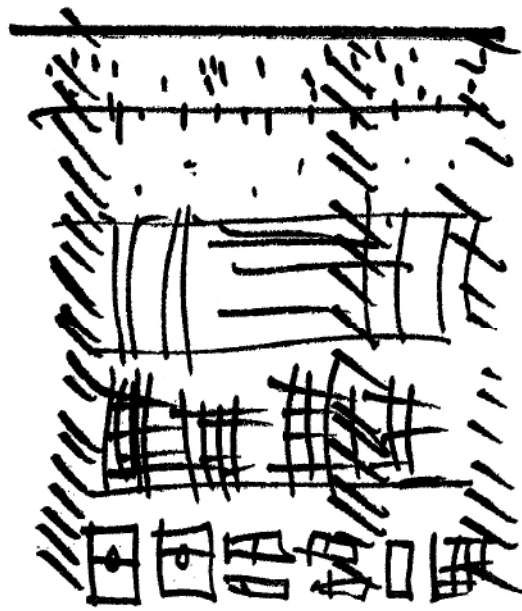


# LAAGLANDPARK

OPEN OPROEP 1612



TEAM CODE D



0. VAN PARK TOT  
PARKSTRUCTUUR

1. PARK?

2. PARKSTRUCTUUR

3. LEZING VAN DE SITE

4. LEZING VAN HET LANDSCHAP

5. STRATEGIËN VOOR EEN  
LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

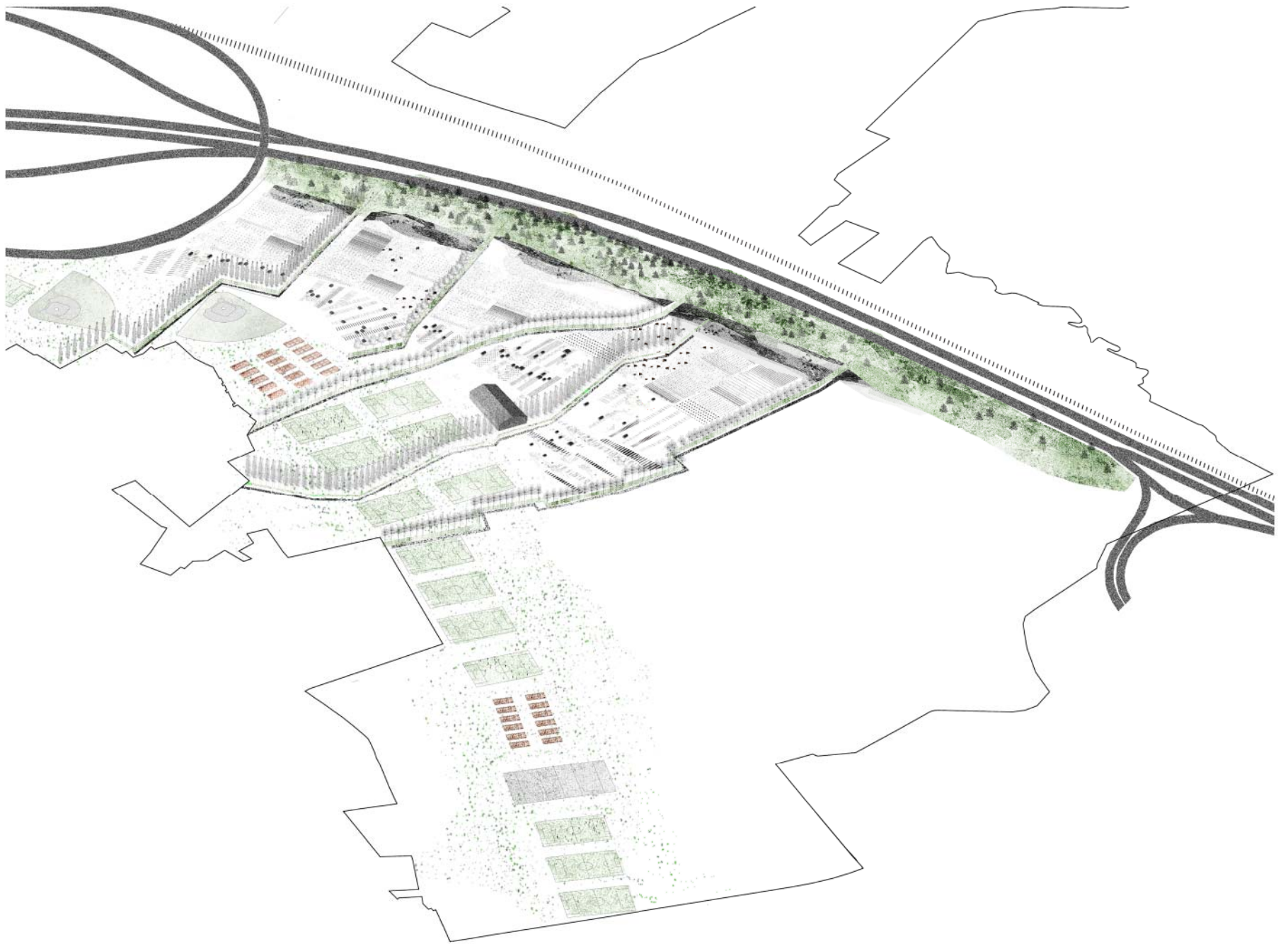
6. PROGRAMMA EN DOELSTELLINGEN

7. INVULLING VAN DE CASCO  
(SCHETSONTWERP /  
STRATEGISCH PROJECT)

8. VISIE OP SPORT

9. HAALBAAR GROENPROJECT

10. PLAN VAN AANPAK



## 0. VAN PARK TOT PARKSTRUCTUUR

Het project voor het Laaglandpark biedt een enorme uitdaging. Ze be vraagt hoe het landschap ingezet kan worden om de open ruimte te structureren. Het gaat hierbij niet over het ontwerp van een park, maar van een parkstructuur. Dit neemt de draad terug op van de 'parksystemen' zoals die door Frederick Law Olmsted en Nicolas Forestier ontworpen werden in de 19e eeuw.

Het Laaglandpark is omringd door bebouwing en wordt doorsneden door grote infrastructuur. De open ruimte kampt met fragmentatie, geluidsoverlast en overstromingsproblemen.

Een grondige lezing van het landschap toont hoe de bestaande lijnaanplantingen en de beekstructuren een overblijfsel zijn van het oorspronkelijke polderlandschap. Van het voormalige raster kiezen we enkel de noord-zuid gerichte lijnen als basis voor een nieuw hedendaags landschapsbeeld.

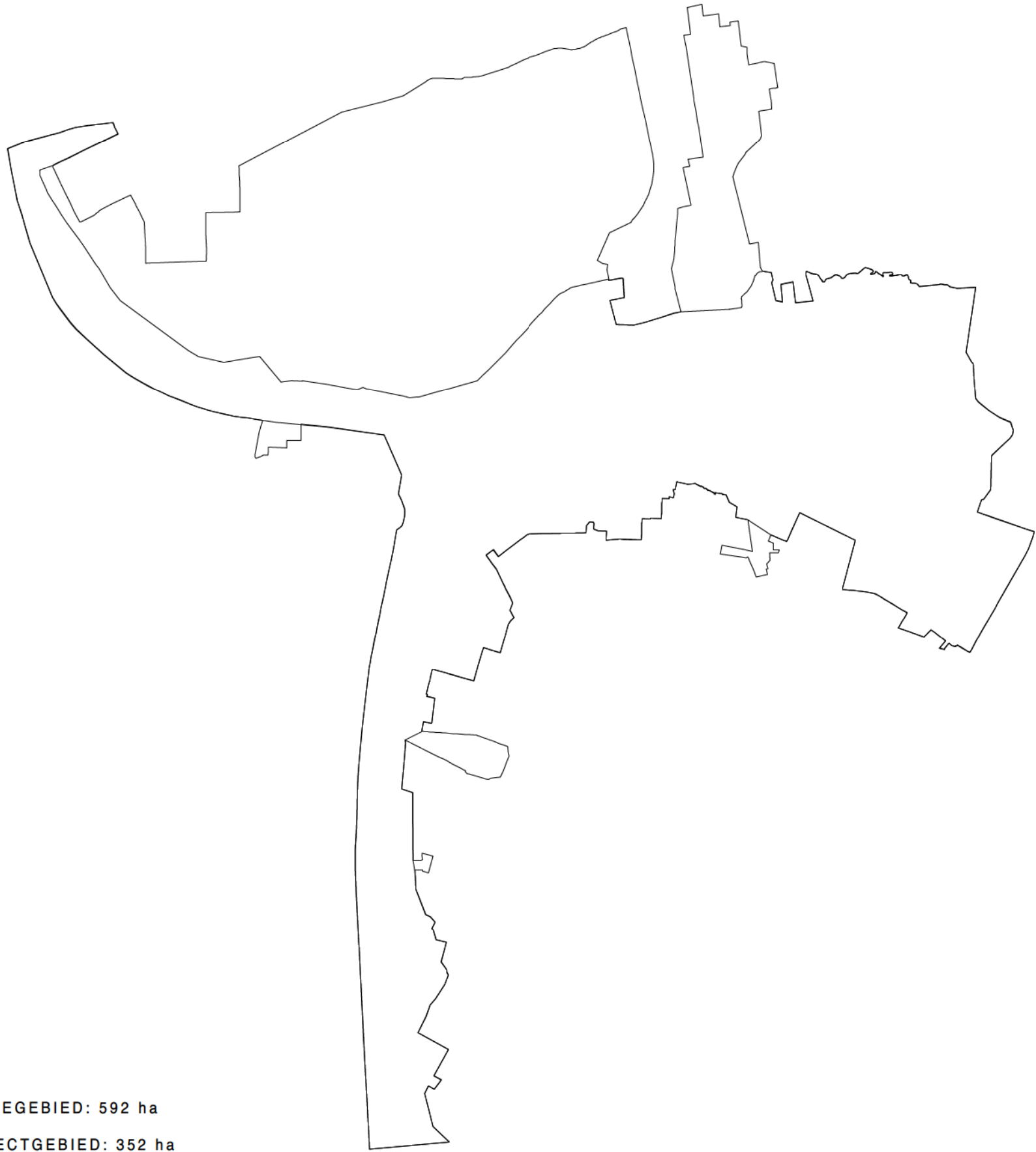
Langs deze lijnen worden nieuwe grachten uitgegraven. De grond wordt gebruikt voor een nieuw talud waarop bomen aangeplant worden en waarop een padensysteem kan worden aangelegd. De parkstructuur die zo ontstaat vergroot enerzijds de leesbaarheid van de open ruimte en verbetert anderzijds de leefbaarheid ervan.

De fragmentatie wordt bestreden door de parallelle lijnaanplantingen die een visuele en fysieke verbinding bieden. De wateroverlast wordt bestreden door het grachtensysteem en de taluds worden ter hoogte van de autosnelweg met elkaar verbonden en opgetrokken als geluidsscherm.

Deze casco structuur combineert een minimale inname van de grond met een maximaal effect. Binnen deze structuur kan een verschuiving gebeuren van de verschillende elementen, zodat er een gradiënt ontstaat van autosnelweg tot woongebied. Daarbij volgen bufferbos, natte zone, landbouwgrond en volkstuintjes elkaar op.

De reservatiestrook biedt een unieke kans om de sportvelden te herorganiseren. Op dit moment is een groot aantal sportvelden als een archipelago over de site verspreid. Eenmaal de tunnel gerealiseerd, biedt het dak ervan een unieke kans om een sportstrip te creëren. Deze strip wordt op die manier een publiek park van activiteiten, aansluitend op de noordelijke grens van Merksem.





STUDIEGEBIED: 592 ha  
PROJECTGEBIED: 352 ha



1.



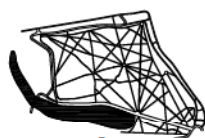
2.



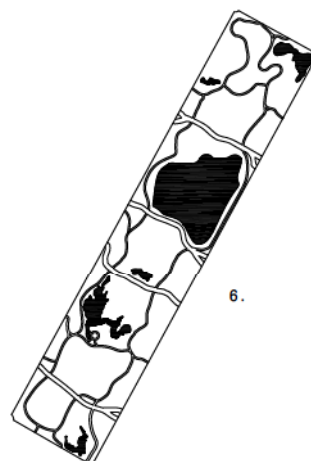
3.



4.



5.

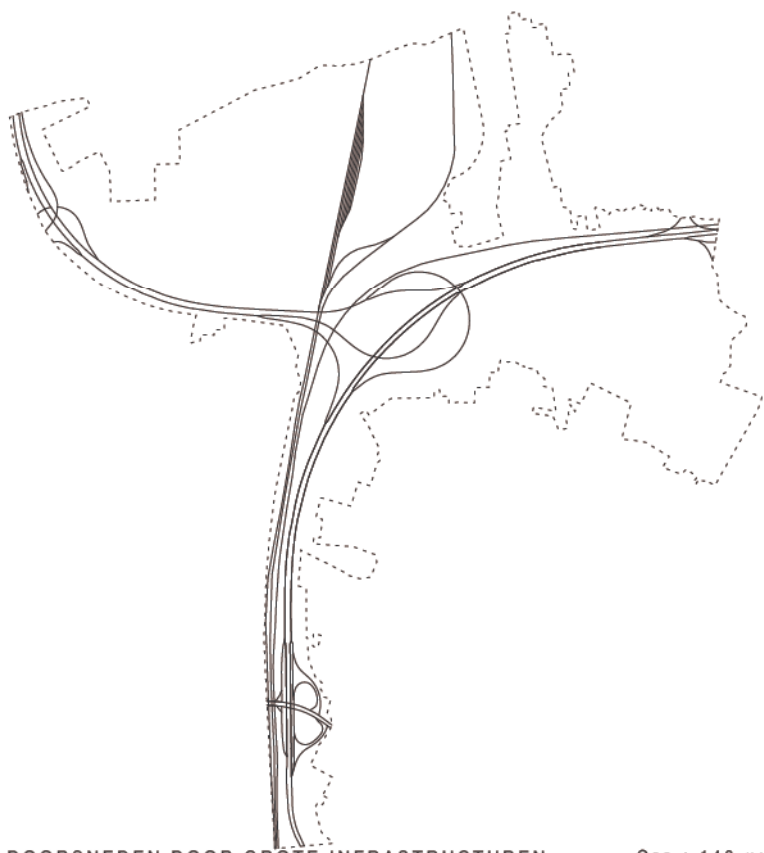


6.



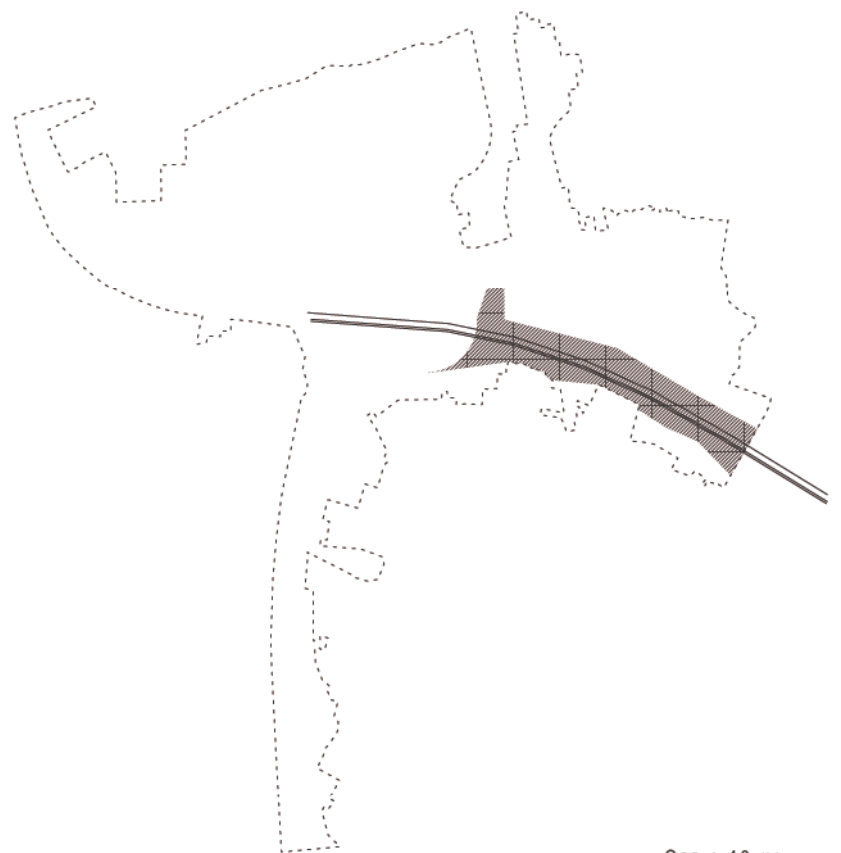
7.

1. Koninklijk Park, Brussel - 2. Parc Citroën, Parijs - 3. La Vilette, Parijs - 4. Spoor Noord, Antwerpen - 5. Hyde Park, London - 6. Central Park, New York - 7. Laaglandpark, Antwerpen



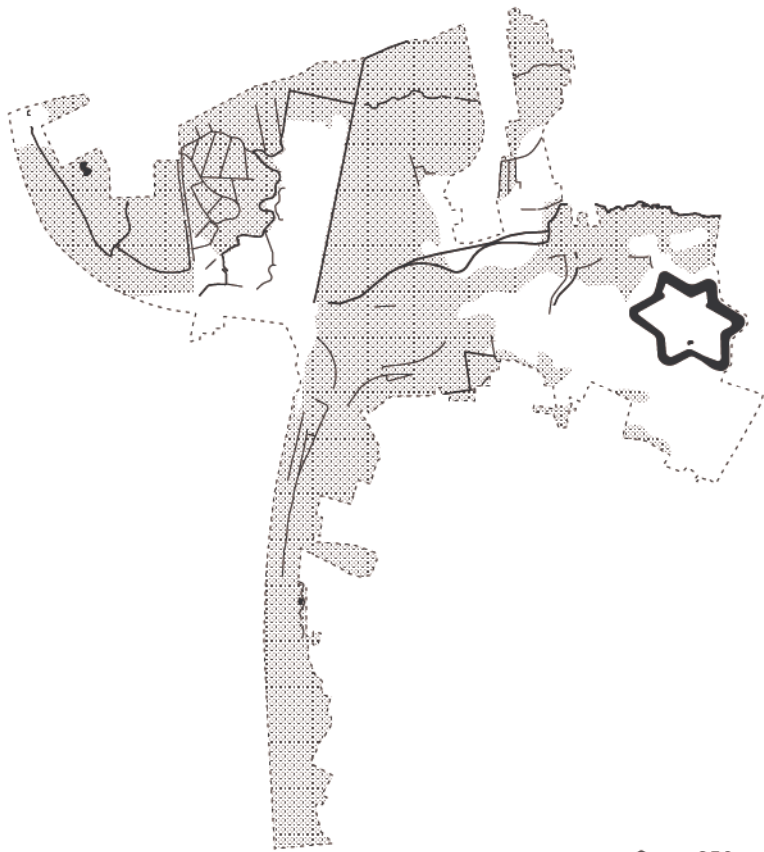
DOORSNEDEN DOOR GROTE INFRASTRUCTUREN:  
2 SPOORLIJNEN EN 2 AUTOSNELWEGEN

Opp.: 143 HA  
25% VAN DE SITE



RESERVATIESTROOK INFRASTRUCTUUR

Opp.: 40 HA  
6% VAN DE SITE



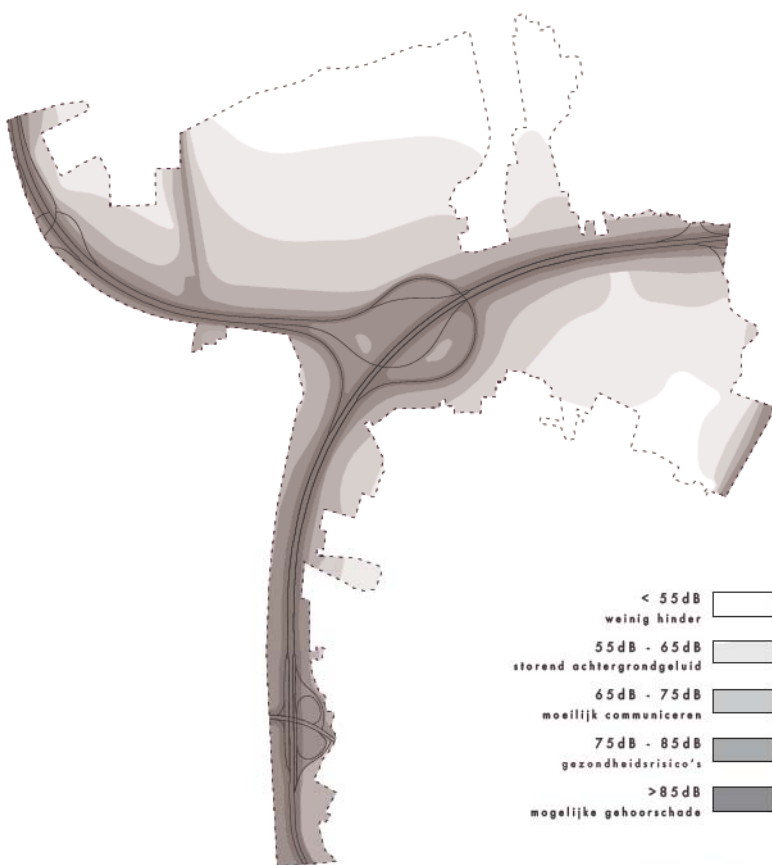
NATUURLIJKE OVERSTROMINGSGBIEDEN

Opp.: 378 HA  
65% VAN DE SITE



RECENT OVERSTROOMDE GEBIEDEN  
EN RISICOZONES (2006)

Opp.: 378 HA  
65% VAN DE SITE

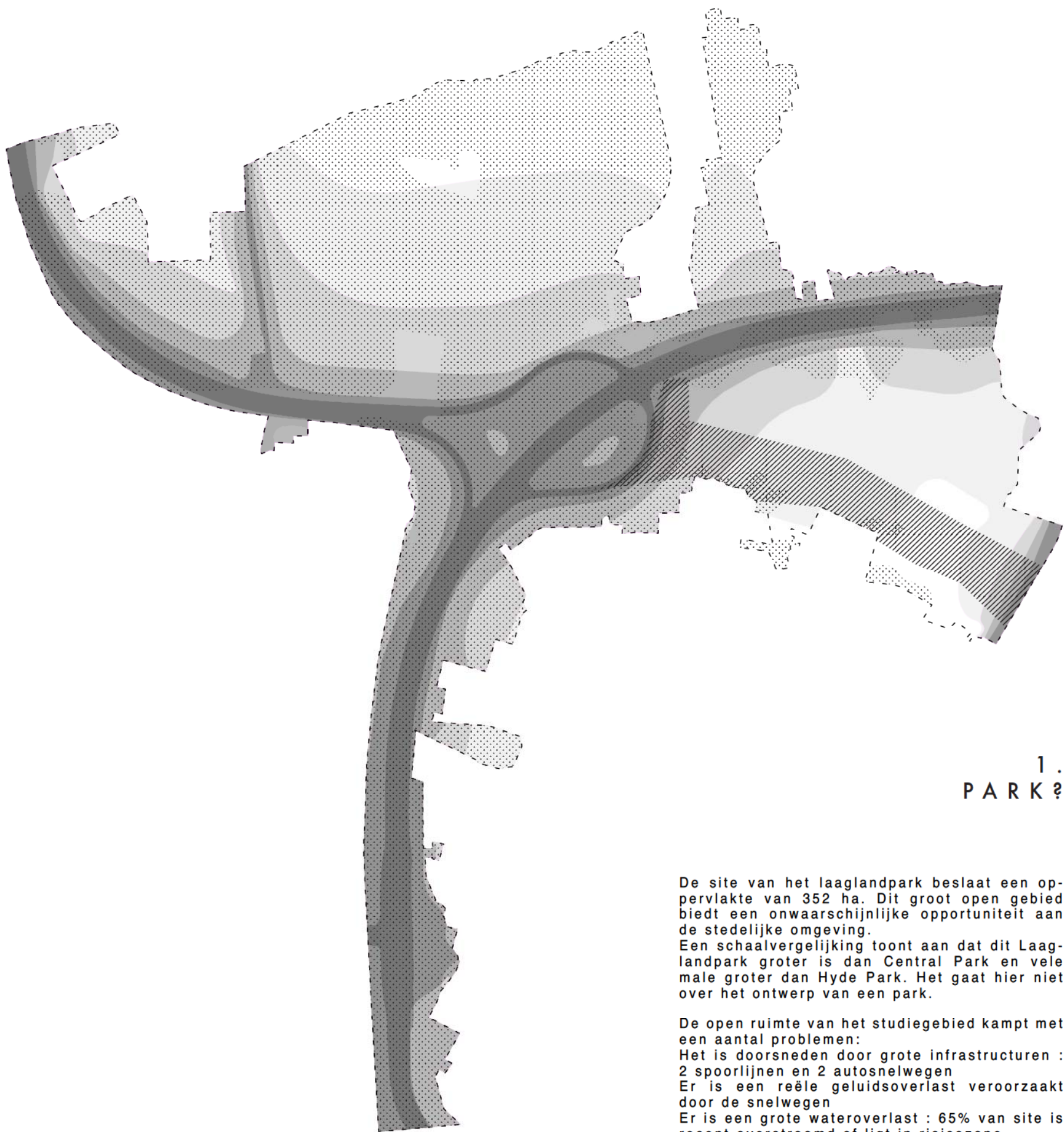


GELUIDSOVERLAST > 55dB

Opp.: 480 HA  
84% VAN DE SITE

- < 55dB   
weinig hinder
- 55dB - 65dB   
storend achtergrondgeluid
- 65dB - 75dB   
moeilijk communiceren
- 75dB - 85dB   
gezondheidsrisico's
- > 85dB   
mogelijke gehoorschade





## 1. PARK ?

De site van het laaglandpark beslaat een oppervlakte van 352 ha. Dit groot open gebied biedt een onwaarschijnlijke opportuniteit aan de stedelijke omgeving.  
Een schaalvergelijking toont aan dat dit Laaglandpark groter is dan Central Park en vele male groter dan Hyde Park. Het gaat hier niet over het ontwerp van een park.

De open ruimte van het studiegebied kampt met een aantal problemen:  
Het is doorsneden door grote infrastructuren :  
2 spoorlijnen en 2 autosnelwegen  
Er is een reële geluidsoverlast veroorzaakt door de snelwegen  
Er is een grote wateroverlast : 65% van site is recent overstroomd of ligt in risicozone  
Er loopt een reservatiestrook doorheen het zuidelijke deel

De kaart die deze problemen tesamen toont, geeft aan dat in eerste instantie een oplossing gevonden moet worden om de kwaliteit van de open ruimte te verbeteren.

Omwille van deze redenen kan dit gebied niet als een park ontworpen worden.



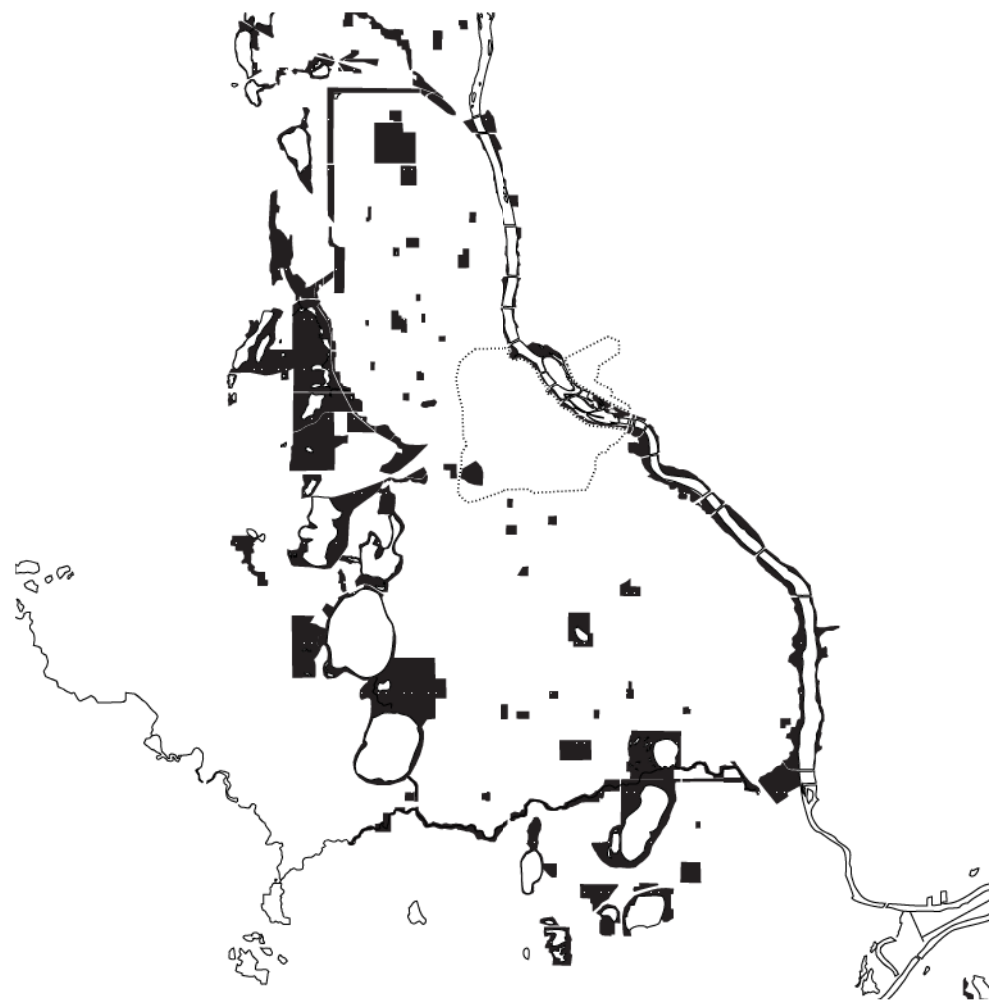
LUCHTFOTO MINNEAPOLIS, USA



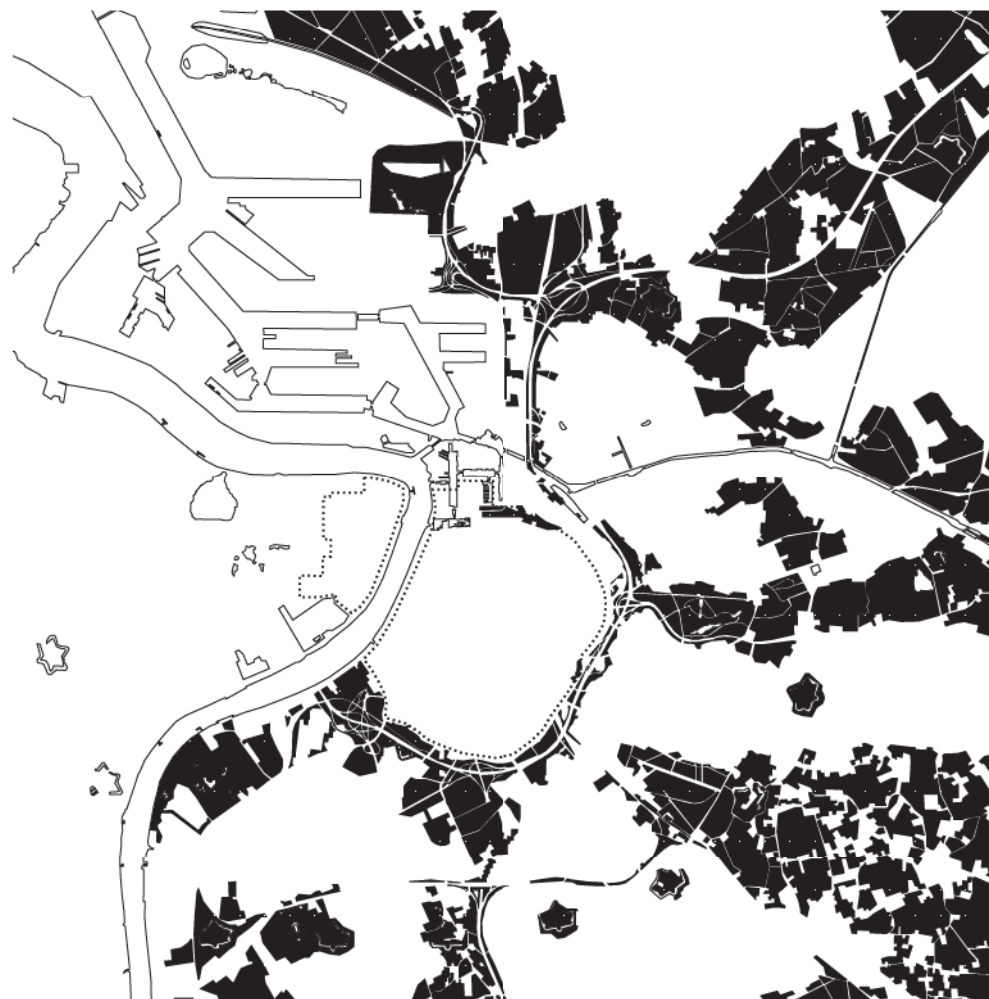
LUCHTFOTO ANTWERPEN, BELGIË

## 2. PARKSTRUCTUUR

De schaal van Antwerpen is vergelijkbaar met die van Minneapolis. In de tweede helft van de 19e eeuw ontwerpt F. L. Olmsted een parkstelsel voor Minneapolis. Vertrekkende van de bestaande parken en plassen maakt Olmsted een groenstructuur die als een snoer omheen de binnenstad ligt. Op een hedendaagse luchtfoto is te herkennen hoe deze aaneenschakeling van bestaande plassen of 'lake necklace' een structuur geeft aan de bebouwde ruimte.



OLMSTED'S LAKE NECKLESS, MINNESOTA, USA



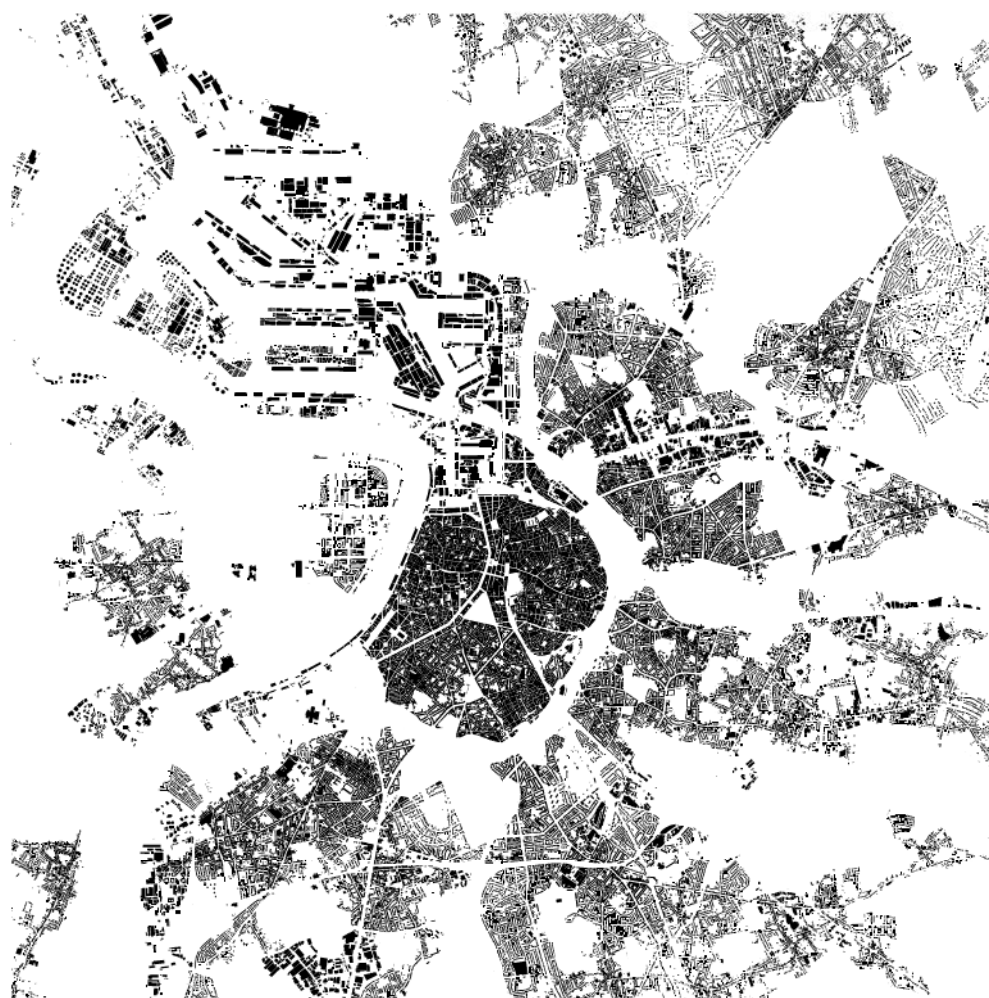
PARKSTRUCTUUR ANTWERPEN, BELGIË

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen voorziet in een gelijkaardige parkstructuur. De schaalvergelijking geeft duidelijk aan dat het hier ook in de eerste plaats een groene structuur betreft. Om deze structuur vorm te geven vertrekken we van de structuurbepalende elementen:

- Waternetwerk
- Groengebieden
- Ontbrekende schakels
- Stadsrandbossen
- Agrarische landschappen



DE PARKEN VAN DE PARKSTRUCTUUR, ANTWERPEN, BELGIË



URBAN SPRAWL, ANTWERPEN, BELGIË

Het parkstelsel voor Antwerpen wordt gekarakteriseerd door een aantal open ruimtes die tot aan de Groene Singel reiken. Op de plaats waar elk van deze groengebieden de singel raken, verandert hun karakter. Zo zijn er een aantal zeer specifieke ruimtes rond de singel, gaande van het spaghetti knooppunt, tot het Middelheimpark, het Rivierenhof, Spoor Noord en ook de luchthaven van Deurne.

We zijn op zoek naar de gepaste identiteit voor het Laaglandpark als schakel tussen Spoor Noord, de Oude Landen en het Peerdsbos.

Het projectgebied van het Laaglandpark ligt te midden van bebouwd weefsel. Een sterke identiteit voor het Laaglandpark zal bijdragen tot de verwezenlijking van de zachte ruggengraat van het s-RSA.



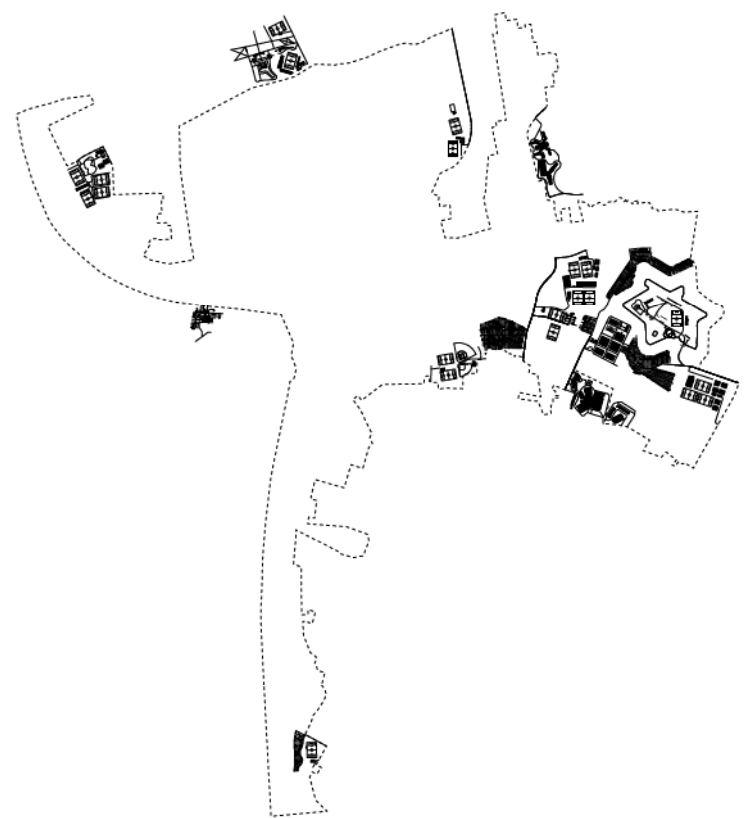
TERREINBEGRENZING: EERSTE LIJN GEBOUWEN



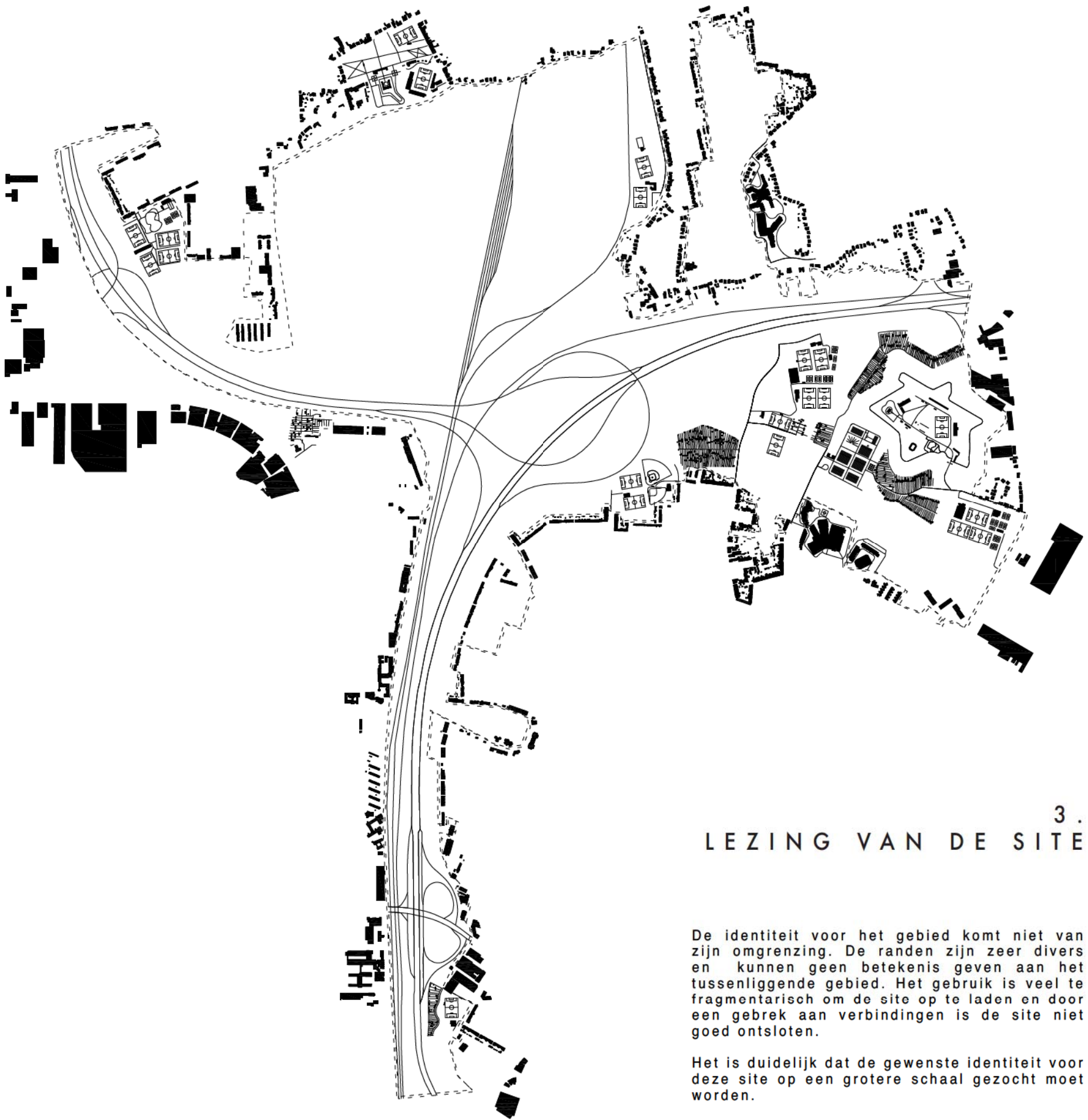
TERREINBEGRENZING: AANPALENDE GEBOUWENCLUSTERS



INFRASTRUCTUUR EN TOEGANGSWEGEN



PROGRAMMA'S EN TOEGANGSWEGEN



### 3. LEZING VAN DE SITE

De identiteit voor het gebied komt niet van zijn omgrenzing. De randen zijn zeer divers en kunnen geen betekenis geven aan het tussenliggende gebied. Het gebruik is veel te fragmentarisch om de site op te laden en door een gebrek aan verbindingen is de site niet goed ontsloten.

Het is duidelijk dat de gewenste identiteit voor deze site op een grotere schaal gezocht moet worden.



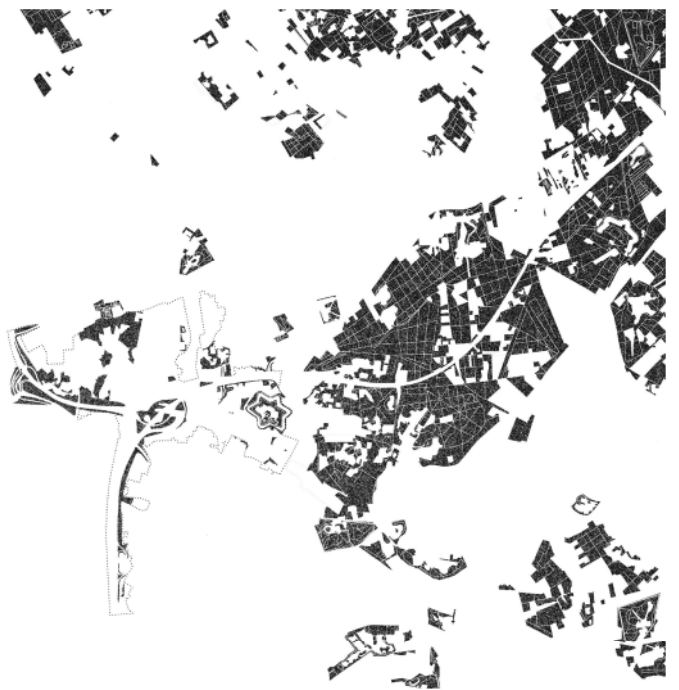
POLDERSTRUCTUUR



PADENSTRUCTUUR EN FIETSROUTENETWERK

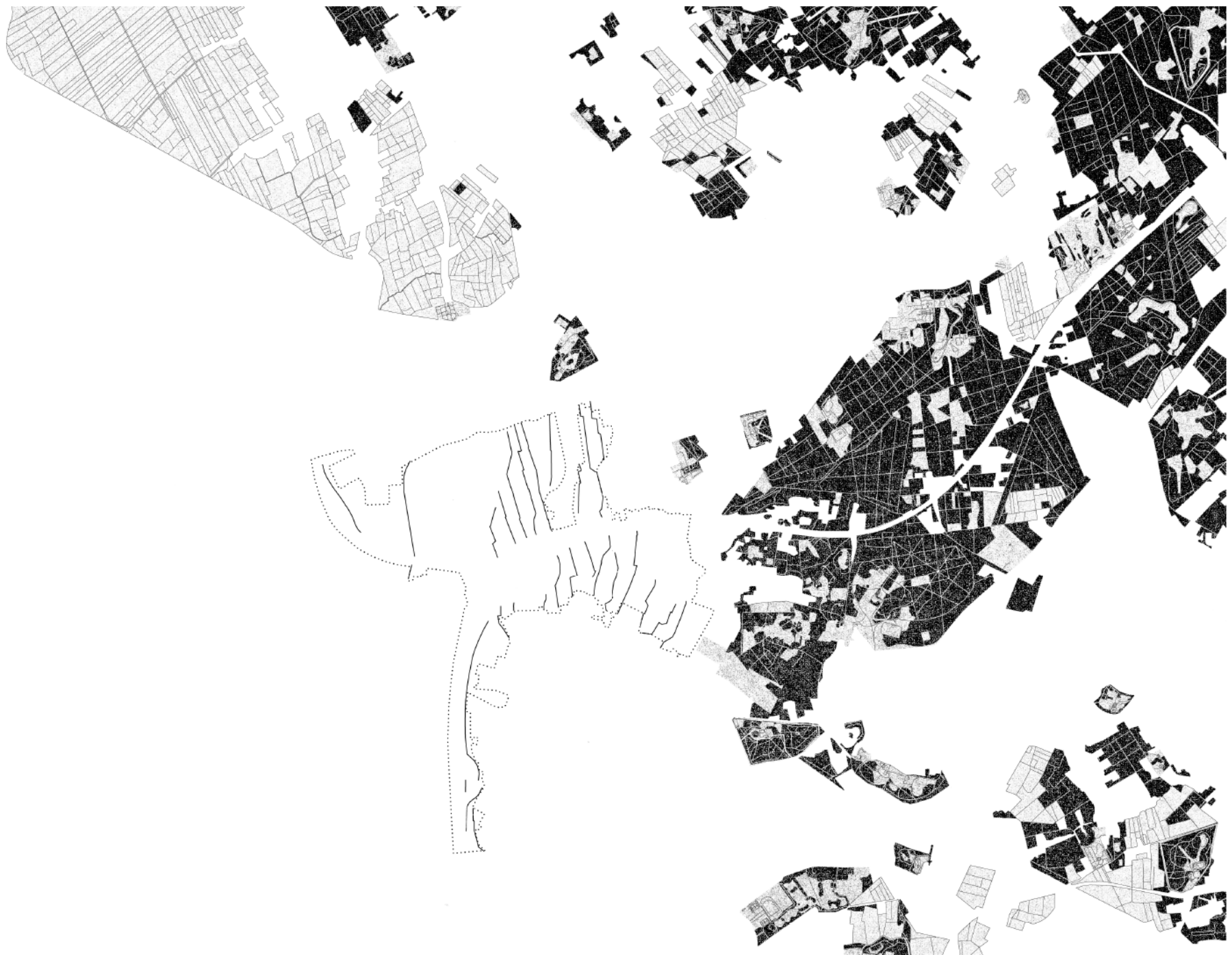


BESTEMMINGEN



KASTEEL- EN BOSDOMEIN





#### 4. LEZING VAN HET LANDSCHAP

Een lezing van de grotere schaal geeft wel een aantal aanleidingen. De perceelsstructuur van het studiegebied sluit aan bij de polderstructuur van Zandvliet ten noorden. De recreatieve bestemmingen op de site kunnen gezien worden als een verlengde van de kasteeldomeinen ten oosten van de site. Het bufferbos rond de snelwegen sluiten aan bij de natuurgebied van de Oude Landen en het Peerdsbos.

Het Laaglandpark bestaat uit het geheel van de volgende gebieden:

- Oude Landen
- Rozemaai
- Vallei van de Laarse beek
- Fort van Merksem
- Kwade Velden
- Vallei van de Oudelandse beek

De noord-zuid gerichte percellering is een eerste element dat al deze gebieden karakteriseert en bindt.



VAN EEN VOLLEDIG AAN TE LEGGEN TOTAALONTWERP...



... NAAR EEN LINEAIRE CASCO MET STRATEGISCHE INGREPEN

## 5.

# STRATEGIËN VOOR EEN LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

### *Ontwerpaanpak*

Het beschikbare budget voor de uitvoering van het Laaglandpark is in die mate beperkt dat het onmogelijk is de volledige heraanleg van het projectgebied uit te voeren volgens de gebruikelijke werkwijze voor een landschappelijk parkgebied.

Beperken we ons tot het projectgebied (237 ha beschikbare ruimte), dan is er een budget van 0,42 euro per m<sup>2</sup> beschikbaar. Dezelfde

berekening voor het volledige studiegebied (468 ha beschikbare ruimte) geeft een budget van 0,22 euro per m<sup>2</sup>.

Het maakt dat we tot een andere strategie moeten komen om de ontwikkeling van het Laaglandpark financieel mogelijk te maken.

### *Budgettaire realiteit*

Vanuit de lezing van het landschap komen we tot de duidelijke vaststelling dat het projectgebied van het Laaglandpark nood heeft aan een duidelijke structuur, zowel ruimtelijk als planmatig, voor een kwaliteitsvolle ontwikkeling van het uitgebreide programma van eisen.

De keuze voor een rigide cascostructuur die vorm geeft aan de beeldkwaliteit en de ontsluiting van het parkgebied, geeft ons de mogelijkheid om structurerende lijnen aan te leggen in plaats van hele gebieden. De aanleg van deze casco berekenen we per lineaire meter in plaats van per m<sup>2</sup>.

Budgettaire realiteit: 1.400.000 euro  
(incl BTW en erelonen)

Beschikbaar budget: 1.006.460 euro  
(excl BtW en erelonen)

oppervlakte projectgebied 592 ha  
Bruikbare oppervlakte 468 ha  
4.680.000 m<sup>2</sup>

Netto budget: 1.006.460 euro  
Netto budget per m<sup>2</sup> 0,22 euro / m<sup>2</sup>

### *Financiële strategie*

We voorzien een cascostructuur met een totale lengte van 18.700 lineaire meters. Ongeveer 4.400m bestaande bomenrijen kunnen in deze casco geïntegreerd worden. 14.300 lineaire meters zullen in fasen aangelegd worden om reeds in een vroeg stadium een visueel totaalbeeld voor de projectsite te bepalen.

In onze visie is het de Stad Antwerpen die de kosten draagt voor de aanleg van de cascostructuur. De ontwikkeling binnenin deze casco (sportontwikkeling, natuurgebied, landbouw,...) moeten voldoen aan de ontwerprichtlijnen, maar kunnen ook door derden (sportverenigingen, Vlaamse Overheid,...) gefinancierd worden, of ingepland worden in toekomstige projecten die de projectzone zullen beïnvloeden.

Dit betekent dat er een gemiddeld budget van 77,37 euro per lineaire meter voor de aanleg van een cascostructuur beschikbaar is.

Beschikbaar budget: 1.400.000 euro  
(incl BTW en erelonen)

1.006.460 euro  
(excl BtW en erelonen)

oppervlakte projectgebied 592 ha  
Totale cascostructuur 18,7 km  
Integreerbare bomen 4,4 km  
Aan te leggen casco 14,3 km

Netto budget: 1.006.460 euro

Netto budget per lineaire meter: 77,37 euro

Bovenop dit budget komen een aantal financieringsmogelijkheden die de uitvoering van het project ondersteunen.

De Stad Antwerpen beschikt over een bomenbank met een 3000-tal bomen in grote maten. Een groot deel daarvan kunnen kosteloos voor aanplantingen in het project gebruikt worden. De kostprijs voor uithalen, transport en planten wordt geraamd op 150 euro per boom, of op 15 euro per lineaire meter bij een onderlinge plantafstand van 10m.

De aanleg van fietspaden kan voor de helft gesubsidieerd worden via middelen van de Vlaamse Gemeenschap. Een kwalitatief fietspad met een breedte van 3m wordt geraamd op een totaal van 250 euro per lopende meter, of 125 euro mits inbreng van de voorziene subsidies.

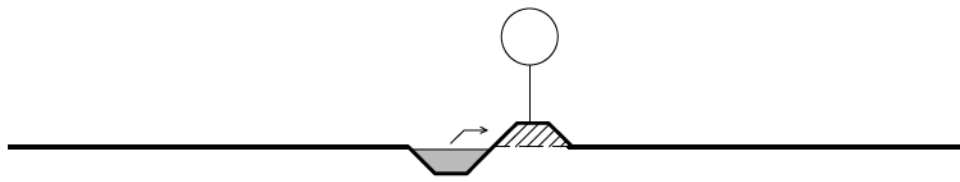
Daarnaast kent de Vlaamse Milieumaatschappij subsidies toe voor de aanleg van grachten voor zover zij gebruikt worden voor de afvoer van hemelwater. (Her-)bebossingsprojecten en diverse groenprojecten kunnen ondersteund worden door het Agentschap voor Bos en Natuur (aanleg van buffergroen langs de autosnelwegen). Voor de aanleg van kleine landschapselementen

kan een beheersovereenkomst afgesloten worden met landbouwers via het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid.

### *Kostenraming per onderdeel:*

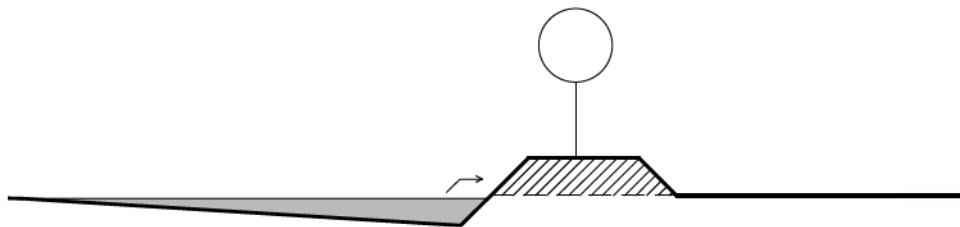
droog grondverzet: 5 euro / m<sup>3</sup>  
bomen: 15 euro / lm  
fietspad: 125 euro / lm

De casco dient niet enkel voor het structureren van de site en het verzekeren van een landschappelijke eenheid, ze wordt ook aangewend worden om antwoord tegen op enkele structurele problemen van de site. Het beperken van de wateroverlast bij overstromingen, het verminderen van de geluidsoverlast afkomstig van de autosnelweg en het vrijwaren en toekomstig invullen van de reservatiestrook worden structureel aangepakt middels een eenvoudige set typesneden die toegepast worden op de casco.



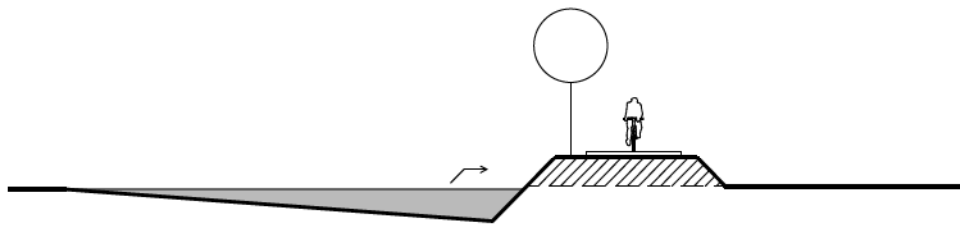
**GRACHT + TALUD**  
 VOLUME: 1,35m<sup>3</sup> PER LOPENDE METER  
 RICHTPRIJS: 25 EURO/M

OPVANG EN AFVOER HEMELWATER, BEPERKING OVERSTROMING, INSIPPELING, LANDSCHAPSVORMING, STRUCTUURBEPALING, ECOLOGISCHE HOUTKANT  
 FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN: AFDELING BOS EN NATUUR (GRACHTEN)



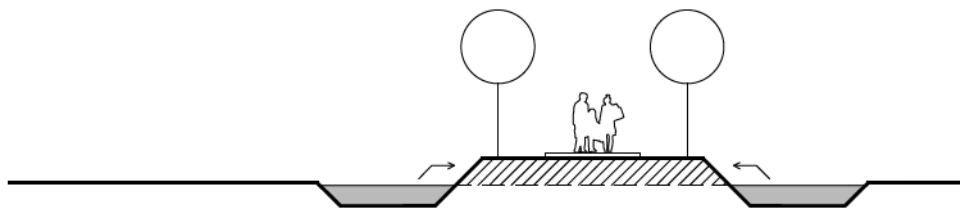
**GRACHT + WADI + TALUD**  
 VOLUME: 4,00m<sup>3</sup> PER LOPENDE METER  
 RICHTPRIJS: 50 EURO/M

OPVANG EN AFVOER HEMELWATER, WADI, GEORGANISEERD OVERSTROMINGSBEKKEN, NATUURLIJKE INSIPPELING EN VASTHOUDEN VAN WATER, LANDSCHAPSVORMING, STRUCTUURBEPALING, ECOLOGISCHE HOUTKANT  
 FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN: AFDELING BOS EN NATUUR (GRACHTEN)



**GRACHT + WADI + VERHOOGD FIETSPAD**  
 VOLUME: 5,00m<sup>3</sup> PER LOPENDE METER  
 RICHTPRIJS: 170 EURO/M

OPVANG EN AFVOER HEMELWATER, WADI, GEORGANISEERD OVERSTROMINGSBEKKEN, NATUURLIJKE INSIPPELING EN VASTHOUDEN VAN WATER, REGIONALE FIETSVERBINDING, DIJKVORMING  
 FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN: AFDELING BOS EN NATUUR (GRACHTEN), SUBSIDIE FIETSPADEN



**DUBBELE GRACHT + VERHOOGD FIETSPAD**  
 VOLUME: 5,00m<sup>3</sup> PER LOPENDE METER  
 RICHTPRIJS: 170 EURO/M

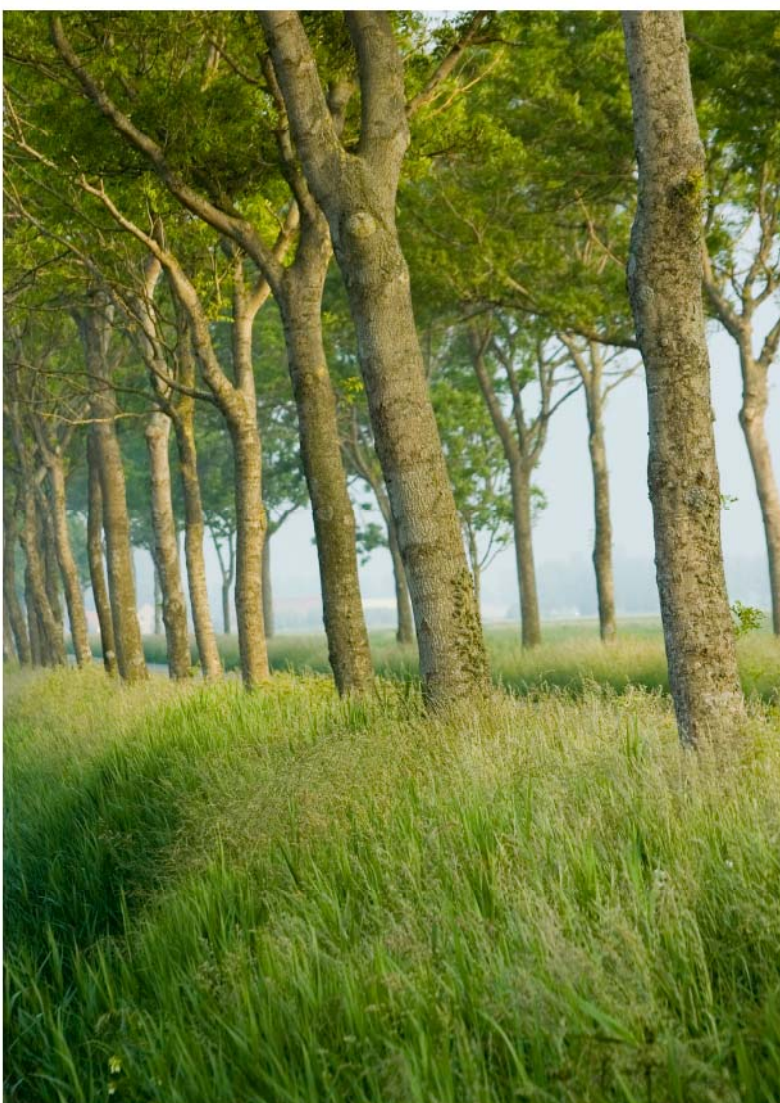
OPVANG EN AFVOER HEMELWATER EN KANALISATIE, NATUURLIJKE INSIPPELING EN VASTHOUDEN VAN WATER, WANDEL- EN FIETSVERBINDING, ECOLOGISCHE CORRIDOR, BELEVING  
 FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN: AFDELING BOS EN NATUUR (GRACHTEN), SUBSIDIE FIETSPADEN

## TOOLBOX WATERBEHEERSING

Een belangrijk deel van het projectgebied bestaat uit natuurlijke overstromingsgebieden. De oorspronkelijke waterhuishouding is er doorheen de jaren sterk verstoord, zowel door grote infrastructuurwerken, landbouw, verkaveling als verwaarlozing.

We kiezen ervoor om deze zones bewust als overstromingsgebied en opvangbekken bij wateroverlast te behouden, en zetten in op een heropwaardering en uitbreiding van het bestaande grachtensysteem. Nieuwe grachten en wadi's worden gegraven en met de grond worden lage dijken opgeworpen waarlangs nieuwe wandel- en fietspaden aangelegd worden om deze minder toegankelijke gebieden recreatief te ontsluiten.

Het subtiele dijkenstelsel dient tegelijk ook als buffer tegen mogelijke wateroverlast voor de achtergelegen gebieden. Het vastleggen van de dijken gebeurt met de aanplant van bomen, bosplantsoen en heesters.



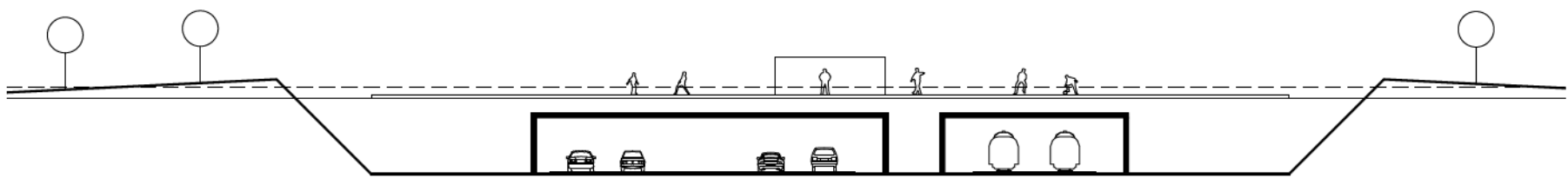


**FASE 1: VERZONKEN MEADOW + WADI + TALUD**

VOLUME: 35m<sup>3</sup> PER LOPENDE METER  
 RICHTPRIJS: 200 EURO/M

OPVANG EN AFVOER HEMELWATER, NATUURLIJKE INSIJPELING EN BERGING VAN NOODWATER,  
 ECOLOGISCHE CORRIDOR, BLOEMENWIJDE, TIJDELIJKE PARKINRICHTING

FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN: AFDELING BOS EN NATUUR (GRACHTEN),  
 SUBSIDIE FIETSPADEN.

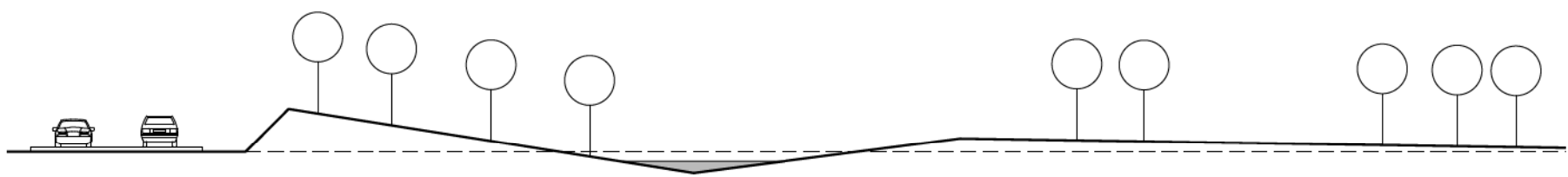


**FASE 2: SPORTSTROOK EN VERLUCHTINGSINFRASTRUCTUUR**

RICHTPRIJS AANLEG VOETBALVELDEN: 10 EURO/M<sup>2</sup>

SPORTVELDEN, ONTSLUITING PARK VIA CASCOSTRUCTUUR

FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN: AFDELING SPORT (AANLEG SPORTVELDEN)



**GELUIDSBERM + WADI / GRACHT + ZUID GEÛRIENTEERDE TALUD**

VOLUME: 5+25m<sup>3</sup> PER LOPENDE METER  
 RICHTPRIJS: 75 EURO/M

GELUIDSBERM, BUFFER NAAR AUTOSNELWEG, OPVANG EN AFVOER HEMELWATER, NATUURLIJKE INSIJPELING EN BERGING VAN NOODWATER,  
 ECOLOGISCHE CORRIDOR, BLOEMENWIJDE  
 BASISSTRUCTUUR VOOR EENVOUDIGE VOETGANGERSVERBINDING RICHTING OUDE LANDEN

FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN: AFDELING BOS EN NATUUR  
 (GRROENPROJECT)



## TOOLBOX RESERVATIESTROOK INFRASTRUCTUUR

Het Gewestplan voorziet in een reservatiestrook voor de toekomstige aanleg van een autosnelweg en een tweede spoortoegang tot de haven. Deze reservatiestrook legt sterke beperkingen op het gebruik van deze strook, zowel voor als na de werkzaamheden.

Deze strook heeft een bijzonder interessante waarde, zowel door haar centrale ligging, de uitgestrektheid als haar fysisch/constructieve beperkingen. De toekomstige verbindingen zullen ondergronds gebeuren en overkapt worden, waardoor het toekomstige gebruik moeilijk grote gebouwen of bomen kan toelaten.

We zien deze strook op middellange termijn, en na de uitvoeringen van de infrastructuurwerken, als de ideale locatie voor de openlucht sportvoorzieningen. Sportvelden vragen weinig volle grond en worden beperkt belast. Daarenboven zorgt de ligging nabij Merksem en voor een ideale ontsluiting en toegang tot het park.

In een eerste fase wordt via minimale afgravingswerken vorm gegeven aan een licht verzonken structuur (wadi in de winter) waardoor delen afgegraven grond gebruikt



## TOOLBOX GELUIDSBERMEN

98% van de projectzone wordt in meer of mindere mate belast door constante geluidsniveaus tussen 55 en 95 dBA. Het opwerpen van een landschappelijke berm om het geluidsniveau te beperken bepaalt mee de invulling van het cascosyteem. Zachte hellingen vanuit het park laten de mogelijkheid om plaatselijk zichtassen over de snelweg toe te laten waarbij de beleving van het lineaire landschap verder loopt boven de taluds.

Een beek of gracht langs de veelal beboste hellingen zorgt voor minder wateroverlast meer centraal in het park, en verhoogt de diversiteit ter hoogte van de bosplantsoenen. Een lichte helling op het zuiden maakt dat deze gronden ook geschikt kunnen zijn voor volkstuinjes.





LIJNAANPLANTINGEN, BESTAANDE TOESTAND



BOOMMASSA, BESTAANDE TOESTAND



6.  
PROGRAMMA EN  
DOELSTELLINGEN



LIJNAANPLANTINGEN, NIEUWE AANPLANTINGEN

De bestaande lijnaanplantingen verwijzen naar het oorspronkelijke polderlandschap, maar zijn gefragmenteerd.

De lijnaanplantingen worden doorgetrokken tot een structurerend systeem. Op de noord-zuidverbinding worden bomen geplant op kleine ruggen of taluds. Een aantal van deze aanplantingen dienen als nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers.



BOOMMASSA, NIEUWE AANPLANTINGEN

De bestaande boommassa's op de site bestaan vooral uit buffergroen tussen en langs de snelwegen.

Langs de snelweg worden nieuwe boommassa's voorzien op een talud. De verhoging van het terrein zorgt voor een geluidsscherm. De aanplantingen geven zicht op groen in plaats van een perspectief op de infrastructuur.



BOMENBESTAND, BESTAANDE TOESTAND



WATERHUISHOUDING, BESTAANDE TOESTAND



BOMENBESTAND, NIEUWE AANPLANTEN

Het geheel van de bestaande bomen geeft een gefragmenteerd beeld.

Het dubbel systeem van lijnaanplantingen en boommassa's geeft een sterk beeld aan het geheel.

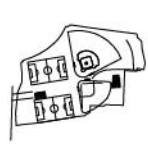
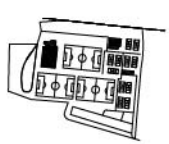
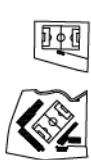
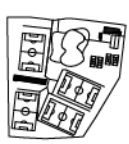
- geluid
- waterbuffering
- verbinding



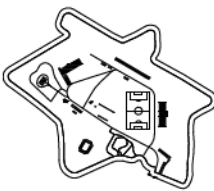
WATERHUISHOUDING, NIEUWE WATERLOPEN

Meer dan 65% van de site is recent overstroomd. Het geheel van beken is ontoereikend voor de waterhuishouding.

Langsheen de noord-zuid aanplantingen worden nieuwe beken voorzien. Deze zijn met elkaar verbonden aan de voet van het talud langsheen de snelweg. Dit nieuwe systeem verhoogt het waterbufferend en watervoerend vermogen van het beekstelsel.



SPORTCLUSTERS



FORT



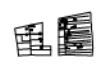
VOETBALVELDEN



TENNISVELDEN



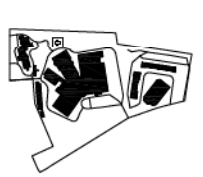
BASKETBALPLEINTJE



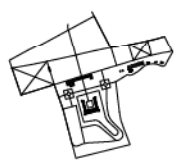
VOLKSTUUNTJES



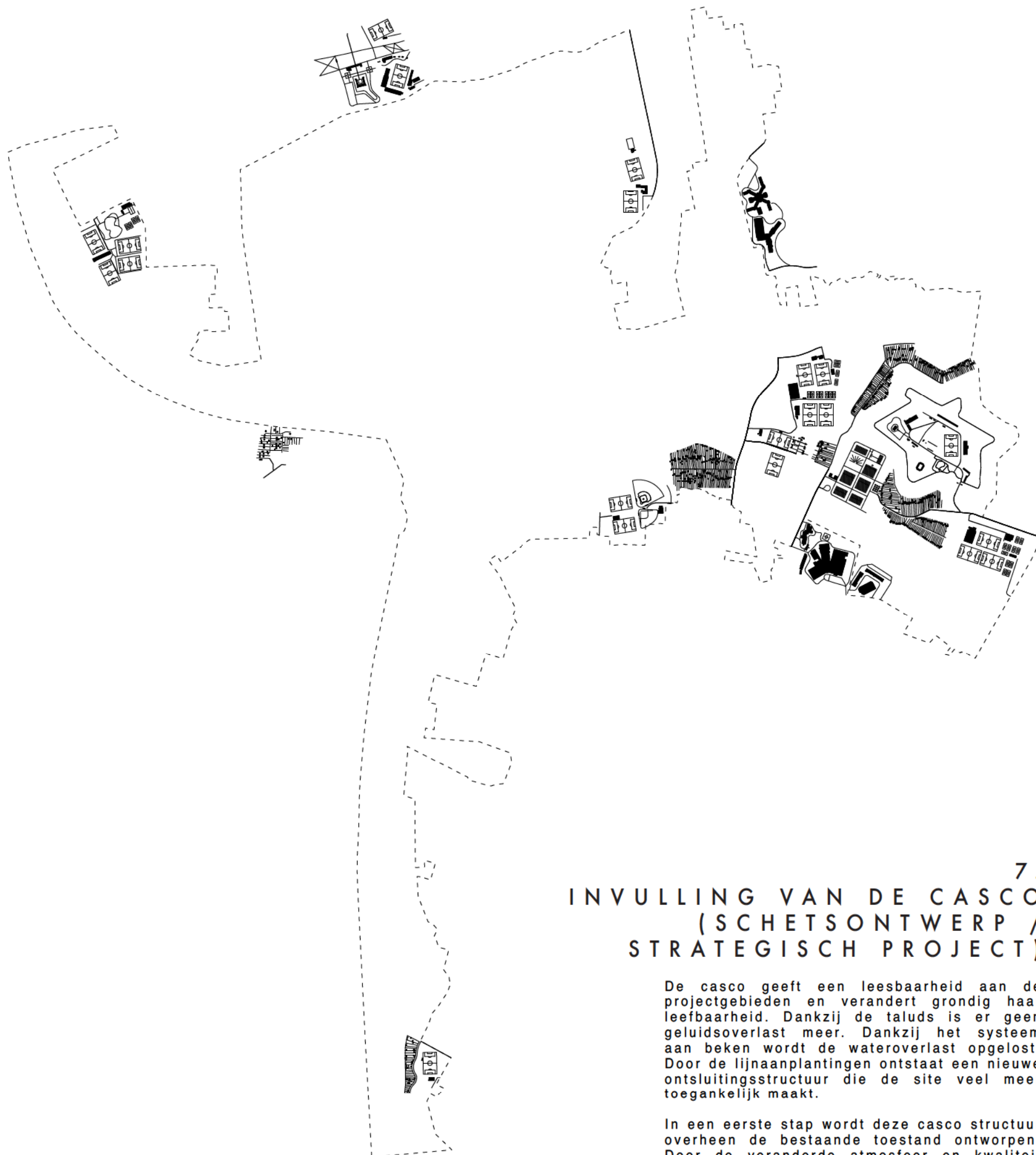
BEGRAAFPLAATS



ZIEKENHUIS



FORT



## 7. INVULLING VAN DE CASCO (SCHETSONTWERP / STRATEGISCH PROJECT)

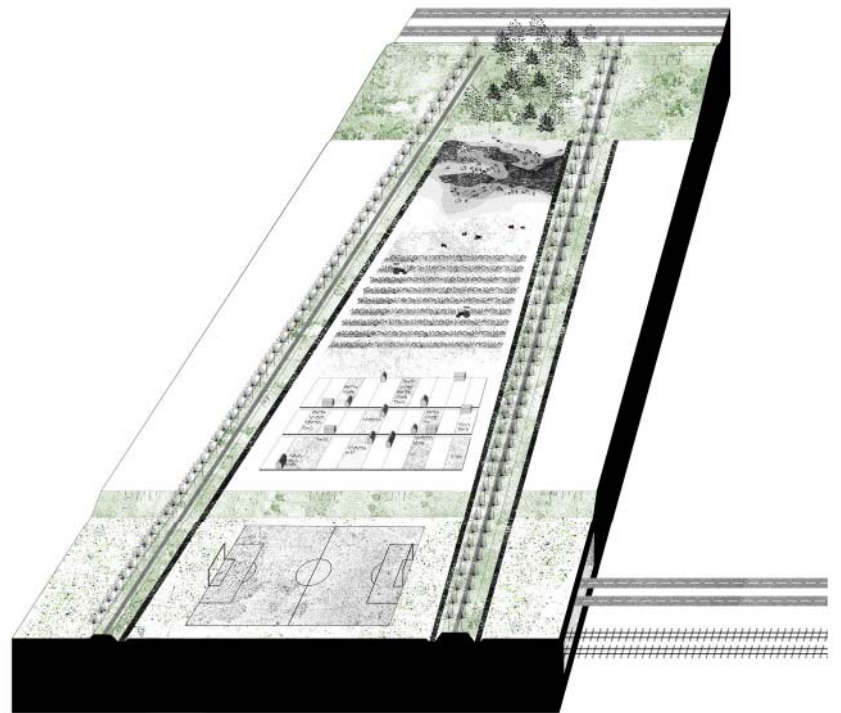
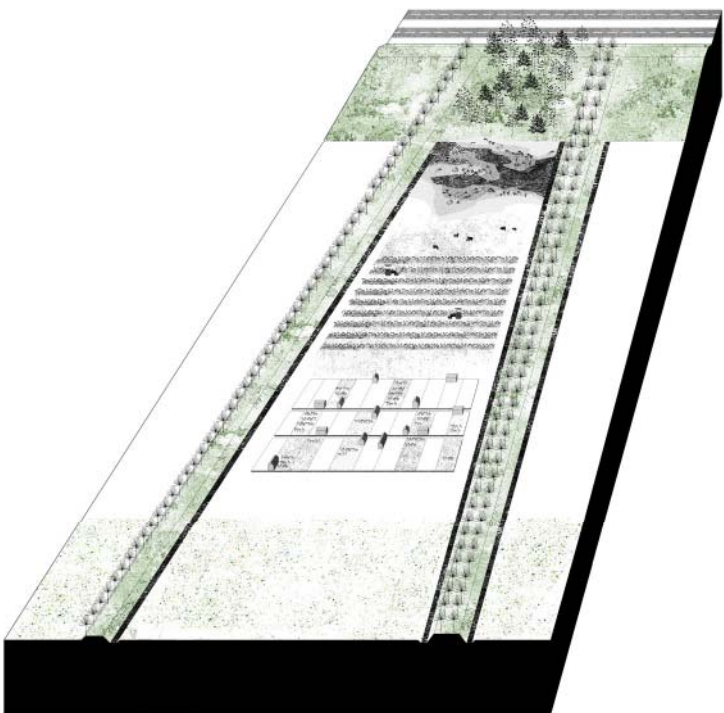
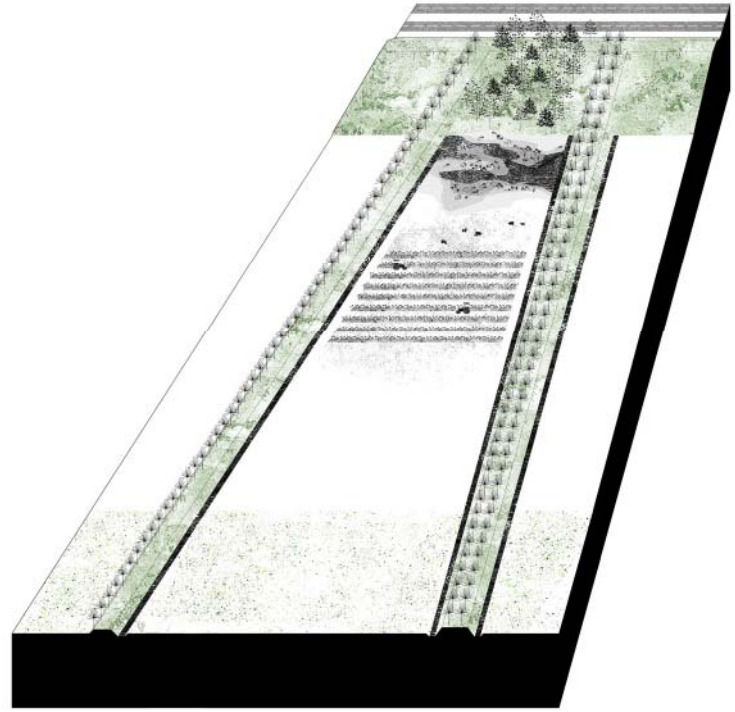
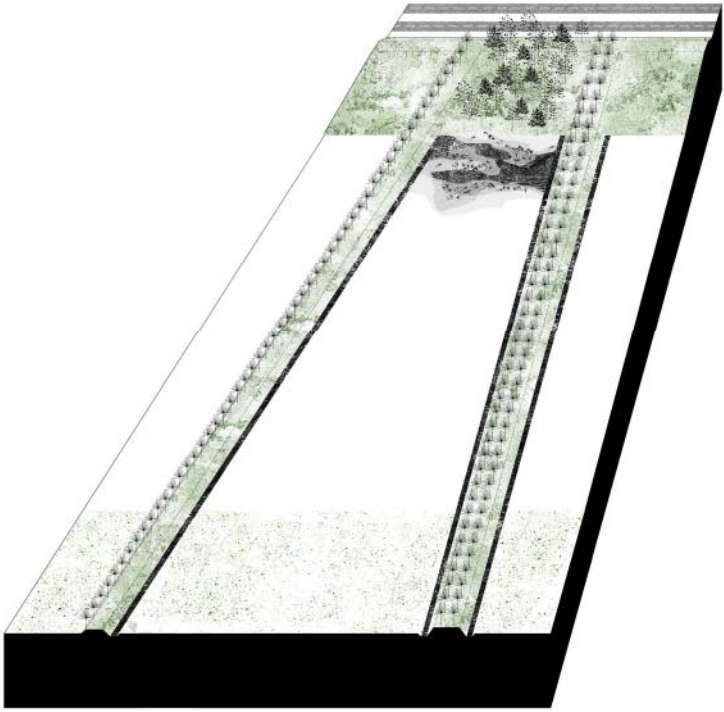
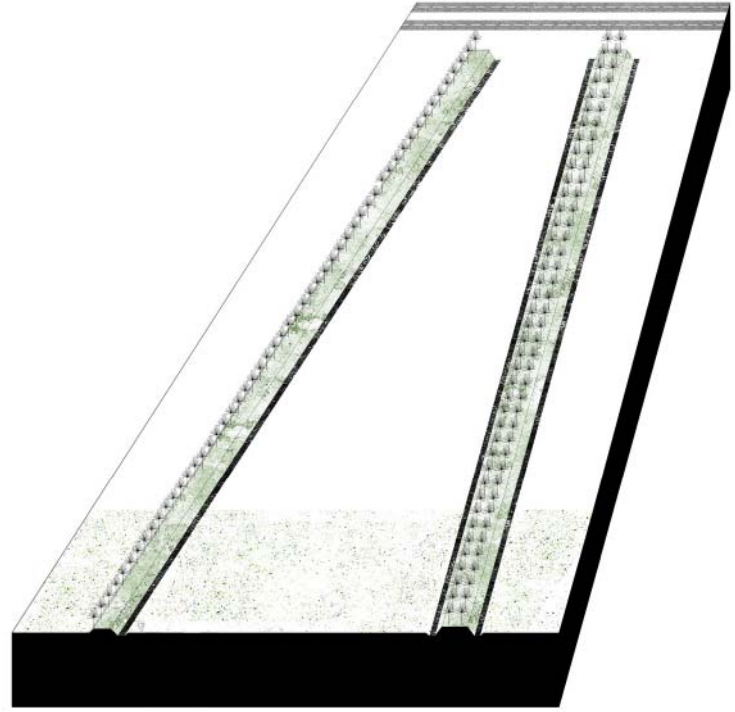
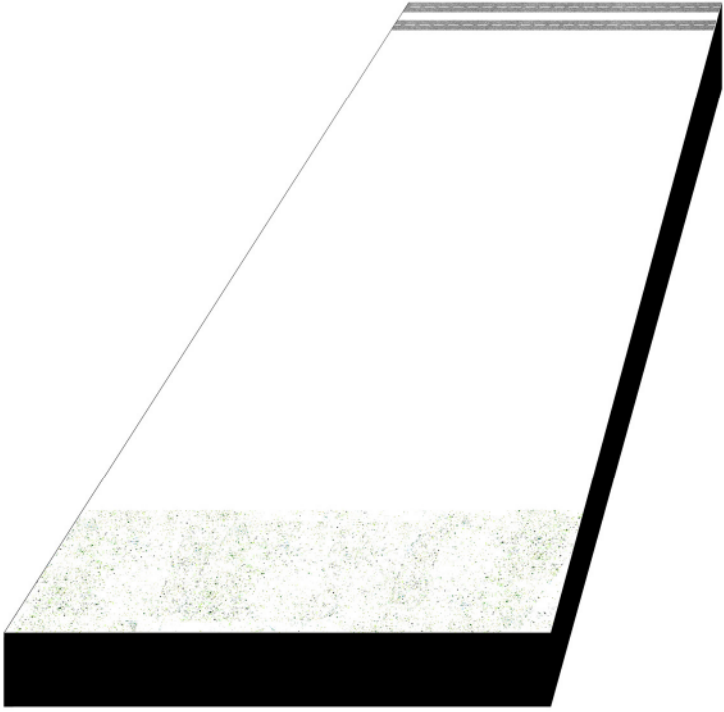
De casco geeft een leesbaarheid aan de projectgebieden en verandert grondig haar leefbaarheid. Dankzij de taluds is er geen geluidsoverlast meer. Dankzij het systeem aan beken wordt de wateroverlast opgelost. Door de lijnaanplantingen ontstaat een nieuwe ontsluitingsstructuur die de site veel meer toegankelijk maakt.

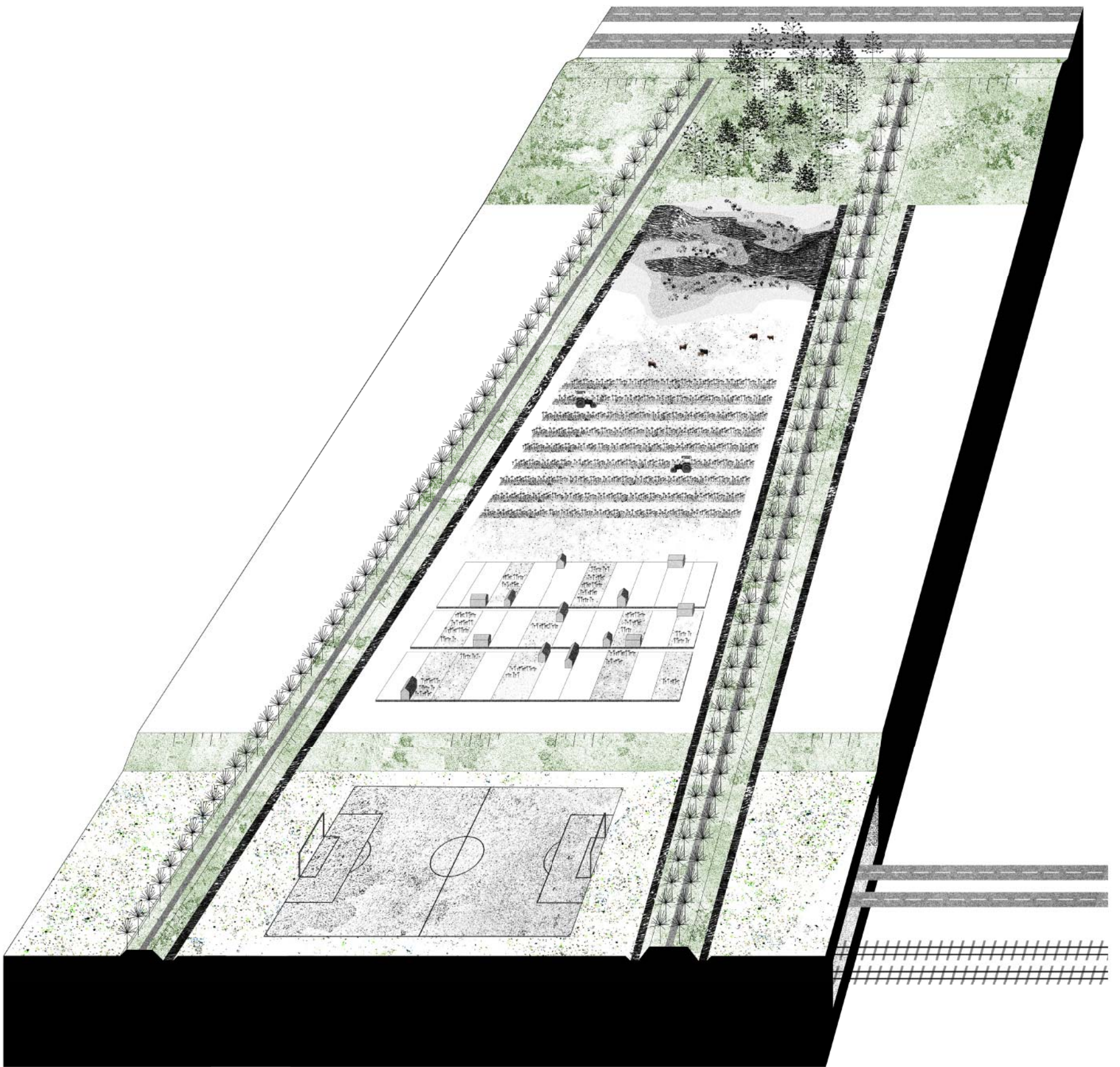
In een eerste stap wordt deze casco structuur overheen de bestaande toestand ontworpen. Door de veranderde atmosfeer en kwaliteit van de gebieden tussen de lijnstructuren kan men zich inbeelden dat een transformatie zal gebeuren.

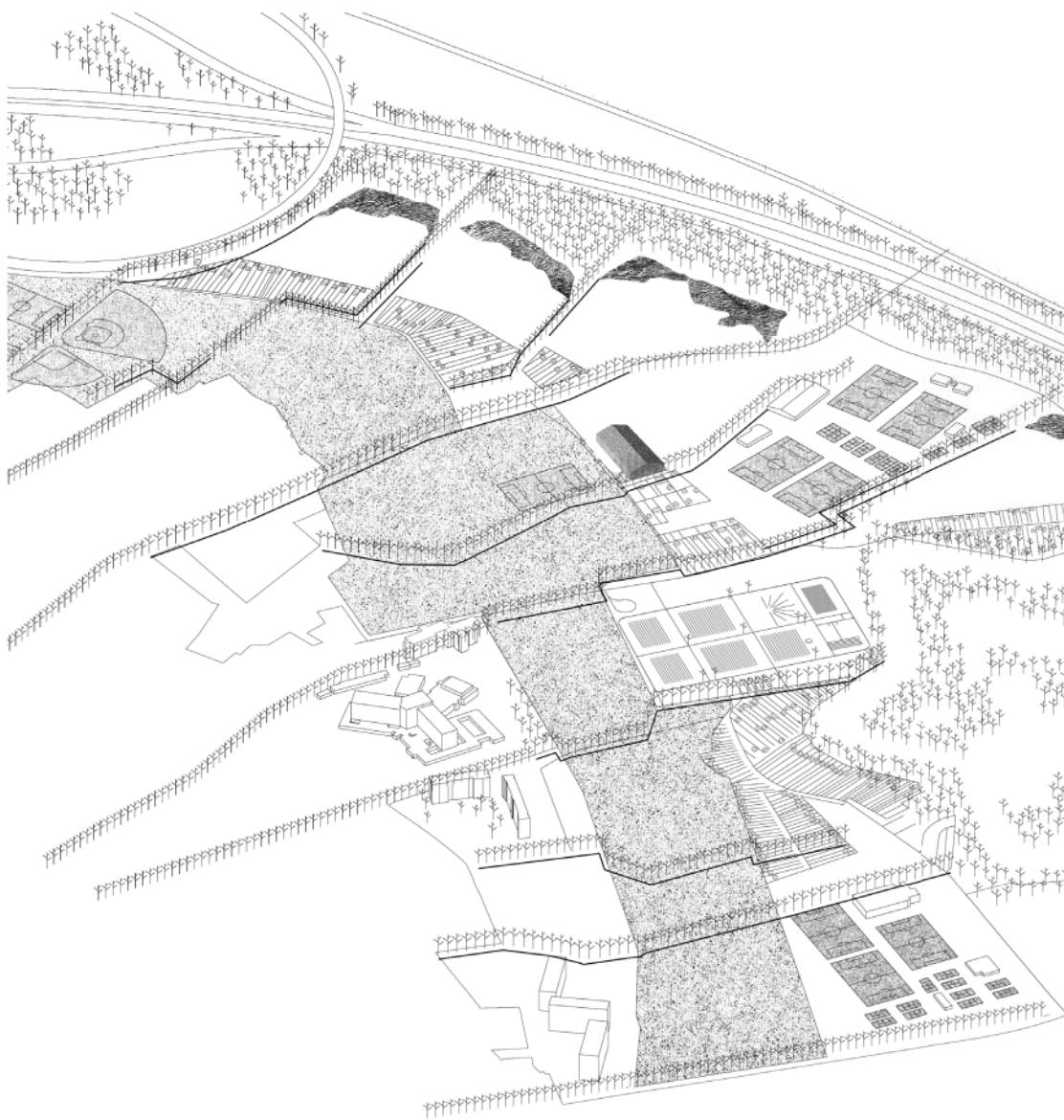
Dit beeld toont de 'ideale gradiënt'.

- Boommassa's op een geluidsberm aan de kant van de snelweg
- Een natte zone aan de voet van het talud, in te richten als wadi
- Landbouwzone
- Volkstuinjes
- Sportvelden

Vanuit deze optiek stellen wij het ontwerp van de casco voor als strategisch project. De invulling ervan is flexibel, zowel in ruimte als in tijd.







De huidige clusters vormen een soort archipelago van sportvelden verspreid over de site. Dit is een gemiste kans voor een gezamenlijk gebruik van sportinfrastructuur. Tegelijkertijd mist het huidige aanbod een diversificatie tussen de sportvelden voor het competitief en het niet-georganiseerd beoefenen van sport.

Het casco systeem geeft in een eerste fase al een leesbaarheid aan de huidige clusters. Het laat toe dat de verschillende functies van plaats verwisselen binnen deze structuur. Daarnaast biedt het ook de ruimte om vrij toegankelijke sport- en speelvelden in te richten, bij voorkeur met niet-officiële afmetingen.

Als eerste haalbare groenproject stellen wij voor een prototype van de casco structuur uit te voeren. Deze bevindt zich ten zuiden van de snelweg, begrensd door de verkeerswisselaar en het fort van Merksem.

De volkstuinjes die nu bovenop de reservatiestrook liggen, kunnen in een tweede fase een andere plaats krijgen tussen twee lijnaanplantingen.

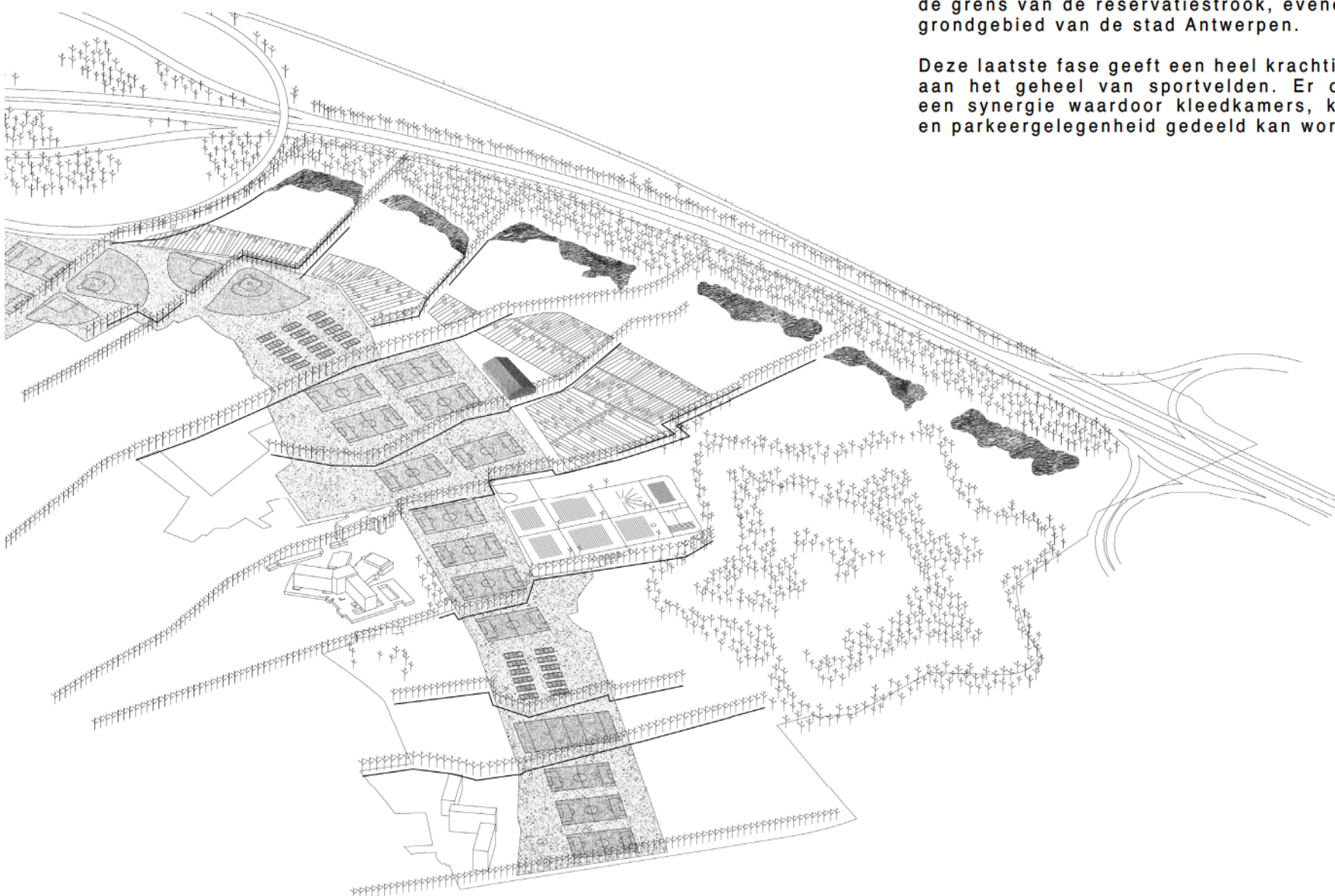
De reservatiestrook kan zelf als een groot lineair park ingericht worden, wachtend op de realisatie van de tunnel. Dit lineaire park ontsluit het Laaglandpark in oost-west richting.

Eenmaal de tunnel gebouwd is, kunnen we ons inbeelden dat de sportvelden verplaatst worden in een aaneenschakeling van activiteiten bovenop de tunnel. Zo ontstaat een 'sportstrip' die de overgang maakt van de zuidelijke bebouwing, met onder andere het ziekenhuis, naar de gradiënt van de parkstructuur.

Deze invulling past perfect bij de randvoorwaarden van de tunnel. Sportvelden hebben een beperkte dikte nodig en moeten horizontaal liggen.

We stellen daarom voor om de sporthal niet te bouwen op de voorziene plaats, maar wel op de grens van de reservatiestrook, eveneens op grondgebied van de stad Antwerpen.

Deze laatste fase geeft een heel krachtig beeld aan het geheel van sportvelden. Er ontstaat een synergie waardoor kleedkamers, kantines en parkeergelegenheid gedeeld kan worden.





9.  
HAALBAAR  
GROENPROJECT

In een eerste fase stellen we voor om de casco structuur te verwezenlijken voor het zuidelijk gedeelte van het projectgebied. Deze eerste realisatie geldt als prototype voor de rest van het casco systeem. Het verbetert in eerste fase ook de onstluiting van de sportvelden, de volkstuinjes en de landbouwgronden die tussen de lijnaanplantingen liggen.



