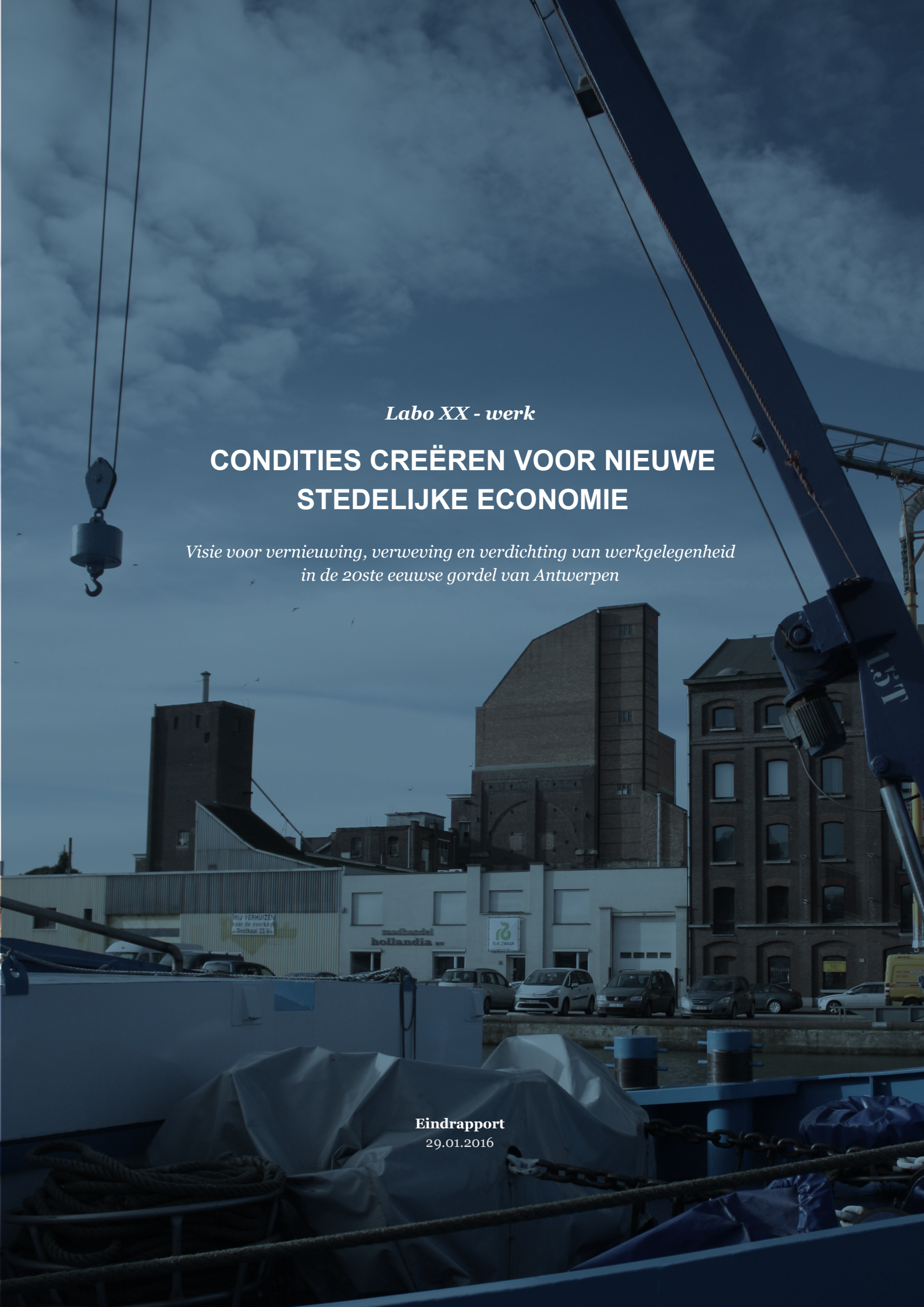




Labo XX - werk

CONDITIES CREËREN VOOR NIEUWE STEDELIJKE ECONOMIE

*Visie voor vernieuwing, verweving en verdichting van werkgelegenheid
in de 20ste eeuwse gordel van Antwerpen*

Eindrapport
29.01.2016

COLOFON

OPDRACHTGEVER



Stad Antwerpen
Francis Wellesplein 1
2018 Antwerpen
T 03 338 2307
contactpersoon: Klaas Meesters
klaas.meesters@stad.antwerpen.be

DEPARTEMENT RUIMTE VLAANDEREN

RUIMTE VLAANDEREN
Koning Albert II-laan 19 bus 12
1210 Brussel
02 553 83 02
departement@rwo.vlaanderen.be
www.ruimtevlaanderen.be

OPDRACHTHOUDERS



BUUR (Bureau voor Urbanisme)
Sluisstraat 79/03.02
3000 Leuven
www.buur.be
T 016 89 85 50
contactpersoon: Kathleen Van de Werf
kathleen@buur.be
team: Kathleen Van de Werf, Kevin Penalva-Halpin,
Ana Rafful, Donatas Baltrusaitis, Diego Luna

i.s.m.



WES Research & Strategy
Baron Ruzettelaan 27
8310 Brugge
www.wes.be
T 050 36 71 36
contactpersoon: Stephanie Devisscher
stephanie.devisscher@wes.be
team: Stephanie Devisscher, Lien Vanden Broucke

met de input van de experts:



Jan De Visch
Connect & Transform
www.connecttransform.be

ARCHITECTURE⁰⁰

Joost Beunderman
Architecture00
www.architecture00.net

Labo XX - werk

CONDITIES CREËREN VOOR NIEUWE STEDELIJKE ECONOMIE

*Visie voor vernieuwing, verweving en verdichting van werkgelegenheid
in de 20ste eeuwse gordel van Antwerpen*



Eindrapport

29.01.2016



INHOUD

0	UITDAGINGEN VOOR EEN PRODUCTIEVE STAD	8
1	INSTEEL	12
2	METHODOLOGIE: 4 PATRONEN, 4 CASESTUDIES, 3 AMBITIENIVEAUS	18
3	PATROON #1: MONOFUNCTIONELE ZONES MET DOMINANT PILOOTPROJECT	32
	Case studie P&R Keizershoek	
4	PATROON #2: VEROUDERD INDUSTRIEEL WEEFSEL HERUITGEVONDEN	52
	Case studie Albertkanaal	
5	PATROON #3: ZONES MET EEN DUIDELIJK CAPABILITEITSSYSTEEM	70
	Case studie zorg campus Middelheim	
6	PATROON #4: HYBRIDE ZONES IN SOCIAAL ACHTERGESTELDE BUURTEN	86
	Case studie Oud-Merksem	
7	NABESCHOUWING	105
8	ANNEX: WERKATELIERS	110

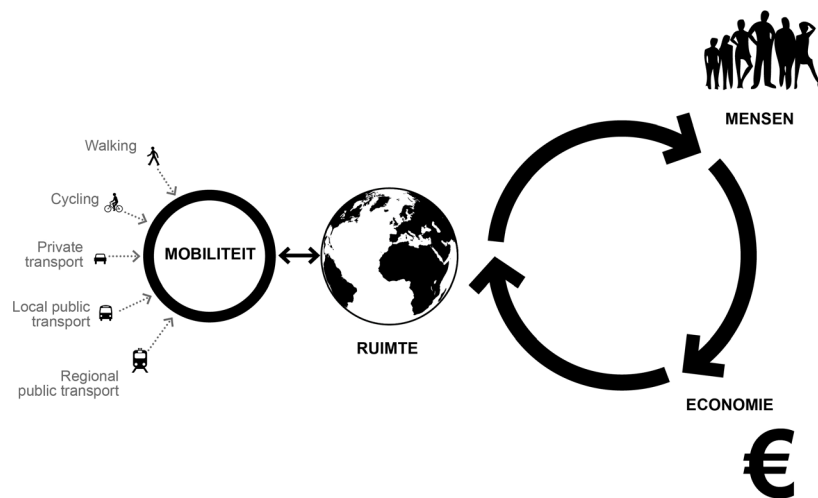


© Dries Luyten

INTRODUCTIE

In het eerste traject van LABO XX werkte BUUR een overkoepelende visie uit die vertrekt van **de onlosmakelijke relatie tussen mobiliteit en ruimte**, en die kansen voor verdichting en verweving van wonen en werken gekoppeld ziet aan de komst van een tangentiële OV-infrastructuur, **de Rocade**, die de verschillende districten in de 20ste eeuwse gordel met elkaar verbindt.

In de studie LaboXX - Werk onderzoekt BUUR i.s.m. wes research & strategy en Connect & Transform hoe deze tramlijn kan bijdragen tot het behoud en het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid en meer specifiek in welke mate rondom toekomstige multimodale knooppunten **specifieke condities** geschapen kunnen worden voor tewerkstelling van kansengroepen en nieuwe vormen van stedelijke economie. Via **doorgedreven stakeholdersoverleg** verkenden we mogelijke partnerschappen die de realisatie van de Rocade versnellen en de instrumenten aan te leveren die direct inzetbaar zijn.



Uitdagingen voor een productieve stad

Economy needs city, city needs economy

In vele steden is de laatste jaren veel gefocust op het maken van een ‘vriendelijke stad’: de stad waar enkel gemengde functies gericht op het wonen een plaats vinden. Oude economische zones worden volledig geconverteerd in gemengde ontwikkelingen, waar geen plaats meer is voor productieve economie en logistiek. Het **externaliseren van economie leidt echter tot meer mobiliteit** van zowel werknemers uit de stad als van de goederen zelf, meer CO₂ en monofunctionaliteit.

Ook in de 20ste eeuwse gordel treffen we een juxtapositie van geconsolideerde kernen en monofunctionele tussengebieden aan. Een toekomstige verdichting met wonen en nieuwe economische activiteiten kan mits een gedegen ruimtelijk beleid een stap voorwaarts betekenen in de **vernetting tot volwaardig gemengd stadsweefsel**.

Het fordisme heeft aangezet tot zonering, een hoofdbezorgdheid van onze gewestplanning. De stad is echter meervoudig. **Succesvolle steden zijn in**

staat om die complexiteit te vatten en hierop te anticiperen. Barcelona heeft bijvoorbeeld bewust ingezet op het behoud van economische ruimtes in de wijk Poble Nou, als centrale voedingsplaats in de stad voor creatieve economie, beperkt gemengd met voorzieningen en huisvesting.

Volgens het ontwerpteam kan de Rode Rijn in dit proces een belangrijke katalysator zijn. Via deze studie willen we nagaan of de komst van de Rode Rijn en de ermee gepaard gaande multimodale bereikbaarheid van enkele strategische zones, een **potentiële voedingsbodem** creëert voor nieuwe vormen van stedelijke economie en tewerkstelling.

In de eerste plaats is het belangrijk om inzicht te krijgen in de **huidige trends en tendensen** voor deze nieuwe vormen van economie. Daarna wordt onderzocht hoe gebiedsontwikkeling in de 20ste eeuwse gordel van Antwerpen condities kan scheppen voor nieuwe vormen van stedelijke economie vertrekkende vanuit de specifieke sociaal-economische context.



Economische attractoren in de XX eeuwse gordel

Trends voor nieuwe vormen van economie

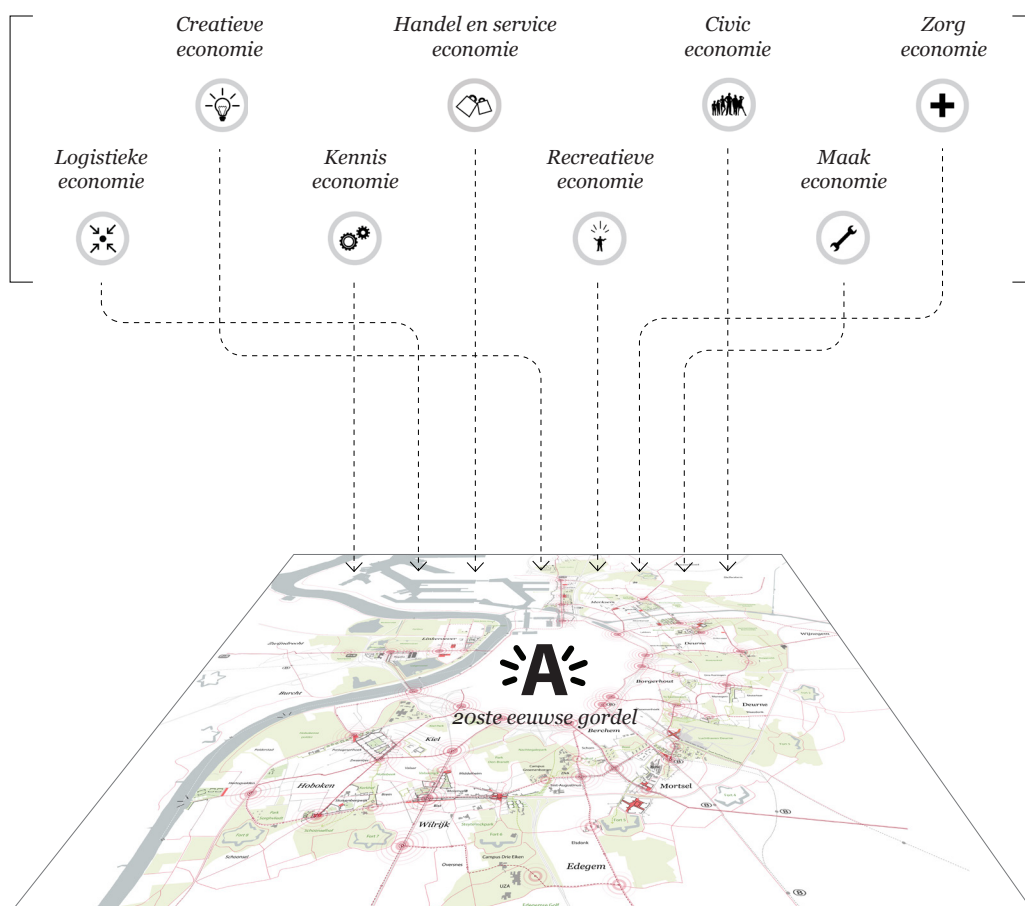
Het groeiend bewustzijn van de eindigheid van grondstoffen, het internet of things, de snelle schakeling naar hernieuwbare energie, de 3D-printingtechnologie, de nanotechnologie zijn maar enkele ontwikkelingen die ondernemers stimuleren om hun business modellen te herdenken. Deze voeden een sterke transformatie naar een meer duurzame economie. Traditionele sectoren gaan achteruit of verdwijnen, waaronder ook belangrijke sectoren voor Antwerpen (chemie, logistiek). Toekomstprognoses geraken sneller en sneller achterhaald omwille van de snelheid van deze economische transformatie.

De snelheid waarmee vernieuwingen zich voordoen, zorgt ook voor een grote dynamiek bij bedrijven, werkgevend organisaties en bij de overheid. We zien **een graduele evolutie van een traditionele 'lineaire' economie naar een 'WE'-economie of 'sharing' economie**. Het gevolg hiervan is dat de

grens tussen consumenten en producenten vervaagt, en dit leidt tot een toenemende nabijheid van beiden.

Een bijkomend aspect is dat er twee types jobs ontstaan, de zogenoemde laaggeschoolde 'hamburgerjobs' en de 'hooggeschoolde technologie jobs'. Gezien in de twintigste eeuwse gordel een aanzienlijke werkloosheid onder laaggeschoolden bestaat, dient hier extra aandacht naar uit te gaan.

Jobcreatie dient zich niet enkel te richten op hooggeschoolde jobs maar dient ook **specifiek aandacht te besteden aan de mogelijkheden voor laaggeschoolden** (oa. een betere basismobiliteit via openbaar vervoer). Ook dient er aandacht besteed te worden aan onderwijs. We gaan er van uit dat in de nieuwe stedelijke economie meer werkgelegenheid zal gecreëerd worden naarmate er een gemiddeld hogere scholingsgraad is van de populatie.



Van Civil naar Civic Economy

Steeds meer gemeenten, steden en regio's maken de transitie naar circulaire economie en duurzaam stedelijk beleid. Temidden van een moeilijke periode in transitie is men zich meer en meer bewust van de schaarste aan natuurlijke hulpbronnen en de stijgende druk op complexe sociale kwesties. Er dient op zoek gegaan te worden naar een **meer duurzame manier om onze economische groei te organiseren**. Deze transitie kan niet enkel vanuit de overheid komen. **Verandering in onze economie en samenleving zal ook bottom-up moeten gedreven worden**. Er ontstaan bottom-up projecten waarbij de burger alternatieven voorstelt en mee de handen uit de mouwen steekt. Dit kan op grote schaal (een stadsdeel, de stad, een regio) of kleine schaal (een appartementsgebouw, de straat, de buurt). Wanneer

het samen denken leidt tot projecten waarbij **burgers co-producenten en co-investeerd** worden, evolueren we naar een **civic economy**. Voorbeelden zijn collectieve moestuinen, via crowdfunding ateliers opzetten voor (sociale) ondernemers, autodelen,...

De 20ste eeuwse stadsgordel is een plaats bij uitstek waar civic economy een rol kan gaan spelen omwille van de concentratie van mensen, voorzieningen en ruimtelijke mogelijkheden. **De mate waarin steden erin slagen ruimte te creëren voor civic economy, kan een bepalende factor worden in het versterken van de sociale en economische cohesie in de stad.**



Social justice centre, Londen



Dynamo werkatelier, Zürich



Brick lane, Londen



De Kringwinkel Spit, Leuven



Impact hub Westminster, Londen



Urban Outfitters Campus, Philadelphia

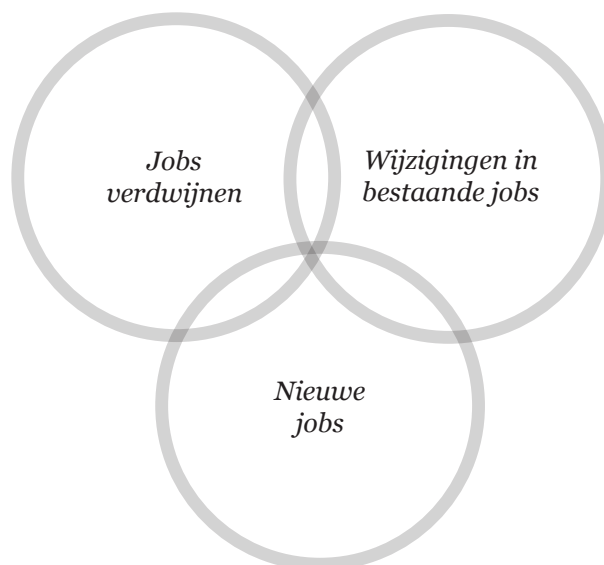
Jobcreatie in de 20ste eeuwse gordel

In het kader van deze opdracht gaan we na waar de kansen liggen voor jobcreatie in de 20ste eeuwse gordel. Als stedelijk ontwerper kijken we dan vooral naar de manier waarop in een omgeving de randvoorwaarden kunnen geschept worden tot jobcreatie -en hoe de ontwikkeling van een nieuwe visie op ruimte en mobiliteit hiertoe kan bijdragen. We vertrekken daarbij van **een ruime visie op jobcreatie**. Deze houdt rekening met volgende hypothesen:

- Jobcreatie is het resultaat van een onderliggende dynamiek waarbij bestaande jobs kunnen wijzigen, nieuwe jobs ontstaan en jobs kunnen verdwijnen. Dat betekent dat we binnen de 20-eeuwse gordel **naast nieuwe hotspots ook oog moeten hebben voor bedreigde jobs**.
- Jobcreatie is niet beperkt tot de private sector maar vindt plaats in alle sectoren, zowel profit als non-profit. De jobcreatie situeert zich zowel in de speerpuntsectoren voor de stad Antwerpen (logistiek, chemie, creatieve industrie, de bouwsector en de zakelijke dienstverlening) als erbuiten. Bovendien zal het ontstaan en stimuleren

van samenwerking tussen diverse sectoren (**cross sectorale innovatie**) het economisch potentieel en de jobcreatie versterken.

- Jobcreatie is niet beperkt tot jobs voor werknemers. Het werken als zelfstandige ondernemer, als freelancer, alternatieve werkvormen zoals vrijwilligerswerk, mantelzorg, projectwerk, ... die opgang maken in het licht van belangrijke maatschappelijke fenomenen en nieuwe bedrijfsmodellen (bv. civic economy) verdienen evenzeer aandacht. In het kader van de uitwerking van de 4 case studies (zie verder) wordt de diversiteit aan mogelijke jobcreatie geïllustreerd.
- De jobcreatie richt zich niet enkel op hooggeschoolde jobs maar besteedt specifiek aandacht aan de mogelijkheden voor laaggeschoolden. Voor de 20-eeuwse stadsgordel komt het erop aan om te zorgen dat de aanwezige laaggeschoolden de nodige **competenties kunnen aanleren om op de arbeidsmarkt actief te kunnen blijven of worden (upskilling)**, en dat de nodige voorzieningen waaronder performant openbaar vervoer aanwezig zijn om hun naar hun leer- of werkplaats te brengen (**bereikbaarheid van educatie en tewerkstelling**).

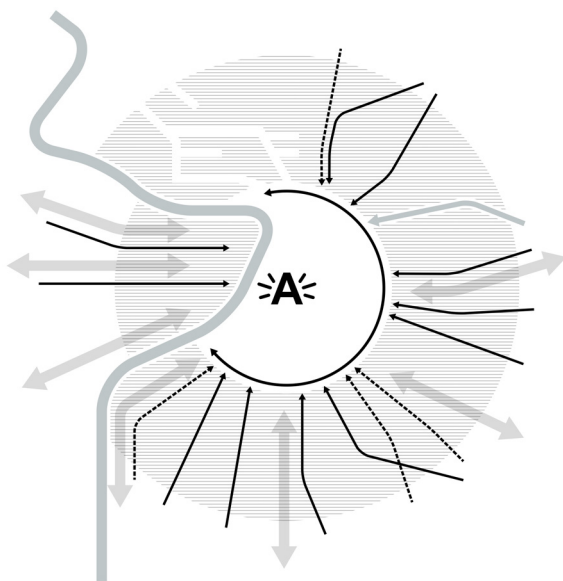


Vertrekpunt studie LaboXX: de Rode als katalysator voor stadsvernieuwing

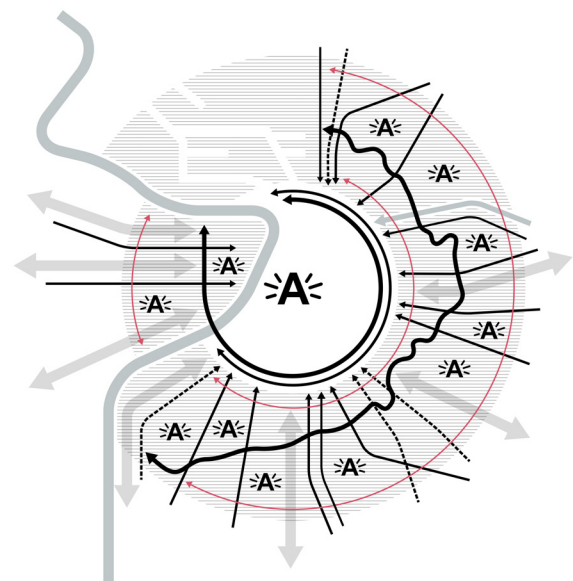
Via ontwerp onderzoek heeft BUUR in de eerste studie van LaboXX onderzocht hoe de komst van tangentiële verbindingen met als voornaamste de tangentiële OV-verbinding die als een 'Rode' Hoboken in het zuiden en Merksem in het noorden met elkaar verbindt, geïntegreerd binnen het bestaande stedelijke weefsel en niet aan de rand ervan, kan leiden tot **een performante vernetting van de stedelijke structuur van de 20ste-eeuwse gordel** en mogelijkheden biedt voor verdichting en vernieuwing langs de knooppunten ervan. Bestaande kernen met aanwezige voorzieningen, maar ook monofunctionele economische zones, vaak met een verouderd patrimonium en een grote leegstandsproblematiek, grootschalige stedelijke polen zoals de zorgcampus Middelheim en de Luchthaven, worden via deze knooppunten **opgenomen in een volwaardig stedelijk netwerk** en vormen op middellange en lange termijn **potentiële locaties voor verdichting en nieuwe vormen van stedelijke economie** (beschikbare ruimte, lagere grond- en vastgoed prijzen in vergelijking met het stadscentrum, in de nabijheid van stedelijke kernen met voorzieningen).

De 20ste eeuwse gordel kan door haar specifiek gegroeide weefsel in de toekomst, misschien nog meer dan het Antwerpse stadscentrum, een voedingsbodem vormen om op de hierboven beschreven veranderingen en uitdagingen met betrekking tot economie en tewerkstelling een antwoord te bieden. De aanwezigheid van belangrijke attractoren en productoren biedt tewerkstelling, de concentratie van bewoners en bezoekers biedt arbeidspotentieel en een afzetmarkt.

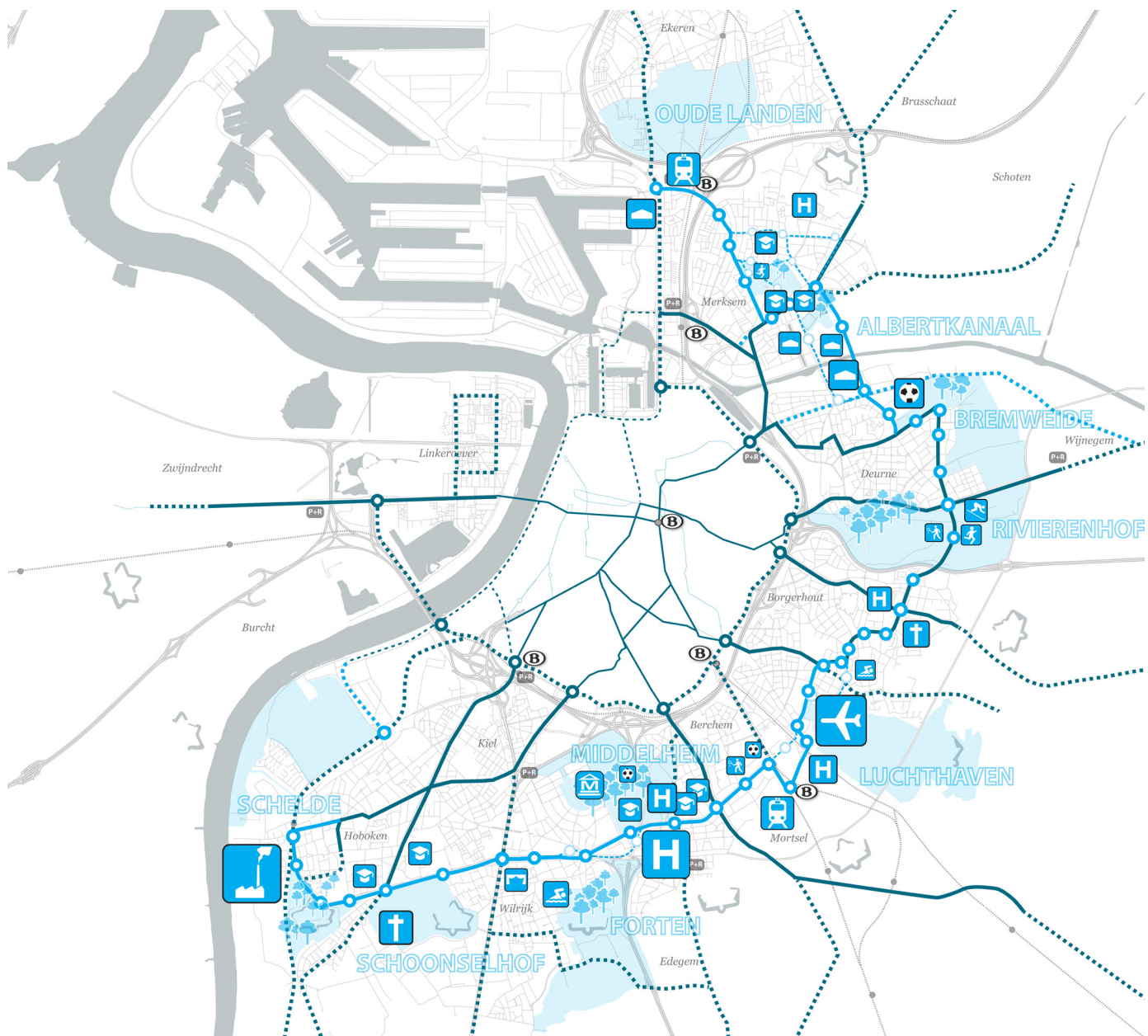
De strategie laat toe om nieuwe ontwikkeling in de bestaande stad te trekken en de voordelen van het stedelijk wonen en werken voor een grotere groep toegankelijk te maken. Dit is ook het vertrekpunt van onze vervolgstudie LaboXX_Werk waarin onderzocht wordt via **welke nieuwe dynamieken er nieuwe vormen van tewerkstelling gecreëerd kunnen worden rondom toekomstige multimodale knooppunten van de Rode**, en hoe de komst van **nieuwe tewerkstellingsvormen en de verbetering van het ruimtelijk rendement van bestaande tewerkstellingspolen de realisatie van de Rode kunnen versnellen**. Er dient in deze context ook nagedacht te worden over **de Rode als transportinfrastructuur voor andere stromen (bevoorrading, energie, afval,...)**.



Radiaalstad



Volwaardige netwerkstad



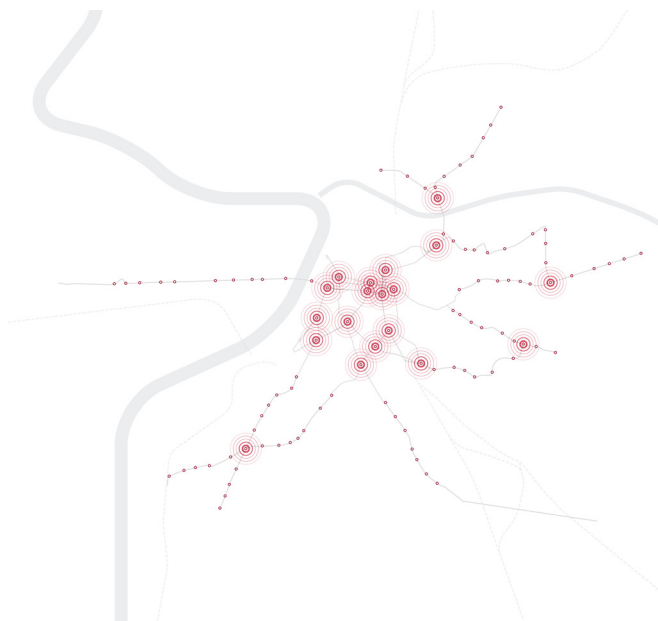
Meerwaardecreatie

Een grootschalig infrastructuurproject creëert echter niet zomaar werkgelegenheid. Om werkgelegenheid te creëren, hebben we **een integrale strategie nodig die niet enkel focust op het creëren van ruimte voor tewerkstelling, maar op het creëren van de condities die ervoor zorgen dat nieuwe economische activiteiten aangetrokken worden.**

Het opzet van ons onderzoek is niet zozeer een blauwdruk van ruimtelijk-economisch programma rond de verschillende knooppunten op te maken (wegens te determinerend, onhaalbaar en nog niet aan de orde), maar wel een methodiek te ontwikkelen (systeembeschrijving, explicitering van ketenverbanden, vertaling in ruimtelijke relaties) waarmee de bestuurlijke, economische en maatschappelijke actoren zelf aan de slag kunnen.

Een ketenverband is in essentie **een (tijdelijk) samenwerkingsverband tussen actoren dat tot een meerwaarde voor elk van de deelnemende actoren leidt.** Binnen dergelijk samenwerkingsverband vormen de actoren een (gesloten) keten, waarbij de output van een ene actor de input vormt voor een volgende actor, die hiermee toegevoegde waarde creëert en op zijn beurt output levert aan een volgende schakel in de keten.

De strategie focust op hoe de bebouwde ruimte werkt, eerder dan op hoe de bebouwde ruimte eruit ziet. We onderzoeken hoe een project haar gebruikers versterkt, nieuwe kansen biedt voor lokale economie, uitwisseling en inter-afhankelijkheid van actoren bevordert.



Bestaande tramlijnen en -haltes



Voorgestelde tramlijnen en -haltes



De stedenbouwkundige als partner in transitie

Het vormgeven aan de productieve stad is niet zozeer een zaak van oppervlaktes voor bedrijven, maar vraagt **om het scheppen van optimale stedelijke condities voor het doen floreren van een duurzaam, divers en veerkrachtig economisch systeem**. De centrale vraag is deze naar de wijze waarop deze ‘omgevingen’ werken en omgebogen kunnen worden om economische transformatie, die leidt tot jobcreatie en het opbouwen van intelligentie, aan te trekken en plaats te bieden. Succesvolle interventies zullen parallelle, wederzijds versterkende interventies zijn. Ze zullen vertrekken vanuit een systemische visie waarbij opeenvolgende stappen niet zozeer een voorafbepaald ‘masterplan’ volgen, maar waarbij slimme interventiecombinaties telkens afgetoetst worden aan de beoogde kwaliteiten en tussentijdse resultaten.

Ons team ziet **de rol van de stedenbouwkundige** in dit soort processen **verschuiven van de ‘masterplanner’ naar ‘partner in transitie’** waarbij het ruimtelijk ontwerp een basis vormt om verschillende actoren te betrekken, maar vooral om de **relaties tussen deze actoren** scherp te stellen en **opportuniteiten voor meerwaarde-creërende relaties** te duiden. Dit vereist een brede kennis en integrale benadering van stedenbouw die verder reikt dan ruimtelijk ontwerp. Expertise in sociaal-economische en sociaal-ruimtelijke processen en het aangaan van dialoog in cocreatieprocessen is hiervoor elementair.



Werkatelier in het kader van de Genk rasterstad visie (BUUR)

In het kader van complexe stadsprojecten zoals LaboXX-Werk vormt ontwerpend onderzoek met een specifieke toolbox dan ook een belangrijk onderdeel als co-creërend tool bij uitstek. Als we spreken over de productieve stad, dan gaat het erom strategische partnerships te bouwen die de juiste mensen stimuleert **niet alleen ruimte voor bedrijvigheid te 'laten' maar ook actief voor te sorteren**, zowel op nieuwe vormen van economische activiteit, als op nieuwe werkplek typologieën en strategieën die het ontstaan van deze nieuwe activiteit kunnen stimuleren.

Deze strategieën zullen in het verlengde van de eerder beschreven trends het karakter hebben van het samen co-creëren. Het inzicht in deze dynamieken is beperkt en deze studie breekt een lans met het beschrijven van een werkbaar kader.

Ontwerpend onderzoek toont, via het vooropstellen van verschillende scenario's of ambitieniveaus, verschillende opportuniteiten, inspireert actoren en ondersteunt dialoog. Zo ontstaan projecten die de stad als geheel vooruit stuw en een nieuw elan creëren.



Werkatelier in het kader van de Biestebroeck BBP en MER, Anderlecht (BUUR)

Methodologie

Sociaaleconomische analyse van de 20ste eeuwse gordel

We starten met een sociaaleconomische analyse van de 20ste eeuwse gordel **om voeling te krijgen met de actuele en potentiële aantrekkingsfactoren voor tewerkstelling** in de gordel en hun mogelijke meerwaarde voor nieuwe economische activiteiten. Hiervoor werden kernindicatoren verzameld rond economie en kennisintensiteit (aantal jobs in kennisintensieve sectoren, economische transformatie, aantal en evolutie van de bedrijfsvestigingen, ...), demografie (bevolkingspiramide, leeftijdsprofiel, ...), het potentieel van de bevolking (scholingsniveau, werkzaamheidsgraad, kansarmoedeindex, ...) en de relatie tussen de 20ste eeuwse gordel en de stadskern/buurgemeenten (pendel, transport, ...). We behandelen kort de belangrijkste conclusies. De volledige analyse is opgenomen als bijlage.

De (algemene) economische transformatie naar een meer kennisgedreven economie, zorgt er ook in Antwerpen voor dat er zich veranderingen voordoen in de structuur van de werkgelegenheid:

- De kennisintensieve sectoren staan in Antwerpen reeds in voor 33% van de tewerkstelling.
- Belangrijke sectoren zoals kantooractiviteit, gezondheidszorg/maatschappelijke dienstverlening en vrije beroepen/wetenschappelijke activiteiten kennen een sterke groei. Ook in de handel en transport en logistiek zit er nog groei. De industrie en de financiële sector kennen een daling.
- Als we kijken naar enkele speerpuntsectoren van Antwerpen, zoals chemie, de creatieve sector en



Tewerkstelling voor verschillende doelgroepen

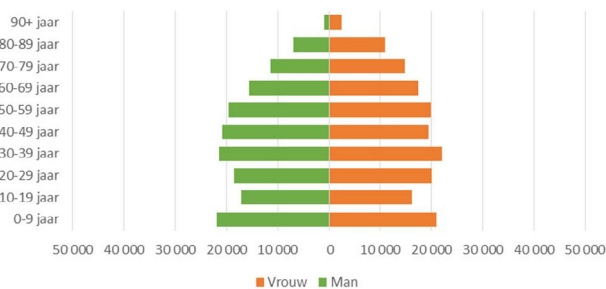
kantooractiviteit, zien we enkel bij deze laatste nog groei.

- Belangrijk is ook het toenemend belang van **nieuwe cross sectorale economische activiteiten**, zoals bv. Tesla.

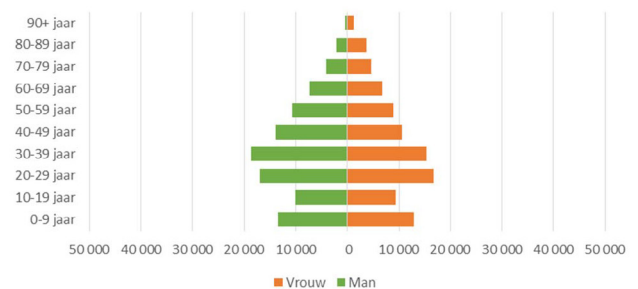
Op basis van de sociaaleconomische analyse kunnen we vaststellen dat er niet één 20ste eeuwse gordel bestaat, maar dat er **duidelijk zones kunnen onderscheiden worden, die sterk van elkaar verschillen**. De zwakste gebieden op basis van de sociaaleconomische analyse zijn het Kiel & Middelheim (in mindere mate), Luchtbal & Schoonbroek/Rozemaai (in mindere mate), Oud-Merksem (noorden van Albertkanaal) & Deurne Noord (zuiden van Albertkanaal) en Deurne Vliegheaven. De sterkste

gebieden zijn Wilrijk, Mariaburg & Donk (Ekeren), Deurne Oost & Deurne Zuid-Oost en Nieuw Kwartier West (Berchem).

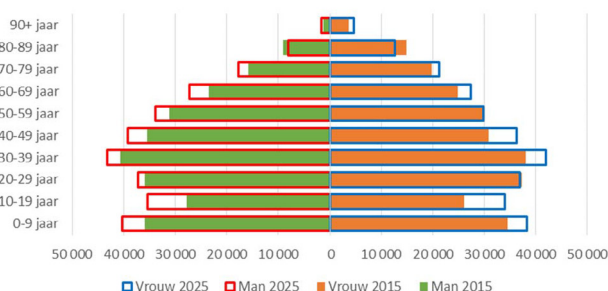
Aantal naar leeftijd en geslacht, XX-eeuwse gordel



Aantal naar leeftijd en geslacht, Stadskern



Aantal en prognose naar leeftijd en geslacht, Stad Antwerpen



4 patronen langs de Rode

In de stadsgordel is **de grote aanwezigheid van belangrijke attractoren op stedelijke en regionale schaal** opmerkelijk: Schoonselhof, Campus Middelheim, ZNA, GZA Sint Augustinus, UA Campus Groenenborger, UZA, Forten, Rivierenhof, Luchthaven Antwerpen, industriezones, bedrijventerreinen, parken, het Bosuilstadion, Een belangrijk aandeel ervan krijgt via de Rode een performante vernetting met het stadsweefsel van Antwerpen.

Op basis van de ruimtelijke en socio-economische analyse van de context doen we in een eerste fase **verkennend onderzoek naar kansen voor ketenverbanden rond de toekomstige knooppunten van de Rode**. Deze hebben een logistieke (verplaatsing van mensen, goederen, energie,...), lerende (link tussen onderwijs en tewerkstelling), en economische (delen van operationele processen zoals logistiek, personeel, energie, commercieel proces) dimensie. We onderzoeken welk potentieel op welke plek aanwezig is op basis van criteria die voorkomen uit de ketenverbanden:

1

Onderzoekspatroon

MONO-FUNCTIONELE ZONES MET EEN DOMINANT PILOOTPROJECT



Het eerste patroon onderzoekt via welke condities een dominant (monofunctioneel) project, type groot bedrijf, winkelcentrum of energiesysteem, verschillende kleinschalige initiatieven zou kunnen aanzuigen.

2

Onderzoekspatroon

VEROUDERD INDUSTRIEEL WEEFSEL HERUITGEVONDEN



Een tweede patroon buigt zich over de vraag via welk geheel van interventies een verouderd industrieel weefsel zichzelf opnieuw kan uitvinden en welke ruimtelijke en mobiliteits-condities gecreëerd moeten worden om de impact van incubator-initiatieven te versnellen.

- Diversiteit in jobcreatie: bv. welke graad van werkloosheid, scholen die deel uitmaken van nieuwe initiatieven,...
- Economische interafhankelijkheid: bv. potentieel tot delen van operationele processen
- Ruimtelijke transformatie: bv. vervlechten van wonen en werken, stadsdistributie, leegstand, kernversterking,...
- Stakeholders: interessante businessmodellen, mogelijkheid om stakeholders te identificeren,...

Jobcreatie zal in de toekomst via verschillende dynamieken verlopen, afhankelijk van de context, gelijktijdige aanwezigheid van een aantal karakteristieken en embryonale ketenverbanden. Daarom worden in een tweede fase, op basis van het verkennend onderzoek van de ketenverbanden, **4 onderzoekspatronen** gedefinieerd die we terugvinden op meer dan 1 locatie langsheen de knooppunten van de Rocade.

3

Onderzoekspatroon

ZONES MET EEN DUIDELIJK CAPABILITEITSSYSTEEM



Een derde patroon vertrekt van de vaststelling dat er capabiliteitssystemen bestaan waarbij verschillende bedrijven of instellingen gericht zijn op een bepaalde sector (modesector, auto sector, zorgsector), zoals verschillende zorginstellingen, mobiliteitsbedrijven, academische spin-offs of technologische netwerken.

Binnen dit patroon wordt onderzocht hoe een versterking van onderlinge samenwerking en gezamenlijke investeringen kunnen leiden tot doorbraken en nieuwe vormen van tewerkstelling.

4

Onderzoekspatroon

HYBRIDE ZONES IN SOCIAAL ACHTERGESTELDE BUURTEN



Een vierde patroon onderzoekt de manier waarop in hybride sociaal achtergestelde buurten ruimtelijke en ondersteunende condities kunnen geschapen worden die ondernemerschap en meerdere start-up initiatieven stimuleren.

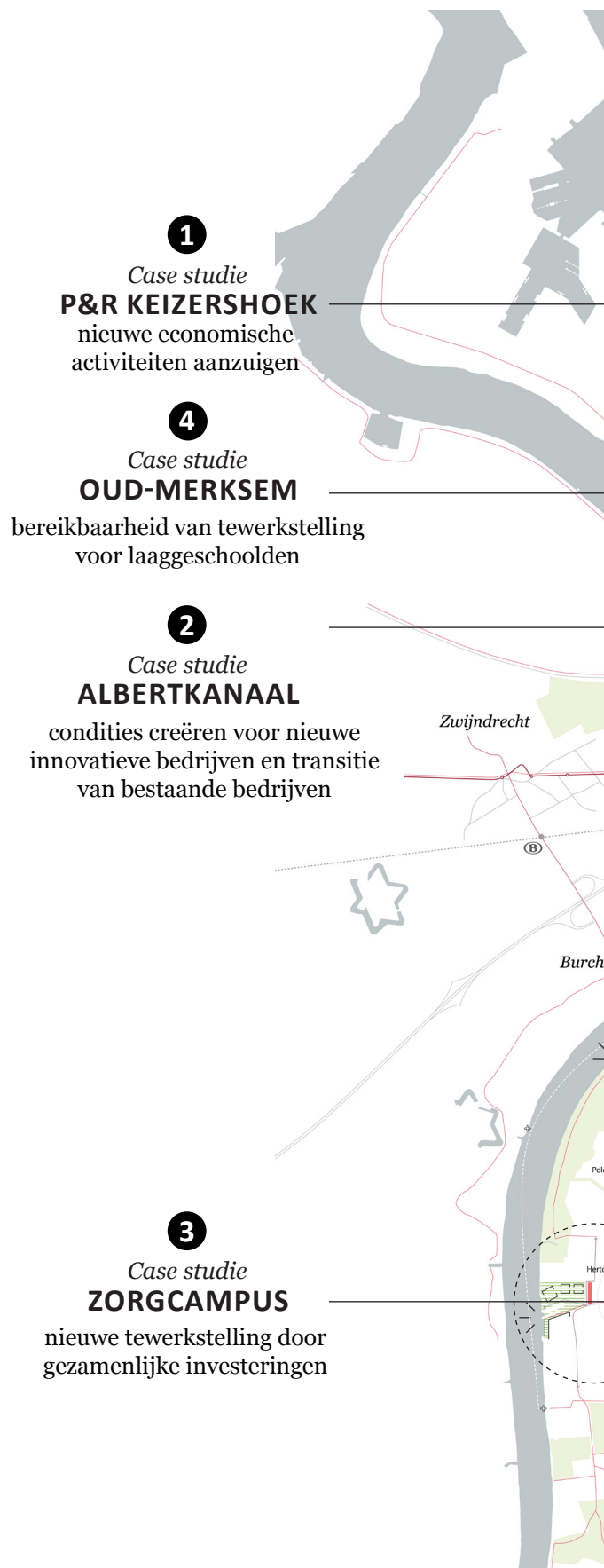
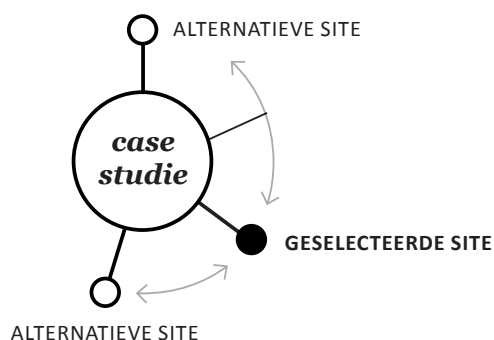
4 casestudies

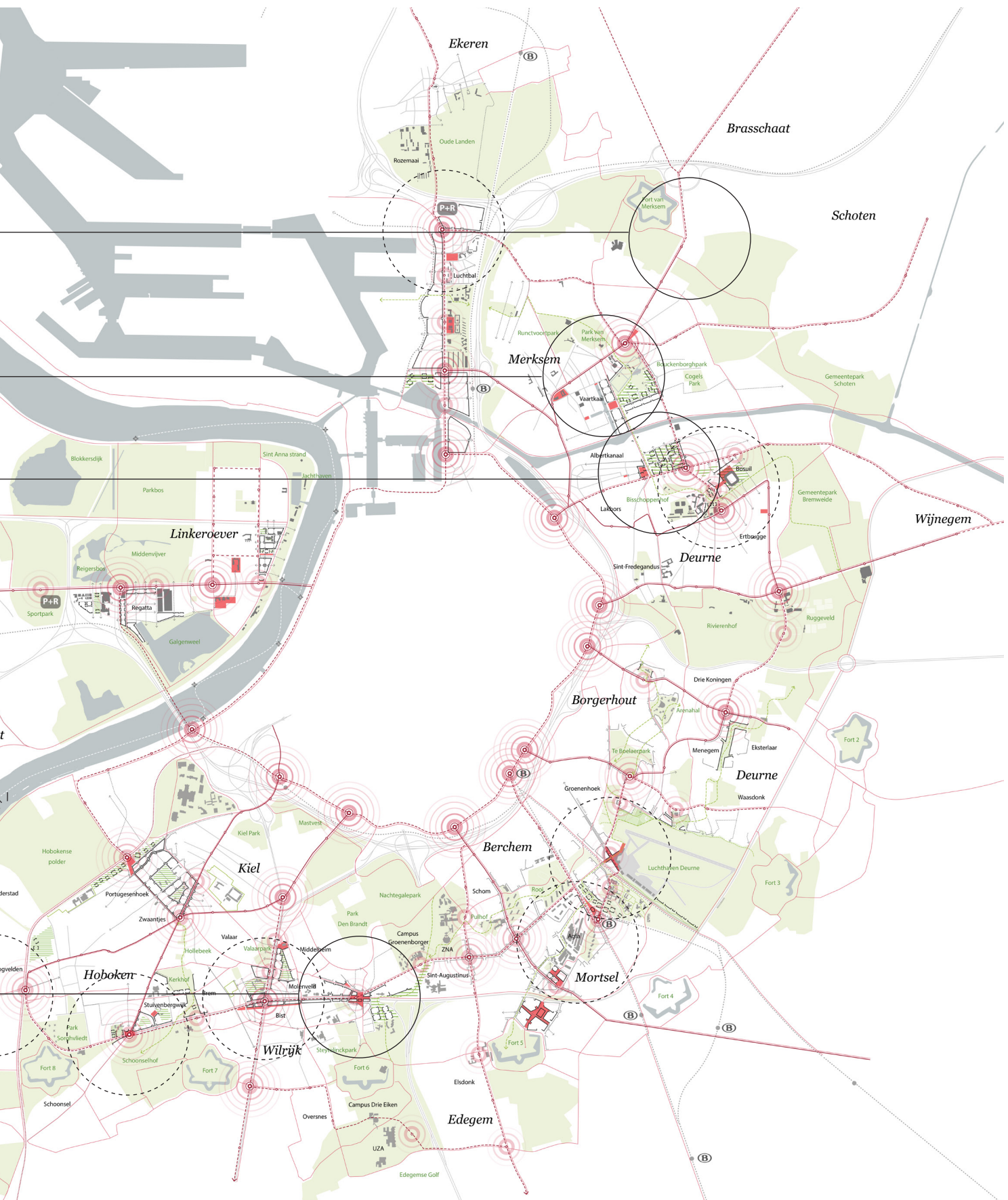
Voor elk patroon wordt hierna, in samenspraak met de opdrachtgever, een relevante casestudie uitgekozen die gelegen is in een context in transitie waar momenteel projecten en initiatieven lopende zijn.

Aan de hand van **gerichte bilaterale gesprekken** brengen we **het DNA van de huidige context** van een case, de lopende projecten, bestaande initiatieven en het actorenveld in kaart. Deze gerichte stakeholderbevragingen laten ook toe niet enkel naar de huidige context te kijken, maar ook de **transformationele dynamiek** in elk van deze case studies te detailleren. Dit gebeurt aan de hand van volgende zes vragen:

- wie initieert een mogelijke versnelling?
- hoe komt de projectdefinitie tot stand?
- welke zijn de eerste doorbraak initiatieven?
- welke zijn de versnellingsinitiatieven?
- welke is de rol van mobiliteit / De Rocade?
- welke spin-off's kunnen verwacht worden?

Dit onderzoek geeft ons een duidelijker zicht op hoe smart urban dynamics werken en hoe parallelle interventies op verschillende schalen onderscheiden kunnen worden.





Bevindingen

Een belangrijke bevinding na onderzoek van de context van de cases is het feit dat de meeste van de huidige projecten of initiatieven vandaag niet de ruimtelijke context creëren voor een versterking van stedelijke economie en tewerkstelling op korte termijn. **Ze slagen er moeilijk in een co-creatief proces tot stand te brengen** (denken in ketens, in end-to-end relaties, in het delen van kosten en baten) **waarbij het individueel eigenaarschap van de verschillende actoren doorbroken wordt en een systemisch denken geïntroduceerd.**

In enkele van de projecten werd wel een **transitienetwerk** opgebouwd (bv. case zorgcampus: groep van 5, case 't Dokske in Merksem: Transitie Merksem, case Albertkanaal: brownfield covenant) maar de impact hiervan is eerder begrenst.

Verantwoordelijkheden zijn zeer gefragmenteerd, de besluitvorming is weinig transparant, en de budgetten

worden toegekend voor geïsoleerde projecten zonder dat de samenhang en onderlinge versterking van initiatieven geëxpliciteerd wordt.

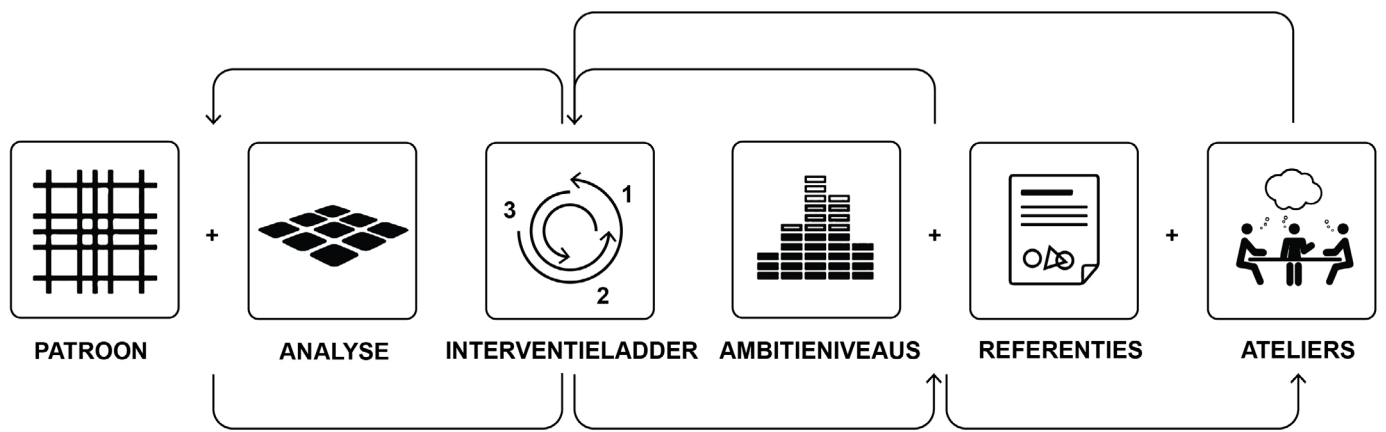
Voor het **versnellen van economische activiteiten** is het echter belangrijk dat projecten **niet enkel gericht zijn op het 'veranderen van plekken' op vlak van stedenbouw en architectuur**, maar is er ook nood aan **parallel onderzoek naar innovatieve financieringsmodellen die sociale en economische uitkomsten op lange termijn mogelijk maken** en dit in samenhang met stedelijke visies en samenwerkende uitvoeringsstrategieën.

Eén van onze onderzoeksvragen in het kader van LaboXX-Werk is dan ook: welk proces is noodzakelijk om een project te initiëren dat een meer duurzame coöperatieve structuur tot stand kan brengen?



© Dries Luyten

Leegstaande en onderbenutten ruimtes



3 ambitieniveaus per case

Ervaring leert ons dat dialoog tussen verschillende actoren het best op gang komt wanneer de **verbeelding van de stakeholders gestimuleerd wordt**, en op basis hiervan een verbindende dialoog geïnitieerd wordt. Eén van de manieren waarop we dit gedaan hebben is via het werken met ambitieniveaus.

Daarom willen we binnen elke case mogelijke doorbraakinitiatieven voorstellen door **3 ambitieniveaus te formuleren waarbij elk ambitieniveau beantwoordt aan een grotere complexiteit en een grotere interafhankelijkheid van actoren.**

De opeenvolgende ambitieniveaus in elke case variëren in de mate waarin elkaar versterkende ketenverbanden kunnen worden gerealiseerd:



© Dries Luyten

Umicore site, Hoboken

**Basis
ambitie**

We gaan op zoek naar enkelvoudige meerwaarde creërende relaties gebaseerd op onmiddellijke opportuniteiten en quick wins.



Bv.

Delen van resources (samen aankoop, delen van logistiek, delen van medewerkers, delen van ondersteunende processen (HR, ICT,...))

**Versterkende
ambitie**

We gaan op zoek naar meervoudige meerwaarde creërende relaties gebaseerd op gezamenlijke investeringen of formele samenwerkingsverbanden. Deze volgt vooral een logica van in- en outsourcing tussen betrokken stakeholders.



Bv.

Gezamenlijk investeren in uitbouw van (vnl. bestaande) economische activiteiten.

**Coalitie
ambitie**

We gaan op zoek naar meervoudige meerwaarde creërende relaties met een verbreed spectrum aan stakeholders, gebaseerd op het ontwikkelen van nieuwe gedeelde business modellen. Deze volgt vooral een logica van het herdenken van de toekomstige winstgevendheid van de deelnemende bedrijven.



Bv.

Gezamenlijk investeren in nieuwe economische activiteiten die leiden tot het uitbouwen van toekomstige (nieuw) economisch weefsel (delen van gedeelde infrastructuur, integratie van belangen van verschillende maatschappelijke actoren).

Interventieladder als instrument

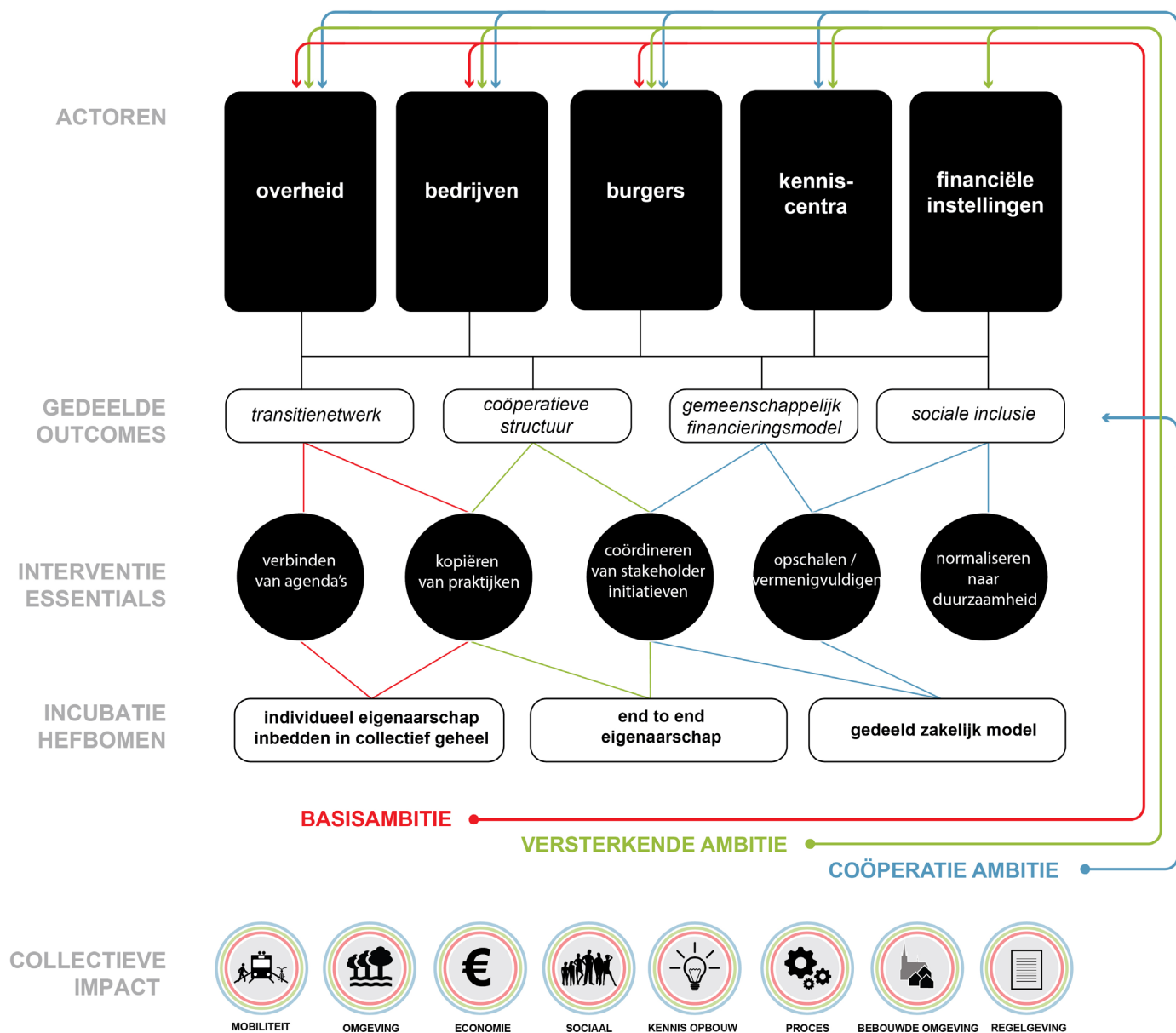
De stappen die noodzakelijk zijn in het realiseren van deze 3 ambitieniveaus trachten we te definiëren in een **nieuw instrument: de interventieladder**. Deze tracht een antwoord te formuleren op de manier waarop een project aangepakt kan worden zodat **het systemisch denken gefaciliteerd wordt bij verschillende actoren** (en het individueel eigenaarschap doorbroken wordt) en vormt op die manier een leidraad om te komen tot een coöperatieve ambitie.

1. Welke actoren (gebaseerd op de maatschappelijke vijfhoek) zijn nodig om tot een doorbraakproject te komen? Welke actor initieert?
2. Hoe komt een transitienetwerk tot stand?
3. Welke verschillende actoren kunnen welke enkelvoudige relaties aangaan i.f.v. nieuwe onmiddellijke opportuniteiten (= BASIS AMBITIE). Welke zijn de nodige interventies om dit te bereiken (verbinden van agenda's, kopiëren van praktijken)?
4. Hoe kunnen verschillende actoren zich bundelen in een co-creatief samenwerkingsverband of rond een coöperatieve structuur en gezamenlijk investeringen doen m.a.w. het individueel

eigenaarschap doorbreken en een end-to-end eigenaarschap initiëren (= VERSTERKENDE AMBITIE)? Welke zijn de nodige interventies om dit te bereiken (kopiëren van praktijken, coördineren van stakeholder initiatieven)?

5. Welke actoren zouden een gezamenlijk financieel model kunnen opstellen om meervoudige relaties aan te gaan rond een gedeeld zakelijk model (= COALITIE AMBITIE)? Welke zijn de nodige interventies om dit te bereiken (coördineren van stakeholder initiatieven, opschalen / vermenigvuldigen)?
6. Wat zijn telkens de individuele en gedeelde outcomes?
7. Via welke actoren kan men tenslotte verder normaliseren naar duurzaamheid om door multiplicatie en opschaling tot sociale inclusie te komen?

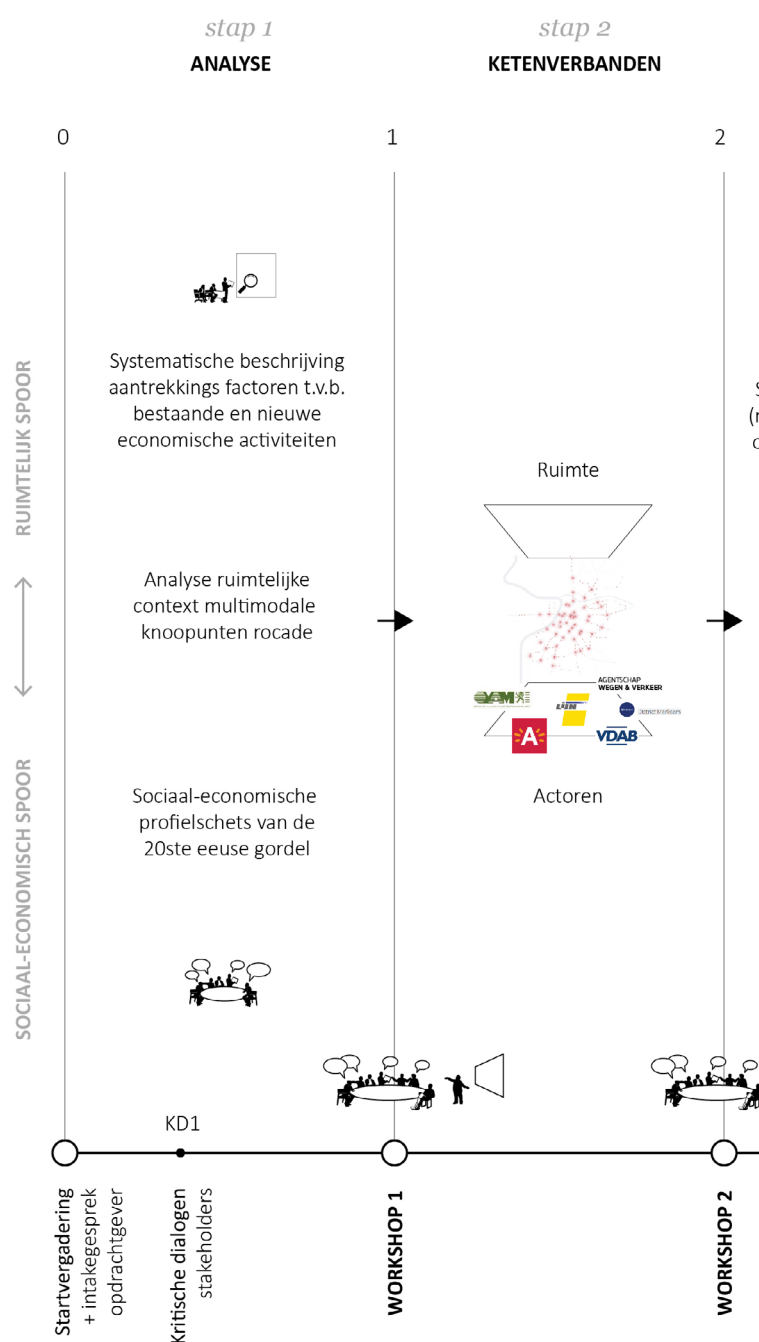
In de volgende hoofdstukken wordt deze interventieladder toegepast op elke case studie waarin wordt onderzocht hoe bestaande projecten en initiatieven stap voor stap kunnen doorgroeien tot 3 scenario's als antwoord op de 3 ambitieniveaus.

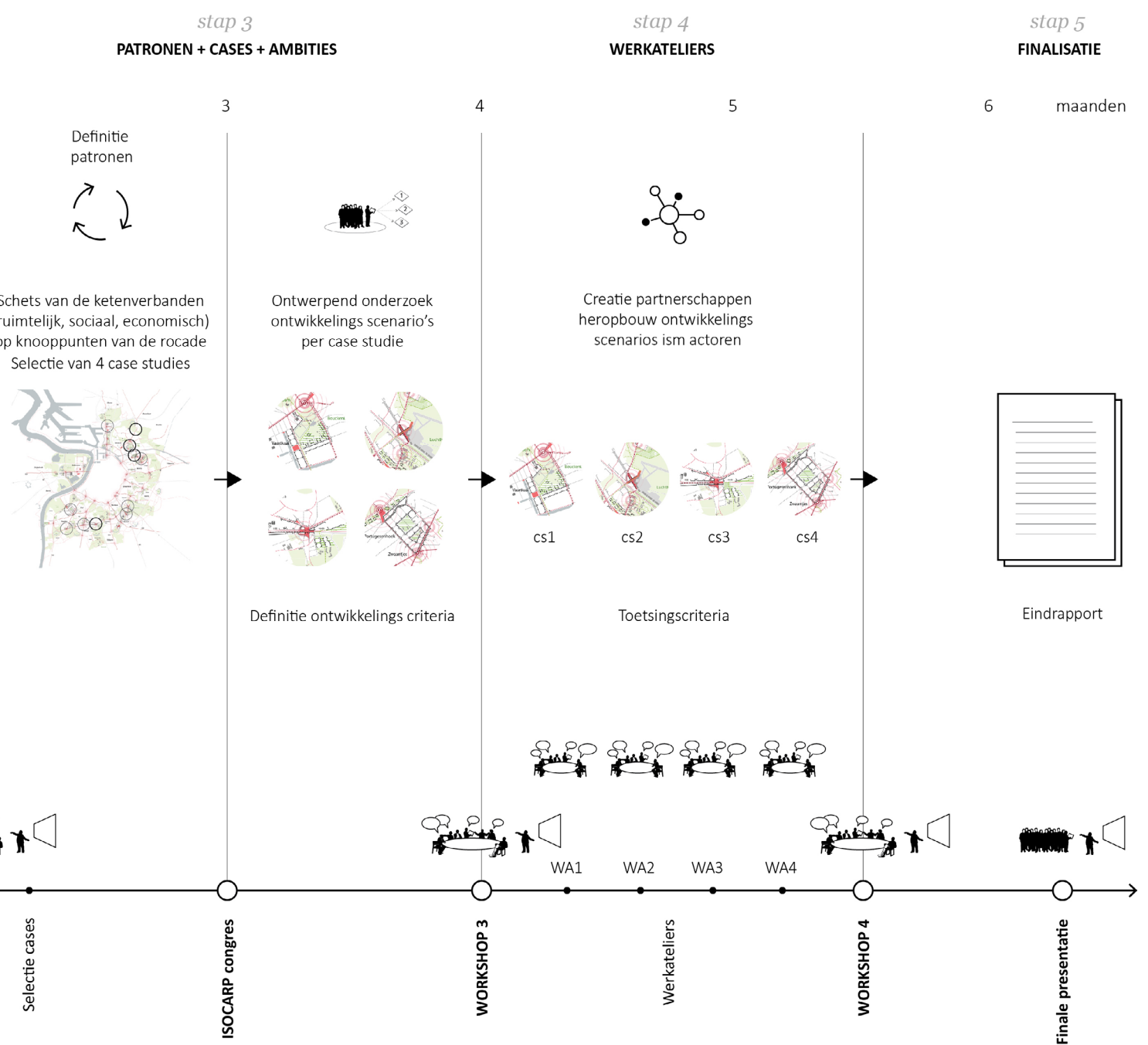


Werkateliërs

In het eerste pilootproject LaboXX werden ‘theoretische’ concepten uitgewerkt. Dit was echter zonder raadpleging van de betrokkenen. In dit project worden de **3 ambitieniveaus per case getoetst bij de betrokken actoren en potentieel toekomstige actoren in het kader van een werkatelier per case studie.**

Key stakeholders worden rond de tafel gebracht om in een open dialoog aan de hand van de 3 ambitieniveaus een gesprek te hebben hoe zij een aantal kernevoluties zien, waar dit eventueel samenwerking noodzaakt, welke impact dit kan hebben op de bebouwde omgeving, en welke nieuwe oplossingen (zowel op korte als middellange termijn) hiervoor kunnen aangereikt worden.





patroon #1

MONO-FUNCTIONELE ZONES MET EEN DOMINANT PILOOT PROJECT



case studie
PARK & RIDE KEIZERSHOEK

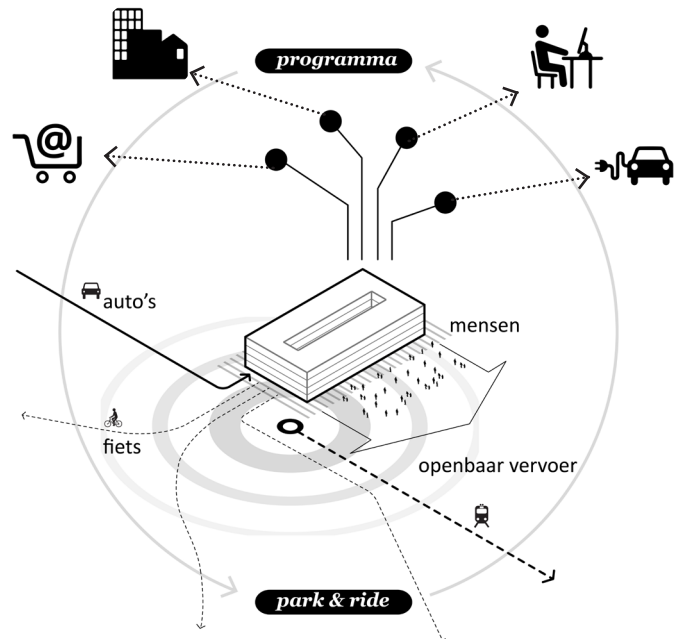
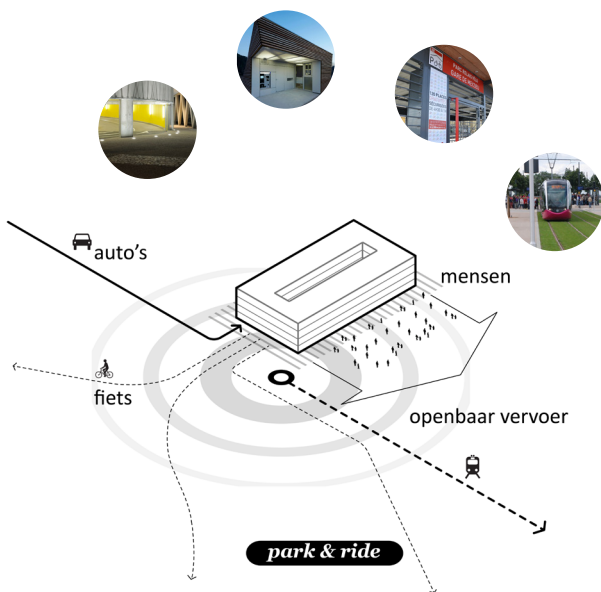


P&R Keizershoek als distributieplatform

Ruimte voor e-commerce afhaalpunt, verdeelpunt stadslandbouw, energie productie en stedelijke logistiek

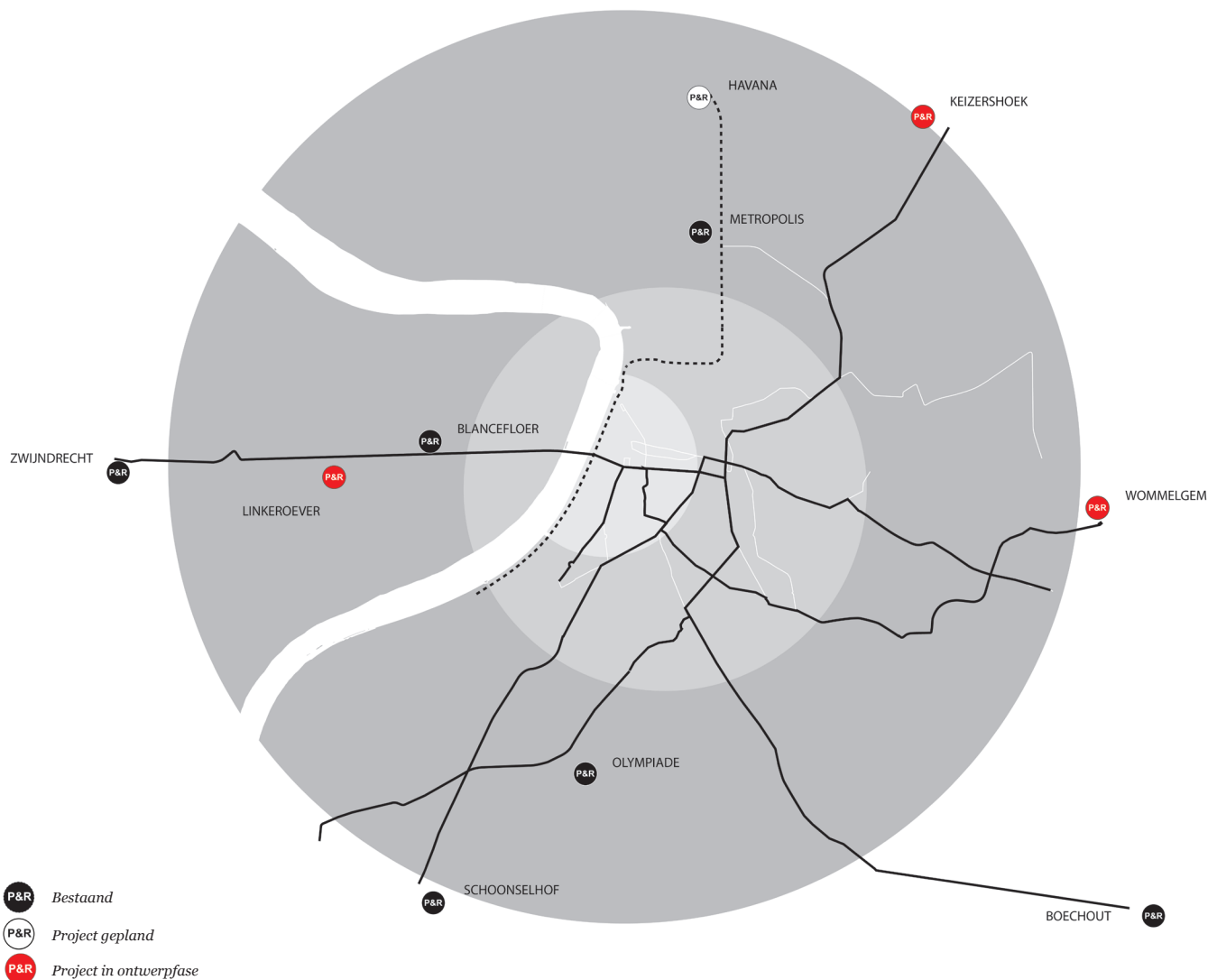
Opgave

Van P&R als multimodale overstapplaats naar P&R als voorziening in functie van economische groei



De stad Antwerpen heeft in haar streven het autoverkeer te reduceren in de binnenstad met het vooruitzicht op belangrijke infrastructuurwerken (Noorderlaan, Oosterweel, verdwijnen IJzerenlaanbrug), de **bouw van vier Park & Ride gebouwen voor in totaal 4000 à 5000 parkeerplaatsen** gepland op korte termijn. Deze zullen gerealiseerd worden aan de rand van de stad waar belangrijke invalswegen verknopen met de uiteinden van de radiale tramlijnen.

In het westen van de stad wordt een parkeergebouw Linkeroever gepland ter hoogte van de kruising van de Blancefloerlaan met de E34; in het noorden van de stad wordt een parkeergebouw Havana gepland te Luchtbal ter hoogte van de Havanastraat; op de site waar vandaag al een bestaande P&R op maaiveld gelegen is ter hoogte van de kruising van de Bredabaan met de groene corridor (reservatiestrook) boven Merksem wordt een derde P&R gebouw Keizershoek gepland; en tenslotte wordt in het oosten van de stad een P&R gebouw Wommelgem gepland ter hoogte van de kruising van de R11 met de E313.



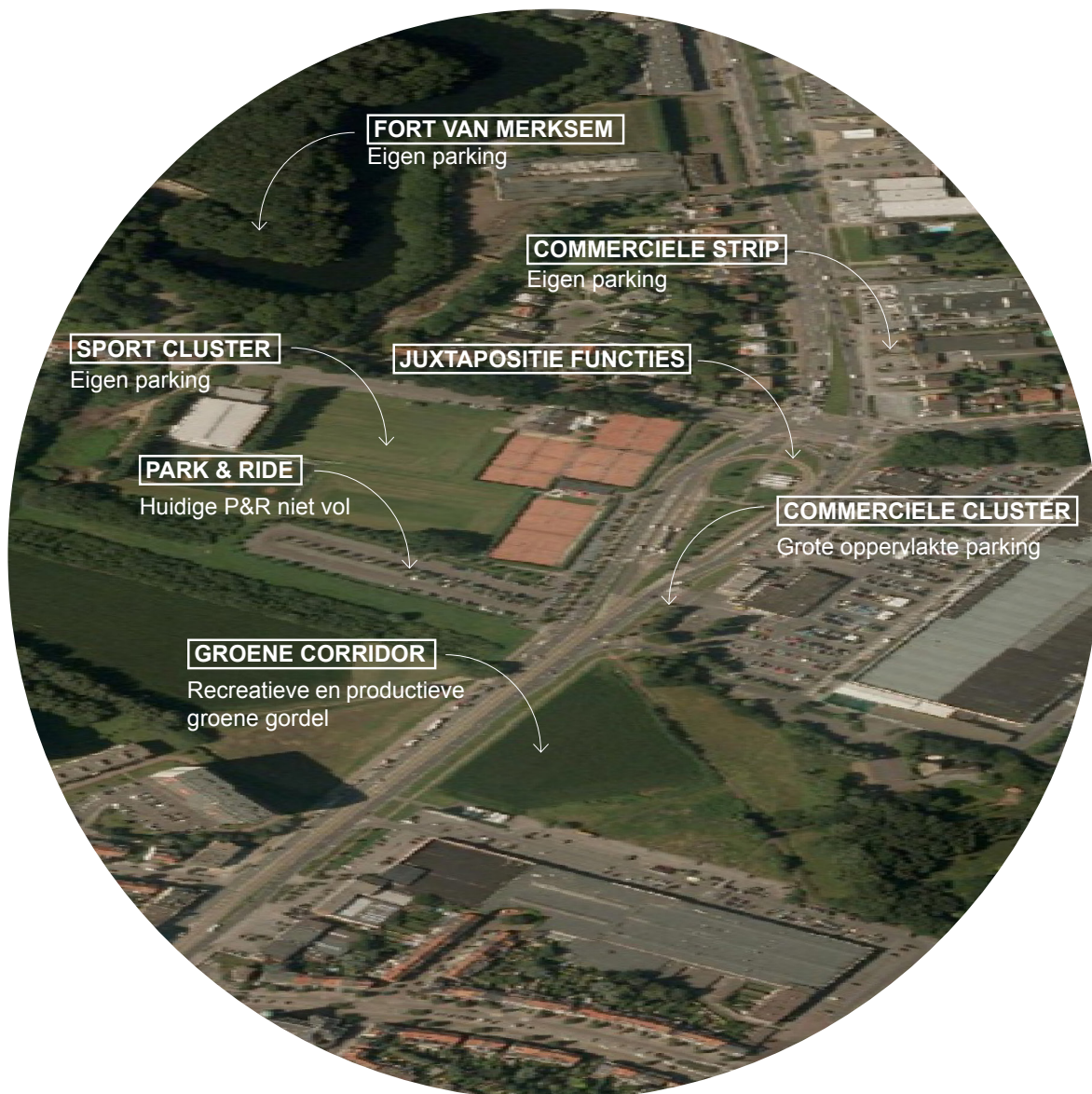
Deze gebouwen zijn in ontwerpfase en zullen gerealiseerd worden op korte termijn (2017-2018). De stad is zich echter bewust van het feit dat deze geïntegreerd worden als **monofunctionele, alleenstaande gebouwen in een vaak perifere locatie** en is bezorgd over het gebrek aan sociale controle en attractiviteit van deze parkeergebouwen. Om hier een antwoord op te bieden wordt in de plannen op maaiveld gemiddeld 1000m² ruimte voorzien voor extra programma dat in de eerste plaats voor de gebruikers, maar ook voor de omgevende context een meerwaarde kan betekenen. Vandaag is er echter nog **geen duidelijk idee over wat dit extra programma inhoudt, noch wie interesse heeft deze te exploiteren.**

Een bijkomende vraag is deze naar de manier waarop dialoog rond een programma verschillende stakeholders bij elkaar kan brengen om samen een meer integrale ontwikkeling te realiseren.

Deze case studie focust op het geplande **P&R gebouw Keizershoek** als een testcase om te onderzoeken hoe dit losstaand initiatief als monofunctioneel project **meer kan zijn dan een staller van auto's**, maar daarnaast ook een pilootproject kan zijn dat door in te spelen op nieuwe trends in stedelijke mobiliteit en logistiek, energieproductie, ... **ook nieuwe**

Ruimtelijke analyse en planningscontext

P&R met ruimtelijke beleving



De site op Keizershoek is gelegen in het noorden van de gemeente Merksem in een suburbane omgeving waar de woonparken van Schoten en Brasschaat aansluiten op de 20ste eeuwse gordel van Antwerpen. De Bredabaan vormt één van de invalswegen van de stad en ter hoogte van de site situeert zich een cluster van baanwinkels. Tramlijn 3 heeft er een eindstop naast de huidige P&R op maaiveld die plaats biedt aan een 300-tal parkeerplaatsen.

In de onmiddellijke omgeving van de site vinden we een juxtapositie van verschillende functies terug: Carrefour en Galeria Inno, een sport cluster met de Koninklijk korfbalclub, een tenniscub, en een voetbalclub, en het Fort van Merksem. Elk van

deze functies heeft een grote oppervlakte aan eigen parking. De nabijheid van deze parkings met de functies zorgt ervoor dat deze automatisch gebruikt worden. De gerichtheid op de eigen functie maakt het herdenken van onderdelen van deze functie (bv. parkings) in hun onderlinge relatie niet evident. Het gevolg is waarschijnlijk dat de stakeholders niet op een natuurlijke manier tot een uitwisseling komen rond de manier waarop de parkeermogelijkheden in hun onderlinge samenhang beter georganiseerd zouden kunnen worden.

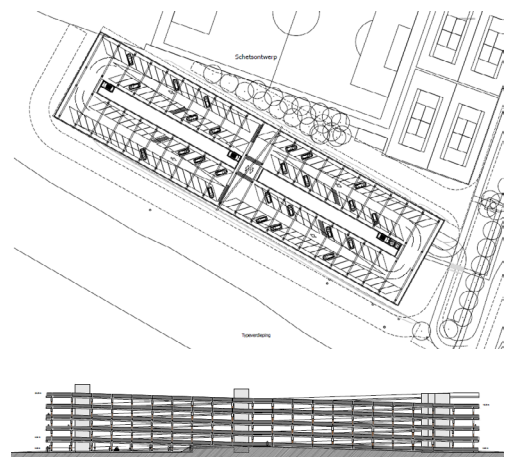
Elk van deze functies heeft een grote oppervlakte aan eigen parking met als gevolg dat de bestaande P&R parking zelden vol staat.



De omgeving rondom de bestaande P&R

De groene corridor tussen Keizershoek en Merksem is een reservatiestrook voor de mogelijke komst van een secundaire ring geconnecteerd met de R11.

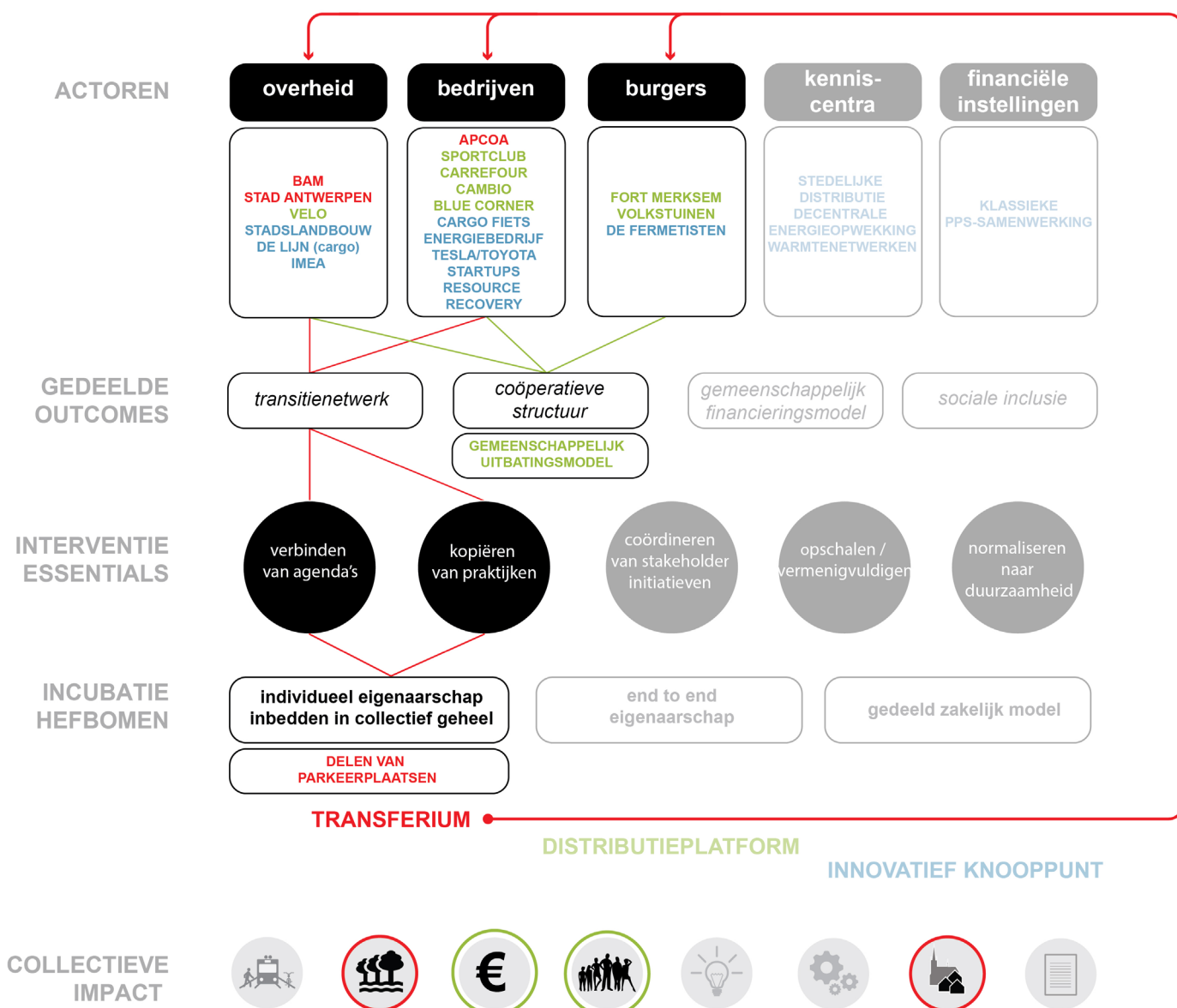
Momenteel heeft het architectenbureau Hub architecten een lopende opdracht voor het ontwerp van **het parkeergebouw dat 720 parkeerplaatsen voorziet op 5 niveaus**. Er wordt in de huidige plannen aandacht besteed aan een kwalitatieve ruimtelijke beleving (lichtinval, ruimtelijkheid, signalisatie,...) en op het maaiveld wordt op 2 plaatsen 500 m² gereserveerd voor een **flexibel programma**. Vandaag hebben BAM en de stad echter nog geen zicht op de exploitatie van de parking, noch op een eindgebruiker van de flexibele ruimte op het maaiveld.



Ontwerp voor het nieuwe parkeergebouw (Hub architecten)

Interventieladder

3 mogelijke ambitieniveaus

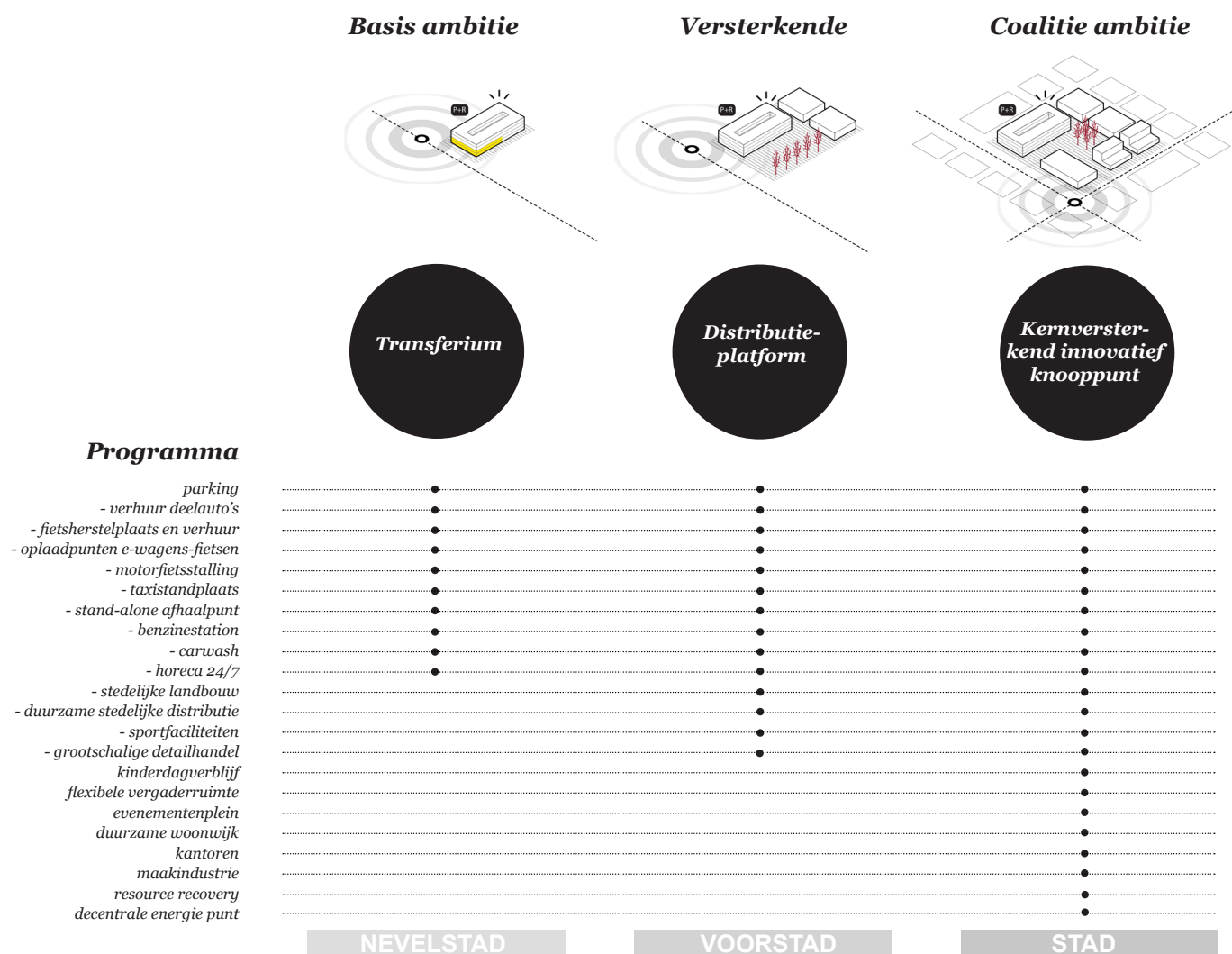


Via bilaterale gesprekken met de stad Antwerpen en een ruimtelijke analyse van de context hebben we het actorenveld in kaart gebracht aan de hand van de interventieladder. BAM en de stad Antwerpen zijn vandaag initiatiefnemer.

We merken op dat **het huidige project sterk inzet op architecturale kwaliteit van het gebouw zelf, maar niet ingebed is in een bredere benadering van het P&R gebouw als onderdeel van een duurzaam P&R systeem** enerzijds, en dat er anderzijds nog geen stappen werden gezet om **in dialoog** te gaan met **bestaande actoren** in de omgeving.

Er werd m.a.w. nog geen transitienetwerk opgericht en momenteel zijn alle actoren voornamelijk **gericht op de eigen business of activiteit**, en redeneren ze **vanuit een individueel eigenaarschap**. Hierdoor zullen er een aantal conflicten ontstaan zoals bv. de rendabiliteit van de exploitatie: wie zal willen betalend parkeren in een P&R gebouw indien in de omgeving een overvloed aan gratis parking toegankelijk is?

Aan de hand van interventieladder hebben we verkennend onderzoek gedaan naar de **kansen voor ketenverbanden** rond de komst van het P&R gebouw. Hierbij benaderen we de vraagstelling vanuit **het P & R gebouw als onderdeel van een**



duurzaam mobiliteit systeem op niveau van de stad en meer specifiek in de bebouwde context van de tramstop Keizershoek.

We toetsen samen met verschillende actoren drie mogelijke ambitieniveaus en bekijken waar mogelijke expertoplossingen kunnen worden verfijnd of herwerkt, zodat ze in een toekomstig samenwerkingsverband een meerwaarde kunnen betekenen:

- basisambitie - P&R als transferium
- versterkende ambitie: P&R als distributieplatform
- coalitieambitie - P&R als kernversterkend innovatief knooppunt

Basis ambitie

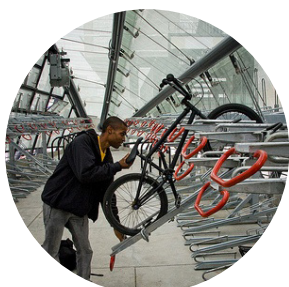
P&R als transferium



24/7 supermarket



fitness



fietspunt



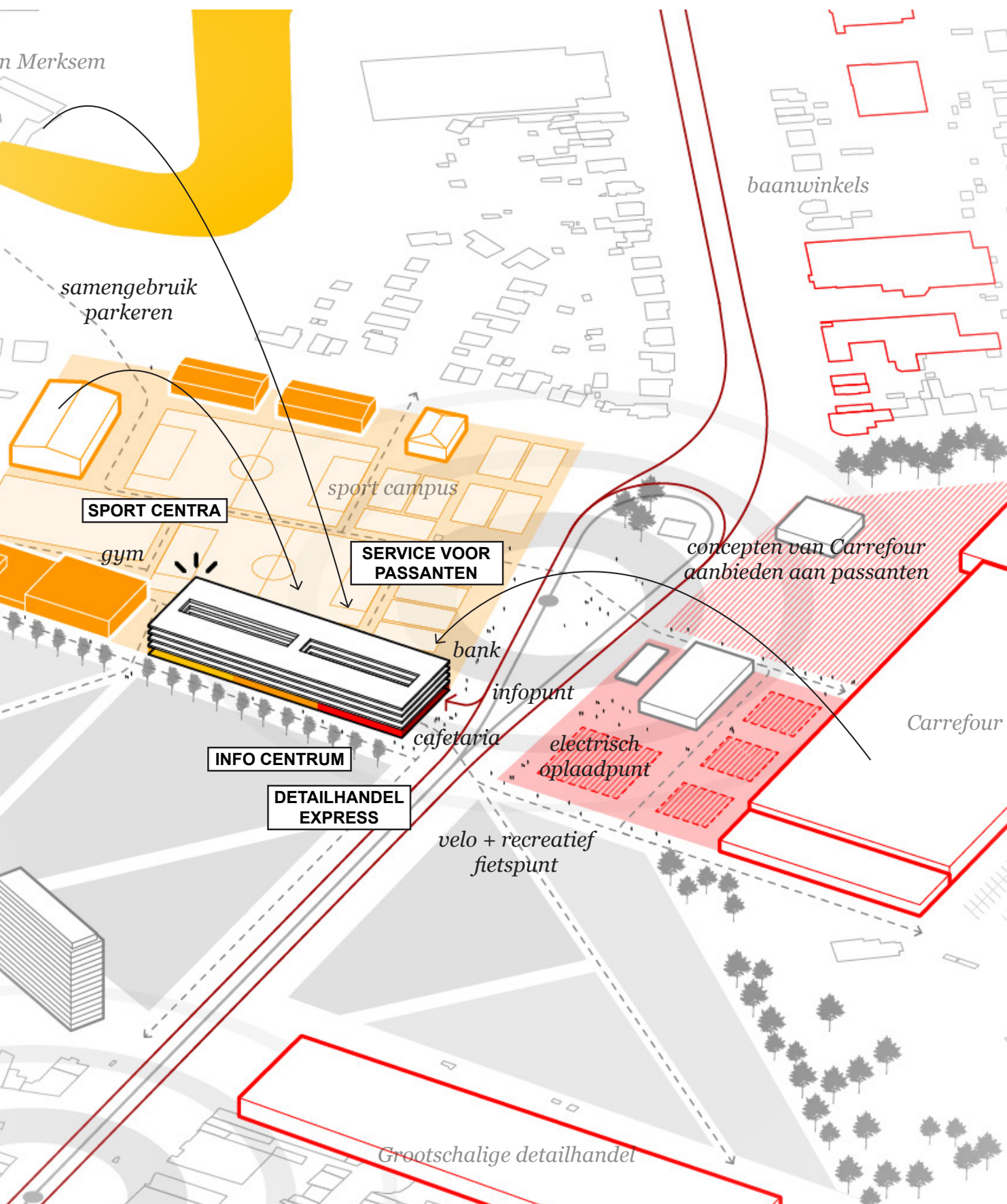
electrisch oplaadpunt

Voor deze ambitie gaan we op zoek naar **quick wins met bestaande actoren in de omgeving** en bekijken we op welke manier hun activiteiten baat kunnen hebben bij de komst van het parkeergebouw.

Gelegen op een strategische en visibele locatie kan de parkeerinfrastructuur naast parking ook **extra diensten aanbieden** aan honderden dagelijkse pendelaars tijdens hun overstap van individueel vervoer naar collectief vervoer zoals bv. 24/7 express supermarkt, autodelen, een bank, een car wash, een oplaadstation voor elektrische fietsen en auto's, een fietsverhuur en herstel punt,.... Dit extra programma zorgt voor een grotere dynamiek en sociale veiligheid in de omgeving van het parkeergebouw.



Ook lijkt het **samengebruik van de parkeerplaatsen voor functies met een complementaire tijdschema** (bv. recreatie) een evidente meerwaarde te bieden aan bv. de sportcluster en het Fort van Merksem. Op die manier kan extra ruimte vrijgemaakt worden voor nieuwe ontwikkelingen op hun huidige parkings. Daarnaast kan het parkeergebouw zelf ook ruimte bieden voor **complementair programma vanuit de naburige actoren**. Zo kan er plaats geboden worden aan aanvullende indoor sportactiviteiten (sportcluster), een toeristisch infopunt binnen cultureel-recreatieve netwerken en gekoppeld aan een fietsverhuur (Fort Merksem), een expres detailhandel of andere concepten van Carrefour die aangeboden kunnen worden aan de vele passanten, ...



Versterkende ambitie *P&R als bestemming*



stadslandbouw



e-commerce



resource-recovery



solar parking, Freiburg

De versterkende ambitie bekijkt het P&R gebouw als **een distributieplatform dat een rol speelt in het stedelijk metabolisme** als systeem. Het parkeergebouw kan naast transferium ook een bestemming worden en plaats bieden aan verschillende activiteiten die inspelen op de dubbele bereikbaarheid vanuit de binnenstad via openbaar vervoer, en vanuit de periferie van de regio Antwerpen via een performant wegennet.

Gezien **de strategische locatie van het P&R gebouw aan de rand van de stad**, kan een **distributiecentrum** geïntegreerd worden.

Vrachtwagens leveren goederen die via duurzame mobiliteitsmodi (kleinere elektrische voertuigen, cargo-bike,...) verder verdeeld worden in het stedelijk weefsel van Antwerpen. Deze logistieke functie kan gecombineerd worden met een e-commerce afhaalpunt, waar ook bv. Carrefour gebruik van kan maken. De activiteiten van City Depot in Hasselt zijn een goed voorbeeld van hoe dit systeem kan functioneren.

In het netwerk van stedelijke logistiek kan bovendien op de locatie van de P&R Keizershoek ook een programma geïntegreerd worden waar, **door het samenbrengen van maakindustrie en logistieke industrie, nieuwe kansen kunnen ontstaan voor tewerkstelling**. Zo kan het parkeergebouw een valorisatiepunt vormen in de keten van aanvoer van (afval)producten (stadslogistiek), het proces van resource recovery (maakindustrie), en de verkoop en distributie van opgewaardeerde producten (stadsdistributie).

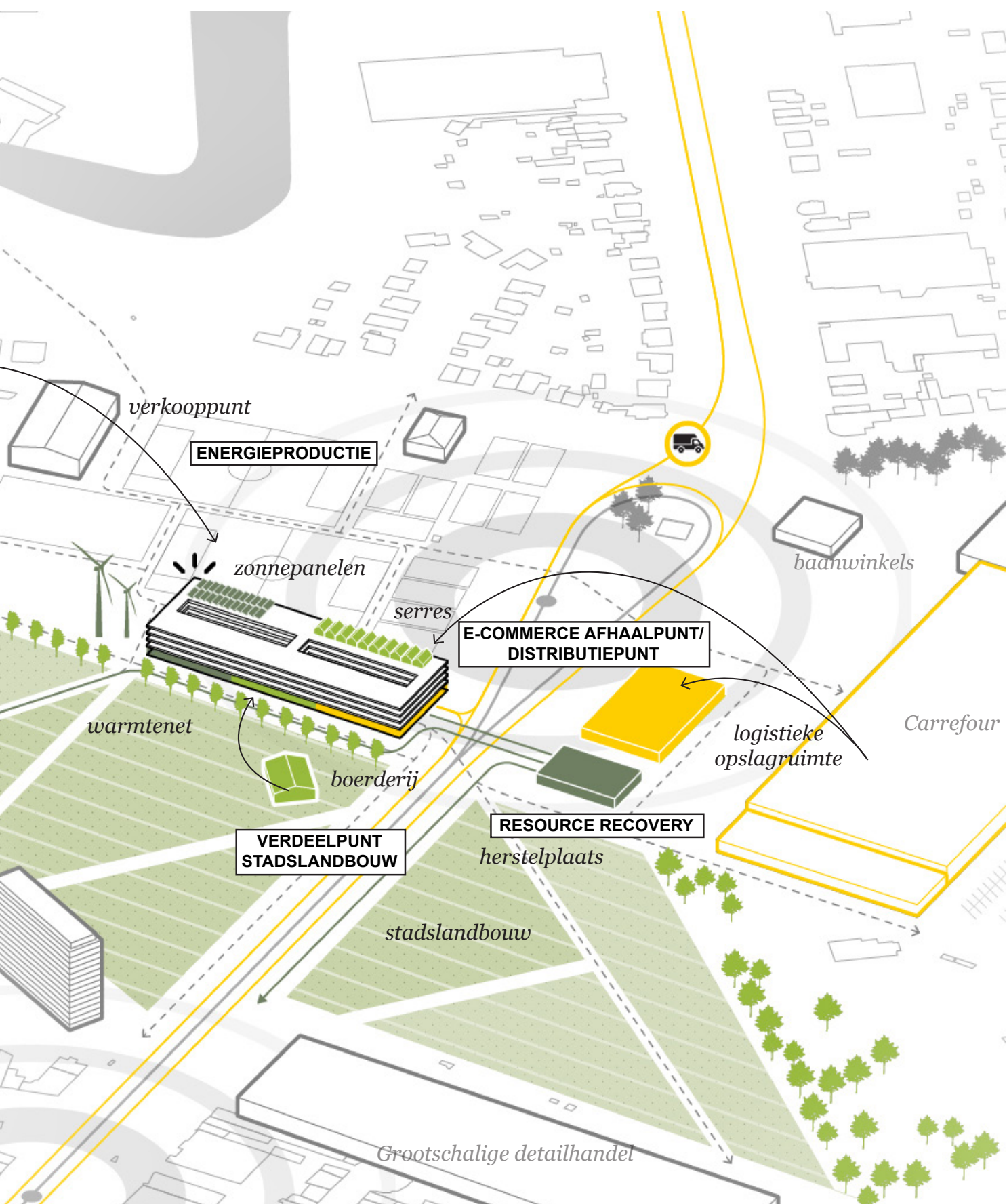
De aanwezigheid van de Volkstuinen Merksem, de groene corridor, en dit in combinatie met de



complementaire bereikbaarheid vanuit de stad (afname) en vanuit de periferie (levering), kan ook voldoende actoren engageren rond **een distributiepunt voor stadslandbouw**. Een bedrijf zoals De Fermetisten gericht op de distributie van lokaal (Provincie Antwerpen) geproduceerde groenten en fruit kan potentieel interesse hebben om gebruik te maken van deze locatie in functie van opslag, verkoop en distributie via duurzame mobiliteitsmodi. De open velden in de groene corridor kunnen plaats bieden aan CSA (community supported agriculture) in samenwerking met Volkstuinen Merksem. In het P&R gebouw worden een aantal basisvoorzieningen zoals water en sanitaire aangeboden. Dit concept werd recent geïmplementeerd in Genève, tussen de dorpen Bernex en Confignon, in een zeer gelijkaardige context.

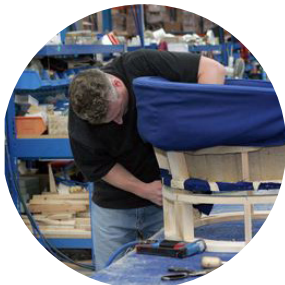
De grote dakoppervlakte van het parkeergebouw kan plaats bieden **aan de productie van zonne- en windenergie** voor eigen gebruik, of via een warmtenet gekoppeld aan energiegebruikers in de nabije omgeving. De oplaadpunten voor elektrische voertuigen kunnen aanvullend een buffer vormen als complement zodat een robuuster lokaal energienetwerk (smartgrid) ontstaat.

Zeker indien we voor een openbaar vervoersinfrastructuur niet enkel uitgaan van het verplaatsen van mensen, maar ook van goederen en energie, kan naast de exploitatie als parkeergebouw ook gedacht worden aan **een gedeeld uitbatingsmodel binnen een coöperatieve structuur met andere sectoren** (logistiek distributiepunt, valorisatiepunt in de maakindustrie,...).



Coalitie ambitie

P&R als kernversterkend innovatief knooppunt



maakindustrie



landschapspark



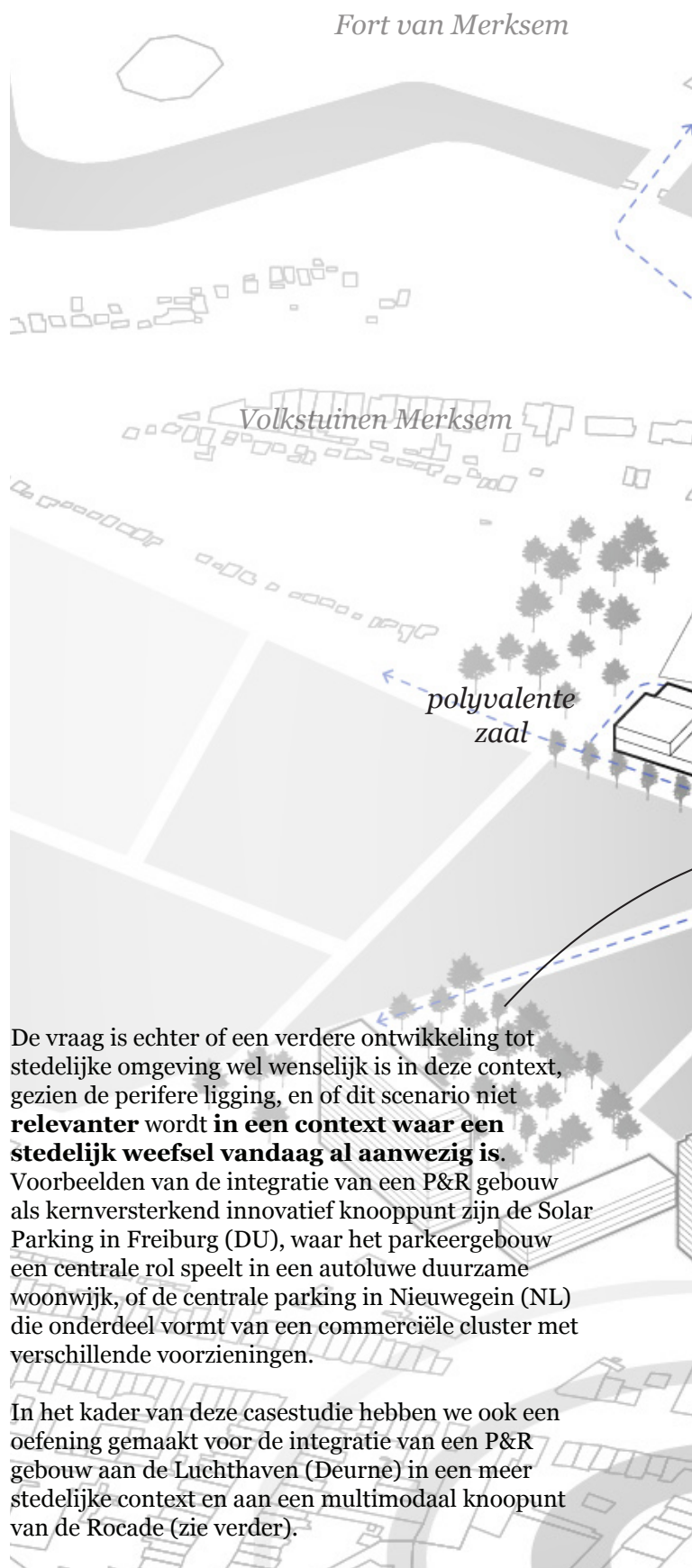
stedelijke cluster



stedelijke logistiek

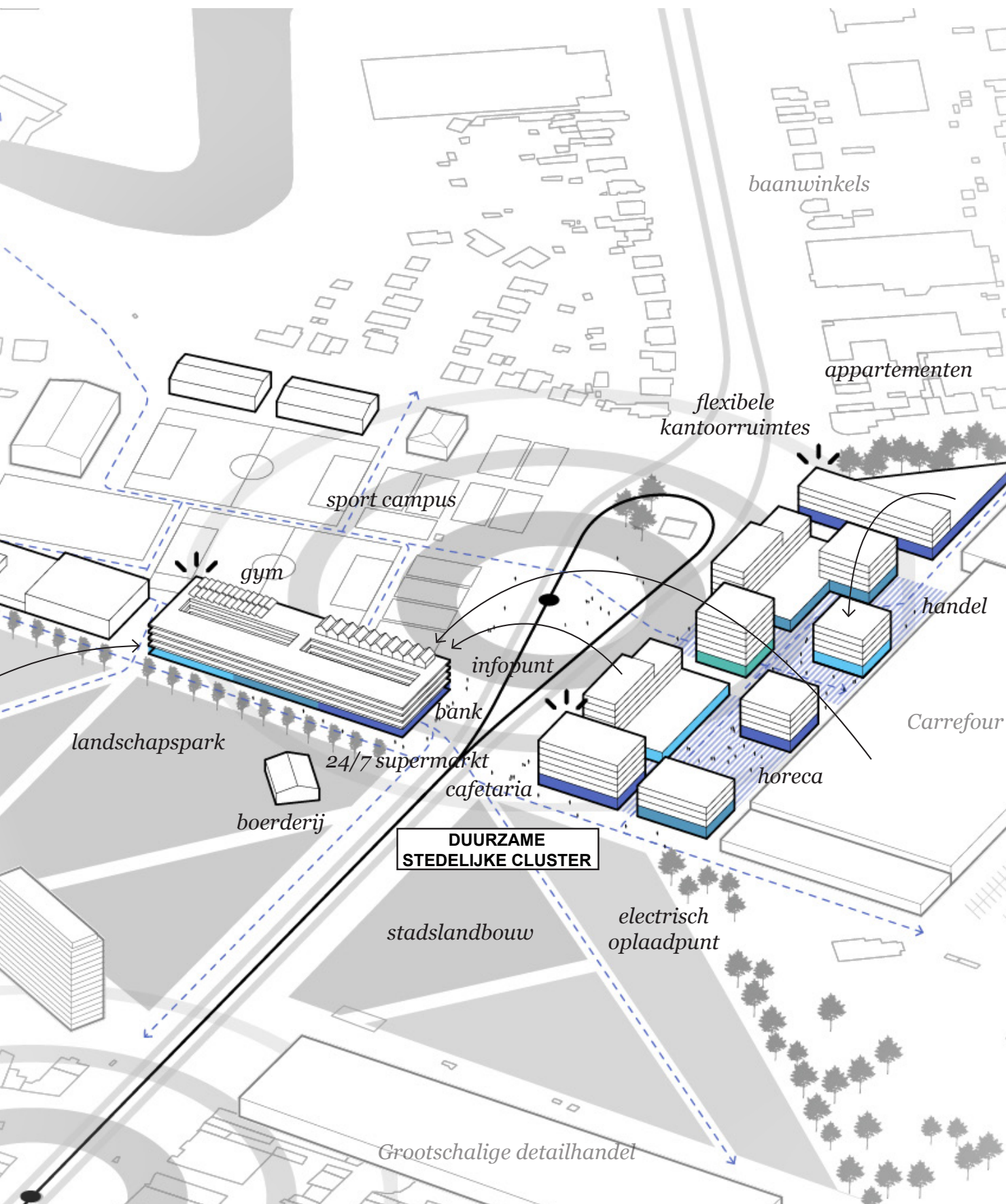
De coalitieambitie ziet de mogelijkheden van een P&R gebouw **als kernversterkend innovatief knooppunt binnen ruimere netwerken in de stedelijke context.**

Dit scenario suggereert het P&R gebouw als **onderdeel van een duurzame stedelijke cluster** voor het centraliseren van gebundeld parkeren en energieproductie in een nieuwe duurzame stedelijke ontwikkeling op de huidige parking van de Carrefour. Die laatste kan verhuizen naar de achterkant of ondergronds geïntegreerd worden. De context biedt plaats aan een gemengde ontwikkeling of aan zorgwoningen in de nabijheid van voorzieningen en bereikbaar via openbaar vervoer. De groene corridor kan ingericht worden als landschapspark. De sportcluster wint potentiële leden, het Fort van Merkssem potentiële bezoekers van culturele en recreatieve activiteiten.



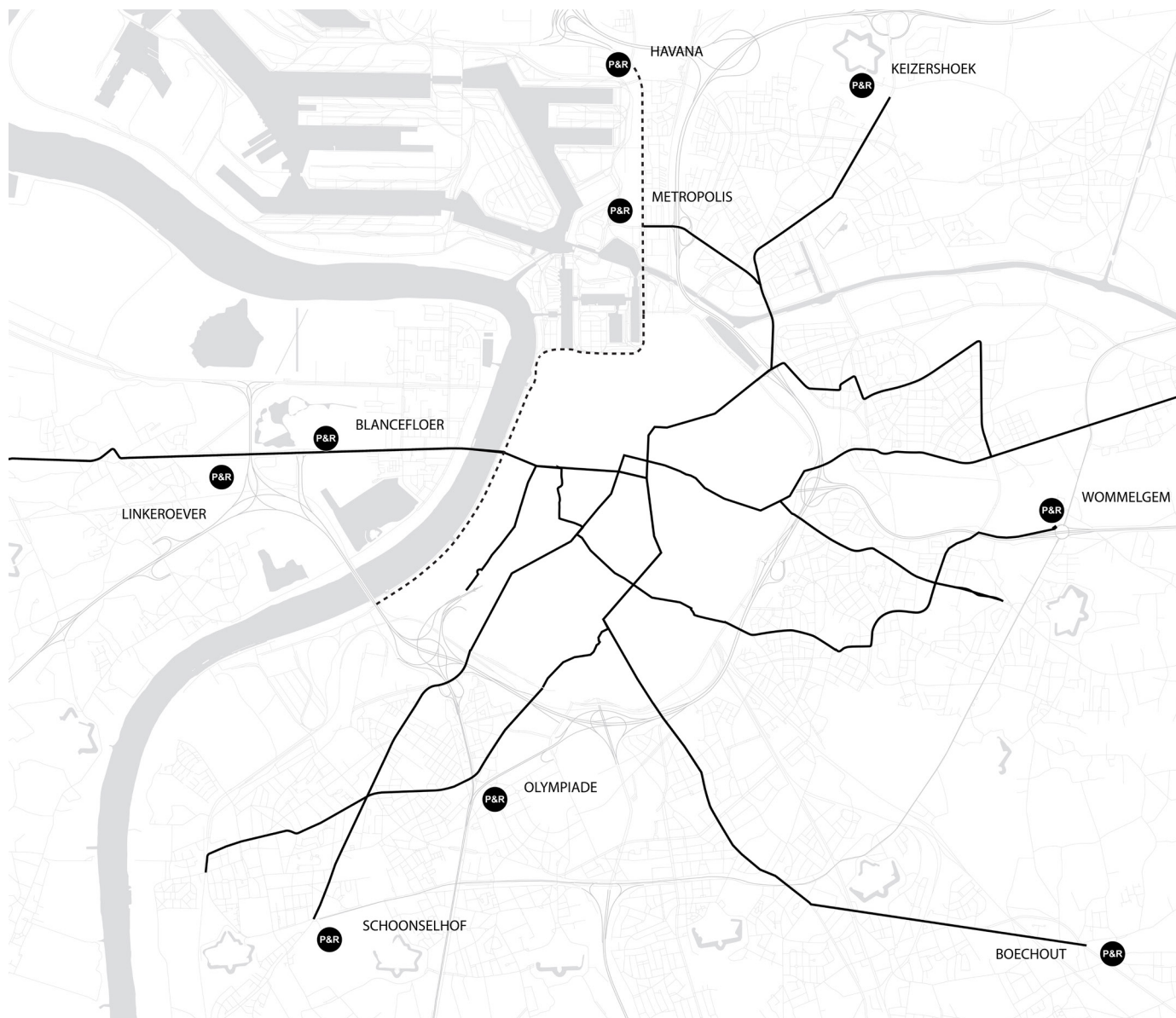
De vraag is echter of een verdere ontwikkeling tot stedelijke omgeving wel wenselijk is in deze context, gezien de perifere ligging, en of dit scenario niet **relevanter wordt in een context waar een stedelijk weefsel vandaag al aanwezig is.** Voorbeelden van de integratie van een P&R gebouw als kernversterkend innovatief knooppunt zijn de Solar Parking in Freiburg (DU), waar het parkeergebouw een centrale rol speelt in een autoluwe duurzame woonwijk, of de centrale parking in Nieuwegein (NL) die onderdeel vormt van een commerciële cluster met verschillende voorzieningen.

In het kader van deze casestudie hebben we ook een oefening gemaakt voor de integratie van een P&R gebouw aan de Luchthaven (Deurne) in een meer stedelijke context en aan een multimodaal knooppunt van de Rocade (zie verder).



P&R: bestaande situatie

Collector en overstappunt aan de rand van de stad, gericht op het centrum



Tegen 2018 zal de stad Antwerpen een reeks nieuwe parkeergebouwen geïmplementeerd hebben aan de rand van de stad, telkens via 1 tramverbinding gelinkt met de binnenstad. De realisatie ervan zal bijdragen aan de reductie van het aantal auto's in het stadscentrum, maar zal slechts **een beperkt antwoord bieden op het probleem van congestie en vervuiling**.

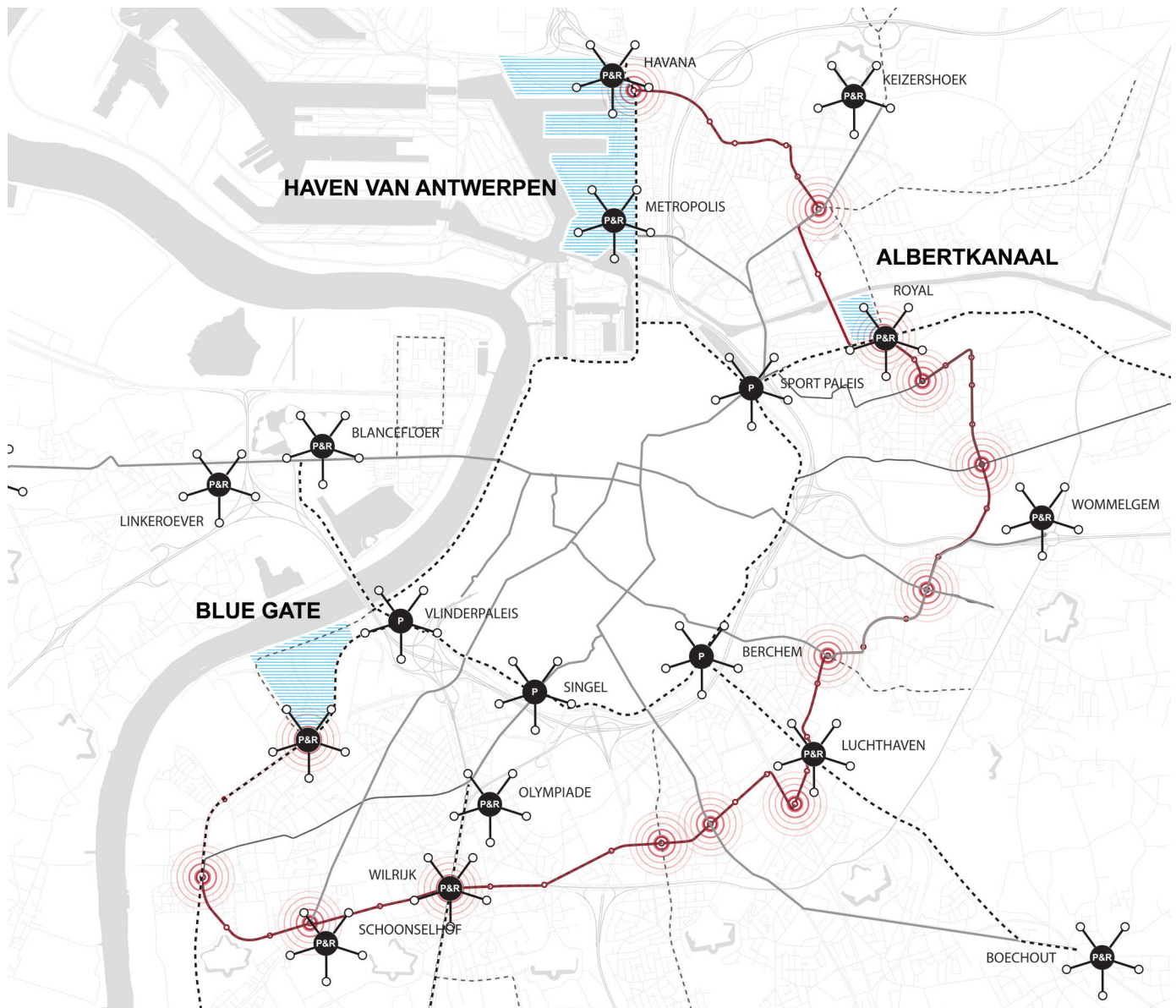
De perifere locatie zal nuttig zijn voor sommige gebruikers, maar een groot deel van de pendelaars zal toch de auto verkiezen gezien de **grote reistijd (deur aan deur) met openbaar vervoer tot aan de binnenstad**, of omdat **het huidige tramnetwerk niet performant genoeg is in de bediening van belangrijke attractoren in Antwerpen**.

Aanvullende maatregelen kunnen geïmplementeerd worden zoals we ook in andere steden terugvinden: gratis parking en ticket openbaar vervoer zoals in Amsterdam, taxatie zoals in Stockholm of een sterke marketing campagne om deze locaties publiek gekend te maken.

Indien we echter uitgaan van de komst van de Rode Rijn en een performante vernetting van de stad Antwerpen inclusief de 20ste eeuwse gordel, kan **een gebied dekkend P&R systeem voor de hele stad** geïmplementeerd worden en kunnen de geplande perifere parkings aangevuld worden met **een complementair type P&R gebouwen ter hoogte van multimodale knooppunten langs de Rode Rijn** (waar radiale tramlijnen

P&R: toekomstbeeld

Logistiek distributiepunt gekoppeld aan duurzaam performant stedelijk distributienetwerk



kruisen met een transversale tramlijn). Vanuit deze P&R gebouwen zijn een groot aantal stedelijke polen van Antwerpen direct bereikbaar en wordt een oplossing geboden voor een groot bijkomend aantal pendelaars. Op deze locaties is bovendien de hierboven voorgestelde coalitieambitie van een P&R gebouw als kernversterkend innovatief knooppunt meer realistisch. De P&R gebouwen kunnen **als logistieke distributiepunten onderdeel vormen van een duurzaam stedelijk distributienetwerk** waarbij de traminfrastructuur naast mensen ook goederen (cargo-tram) en energie (stedelijk warmtenetwerk / smartgrid) transporteert.

Het voorstel vond inspiratie in de theorie van Graham Parkhurst, die het concept 'link and ride'

naar voor schuift, waarin hij pleit voor verschillende kleinere parkings langsheen een openbaar vervoer corridor. De pendelaar wordt zo dicht mogelijk bij de herkomst onderschept waardoor het autoverkeer in de stad afneemt en korte verplaatsingen vaak per fiets gebeuren. De kleinere schaal van P&R gebouwen kan bovendien gemakkelijker geïntegreerd worden in het stedelijk weefsel en is compatible met ander programma zoals een distributiecentrum. Deze infrastructuur kan ook dienst doen als 'cycle & ride' als overstappunt vanuit lokale fietsnetwerken.

De stad Bordeaux heeft bovenstaand model actief geïmplementeerd: met de vertramming van suburbane gebieden wordt een opmerkbare reductie van het autoverkeer in de stad vastgesteld.

Coalitie ambitie

P&R als kernversterkend innovatief knooppunt

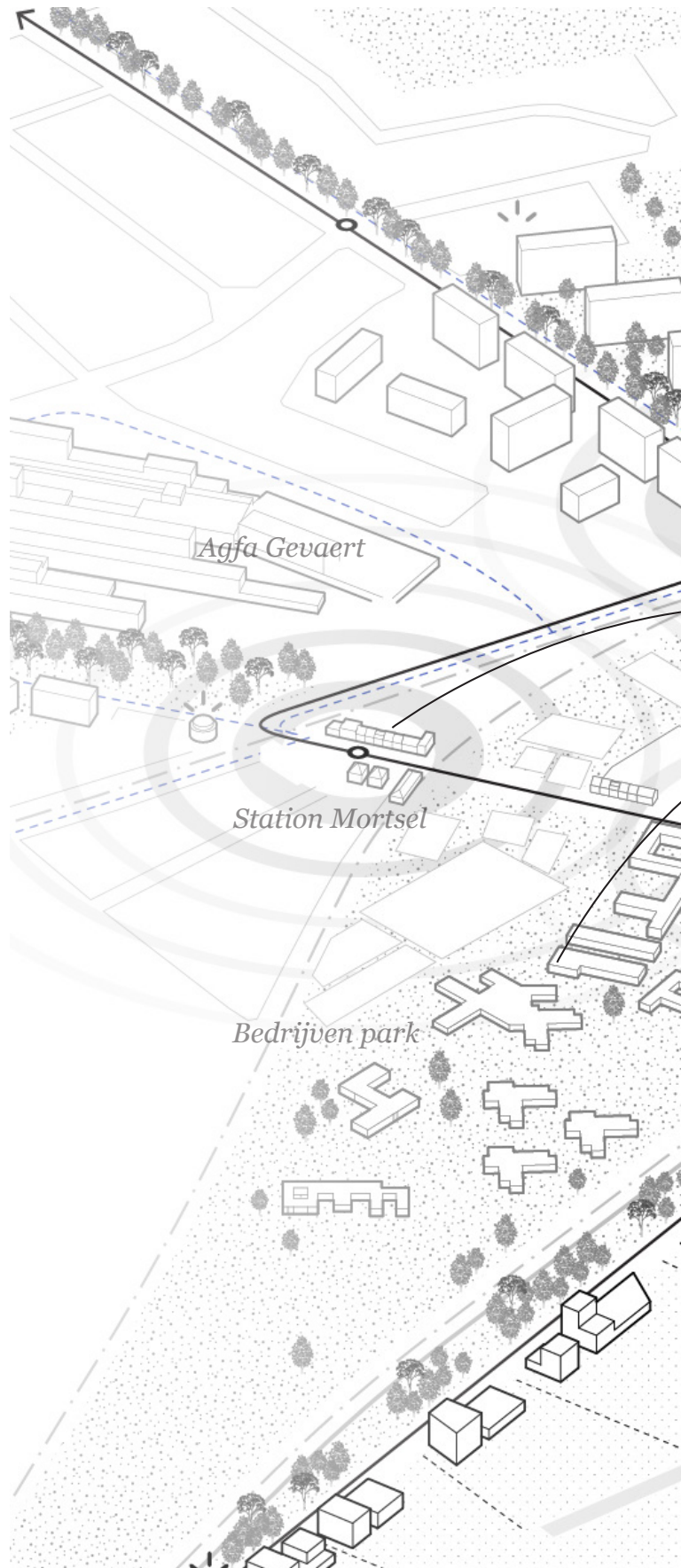


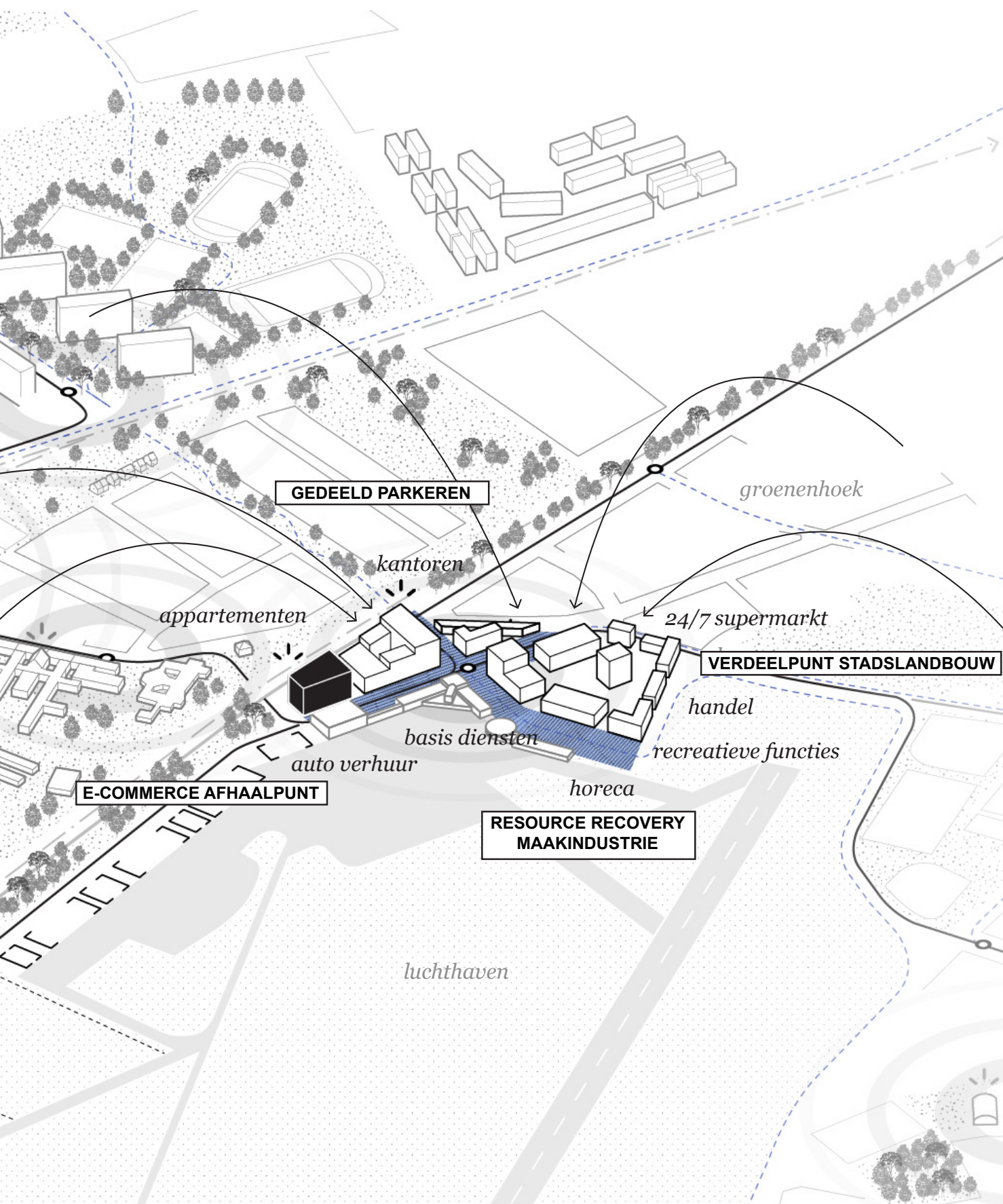
sfeerbeeld luchthaven site (BUUR)

De luchthaven wordt gezien als een nieuwe centraliteit voor de 20ste eeuwse gordel, en kan een interessante locatie zijn voor een P&R gebouw, indien gekoppeld aan een aantal belangrijke infrastructuur ingrepen. In functie van autobereikbaarheid zou de bypass die langs de treinsporen in Mortsel tot aan de R11 gepland wordt, kunnen doorgetrokken worden tot aan de Luchthaven en hierdoor ook de economische zone die ten zuiden van de landingsbanden gepland wordt kunnen bedienen. Deze nieuwe toegang tot de stad kan als een representatieve parkway doorgetrokken worden tot Berchem via de Saffierstraat of de Roderveldlaan. De Rodeca zorgt voor een performante verbinding van de Luchthaven met de 20ste eeuwse gordel, en er bestaan ook verschillende mogelijkheden voor een radiale connectie met het stadscentrum: een tramlijn langs de Roderveldlaan en de Deurnestraat; een tramlijn langs de Diksmuidelaan ; of een light rail op de bestaande spoorinfrastructuur met een stop aan de Luchthaven.

Een P&R op deze locatie kan de bestaande parkeerplaatsen integreren en ruimte creëren voor nieuwe ontwikkelingen. De bestaande kantoren (airport business centre), commerciële ruimte (supermarket en gespecialiseerde winkels) en logistieke ruimte (B-Post, Swissport Cargo Services Belgium,...), kunnen versterkt worden in een attractieve stedelijke omgeving. De Luchthaven kan als omgeving uitgroeien tot een duurzamere stedelijke cluster met een kruisbestuiving tussen verschillende sectoren (logistiek, retail, stadslandbouw, maakindustrie, recreatie).

Verder onderzoek is uiteraard nodig om de haalbaarheid van verschillende scenario's af te toetsen.





Conclusies zoekconferentie



Betrokken actoren

Stad Antwerpen

Sem Delaere, *Dienst stadsontwikkeling*
Tinne Buelens, *Dienst stadsontwikkeling*
Nele Plevoets, *Dienst stadsontwikkeling*
Sarah Soontjens, *Dienst stadsontwikkeling*
Dries Van Hofstraeten, *Dienst werk en economie*

Andere organisaties

Tom Janssens, *MOW Vlaanderen*
Henk Heirbaut, *Redevco*
Opdebeeck Karel, *Volkstuinen Merksem*
Arnouts Paul, *Volkstuinen Merksem*
Luc Claessen, *Sportvereniging Vlug Vooruit*
Cuylaerts Marcel, *Fort Merksem*
David Matthyssen, *HUB architecten*

Consortium

Kathleen Van de Werf, *BUUR*
Jan De Visch, *Connect & Transform*
Stéphanie Devisscher, *Wes*

Redevco heeft plannen voor de herontwikkeling van de site gekoppeld aan de leegstand van de Brico. De projecten moeten op elkaar afgestemd worden. Carrefour heeft al een groot aantal diensten (laadpunt elektrische wagens, Carrefour drive, kleine voorzieningen).“ Het werkatelier vormt een zeer goed initiatief en geeft ideeën”.
(Redevco)

Vandaag zijn er veel winkels. Er moet er worden nagedacht over mogelijkheden voor duurzamen. Dit speelt hier op in.”
(stad Antwerpen)

“Omwille van geplande grootschalige infrastructuurwerken moeten 10.000 auto's uit de stad gehouden worden”
(stad Antwerpen)

“Is er een parkeergebouw nodig? De huidige P+R staat vandaag grotendeels leeg. De parking moet gratis blijven, anders staat onze parking vol”
(sportclub)

“Een grootschalige woonontwikkeling is niet realistisch, eerder integreren van andere functies zoals deeltkantoren.”
(MOW)

“De komst van een parkeergebouw zal nefaste gevolgen hebben voor de omgeving (verkeersorganisatie, overlast op bestaande parkings die gratis zijn).”
(volkstuinten)

“Samengebruik van parking voor functies met een complementair tijdschema (bv. recreatie, stadslogistiek) is een element om op door te denken”
(stad Antwerpen, MOW)

“De methodiek is interessant: toekomstgericht denken, intensifiëren van lagen, knooppunten is een grote uitdaging voor de stad.”
(stad Antwerpen)



patroon #2

VEROUDERD INDUSTRIEEL WEEFSEL HERUITGEVONDEN



LOGISTIEK PLATFORM

water levering

Dokske

case studie
ALBERTKANAAL



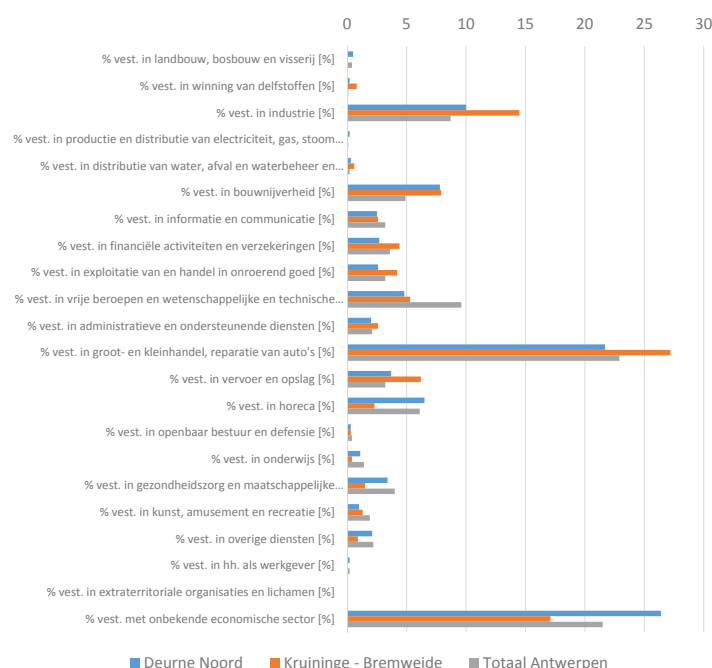
***Het bedrijventerrein Albertkanaal versterkt zich via
incubator management en watergebonden logistiek***

Ruimte voor de circulaire economie en start up initiatieven gebonden aan nieuwe trends in stedelijke distributie netwerken

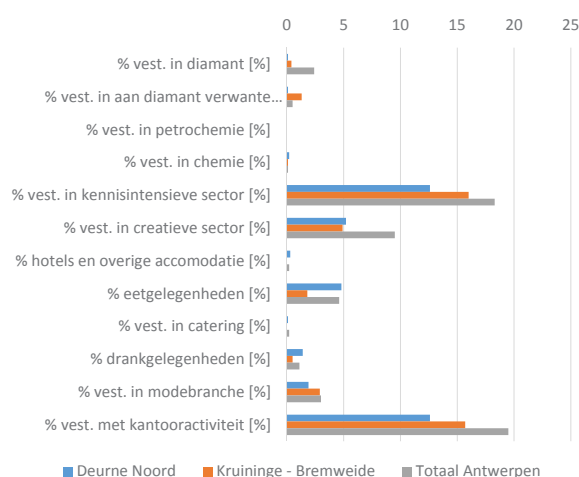
Opgave

Werkgelegenheid afhankelijk van enkele grote bedrijven

Bedrijfsvestigingen naar algemene sectoren



Bedrijfsvestigingen naar specifieke speerpuntsectoren

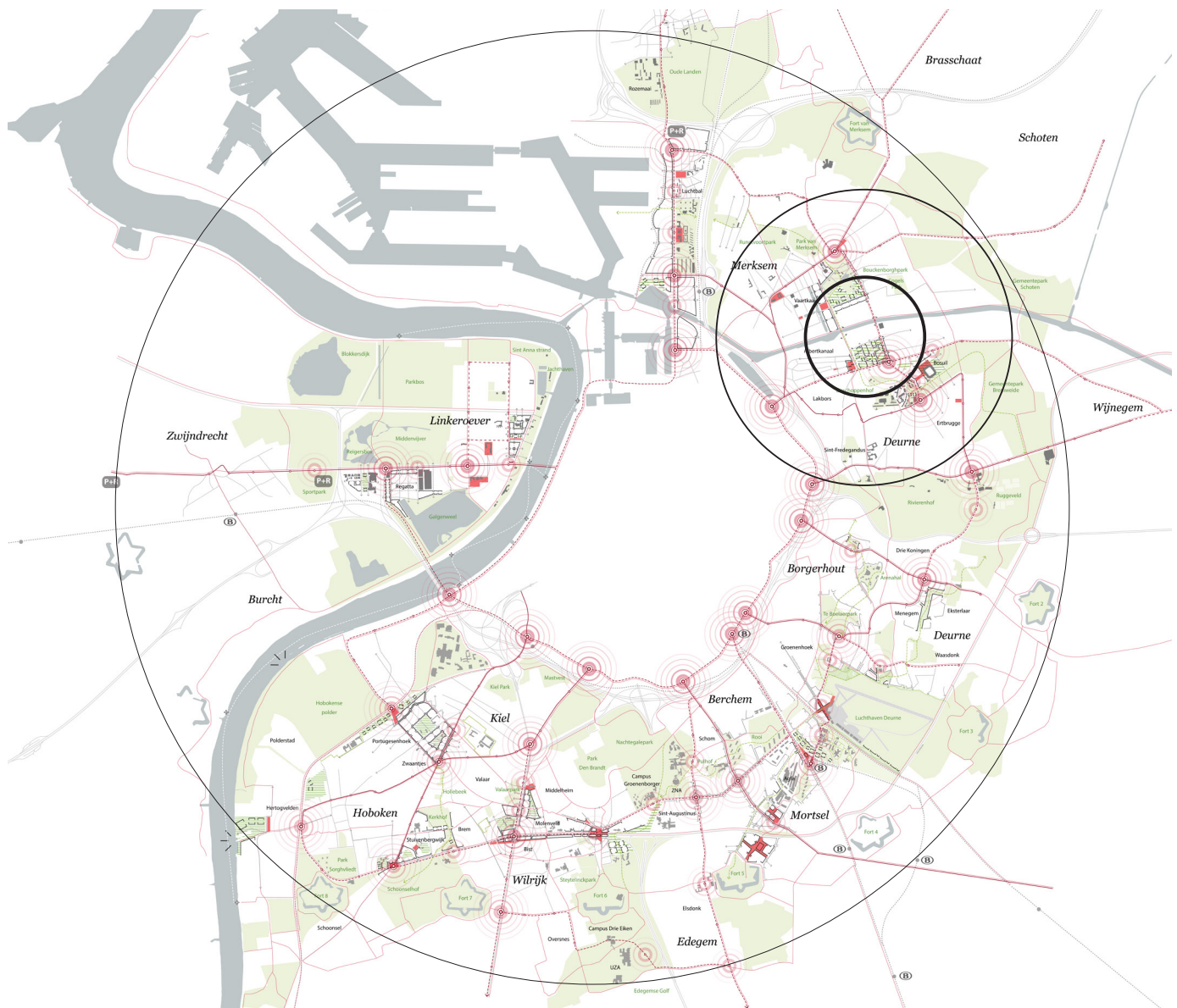


Na de haven van Antwerpen, omvat de omgeving van het Albertkanaal in Antwerpen (districten Merksem en Deurne), Schoten en Wijnegem **het tweede grootste bedrijventerrein van de provincie Antwerpen**.

Op een oppervlakte van 400 ha tellen we ongeveer 850 bedrijven (zowel hoofdzetels als vestigingen). Uit een analyse van de belangrijkste bedrijven, blijkt dat 66 bedrijven (hoofdzetels) instaan voor 875 werknemers. Dit aantal werknemers nam de laatste 4 jaar toe met 34%. Deze groei zien we voornamelijk terug in de sectoren goederenvervoer en industriële reiniging.

De groei is sterk afhankelijk van een beperkt aantal grote bedrijven en is niet representatief voor het gehele bedrijventerrein. Andere belangrijke sectoren op vlak van tewerkstelling zijn schilderen (gebouwen en civieltechnische werken), groothandel (vnl. auto's), opslag en metaalbewerking.

Op basis van de buurtmonitor kunnen we voor Albertkanaal Zuid iets meer inzoomen op het bedrijvenprofiel van de wijken Deurne-Noord (westkant) en Kruininge-Bremweide (oostkant). Ten opzichte van het gemiddelde voor Antwerpen



zijn er iets meer bedrijfsvestigingen uit de groot- en kleinhandel, reparatie van auto's (Kruininge-Bremweide), industrie en bouwnijverheid. De specifieke speerpuntsectoren voor Antwerpen zijn slechts in beperkte mate aanwezig in deze zone.

De invulling van het bedrijventerrein Albertkanaal (Zuid) bevindt zich grotendeels in de sectoren die onder druk staan. Ook is de werkgelegenheid sterk afhankelijk van enkele grote bedrijven. Om de werkgelegenheid in deze zone te behouden, zal moeten ingegrepen worden.

Ruimtelijke analyse en planningscontext

Beperkte samenwerkingsverbanden tussen verschillende sectoren



Het bedrijventerrein Albertkanaal Zuid wordt gekenmerkt door grote percelen en heeft een uiteenlopend aanbod van economische activiteiten. Het gebied wordt gekenmerkt door **veel grote bedrijven met lage tewerkstelling en lage energieproductie, veel onderbenutte ruimte en leegstand van de gebouwen.**

Elk bedrijf organiseert haar eigen business op eigen perceel en tijdens de studie hebben wij **geen vorm van samenwerkingsverband kunnen identificeren tussen de verschillende sectoren.** Een aantal bedrijven profiteert van het stedelijk gebied, de andere helft is gericht op de link met de haven en de snelweg. Vandaag is ook de relatie van

de bedrijven met de omliggende woonkernen Deurne Noord en Oud-Merksem zeer beperkt (tewerkstelling, ruimtelijke relatie). De belangrijkste structurerende assen in de zone van deze casestudie zijn verkeersaders die als ruimte weinig bijdragen aan de kwaliteiten van het stedelijke weefsel: de Bisschoppenhoflaan, de Merksemsesteenweg over het kanaal,

Hoewel gelegen langs het Albertkanaal, maakt slechts één bedrijf gebruik van watergebonden distributie. De logistieke sector zorgt voor grote stromen van grondstoffen en afval, maar maakt enkel gebruik van transport over de weg. Momenteel wordt het bedrijventerrein niet bediend door openbaar vervoer. Op korte termijn wordt een tramlijn gepland op de Bisschoppenhoflaan.



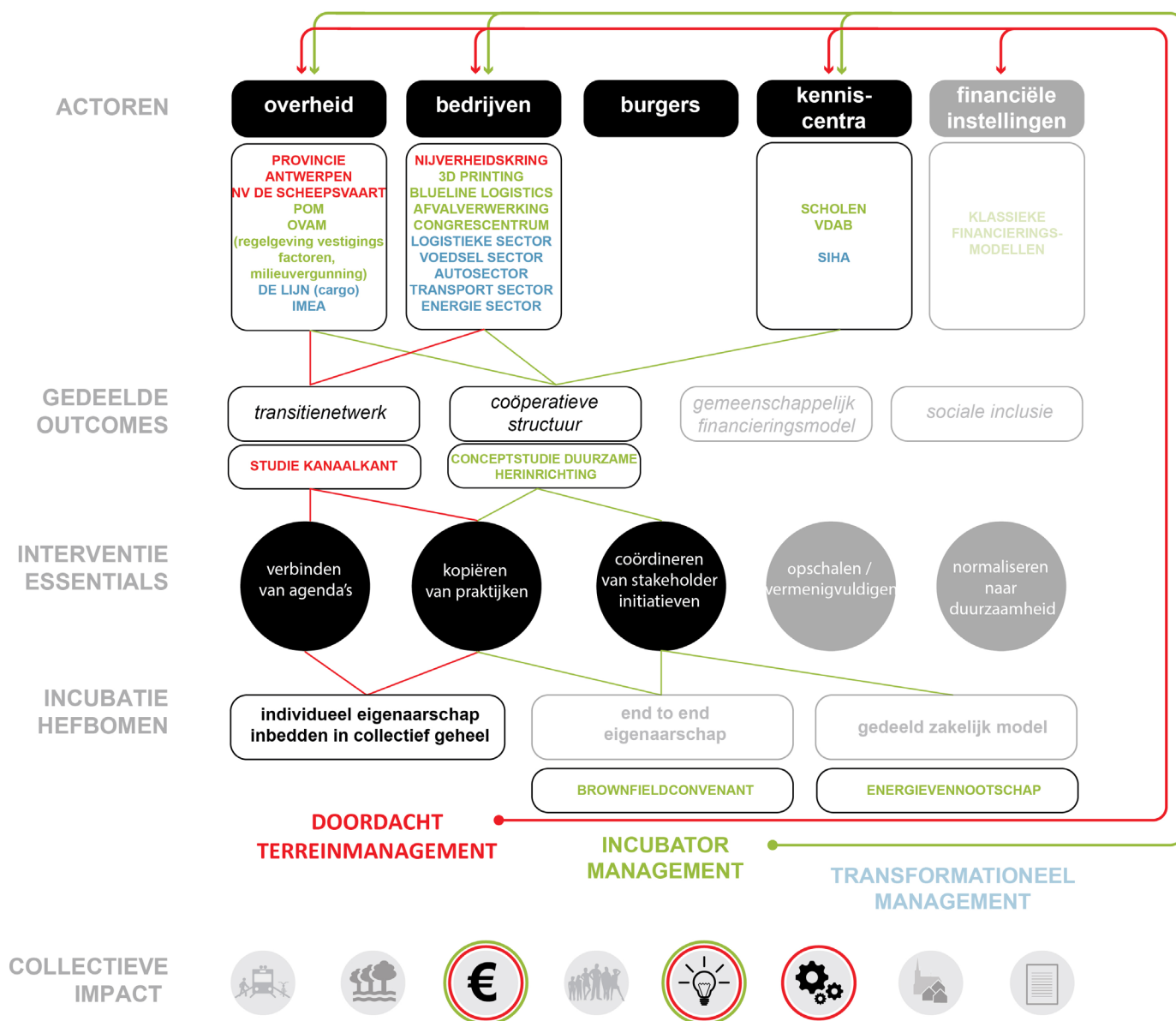
Het industrieel weefsel rond het Albertkanaal

Met de komst van de Rode kan de zone in de toekomst aanknopen op een performant stedelijk tramnetwerk. Een dergelijk performant stedelijk tramnetwerk zou in de nieuwe economie distributiekosten kunnen laten dalen en het gebied toegankelijker maken voor nieuwe werknemers. Binnen de casestudie willen we nagaan welke kansen dit biedt in functie van een transitie van dit verouderd industrieel weefsel dat heruitgevonden dient te worden om de huidige daling in tewerkstelling om te buigen en nieuwe innovatieve economische activiteiten aan te trekken.

Ook in de lopende studies 'Kaderplan Albertkanaal' – in opdracht van de Provincie Antwerpen, en 'Conceptstudie duurzame herinrichting van de bedrijvenzone Albertkanaal' wordt gezocht naar een duurzame toekomst voor de bedrijvenzone.

Interventieladder

3 mogelijke ambitieniveaus



Via bilaterale gesprekken met de stad Antwerpen en de projectverantwoordelijke van het Kaderplan Albertkanaal en een ruimtelijke analyse van de context werd het actorenveld in kaart gebracht aan de hand van de interventieladder. Vandaag zitten de Provincie Antwerpen, NV De Scheepsvaart en de Nijverheidskring samen aan tafel in het kader van de studie Kanaalkant. Deze studie stelt een aantal waardevolle (ruimtelijke) concepten voorop maar **naar realisatie toe blijkt het zeer moeilijk het individueel eigenaarschap van de verschillende bedrijven te doorbreken**. De meeste bedrijven hebben een scope van slechts 5 jaar en staan niet te wachten op lange termijn investeringen of samenwerkingen in functie van het opwaarderen van de bedrijvenzone als geheel.

Met behulp van de interventieladder buigen we ons over de vraag welke dynamiek kan worden gecreëerd én **wat noodzakelijk is om de zone attractief te maken voor nieuwe bedrijven en activiteiten die gebruik maken van de specifieke context**.

In het kader van de werkateliers willen we samen met verschillende actoren drie mogelijke ambitieniveaus aftoetsen en **op zoek gaan naar hefbomen om de verschillende spelers tot transitie aan te zetten in een context waar een overheid minder middelen heeft**.

- basisambitie – doordacht terreinmanagement
- versterkende ambitie: incubator management
- coalitieambitie – transformationeel management

Basis ambitie



*Enkelvoudige meerwaardecreërende
relaties gebaseerd op onmiddellijke
opportuniteiten*

Versterkende ambitie



*Meervoudige meerwaardecreërende
relaties gebaseerd op gezamenlijke
investeringen of formele
samenwerkingsverbanden*

Coalitie ambitie



*Meervoudige meerwaardecreërende
relaties met een breed spectrum
aan stakeholders, gebaseerd op het
ontwikkelen van nieuwe gedeelde
business modellen*

Basis ambitie

Doordacht terrein management



Buurt crèche,
Antwerpen



Energyville incubator
Thor-Park Genk



Stedelijke centraliteit,
Breda, NL



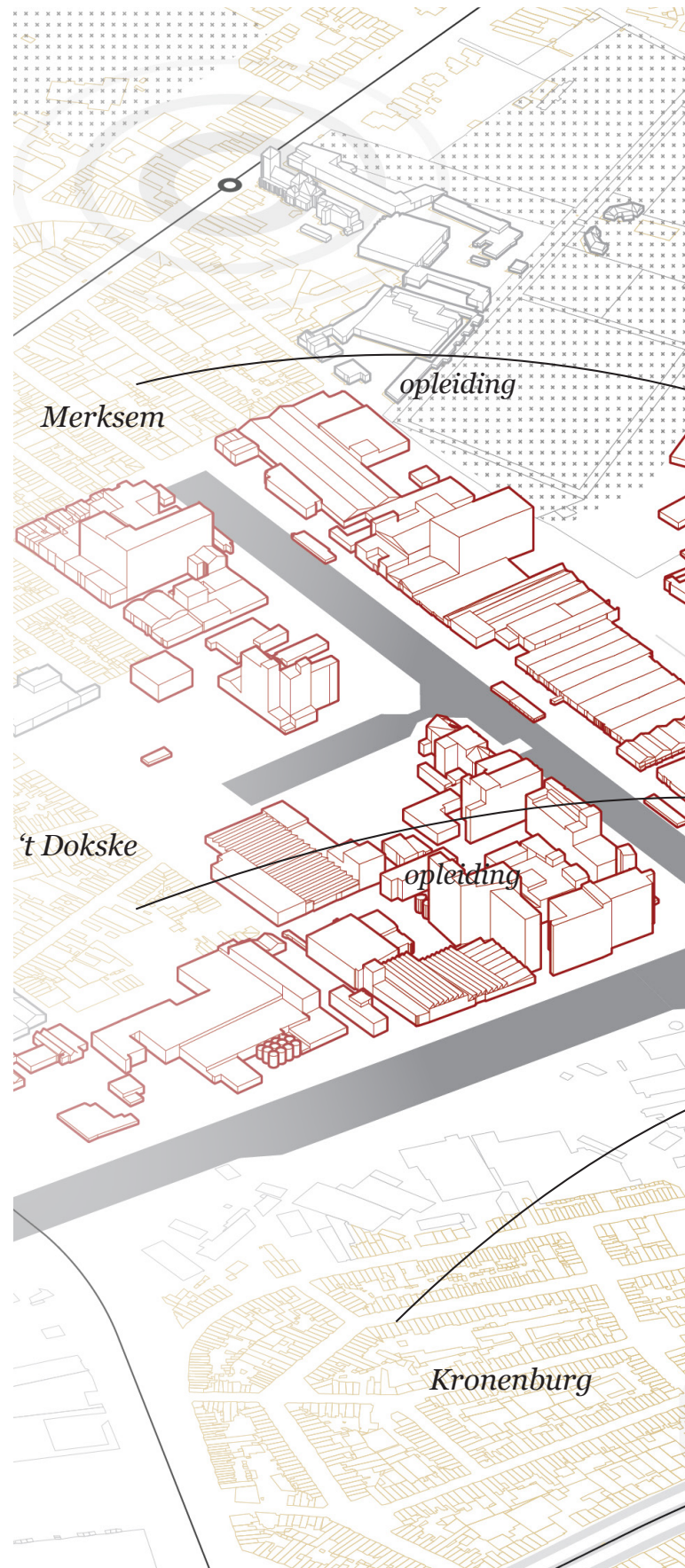
Biotech incubator
Rennes, FR

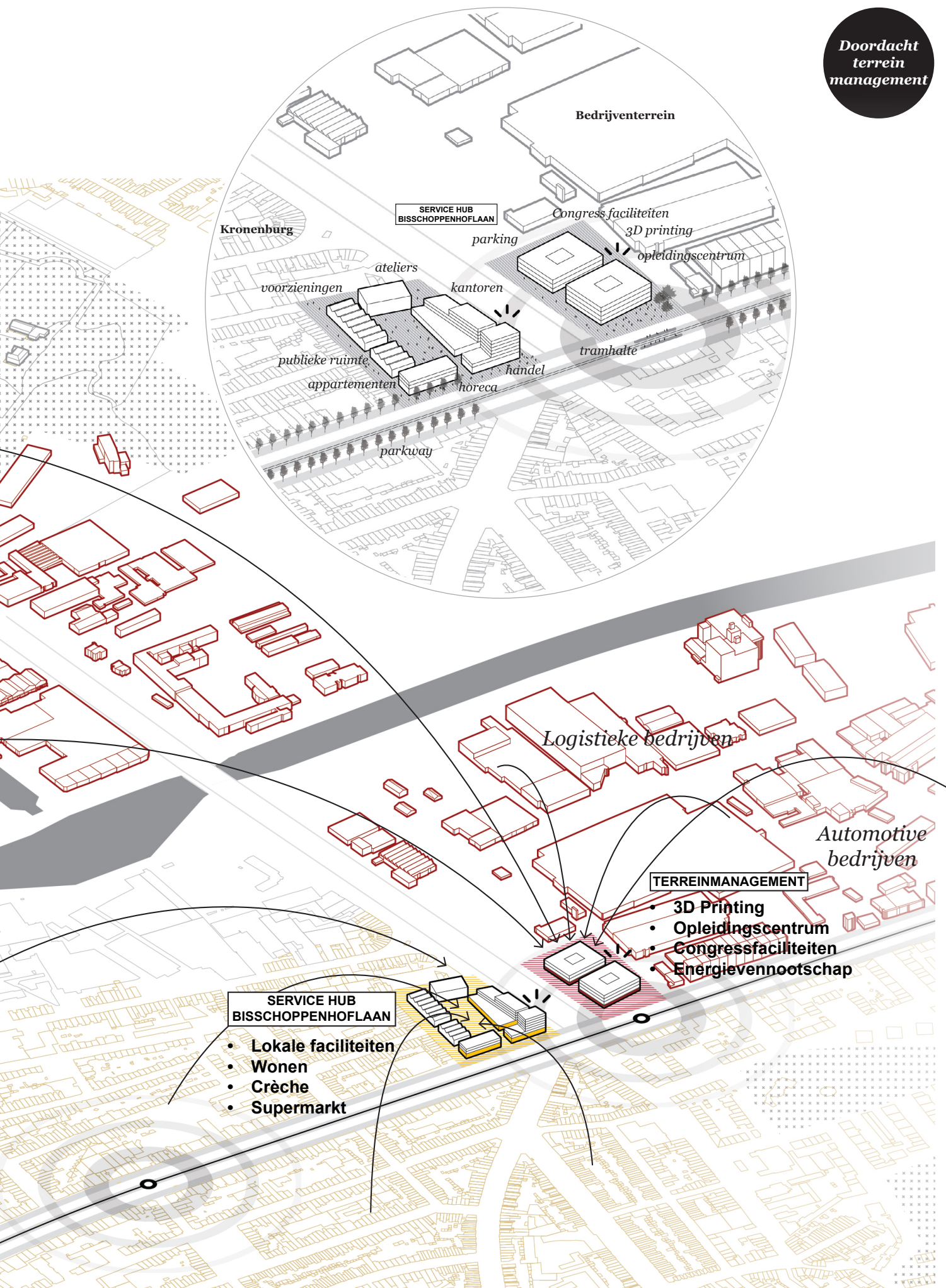
In een eerste ambitieniveau vertrekken we vanuit de bestaande punten van frictie die we in de zone terugvinden en van waaruit we op zoek gaan naar **gedeelde interesses** die vandaag bestaan. Zo kan in de eerste plaats ingezet worden op nieuwe activiteiten waar de bestaande bedrijven gebruik van kunnen maken:

- 3D printing
- Een opleidingscentrum dat ook iets kan betekenen voor de jongeren in Oud-Merksem, 't Dokske en Deurne Noord die minder kansen hebben op de arbeidsmarkt
- Congress- en vergaderfaciliteiten
- De oprichting van een energievennootschap
- Het aantrekken van een watergebonden stadslogistiek (cfr. Blue Line Logistics is een logistiek platform toegepast op de binnenvaart dat een alternatief biedt voor wegvervoer via vrachtwagens).

Dit kan georganiseerd worden vanuit **een doordacht terreinmanagement** dat bij voorkeur geïntegreerd wordt aan de toekomstige tramstop op de Bisschoppenhoflaan en een stedelijke cluster kan vormen met de servicehub van lokale faciliteiten, wonen, crèche, supermarkt die de stad inplant op de huidige site van de voormalige 'Stopkesfabriek' aan de rand van de Kronenburgwijk.

Ruimtelijk vormt de beperkte transformatie voor een eerste contactpunt tussen de Kronenburgwijk en de bedrijvenzone en kan een meer representatieve context ontstaan ter hoogte van de nieuwe tramhalte aan de Bisschoppenhoflaan.





Versterkende ambitie

Incubator management



cargo tram



Industry city, NY



Port Tolbiac, Paris



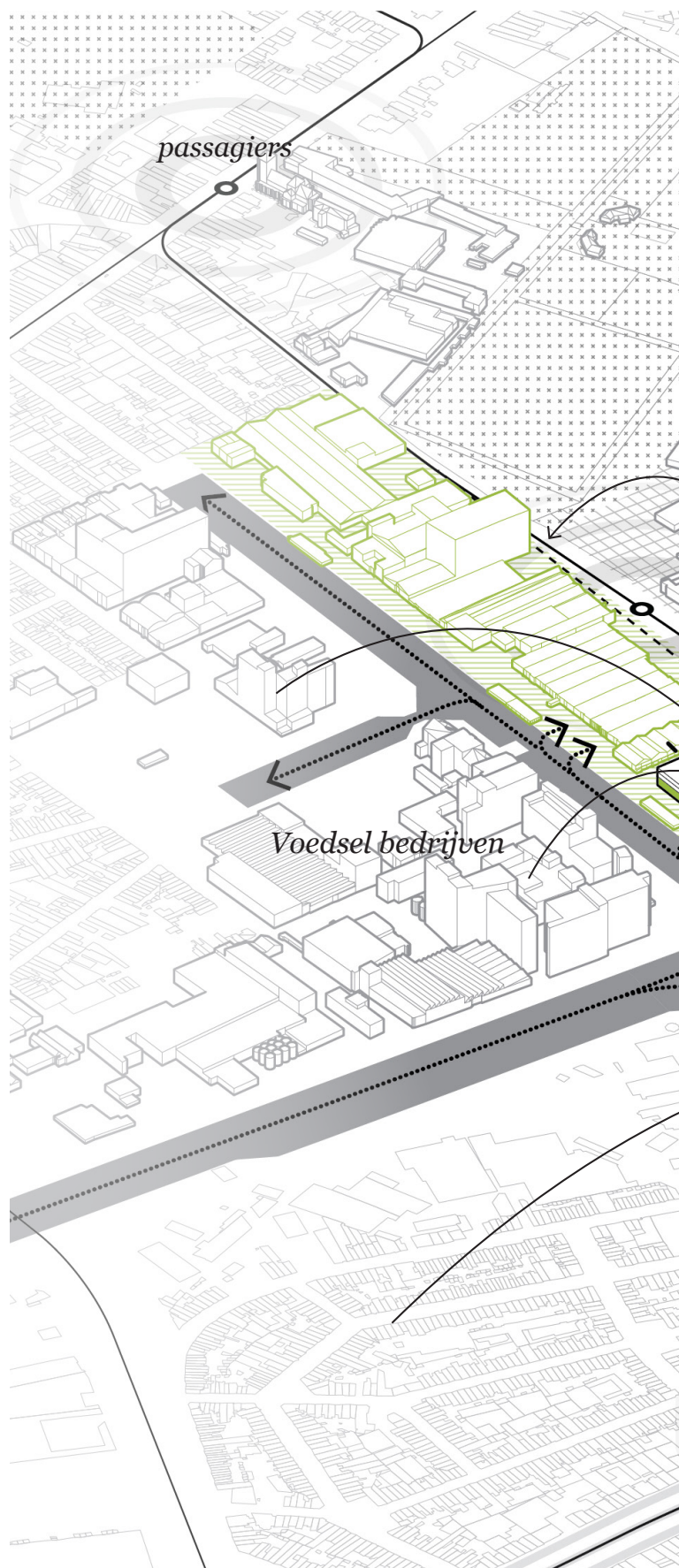
Logistiek Centrum, Puurs

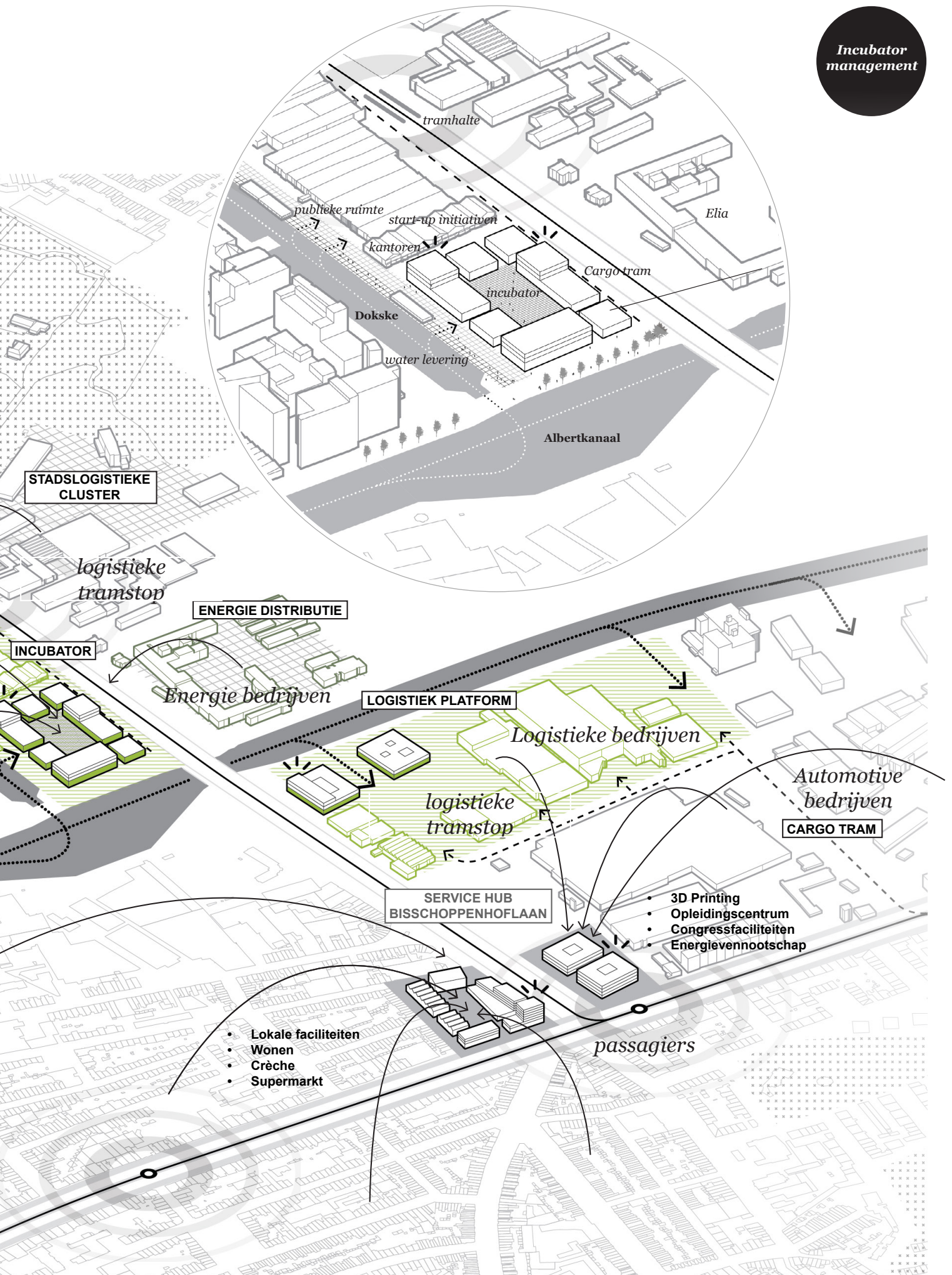
In de versterkende ambitie gaan we via een incubator management op zoek naar pilootprojecten en laboratoria die gemeenschappelijke investeringen noodzakelijk maken, en waardoor jonge ondernemingen aangetrokken worden door de specifieke context en de omgeving zullen versterken.

Door de komst van de Rode als infrastructuur niet enkel voor mensen maar ook voor goederen (cargo tram) en voor energie (smart grid) te beschouwen, ontstaat er **een interessante context voor innovatieve bedrijven in de voedselindustrie, logistieke industrie en energie industrie**. De strategische ligging van vandaag onderbenutte terreinen aan het Albertkanaal en via de Rode verbonden met een stedelijk distributienetwerk, vormt een unieke conditie die specifieke nieuwe activiteiten aantrekt. Bedrijven zoals bv. Hello Fresh, kunnen geïnteresseerd zijn in **een locatie waar voedingsindustrie gekoppeld wordt aan slimme logistiek** voor hun activiteiten: plannen (menusamenstelling) – selecteren (leveranciers) – verzamelen (logistiek) – verpakken (maakindustrie – resource recovery) – leveren (stedelijke distributie).

Een incubator management:

- buigt zich over de vraag wat noodzakelijk is om de zone attractief te maken voor nieuwe bedrijven en activiteiten die gebruik maken van de specifieke context
- gaat op zoek naar mogelijke ketensamenwerkingen gedeelde netwerken en technologieën tussen verschillende domeinen
- maakt de link vanuit de verschillende sectoren tussen overheden, bedrijven, research en onderwijs in functie van schaalvergroting.





Transformationeel management



Cargo tram
Dresden



City Depot
Hasselt

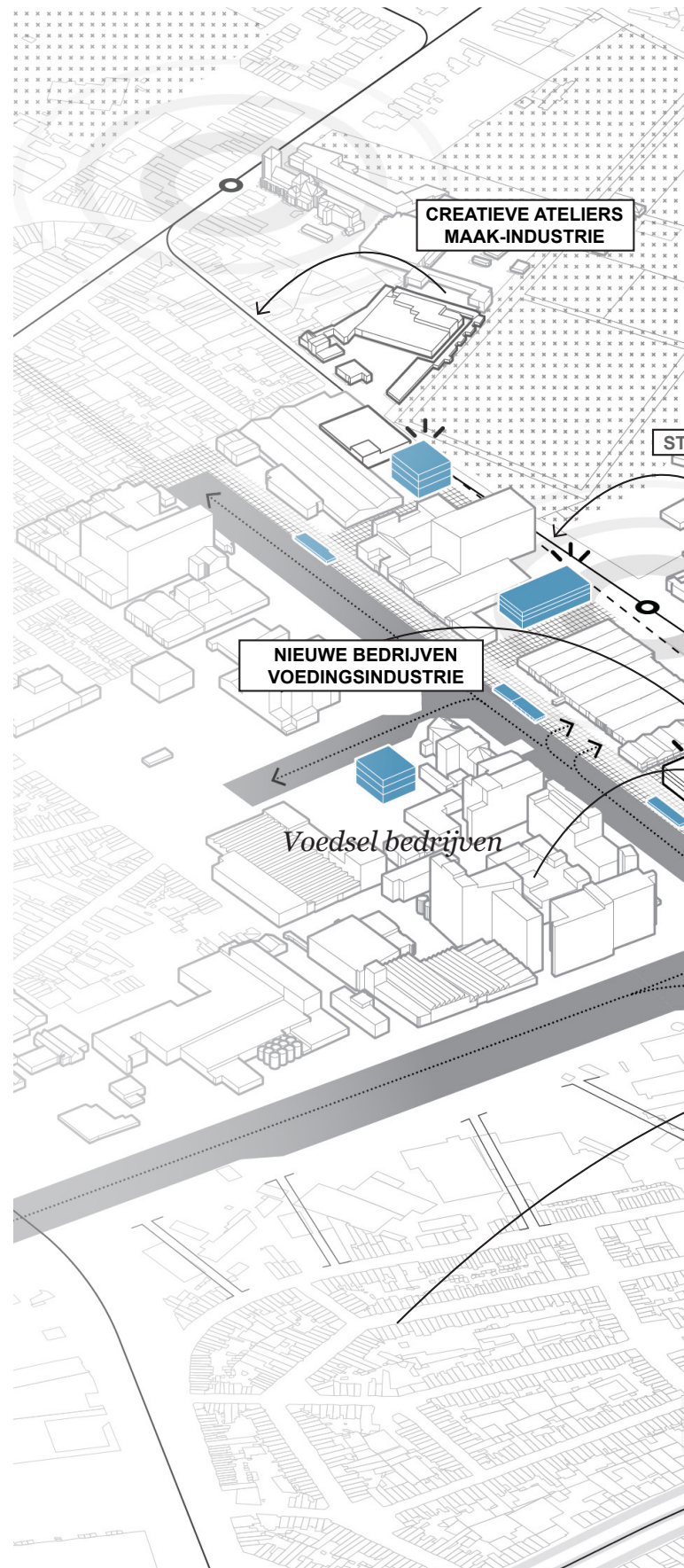


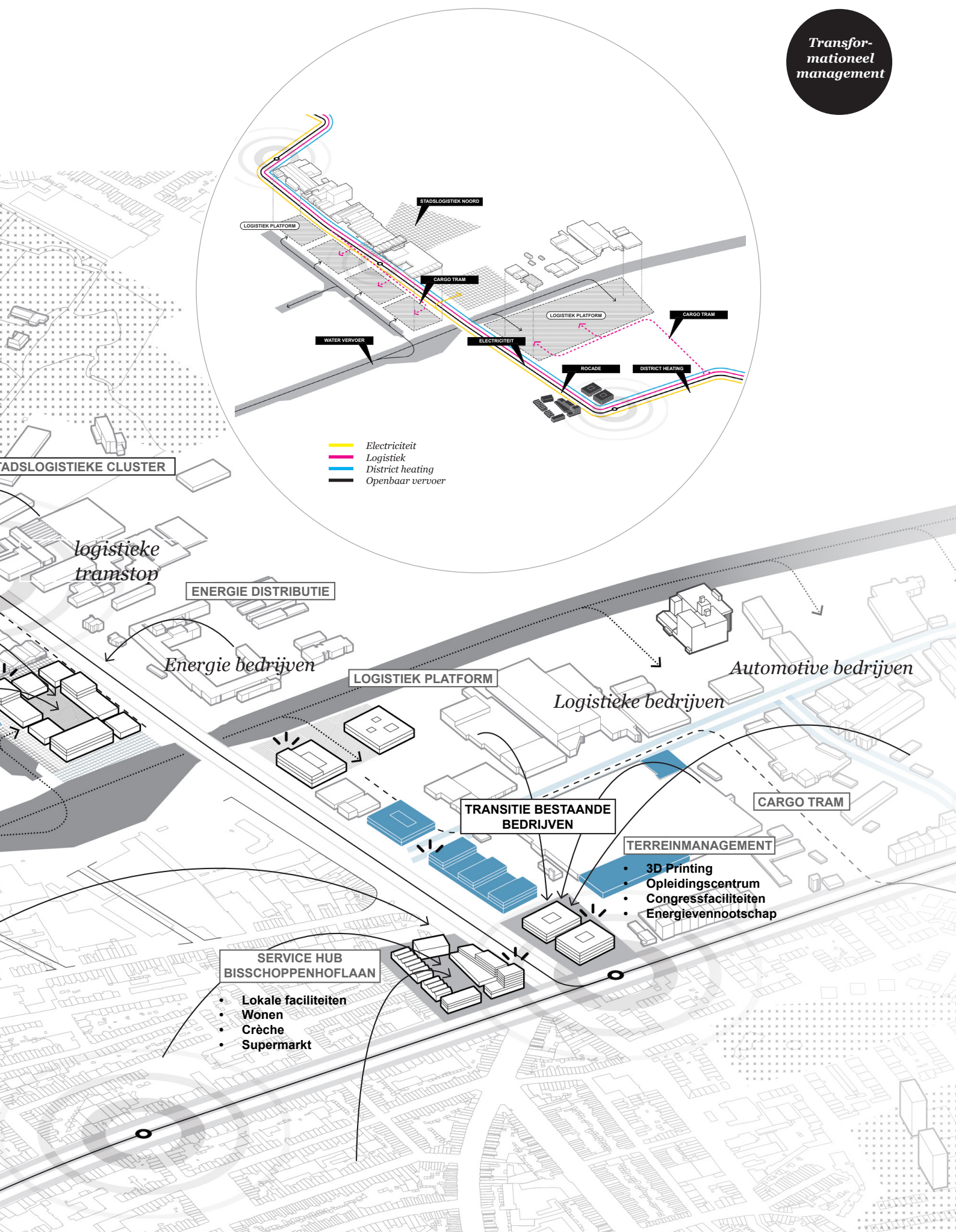
Groen industrie gebied
München



Mercabarna logistiek centrum
Barcelona

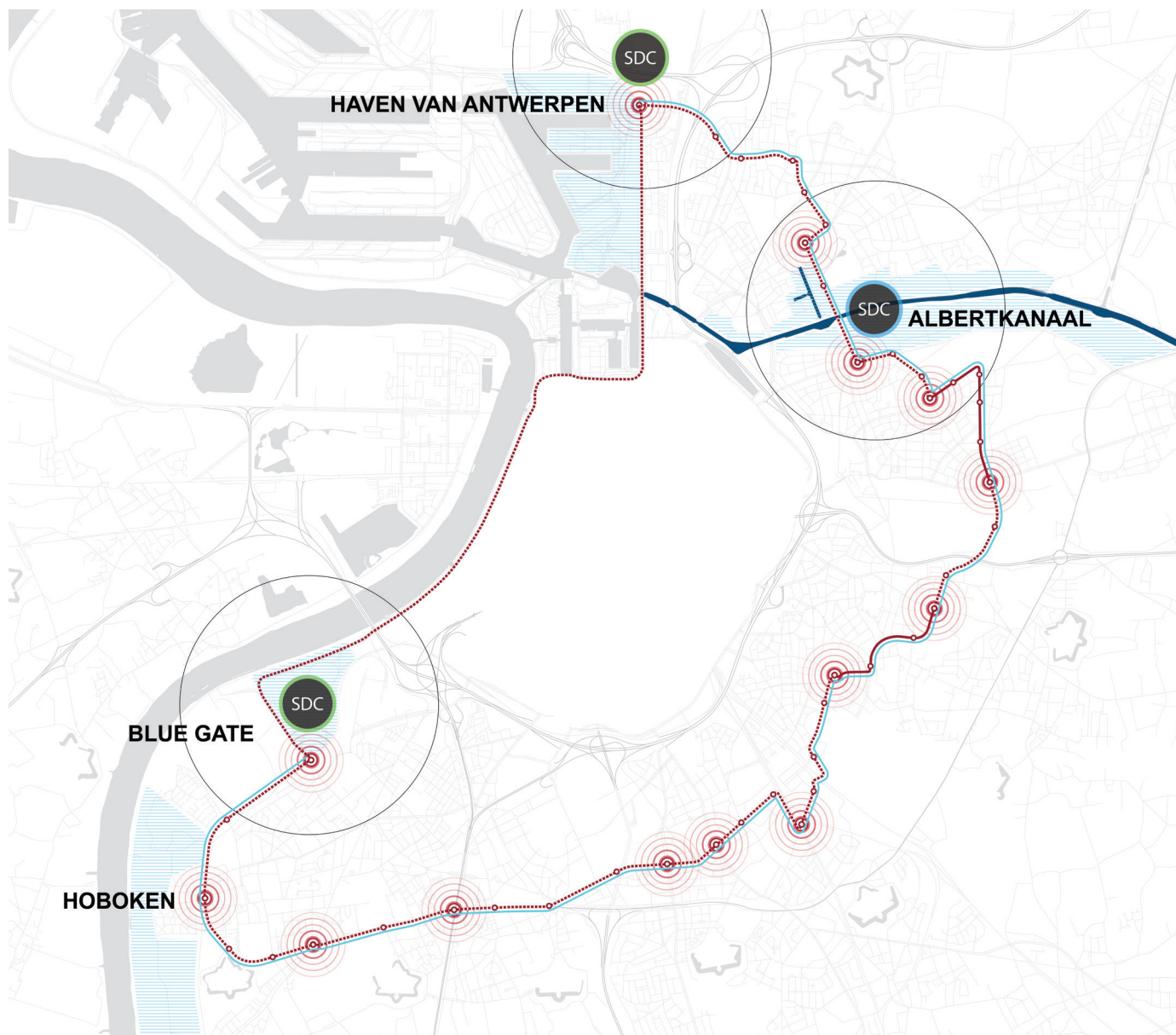
In de coalitieambitie zoeken we naar een nieuwe strategische visie voor het terrein vanuit de kern van betrokken eigenaars, versterkt met relevante maatschappelijke actoren (POM, OVAM, DE LIJN, IMEA, kenniscentra,...). Een incubator management kan zo uitgroeien tot een transformationeel management. **Verschillende bedrijven delen businessmodellen en worden afhankelijk van elkaar vanuit een nabijheidslogica. Ze investeren samen in sterke (fysische) netwerken rond supply, bedrijf en klantenwerving.** De Rocade vormt hierbij een belangrijke ondersteuning als netwerk voor het vervoer van mensen, goederen en energie. Dit zet mogelijk een geleidelijke transformatie van de site op gang in de zin dat bestaande grote bedrijven hetzij meestappen in de innovatie, hetzij verhuizen naar een meer geïsoleerde context waardoor opnieuw ruimte ontstaat voor nieuwe innovatieve bedrijven die aangetrokken worden door de specifieke context.





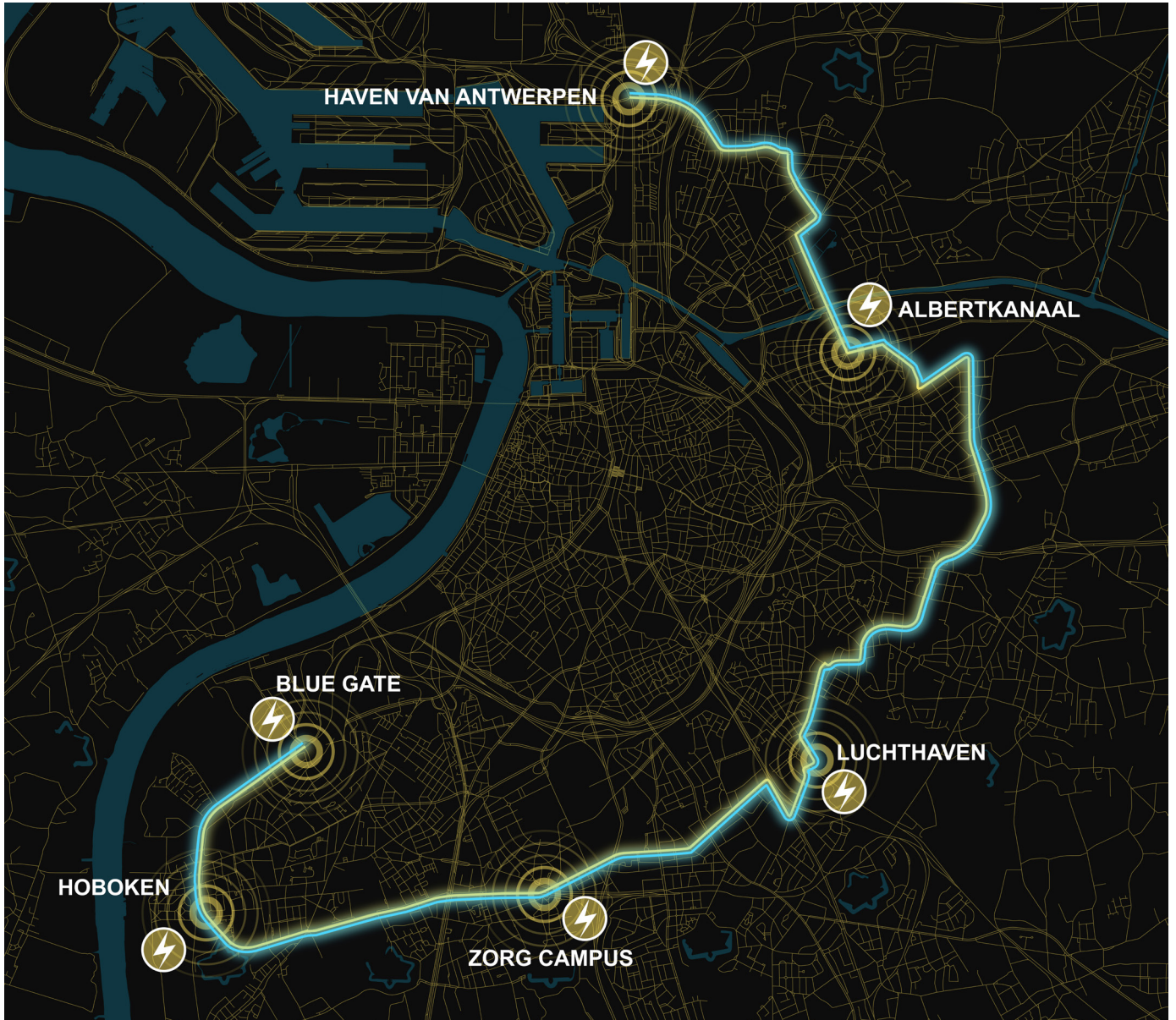
Opschalen en vermenigvuldiging langs de Rode Rode

Rol van de Rode Rode als versneller: energie en watergebonden stedelijke logistiek



Zowel in het versterkende ambitieniveau (incubator management) als in het coalitie ambitieniveau (transformationeel management) vormt de **Rode Rode als stedelijk netwerk voor energie en stadslogistiek een versneller voor het aantrekken van nieuwe vormen van stedelijke economie**. Het versnellend mechanisme ligt in het verbreden van de functie van tramlijnen, namelijk van vervoerder van personen naar het vervoeren van personen en goederen. Naast het Albertkanaal kunnen ook de projectsites Bluegate en Contactzone Noorderlaan onderdeel vormen van dit stedelijk netwerk en **inzetten op energie en watergebonden stedelijke logistiek**.

Toekomstige economische activiteiten worden aangetrokken door de unieke context als contactzone tussen bovenlokale watergebonden vervoer en lokale stedelijke distributie.



Conclusies zoekconferentie

*“Er is nood aan
gemeenschappelijke
opleidingen voor de autochtone
tewerkstelling”.*
(Provincie)

*“ Grote bedrijven zijn
moeilijk in verandering
te brengen (evolutie) en
hebben een revolutie
nodig. Zij bedrijven
zullen ofwel verhuizen
ofwel meestappen in
de innovatie.”*
(Provincie)

Betrokken actoren

Stad Antwerpen

Wine Asselberghs, *Dienst
stadsontwikkeling*
Luc De Houwer, *Dienst ondernemen
en stadsmarketing*

Andere organisaties

Julie Marin, *KULeuven*
Emile Revier, *Posad Spatial
Strategies*
Tahnee Van Steenbrugge, *Provincie
Antwerpen*
Imane Tiane, *Universiteit Antwerpen*
Koen Demuys, *Eandis*
Kristof Debranbandere, *Elia*

Consortium

Stéphanie Devischer, *Wes*
Lien Vanden Broucke, *Wes*
Kathleen Van de Werf, *BUUR*
Jan De Visch, *Connect & Transform*

"Terreinmanagement rond duurzaamheidsaspecten vormen een beperkt verhaal naar praktische toepasbaarheid. Het is een verhaal van lange adem en op schaal van een hele zone. Bedrijven zijn hier helemaal niet op aan het wachten. Bovendien hebben ze een scope van 5 jaar, en gaan ze geen lange termijn samenwerkingen aan"
(Posad)

"Het linken van Goselin (1000 m² dak, lage energieverbruiker) met een hoge energieverbruiker vereist door regelgeving dat ze 1 bedrijf worden (mijn energiemeter = jouw energiemeter)."
(Posad)

"Een geïsoleerde site spreekt vele bedrijven het meest aan".
(academici)

"Vandaag ontbreekt de link met het Albertanaal zeer sterk."
(Provincie)

"Er is niet veel potentieel om ketenverbanden te initiëren bij grote spelers met relatief 'platte business'."
(Posad)

"De Quick wins liggen in de link met de stedelijke omgeving. Afvalverwerking. Opleiding kan iets betekenen voor de jongeren in de buurt die geen kansen hebben."
(Posad)



patroon #3

ZONES MET EEN DUIDELIJK CAPABILITEITSSYSTEEM



case studie
ZORGCAMPUS MIDDELHEIM



Uitbouw van een zorg campus die ziekenhuizen en andere zorginstellingen verbindt met elkaar, gedeelde ankerpunten en performant mobiliteits netwerk

Ruimte voor de zorg en kennis economie

Opgave

Trends in de zorg sector



De zorgsector is één van de belangrijkste economische sectoren in de Provincie Antwerpen, waar een continue groei voorspeld wordt gezien de hogere levensverwachting en de ermee gepaard gaande vergrijzing van de bevolking. Bovendien is het een sector waarin zowel hoog opgeleide dokters en researchers, als lager opgeleide arbeidskrachten in de ondersteunende diensten tewerkgesteld worden.

Nieuwe trends in de sector, gedreven door technologische innovatie (nanotechnologie, biotechnologie en ICT in nieuwe producten en diensten) **en door een tendens van**

decentralisatie van de zorg en patiënten begeleiding op maat, verplicht de actoren in de zorgsector om huidig beleid en lopende business modellen aan te passen als antwoord op deze nieuwe uitdagingen.

Men voorspelt dat in de toekomst een kleiner budget zal vloeien naar 'behandeling' (in de ziekenhuizen), en grotere budgetten zullen vrijgemaakt worden voor nazorg (thuisverzorging, geestelijke gezondheidszorg, ...) en preventie (sport, voedingsgewoonten, actieve mobiliteit, toegang tot een groene omgeving en sociale interactie, enz.).



Parallel heeft ook de economische crisis invloed op de subsidies voor publieke ziekenhuizen en leidt dit tot meer en meer privatisering van de sector (bv. woonzorgcentra). **Ziekenhuizen in eenzelfde regio worden uitgenodigd om zich open te stellen voor samenwerking, eerder dan verder met elkaar te concurreren** hetgeen tot nu het geval was.

Deze trends zullen ook een belangrijke ruimtelijke impact met zich meebrengen gezien een groot deel van de gezondheidsinfrastructuur aangepast dient te worden. Grote ziekenhuizen zullen waarschijnlijk hun effectief aan bedden inkrimpen en relaties moeten aanknopen met transmurale zorg. Dit wordt op

dit ogenblik door het kabinet van Maggie De Block voorbereid onder de noemer 'pilotprojecten Chronic Care'. Ook in de 'Pilotprojecten onzichtbare zorg' van de Vlaams Bouwmeester wordt de uitdaging om zorg een volwaardige plaats te geven in de samenleving aangekaart.

Via deze case willen we onderzoeken **hoe in een zone met een duidelijk capabiliteitssysteem rond de zorgsector onderlinge samenwerking en gezamenlijke investeringen kunnen leiden tot nieuwe activiteiten en een bredere tewerkstelling.**

Cluster van zorginstellingen zonder herkenbare identiteit als geheel



Kenmerkend voor dit gebied is de aanwezigheid van talrijke grootschalige stedelijke en regionale functies waaronder een concentratie van zorggerelateerde instellingen, zoals het Universitair Ziekenhuis Antwerpen, het ZNA Kinderziekenhuis, het Sint-Augustinus Ziekenhuis, het Middelheimmuseum, Campus Groenenborger, Campus Drie Eiken, het rusthuis Armonea, Fort 6, het Sint Ursula-instituut, RVT Sint Bavo... Hierdoor profileert de zone zich als **één van de grootste stedelijke polen van de 20ste eeuwse gordel van Antwerpen waar dagelijks duizenden mensen leven, werken, bezoeken of studeren**. Nochtans wordt deze zone alleen bediend door enkele buslijnen en takt ze niet aan op het huidige tramnetwerk.

De campus Middelheim en de campus Drie Eiken vormen onderdeel van één van de groene corridors van de stad Antwerpen en maakt in het structuurplan deel uit van de zachte ruggengraat. Naast de groene open ruimte rondom deze voorzieningen zijn er immers ook het Nachtegalenpark, Park Den Brandt en het Steytelinckpark. Ondanks de nabijheid van deze verschillende entiteiten wordt de zone **niet gelezen als één herkenbare identiteit**. Een belangrijke reden hiervoor is de R11, die als belangrijke verkeersader een grote breuk vormt, en de ecologische en fysieke verbinding tussen de open gebieden limiteert.



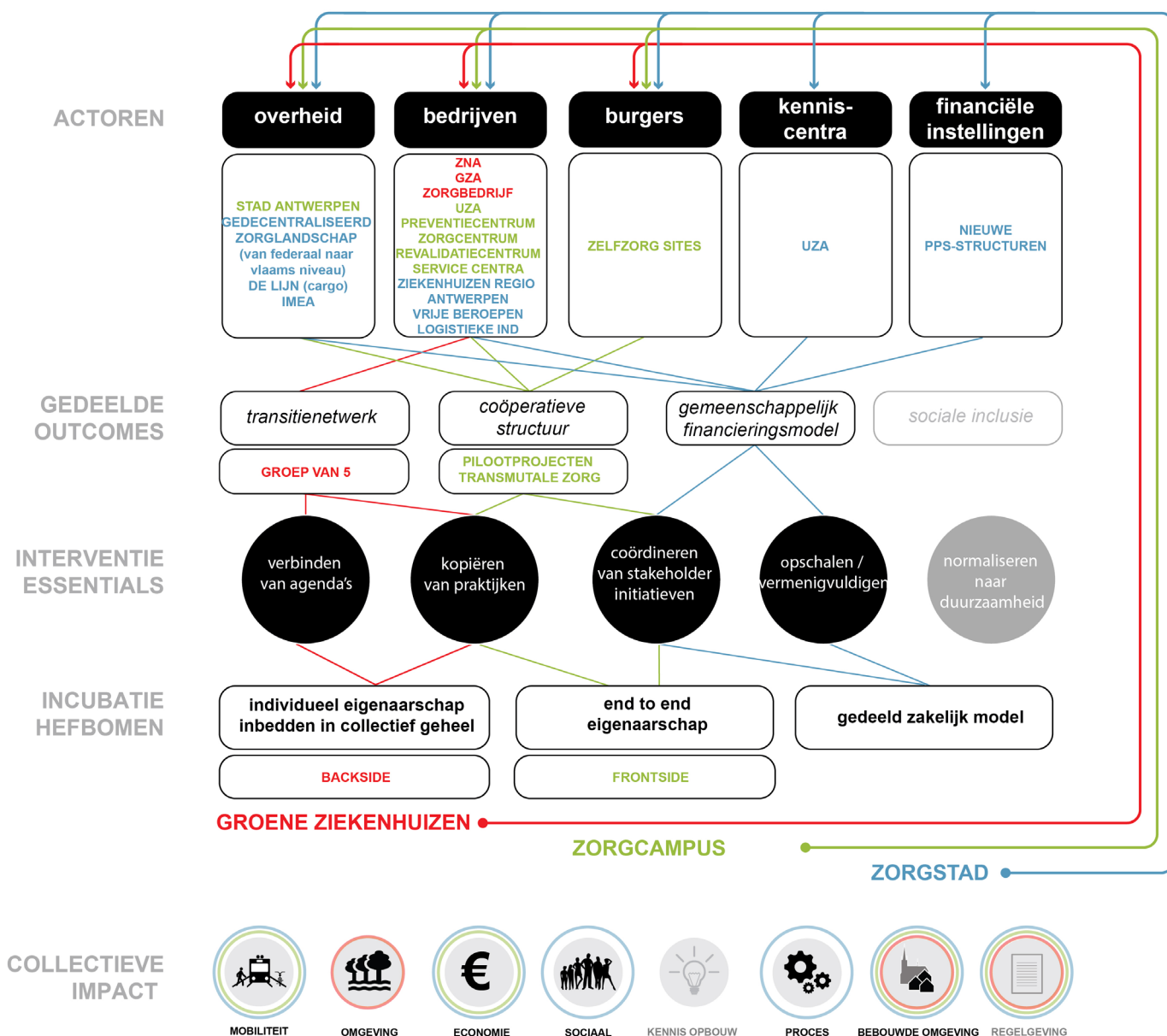
Zorg instellingen en open ruimtes in de Middelheim en Drie Eiken campus

Vandaag organiseren de verschillende instellingen zich rond hun individuele business model en **lopen ruimtelijke projecten parallel naast elkaar**. De ZNA werkte het masterplan Paso Doble uit dat voorziet in de uitbreiding van het kinderziekenhuis, een nieuwe ingang aan de Elisabethlaan, en nieuwe ontwikkeling in het noorden van hun terrein. Tegelijkertijd zijn UA en het Zorg Bedrijf Antwerpen bezig aan de bouw van studentenhuusvesting en assistentiewoningen op de campus langs de Groenenborgerlaan. De stad Antwerpen heeft via het RUP Groenborg het initiatief genomen om ruimtelijke éénheid te brengen op de Middelheim campus door een overkoepelend kader aan te bieden aan de verschillende ontwikkelingsinitiatieven.

Door de komst van de Rode kan de zorgcampus als geheel worden opgenomen in een performant stedelijk netwerk van openbaar vervoer met een tramhalte ter hoogte van de UA Campus Groenenborger en het Sint Augustinusziekenhuis aan de Groenenborgerlaan, en een tramhalte aan het ZNA Middelheim en de UA Campus Middelheim aan de Elisabethlaan. We willen onderzoeken welke opportuniteiten zich voordoen indien de verschillende instellingen als ziekenhuisconstellatie zouden samenwerken rond de komst van de Rode als een performant stedelijk netwerk voor het transport van mensen, goederen en energie.

Interventieladder

3 mogelijke ambitieniveaus



Via een ruimtelijke analyse werd het zorgaanbod in Antwerpen in kaart gebracht en kregen we zicht op de verschillende instellingen en actoren die aanwezig zijn in zone. Vandaag bestaat er al een **transitienetwerk in de vorm van de 'Groep van 5'** waar samen nagedacht wordt over strategieën als antwoord op de bredere uitdagingen in de zorgsector en meerbepaald voor Antwerpen als zorgstad.

Momenteel blijkt de houding van de verschillende actoren eerder defensief indien het gaat om patiëntgerichte belangen (frontside) en kan men het individueel eigenaarschap gemakkelijker loslaten en inbedden in een groter geheel wanneer het over niet-patiënt georiënteerde thema's (backside) gaat (bv. voorraad beheer, anatome pathologie,...).

Daarom geloven we er in dat het **samen nadenken over de ruimtelijke mogelijkheden om niet-patiëntgerichte aspecten in te bedden in een samenhangend ruimtelijk verhaal rond de Rode (vervoer van mensen, goederen, afval, energie) als versneller van een gezonde stad een eerste stap kan zijn in het komen tot een coöperatieve structuur.**

Basis ambitie



Beperkingen en grenzen in het capabiliteitssysteem vormen het uitgangspunt om te zoeken naar oplossingen, type overlappende activiteiten, beginnen delen van voorraadbeheer,...

Versterkende ambitie



Verwachte trends geven aanleiding tot het nadenken over gemeenschappelijke investeringen die als één geheel (en gesloten loop) worden aangeboden (bv. uitbreidingscapaciteit, wijzigende regulering,...) buiten de "grenzen van de eigen terreinen". Bv. bouw clean room, bundeling kankerbehandelingen, ...

Coalitie ambitie

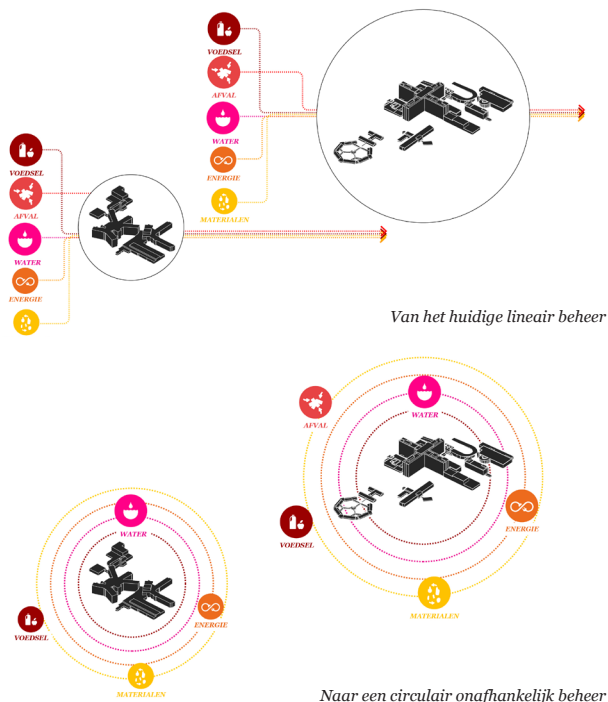


Gezamenlijk investeren in nieuwe economische activiteit door een breed spectrum aan nieuwe activiteiten aan te trekken vanuit een overkopolende strategische keuze (bv. zorgaanbod voor regio 2030, health city, ...), en gepaard gaande met reshuffling van activiteiten onder de initiators.

Volgende ambities werden in scenario's uitgewerkt en in het kader van **bilaterale gesprekken met belangrijke ervaringsdeskundigen** getoetst: Dhr. Erik Philibert (Kabinet OCMW-voorzitter), Dhr. Wouter De Ploey (CEO ZNA) en Dr. Etienne Wauters (afgevaardigd bestuurder GZA Groep).

- basisambitie – groene ziekenhuizen
- versterkende ambitie – zorgcampus
- coalitieambitie – zorgstad

Circulair beheer van zorg netwerken

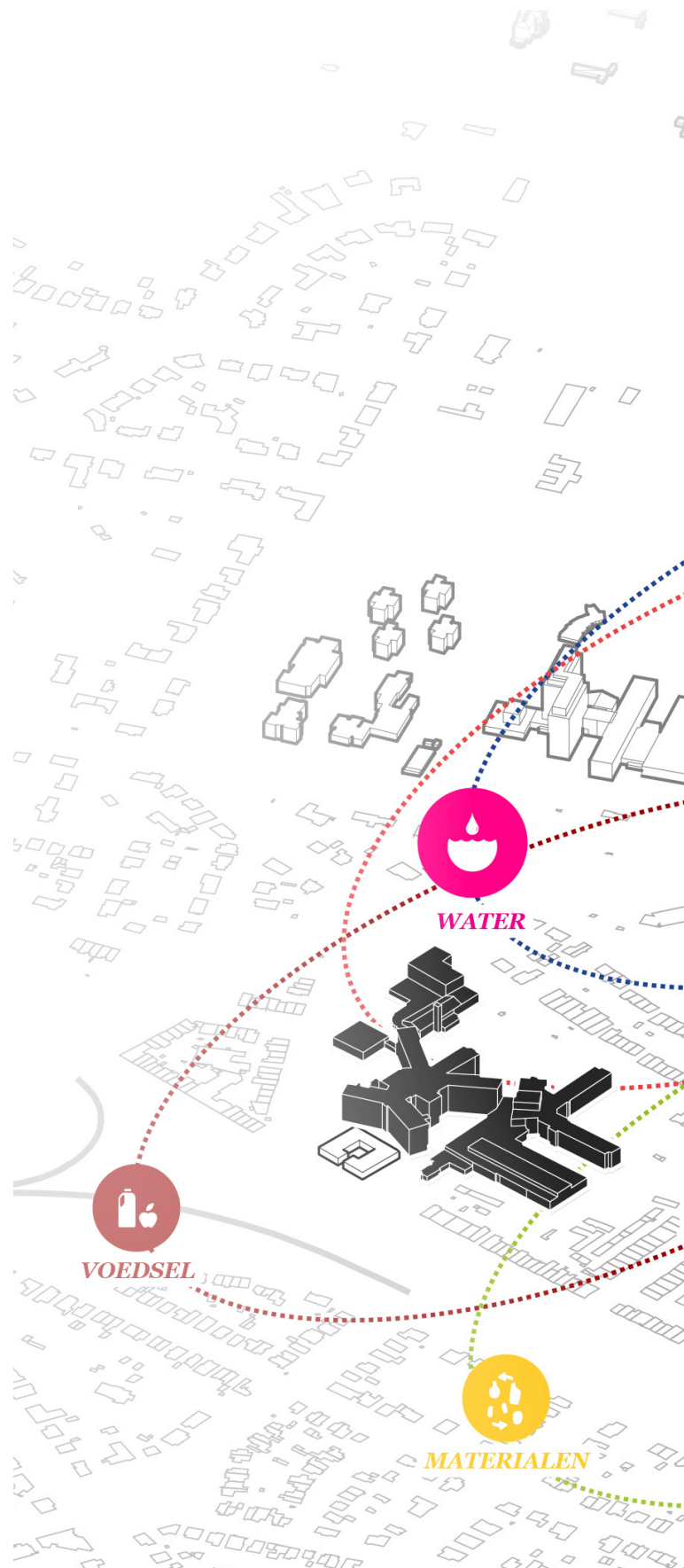


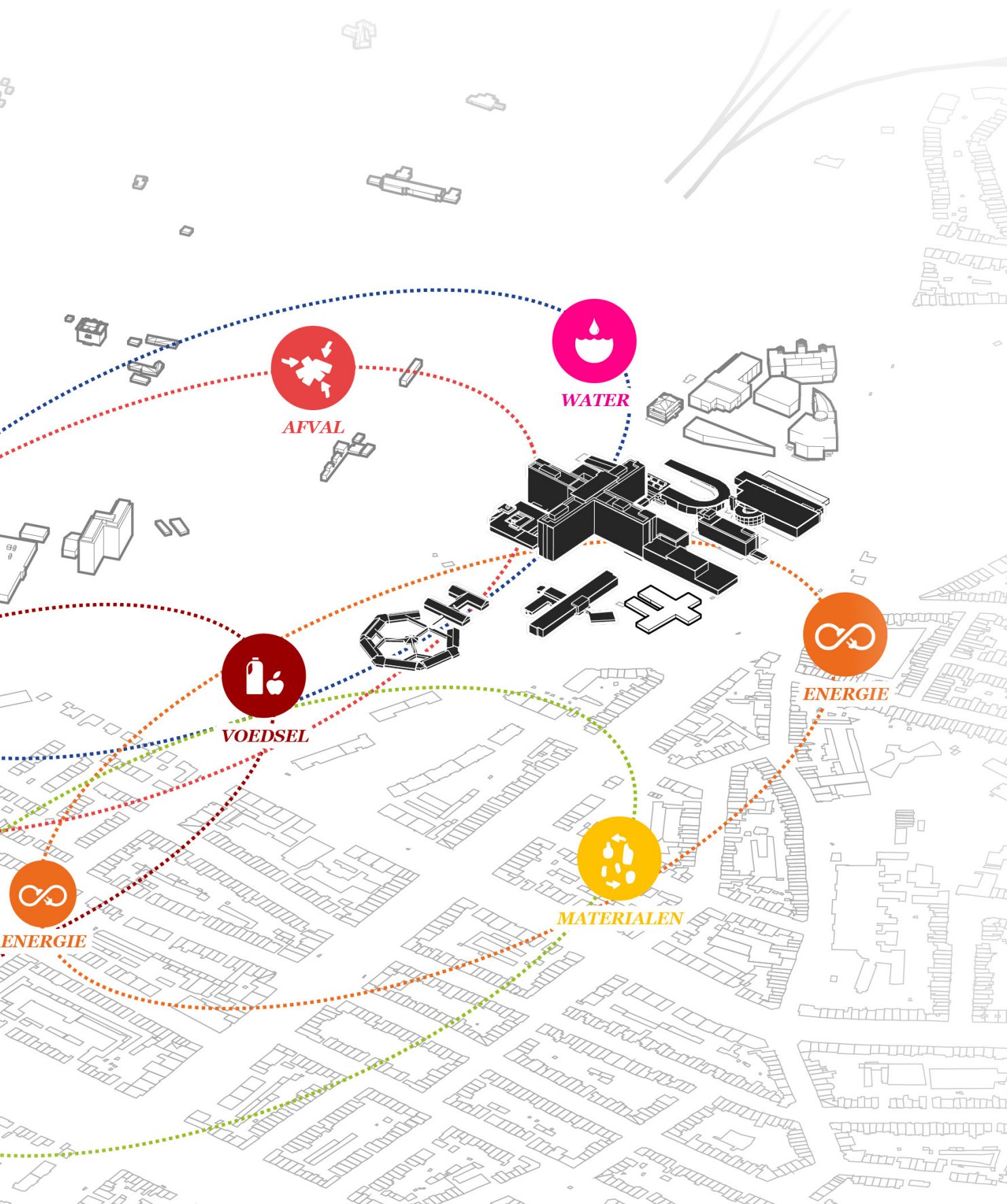
In de basisambitie vormen beperkingen en grenzen in het capabiliteitssysteem het uitgangspunt om te zoeken naar oplossingen, zoals overlappende activiteiten, het beginnen delen van voorraadbeheer,... Dit scenario suggereert ziekenhuizen te evolueren **van een lineair naar een circulair management van verschillende resources** zoals water, afval, energie, voedsel en materialen. Deze transitie zal ontstaan vanuit een economische drijfveer, bijvoorbeeld wanneer de inkomsten zullen stabiliseren terwijl de uitgaven blijven stijgen of wanneer subsidies voor ziekenhuizen zullen dalen.

Deze omslag vormt niet alleen een belangrijke stap naar ecologisch verantwoorde duurzame ziekenhuizen, maar kan ook bijdragen aan een belangrijke kostenbesparing door het rationaliseren van resources. Enkele initiatieven werden reeds ondernomen door de ziekenhuizen, maar dit gebeurde steeds op individuele basis. **De fysieke nabijheid van de ZNA en de GZA ziekenhuisinstellingen kan een kans vormen om te investeren in een gedeelde slimme logistiek.**

Enkele voorbeelden behelzen het delen van medische technologie om dubbele uitgaven te voorkomen (cfr. PET scan); flexibel gebruik van patiëntenkamers in functie van nodige capaciteit, gedeelde energie productie, gedeeld afval management, gedeelde wasdienst, gedeelde catering,...

Als relevante referentie vermelden we het ziekenhuis van Lens, in Frankrijk, dat in transitie zit tot circulair ziekenhuis en waarvoor via een studie onderzocht werd hoe de principes van circulaire economie stap voor stap in het transformatie proces geïmplementeerd kunnen worden.





Versterkende ambitie

Uitbouw van een zorgas die ziekenhuizen en andere zorginstellingen verbindt met elkaar



Kenisas Ede-Wageningen, NL



Zorg campus Maastricht, NL



Hamilton health centre, Chicago, US



Voedsel productie, Nottingham Hospitals, UK

In de versterkende ambitie onderzoeken we **in hoeverre verwachte trends aanleiding geven tot het nadenken over gemeenschappelijke investeringen** die als één geheel (en gesloten loop) worden aangeboden (bv. uitbreidingscapaciteit, wijzigende regulering,...) buiten de “grenzen van de eigen terreinen”.

In het scenario van de versterkende ambitie suggereren we dat ziekenhuizen **gemeenschappelijke investeringen maken in nieuwe en noodzakelijke zorg gerelateerde diensten die gedeeld kunnen worden**. Enkele mogelijkheden werden vermeld tijdens de bilaterale gesprekken met de CEO's van ZNA en GZA zoals de bouw van een cleanroom, een kankerbehandelingscentrum, een catering infrastructuur die maaltijden voor de verschillende ziekenhuizen voorziet, assistentiewoningen, een centrale ziekenhuisapotheek, een cluster van onafhankelijke zorg gerelateerde praktijken zoals kinesithérapie, diëtist,... Deze diensten dienen op de site een locatie te krijgen die de uitwisseling met de ziekenhuizen vergemakkelijkt enerzijds en de **profilering van de zone als zorgcampus versterkt** anderzijds. Hiervoor is een duidelijk ruimtelijk kader noodzakelijk.

Het scenario suggereert de versterking van de groene corridor met **een centrale zorgas als centrale ruggengraat** die de verschillende ziekenhuizen en andere zorginstellingen met elkaar verbindt en waarlangs ook nieuw zorg gerelateerd programma een plaats kan krijgen.



Verschillende nieuwe activiteiten worden gebundeld rondom een toekomstige tramhalte langs de Rode; activiteiten rond preventie worden ingebed in het stedelijk weefsel ter hoogte van de tramstop aan de Groenenborgerlaan; verschillende diensten met grote logistieke factor worden gebundeld aan de (logistieke) tramstop op de Elisabethlaan; activiteiten gekoppeld aan nazorg en revalidatie worden geclusterd ter hoogte van de groene omgeving van het Middelheim Park en het Sportpark Koningin Astrid. De Rode garandeert, samen met de geplande radiale tramlijn langs de Elisabethlaan richting Edegem, een kwalitatieve duurzame mobiliteit voor patiënten en bezoekers,



maar **biedt ook kansen voor slimme logistiek en energietransport.**

In een volgende stap zou de zorgcampus verder voorzien kunnen worden van een eigen set van elektrische fietsen voor artsen, verplegend personeel, patiënten en studenten; van sportfaciliteiten; en van productieve stadslandbouw die lokaal geteelde groenten en fruit levert aan het catering centrum op de site. Al deze initiatieven stralen een gezonde levensstijl uit aan de gebruikers van de campus en de bewoners van de omgevende woonwijken en vormen **een visitekaartje voor Antwerpen** als zorgstad. Bovendien wordt door het nieuwe programma

tewerkstelling gegenereerd op de site voor zowel laaggeschoolden als hooggeschoolden. Ook het nieuwe ZNA Stuivenbergziekenhuis sluit via een zorgboulevard aan met de omliggende woon-, winkel en werkfuncties.

Voorbeelden van een productieve campus zijn the Nottingham University Hospitals in the UK, waar lokale landbouwers voedsel voorzien voor de catering dienst van het ziekenhuis, of de Shengyang Architectural University campus waar rijstvelden onderdeel vormen van het landschapsonwerp. De velden worden door studenten onderhouden en de geteelde rijst vormt de trots van de campus.

Rocade als versneller van een gezonde stad

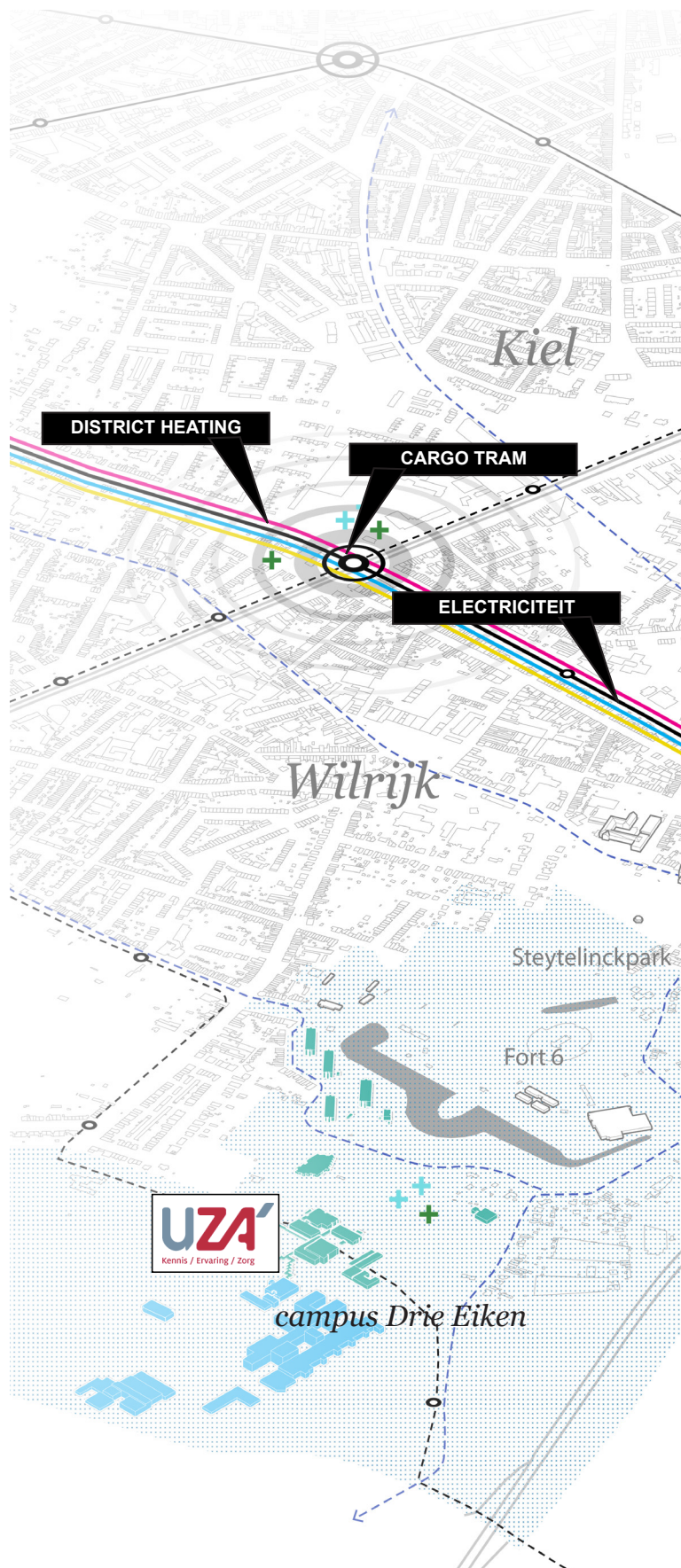


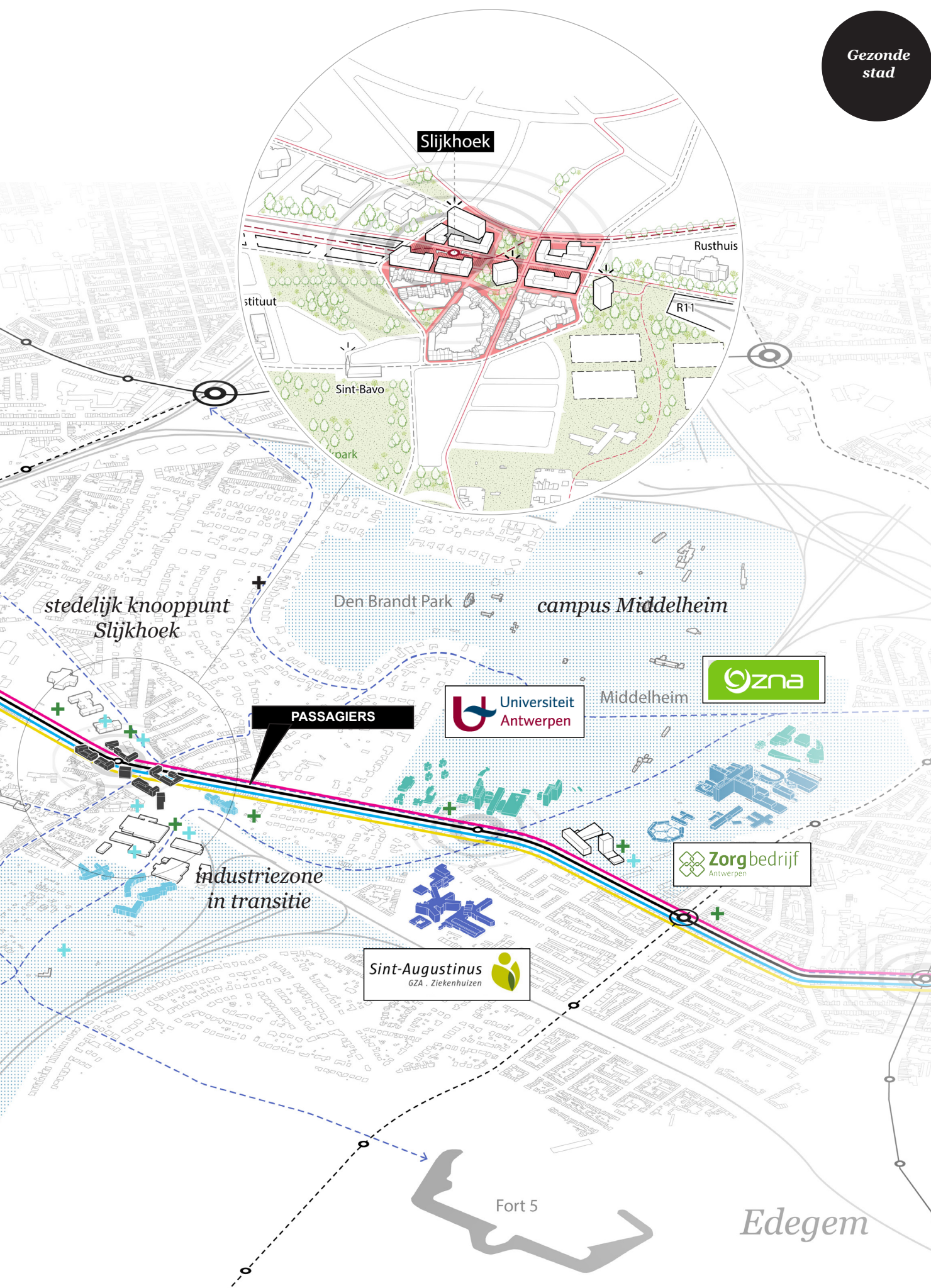
sfeerbeeld Slijkhoeke site -kruispunt R11/
Groenenborgerlaan (BUUR)

De coalitieambitie stelt de ambitie nog een stap hoger en suggereert **een gezamenlijk investeren in nieuwe economie door een breed spectrum aan activiteiten te koppelen vanuit een overkoepelende strategische keuze** (bv. zorgaanbod voor regio 2030, health city, ...), **en gepaard gaande met reshuffling van activiteiten onder de initiators.**

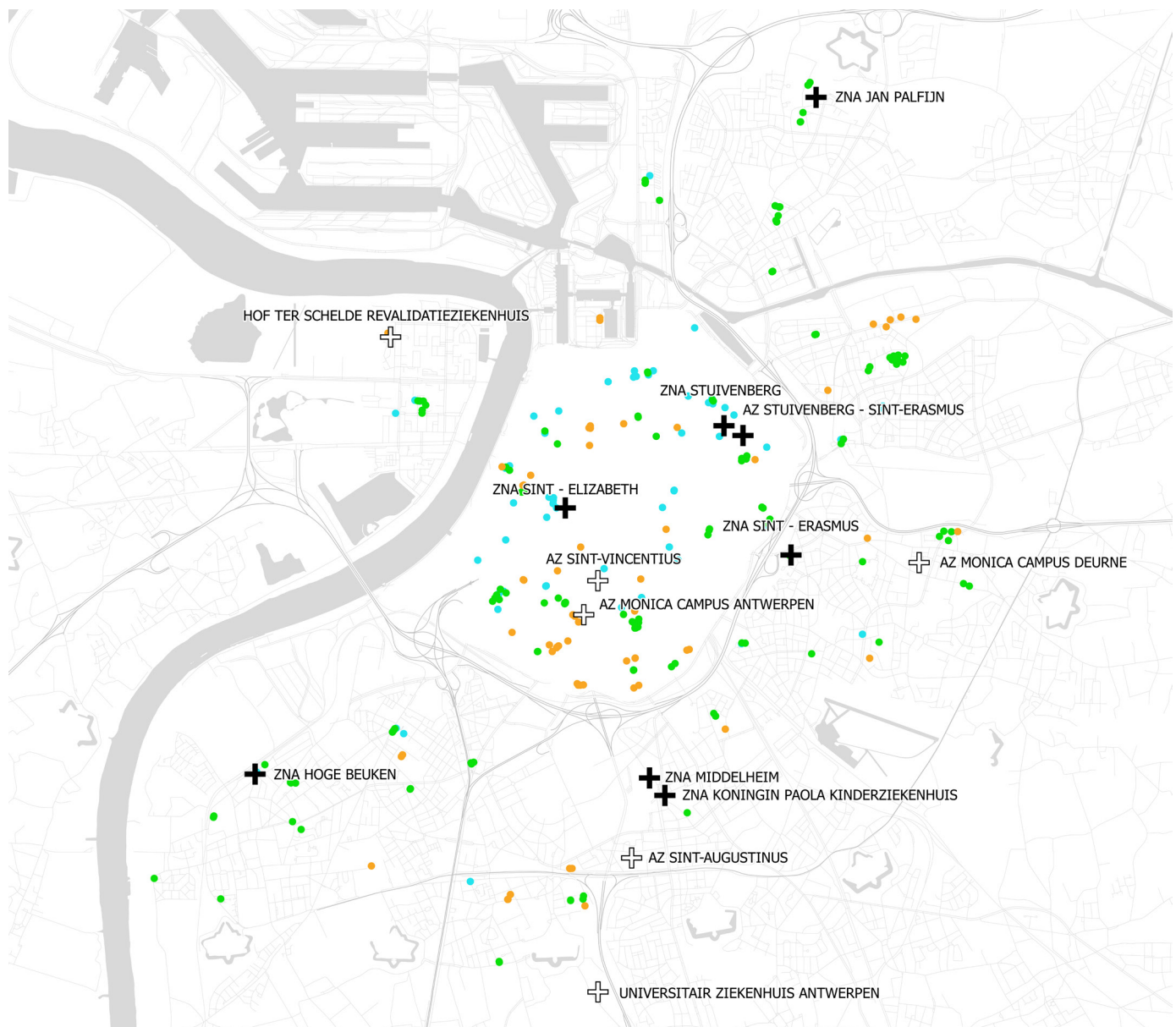
Dit scenario trekt hetzelfde principe van de versterkende ambitie door tot op een grotere schaal, met de integratie van de campus Drie Eiken ten zuiden van de R11. Bovendien wordt deze grootschalige stedelijke zorgpool als geheel in een netwerk verbonden met verschillende zorgverstrekkers geclusterd rondom multimodale knooppunten van de Rocade in de 20ste eeuwse gordel. Deze ruimtelijke strategie voor een 'gezonde stad' Antwerpen faciliteert de interactie tussen ziekenhuizen (acute zorg en gecentraliseerde specialisaties), gerelateerde beroepen in de zorgsector (bv. kinesitherapie, sportcoaching), zorgwoningen, sportfaciliteiten en opleidings- en kenniscentra.

De gezonde stad wordt uitgebouwd rond het performant mobiliteits- en logistiek netwerk van de Rocade (passagierstram, cargotram, warmtenetwerk) dat het bestaande zorgaanbod in de 20ste eeuwse gordel fysiek met elkaar verbindt en waar rond multimodale knooppunten nieuwe zorgfuncties geïntegreerd worden in zones voor verdichting van wonen en werken.





Opschalen en vermenigvuldiging langs de Rode *Het zorgaanbod in Antwerpen*



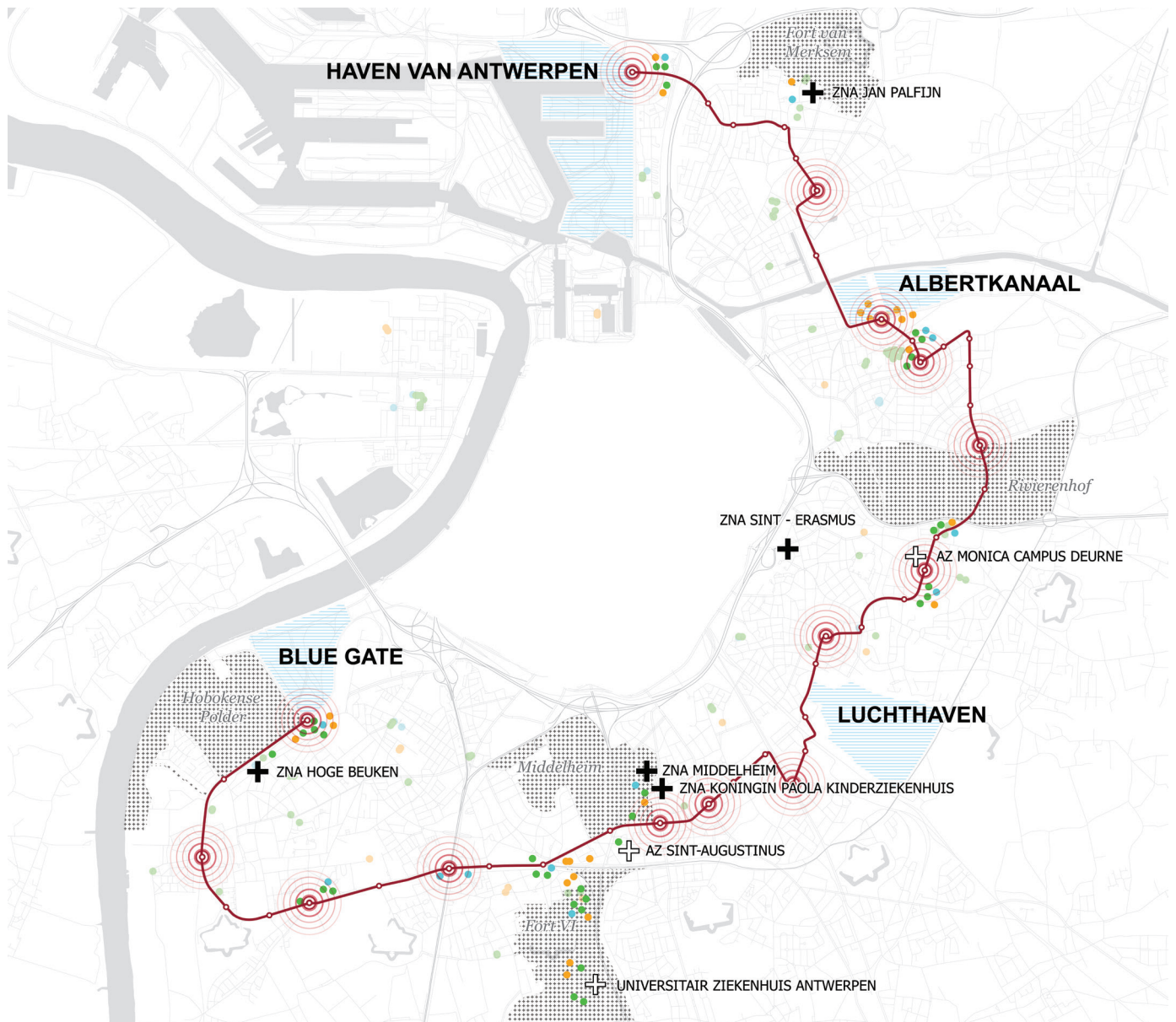
Wanneer we het zorgaanbod van de regio Antwerpen in kaart brengen valt op dat de verschillende functies sterk verspreid liggen in de stad en een cluster van grote zorginstellingen gesitueerd is in de campussen Drie Eiken en Middelheim ten zuiden van de binnenstad. Ook de campus Deurne en het ZNA Palfijn vormen onderdeel van de 20ste eeuwse gordel.

Complementair aan deze grootschalige ziekenhuizen vinden we **de kleinere zorg gerelateerde diensten** (apothekers, OCMW, diensten van het Zorgbedrijf Antwerpen, ...) **meer ingebed in het stedelijk weefsel van de geconsolideerde kernen** in de nabijheid van hun gebruikers.

Toch is het belangrijk beide categorieën op te nemen in een overkoepelende ruimtelijke strategie gezien de groeiende interafhankelijkheid tussen beiden. Ook sites zoals Bluegate, waar research centers gerelateerd aan gezondheidszorg gepland worden, en de haven van Antwerpen waar meerdere farmaceutische firma's gelegen zijn kunnen gelinkt worden aan het systeem.

De Rode Rode kan een versneller en ruggengraat zijn van een efficiënte gezonde stad die bestaande en nieuwe zorgactiviteiten rondom knooppunten bedient van openbaar vervoer (mensen), slimme logistiek (goederen, afval) en energie (warmtenet) en op die manier het stadsweefsel van de 20ste eeuwse gordel honderden auto verplaatsingen bespaart.

Rol van de rocade als versneller van een gezonde stad



patroon #4

HYBRIDE ZONES IN SOCIAAL ACHTERGESTELDE BUURTEN



case studie
OUD-MERKSEM

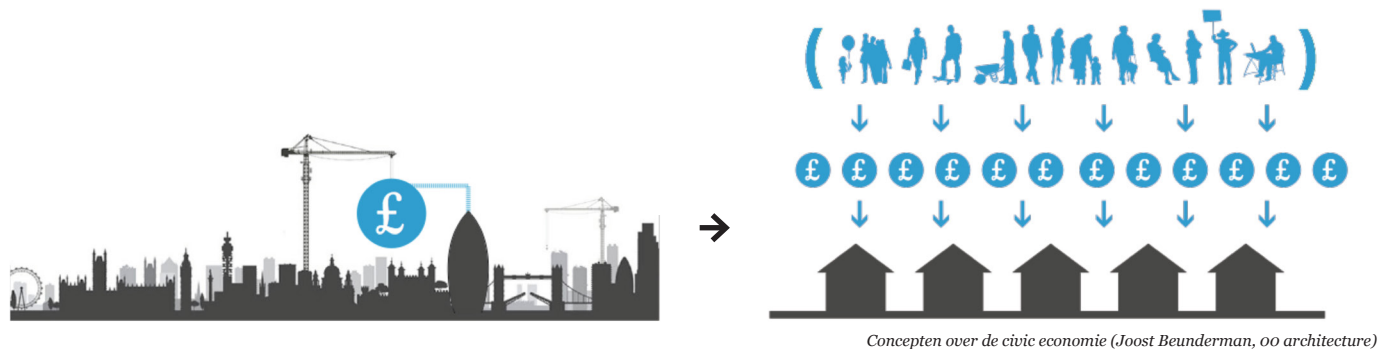
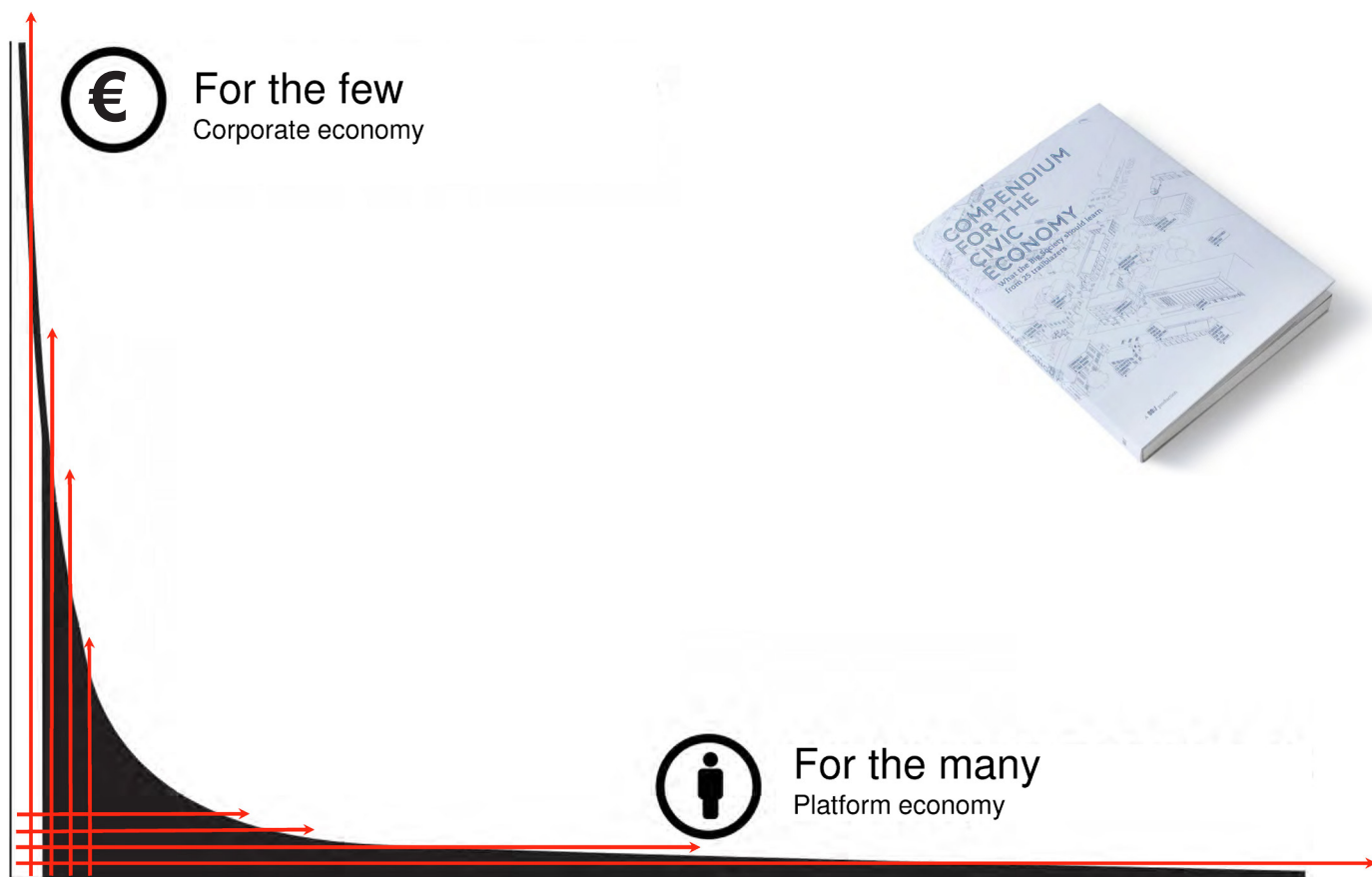


***Kansen voor pop-up initiatieven in de horeca en remake sectors
ingebied in de stedelijk weefsel van Oud-Merksem***

Ruimte voor civic economie

Opgave

Condities die ondernemerschap stimuleren



Historisch gezien bestond er een sterke relatie tussen de woonkern Oud-Merksem en de industriezone 't Dokse. Daar blijft vandaag weinig van overeind. **Oud-Merksem is een achtergestelde buurt met hoge kansarmoede-index** (7,4 in 2013), lage scholingsgraad (aandeel inwoners met een diploma hoger onderwijs in 2011 bedraagt 11%) en een lage werkzaamheidsgraad (56,4% in 2012) en dit ondanks de nabijgelegen bedrijvenzone langs het Albertkanaal. De hoge leerlingenuitstroom zorgt ervoor dat vele jongeren niet over de juiste skills beschikken om binnen de courante arbeidsmarkt een job te vinden. Velen van hen moeten bij gebrek aan performant openbaar vervoer ver reizen naar grotere

tewerkstellingspolen (cfr. de Haven) om ad interim 1 dag te werken waardoor ze weinig perspectief krijgen. Gezien de hoge graad van laaggeschooldheid en het toenemend aantal drempels om te ondernemen (nl. hooggeschooldheid, financiering, ...) is het eveneens een zone met een gering aantal nieuwe ondernemingen

De Bredabaan was ooit **de langste winkelstraat van Antwerpen** maar kampt vandaag met **grote leegstand** (ongeveer 1/3 van de winkels staan leeg), zelfs na een recente kwalitatieve heraanleg en de performante bereikbaarheid via de tramlijnen 2 en 3. Ook hier spelen dus andere aspecten dan puur ruimtelijke elementen een rol.



De case van 't Dokske in Merksem past in het vierde patroon waarin we onderzoek doen naar de manier waarop in hybride sociaal achtergestelde buurten **condities kunnen geschapen worden die ondernemerschap kunnen stimuleren en hoe op die manier duurzame economische groei georganiseerd kan worden.** Hiervoor zijn initiatieven noodzakelijk die ervoor zorgen dat mensen opnieuw aansluiting vinden in de maatschappij. Deze transitie kan niet enkel vanuit de overheid komen. **Verandering in onze economie en samenleving zal ook bottum-up moeten gedreven worden.**

Contrast tussen woonweefsel en industrieel weefsel



De omgeving rond de binnenste Vaart in IJzerbrug is momenteel een **monofunctioneel economisch gebied georiënteerd naar het Albertkanaal**, met een sterke aanwezigheid van zware infrastructuur en met een heel arme relatie tot het centrum van Merksem. Het gebied bevat een eclectische variëteit van economische activiteiten, bestaande uit opslagruimten van constructiemateriaal, fabrieken voor voedselproductie, herstelplaatsen voor industriële machines en andere groothandels- en logistieke activiteiten, waarvan slechts enkelen afhankelijk zijn van distributie via het kanaal. Terwijl de oostzijde van de kade indrukwekkende monumentale gebouwen telt, wordt de westelijke zijde gekarakteriseerd door opslagplaatsen opgebouwd uit lichte structuren.

De grootschalige morfologie rond de binnenste Vaart staat in sterk contrast en botst op de kleinschalige morfologie van het woonweefsel rond de Bredabaan en de wijk 't Dokske.

Vandaag zijn er **veel initiatieven in functie van sociale integratie** vanuit de verschillende aanwezige overheidsinstellingen: scholen hebben een brugfunctie, er worden taalopleidingen, naaiateliers en verschillende culturele evenementen georganiseerd door het cultuurcentrum, het Jeugdcentrum Kras biedt arbeidscompetentiebegeleiding aan voor jongeren, ... Daarnaast vinden we een aantal **burgerinitiatieven** terug al dan niet ondersteund door de overheid, zoals het Buurtcentrum Stroboertje, de stadskruidentier, Samentuin Dokske. Er werd ook een centrumbeweging



Het industrieel en residentieel weefsel in Merksem

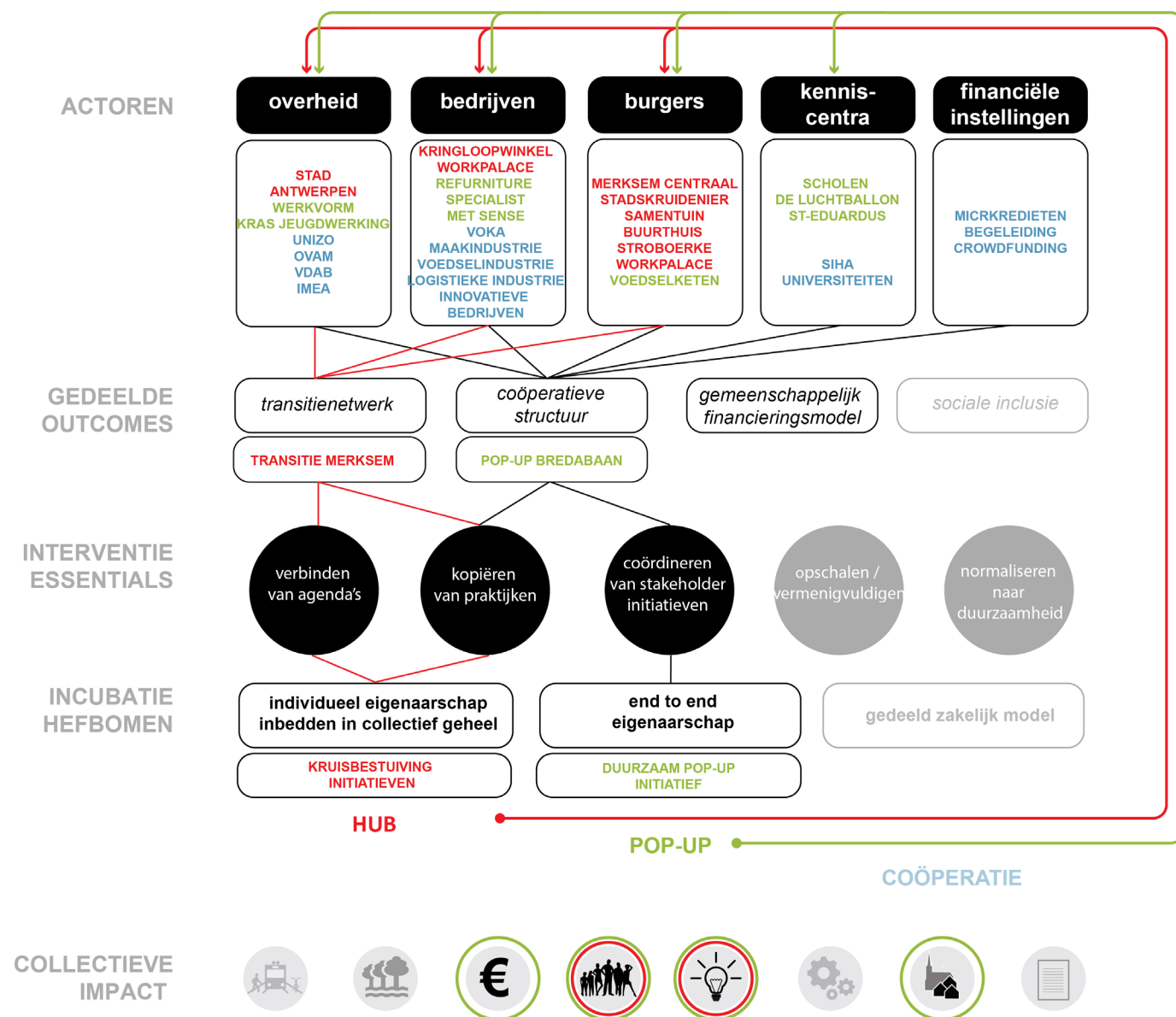
Merksem Centraal opgericht die 'boostsessies' organiseert waarin thema's en concepten besproken worden met als doel de dynamiek van de wijk opnieuw te doen heropleven via hedendaagse initiatieven.

De aanwezigheid van de Kringwinkel Antwerpen Centraal aan de Deurnsebaan zorgt voor private of door de overheid gesteunde spin-off initiatieven in de remake-recycle sector, zoals Workpalace, de Kringwinkel en de Kilomeet die een leegstaand pand invullen aan de Bredabaan, en ook een zelfstandige onderneming Bea Joppen (refurniture specialist) aan de Deurnsebaan.

Een tangentiële tramlijn die via de Deurnsebaan verknoopt met de bestaande tramlijnen op de Bredabaan zal in de eerste plaats resulteren in een sterk verbeterde bereikbaarheid van grote tewerkstellingspolen (Haven, bedrijventerrein Albertkanaal, zorgcampus Middelheim, Luchthaven,...) vanuit Oud-Merksem. Via deze case willen we ook onderzoeken in hoeverre hierdoor ook **nieuwe kansen ontstaan voor een transformatieproces waarbij de huidige scheiding tussen economisch en residentieel stadsweefsel overbrugd kan worden en nieuwe start-up initiatieven kunnen bijdragen aan de heropleving van de Bredabaan.**

Interventieladder

3 mogelijke ambitieniveaus



Via bilaterale gesprekken met de buurtregisseur van het District Merksem en met Bolwerk die actief is in het opzetten van verschillende strategieën voor een heropleving van de Bredabaan, kregen we een duidelijk zicht op het DNA van de wijk en de vele actoren en initiatieven die er vandaag plaatsvinden.

Een groot deel van deze initiatieven wordt geïnitieerd en getrokken door de stad Antwerpen. Zoals hierboven beschreven zijn er daarnaast **een groot aantal bottom-up projecten waar burgers zelf initiatief nemen om verschillende transitienetwerken op te zetten**. Vele van deze initiatieven zijn enkelvoudig en lopen parallel aan elkaar **zonder wederzijdse versterking**. Andere initiatieven botsen op een groot aantal **praktische**

drempels zoals regelgeving, de moeilijkheid om ingewikkelde samenwerkingsverbanden op punt te stellen, taalbarrière, handelaars zonder digitale connectie, Hieruit blijkt dat **bottom-up werken een werk van lange adem is met vele frustraties** en dat men er moeilijk in slaagt vanuit bestaande transitienetwerken door te groeien tot een coöperatieve structuur.

In deze case onderzoeken we welke condities gecreëerd kunnen worden waarin **initiatieven ruimte hebben om te starten en kunnen doorgroeien tot meer duurzame projecten** waarbij burgers coproducten en investeerders worden, en de overheid een meer faciliterende rol speelt. Ook onderzoeken we via volgende drie ambitieniveaus

Basis ambitie



Het toevoegen van functies aan kernspelers in een gebied, type school die ook voedseldistributie start, gemeenschapscentrum die ook opleidingen verschaft, buurtcafé dat structureel vormingen begint te hosten... Toegevoegde functies versterken sociale netwerk en zetten aan tot particuliere initiatieven.

Versterkende ambitie



Actoren uit het gebied die krachten bundelen en die kennis- en competentieuitbouw stimuleren via het scheppen van condities om ondernemen te versnellen.

Coalitie ambitie



Locale actoren verbinden zich in coöperatieve structuren om lokaal een aanbod naar klanten te ontwikkelen.

hoe een sterkere link kan ontstaan tussen opleiding, werkgever en jongere.

- basisambitie – hub ambitie
- versterkende ambitie: pop-up ambitie
- coalitieambitie – coöperatieambitie

Basis ambitie

Kruisbestuiving tussen verschillende initiatieven



Educatieve voedselproductie
Incredible edible Todmorden, UK



metSense: horeca opleiding



metSense, buurtrestaurant



meubelen remake

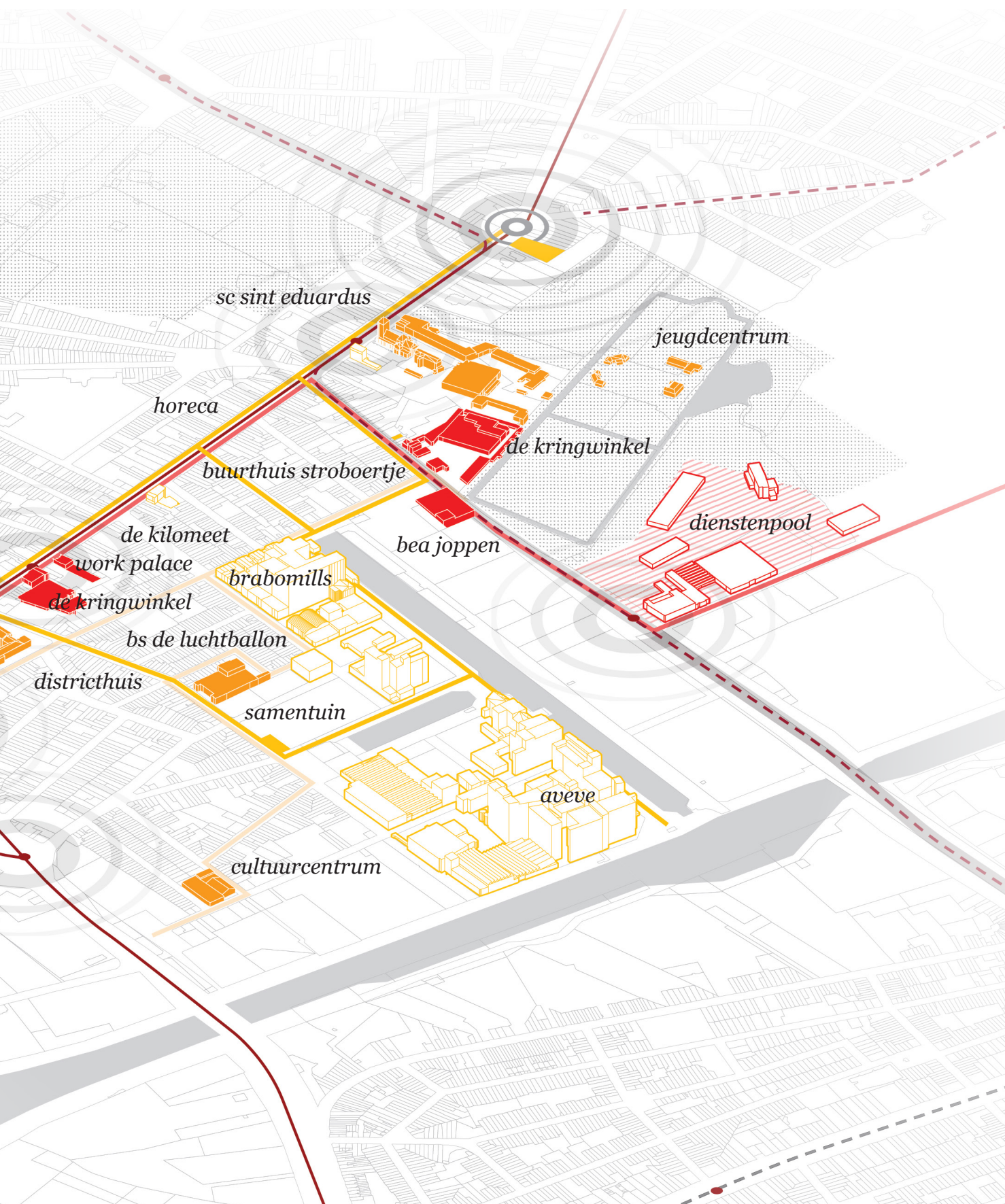
In de hub-ambitie gaan we op zoek naar **kruisbestuivingen tussen de verschillende initiatieven** die tewerkstelling genereren in de veronderstelling dat het geheel sterker is dan de som der delen. **Het toevoegen van functies aan bestaande kernspelers kan sociale netwerken versterken en aanzetten tot particuliere initiatieven.** Door bottom-up initiatieven te coördineren kunnen sommigen ervan evolueren tot professionele organisaties die een grotere capaciteit voor tewerkstelling genereren wat resulteert in een sterkere aanwezigheid van hun activiteiten in het gebied.

Zo bestaat vandaag al een **sterke link tussen verschillende kernspelers in de recycle-remake sector**: de Kringwinkel, de Work Palace, De Kilomeet die tweedehands meubels verkoopt per kilo. De geplande komst van een dienstenpool in de Toekomstlaan en een samenwerking met de design activiteiten van Bea Joppen (refurniture specialist) kunnen een versterking betekenen voor de bestaande activiteiten in de recycle-remake industrie. Ook kan een samenwerking ontstaan tussen de jeugddienst Kras en Velo voor het ontmantelen van fietsonderdelen gekoppeld aan het aanleren van nieuwe skills en het stimuleren van ondernemerschap bij kansarme jongeren.

Verschillende initiatieven rond voeding - Buurtcentrum Stroboerke verzamelt restproducten van de supermarkt en verdeelt deze aan kansarmen, of serveert maaltijden in een buurtrestaurant aan de Bredabaan, Samentuin Dokske, stadskruidenier - kunnen gelinkt worden aan verschillende bedrijven in de voedingssector rond het water: Aveve, Brabomills, La Lorraine Bakery Group,....

De Kringwinkel is geïnteresseerd in voedseloverschotten en dit initiatief kan verder doorgroeien tot een voedselketen waar partners verzameld worden voor het vervoer, de verwerking, het stockeren, bewaren en de verdeling ervan. Een samenwerking tussen Samentuin Dokske en de scholen of het jeugdcentrum kan plaatsvinden in het kader van educatieve voedselproductie. **Sociale integratie kan gecombineerd worden met opleiding** zoals we ook terugvinden in de buurtrestaurants van het Antwerpse bedrijf metSense.

Het opschalen van deze netwerken is denkbaar via opleidingen, marketing campagnes en een duidelijk plan van aanpak. Lokale bewoners vormen de doelgroep en sociaal ondernemerschap wordt gepromoot.



Versterkende ambitie

Kansen voor pop-up initiatieven in de horeca en remake sector



Artisanale pop-up store, Brussel



Straat marketing strategie, Brussel



opleiding doorstroom



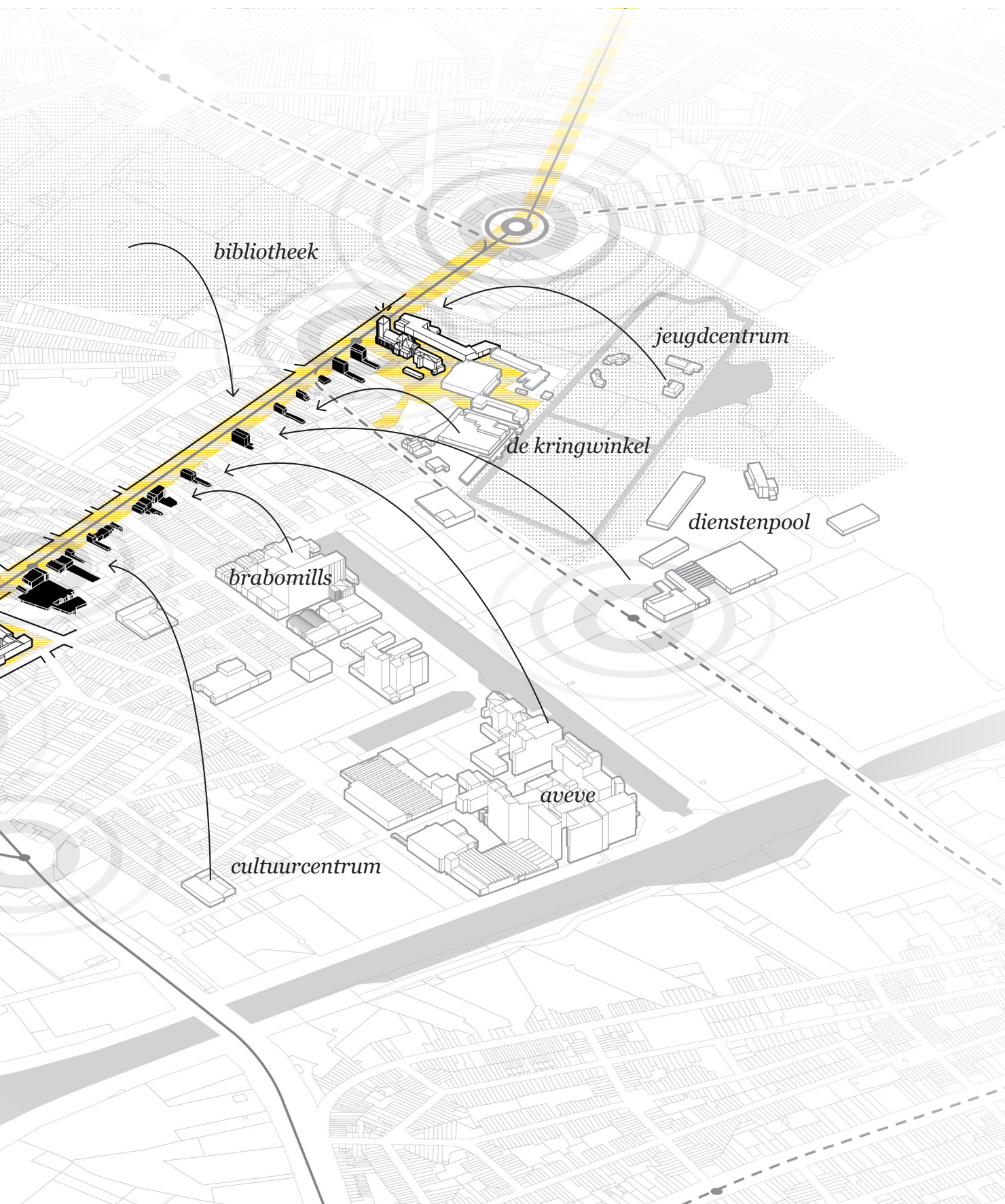
Grand Café De Hoorn, Leuven

In de Pop-up ambitie suggereren we dat actoren uit het gebied de **krachten bundelen om kennis- en competentieopbouw te stimuleren via het scheppen van condities om ondernemen te versnellen.**

De beschikbaarheid van de low-cost ruimte van de lege panden aan de Bredabaan biedt **kansen voor gecoördineerde pop-up initiatieven in de horeca en de remake sector**, en kan een aantrekkelijke context vormen voor **nieuwe werkvormen** (start-ups, WeWork). Gekoppeld aan een slimme marketing campagne kan de Bredabaan Merksem op de kaart brengen als **zone voor de remake-recycle industrie** en op die manier klanten, creatieve designers, sociale ondernemers en dus nieuwe tewerkstelling aantrekken.

Door de goede bereikbaarheid vanuit de binnenstad vandaag, en in de toekomst vanuit de 20ste eeuwse gordel met de komst van de Rocade, groeit de Bredabaan uit tot **een nieuwe stedelijke ankerplek.**





Coalitie ambitie

Productieve stad: retail gekoppeld aan werkateliers- maakindustrie en logistieke industrie op stedelijke schaal



Innovatieve retail
Brussel, BE



Bottom-up cultuur



Stadslogistieke cluster
Barcelona, ES



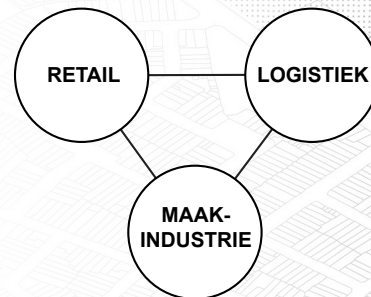
Remake industrie
Industry city New York, US

In de coöperatieve ambitie verbinden lokale actoren zich in coöperatieve structuren om lokaal een aanbod aan klanten te ontwikkelen. Deze ambitie suggereert **een integrale benadering voor de revitalisatie van de buurt** met de nadruk op volgende dimensies:

- de productieve, economische en commerciële ruimtes
- socio-economische acties
- heropleving van de publieke ruimte
- buurtvoorzieningen en infrastructuur
- verdichting van wonen

Een dergelijke benadering vereist **een structurele organisatie die verschillende betrokken actoren samenbrengt om sleutelkwesaties te definiëren** voor elk van de bovenstaande elementen. Dit is een organisatie die ook eigen belang heeft bij het beheren van verschillende stromen (Europese, federale, gemeentelijke middelen en inkomsten vanuit filantropische organisaties).

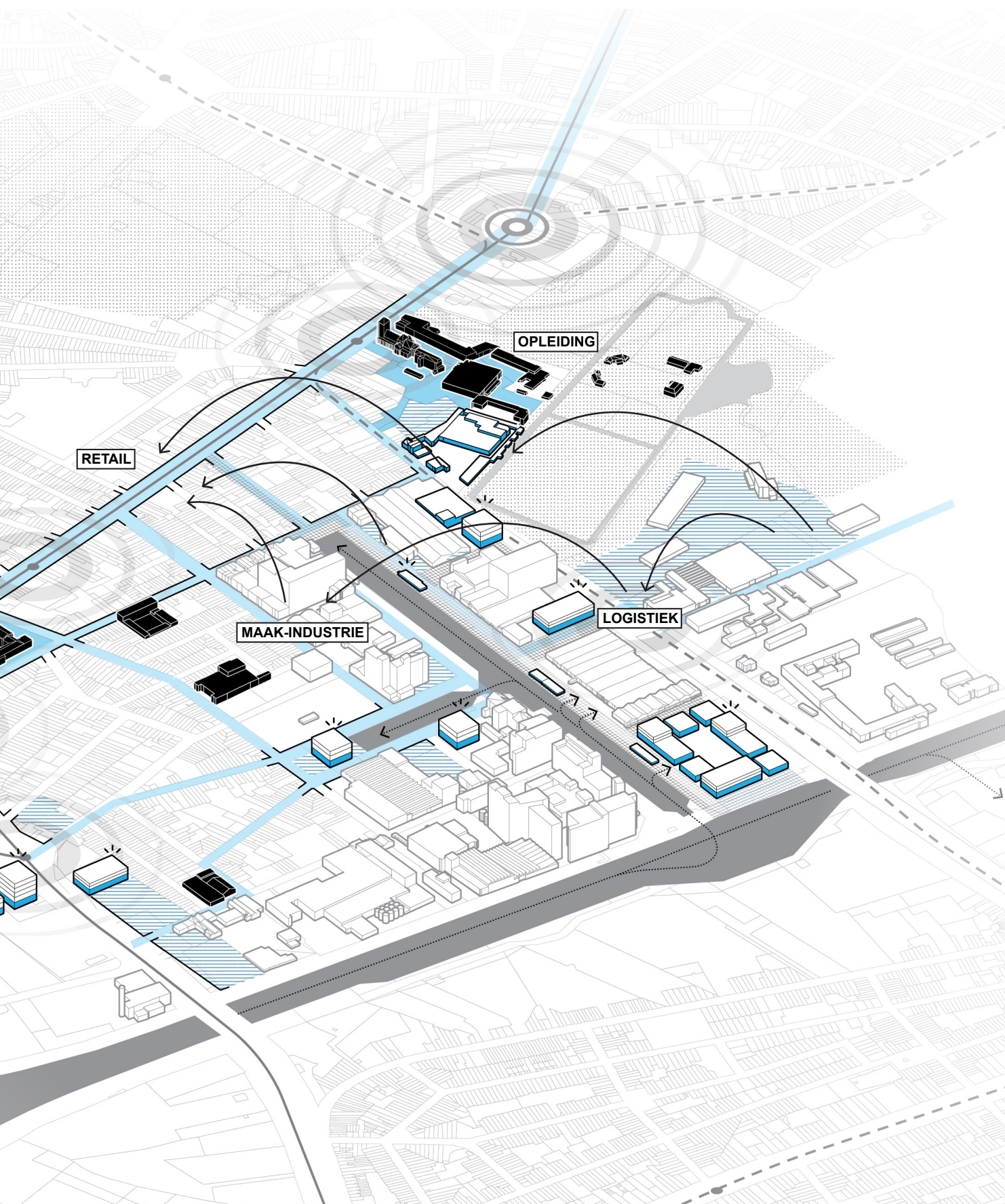
Specifiek voor productieve activiteiten kan het



gebied talrijke industriële ruimtes ter beschikking stellen voor **werkateliers in de maakindustrie**. De vraag ernaar kan komen vanuit het doorgroeien van succesvolle pop-up initiatieven in de remake-recycle sector langs de Bredabaan. De omgeving van 't Dokske is bovendien ook de geschikte omgeving om **innovatieve activiteiten in de logistieke industrie** aan te trekken met de mogelijke **overslag van weg- naar watertransport**, en met daarenboven via de Rode Rode ook een **aansluiting op een performant stedelijk distributienetwerk** per tram (cargotram).

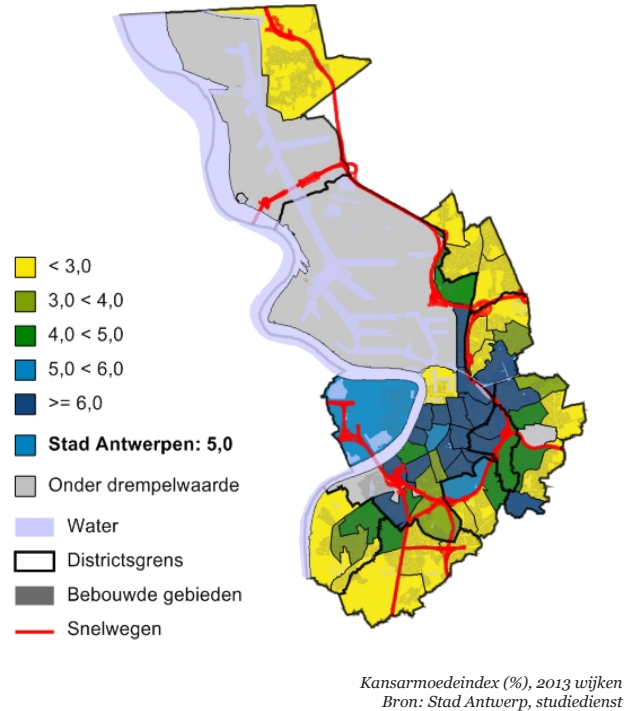
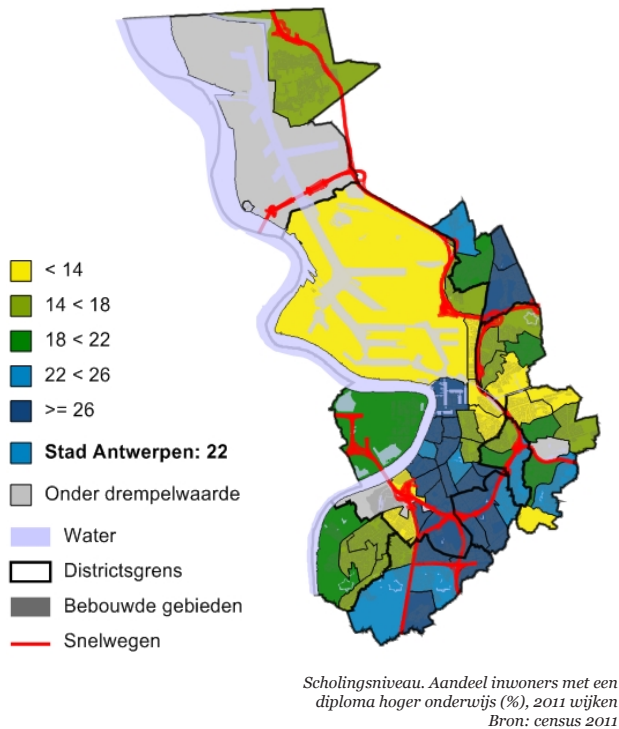
Een koppeling van logistieke industrie – maakindustrie en retail (Bredabaan) kunnen de ingrediënten vormen een productieve stad.

Een relevante referentie voor een gecoördineerde wijkversterking is het instrument 'wijkcontract' in Brussel, dat gericht is op korte-termijn interventies in sociaal achtergestelde buurten. Voor de 20ste eeuwse gordel van Antwerpen kan een soortgelijke aanpak relevant zijn voor de meest achtergestelde buurten.

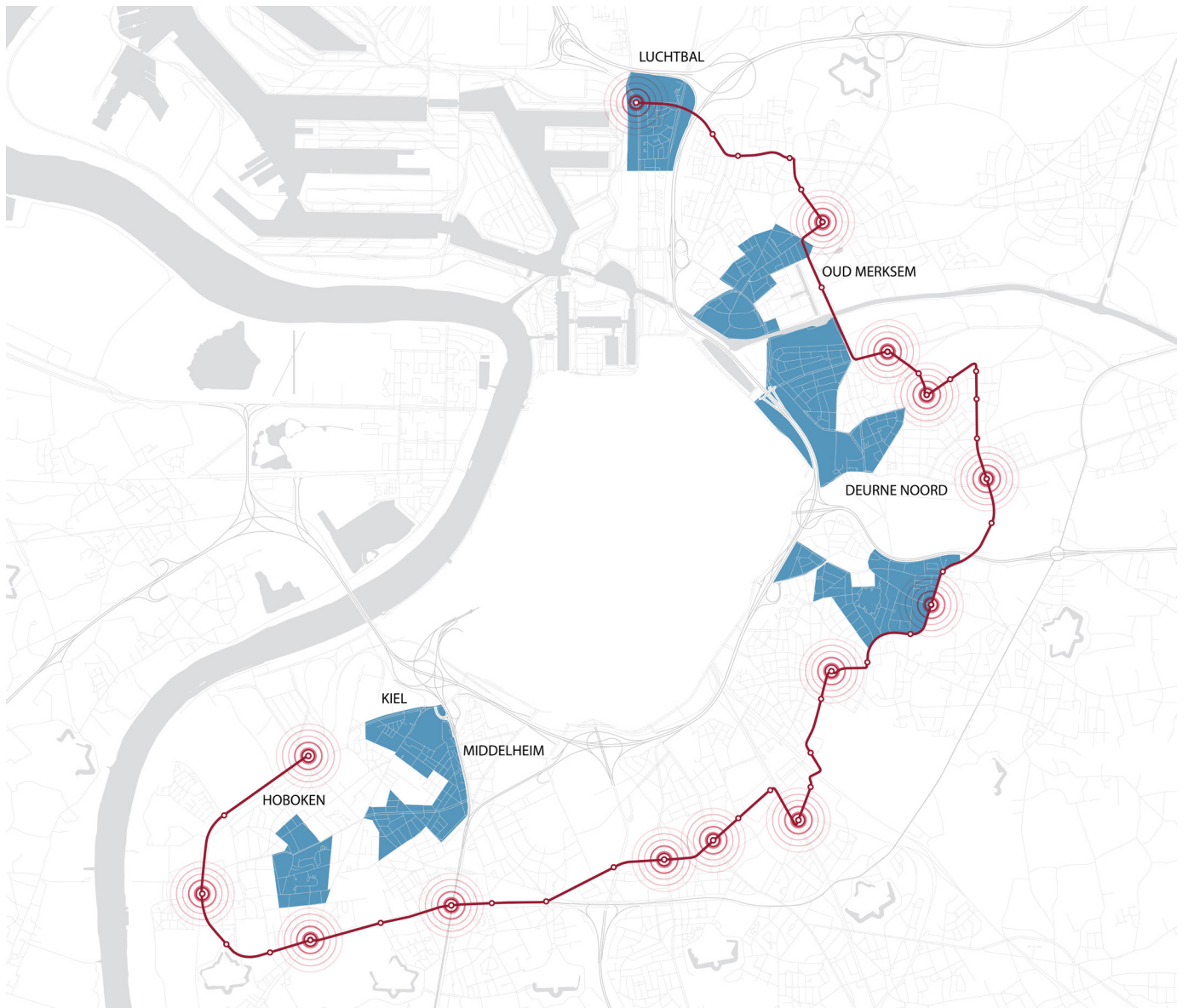


Opschalen en vermenigvuldiging langs de Rode Rode

Achtergestelde buurten in een nieuwe context



De casestudie toont aan dat door de komst van de Rode Rode verschillende sociaal achtergestelde buurten nieuwe kansen krijgen omwille van een betere bereikbaarheid vanuit Antwerpen en een grotere verweving met naburige kernen, voorzieningen en tewerkstellingspolen.



Conclusies zoekconferentie



Betrokken actoren

Stad Antwerpen

Son Vandenbroek, *Stedelijk wijkoverleg*
Evelyn Adriaans, *Stad Antwerpen*

Andere organisaties

Joeri Wauters, *School De Luchtballon*
Evi Janssens, *School De Luchtballon*
Chris Bryssinckx, *Werkvorm*
Sus Schrauwen, *Stadskruidenier*
Dette van Zeeland, *Projectmanager Bredabaan*
Liesbeth Debruyne, *Merksem Centraal*
Jef Cuyvers, *Buurtregisseur Merksem*
Goezi Vandeveld, *Jeugddienst Kras*

Consortium

Lien Vanden Broucke, *Wes*
Kathleen Van de Werf, *BUUR*
Jan De Visch, *Connect & Transform*





NABESCHOUWING

De aanpak volgens de interventieladder die we in het kader van de 4 casestudies uitgetest hebben biedt een antwoord op verschillende specifieke vragen:

Hoe verander je het speelveld om antwoord te krijgen op gebiedsontwikkeling?

Door samen met stakeholders verschillende mogelijke toekomstbeelden te verkennen, via de ambitieniveaus, kan een dynamiek gecreëerd worden die het geheel van randvoorwaarden in een stedelijke context kan veranderen **evolutieprocessen kan laten kantelen.** Dit kan gradueel vanuit een basisambitie naar een versterkende ambitie groeien (evolutie) cfr. case Park & Ride, of er kan van in het begin een kader gecreëerd worden rond een versterkende ambitie (revolutie), zoals bv. de case van de zorgstad.

Wanneer het traject naar een bepaald ambitieniveau op een aantal moeilijkheden of doodlopende trajecten botst, kan het een oplossing bieden de focus te verleggen tot een hoger ambitieniveau om op die manier vooruitgang te boeken. **De interventieladder biedt een soort van kompas waarbij verschillende trajecten doorlopen kunnen worden om uiteindelijk te komen tot een coöperatieve ambitie.**

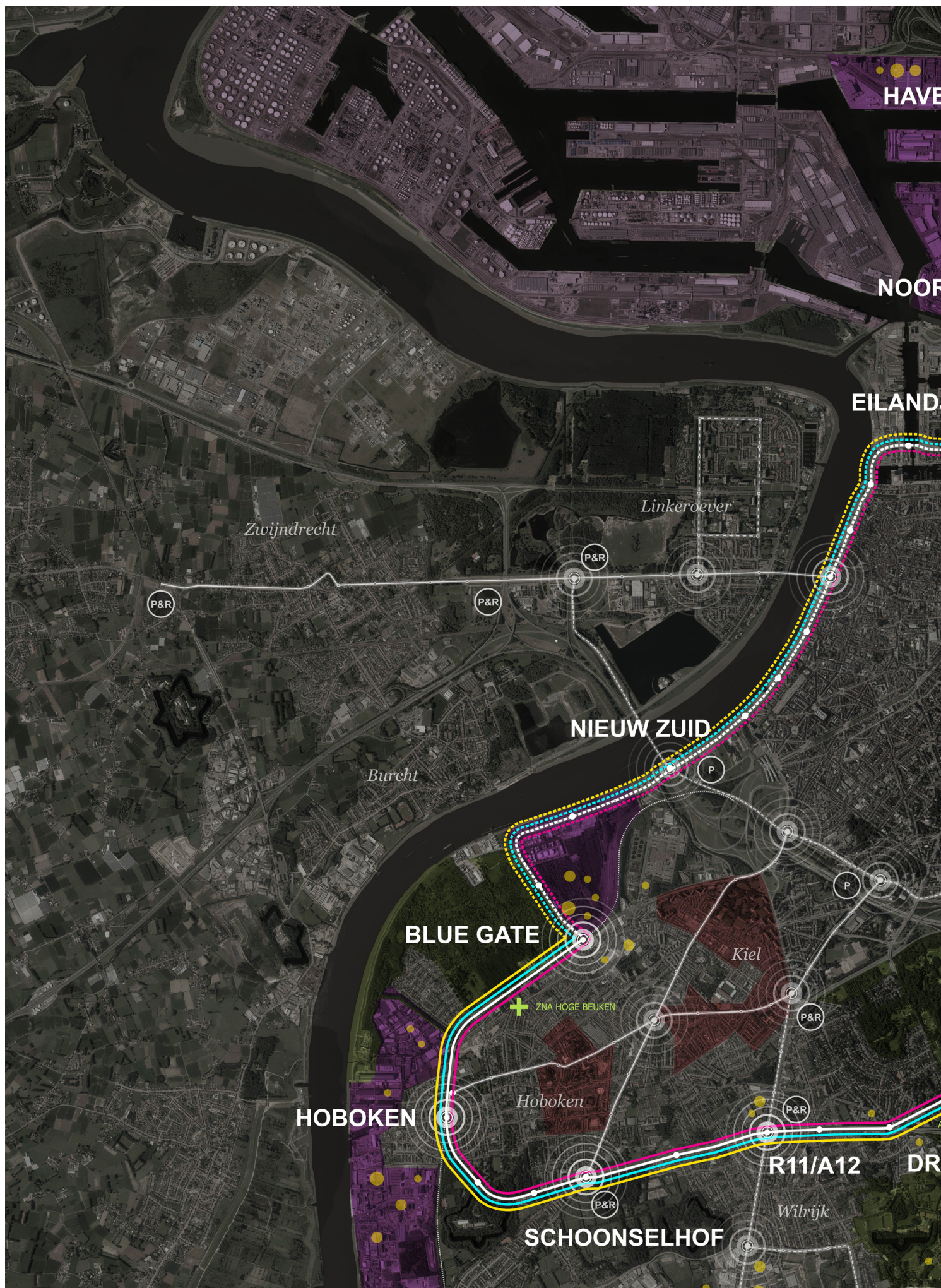
Hoe komen tot de financiering van de Rodeade?

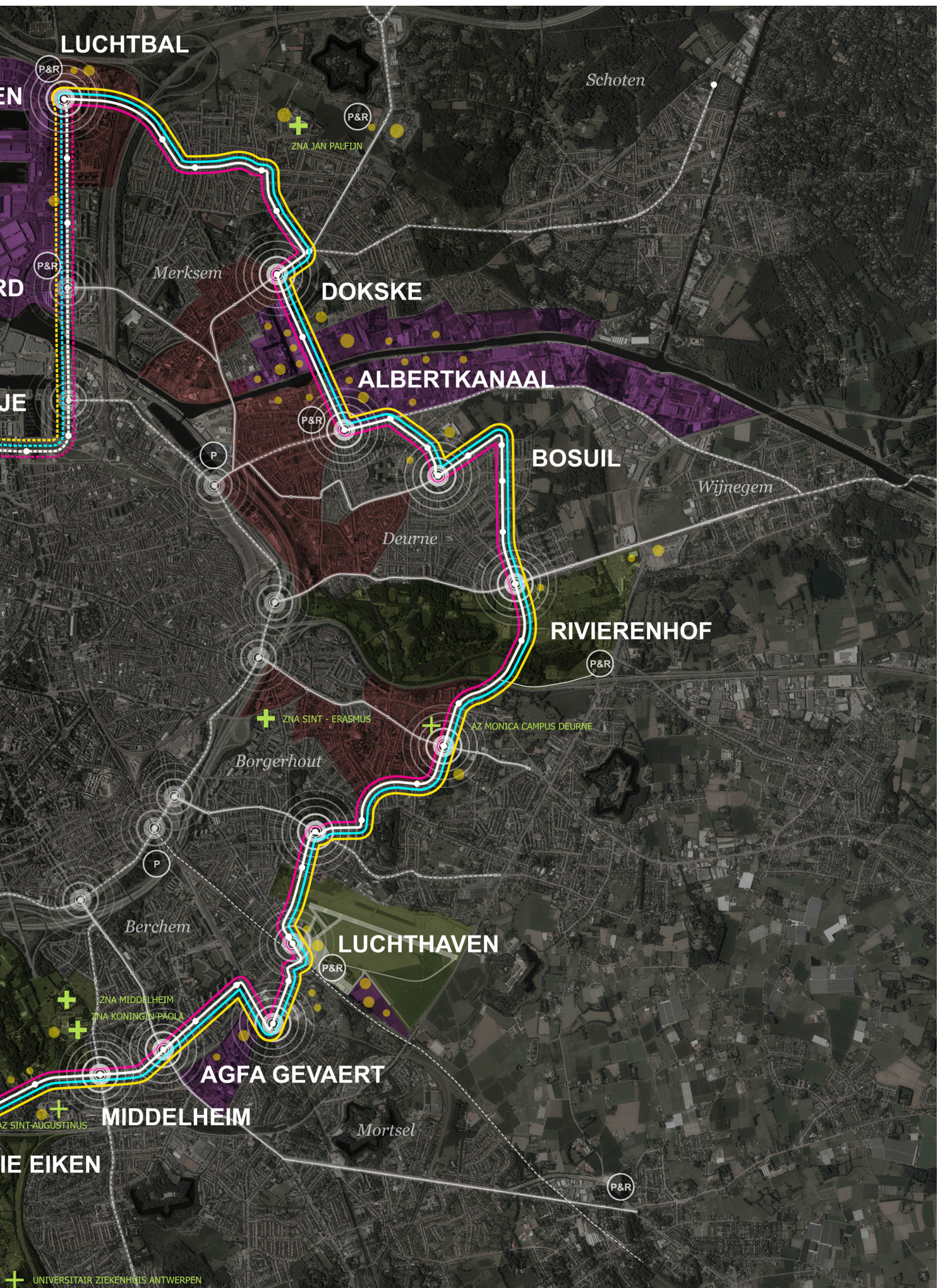
In het vorige traject Labo XX heeft BUUR een inschatting gemaakt van het actueel bedieningspotentieel van de voorgestelde Rodeade. Niet 44% zoals vandaag, maar 84% van de huidige tewerkstellingsplaatsen wordt bij de uitbreiding van het netwerk bediend door een performant openbaar vervoer (met een knooppunt op minder dan 500m). Een betere basismobiliteit ondersteunt verplaatsingen van bewoners voor woon-werkverkeer, schoolverplaatsingen, etc., en laat eventueel toe om zonder eigen auto actief te zijn. Op deze manier draagt de Rodeade in belangrijke mate bij aan een antwoord op laaggeschooldheid en werkloosheid in de 20ste eeuwse gordel.

In het basis ambitieniveau van de verschillende cases speelt de Rodeade vooral een rol in de **bereikbaarheid van tewerkstelling en duurzame mobiliteit** zoals hierboven omschreven. In de hogere ambitieniveaus vormt deze daarbovenop **een veelzijdige infrastructuur met een meervoudige rol: vervoer van mensen, goederen en energie.** In elk van de 4 case studies heeft De Rodeade **de grootste meerwaarde in de versterkende en coöperatieve ambitieniveaus**, waar ze zorgt voor een versnellende factor voor het aantrekken van nieuwe vormen van stedelijke economie.

De extrapolatie van de 4 cases binnen de 4 gedefinieerde patronen die zich op verschillende plaatsen in de 20ste eeuwse gordel voordoen, toont bovendien de noodzaak om hogere verbindingspatronen te definiëren (zie figuur).

Strategische projecten kunnen bijdragen aan de realisatie van de Rodeade mits de aanleg ervan opgenomen wordt in hun **gemeenschappelijke financieringsmodellen** (privaat – publiek). **Een overkoepelende, project overschrijdende aanpak van verschillende strategische projecten in de 20ste eeuwse gordel** (zoals projecten rond de Noorderlaan, het Albertkanaal, de Luchthaven, de Zorgcampus Middelheim, Bluegate,...) **kan verschillende meerwaarde creërende verbanden blootleggen en op zoek gaan naar gemeenschappelijke financieringsmodellen.** Vandaag ontbreekt dit kader.





Wat is de rol van de overheid?

De interventieladder is ook hanteerbaar om te **evalueren** hoe de regierol van de overheid in projecten vandaag verloopt en hoe deze, verschillend in elk onderzoekspatroon, in de toekomst kan evolueren ter ondersteuning van **een co-creatief proces**.



1 *Onderzoekspatroon*
MONO-FUNCTIONELE ZONES MET EEN DOMINANT PILOOTPROJECT

vandaag	toekomst	
x		initiator
		ter beschikking stellen van informatie
	x	rol naar (mede) co-creatie, niet enkel participatie
	x	end-to-end eigenaarschap meer opnemen
		mee zakelijk model opnemen
		normaliseren: toelaten regelluwheid / maximaal veranderen regelgevend kader



2 *Onderzoekspatroon*
VEROUDERD INDUSTRIEEL WEEFSEL HERUITGEVONDEN

vandaag	toekomst	
x		initiator
x	x	ter beschikking stellen van informatie
	x	rol naar (mede) co-creatie, niet enkel participatie
	x	end-to-end eigenaarschap meer opnemen
		mee zakelijk model opnemen
	x	normaliseren: toelaten regelluwheid / maximaal veranderen regelgevend kader



3 *Onderzoekspatroon*
ZONES MET EEN DUIDELIJK CAPABILITEITSSYSTEEM

vandaag	toekomst	
		initiator
	x	ter beschikking stellen van informatie
	x	rol naar (mede) co-creatie, niet enkel participatie
		end-to-end eigenaarschap meer opnemen
		mee zakelijk model opnemen
	x	normaliseren: toelaten regelluwheid / maximaal veranderen regelgevend kader



4 *Onderzoekspatroon*
HYBRIDE ZONES IN SOCIAAL ACHTERGESTELDE BUURTEN

vandaag	toekomst	
x	x	initiator
	x	ter beschikking stellen van informatie
x	x	rol naar (mede) co-creatie, niet enkel participatie
		end-to-end eigenaarschap meer opnemen
	x	mee zakelijk model opnemen
	x	normaliseren: toelaten regelluwheid / maximaal veranderen regelgevend kader

Annex

Werkateliers

1 *Presentatie werkatelier*
MONO-FUNCTIONELE ZONES MET EEN DOMINANT PILOOTPROJECT



2 *Presentatie werkatelier*
VEROUDERD INDUSTRIEEL WEEFSEL HERUITGEVONDEN



3 *Presentatie werkatelier*
ZONES MET EEN DUIDELIJK CAPABILITEITSSYSTEEM



4 *Presentatie werkatelier*
HYBRIDE ZONES IN SOCIAAL ACHTERGESTELDE BUURTEN



+ *Presentatie socio-economische analyse*
20ste eeuwse gordel Antwerpen

