief onderdeel van Den Dam

Advies van de buurt (kort): Het Lobroekdok en de bedrijfzone ernaast zijn onlosmakelijk verbonden met Den Dam. De zone dient daarom expliciet deel uit te maken van de projectdefinitie Slachthuisite/Noordschippersdok/Lobroekdok. Enkel door de zone Lobroekdok als een kwalitatief onderdeel van Den Dam te zien, kan een 'kwalitatief front' waarvan sprake in de projectdefinitie gerealiseerd worden.

Opmerkingen van het Damcomité:

Dit punt is op geen enkele manier in het masterplan geloofwaardig opgenomen. Het Lobroekdok blijft opgespannen tussen twee infrastructuren waar het voorontwerp geen uitspraak over doet. In het voorontwerp (p.8) wordt gezegd dat er eisen gesteld moeten worden aan aangrenzende projecten om tot een leefbaar vitaal stadsdeel te komen. Het is te betreuren dat deze eisen niet worden geëxpliciteerd in het voorontwerp om zo de projecten Slachthuislaan (70km/u) en Oosterweel (geen duidelijkheid over scenario's van overkapping) aan te passen naar de noden van de buurt.

Het Damcomité vraagt:

- Overkap de Ring
- Verlaag de snelheid op de Slachthuislaan tot 50km/u
- Maak meer oversteekplaatsen over de Slachthuislaan

ADVIES 4 & 5: Nood aan gevarieerde ruimte voor sport, spel, ontspanning en ontmoeting en een groter aanbod aan basisvoorzieningen

Advies van de buurt: In het projectgebied moet er voldoende sport-, kinder- en jeugd-, ontmoetings- en seniorenruimte komen, aangepast aan de noden van de huidige én toekomstige inwoners van Den Dam. Bij de heraanleg van het gebied moet er minstens evenveel sportgelegenheid (oppervlakte) voorzien worden als de bestaande sporthal en -terreinen. Het aanbod van voorzieningen voor jongeren moet toenemen en er moet ruimte zijn om nieuwe en bestaande initiatieven te laten groeien. (...)

De wijk heeft nood aan een aantal basisvoorzieningen zoals buurtwinkels, kinderopvang, een postpunt, een bancontact, een politiekantoor, een tandarts, een mutualiteit, een toegankelijker

oplaadpunt voor de sorteerstraat-pasjes, een kwaliteitssupermarkt. De ontwikkeling van de Slachthuissite/Noordschippersdok/Lobroekdok moet een hefboom zijn om deze basisvoorzieningen voldoende afzet te geven.

Pagina's: 100, 108, 109, 110

Opmerkingen van het Damcomité:

We zien basisvoorzieningen, sport, spel, ontspanning en ontmoeting eerder aan de rafels van het ontwerp terugkomen. Dat is het tegenovergestelde van wat we willen: nl. centraal in de wijk. De nieuwe school aan de slachthuishallen lijkt op geen enkele manier ingebed te zijn in de buurt. Er is geen duidelijkheid over de bereikbaarheid van de school en de mogelijkheid om echt te werken als cluster. Idem voor de kinderopvang aan de ingang van de slachthuishallen, aan de kant van de Slachthuislaan. Het masterplan heeft de potentie om het concept van een brede school echt uit te werken. Maar deze kans wordt niet gegrepen.

De jeugd- en sportcluster ligt aan de overkant van de veel te drukke Slachthuislaan. Het is niet alleen verkeersonveilig om er te geraken, maar het is daar ook onleefbaar en ongezonder.

Bovendien is het geen goed idee om een fuifzaal tussen het Lobroekdok en de gevaarlijke Slachthuislaan in te plannen.

De grote supermarkt ligt te centraal in de "dorpskern", wat niet bevorderlijk is voor kleine buurtwinkels. Terwijl plaats voor nieuwe buurtwinkels, een postpunt, een bancontact, een politiekantoor, een tandarts, een mutualiteit... niet duidelijk is voorzien.

Het Damcomité vraagt:

- om het voetbalveld, buurtsportterreinen, jeugdlokalen en de fuifzaal aan de binnenkant van de Slachthuislaan in te planten.
- om een sociale cluster van publieke functies te voorzien (school, sportveld, sportzaal, speelruimte, kinderopvang, verenigingen) (idee brede school) die het publieke domein maximaal doet renderen. Daardoor is er activiteit verspreid doorheen een etmaal. Deze cluster kan best op een voor de oude én de nieuwe bebouwing centrale plek komen. Ergens langs de trage verbinding (het groene snoer) dat door de wijk slingert. Wij denken daarvoor aan de bouwblokken aan de Kalverwei en het oude Noordschippersdok:
 - De school en kinderopvang in één van de bouwblokken aan de Kalverwei, aansluitend op de groene zone. Weg van ongezonde en verkeersonveilige plekken (=Slachthuislaan).
 - Het voetbalveld kan ongeveer op de huidige plaats op het Noordschippersdok (langs het Kalverpad) blijven (als 2 van de 4 bouwblokken naar de overkant van de Slachthuislaan verplaatst wordt).
 - De oude sporthal kan aanvankelijk behouden blijven, maar kan later zoals gepland in één van de nieuwe bouwblokken op het Noordschippersdok (langs het Kalverpad) komen.
 - Jeugdlokalen (zowel het bouwspeelplein als eventueel een nieuwe jeugdvereniging) kunnen in de buurt van de school- of sportinfrastructuur voorzien worden, aansluitend op de Kalverwei of het Kalverpad.
- om daarnaast ook een cluster van voorzieningen in te plannen in de slachthuishallen (combineerbaar met de bedrijvigheid)
 - De fuifzaal/feestzaal zou in de slachthuishallen kunnen komen. Als die juist gepositioneerd en goed gebouwd (isolatie) wordt, hoeft die zelfs geen overlast voor de burens te betekenen (door de buffer van de slachthuishallen). Eventueel kan er

aansluitend op deze fuifzaal/feestzaal een soort van jeugdhuis/instituut voorzien worden. Want op dat vlak bestaat er momenteel ook niks voor jongeren op den Dam.

- De huidige circuschool kan plaats krijgen in de slachthuishallen, samen met eventueel ook andere sportgelegenheden.
- Kleine buurtwinkels en voorzieningen centraal rond het Lobroekplein in te plannen, zodat dit Lobroekplein een soort van Dorpsplein wordt.

ADVIES 6 Kleinschalige economische bedrijvigheid op maat van de buurt

Advies van de buurt (kort): Het project van de Slachthuisite/Noordschippersdok/Lobroekdok moet de groei van economische bedrijvigheid op maat van de buurt faciliteren. Kleinschalige en betaalbare ateliers en werkplaatsen die de initiatieven van lokale talenten ondersteunen en de werkloosheidsgraad van de buurt mee kunnen doen dalen.

Pagina's: p.76-87 en p.101

Opmerkingen van het Damcomité:

De ambitie om in de slachthuishallen voldoende ruimte voor economische bedrijvigheid te voorzien wordt op geen enkele manier gegarandeerd. Er wordt in verschillende scenario's wel gewerkt aan de ontwikkeling van de hallen maar het enige dat wijzigt is de mate van wonen. Hier lijkt men echter uit te gaan van 60% wonen wat de ruimte voor werk erg verkleint. Ook de publieke ruimte aan de hallen toont erg weinig de ambitie om van de hallen echt een plek voor buurt en economie te maken. Ook wordt er gesuggereerd dat de hallen als parking kunnen worden gebruikt.

Daarnaast zijn er verschillende bedrijven op de Slachthuisite die moeten verdwijnen als er effectief woningen gebouwd zullen worden. Het is onduidelijk waar deze bedrijven naartoe moeten en of ze op den Dam kunnen blijven. Wij kunnen daar ook niets van terugvinden in het ontwerp masterplan.

Bovendien zijn er een aantal bedrijfjes in de Lange Lobroekstraat die, door het versmallen van de straat, in de moeilijkheden komen om te laden en lossen.

Tot slot heeft het ontwerp masterplan de ambitie om bedrijvigheid in de Samberstraat, de Maasstraat en de Twee Netenstraat te verplaatsen naar de slachthuishallen. De ruimte die voorzien wordt in de slachthuishallen lijkt ons kleiner, de huidige bedrijvigheid.

Het Damcomité vraagt:

- om de werkgelegenheid op den Dam te verhogen, en dit in verschillende soorten beroepen en opleidingsniveaus
- om de grote supermarkt niet centraal (aan het Lobroekplein), maar wel verder weg van kleine buurtwinkels te positioneren (trekt ook veel autoverkeer in de wijk aan), bijvoorbeeld aan de kant van de Slachthuislaan
- om een onderzoek te starten naar hoe de huidige bedrijven een plek en rol in het ontwerp kunnen krijgen

- om als uitgangspunt te nemen dat minstens de huidige bedrijven kunnen blijven, maar dat er ook nog plaats is voor nieuwe bedrijfjes
- om de slachthuishallen maximaal in te zetten voor bedrijvigheid en het aandeel wonen en parkeren in de hallen om te zetten naar meer plek voor bedrijvigheid. De school en de kinderopvang hoeft niet in of bij de slachthuishallen te zitten (er zijn andere goede plaatsen voor - zie advies 4 en 5)
- om de toegankelijkheid van de slachthuishallen voor de buurt te verhogen en de levendigheid 's avonds en in het weekend te garanderen. Dit kan door bijvoorbeeld een horecazaak, een feestzaal, jeugdhuis, een sportgelegenheid of de circusschool een plek te geven (zie advies 4 + 5).

ADVIES 7 + 8: Den Dam moet een verkeersluwe wijk worden en minder overlast van doorgaand en bovenlokaal verkeer

Advies van de buurt (kort): Lokaal autoverkeer is noodzakelijk, maar het sluipverkeer moet verdwijnen. Den Dam moet een aangenamere omgeving worden voor fietsers en voetgangers. Er moet veel aandacht zijn voor comfortabele en veilige voetpaden voor iedereen. Heel concreet adviseren we om op het projectgebied een trage weg aan te leggen voor voetgangers en fietsers, die van noord naar zuid door de wijk slingert. (...)

Allerhande doorgaand verkeer zorgt nu voor overlast van fijn stof en pollutie, lawaai en onveiligheid. Wat betreft het Oosterweeldossier blijft de buurt bezorgd over de locatie van de nieuwe sleuf. Daarom is de buurt voorstander van een overkapping van de ring.

Pagina's: p.182-191

Opmerkingen van het Damcomité:

Ook al heeft het plan de bedoeling om het doorgaand verkeer (via de Slachthuislaan/Ijzerlaan) uit de wijk te halen, toch zal de wijk heel wat meer verkeer moeten slikken. Op verschillende plekken zal de hoeveelheid verkeer sterk verhogen: Lange Lobroekstraat (500 → 2000 en 400 → 1900), Nieuwe Kalverstraat (tegenover huidige Kalverstraat: 900 → 7000), Samberstraat (300 → 600), enzovoort... Hoewel er vanuit verkeerskundige optiek geen intensiteiten worden overschreden is er geen enkele duidelijkheid over het effect vanuit verkeersveiligheids- en leefbaarheidsoptiek.

Opnieuw vermelden we het belang van de openbare ruimte in onze wijk als opgroeiomgeving door het gebrek aan private tuinen.

De voorgestelde fietsstraat is eveneens een ontsluitingsweg. De oversteekbaarheid van de nieuwe Kalverstraat wordt niet gegarandeerd. De ambitie rond verkeersleefbaarheid is in het voorontwerp kortom erg beperkt en lijkt opnieuw een verloren kans.

De keuze om de snelheid op de Slachthuislaan naar 70 km/h op te trekken is zowel nefast voor luchtverontreiniging als voor de oversteekbaarheid van deze belangrijke as. Men kiest voor twee oversteekplaatsen, m.u.v. de passerelle, die op geen enkele manier de hele buurt verbinden.

In het voorontwerp wordt nergens gesproken over de relatie tussen Den Dam en het Sportpaleis. Voor de leefbaarheid van de buurt moet de situatie echter voor zowel lokaal als doorgaand verkeer op een efficiënte en duurzame manier opgelost worden. Aan de organisatie

van evenementen kunnen ook best eisen gesteld worden om van deze buurt een aangenaam, vitaal en verkeersveilig stadsdeel te maken. (p. 8)

Het is vanzelfsprekend dat een volledige overkapping een randvoorwaarde moet zijn voor de realisatie van het masterplan. Het ontwerp vergeet de oorspronkelijke ambities en voorziet sport- en jeugdvoorzieningen op plaatsen met door en door slechte luchtkwaliteit. Het is interessanter om echte garanties voor leefkwaliteit op te nemen door bv. in het ontwerp ook uit te gaan van een worst case scenario. Er is ook geen duidelijkheid over wie er in de kwalitatieve ruimte rond het Lobroekdok zal investeren. Het voorgestelde ontwerp lijkt niet in lijn te zijn met het eerder goedgekeurde masterplan Singel Noord (o.a. naar oversteekbaarheid en bufferwerking).

Het Damcomité vraagt:

- om te onderzoeken hoe sportpaleisverkeer in de wijk kan ontmoedigd worden, bv. door aanpassen van rijrichtingen aan de Marbaixwijk.
- om het Kalverpad door te trekken tot aan de Samberstraat (zonder straat die het doorsnijdt)
- om ook een groen snoer/trage verbinding te voorzien tussen de Marbaixwijk en het Lobroekplein/Hallentuin/Hallenplein
- om alles in het werk te stellen om het autoverkeer voor de nieuwe gebouwen te ontsluiten via de Slachthuislaan
- om de snelheid van de Slachthuislaan te verlagen naar 50 km/u
- om elke nieuwe gebouwenblok te voorzien van deelauto's, waardoor minder parkeerplaatsen per gebouw nodig zijn. En ook op andere plekken in de wijk deelauto's te voorzien.
- om de Weilandstraat en de Rupelstraat doodlopend te maken
- om de Maasstraat van richting te veranderen
- om van de Samberstraat een fietsstraat te maken, die de naam 'fietsstraat' waardig is
- om van de Twee Netenstraat en de Samberstraat een lus te maken.
- om de Samberstraat voor auto's niet meer te laten doorlopen tot aan de Slachthuislaan (maar wel voor fietsers, want fietsstraat)
- om te onderzoeken of een deel van de Lange Lobroekstraat enkelrichting kan worden (vb tussen Twee Netenstraat en Demerstraat) zodat deze niet meer interessant is als sluipteg voor de Slachthuislaan.
- om van de woningen aan de Hallentuin 'fietswoningen' te maken. Dat wilt zeggen: woningen die bedoeld zijn voor mensen zonder auto en mét fiets. Hierdoor is er geen extra autoweg nodig, wordt de Hallentuin een aangenaam autovrij plein. Uiteraard moet er dan degelijke inpandige fietsstallingen zijn in de woningen of in de hallen. En een deelwagen in Lange Lobroekstraat. Tussen de Eendrachtstraat en de Hallentuin is een doorsteek voor voetgangers en fietsers dan voldoende.
- om een fiets- en voetgangersbrug te voorzien tussen de Lange Lobroekstraat en Spoor Oost

ADVIES 9 Een betere ontsluiting van den Dam door openbaar vervoer

Advies van de buurt (kort): De bewoners van Den Dam moeten betere toegang hebben tot openbaar vervoer. Den Dam wil een tram op de Singel, een betere verbinding met de openbaar vervoer-hub aan de Schijnpoort en een heropening van treinstation Dam.

Opmerkingen van het Damcomité:

Pagina's: 8, 114

Super dicht bebouwd gebied is enkel leefbaar door het met stevig openbaar vervoer te ontsluiten. Dat is er momenteel niet. Zowel de verbinding naar het stadscentrum als naar andere wijken is slecht.

Het voorontwerp masterplan ondersteunt de vraag naar beter openbaar vervoer. Maar een idee over hoe dit eruit moet zien, blijft vooralsnog achterwege. Het plan suggereert dat de verdubbeling van het aantal bewoners niet enkel met de huidige (enige en nu al ontoereikende) bus 23 kan worden opgevangen. Voor autobezitters worden er voldoende parkeerplaatsen voorzien, maar gebruikers van openbaar vervoer mogen al flink stappen naar Premetro Schijnpoort of Hardenvoort.

Het Damcomité vraagt:

- dat stad en projectontwikkelaar zich actief inzetten voor en communiceren over een allesomvattend openbaar vervoersnetwerk op maat van de buurt met:
 - een bus door den Dam, die via Sint-Jansplein op 15 minuten naar het stadscentrum rijdt
 - een Singeltram op de Slachthuislaan
 - heropenen van treinstation Dam

EXTRA ADVIES 1: De in het voorontwerp geplande bevolkingsdichtheid moet omlaag

Opmerkingen van het Damcomité:

Wij hebben het gevoel dat er wel héél veel woningen en inwoners bij zullen komen in verhouding tot de oppervlakte. Het wordt echt héél vol gebouwd. Dit overstijgt volgens ons de draagkracht van onze wijk.

Dat we in een stedelijke omgeving dichter gaan bouwen, dat begrijpen we. Maar het is erg belangrijk dat dit een gepaste dichtheid is die de leefbaarheid ten goede komt en de draagkracht van de wijk niet overschrijdt. Als we dan vaststellen dat er onvoldoende groene publieke ruimte wordt voorzien, er meer auto's zullen bijkomen en het openbaar vervoer niet verbeterd, kunnen we niet anders dan concluderen dat dit veel te vol gebouwd is.

Het Damcomité vraagt:

- Verlaag de bevolkingsdichtheid tot een dichtheid die voldoende levenskwaliteit garandeert met een duurzame mobiliteit, voldoende verkeersveiligheid, voldoende groene publieke ruimte en (sociale) voorzieningen.

EXTRA ADVIES 2: Toets het voorontwerp af aan de ambities en randvoorwaarden die door de stad zelf werden vooropgesteld en realiseer deze ambities en randvoorwaarden

Opmerkingen van het Damcomité:

We zien dat de initiële ambities meer en meer worden verlaten. We overlopen ze:

Damwijk tot aan het water brengen en een **nieuw kwalitatief front aan de Slachthuislaan** vormen. Beide worden niet waargemaakt. De oversteekbaarheid van de Slachthuislaan zal verslechteren door het verhogen van de maximumsnelheid naar 70 km/u. De gebouwen langs de Slachthuislaan zullen de huidige wijk volledig afsluiten van het Lobroekdok. De bredere zone tussen deze gebouwenruggen en de niet overdekte Ring wordt onleefbaar, gezien de slechte luchtkwaliteit en de grote geluidsoverlast. En als ooit de Ring tóch overkapt zou worden, leeft heel de wijk met z'n rug naar de prachtige ringzone en is dit plan verouderd.

Ruimte bieden aan economie, vermengd met wonen. Op de plaats waar nu nog bedrijvigheid op de slachthuissite is, komen hoofdzakelijk woningen. Er is geen alternatieve locatie voorzien voor deze bedrijven. Bestaande kleinhandel voelt druk door de suggestie van een supermarkt vlakbij. De bedrijvigheid op de slachthuissite, in de Samberstraat en de Maasstraat kan zich eventueel verplaatsen naar de Slachthuishallen, maar er wordt een kleinere oppervlakte voorzien. Er is niets ondernomen om de bestaande bedrijvigheid in de rest van de wijk extra te ondersteunen, zowel qua verkeerssituatie, als qua locatie. Deze kleine bedrijfjes dreigen weggeduwd te worden door het grote woonaanbod. De atelierwoningen zijn een pleister op de wonde. De bedrijvigheid en werkgelegenheid zullen helaas eerder verzwakken dan versterken.

Mobiliteit was een **essentieel aandachtspunt** volgens de projectdefinitie. In plaats van een versterking van het openbaar vervoer te realiseren (Singeltram, verbetering bereikbaarheid (metro)halte Schijnpoort, heropening station Dam, busverbinding Sint-Jansplein) zullen de geplande bevolkingstoename en de nieuwe ondergrondse parkeerplaatsen vooral meer autoverkeer aantrekken. Bovendien is er hoegenaamd geen antwoord op de parkeergekte die de activiteiten in het Sportpaleis met zich meebrengen. De Samberstraat, die een fietsstraat zou moeten worden (in het verlengde van de nieuwe fietsersbrug), wordt helemaal niet aangepast in functie van een fietsstraat.

Ook wilde men het project **inpassen in het fragiel stedelijk weefsel** en zou men de **randen afwerken volgens de harmonieregel**. De hoge (9 bouwlagen) tot zeer hoge (17 bouwlagen) gebouwen, vlak naast kleine huizen, bruuskeren echter het fragiel stedelijk weefsel en zijn allesbehalve in harmonie met de oorspronkelijke bebouwing. Er is geen geleidelijke, maar net een hele snelle overgang van laagbouw naar hoge tot zeer hoge gebouwen.

Verdichting was ook één van de vooropgestelde ambities, maar het project mocht de **draagkracht van haar omgeving niet overschrijden**. Woningen bijbouwen impliceert sowieso een verdichting. Maar de manier waarop er nu wordt verdicht, overschrijdt de draagkracht ruimschoots. Bovendien is het een gemiste kans om de Lobroekkade niet in te zetten voor bebouwing, om zo meer publieke ruimte vrij te houden op zinnvolle en functionele plaatsen in de wijk.

Het Damcomité vraagt:

Toets het voorontwerp af aan de ambities en randvoorwaarden die door de stad zelf werden vooropgesteld en realiseer deze ambities en randvoorwaarden.

EXTRA ADVIES 3: Maak een masterplan dat uitgaat van een overkapping van de Ring en dwing de overkapping van de Ring af.

Opmerkingen van het Damcomité:

De overkapping van de Ring is noodzakelijk om de zone langs het Lobroekdok, het Noordschippersdok en de Slachthuisite kwalitatief te ontwikkelen. Het masterplan vertrekt dan ook vanuit het voorkeursscenario dat de Ring ter plaatse van het Lobroekdok zou worden overkapt (zie p. 6 en p. 20). Dit is echter geen zekerheid en zeker niet voor het realiseren van de eerste fases van het masterplan. Bovendien lijkt er geen afstemming te zijn tussen de ontwerp oefening van de overkappingsintendant en dit masterplan (p. 8). Nochtans is de bedoeling van de overkapping van de Ring ook om deze zone te verbinden met de omliggende wijken.

Het wordt alarmerend als het bouwen van een “front” (een muur van gebouwen) een uitgangspunt is van het masterplan om een buffer (milderende maatregel) te vormen tussen de wijk en het verkeer van de Ring en de Slachthuislaan. Het wordt helemaal verontrustend als jeugdlokalen, speelterreinen, buurtgroen en sportterreinen wél een plek krijgen op de kades van het Lobroekdok, terwijl meermaals benadrukt wordt hoe onleefbaar het daar is. Bovendien mogen er, zolang de Ring niet overkapt is, omwille van deze onleefbaarheid geen woningen gebouwd worden op de kades van het Lobroekdok. Het is wraakroepend dat onze kinderen en jongeren en sporters daar dan wel een plek kunnen krijgen “omdat hier geen normen voor bestaan”.

Binnen het voorontwerp masterplan en in het kader van de recent gepubliceerde gegevens van het CurieuzeNeuzen Project wordt het erg duidelijk dat de huidige situatie matig tot slecht is qua luchtkwaliteit (p. 134) en dat het nieuwe masterplan eigenlijk weinig met deze inzichten doet, noch er goede oplossingen voor aanreikt. Het plangebied zit maar nipt boven de Vlarem Norm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en lokaal verslechtert de situatie (nieuwe Kalverstraat, Slachthuislaan).

Daarnaast wordt binnen het verkeersonderzoek enerzijds enkel rekening gehouden met lokaal en niet met het bovenlokaal verkeer; dat is nochtans een duidelijk en reeds erg vaak aangekaart pijnpunt in deze buurt, naast het Sportpaleis. Anderzijds wordt ook een dubieuze keuze gemaakt door IFDM Traffic en niet CAR Vlaanderen te gebruiken voor het verkeersonderzoek. Normaal is deze keuze voor IFDM ingegeven voor een relatief open omgeving. Voor de Damwijk kan dit sterk in vraag worden gesteld aangezien de voorgestelde meetresultaten waarschijnlijk de situatie rooskleuriger voorstellen dan het in werkelijkheid zal zijn.

Het MER moet verschillende scenario's meenemen en ook in het RUP moet het correct benaderen van de verschillende scenario's centraal staan.

Het Damcomité vraagt:

Maak een masterplan dat uitgaat van een overkapping van de Ring en dwing de overkapping van de Ring af.