



RUP

Nieuw Zuid

TOELICHTINGSNOTA

mei 2014



STAD ANTWERPEN  
Stadsontwikkeling

[www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be)  
03 22 11 333

## COLOFON

- **Projectregisseur**  
Maud Coppenrath
- **Hoofd afdeling ruimte**  
Katlijn Van der Veken
- **Secretariaat**  
Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling  
den Bell, Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen  
Tel +32 3 338 23 39 | [ruimtelijkeplanning@stad.antwerpen.be](mailto:ruimtelijkeplanning@stad.antwerpen.be)

## **Inhoudsopgave**

|          |                                                                        |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING .....</b>                                                 | <b>3</b>  |
| 1.1      | Aanleiding .....                                                       | 3         |
| 1.2      | Situering .....                                                        | 3         |
| 1.3      | Relatie met het s-RSA .....                                            | 6         |
| <b>2</b> | <b>ONTWIKKELINGSVISIE.....</b>                                         | <b>7</b>  |
| 2.1      | Ambitie.....                                                           | 7         |
| 2.2      | Globale visie .....                                                    | 8         |
| 2.3      | Specifieke kwaliteitsaspecten .....                                    | 11        |
| 2.4      | Specifiek bijkomend ontwerpmatig onderzoek .....                       | 17        |
| 2.5      | Thematische motivering parkeermogelijkheden binnen het plangebied..... | 19        |
| <b>3</b> | <b>VOORSCHRIFTEN .....</b>                                             | <b>23</b> |
| 3.1      | Opzet van het RUP .....                                                | 23        |
| 3.2      | Opzet voor de voorschriften .....                                      | 23        |
| 3.3      | Zonering en opbouw RUP .....                                           | 23        |
| 3.4      | Op te heffen voorschriften .....                                       | 25        |
| <b>4</b> | <b>GEVOLGEN EN ACTIES TER REALISATIE .....</b>                         | <b>28</b> |
| 4.1      | Afstemming categorieën gebiedsaanduidingen Vlaams gewest .....         | 28        |
| 4.2      | Register planschade, planbaten en compensatie.....                     | 28        |
| <b>5</b> | <b>BIJLAGE 1: KAART FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND .....</b>        | <b>29</b> |
| <b>6</b> | <b>BIJLAGE 2: FEITELIJKE TOESTAND .....</b>                            | <b>30</b> |
| <b>7</b> | <b>BIJLAGE 3: JURIDISCHE TOESTAND .....</b>                            | <b>39</b> |
| 7.1      | Bestemmingsplannen .....                                               | 39        |
| 7.2      | Stedenbouwkundige verordeningen .....                                  | 44        |
| 7.3      | Circulaire “Bebakening Hindernissen” (CIR-GDF 03).....                 | 45        |
| 7.4      | Beschermd onroerend erfgoed .....                                      | 45        |
| 7.5      | Natura 2000 .....                                                      | 45        |
| 7.6      | Wegen en waterlopen en waterwegen .....                                | 46        |

|      |                                                               |    |
|------|---------------------------------------------------------------|----|
| 8    | BIJLAGE 4: PLANNINGSCONTEXT .....                             | 47 |
| 8.1  | Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....                | 47 |
| 8.2  | Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA).....      | 47 |
| 8.3  | Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (S-RSA) .....  | 48 |
| 8.4  | Gemeentelijk reglement sociaal wonen .....                    | 55 |
| 8.5  | Andere beleidsplannen .....                                   | 55 |
| 8.6  | Lopende of geplande projecten in de buurt .....               | 62 |
| 9    | BIJLAGE 5: MASTERPLAN NIEUW ZUID .....                        | 65 |
| 10   | BIJLAGE 6: PLANPROCES.....                                    | 66 |
| 10.1 | Traject.....                                                  | 66 |
| 10.2 | Stappenplan opmaak RUP .....                                  | 66 |
| 10.3 | Betrokken actoren.....                                        | 68 |
| 10.4 | Communicatie- en participatietraject .....                    | 69 |
| 11   | BIJLAGE 7: OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN .....                   | 70 |
| 11.1 | RUP Binnenstad .....                                          | 70 |
| 11.2 | BPA Antwerpen Zuid aan de Leien.....                          | 71 |
| 12   | BIJLAGE 8: REGISTER PLANSCHADE, PLANBATEN EN COMPENSATIE..... | 72 |
| 13   | BIJLAGE 8: WATERTOETS .....                                   | 73 |
| 13.1 | Algemeen.....                                                 | 73 |
| 13.2 | Deelgebied Scheldekaaien .....                                | 74 |
| 13.3 | Deelgebied Parking Jan Van Gentstraat .....                   | 75 |
| 13.4 | Deelgebied projectgebied Nieuw Zuid .....                     | 75 |
| 14   | BIJLAGE 9: MILIEUBEOORDELING.....                             | 77 |
| 14.1 | Algemeen.....                                                 | 77 |
| 14.2 | Plan-MER .....                                                | 77 |
| 14.3 | Screening.....                                                | 79 |
| 14.4 | Maatregelen.....                                              | 79 |
| 15   | BIJLAGE 10: GOEDKEURING ONTHEFFING PLAN-MER-PLICHT .....      | 81 |

## **1 INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding**

Het plangebied van het RUP Nieuw Zuid beslaat een deel van de Scheldekaaien, het projectgebied Nieuw Zuid en de aangrenzende bouwblokken.

Het programma voor Nieuw Zuid en de Scheldekaaien is een verdere verfijning van de strategische ruimtes bepaald in het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Dit geldt ook voor de Konijnenwei (inclusief op- en afritten R1) en de Singel maar vanwege de selectie van de Singel op Vlaams niveau en omdat concreet ontwerpmatig onderzoek nog opgestart moet worden, zullen de Singel (verplaatsing en herinrichting van de vrijkomende ruimte) en de Konijnenwei in een later planproces aan bod komen. Het RUP Nieuw Zuid zal op dat moment gedeeltelijk vervangen moeten worden.

Het projectgebied Nieuw Zuid is grotendeels in eigendom van de 'Ontwikkeling Nieuw Zuid NV' en zal op korte termijn worden ontwikkeld in functie van een stadsuitbreiding.

Aan de westelijke zijde van het projectgebied Nieuw Zuid streeft de stad Antwerpen via de Scheldekaaien een versterking van de relatie tussen de Schelde, de kernstad en de nieuwe stadsuitbreiding na. De krijtlijnen voor de heraanleg van de Scheldekaaien werden vastgelegd in het Masterplan Scheldekaaien, opgemaakt door de stad Antwerpen en Waterwegen en Zeekanaal NV. De heraanleg van dit zuidelijke deel van de Scheldekaaien zal een belangrijke impuls betekenen voor Nieuw Zuid, en omgekeerd. Beide ontwikkelingen kunnen elkaar wederzijds versterken.

In het kader van het Masterplan 2020 Antwerpen wordt herconfiguratie van het op- en afrittencomplex Zuid van de Antwerpse Ring R1 voorzien. Aanwending van de ruimte die zal vrijkomen door de realisatie van een compacter aansluitingscomplex biedt kansen om op termijn het projectgebied Nieuw Zuid nauwer te betrekken bij de Konijnenwei, het station Antwerpen Zuid en de voorstad (Hoboken en Kiel). Momenteel is het onderzoek naar de herconfiguratie onvoldoende ver gevorderd om als basis te kunnen dienen voor concrete herbestemmingen. Het is uiteraard de bedoeling dat het huidige RUP optimalisatie van de op- en afritten (binnen de plancontour) mogelijk maakt maar voor een fundamentele herinrichting van het aansluitingscomplex en aansluiting tussen R1 en Singel met verplaatsing van de Singel is een nieuw planinitiatief (RUP) nodig.

Voor het plangebied werd er een Masterplan opgesteld door het ontwerpteam rond Secchi-Viganò. Dit plan geeft een beeld van de toekomstige woonwijk, de aansluitende groengebieden (inclusief Konijnenwei) en de Scheldeboorden.

Voor de realisatie van dit masterplan is de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan nodig. Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal het masterplan (met bijhorende beeldkwaliteitseisen) juridisch verankeren door de bestemmingen en inrichtings- en beheervorschriften vast te leggen. Het masterplan is hiervoor richtinggevend.

### **1.2 Situering**

Het gebied wordt begrensd door de Schelde, de 19de eeuwse stad en het op- en afrittencomplex Zuid van de Antwerpse Ring R1 (in de volksmond 'spaghettiknoop' genaamd). Het plangebied fungeert als het ware als scharnier tussen kernstad, voorstad, Ring en Schelde.

Het plangebied RUP Nieuw Zuid wordt als volgt afgebakend:

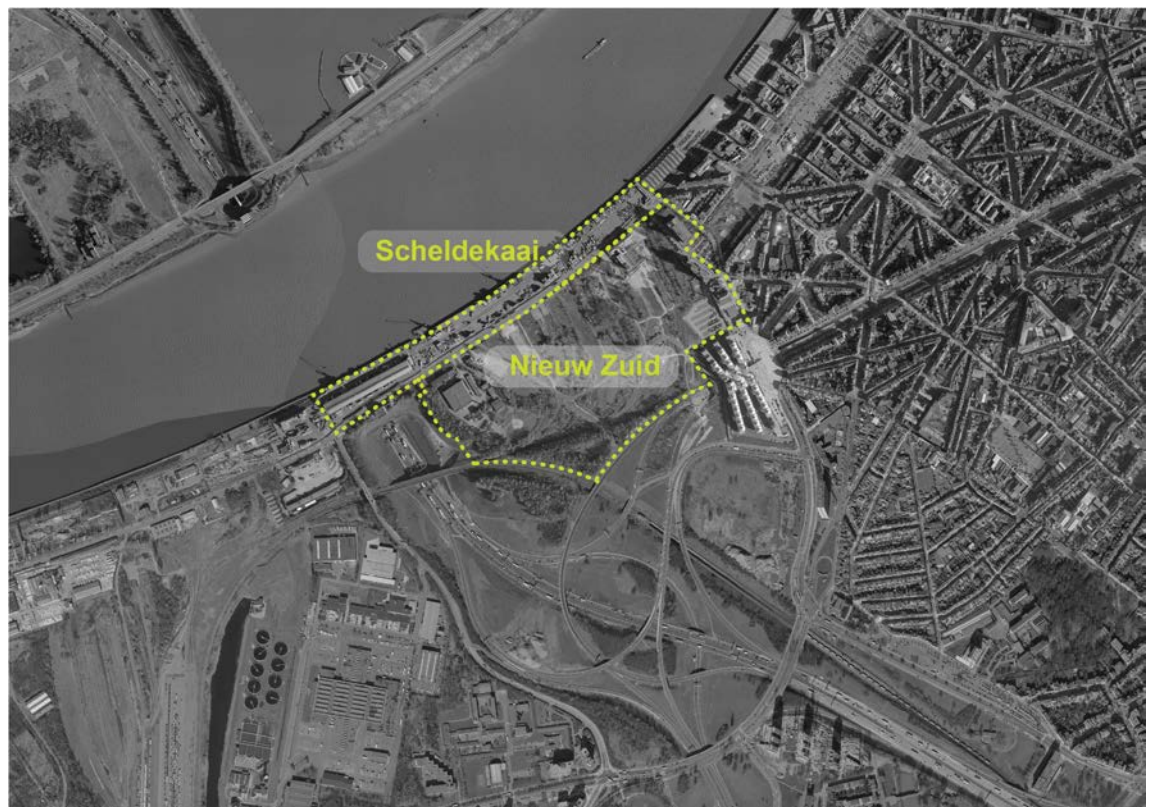
- In het noordwesten door deelplan 5 van het GRUP Afbakening Grootstedelijk gebied Antwerpen (AGGA), Schelde en De Gerlachekaai;
- In het noordoosten door Namenstraat, Waalse Kaai, Van der Sweepstraat, Jan Van Gentstraat en Bolivarplaats;
- In het zuiden door spoorlijn 52 en de oprit R1 richting A12 en E19;
- In het zuidwesten volgt de plangrens in grote lijnen de gewestplanzonering van het woongebied.

De parking van het gebouw van woonhaven op de kop van de gedempte Zuiderdokken wordt niet opgenomen in het plangebied omdat deze gronden integraal met de gedempte Zuiderdokken het onderwerp zullen zijn van een ander planinitiatief.

Het plangebied Nieuw Zuid bestaat uit 2 ruimtelijk verschillende entiteiten:

- de Scheldekaaien ter hoogte van de Ledeganckkaai
- het projectgebied Nieuw Zuid

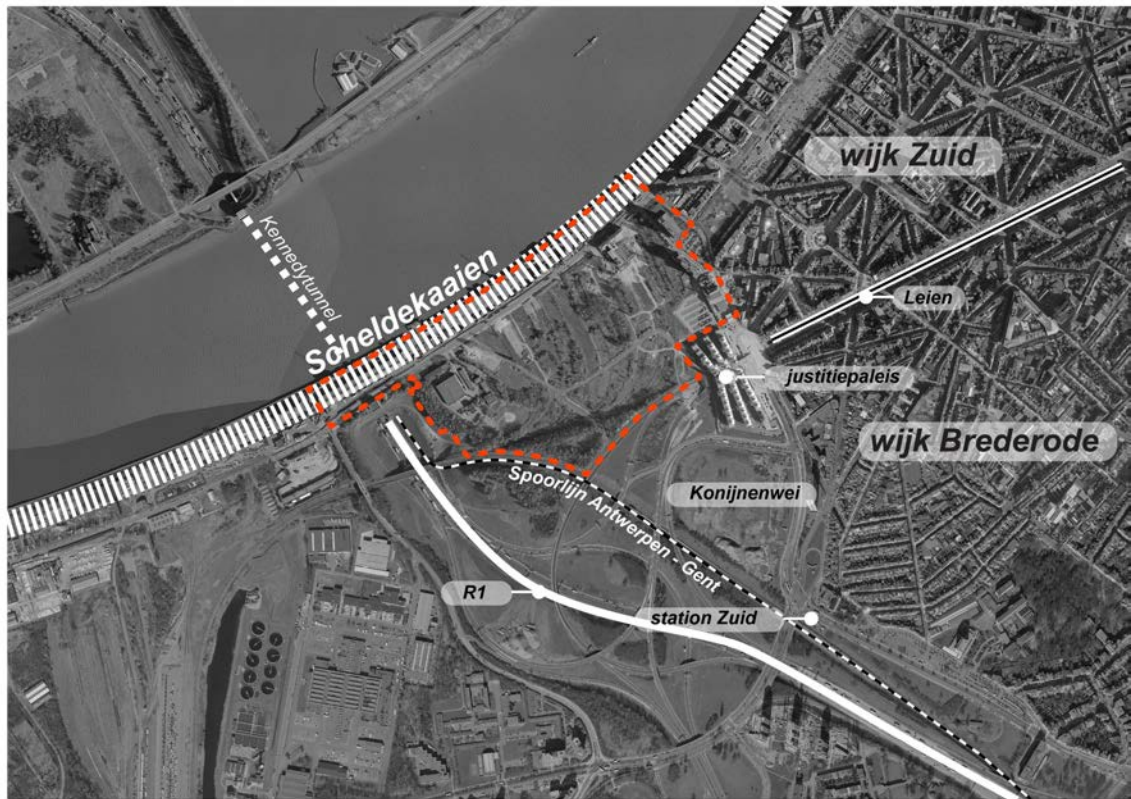
Het projectgebied Nieuw Zuid omvat in hoofdzaak gronden waarop het gewestplan van toepassing is maar ook het bouwblok ten westen van de Jan Van Gentstraat en een deel van de Bolivarplaats. Dit gebied ligt binnen de plancontour van het recent opgemaakte RUP Binnenstad. De reden waarom de huidige stedenbouwkundige voorschriften voor dit gebied worden opgeheven en vervangen door andere, komt voort uit de gewijzigde context. Immers de ontwikkeling van de wijk Nieuw Zuid en de realisatie van een park, verandert de ontwikkelingsmogelijkheden voor de onmiddellijke omgeving drastisch en vereist tegelijkertijd dat het een rol als schakel tussen 'Zuid' en 'Nieuw Zuid' opneemt. Het is vanuit die optiek dat de nieuwe stedenbouwkundige voorschriften worden toegekend.



**Deelgebieden plangebied RUP**

Grote structuurbepalende elementen in de omgeving zijn de Schelde, het aansluitingscomplex Zuid van de Antwerpse Ring en de wijken Zuid en Brederode.

Aan de noordzijde bevindt zich het dichte 19e eeuwse weefsel van de wijken Zuid en Brederode. Aan de zuidelijke zijde vertoont de rand van Hoboken en Kiel een meer voorstedelijke 20ste eeuwse bebouwingslogica van losstaande objecten in het groen. Tussenin ligt het aansluitingscomplex met bovenlokale infrastructuurlijnen van spoor en autoweg. Het geheel heeft een schaal, maat en organisatie die eerder wijzen op een situatie in een periferie dan op een (kern)stedelijke locatie.



Luchtfoto met situering plangebied RUP

### 1.3 Relatie met het s-RSA

Het RUP wordt opgemaakt in uitvoering van het s-RSA en moet het generiek beleid van het s-RSA mee operationaliseren. De relatie met de doelstellingen van het generiek beleid en de doorwerking hiervan in het RUP en de randvoorwaarden vanuit het actief beleid van het s-RSA zijn beschreven in de planningscontext (in bijlage).

## **2 ONTWIKKELINGSVISIE**

### **2.1 Ambitie**

De ambitie van de stad met betrekking tot het plangebied is 5-ledig.

**ambitie 1: een groen stadsdeel aan het water**\_ Naar analogie met het Eilandje in het noorden van de stad is het de ambitie dat dit zuidelijk stadsdeel de relatie tussen stad, water en open groene ruimte maximaal versterkt. De site biedt ook opportuniteiten om tegemoet te komen aan het tekort aan open groene ruimte dat momenteel in de omliggende wijken wordt ervaren. Er werd voluit gekozen voor het versterken van ecologische verbindingen op schaal van de stad, maar ook uit het voorzien van een divers aanbod aan open ruimte op schaal van de wijk en buurt.

**ambitie 2: een aantrekkelijk en vitaal stadsdeel**\_ Nieuw Zuid biedt, aansluitend bij de binnenstad, unieke kansen voor een aanzienlijke uitbreiding van de kernstad. Om deze uitbreiding een meerwaarde te laten zijn voor de omliggende wijken en voor de stad als geheel, is een sterk gevarieerde functionele invulling belangrijk.

**ambitie 3: een verkeersstructuur op maat**\_ Nieuw Zuid ligt in de onmiddellijke nabijheid van het zuidelijke aansluitingscomplex van de Antwerpse Ring. Dit biedt kansen qua bereikbaarheid maar vraagt ook de nodige voorzorg voor de wijk zelf. Er werd gekozen om in te zetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid, waarbij de aanwezigheid van het station Antwerpen Zuid en een tramontsluiting troeven zijn. Het STOP-principe werkt door in het gebied door in te zetten op een sterk doorwaadbaar weefsel voor voetgangers en fietsers, mogelijkheden voorzien voor uitbreiding van het netwerk van openbaar vervoer en de realisatie van clusterparkings. De inrichting van het openbaar domein met erfontsluitende straten en paden weerspiegelt maximaal deze ambitie. Het RUP anticipeert op de geplande herconfiguratie en compactere organisatie van het aansluitingscomplex van de R1 en een verplaatsing van de Singel (gebundeld met het aansluitingscomplex) waardoor op termijn de huidige Singel anders ingevuld zal kunnen worden.

**ambitie 4: een gezonde en ecologische leefomgeving**\_ Ook in termen van milieukwaliteit (energie- en waterbeheer) en gezondheid (geluidskwaliteit, bezonning) werden doelstellingen en randvoorwaarden geformuleerd. Dit resulteert in de aanleg van een warmtenet, een systeem van wadi's in de hele wijk en een oordeelkundige inplanting van de gebouwen in functie van geluid en schaduw.

**ambitie 5: een flexibele ontwikkelingsstrategie**\_ Naast een ruimtelijk kader is het vanzelfsprekend ook belangrijk dat het masterplan en het RUP een organisatorisch kader vormen voor de beoogde gefaseerde ontwikkeling.

## **2.2 Globale visie**

De globale visie zoals uitgewerkt in het masterplan en doorvertaald in het RUP steunt op drie thema's die elk op een verschillende schaal spelen.

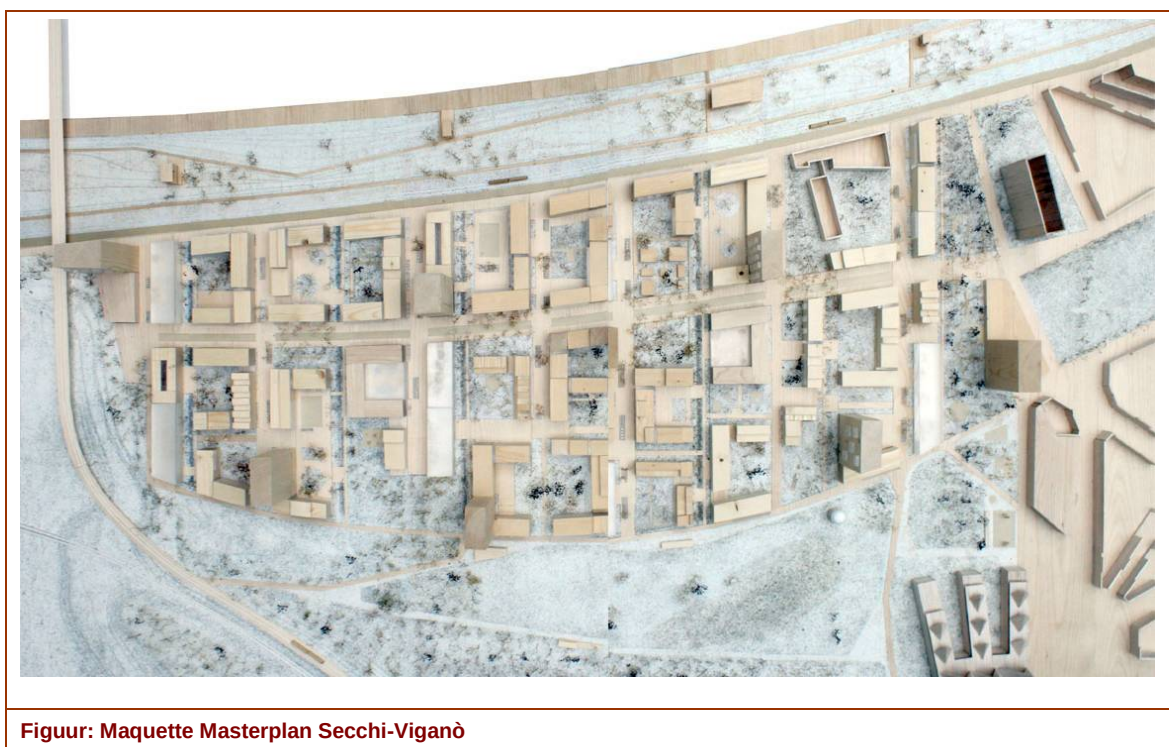
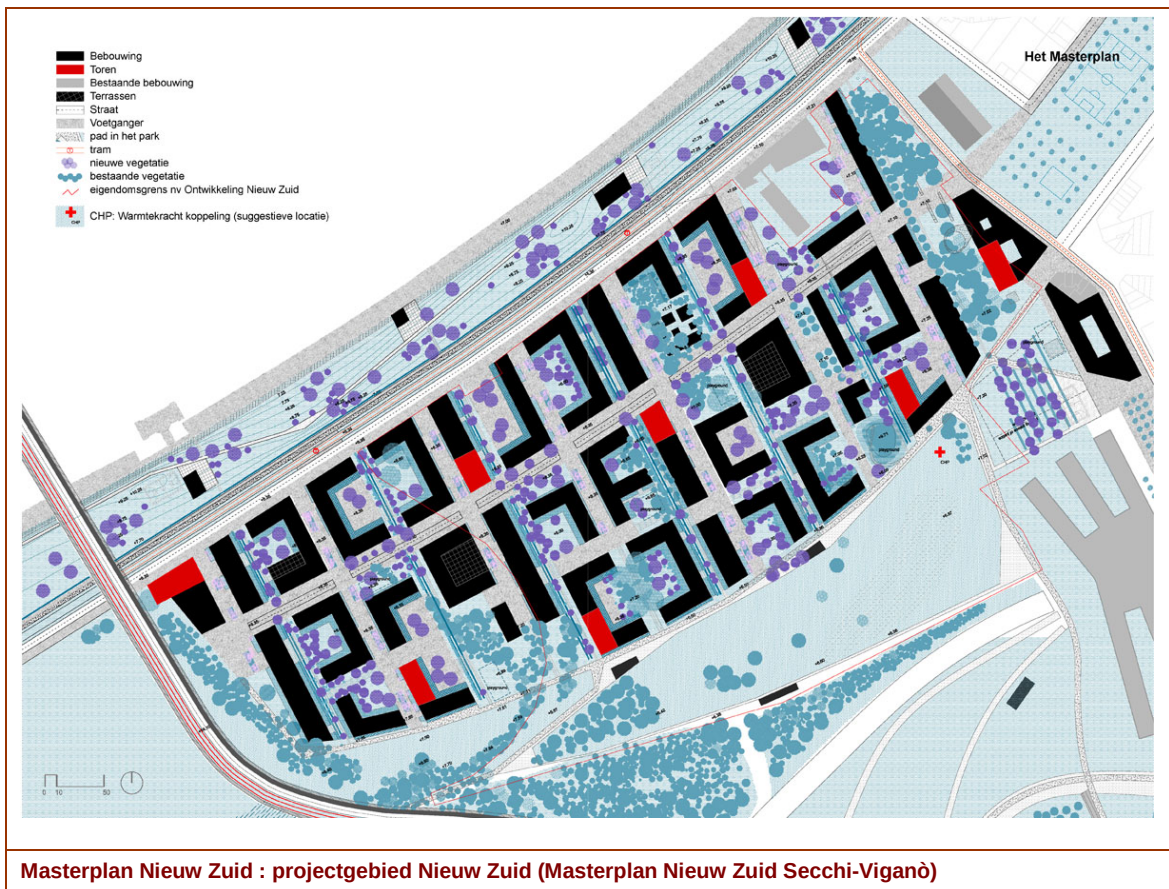
**een stedelijk park 'à pois'** \_ Een eerste thema beslaat het ruime gebied, van de kaaïen tot het station Antwerpen Zuid. Dit concept toont een interessante bemiddeling tussen de logica van de stad en de logica van het landschap. De harde en zachte ruggengraat uit het s-RSA (doorvertaald in Masterplan Scheldekaaïen en Visie Groene Singel) zijn beide aanwezig en herkenbaar, maar worden ook op elkaar betrokken binnen een geïntegreerd verhaal van bebouwing en open ruimte. Zo wordt de grote groene ruimte van de zachte ruggengraat tot aan de Schelde gebracht. De ontwikkeling van de randzone met sport- en spelinfrastructuur legt op functioneel vlak de relatie met de nabijgelegen stadswijken Zuid en Brederode. Een aantal door infrastructuur ingesloten ruimten zullen op termijn toegankelijk worden gemaakt en gaan daardoor ook als stapsteen fungeren in het overbruggen van de afstand tussen de wijken binnen en buiten de Ring. Segmenten van de spaghetti-knoop, die vacant worden na de compactering ervan, worden gerecycleerd om voetgangers- en fietsverbindingen door en over deze infrastructuurknoop te leggen. Het geëquipeerd park kan hierdoor, overeenkomstig de Visie Groene Singel, verdergezet worden richting Kielpark en Hobokense Polder. Het bestaande landschap wordt nadrukkelijk gerecupereerd en opgewaardeerd waar mogelijk. De nieuwe topografie en vegetatie valoriseren de aangetroffen grond- en groenconditie van het semi-natuurlijk rivierduinenlandschap. Er wordt ingezet op natuurbehoud en –ontwikkeling. Ook water is een vormgevend element. Het park wordt doorprikt met natte zones die profiteren van de topografische condities van het terrein en die het park verrijken met natte stapstenen voor fauna en flora. In en aan de rand van de woonwijk worden wadi's voorzien die deel zijn van de publieke ruimte maar tegelijk ook een technische functie vervullen in de opvang en recuperatie van regenwater. Zo worden ecologische aspecten van bij aanvang meegenomen als insteek voor het ruimtelijk ontwerp.

**een wijkstructuur van striga's** \_ In de uitwerking van de woonwijk komt een tweede thema naar voor, namelijk dat van 'de striga' als een concept voor de stedelijke structuur. De striga organiseert de nieuwe wijk met een minimale lineaire rationaliteit. Belangrijk is een oriëntatie die verbinding zoekt tussen de kaaïzone en het stedelijk park. De striga is een systeem dat maat en sculptuur verleent aan de bouwstroken en een middel om de dichtheid in de wijk te organiseren. Anderzijds is het systeem ook voldoende flexibel om de overgangen naar het bestaande weefsel op een verzorgde manier op te lossen. In alle richtingen is het weefsel doorwaadbaar. Binnen de structuur van een striga is een grote variatie mogelijk aan woningtypologieën, binnen- en buitenruimtes en private en publieke delen. Lokale voorzieningen zoals een school of sporthal kunnen als een iets grotere korrel mee opgenomen worden in deze lineair georganiseerde bouwvelden. Het uitgangspunt is dat de striga een sociale, intergenerationele en functionele vermenging moet faciliteren.

**'innovatieve woonvormen'** \_ Een derde thema situeert zich op schaal van de woning. Onder de noemer 'groter en goedkoper' wordt een woningtypologie voorgesteld waarin rond een compacte en geklimatiseerde kern een buitenschil zit die buiten- of semibuitenruimtes huisvest. Hierdoor kan een grotere woonoppervlakte gerealiseerd worden zonder dat de bouw- en onderhoudskosten navenant stijgen. Het uitgangspunt is om duurzaamheid eerste instantie niet zozeer in de technologische hoogstandjes te zoeken, maar in correcte basiskeuzes m.b.t. zonoriëntatie, slagschaduwbeperking, compactheid en clustering, etc.



Masterplan Nieuw Zuid : overzicht (Masterplan Nieuw Zuid Secchi-Viganò)

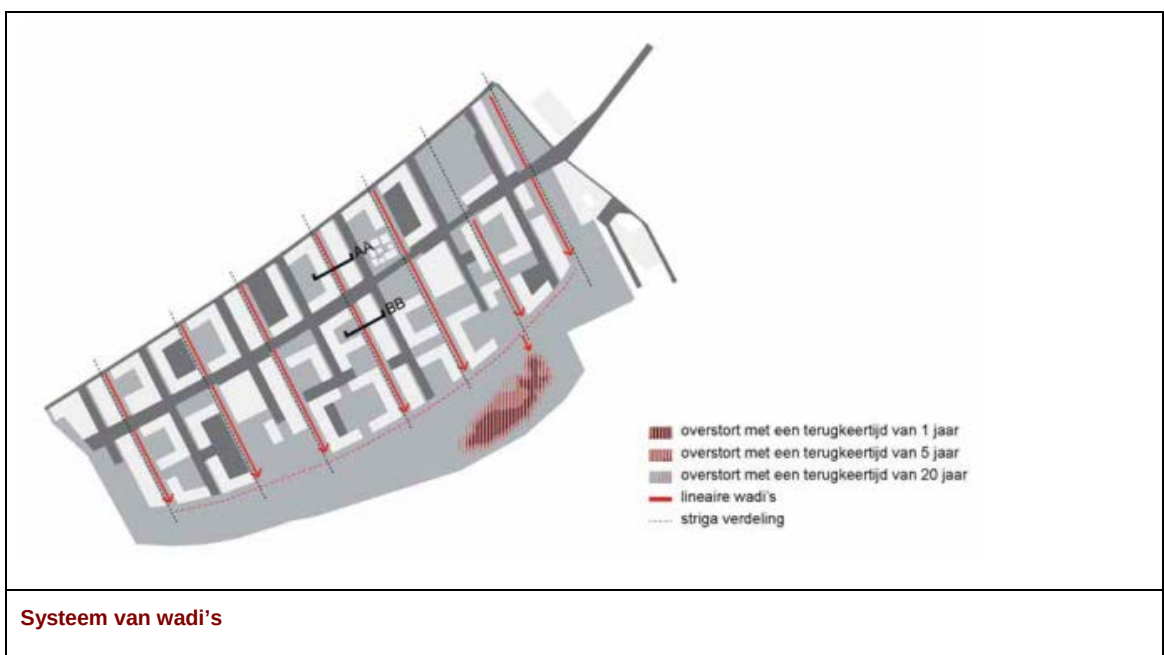


## **2.3 Specifieke kwaliteitsaspecten**

### **2.3.1 Waterbeheer**

Het principe van het waterbeheer in de wijk Nieuw Zuid is een (hemel)waterneutraal project. Dit betekent dat hemelwater maximaal hergebruikt, gebufferd en geïnfiltreerd wordt en slechts in extreme omstandigheden naar de riolering wordt gestuurd.

Per striga wordt een lange wadi langs de paden voorzien die berekend is op een terugkeer tijd van twee maal per jaar. De wadi's vangen al het water op van verharde publieke ruimte en al de daken van de woningen (in zoverre dit water niet hergebruikt wordt of gebufferd op een groendak). Indien de wadi's overstromen, wordt het water naar een grote wadi in het wadipark gestuurd om ter plaatse gebufferd te worden.



### **2.3.2 Dichtheid en woonkwaliteit**

De beoogde stedelijke dichtheid gaat samen met de voortzetting van het bestaand bebouwde weefsel langs de Kaaien, de inrichting van open ruimtes en het bieden van zichten op het landschap. Op deze manier wordt desondanks een stedelijke dichtheid woonkwaliteit gegarandeerd.

De maximale bovengrondse bruto vloeroppervlakte (exclusief bigger&cheaper) per striga bedraagt:

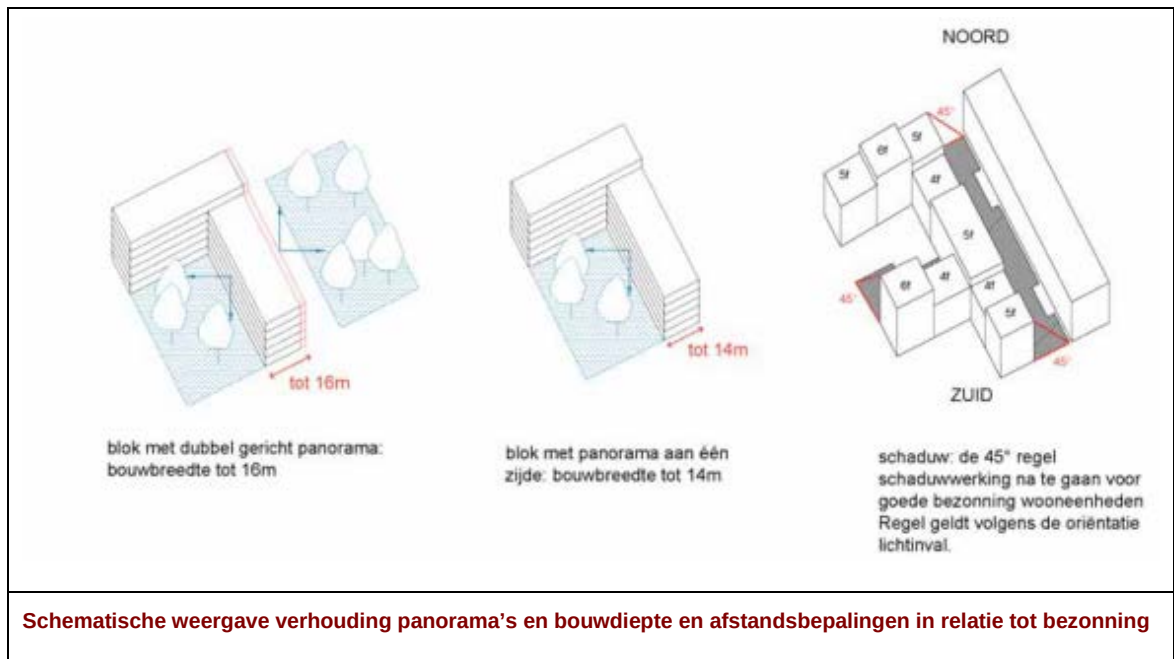
- striga 0 : 18922 m<sup>2</sup>
- striga 1 : 48211 m<sup>2</sup>
- striga 2 : 47837 m<sup>2</sup>
- striga 3 : 49792 m<sup>2</sup>
- striga 4 : 65008 m<sup>2</sup>

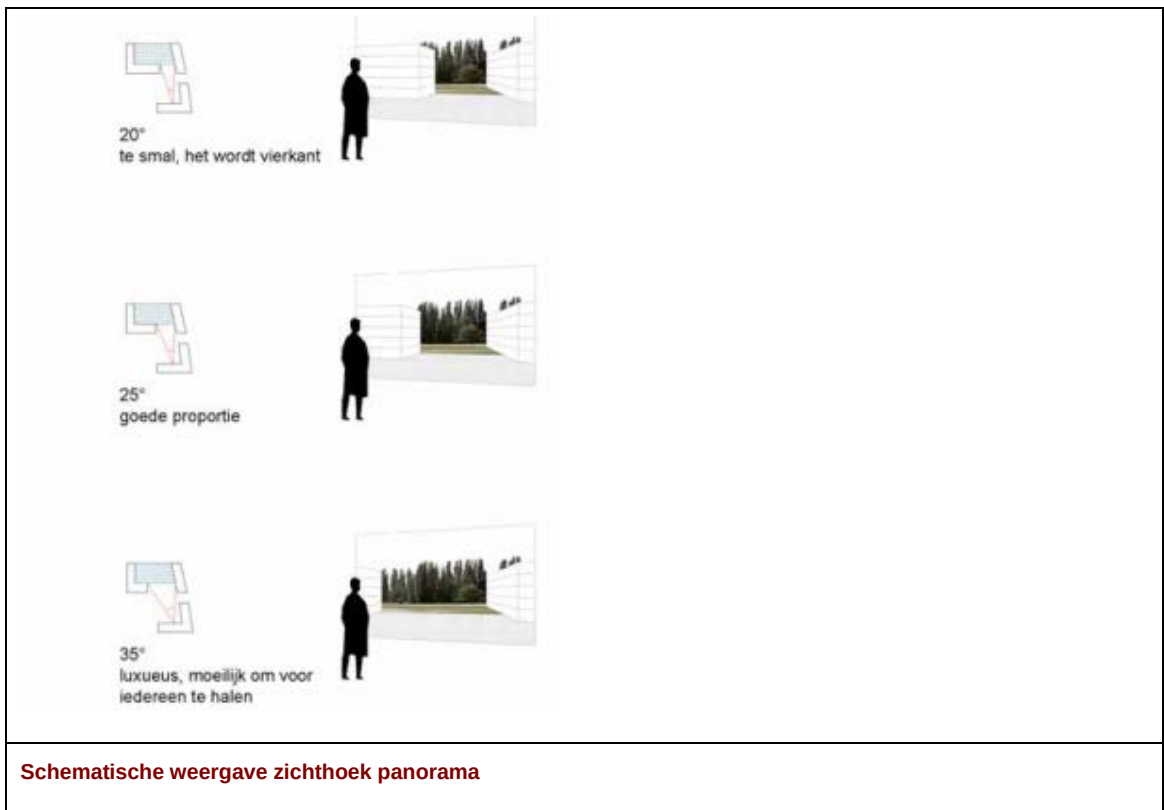
- striga 5 : 45074 m<sup>2</sup>
- striga 6 : 55549 m<sup>2</sup>
- striga 7 : 33534 m<sup>2</sup>

De wijk wordt geconcepieerd op een manier dat elke woning beschikt over bepaalde kwaliteiten: goede lichtinval, minstens uitzicht op een panorama en minstens één private of collectieve buitenruimte die groot genoeg is om bepaalde activiteiten te organiseren.

De diepte van de gebouwen is gerelateerd aan de functie die het gebouw huisvest en het al dan niet hebben van één of meerdere panorama's (zicht op de Schelde en het Kaaienpark, de groen ingerichte open ruimtes in de wijk, het wadipark of een open uitzicht vanuit een toren).

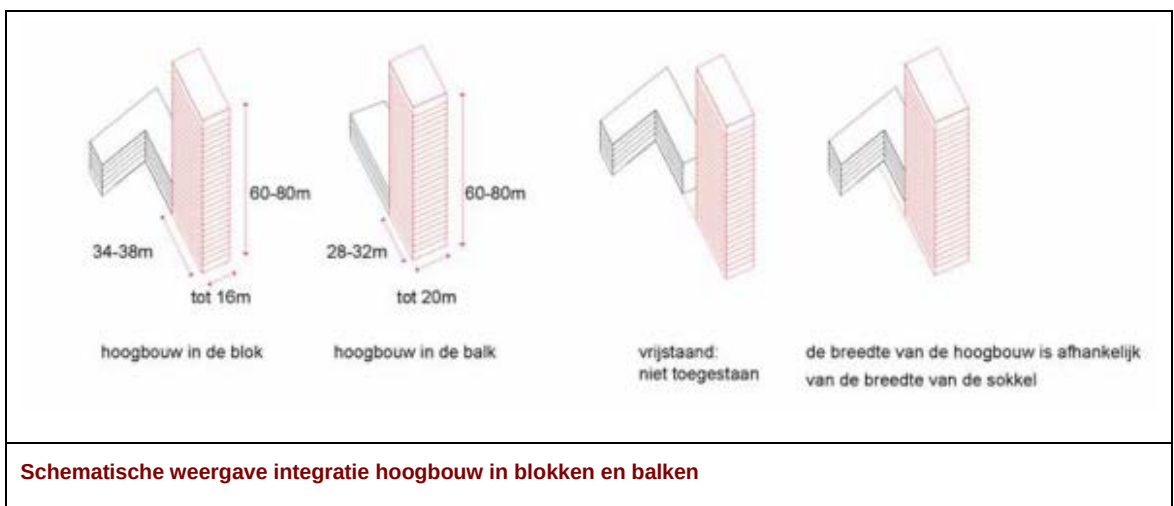
Voor gebouwen met een residentiële invulling met een panorama aan weerszijde is de diepte beperkt tot maximum 16 meter. Voor gebouwen met een residentiële invulling met een panorama aan één zijde is de diepte beperkt tot maximum 14 meter.

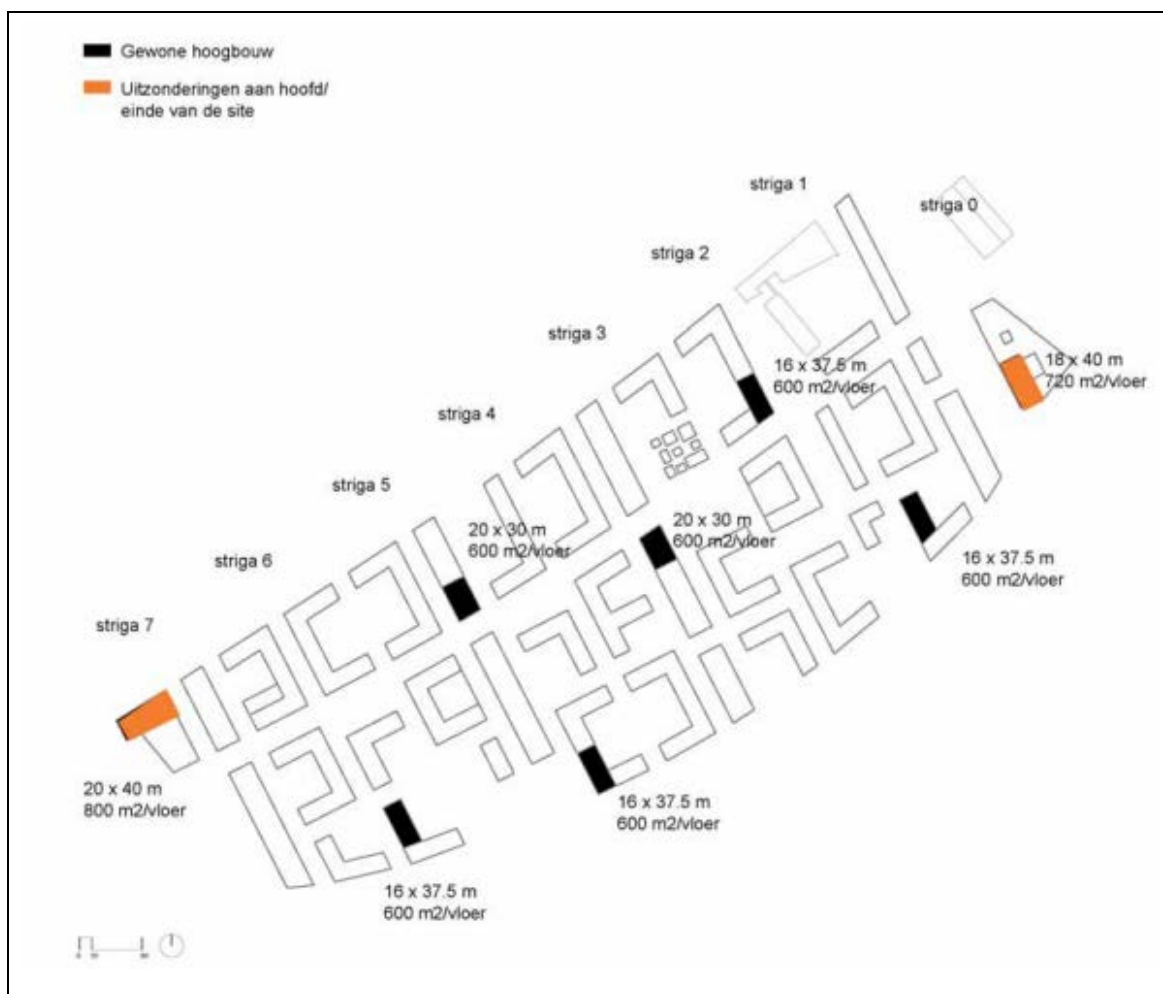




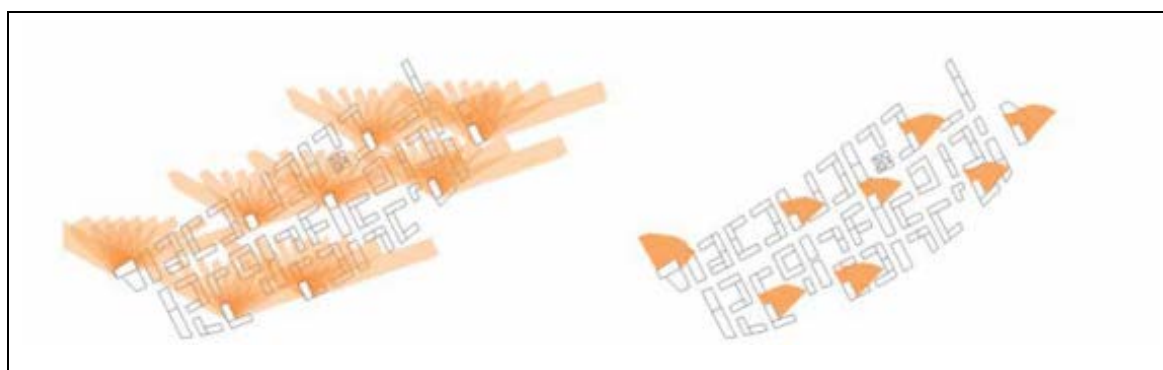
### 2.3.3 Hoogbouw

De torens krijgen een vast positie in de wijk. Ze worden verspreid geplaatst zodat ze elkaar niet beïnvloeden qua licht en zichten. Er wordt één toren per striga voorzien en de torens worden ingewerkt in de laagbouw in functie van de integratie in de wijk.





**Inplanting hoogbouw in de wijk**



**accumulatieve schaduw per uur**

**zone met meer dan 2 uur beschaduwing door toren**

### 2.3.4 Aanbod publieke ruimte

Het plangebied heeft wat publieke (groene) ruimte betreft een functie te vervullen voor de bewoners van de wijk maar ook voor de bewoners van de wijken Zuid en Brederode, omdat in die wijken onvoldoende groene ruimte aanwezig is.

Concreet wordt volgende voorzien:

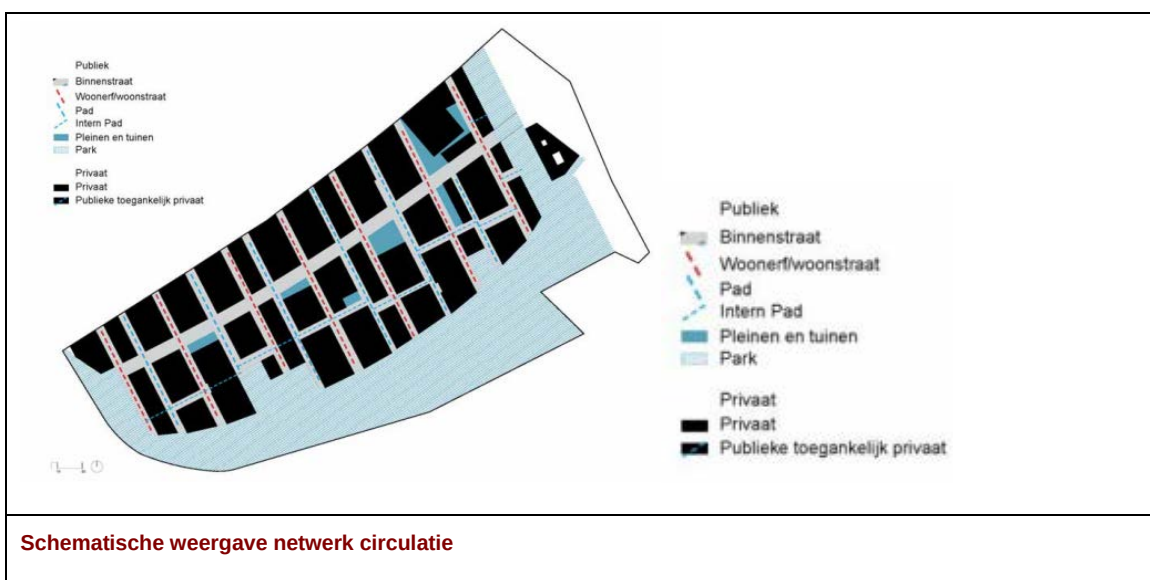
- Projectgebied Nieuw Zuid: minimaal 5 ha aan samenhangende 'formele' publieke groene ruimte
- Kaaizone: conform visie Scheldekaaien realisatie van een lineair park waarbinnen beperkte bebouwing mogelijk is.
- Rest van het plangebied (masterplan): minimaal 10 ha aan samenhangende 'formele' publieke groene ruimte die als wijkpark kan fungeren voor bewoners van de nieuwe wijk evenals voor de bewoners van de bestaande wijken Zuid en Brederode.

### 2.3.5 Verkeersstructuur

Voor de ontwikkeling van de wijk Nieuw Zuid wordt het ritme van de Kaaien gevolgd. Dit betekent dat de wijk in eerst instantie bereikbaar is vanaf de Kaaien. Een secundaire toegang blijft mogelijk via de Gedempte Zuiderdokken.

De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer gebeurt via een netwerk van erfontsluitende straten haaks op de Schelde die aantakken op de Kaaien en de zogenaamde 'Binnenstraat' die parallel aan de Kaaien ligt.

Bijkomend zijn er twee paden parallel aan de Kaaien die instaan die een erfontsluitende functie hebben (enkel voor langzaam verkeer) en het netwerk voor langzaam verkeer aanvullen.



Parkeren wordt geclusterd en inpandig georganiseerd. De maximale wandelafstand van de cluster naar de individuele woningen bedraagt maximum 70 meter.

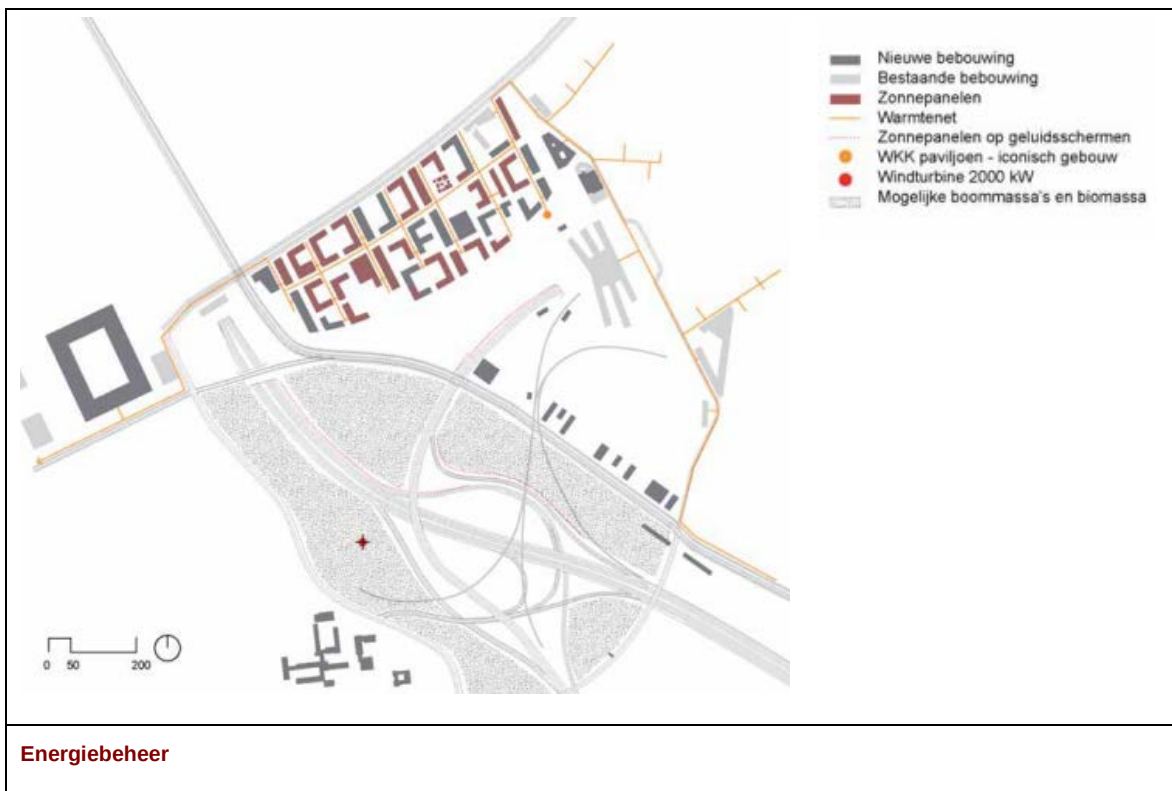
### **2.3.6 Afvalbeheer**

Afvalbeheer gebeurt met sorteerstraten waar telkens groepen van 5 afvalsorteercontainers worden geclusterd.

### **2.3.7 Energiebeheer**

De energieambitie van de wijk ligt in de lijn met de energieambitie van Antwerpen om tegen 2020 20% minder CO2 uit te stoten en CO2-neutraal te zijn tegen 2050.

De aanleg van een warmtenet is een essentiële infrastructuur om de CO2-neutraliteit te realiseren. Het warmtenetwerk (inclusief productie-eenheid) wordt gerealiseerd onder regie van de stad Antwerpen. De opwekking van hernieuwbare energie is een gedeelde verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar (zonnepanelen), stad Antwerpen en de energieleverancier (windturbine).



### **2.3.8 Akoestiek en luchtkwaliteit**

De meeste locaties in de wijk hebben een goed akoestisch klimaat. Op andere plekken kan de situatie verbeterd worden. Bepaalde ingrepen kunnen de lokale geluidsoverlast beperken. Deze maatregelen moeten geïntegreerd worden in een project en mogen niet geïsoleerd staan. In geen geval mogen ze de ontwikkeling van Nieuw Zuid belemmeren. Het gaat om snelheidsbeperking op de verlengde Leien, taluds in het wadipark, schermen of andere akoestische filters langs de snelweg. Ook bijkomende isolatie van de gevel kan bijdragen.

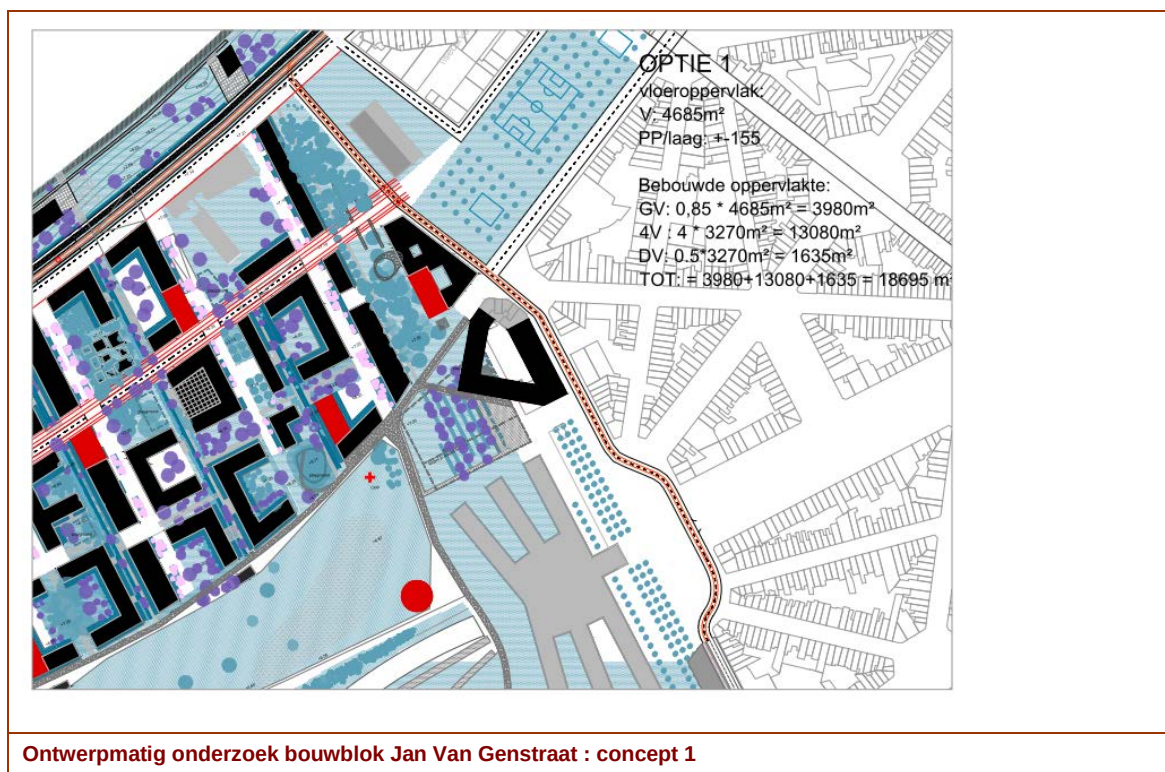
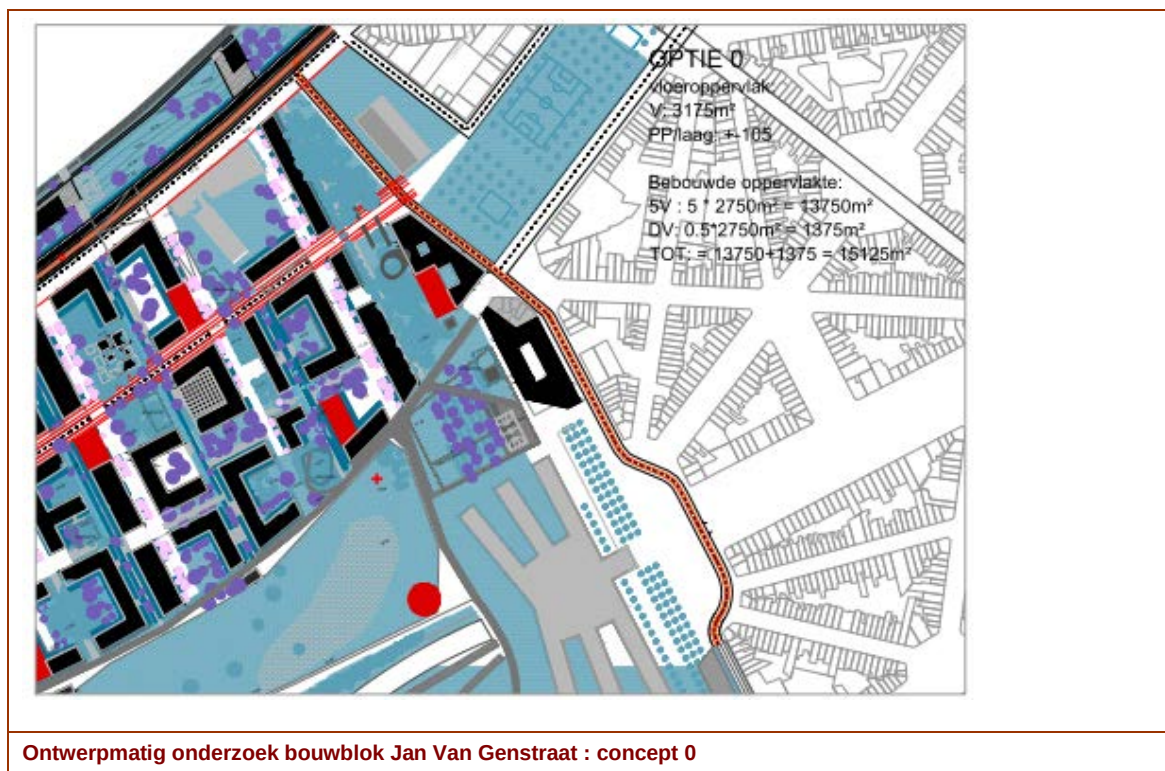
Luchtkwaliteit en akoestiek hangt nauw samen. Taluds en schermen voor akoestische redenen kunnen gecombineerd worden met de aanplant van vegetatie en op die manier bijdragen.

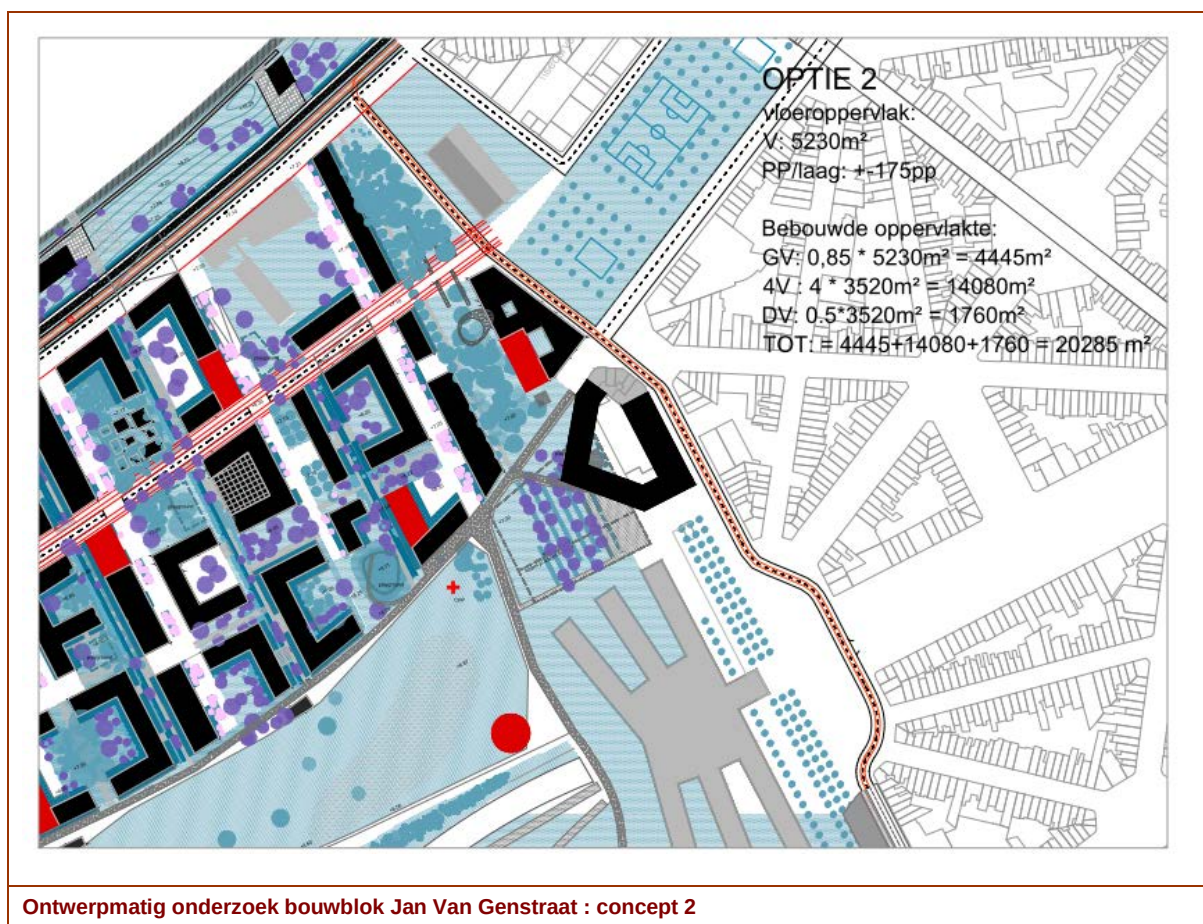


## 2.4 Specifiek bijkomend ontwerpmatig onderzoek

Na de afronding van het Masterplan Nieuw Zuid werd door het team ontwerpend onderzoek in samenspraak met de betrokken stadsdiensten bijkomend ontwerpmatig onderzoek verricht naar de mogelijkheden voor herconfiguratie van het bouwblok ten oosten van de Jan Van Gentstraat. Immers dit bouwblok ligt op een strategische plek op de grens tussen Zuid en Nieuw Zuid en kan continuïteit scheppen tussen de openbare ruimte van de Bolivarplaats en de nieuwe wijk en wadipark. De ontwerpopgave betrof een integrale oplossing voor de bestaande (tijdelijk vergunde) parking, de herlocatie van het tankstation, een herbestemming voor de site van de Zilion en de realisatie van een kwalitatieve schakel tussen de wijk Zuid, justitiepaleis en het nieuwe park.

Drie concepten werden weerhouden voor afweging en rekening houdend met de ruimtelijke kwaliteit van het binnengebied van het nieuwe bouwblok en de aansluiting met de Bolivarplaats werd gekozen voor een doorvertaling van concept 2 in het RUP.





## 2.5 Thematische motivering parkeermogelijkheden binnen het plangebied

Het gemeenteraad keurde op 28 april 2014 de nieuwe bouwcode goed. Deze wordt hieropvolgend ter goedkeuring voorgelegd aan de provincie Antwerpen. In de bouwcode wordt onder het hoofdstuk mobiliteit het minimum aantal te voorziene stalplaatsen en parkeerplaatsen voor fietsers en auto's bepaald, alsook de toepassingsregels en de inrichtingsprincipes.

### 2.5.1 Parkeermogelijkheden Scheldekaaien

Het RUP voorziet in de mogelijkheid om ondergronds parkeercapaciteit te voorzien in de zone voor publiek domein Pu1. Het opzet is niet het creëren van bijkomende plaatsen maar om een herinrichting van de integrale kaaizone, inclusief het verschuiven van de bestaande parkeercapaciteit, niet te hypothekeren. Omdat dit RUP niet de integrale kaaizone omvat, kan een gesloten balans voor de integrale kaaizone evenwel niet opgelegd worden.

De keuze om betreffend deel van de kaaien op te nemen in het plangebied komt voort uit het belang van deze zone voor de ontwikkeling van Nieuw Zuid en de relatie van de woonwijk met de Schelde.

### **2.5.2 Parkeermogelijkheden justitiepaleis en bouwblok Jan Van Gentstraat : algemeen**

Het justitiepaleis zelf beschikt niet over voldoende parkeerplaatsen om de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Het werd in 2006 geopend en bevat een ondergrondse parkeergarage van circa 266 parkeerplaatsen. Om de parkeerdruk op te vangen werd een tijdelijke parking naast het gebouw aangelegd (eerste vergunning 1 april 2006). Een tweede tijdelijke vergunning werd in tussentijd bekomen (tweede vergunning tot 31 maart 2016).

Vandaag heeft het justitiepaleis nog steeds een reële parkeerbehoefte. Deze kan niet op het openbaar domein worden opgevangen.

Volgens tellingen, uitgevoerd in kader van de opmaak van de Parkeerplanologische studie Kernstad, kennen de zones Brederodestraat en Gedempte Zuiderdokken een hoge bezettingsgraad van parkeren op het openbaar domein (straten, gedempte zuiderdokken):

- zone Brederodestraat: bezettingsgraad van 89% en meer tijdens een weekdag;
- zone Gedempte Zuiderdokken: bezettingsgraad van 60% tot 70% tijdens een weekdag met een piekbezetting van meer dan 90% 's avonds.

Het opheffen van de tijdelijke parking zou een problematische verhoging van de parkeerdruk op straat betekenen met overbezetting als gevolg.

Om de parkeerbehoefte op te vangen wordt geopteerd om de bovengrondse tijdelijke parking te bestendigen als overgangsmaatregel. Het RUP voorziet immers in een ondergrondse herlocatie van de bestaande tijdelijk vergunde parking in de zone Ce2 (200-tal parkeerplaatsen/laag) als onderdeel van de (her)ontwikkeling van het bouwblok met tankstation gelegen aan de Jan van Gentstraat. In afwachting van deze ontwikkeling laat het RUP de tijdelijk vergunde parking (350 parkeerplaatsen) op de circa huidige locatie aan het justitiepaleis (zone Gr1) toe.

Op termijn kan in zone Gr1 een ondergrondse parking als uitbreiding van een ondergrondse parking in zone Ce2 mogelijk te maken, binnen de contour van de huidige parking en mits gronddekking van 3 meter.

### **2.5.3 Parkeermogelijkheden justitiepaleis en bouwblok Jan van Gentstraat : alternatievenonderzoek**

In kader van het Masterplan Scheldekaaien en de realisatie ervan werd een haalbaarheidstudie voor de bouw en exploitatie van een ondergrondse parking uitgevoerd. Dit resulteerde in financieel onhaalbare voorstellen die de stad ertoe verplichtten een nieuw scenario uit te werken.

Hierbij worden alternatieve parkeervoorzieningen voor het Zuid en omgeving, zowel op korte als op lange termijn en binnen het huidige parkeeraanbod, onderzocht.

Opnieuw zal de haalbaarheid van de nieuw te bouwen parkings (Scheldekaaien en Gedempte Zuiderdokken) bij de marktspelers worden getoetst. Een nieuwe parking ter hoogte van de Van der Sweepstraat/Gedempte Zuiderdokken vormt samen met een nieuwe parking onder het te (her)ontwikkelen bouwblok aan de Jan van Gentstraat een reëel alternatief voor de huidige tijdelijk vergunde parking. Het marktonderzoek zal weldra principieel worden ingeleid bij het stadsbestuur, waardoor het vandaag niet mogelijk is om hier een timing op te zetten. In afwachting van een alternatief is het behoud van de tijdelijk vergunde parking noodzakelijk.

#### **2.5.4 Parkeermogelijkheden justitiepaleis en bouwblok Jan van Gentstraat : reële parkeerbehoeften**

Bij een vergunningsaanvraag wordt het aantal voorziene stal- en parkeerplaatsen getoetst aan de (nieuwe) bouwcode. Voor een gerechtshof zijn er geen normen opgenomen. Het aantal plaatsen is 'op maat' te bepalen.

Voor het aandeel kantoorruimten in het justitiepaleis (bij benadering ca. 36.000 m<sup>2</sup>, 3 bouwlagen, beschikbare informatie webstek Regie der Gebouwen) zou wel een berekening kunnen worden gemaakt volgens de normen in de bouwcode, hoewel het aandeel bezoekers (5% inbegrepen in norm) hier onderschat wordt. Het aantal benodigde parkeerplaatsen komt zo op 360:

| Justitiepaleis | oppervlakte                                                                 | m <sup>2</sup> bvo kantoorruimten                                                                                                                             | norm (kantoor in stationsomgeving)                       | min. aantal te voorziene parkeerplaatsen |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 3 kantoorlagen | 78.000 m <sup>2</sup> (5 bovengrondse bouwlagen en 1 ondergrondse bouwlaag) | 36.000 m <sup>2</sup> (indien ondergrondse laag mee in totale oppervlakte) of 46.800 m <sup>2</sup> (indien ondergrondse laag niet mee in totale oppervlakte) | 1/100 m <sup>2</sup> bvo<br><br>1/100 m <sup>2</sup> bvo | 360 pp<br><br>468 pp                     |

Vertrekkende van het huidige aantal parkeerplaatsen (266 ondergronds + 360 tijdelijke circa circa parking = 626 parkeerplaatsen) bekomen we een parkeernorm van 0,8 circa parkeerplaatsen/100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte.

Een vergelijking met andere gerechtshoven (volgens beschikbare informatie webstek Regie der Gebouwen) levert een gelijkaardige parkeernorm op:

| justitiepaleis (afstand tot station) | oppervlakte           | aantal parkeerplaatsen | norm                             |
|--------------------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------------------|
| Antwerpen (800 m)                    | 78.000 m <sup>2</sup> | 266+360=626            | circa 0,8 pp/100 m <sup>2</sup>  |
| Luik - uitbreiding (350 m)           |                       | 344                    | circa 0,85 pp/100 m <sup>2</sup> |
| Hasselt (500 m)                      | 25.457 m <sup>2</sup> | 219 (zonder P station) | circa 0,85 pp/100 m <sup>2</sup> |
| Kortrijk (800 m)                     | 12.741 m <sup>2</sup> | 40 (?)                 | circa 0                          |

De capaciteit van de bestaande tijdelijk vergunde parking (betalend parkeren) is 350 plaatsen (volgens telling mei 2013: 345 plaatsen + 15 mindervalide plaatsen).

Volgens een laatste telling (mei 2013) heeft de bestaande tijdelijk vergunde parking tijdens de voormiddag op weekdays een piekbezettingsgraad van 85% (295 plaatsen). Vooral tijdens de week en gedurende de voormiddag is de parking goed bezet:

| <b>bezetting</b>      | <b>telronde 1<br/>(9.00 u)</b> | <b>telronde 2<br/>(11.00 u)</b> | <b>telronde 3 (14.<br/>00 u)</b> | <b>telronde 4<br/>(16.00 u)</b> | <b>telronde 5<br/>(19.00 u)</b> |
|-----------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| dinsdag 21 mei 2013   | 240                            | 213                             | 150                              | 92                              | 30                              |
| donderdag 23 mei 2013 | 295                            | 272                             | 136                              | 93                              | 39                              |
| zaterdag 25 mei 2013  | 34                             | 42                              | 73                               | 127                             | 176                             |
| zondag 26 mei 2013    | 60                             | 62                              | 106                              | 200                             | 171                             |

Ten behoeve van de (her)ontwikkeling van het bouwblok aan de Jan van Gentstraat wordt in het RUP (zone Ce2) een gemengde ontwikkeling mogelijk gemaakt. Het voorlopige programma levert een parkeerbehoefte (volgens normen nieuwe bouwcode – april 2014) op van:

| <b>functie</b> | <b>grootte</b>                                 | <b>parkeernorm</b>     | <b>min aantal te voorziene<br/>stal- en parkeerplaatsen</b> |
|----------------|------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------|
| hotel          | 150 kamers                                     | op maat                | 75                                                          |
| kantoren       | 2.272 m <sup>2</sup>                           | 1pp/100 m <sup>2</sup> | 23                                                          |
| wonen          | 60 eenheden aan 120<br>m <sup>2</sup> /eenheid | 1,35/wooneenheid       | 81                                                          |
| tankstation    | 600 m <sup>2</sup>                             | op maat                | 5                                                           |
| totaal         |                                                |                        | 184                                                         |

Het aantal parkeerplaatsen kan geoptimaliseerd worden door dubbelgebruik van een aantal parkeerplaatsen tussen de functie wonen (60% aanwezigheidsgraad op werkdag) en kantoren (100% aanwezigheidsgraad op werkdag). Het minimum aantal te voorziene stal- en parkeerplaatsen bedraagt dan 162.

Onder het toegelaten bouwvolume kan volgens de eerste schetsen een ondergrondse parking voorzien worden van 135 stal- en parkeerplaatsen per laag. Onder de zone voor Pu2 kan circa bijkomend een ondergrondse parkeergarage van 63 plaatsen per laag voorzien worden. Indien circa onder het gebouw als onder het plein (mits voldoende gronddekking) 2 lagen worden voorzien, kunnen hier 396 plaatsen gerealiseerd worden.

In functie van een kostenrealistische ontwikkeling van deze zone (2 ondergrondse parkeerlagen) wordt gekozen voor een ondergrondse uitbreiding van deze parking in de zone voor groen Gr1, op voorwaarde dat deze uitbreiding binnen de contour van de bovengrondse tijdelijke parking in de zone Gr1 blijft en mits een gronddekking van 3 meter. Binnen deze zone kunnen volgens de eerste schetsen maximaal 210 plaatsen gerealiseerd worden (parkeergarage op niveau -2). Samen geeft dit een parkeercapaciteit van 606 plaatsen.

### **3 VOORSCHRIFTEN**

#### **3.1 Opzet van het RUP**

Met voorliggend RUP wordt een juridisch kader gecreëerd om het Masterplan Nieuw Zuid door te laten werken in het vergunningenbeleid.

#### **3.2 Opzet voor de voorschriften**

In het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) wordt de gewenste bestemming, inrichting en/of beheer gebiedsgericht vastgelegd. De voorschriften hebben een verordenend karakter, dit wil zeggen dat ze de juridische basis vormen voor het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsvergunningen.

De stedenbouwkundige krachtlijnen worden doorvertaald in het RUP. Het RUP is een evenwichtsoefening tussen het vastleggen van bepalingen om de kwaliteit te garanderen en het inbouwen van vrijheden om het inspelen op toekomstige noden en behoeften mogelijk te houden.

#### **3.3 Zonering en opbouw RUP**

In het RUP zijn algemene voorschriften van toepassing evenals bijzondere gebiedsspecifieke voorschriften voor 7 bestemmingszones: centrumfuncties (Ce1, Ce2 en Ce3), groen (Gr1) en publieke ruimte (Pu1 en Pu2).

Onderstaand worden bijkomende verduidelijkingen gegeven bij de stedenbouwkundige voorschriften. Bepaalde artikels zijn vanzelfsprekend – hiervoor is geen bijkomende toelichting nodig en in betreffend geval wordt enkel de titel vermeld.

##### **3.3.1 Algemene voorschriften**

De algemene voorschriften behelzen een aantal overkoepelende bepalingen.

Specifiek voor bestaande in hoofdzaak vergunde en vergund geachte niet-verkrotte gebouwen en werken van algemeen belang zijn zonegrensoverschrijdende bepalingen opgenomen.

Verder zijn er meerdere voorschriften die de duurzaamheidsprincipes uit het masterplan doorvertalen. Meer bepaald aangaande:

- warmtenet
- duurzame stedenbouw
- duurzaam bouwen
- akoestische maatregelen
- hoogbouw

Tot slot bevat dit hoofdstuk de gehanteerde definities. De definities van de begrippen zijn deze zoals algemeen toegepast door de stad Antwerpen mits de nodige dossierspecifieke aanvullingen.

### **3.3.2 Bijzondere voorschriften**

- artikel 1: Zone voor centrumfuncties (Ce1)

De stedenbouwkundige voorschriften zijn opgevat als doorvertaling van, de essentiële regels uit het masterplan Nieuw Zuid om het gewenste kwaliteitsniveau te halen.

Het opzet van de voorschriften vertrekt van de striga als ordenend principe. Aspecten met betrekking tot ontsluiting, bebouwingen de onbebouwde ruimte worden vastgelegd op een manier die voldoende flexibiliteit toelaat om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen.

- artikel 2: Zone voor centrumfuncties (Ce2)

De stedenbouwkundige voorschriften voor deze zone zijn afgestemd op de krijtlijnen voor deze zone uit het RUP Binnenstad en zijn bijkomend een doorvertaling van de keuzes die in het kader van het masterplan voor dit bouwblok en de onmiddellijke omgeving werden gemaakt en van het bijkomend ontwerpmatig onderzoek voor dit bouwblok.

De bestaande (tijdelijk vergunde) parking van het justitiepaleis ligt deels in deze zone. Het RUP laat tijdelijk behoud van deze parking toe in afwachting van een definitieve oplossing. Dergelijk alternatief kan bestaan uit een ondergrondse parking onder het bouwblok of in pandige parking geïntegreerd in het bouwblok, kan deel uitmaken van een integrale herinrichting van de gedempte Zuiderdokken of een andere oplossing. Omdat er nog geen keuze werd gemaakt over de definitieve oplossing, wordt gekozen om in dit RUP mogelijkheid tot behoud van de bestaande parking op te nemen in afwachting van een definitieve oplossing in of onder het bouwblok.

- artikel 3: Zone voor centrumfuncties (Ce3)

Dit artikel behelst voorschriften voor het bouwblok dat oorspronkelijk in BPA 64 vervat zat en laat aanvullende aan herbouw van de bestaande bebouwing de realisatie van een klassiek gesloten bouwblok toe.

- artikel 4: Zone voor groen – Wadipark (Gr1)

De stedenbouwkundige voorschriften voor het Wadipark garanderen dat dit deel van het huidige woongebied onbebouwd blijft en als park ingericht en in gebruik genomen zal worden. Verder anticiperen de voorschriften op de keuzes uit het masterplan om het park in te zetten in het systeem om hemelwater uit het projectgebied (Ce1) ter plaats te laten infiltreren via een netwerk van wadi's en om eventuele akoestische maatregelen te integreren in het parkontwerp.

Het RUP voorziet in de mogelijkheid tot behoud van de bestaande (tijdelijk vergunde) parking op maaiveldniveau en als definitieve oplossing de mogelijkheid om ter plaatse een ondergrondse parking te realiseren als onderdeel van een ondergrondse parking onder het bouwblok 'Jan Van Gentstraat'. Een minimale gronddekking van 3 meter moet integratie van de ondergrondse parking in het parkontwerp garanderen.

In het park is bebouwing slechts in zeer beperkte mate mogelijk en enkel voor functies die het park ondersteunen en niet in de woonwijk thuishoren. Voor de paviljoenen worden afstandsregels ten aanzien van de zonegrens opgelegd zodat de toegelaten bebouwing geen uitbreiding van de woonwijk vormt maar effectief in het park wordt geïntegreerd. Het RUP voorziet verder in de mogelijkheid om een warmtecentrale te bouwen. Het is de bedoeling dat dit gebouw als symbool voor duurzame energie zichtbaar is en eventueel uitgebouwd kan worden met een bezoekerscentrum.

- artikel 5: Zone voor publiek domein (Pu1)

Dit artikel is afgestemd op de geplande heraanleg van de kaaien.

- artikel 6: Zone voor publiek domein (Pu2)

Deze zone en bijhorend artikel omvat de wegenis buiten het projectgebied Nieuw Zuid en de Kaaien.

### **3.4 Op te heffen voorschriften**

Bij de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, worden de bestemmingen en de bijhorende voorschriften van het gewestplan, het BPA Antwerpen Zuid aan de Leien en het RUP Binnenstad, die binnen de begrenzing van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan liggen, opgeheven en vervangen door de bestemmingsvoorschriften van het RUP Nieuw Zuid.

De voorschriften vullen de stedenbouwkundige verordeningen van de stad Antwerpen aan. De voorschriften van de verordeningen zijn onverminderd van kracht. Indien er een strijdigheid is met de voorschriften van dit RUP, primeren de voorschriften van het RUP.

#### **3.4.1 Gewestplan Antwerpen**

Volgende voorschriften van het gewestplan nr. 14 Antwerpen (KB 03/10/1979 en latere wijzigingen) worden door de opmaak van het RUP opgeheven:

- BVR 28 oktober 1998 Artikel 6. Oeverstrook met bijzondere bestemming : Het gebied dat als "oeverstrook met bijzondere bestemming" is aangeduid, is bestemd voor de heraanleg van de kaaien : buurtrecreatie alsmede toeristische en havenactiviteiten kunnen er samengaan ; alleen werken en handelingen die daarmee verband houden zijn er toegelaten.
- KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen art. 5. 1.0. De woongebieden: De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een

daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

- BVR 7 juli 2000 (aanvullende voorschriften) artikel 1, paragraaf 1 punt 2 (bruinomrand, cfr binnenstad) bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen: Voor het optrekken van gebouwen gelegen in de volgende woongebieden, gelden de hierna vermelde bijzondere voorschriften:
  - 1° in het stadscentrum van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad begrensd door de Leien;
  - 2° in de binnenstad van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Leien en de Kleine Ring;
  - 3° in de stedelijke agglomeratie van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Kleine Ring en respectievelijk de reservatiestrook voor de aanleg van lijninfrastructuur (de A102) tussen Merksem en Wommelgem, de R11 tussen Wommelgem en Mortsel, de oostelijke grens van Mortsel en Hove en de reservatiestrook voor pijpleidingen tussen Hove/Kontich en Hemiksem;
  - 4° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruinomrand en met het romeinse cijfer III overdrukt zijn;
  - 5° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruinomrand en met het romeinse cijfer II overdrukt zijn.In deze gebieden wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:
  - 1° de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;
  - 2° de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden;
  - 3° de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.
- KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen art. 14. 4.5. Bufferzones : De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

### **3.4.2 BPA Antwerpen Zuid aan de Leien**

Volgende voorschriften van het BPA Antwerpen Zuid aan de Leien worden door de opmaak van het RUP opgeheven (integrale versie : zie bijlage):

- Art 1 bestemmingsvoorschriften
- Art 2 bebouwingsvoorschriften

### **3.4.3 RUP Binnenstad**

Volgende voorschriften van het RUP Binnenstad worden door de opmaak van het RUP opgeheven (integrale versie : zie bijlage):

- 1. Inleidende voorschriften
- 2. Algemene voorschriften
- Artikel 6: Zone voor centrumfuncties - Stedelijke functies (Ce6)
  - 6.1 BestemmingDe volgende functies zijn toegelaten:

- Wonen is toegelaten
- Detailhandel is op het gelijkvloers toegelaten
- Reca is op 1 bouwlaag toegelaten
- Kantoren en diensten zijn toegelaten
- Vrije tijdsvoorzieningen zijn toegelaten
- Gemeenschapsvoorzieningen zijn toegelaten
- Hotels zijn toegelaten
- Groothandel en bedrijvigheid zijn niet toegelaten
- Industrie, logistiek en opslag zijn niet toegelaten

#### 6.2 Inrichting

De algemene bouwvoorschriften (2.1) en de algemene stedenbouwkundige voorschriften (2.2) gelden bij de inrichting van deze bestemmingszone.

#### ■ Artikel 8: Zone voor publiek domein - (Pu) 8.1 Bestemming

De volgende functies zijn toegelaten:

- Openbare weg
- publieke verblijfsruimte
- ondergrondse buurtparkings

Permanente bebouwing is toegelaten in deze zone in hoeverre deze:

- deel uitmaakt van de inrichting van het publiek domein en;
- de beleving van de omliggende publieke ruimte versterken en;
- het openbaar nut dienen.

#### 8.2 Inrichting

De zone is bestemd voor de aanleg van het publieke domein en de daarbij horende infrastructuur zoals parkeervoorzieningen op maaiveldniveau, laad- en loszones, fietspaden, groenaanleg, straatmeubilair... De constructies dienen te voldoen aan de redelijke eisen van welstand, in harmonie met de aanleg van de zone.

## **4 GEVOLGEN EN ACTIES TER REALISATIE**

### **4.1 Afstemming categorieën gebiedsaanduidingen Vlaams gewest**

In het besluit van de Vlaamse Regering van 11 april 2008 'tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de RUP's' wordt opgelegd dat er bij de opmaak van de uitvoeringsplannen een aantal categorieën van gebiedsaanduidingen als uitgangspunt worden gebruikt.

In volgende tabel wordt aangegeven in welke categorie elke bestemmingszone uit voorliggend RUP valt.

| Categorieën Vlaams gewest       | Bestemmingszones van de stad Antwerpen                                                                                     |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Categorie 1. Wonen              | Art 1 Zone voor centrumfuncties (Ce 1)<br>Art 2 Zone voor centrumfuncties (Ce 2)<br>Art 3 Zone voor centrumfuncties (Ce 3) |
| Categorie 7. Overig groen       | Art 4 Zone voor groen – Wadipark (Gr1)                                                                                     |
| Categorie 8. Lijninfrastructuur | Art 5 zone voor publiek domein (Pu1)<br>Art 6 zone voor publiek domein (Pu2)                                               |

### **4.2 Register planschade, planbaten en compensatie**

Het overzicht in bijlage geeft weer welke percelen ten gevolge van de bestemmingswijziging in het kader van voorliggend RUP aanleiding kunnen geven tot planschade, planbaten en/of compensatie conform de richtlijn.

Art. 2.6.1. §1 van de VCRO bepaalt de ruimtelijke uitvoeringsplannen erfdiensbaarheden van openbaar nut kunnen doen ontstaan en eigendomsbeperkingen kunnen inhouden, met inbegrip van bouwverbod.

In de gevallen, vermeld in §2 en §3, kan een bouw- of verkavelingsverbod aanleiding geven tot een beperkte schadevergoeding, planschadevergoeding genaamd.

**5 BIJLAGE 1: KAART FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND**

*Zie toegevoegd plan*

## **6 BIJLAGE 2: FEITELIJKE TOESTAND**

Niettegenstaande de rijke geschiedenis van het plangebied wordt de huidige situatie op het terrein vooral gekenmerkt door rest- en transitruimtes, doorsneden door infrastructuur. Het perifeer en doorgangskarakter manifesteert zich door de aanwezigheid van spontane houtopslag, verlaten en verwaarloosde gronden en een bermenlandschap zoals de grasvlaktes en taluds van de ring met op- en afritten. Plaatselijk is de spontane vegetatie van houtopslag en pioniersvegetatie uitgegroeid tot plekken met waardevol hoogstammig groen.

Op het projectgebied Nieuw Zuid is het voormalig industriële karakter van het terrein met de jaren geleidelijk aan minder merkbaar en beeldbepalend geworden. Hier en daar zijn de oude sporen nog zichtbaar maar enkel het oude goederenstation, waarin nu de Bank van Breda is gevestigd, is nog de enige prominente getuige van dit industriële (spoorweg)verleden.

Rondom het plangebied zien we een variatie aan bebouwing en morfologie. Ten noordoosten van het plangebied bevinden zich de compacte en dens stedelijke wijken Zuid en Brederode. Deze wijken zijn vanaf 1875 gebouwd in een geometrisch en monumentaal stervormige stratenpatroon met aandacht voor perspectieven (vista's) naar belangrijke publieke gebouwen, bakens en het water.

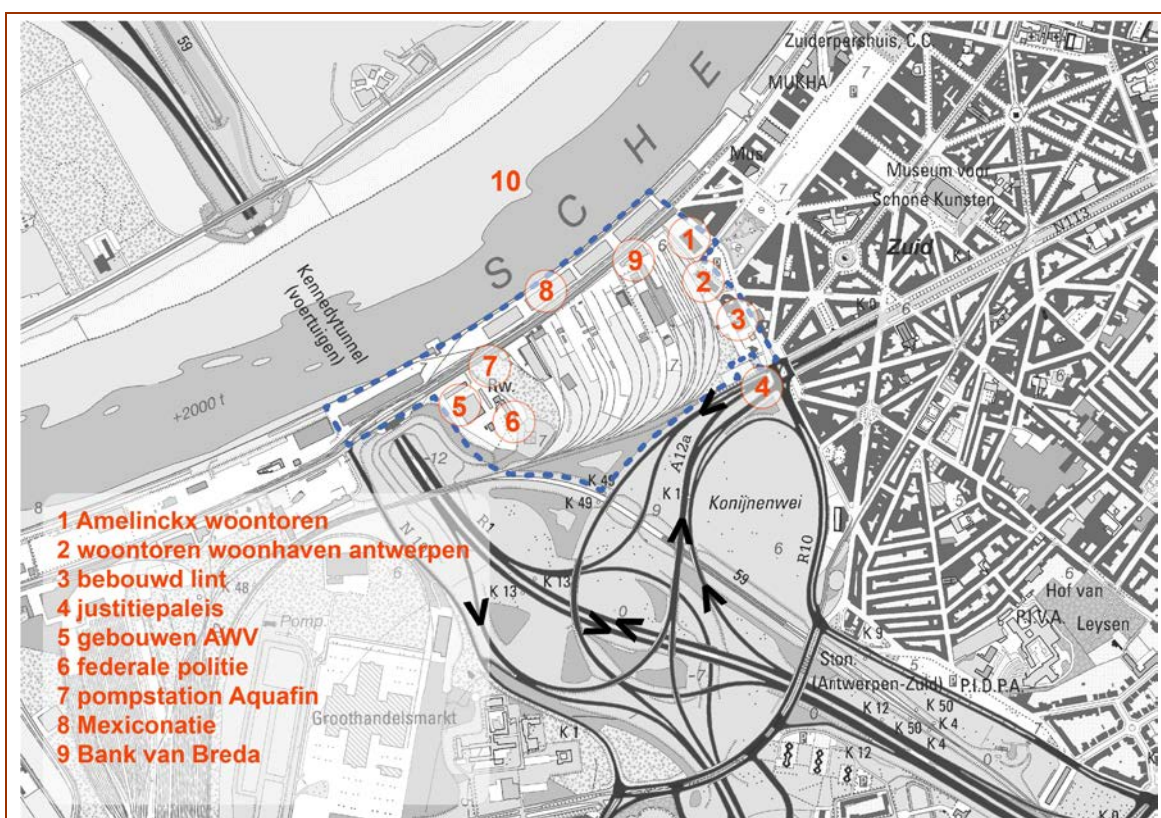
### **Bebouwingsstructuur**

Het plangebied is momenteel voorzien van bebouwing langs de randen:

1. Amelinckx woontoren, een grootschalig appartementsgebouw met koopwoningen staat tussen de Namenstraat en Van der Sweepstraat. Langs de laatste is een parking voorzien voor bewoners.
2. Een sociaal woningbouwcomplex met huurappartementen, in eigendom van de sociale huisvestingsmaatschappij Woonhaven Antwerpen, staat in het verlengde van de Gedempte Zuiderdokken. Het is ca. 15 verdiepingen hoog en beschikt vooraan het gebouw over een ruime parking voor bewoners. Bouwtechnisch dringt zich een renovatie op van dit complex.
3. Bebouwd lint langs de Jan van Genstraat maakt een lint met een mix van kleinschalige en grootschalige bebouwing de straatwand tussen het Justitiepaleis en de woontoren van Woonhaven Antwerpen. Het pand van de voormalige discotheek Zillion is het bekendst. Ook een benzinestation maakt er deel van uit.
4. Het nieuw Antwerpse Justitiepaleis aan de Bolivarplaats dat in het begin van het laatste decennium werd ingeplant als (voorlopig) eindpunt van de kernstad op een knooppunt van een aantal structuur- en beeldbepalende zichtassen en verkeersaders. Onder het gebouw loopt de Bolivartunnel (voorheen AMAM-tunnel 'Aansluiting met Amerikalei') die de Leien aansluit op de autosnelweg. Het ontwerp van architect Richard Rogers zocht een antwoord op de vraag het gebouw op te vatten als een transparante stadspoort.
5. Grenzend aan het Justitiepaleis ligt een parking van ca. 350 parkeerplaatsen.
6. Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Federale verkeerspolitie. Langs de Ledeganckkaai, nabij de Kennedytunnel, bevinden zich de dienstgebouwen van het Vlaams Gewest, Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen (district Antwerpen). Deze gebouwen omvatten de functie van administratie en opslag van materiaal. Ook de Federale Politie is hier gevestigd met kantoren en een helikopterbasis. Vanaf de Ring leidt een dienstweg naar deze terreinen.
7. Aansluitend op het terrein van de Federale Verkeerspolitie en AWV heeft Aquafin langs de Ledeganckkaai een pompstation gebouwd waarop leidingen en een collector zijn aangesloten. Het pompstation staat in voor het verpompen van het afvalwater van de

collector onder de kaaien naar het waterzuiveringstation Antwerpen Zuid aan het Kielsbroek, gelegen aan de overzijde van het aansluitingscomplex R1.

8. De kantoren van de Bank J. Van Breda & C° is tot op vandaag de eerste ontwikkeling op de site Nieuw Zuid. Het betreft de renovatie en uitbreiding van het oude goederenstation. Na vele jaren van leegstand is het gebouw aan de Ledeganckkaai 7 sinds 2006 opnieuw in gebruik.
9. In de zone tussen de Ledeganckkaai en de Schelde is het overslagbedrijf Mexiconatie gevestigd. Het havenbedrijf verleende concessies voor de kaaien genummerd 8 tot en met 13, dit voor de activiteiten laden en lossen van wagens en het behandelen van containers en conventionele cargo. De concessies werden vroegtijdig beëindigd vanwege stabiliteitsproblemen van de kaaien.



**Plan bestaande toestand**

### **Verkeersstructuur**

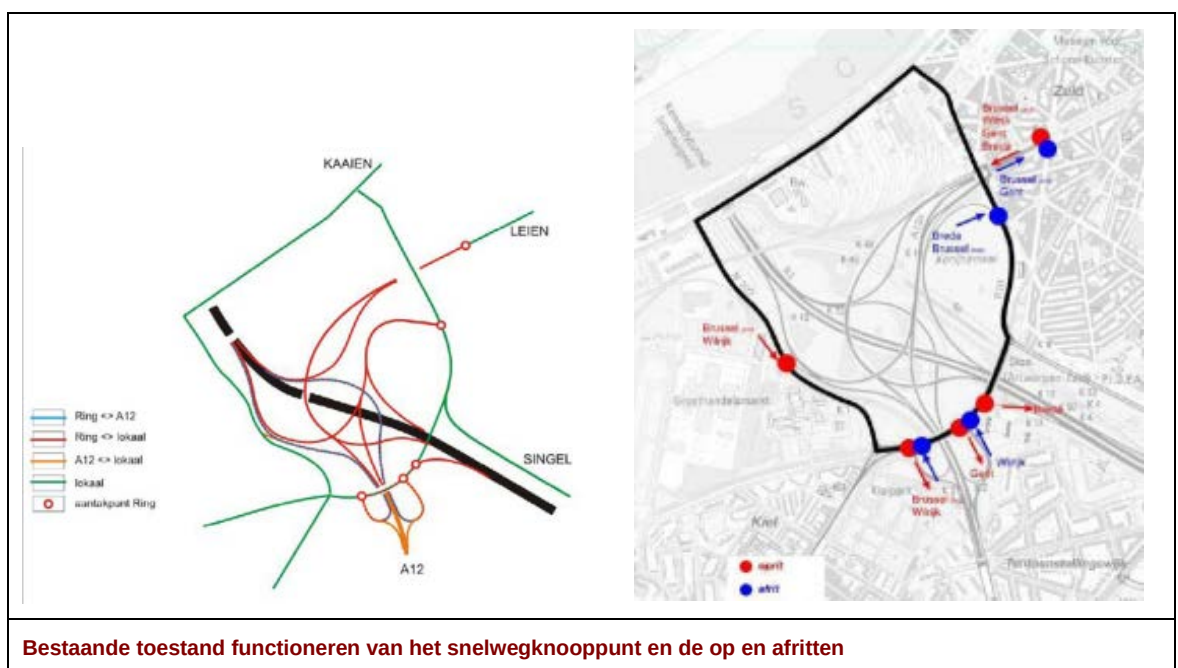
Het plangebied wordt via de randen ontsloten voor gemotoriseerd verkeer:

- in het noordwesten via de Ledeganckkaai;
- in het noordoosten via de Namenstraat, Van der Sweepstraat, Jan van Gentstraat en Bolivarplaats,

Grenzend aan het plangebied ligt een bundel op- en afritten van en naar de R1. De op- en afritten sluiten aan op de Leien en de Singel (R10) maar hebben geen directe aansluiting op het plangebied.

De onmiddellijke nabijheid van de Antwerpse Ring / R1, de Leien en de Singel maakt dat in en rondom het plangebied een grote verkeersdruk heerst. Vandaag hebben de Kennedytunnel en de zuidelijke tak van de Antwerpse ringweg R1 hun verzadigingspunt bereikt in zowel de ochtend- als avondspits. De filevorming slaat terug op het lager wegnnet. Ook wie de stad via de Bolivartunnel en Amerikalei in- of uitrijdt, wordt regelmatig met het congestieprobleem geconfronteerd.

De wegehiërarchie kent op sommige punten een onduidelijke categorisering. Zo gaat men vanaf de R1 haast naadloos over in de Leien, zonder enige tussenschakel en zonder aanduiding dat men het stedelijk gebied betreedt (het Justitiepaleis is echter wel een duidelijk stedelijk baken). Omgekeerd waant men zich, komende van de Leien, al op de snelweg eens men de Bolivartunnel induikt.



Niettegenstaande het snelwegknooppunt in principe voor een goede bereikbaarheid van de zuidrand zorgt, is de verkeersknoop zelf een grootschalig en onoverzichtelijk ruimtelijk kluwen. Het is een breed uitgesmeerde knoop met vele op- en afritten, en daardoor in de volksmond ook beter gekend als 'de spaghettiknoop'. De op- en afritten liggen quasi op een ringweg (Singel, Kaaien, Armstrongweg, Silvertoplaan) verspreid rondom de knoop.

Er zijn opritten ter hoogte van de Leien, van de Generaal Armstrongweg en van de Kolonel Silvertopstraat. Er zijn afritten ter hoogte van de Leien, van de Singel en van de Kolonel Silvertopstraat.

De op- en afritten en ringstructuur versnipperen niet alleen de groene aanliggende ruimten maar bemoeilijken ook de leesbaarheid. Het verkeer wordt letterlijk rondom de knoop geleid wat tot een dubbele structuur leidt.

Het verkeer dat van de A12 of de Kennedytunnel komt, wordt rechtstreeks langs de Bolivartunnel richting centrum gestuurd over de Leien. Het verkeer dat van de R1 (richting Breda) komt, wordt via de Singel, langs de Bolivarplaats, via de ventweg van de Amerikalei en dan pas over de Leien gestuurd.

De Singel heeft in de nabijheid van het plangebied geen erfontsluitende functie en doet dienst als verbindingsweg. Deze situatie hypothekeert het functioneren van de huidige Singel als lokale weg. Ook de afrit op de Singel en de oprit ter hoogte van de Generaal Armstrongweg draineren

veel bovenlokaal verkeer van en naar de Scheldekaaien (die hierdoor veel verkeer te verwerken krijgen en een parallel systeem vormen met de Leien).

Kortom, de spreiding van op- en afritten en het gebrek aan een duidelijke routing en categorisering, zorgen voor een ondermaatse verkeersleefbaarheid rondom de spaghettiknoop en in de nabije omgeving ervan.

Op korte termijn zal de verkeerssituatie op de Singel in het plangebied wijzigen ten gevolge van de geplande tramlijn Brusselstraat. Dit project zal een impact hebben op het wegverkeer (wijziging aantal rijvakken en configuratie kruispunt) en een meerwaarde betekenen voor de openbaar vervoersreizigers.

### **Groenstructuur**

Delen van het plangebied staan op de biologische waarderingskaart gemarkeerd als biologisch waardevol.

In en rondom het plangebied zijn drie grootschalige structurerende groenelementen terug te vinden :

Een belangrijk onderdeel van de groenstructuur is de spoorwegberm. Het gaat om graslanden met spontane opslag van ondermeer olm. De biologische waardering van de spoorwegberm is waardevol. Wat de vegetatie betreft vertonen de onderzochte spoorbermen een gevarieerd vegetatiebeeld met graslanden waarin kalkminnende soorten de toon zetten. Ook in het begeleidend struweel vinden we kalkminnende soorten uit het essen/iepenbos terug, zoals kardinaalsmuts, iep en gewone es. In de overgangen groeien soorten zoals grote teunisbloem, vogelmelk en kraailook. Er is een spontane vestiging van gele kornoelje aanwezig. De iepenstruwelen blijven laag door de iepenziekte. Hier bevindt zich de enige vindplaats van esp, die zich over een vrij grote zone heeft ontwikkeld. Het betreft onze enige inheemse populierensoort.

Naast de spoorwegberm ligt de grote open ruimte van de konijnenwei. De grote vlakte en speelweide wordt gekenmerkt door verruigde graslanden met plaatselijk zeer steile hellingen en microreliëf. Het gebied bestaat hoofdzakelijk uit een soortenrijk permanent cultuurgrasland met relictten van halfnatuurlijke graslanden (hp+), en bevat ook een aanzienlijke loofhoutaanplant (n). Langs de Ring wordt deze speelweide begrensd door een brede struweelstrook.

Het derde groen structuurelement zijn de snelwegbermen van de spaghettiknoop. Deze snelwegbermen krijgen de waardering waardevol. In de bermen tussen en langsheen de weginfrastructuur komt vooral soortenrijk permanent cultuurgras met relictten van halfnatuurlijke graslanden en loofhoutaanplant voor. De beplantingen zijn oorspronkelijk bedoeld als landschappelijke inkleding. Het zijn telkens kleine oppervlaktes gemengde aanplant in een groot graslandperceel. De oppervlaktes zijn niet voldoende groot om bosbouwkundige principes op toe te passen. De grote oppervlaktes grasland zijn ingesloten door verkeer. Ze worden niet gestoord door betreding, sluikstorten, meststoffen of pesticiden. De graslanden worden bovendien al jaren op dezelfde manier onderhouden: een verschrallend beheer van twee keer maaien met afvoer. Het resultaat hiervan zijn stabiele, soortenrijke vegetaties, varianten van de types scherpe boterbloem/rode klaver en muurpeper/zandmuur. Het algemene uitzicht en de maximale hoogte wordt vaak nog bepaald door glanshaver maar dit hoge gras is zeker niet dominant. Bijzonder is de aanwezigheid van het kleine mediterrane plantje blauw walstro op de zuid georiënteerde warmere talud.

*Fotoreportage*



1) D'Herbouvillekaai richting Kennedytunnel



2) D'Herbouvillekaai richting Antwerpen centrum



3) Vanaf Ledeganckkaai richting Kennedytunnel



4) Zicht hoek Namenstraat Ledeganckkaai richting Antwerpen centrum



5) Appartmentsgebouw Ledeganckkaai



6) Hoek Namenstraat / Ledeganckkaai



7) Namenstraat richting gerechtshof



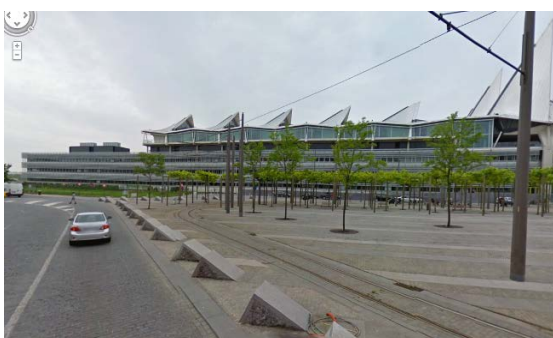
8) Gedempte Zuiderdokken richting woontoren Woonhaven.



9) Jan van Gentstraat met zicht op benzinestation aan het gerechtshof



10) Bolivarplaats met zicht op gerechtshof



11) Bolivarplaats



12) R10



13) Singel R10 richting Scheldekaaien



14) Afrit R1 aan Singel / R10.



15) Konijnenwei met zicht op Sivertoorens



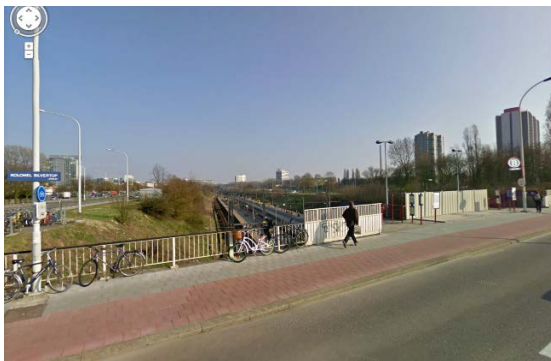
16) Konijnenwei



17) Links zicht op de Konijnenwei en rechts woontoren Brederode



18) Kruispunt R10/Brederodestraat/N148 Silvertoplaan



19) Kolonel Silvertoplaan ter hoogte van station Zuid



20) zicht op de spaghettiknoop vanaf N148



21) Bermgroen Spaghettiknoop



22) Konijnenwei en bermgroen aan achterzijde Justitiepaleis



23) Spaghettiknoop



24) Afrit R1 Singel



25) Spaghettiknoop



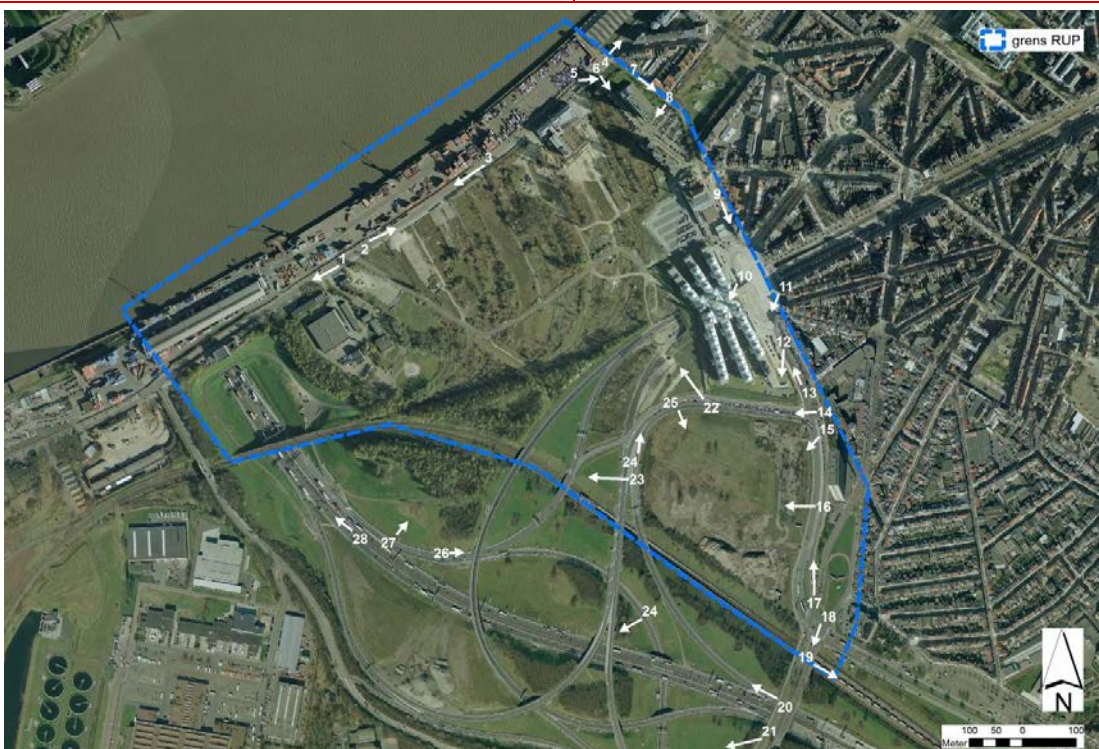
26) Bermen R1



27) Bermen R1



28) Bermen R1



**Figuur: Orthofoto met aanduiding fotostandpunten**

## **7 BIJLAGE 3: JURIDISCHE TOESTAND**

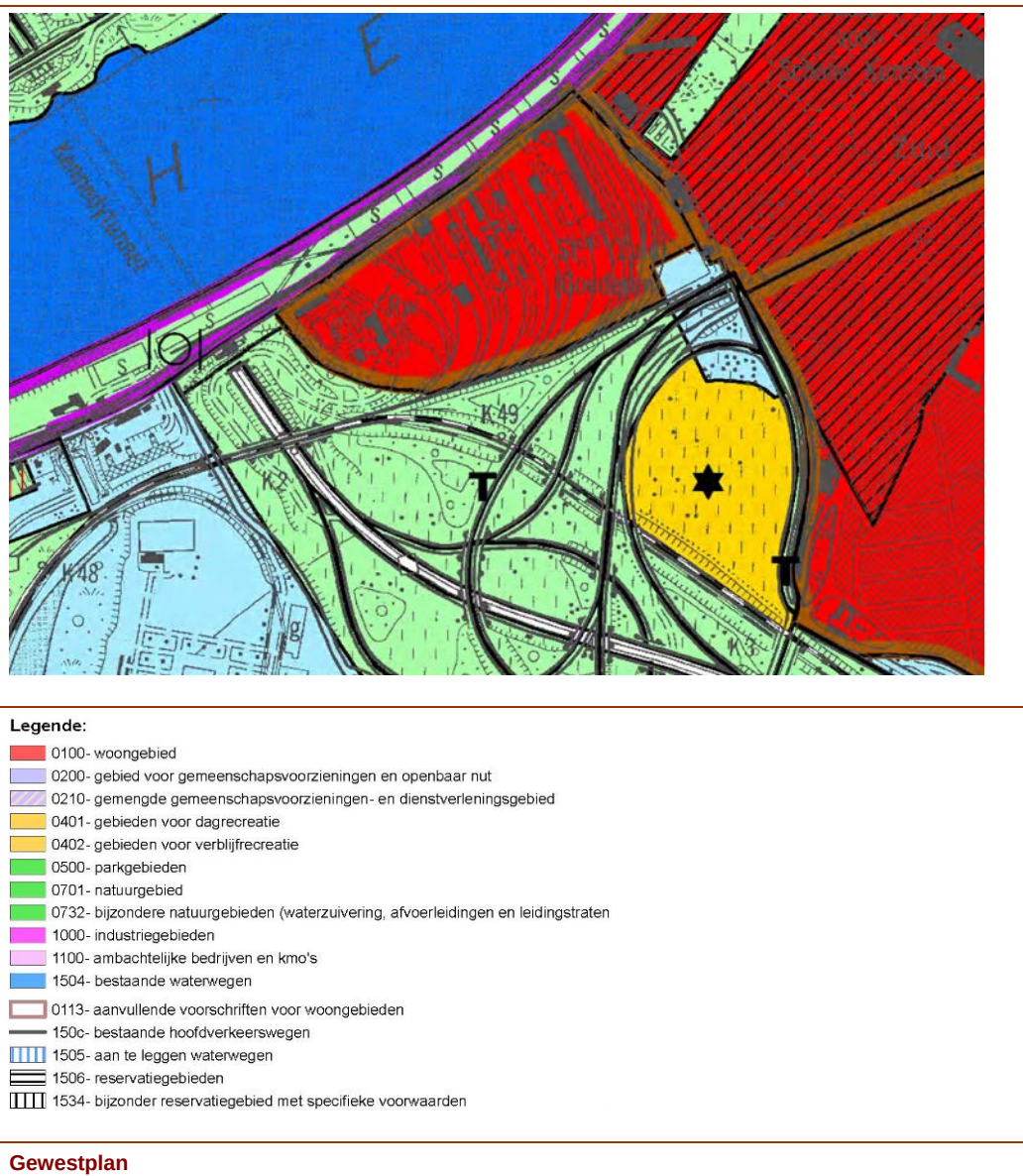
### **7.1 Bestemmingsplannen**

#### **7.1.1 Gewestplan**

*(goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 3 oktober 1979 en latere wijzigingen)*

Het Gewestplan Antwerpen geeft voor het plangebied Nieuw Zuid meerdere bestemmingen aan:

- oeverstrook met bijzondere bestemming.
- woongebied met bruin omranding wat wijst op aanvullende voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen.
- bufferzone



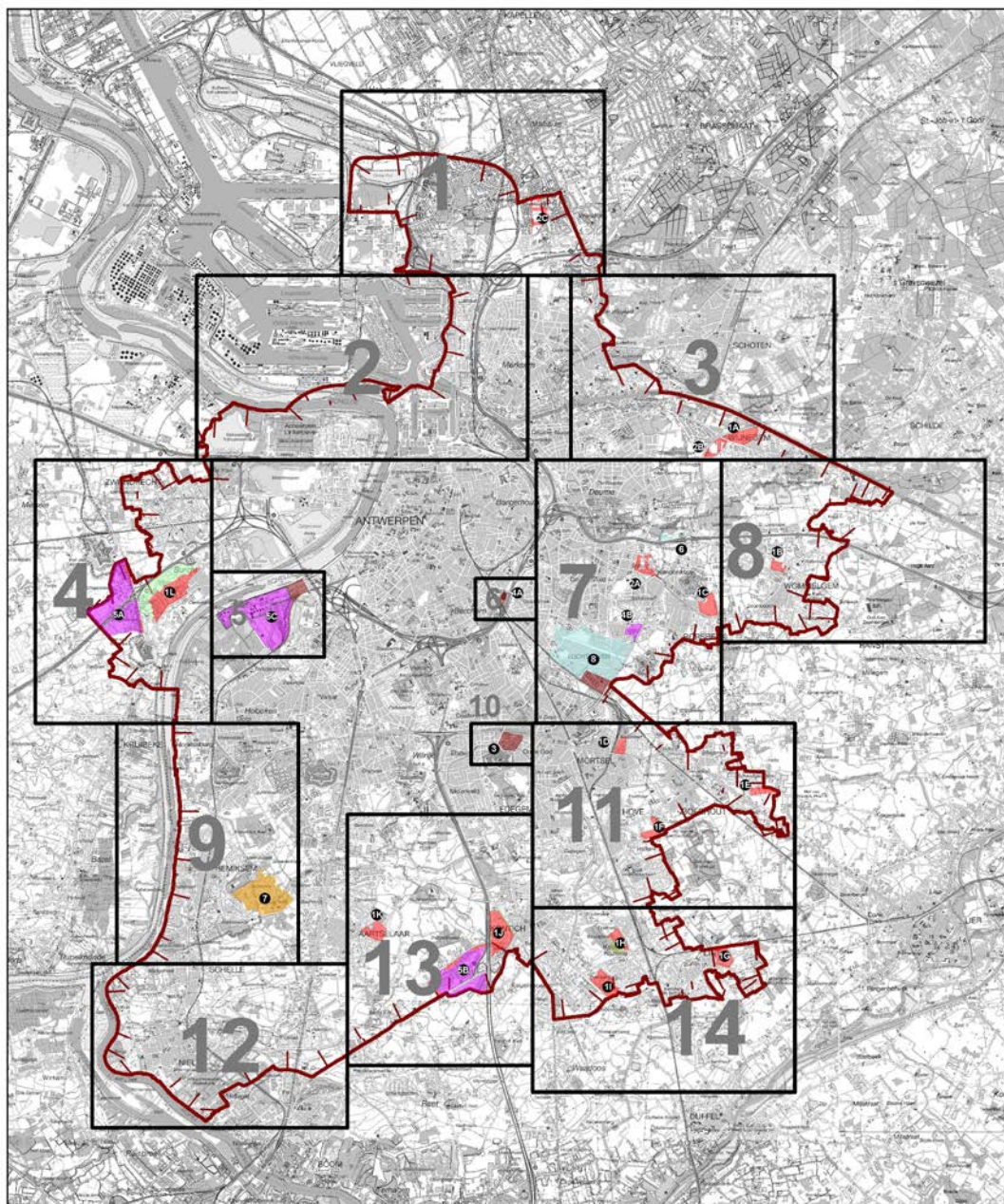
### **7.1.2 Gewestelijk RUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen**

Het plangebied is gelegen binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen. De Vlaamse regering heeft op 19 juni 2009 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk Gebied Antwerpen (GRUP AGGA) definitief vastgesteld. Met dit plan stelt de Vlaamse Regering twee zaken voor:

1. een afbakeningslijn die aangeeft waar de stedelijke ontwikkeling van het Antwerpse in de toekomst kan gebeuren.
2. aanpassingen aan de stedenbouwkundige voorschriften op verschillende locaties om nieuwe ruimte te creëren voor wonen, werken, verkeersinfrastructuur stadsbossen en stedelijk groen.

Dit brengt met zich mee dat hier een stedelijk gebiedsbeleid zal gevoerd worden. Dit betekent dat vanuit het principe van gedeconcentreerde bundeling het stedelijk gebied wordt versterkt. Hierbij vormen ontwikkeling, verdichting en concentratie de uitgangspunten.

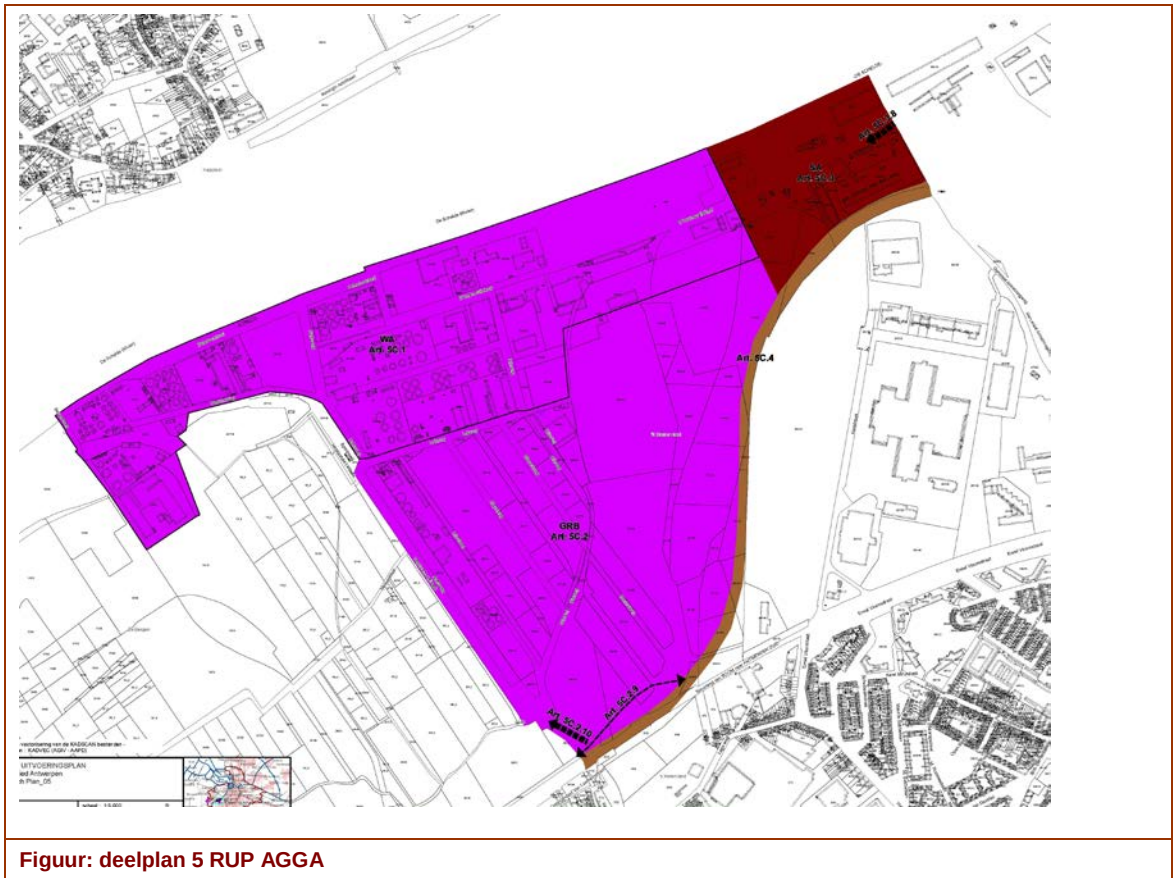
Om uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van activiteiten in het buitengebied te vermijden, is dit beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen, het voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van stedelijke activiteiten en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Zo wordt een versnippering van de ruimte voorkomen. Er moet echter ook rekening gehouden worden met de draagkracht van het stedelijk gebied, niet alleen kwantiteit maar ook kwaliteit van ruimte en woonomgeving staat voorop. Het is noodzakelijk om de stedelijke gebieden te vernieuwen door het doorvoeren van onder andere een meer dynamische stadsvernieuwing en door strategische projecten. Het ontwikkelen van nieuwe woontypes en kwalitatieve leefomgevingen is een doelstelling.



Artikel 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen

**Gewestelijk RUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen**

Het plangebied van RUP Nieuw Zuid sluit aan op deelplan 5 van het gewestelijk RUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (AGGA) en op deelplan 3/3 van het gemeentelijk RUP Binnenstad.

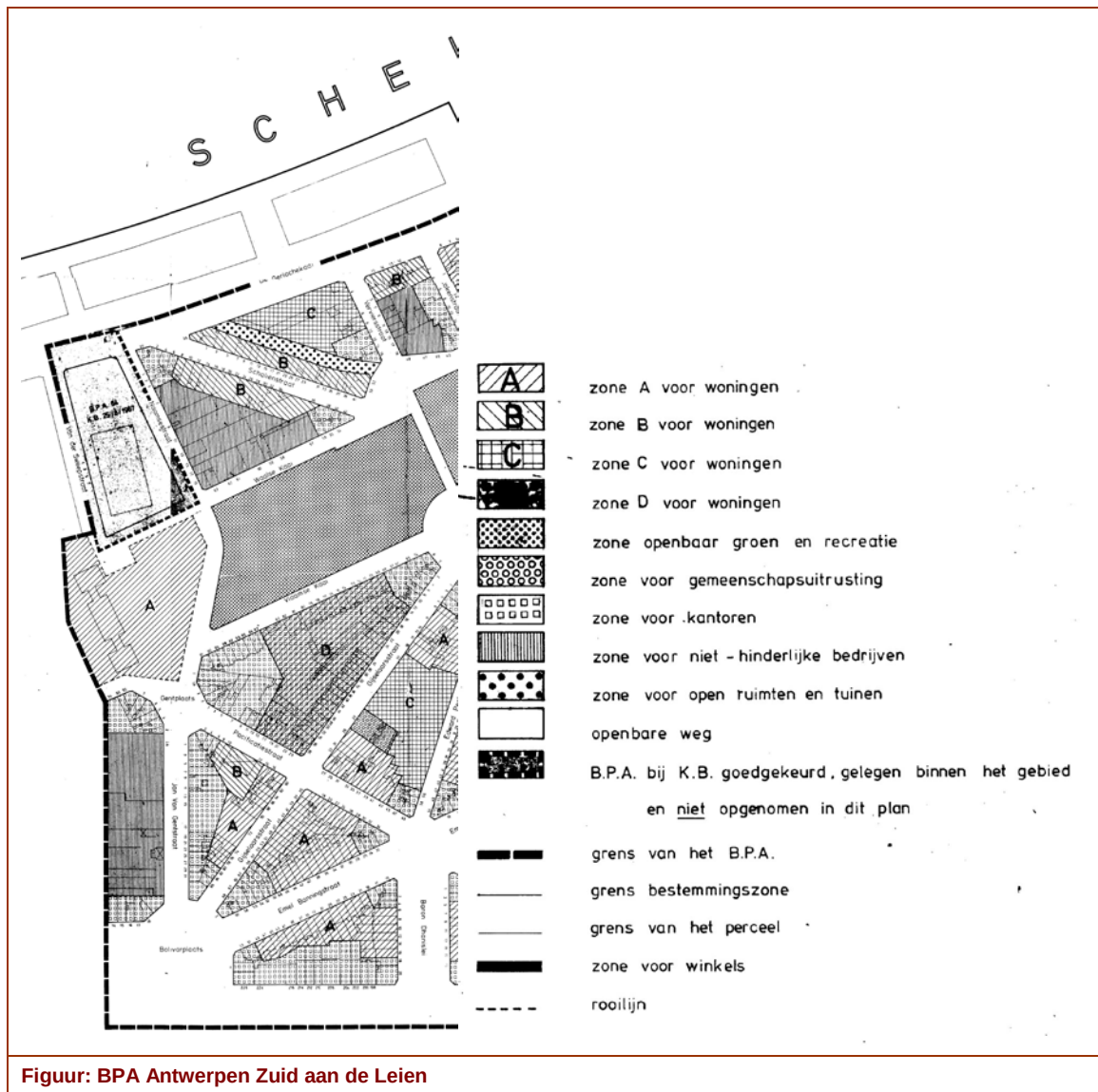


**Figuur: deelplan 5 RUP AGGA**

### 7.1.3 BPA Antwerpen Zuid aan de Leien

Een gedeelte van het BPA Antwerpen Zuid aan de Leien wordt herzien in functie van de aansluiting van Nieuw Zuid op het bestaande stedelijk weefsel. Het gaat hierbij concreet over het bouwblok ten westen van de gedempte Zuiderdokken (gebouw Woonhaven).

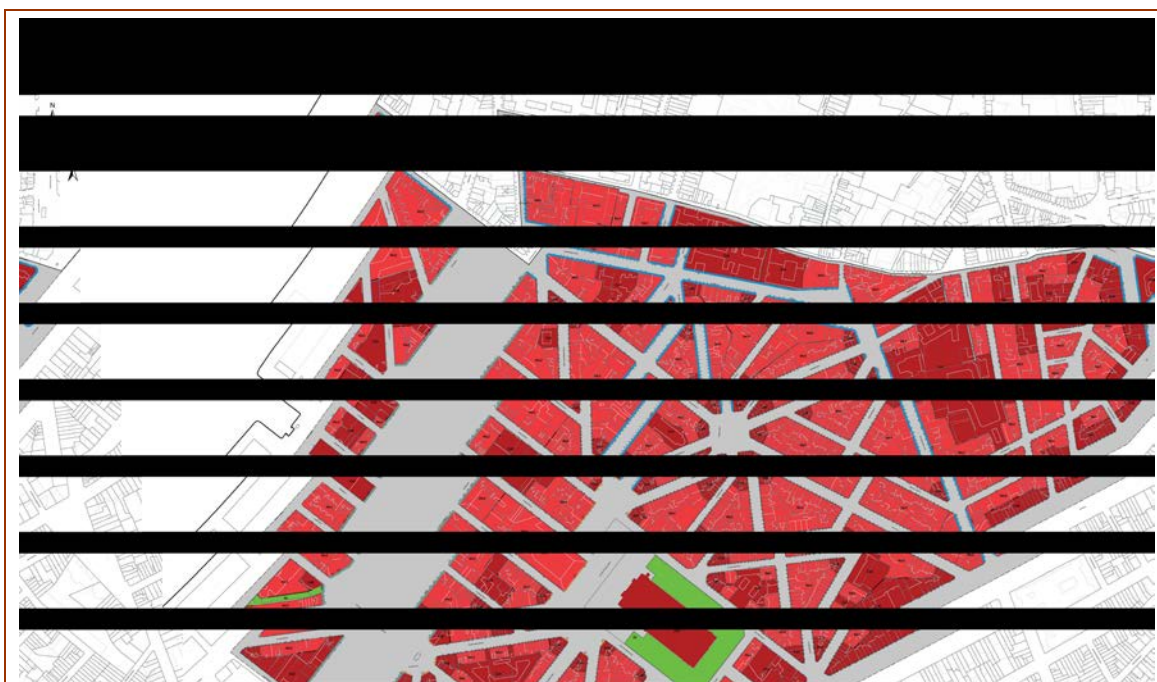
Omdat in het RUP Binnenstad (zie onder) de gedempte zuiderdokken werden weerhouden van goedkeuring, zal de stad voor deze zone een nieuw planinitiatief opstarten. De parking voor het gebouw van woonhaven (gelegen in het verlengde van de gedempte zuiderdokken) zal in dat planproces worden meegenomen.



Figuur: BPA Antwerpen Zuid aan de Leien

#### 7.1.4 RUP Binnenstad

Een gedeelte van het RUP Binnenstad wordt herzien in functie van de aansluiting van Nieuw Zuid op het bestaande stedelijk weefsel. Het gaat hierbij concreet over het bouwblok ten westen van Jan Van Gentstraat. Deze plek heeft het potentieel om als schakel tussen de stadswijken Zuid en Nieuw Zuid te fungeren.



**Figuur: deelplan 3/3 RUP Binnenstad**

## **7.2 Stedenbouwkundige verordeningen**

Onderstaand wordt een overzicht weergegeven van geldende stedenbouwkundige verordeningen in het plangebied.

Een gebiedsgerichte RUP's, in casu het RUP Nieuw Zuid, heft zoals voorzien in artikel 56 van het decreet, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben de bepalingen van de bestaande stedenbouwkundige verordeningen die daar strijdig mee zijn, van rechtswege op. Voor zover de voorschriften van het RUP de bepalingen van de verordeningen niet overschrijven, zijn de verordeningen van toepassing.

- Gewestelijke verordening Hemelwaterputten  
Besluit van de Vlaamse regering van 1 oktober 2004 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater bvr 1/10/2004 b.s. 8/11/2004 wijz. bvr 23/6/2006 b.s. 22/8/2006.  
De verordening bevat minimale voorschriften voor de lozing van niet-verontreinigd hemelwater, afkomstig van verharde oppervlakken. Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd. Ook de plaatsing van de overloop van de hemelwaterput en de infiltratievoorziening dient aan dit principe te beantwoorden.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor toegankelijkheid  
Sinds 1 maart 2010 geldt de gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor Toegankelijkheid. De verordening geldt bij nieuwbouw, verbouwingen of uitbreidingen van gebouwen die publiek toegankelijk zijn (bijv. winkels, banken, overheidsgebouwen). De bouwheer moet ervoor zorgen dat iedereen het gebouw kan betreden, ook

rolstoelgebruikers, mensen met een kinderwagen, slechtzienden, grotere personen, mensen met een ledemaat in het gips enz.

- Gemeentelijke Bouw- en woningverordening  
De bouw- en woningverordening, goedgekeurd door de gemeenteraad van Antwerpen in zitting van 25 oktober 2010, is van kracht tenzij anders vermeld in onderhavige voorschriften.

### **7.3 Circulaire “Bebakening Hindernissen” (CIR-GDF 03)**

Bij het verstrekken van de adviezen (bij vergunningsaanvragen) moet het te adviseren bouwwerk gelokaliseerd worden ten opzichte van de ruimte welke door de luchtvaart op en boven de bodem wordt gebruikt. Hiertoe wordt het Belgisch grondgebied opgedeeld in verschillende categorieën.

Volgens de circulaire “bebakening Hindernissen” d.d. 12/06/2006 behoort het plangebied tot categorie A. Volgende is van toepassing:

*“3.1.1 Categorie A: bevat die delen van het grondgebied gelegen in de nabijheid van luchtvaarterreinen en gelegen onder de aan die terreinen verbonden hindernisbeperkende vlakken; de permanente opstijg- en landingsarealen voor hefschroefvliegtuigen en de hier bijbehorende uitwijkingsgebieden en de plaatselijke verkeersgebieden.”*

### **7.4 Beschermd onroerend erfgoed**

Volgende is van toepassing:

- monument (Besluit nummer 3321): Voormalig goederenstation van het station Zuid, gelegen te Antwerpen, Ledeganckkaai : bekend ten kadaster: Antwerpen, 11e afdeling, sectie L
- Inventaris Bouwkundig Erfgoed : In de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed van het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed (VIOE) worden, naast het beschermde voormalige goederenstation, ook een aantal niet-beschermde relict en (bouwkundige) gehelen besproken en als waardevol gecatalogeerd. Het betreft 16 items  
Gentplaats 5, 6 en 7: leegstaande huizen, in het laatste kwart van de 19 de eeuw gebouwd als hotels voor de reizigers van het Zuidstation.  
Gentplaats 4: dubbelhuis met vijf traveeën en drie bouwlagen onder zadeldak  
Jan Van Gentstraat: zuidzijde met moderne ‘Olympia’ sporthal en benzinestation, e.g. is ondergebracht op de terreinen van een voormalige suikerfabriek, en herbruikte hiervan deels de muurpartijen welke op verschillende plaatsen nog de doorgangen van de transmissieassen toont. Ook de hoge ronde fabrieksschouw bleef bewaard.

### **7.5 Natura 2000**

Het plangebied is niet gelegen in vogel- of habitatrictlijngebied maar grenst wel aan habitatrictlijngebied Schelde- en Durmeestuaria van de Nederlandse grens tot Gent.

## **7.6 Wegen en waterlopen en waterwegen**

Volgende is van toepassing.

### **7.6.1 Afschaffing en desaffectatie van openbaar domein**

Volgende is van toepassing binnen de plancontour:

- (gedeeltelijke) afschaffing Van der Sweepstraat (KB 20/06/1974)

### **7.6.2 Buurtwegen**

Door het plangebied loopt 1 buurtweg:

- Buurtweg 21

### **7.6.3 Waterlopen en waterwegen**

Er zijn bevinden zich geen waterlopen en waterwegen in het plangebied.

Waterlopen grenzend aan het plangebied:

- Bevaarbare waterweg (categorie 0) : Schelde

## **8 BIJLAGE 4: PLANNINGSCONTEXT**

### **8.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)**

*Goedgekeurd bij besluit door de Vlaamse Regering d.d. 23/09/1997 en later gewijzigd*

Volgende selecties zijn van toepassing.

- Grootstedelijk gebied Antwerpen  
De bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen, in het bijzonder van de stedelijke structuur, en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur vormen de basis voor het toekomstig stedelijk beleid. Vanuit deze beleidsmatige benadering kan het principe van de gedeconcentreerde bundeling worden waargemaakt en de druk op het buitengebied worden verminderd. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt Antwerpen aangeduid als grootstedelijk gebied gelegen in de Vlaamse Ruit (stedelijk netwerk van internationaal niveau).  
Ieder stedelijk gebied wordt beschouwd als een economisch knooppunt. De stedelijke gebieden zijn van doorslaggevend belang voor de economische structuur van Vlaanderen.
- Hoofdwegen  
R1 van A1 (Ekeren) tot A14 (Linkeroever) wordt als hoofdweg geselecteerd.  
Tot de hoofdwegen behoren ondermeer hoofdtransportassen en achterlandverbindingen, waarvan sommigen onderdeel zijn van "Trans-European Networks (TEN)", het Europese netwerk van transportassen. Ondermeer de Ring rond Antwerpen is onderdeel van het TEN.
- Primaire wegen II  
De hoofdfunctie van de primaire wegen II is het verzamelen naar het hoofdwegennet en primaire wegen I.  
R10 (Singel) van een te verbeteren verbinding met N180 (Noorderlaan) en N101 (Scheldelaan) tot een te verbeteren aansluiting op N113 (Amerikalei) wordt als een primaire weg II geselecteerd
- Hoofdspoorwegennet voor personenvervoer  
De Lijn Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel behoort tot het net van de (inter)nationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau.
- Hoofdwaterwegennet  
Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwaterwegennet de belangrijkste economische knooppunten zoals de zeehaven van Antwerpen.  
Het hoofdwaterwegennet voldoet grotendeels aan de in Europees verband beschreven minimumklasse IV. Het bestaat uit ondermeer de volgende waterwegen: het Albertkanaal, de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen en de Zeeschelde en de Bovenschelde;

### **8.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)**

*goedgekeurd bij ministerieel besluit dd 10/07/2001 en later gewijzigd*

In het kader van RSPA behoort het plangebied tot de hoofdruimte 'Antwerpse fragmenten'. Karakteristiek voor de hoofdruimte is de sterke verwevenheid van functies en activiteiten en de ambitie om te streven naar een stedelijke vernieuwing. De hoofdruimte 'Antwerpse fragmenten' wordt nog verder uitgewerkt in zeven deelruimten.

In de hoofdruimte Antwerpse fragmenten cirkelen de verschillende deelruimten rond het grootstedelijke gebied Antwerpen Het plangebied is gelegen in de deelruimte 'Grootstedelijk Gebied Antwerpen'.

De deelruimte 'Grootstedelijk Antwerpen' behoudt een centrale rol en biedt ruimte aan de meest hoogwaardige functies. Dat geldt voor wonen, bedrijvigheid, dienstverlening, grootschalige voorzieningen, (bv cultuur, gezondheidszorg, recreatie,...), distributie of verkeer. Een dergelijke concentratie van functies mag niet worden verzwakt door nieuwe polen van dit niveau te creëren.

De Schelde wordt in deze deelruimte opgenomen in een nieuwe gemengd groene, gemengd stedelijke vinger van het grootstedelijk gebied. Een nieuwe band van stedelijkheid aan het water met wonen, natuur en groen, dienstverlening en voorzieningen vervangt daarbij de vroegere en huidige bedrijvigheid.

In deze deelruimte wordt het zwaartepunt gelegd op de ruimtelijk-economische structuur van de provincie.

### **8.3 Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (S-RSA)**

*(goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen op 22 december 2006)*

#### **8.3.1 Algemeen**

Het s-RSA opteert voor een subtiel ingrijpen op wat Antwerpen eigen is. Het tracht met een beperkt aantal strategische acties een maximaal stimulerend effect te hebben op de plek en zijn omgeving. Daartoe formuleert het een generiek en een gebiedsgericht actief beleid. Deze zijn complementair en kunnen niet los van elkaar worden bekeken.

Het plangebied is een strategische schakel tussen Schelde, Groene Singel en de dichtbebouwde stad. Van de 15 hefboomprojecten zijn er twee gelegen in het plangebied:

- Nieuw Zuid (nieuwe woningen en voorzieningen)
- Spaghettiknoop (realisatie van een park voor de buurt met een mogelijke publiekstrekker).

#### **8.3.2 Richtinggevend gedeelte**

##### *Generiek beleid*

Het generiek beleid beoogt de opmaak van een algemeen referentiekader dat van toepassing is op heel de stad. Het tracht zeven beelden uit het collectief geheugen te versterken: Antwerpen als Waterstad / Ecostad / Havenstad / Spoorstad / Poreuze stad / Dorpen en Metropool / Megastad. Voor elk van deze beelden wordt een visie ontwikkeld die op haar beurt wordt vertaald in maatregelen en acties.

Het plangebied en zijn verschillende onderdelen zoals project Nieuw Zuid, Scheldekaaien of Konijnenwei komen aan bod in elk van deze beelden (m.u.v. megastad).

Binnen het generiek beleid worden, vanuit het beeld van de 'waterstad', de volgende uitspraken gedaan met betrekking tot het plangebied: in het bijzonder kunnen torens de nieuwe centraliteit van de Schelde op symbolische wijze aangeven ter hoogte van het Eilandje en Nieuw Zuid en

hiermee de Antwerpse skyline ten noorden en ten zuiden vervolledigen. Het gaat hier in hoofdzaak om het leggen van kwalitatieve accenten in de skyline. Het is niet de bedoeling een 'muur' te creëren langs de Kaaien.

Een specifieke actie moet worden opgenomen om de rivier te heroveren en de Kaaien hierbij te herdefiniëren als een som van onderling verbonden ruimten die het hart van de stad met het water verbinden waarop gebiedsgericht een aangepast functioneel programma kan worden geënt.

De herinrichting van de Kaaien zal worden gekoppeld aan de versteviging en verhoging van de kaaien en dijken. De kaaien worden aangeduid als een contactzone, een stedelijk gebied met havengerelateerde functies.

Vanuit de visie spoorstad wordt de zone van Nieuw Zuid aangeduid als een zoekzone voor de tram Nieuw Zuid. De omgeving van station Antwerpen Zuid wordt aangeduid als regionaal vervoersknooppunt met een nieuw station.

De Singel wordt aangeduid als stedelijke boulevard en vanaf station Zuid verlegd om via een brug over de Schelde aan te sluiten op de Blancefloerlaan.

Vanuit het idee van de 'poreuze stad' wordt er een groenstrategie weergegeven die zich richt op de poreuze delen van de stad om de leefkwaliteit te garanderen. In de publieke delen moet voldoende ruimte gelaten worden voor speelruimte op wijkniveau. De ruimtelijke inventaris van groene ruimten in de stad en de inventaris tekortzones buurt- en wijkgroen, moeten ingezet worden om op stadsniveau een groennetwerk uit te bouwen.

De Konijnenwei wordt aangeduid als 'groene ruimte in de stad'.

Vanuit de visie van de 'ecostad' is het doel een nieuwe stedelijke orde te bewerkstelligen. De stad moet gestructureerd worden door de 'leegten'.

Vanuit 'de dorpen en de metropool policentrische stad' wordt het plangebied als een te vernieuwen stedelijk weefsel benoemd waarbij Nieuw Zuid beschouwd wordt als een uiteinde, vlakbij de kernstad. Voor dit gebied is een sterk programma nodig: een functionele mix die voor een groot deel uit huisvesting bestaat en met speciale aandacht voor de bewoonbaarheid en het publieke domein. Er zijn ook voorzieningen en functies nodig op stedelijk schaalniveau, zoals het inpassen van opleidings- en sportmogelijkheden.

### **Actief beleid**

Het actief beleid concentreert zich op vijf strategische ruimten: Harde Ruggengraat / Zachte Ruggengraat / Groene Singel / Levend Kanaal / Lager Netwerk met Stedelijke Centra. Binnen deze ruimten worden strategische programma's geformuleerd, die op hun beurt specifieke projecten omvatten.

In het actief beleid van het s-RSA wordt het plangebied op meer dan één manier gecatalogeerd als een gebied van strategisch belang voor de hoofdstructuur van de stad.

## **Harde Ruggengraat**

De Harde Ruggengraat is het voornaamste structurerende element van de metropolis, de kern van Antwerpen als grootstad. Deze strategische ruimte is noord/zuid gestructureerd langs de Schelde en kan gemengde programma's op grootstedelijk en internationaal niveau dragen. Vanuit ruimtelijk, functioneel en symbolisch oogpunt is de voornaamste doelstelling in deze strategische ruimte het herdefiniëren en het bewerkstelligen van de relatie tussen de stad en de Schelde, in overeenstemming met het beeld van de Waterstad. Zowel het projectgebied Nieuw Zuid als de Kaaïen en de zuidelijke Scheldebrug maken deel uit van de Harde Ruggengraat.

De doelstellingen voor het programma Nieuw Zuid binnen de Harde Ruggengraat zijn:

- Het creëren van een multifunctionele en aangename woonomgeving, met aandacht voor sociale mix; aandacht gaat hierbij o.a. naar het nastreven van een voldoende ondersteunend voorzieningenniveau en voldoende groen en open ruimte op wijkniveau.
- Een link leggen tussen Nieuw Zuid en de omgeving van de Gedempte Zuiderdokken.
- Het stroomlijnen van een inrichtingsplan voor het Nieuw Zuid dat dit stadsdeel functioneel en morfologisch aanhecht als volwaardig stadsdeel aan het bestaande Zuid; belangrijk aandachtspunt hierin vormt de gebiedsontsluiting op wijk- en stadsniveau.
- Het versterken van de band van Nieuw Zuid met de Schelde; het kwalitatief afwerken van de bebouwingsfaçade aan de Kaaïen met het voormalige Zuidstation als historische baken.
- Het uitwerken van het Nieuw Zuid als geïntegreerde kantoorlocatie langs de Groene Singel.
- Het onderzoeken van een hoogbouwprogramma ter vervollediging van de skyline aan de Schelderand.
- Het integreren van het nieuwe Justitiepaleis, de kop van de Leien, de Scheldekaaïen, Nieuw Zuid en Zuid tot een samenhangend poortgebied tot de stad.
- Het relateren van Nieuw Zuid met de open ruimten van de Spaghettiknoop en de Konijnenwei zodat deze kunnen fungeren als ondersteunende parkstructuur.

Specifiek voor het strategisch project Nieuw Zuid zet het structuurplan in op een ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied (wonen, kantoren en ondersteunende functies). Er dient nieuwe ruimte voorzien te worden voor activiteiten die momenteel ontbreken in het zuiden van de Kernstad. Verder wordt Nieuw Zuid aangeduid als één van de kantorenlocaties langs de Groene Singel. Vanuit zichtlocatiepotentieel kunnen de kantoorontwikkelingen aan de randen van de Spaghettiknoop en Groene Singel worden ingeplant. Als tegengewicht van de hoogbouw op het Eilandje voorziet het ruimtelijk structuurplan hier de mogelijkheid om hoogbouw te voorzien. Op die manier wordt de skyline van Antwerpen vervolledigd.

De doelstellingen voor het programma Kaaïen binnen de Harde Ruggengraat zijn:

- Het versterken van het publiek karakter, de samenhang en de continuïteit van de Scheldekaaïen.
- De inrichting van de Scheldekaaïen als een duidelijk herkenbare landschappelijke entiteit in een denses stedelijk weefsel.

- Het versterken van de cultuurhistorische betekenis en van de beeldkwaliteit van de Scheldekaaien, met aandacht voor onder meer de schaal van de open ruimte, de zichten, de architecturale kwaliteiten van de loodsen en een aantal solitaire elementen.
- Minimaliseren van de barrièrewerking van de nieuwe waterkering.
- De uitbouw van optimale ruimtelijke relaties tussen de aangrenzende stadsdelen, de Scheldekaaien en de stroom. Daartoe moeten de verkeersinfrastructuren en de waterkering zodanig worden uitgewerkt dat de barrièrewerking minimaal is.
- Het beschermen van de waardevolle gebouwen op en langs de Scheldekaaien en het uitwerken van een actief beleid voor het vastleggen van een geschikte functie.
- Een aangepaste inplanting, programmatorische invulling en architectonische uitwerking van eventuele bijkomende collectieve bebouwing opdat het publiek karakter en de samenhang van de Scheldekaaien niet in het gedrang komen.
- Nieuwe gebouwen mogen geen afbreuk doen aan het publieke en open karakter van de Kaaien.
- Het uitwerken van de nodige functies die de bovenlokale rol van de Scheldekaaien ondersteunen (recreatie, grootstedelijke voorzieningen, toeristische faciliteiten, enz.).

Een ander strategisch project, geïntegreerd in en conceptueel gelinkt aan de Harde Ruggengraat, gaat over de nieuwe brug over de Schelde: de zuidelijke Scheldebrug. In de eerste plaats is de voorgestelde brug een stedenbouwkundige ambitie. In tweede orde vervolledigt ze functioneel het lager netwerk. Ze wordt opgevat als een nieuwe stedelijke boulevard die de rivier en de parken op Linkeroever kruist. Regionaal sluipverkeer moet er geweerd worden. De nieuwe brug heeft als doel een fysieke en functionele link met Linkeroever te realiseren. De zuidelijke Scheldebrug is in die zin een denkbeeldig verlengstuk van de Kaaien, dit wil zeggen: onderdeel van een ruimte waarvan het belangrijkste kenmerk de verbinding is tussen de stad en de rivier. Haar locatie ligt vast: in het verlengde van de (nieuwe) Singel op Rechteroever en met aanlanding t.h.v. het Galgenweel op Linkeroever.

### **Zachte Ruggengraat**

De Zachte Ruggengraat heeft als voornaamste doelstelling het creëren van een krachtig samenhangend ecologisch systeem zoals omschreven door het beeld van de Ecstad en Waterstad. Het is een element dat in interactie met de harde ruggengraat de hoofdstructuur van de stad zal bepalen. Deze zachte ruggengraat is een aaneenschakeling van vijf grote stedelijke parken. Ze verbinden de Schelde met het hinterland van Antwerpen en zijn onderling verbonden door de groene corridor van de Singel.

Het gehele plangebied, met uitzondering van de projectgebied Nieuw Zuid, het Justitiepaleis en de Kaaizone, valt binnen de strategische ruimte Zachte Ruggengraat, meer specifiek binnen het programma Zuiderpark. Het structuurplan stelt hierover: *“Het Zuiderpark moet de ontwikkeling van een aaneengesloten park garanderen dat het zuidelijke deel van de stad en de groene vinger in Aartselaar/Edegem via de Spaghettiknoop met het centrum van de stad en de Schelde verbindt. (...) Dit park heeft de specifieke taak om de natuurlijke structuur te versterken en de bescherming te garanderen. Bovendien omvat het park een groot aantal voorzieningen op metropolitane schaal (universiteit, Expo, de Singel, sportfaciliteiten).*

*Het park moet een goed uitgerust park worden, waar ruimte is voor de ontwikkeling van culturele activiteiten, mogelijkheden voor wetenschappelijke en medische*

*congressen, tentoonstellingen op niveau van de metropool, sportinfrastructuur voor het zuidelijke deel van de stad en voor nieuwe woningen en kantoren.”*

Nieuwe gebouwen voor wonen, werken of diensten zijn toegelaten, wel in specifieke zones. Binnen het programma Zuiderpark is het strategische project de Spaghettiknoop, waarin ook de Konijnenwei is begrepen. Het s-RSA ziet op het grote gebied aan de Spaghettiknoop (een aantal delen moeten in categorie worden verlaagd) en de lege ruimte langs de Singel een nieuw stedelijk park, gericht op informele activiteiten. “Dit gebied wordt beschouwd als de kop van het zuidelijk park. Het is het uiteinde van dit park dat de Schelde bereikt. De voornaamste doelstelling is het reduceren van de infrastructurele entiteiten en het creëren van een nieuw park, open voor publiek gebruik en in staat om een essentiële bijdrage te leveren in het oplossen van de behoefte aan open ruimte in het zuiden van de Binnenstad. (...) De doorsteekbaarheid van dit gebied is de voornaamste doelstelling. Vervolgens bestaat de mogelijkheid om de ingesloten ruimten in het knooppunt uit te rusten met enkele voorzieningen en eventueel zelfs enkele nieuwe gebouwen. De voorgestelde oplossing suggereert om het knooppunt zoveel mogelijk open te houden, door de gebouwen zo dicht mogelijk tegen het station en langs de Kolonel Silvertoplaan in te planten. Dit om het stedelijk karakter van dit gebied te versterken via een hogere dichtheid.”

### **Groene Singel**

De basisdoelstelling van de strategische programma's voor de Groene Singel is om deze strategische ruimte, die er vandaag onderbenut, gefragmenteerd en marginaal bijligt, tot een nieuwe centraliteit voor de stad om te vormen. Een hoogwaardige stedelijke ruimte, open, groen, en in staat om te werken als een verbinding tussen binnen- en buitenstad, binnen een corridor die het systeem van de vijf parken van de Zachte Ruggengraat verbindt. De mobiliteit moet er naar een lager schaalniveau worden gebracht en een belangrijke kwestie is de realisatie van een nieuwe tramlijn langsheen het traject van de Groene Singel. Enkel in een beperkt aantal en specifieke gebieden kan gebouwd worden.

Wat het structuurplan benadrukt is nog steeds de idee van de singel als een plaats om te wonen; hier moeten kantoren deel uitmaken van een globaal programma voor multifunctionele stedelijke ontwikkeling.

De omgeving van het station Antwerpen Zuid valt binnen de strategische ruimte Groene Singel, meer specifiek binnen het programma Singel Zuid. Met betrekking tot programma Singel Zuid stelt het structuurplan dat dit gebied één van de meest problematische is, omdat het een complexe en brede infrastructurele strook doorkruist die beide zijden van elkaar scheidt. De open ruimte wordt door deze sterke scheiding gemarginaliseerd.

De transformatie van de spaghettiknoop (zie Zachte Ruggengraat), samen met de heraanleg van de gebieden naast het station, heeft als doelstelling:

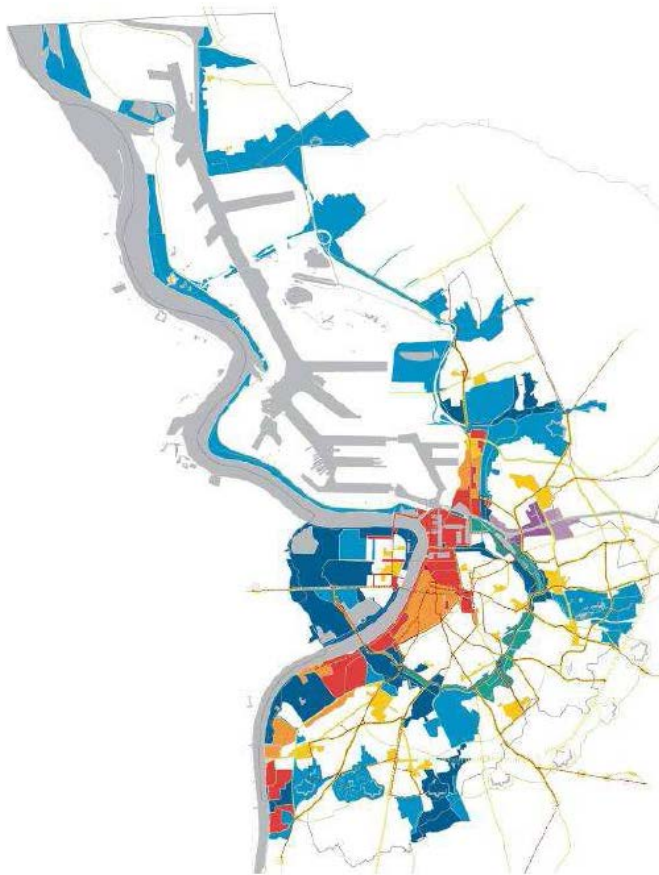
- Het versterken van het stedelijk karakter van de Singel, door het introduceren van nieuwe functies en nieuwe bebouwde delen om bepaalde plekken te verrijken.
- Het aanbieden van publieke functies om het gebied meer toegankelijkheid te geven.
- Het oplossen van enkele problemen van toegankelijkheid en verkeer, waarbij de rol van openbaar vervoer benadrukt wordt.
- Het versterken van de ecologische verbindingfunctie van deze zone.

Voor het strategisch project omgeving Zuidstation stelt het structuurplan voor:

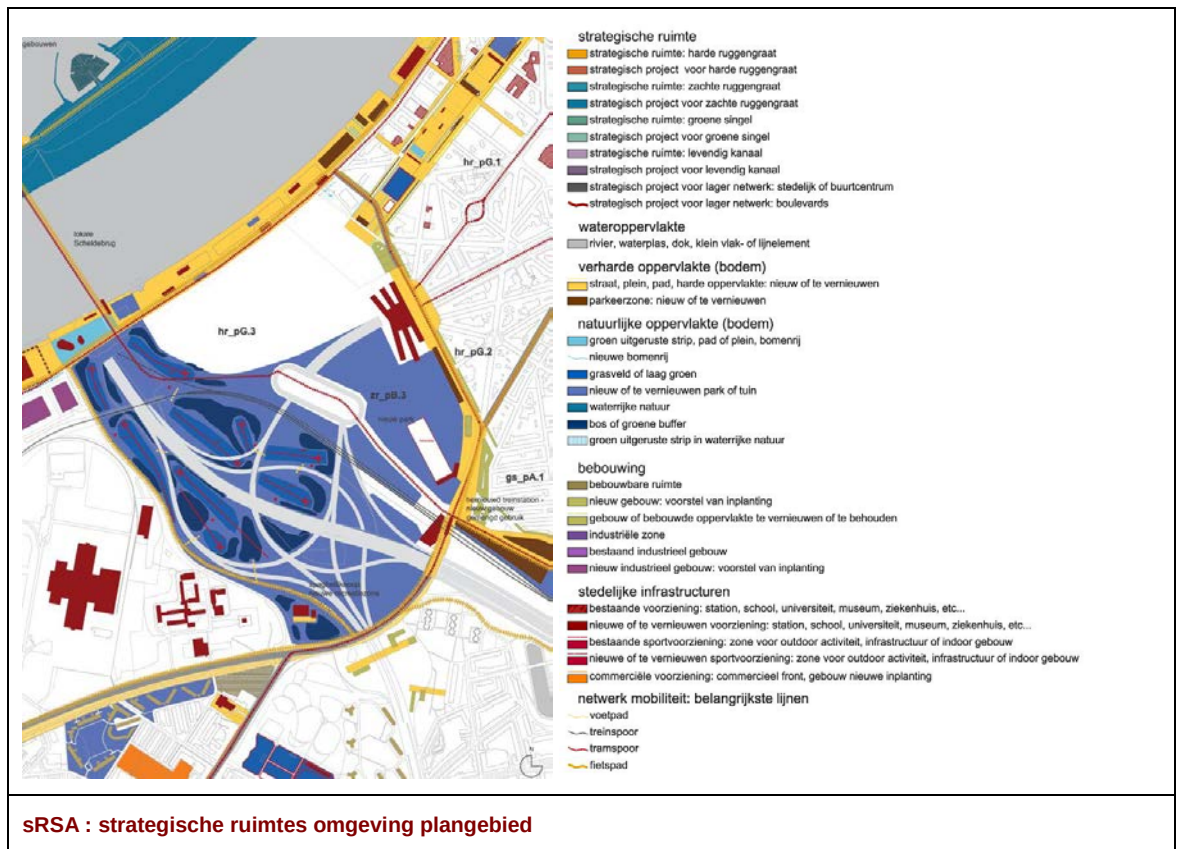
- Het station te vernieuwen door de realisatie van nieuwe volumes, om verschillende functies te huisvesten, waaronder kantoren.

- Parkeerruimten in te richten
- Een herwaarderingsprogramma uit te werken voor de publieke ruimten om de integratie van de gebieden aan beide zijden van de Singel te finaliseren; verharde of groene ruimten die een zekere mate van flexibiliteit behouden.

Wat betreft de stationsomgeving Zuid dient de bereikbaarheid via de Ring en bijbehorende op- en afrit bekeken te worden, samen met de aanleg van de nieuwe Singel en de inrichting van het Singelpark. Gelet op de ligging bij Nieuw Zuid dient de site aan te sluiten bij het stadsontwikkelingsproject en dient het kantoorprogramma gespreid te worden over beide sites.



**sRSA: gewenste ruimtelijke structuur**



## **8.4 Gemeentelijk reglement sociaal wonen**

In toepassing van het Grond- en Pandendecreet van 27 maart 2009 en wijzigingen stelde het college een gemeentelijk reglement sociaal wonen op (gemeenteraad 25/06/2012). Het Gemeentelijk reglement sociaal wonen is van kracht.

## **8.5 Andere beleidsplannen**

### **8.5.1 Masterplan Scheldekaaien**

Het Masterplan Scheldekaaien beoogt de totale heraanleg van de Scheldekaaien van Droogdokkeneiland tot en met Petroleum Zuid. Het masterplan spreekt zich uit over het toekomstig gebruik van de kaaien en bevat krijtlijnen om de ruimtelijke samenhang te garanderen.

#### ***Ontwerphouding***

De ontwerphouding zet op conceptueel niveau een richting uit voor het Masterplan Scheldekaaien. Via globale bewoordingen en aftastende kaaibeelden worden de ambities voor de volledige heraanleg van de kaaien benoemd:

- De kaaien vormen een dynamisch stedelijk landschap
- De kaaien zijn van niemand en iedereen
- De kaaien zijn het portaal van de stad naar de rivier
- De kaaien zijn het belangrijkste publiek domein van Antwerpen
- De kaaien zijn maatstaf en uitstalraam voor de stad

#### ***Krijtlijnen***

De krijtlijnen worden uitgezet over de totale omvang van het projectgebied en bepalen de ruimtelijke structuur van het geheel. De ruimtelijke beslissingen zijn gebundeld in 6 thematische lagen:

- Actieve haven
- Historisch erfgoed en archeologie
- Waterkering
- Mobiliteit
- Publieke ruimte en beeldkwaliteit
- Kaaiprogramma's

### **8.5.2 Visienota Durven dromen van een Groene Rivier**

Met de goedkeuring van de synthesesnota “Durven dromen van een Groene Rivier” beschikt de stad, sinds september 2009, over een stedelijke visie op de ontwikkeling van de ruimte tussen binnen- en buitenstad. De nota vormt een verfijning van het s-RSA. Daarin wordt de ambitie naar voor geschoven om de onderbenutte en gefragmenteerde ruimte tussen binnen- en buitenstad om te vormen tot een nieuwe centraliteit voor de stad, open en groen en de verbinding tussen de vijf parken rond de stad.

Het basisconcept is het concept van de Groene Rivier, waarbij de stad ervoor kiest om de eigenheid van de ruimte te versterken en om te buigen tot een kwaliteit en “nieuwe centraliteit” voor Antwerpen. Dit betekent dat zowel de infrastructuur, het landschap als de bebouwing binnen de Groene Singel anders zal zijn dan in de binnen- en buitenstad.

Dit zijn de elf ontwikkelde concepten op een rijtje, gegroepeerd per type:

- Basisconcept: Groene Rivier
- Infrastructuurconcepten: Multiway-Boulevard; Groene en Grijze Bruggen; Yellow Brick Road
- Landschapsconcepten: Bermenlandschap; Waterlandschap; Parkverbindingen; Parels
- Bebouwingsconcepten: Randbebouwing; Keien; Bermgebouwen.

Uitgaande van de schaal van de ringruimte, de beperkte publieke middelen en de afwezigheid van grootschalige subsidieprogramma's zal de realisatie van de visie gebeuren door elk project in deze ruimte aan te grijpen als een opportuniteit. De uitvoering van een dergelijke ontwikkelingsstrategie vraagt jarenlange doorgedreven beleidsaandacht waarbij elk project, hoe klein of van welke initiatiefnemer ook, moet worden uitgewerkt als visitekaartje voor de grotere visie. Vandaag wordt deze strategie al toegepast in de verschillende deelprojecten. Het ambitieniveau van de projecten wordt systematisch opgekrikt, zonder daarbij noodzakelijkerwijze bijkomende financiële middelen in te zetten, maar door in de eerste plaats de reeds voorziene middelen anders aan te wenden.

### **8.5.3 Beeldkwaliteitplan Groene Singel**

Het Beeldkwaliteitplan Groene Singel vormt een verfijning van de stedelijke visienota “Durven dromen van een Groene Rivier” (2009). Het is een handboek met ontwerprichtlijnen voor ontwerpers van allerhande deelprojecten binnen de strategische ruimte Groene Singel. Het beeldkwaliteitplan beschrijft de spelregels voor landschap, infrastructuur en bebouwing en volgt daarmee dezelfde opbouw als de 11 concepten uit de stedelijke visienota. Het beeldkwaliteitplan heeft als doelstelling om meer eenheid te brengen in de gefragmenteerde ruimte tussen binnen- en buitenstad, en beeldkwaliteit in een ruimte waarvan de Antwerpenaar vindt: “Het is normaal dat het hier lelijk is” (belevingsonderzoek Groene Singel 2011). Op 13 juli 2012 keurde het college de principenota beeldkwaliteitplan Groene Singel goed.

Uitgangspunten van het aangestelde ontwerpteam voor het beeldkwaliteitplan zijn:

- Groen: Dit uitgangspunt past bij de ambitie van het s-RSA voor de Groene Singel en de leefbaarheidsdoelstellingen van het bestuur. Groen heeft een positief effect op het leefklimaat, is aantrekkelijk en een heldere leidraad voor beeldkwaliteit. Bovendien kan beeldkwaliteit creëren vanuit een groene insteek meteen starten.
- Ecologisch: Een hogere biodiversiteit heeft een hogere beeldwaarde en creëert bijgevolg een sterkere identiteit. Bovendien heeft het beeldkwaliteitplan een lagere onderhoudskost en een grotere slaagkans wanneer het vooropgestelde landschap past bij de aanwezige geologische en hydrologische condities. Een ecologisch landschap, zoals bedoeld in het beeldkwaliteitplan, is er niet enkel voor fauna en flora maar gaat ook over toegankelijkheid, bruikbaarheid en connectiviteit voor de mens. Het

beeldkwaliteitplan is gericht op het uitbouwen van een sterke groene onderlegger. En bereidt op die manier de 'kolonisatie' van de strategische ruimte Groene Singel voor die samengaat met de verbetering van de milieukwaliteit in de Ringzone.

- Slim: De voorgestelde richtlijnen zijn passend bij de grote schaal en complexiteit van de strategische ruimte Groene Singel. Er worden strategieën ter verbetering van de beeldkwaliteit uitgewerkt die rekening houden met beperkte middelen en die kunnen worden toegepast zonder dat alle lopende planprocessen (zoals de uitwerking van het Masterplan 2020, ...) volledig uitgeklaard moeten zijn.

Het beeldkwaliteitplan beschrijft de spelregels voor landschap, infrastructuur en bebouwing in de strategische ruimte Groene Singel.

- Landschap: Het huidige bermenlandschap is zeer gefragmenteerd in eigendom, inrichting, beeld en beheer en wordt in hoge mate gedomineerd door autoverkeer. Het beeldkwaliteitplan biedt streefbeelden en beheerrichtlijnen aan in functie van een transformatie van het landschap naar een Rivierduinenlandschap rond de zuidelijke knoop, een Bosschagelandschap in het centrale deel van de Ring en een Havenlandschap in aansluiting op het Eilandje.
- Infrastructuur: Ook de verschillende infrastructuren in de strategische ruimte Groene Singel zijn vandaag opgebouwd uit een mix van profielen, materialen, ... Het beeldkwaliteitplan ontwikkelt strategieën voor de verschillende infrastructuurlijnen zoals de Singel, het Ringfietspad, ... zodat deze kunnen uitgroeien tot lineaire structuren met een eenduidige beeldkwaliteit over de volledige lengte van de strategische ruimte Groene Singel.
- Bebouwing: Naast een open en groene ambitie worden er vanuit de stedelijke visie ook belangrijke bouwprogramma's geprojecteerd op de strategische ruimte Groene Singel. Het beeldkwaliteitplan voorziet richtlijnen voor de bebouwing zodat ontwikkelingskansen worden geboden zonder dat de groene en ecologische onderlegger wordt opgeheven.

#### **8.5.4 Masterplan Antwerpen 2020**

In 1997 werd het Masterplan Antwerpen opgesteld om een oplossing te bieden aan de toenemende mobiliteitsproblemen die een bedreiging vormen voor de ontwikkeling van de Antwerpse agglomeratie en haven. Het betreft geen globaal mobiliteitsplan maar een oplossingsgerichte aanpak. De doelstellingen zijn het verminderen van de files, de bereikbaarheid verhogen en de verkeersleefbaarheid en –veiligheid vergroten.

In 2010 werd het Masterplan Antwerpen, zoals goedgekeurd in 2005 uitgebreid tot het Masterplan 2020. Ondermeer de heraanleg van de spaghettiknoop werd toegevoegd.

#### **8.5.5 Sigmaplan**

Voor het deel van de Schelde dat onderhevig is aan getijdenwerking werd het Sigmaplan opgemaakt. Dit werd opgesteld in 1977 en staat in voor de bescherming van mensen en goederen tegen overstromingen. Ondertussen zijn de fysische omstandigheden gewijzigd (met name de stijging van de zeewaterspiegel, de verdieping van de Schelde en de veralgemeende indijking en de klimaatswijzigingen) en zijn nieuwe inzichten gegroeid over de manier waarop bescherming tegen overstromingen moet worden gerealiseerd.

Daarom werd het Sigmaplan geactualiseerd en op 22 juli 2005 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het niveau van 8,35 meter TAW van de huidige waterkeringsmuur op rechteroever is volgens dit nieuw plan onvoldoende. In uitzonderlijke omstandigheden van stormspringtij wordt Antwerpen bedreigd door een reëel overstromingsgevaar. Daarom moet de waterkering op 9,25 meter TAW worden gebracht. Dit is meer dan twee meter boven de 'blauwe steen' van de kaaimuur en 90cm hoger dan de huidige waterkering.

#### **8.5.6 Groenplan**

Groen draagt bij tot de leefbaarheid van een stad. Het brengt rust en ruimte in een dynamische stad, maar bevordert ook samenhang en sociale contacten. De stad wil het groen in de stad versterken en werkt daarom aan een plan dat bepaalt hoe het groen zich kan ontwikkelen in de toekomst.

Groen zorgt voor een kwalitatieve en aangename leefomgeving. Zeker in een dichtbebouwd gebied zoals Antwerpen is er daarom een samenhangende groenstrategie nodig.

De stad werkt aan een overkoepelende visie op het groen in de stad. Het gaat om parken, natuurgebieden, bossen, buffergroen, plantsoenen, straatbomen, enz.

Een 'bovenlokaal' groenplan is in opmaak. Daarin zal de gewenste groenstructuur staan en een aantal algemene principes die stadsbreed toepasbaar zijn. Het bovenlokale groenplan vormt een beleidskader en de basis voor de lokale groenplannen, die in een volgende stap voor elk district en voor de haven worden uitgewerkt.

Op 19 april 2013 keurde het college de 6 analysenota's goed. Deze analysenota's zijn als eerste stap in het planproces opgemaakt. Het gaat om volgende nota's :

- deel 1: Methodiek, basisstructuur en context
- deel 2: Ecologische functie
- deel 3: Milieufunctie
- deel 4: Historische functie
- deel 5: Gebruiksfunctie
- deel 6: Flankerende functie

Op 8 november 2013 keurde het college de visienota goed.

#### **8.5.7 Hoogbouwnota**

De Hoogbouwnota Antwerpen is een beleidskader omtrent de visie over hoogbouw in de stad Antwerpen. De HBN integreert en synthetiseert het hoogbouwbeleid en is opgebouwd op basis van zes vragen: Wat, Waarom, Waar, Hoe, Wie en Nog?

##### **Wat?**

Uit een grondige analyse van de bouwhoogtes van alle bestaande bebouwing in Antwerpen blijkt dat gebouwen met een hoogte vanaf 50 à 60 meter mee vorm geven aan het silhouet of de skyline van de stad.

Met de HBN beschikt de stad over een generiek, stadsbreed beleidskader om vanuit een specifieke visie over hoogbouw ruimtelijke voorwaarden te formuleren voor de locatie of de kwaliteit van nieuwe torengebouwen. De omgang met hoogbouw bleef eerder ad hoc en gebiedsgericht. Projecten worden vergunningsmatig beoordeeld op basis van het gewestplan, de bouwcode, ruimtelijke uitvoeringsplannen of bijzondere plannen van aanleg. Een generieke visie ontbrak en het vigerende juridische kader is planologisch ontoereikend voor hoogbouw.

De Hoogbouwnota zorgt voor de nodige specifieke uitspraken over hoogbouw. In gebieden waar hoogbouw wenselijk is, maar er geen RUP van kracht is, zal het nieuwe RUP worden opgemaakt aan de hand van de visie en criteria van de Hoogbouwnota. Daar waar er reeds een vigerend planologisch kader van kracht is (RUP of BPA, voorschriften uit het gewestplan) zal de Hoogbouwnota aanvullend werken. De criteria gelden dan in de mate van toepasbaarheid en bieden bijkomend ruimtelijk inzicht en een extra garantie op kwaliteit.

Ten tweede is het vigerende juridische en planologische instrumentarium ontoereikend voor hoogbouw. De besproken instrumenten (RUP, BPA, harmonieregel) werken gebiedsgericht. De Hoogbouwnota zal de implementatie van een stadsbrede visie en een samenhangend beleid rond hoogbouw verzekeren.

### Waarom?

Waarom een hoogbouwbeleid voeren? Hoogbouw kan een aantal stedenbouwkundige en stedelijke vraagstukken helpen oplossen, onder andere rond spaarzaam ruimtegebruik en de (grootschalige) toepassing van duurzame technieken. Bij stedenbouwkundigen en architecten is er een dan ook een heropleving van de interesse in de bouwtypologie. Daarnaast is er ook een toegenomen marktvraag. Hoogbouw is een beeldbepalende bouwvorm die uitstraling kan verlenen aan de bedrijven of bewoners die het gebouw gebruiken.

In het licht van deze hernieuwde belangstelling en het ontbreken van specifieke ruimtelijke instrumenten en kaders, is de doelstelling van de Hoogbouwnota vooral om vanuit een samenhangende visie te sturen hoe de hoogbouw die binnen het huidige planningskader mogelijk is, er mag komen.

Het betreft alvast een positief beleid, dat er van uitgaat dat hoogbouw specifieke voordelen kan hebben die andere bouwtypologieën niet – of niet op dezelfde schaal – kunnen hebben. Maar de grotere schaal waarop hoogbouw effecten sorteert op de omgeving en de stad werkt in beide richtingen. De Hoogbouwnota is enerzijds op gericht om het positieve potentieel van hoogbouw ten volle uit te spelen. Anderzijds worden de potentiële negatieve effecten van hoogbouw aangepakt. Meer zelfs, de initiatiefnemer wordt gemotiveerd om potentieel negatieve effecten (bv windval, geluidsoverlast ...) om te buigen tot troeven (bv windenergie, geluidsbuffering ...).

### Waar?

Een belangrijke vraag die zich stelt bij de uitwerking van een hoogbouwbeleid, is of er een locatiebeleid zal gevoerd worden. Zijn er met andere woorden plaatsen in de stad waar we hoogbouw willen weren, dan wel stimuleren? Hoogbouw kan vandaag overal in Antwerpen, mits niet strijdig met relevante planningscontext. De Hoogbouwnota betekent geen breuk met deze planningscontext en kiest ook niet voor een strak locatiebeleid.

De Hoogbouwnota opteert voor een genuanceerde benadering. Enerzijds worden de technische, sectorale richtlijnen gerespecteerd en worden bepaalde historische plekken en zichtassen beschermd. Anderzijds worden kansen benut voor de realisatie van belangrijke ambities uit het s-RSA. Maar tot slot worden ook alle kansen open gelaten voor een weloverwogen ontwikkeling van hoogbouw binnen een overkoepelend kwaliteitsbeleid.

- ... waar hoogbouw principieel niet kan  
Het zijn vooral enkele van de sectorale richtlijnen die beperkingen of zelfs een verbod opleggen voor hoogbouw in bepaalde gebieden. Het gaat met name om de aanvliegroute van het vliegveld van Deurne en de transmissievrije ruimte van de VRT. Daarnaast bouwt de Hoogbouwnota een bescherming in van zichtassen op het historische stadscentrum en wordt de historische binnenstad zelf gevrijwaard van hoogbouw.
- ... waar hoogbouw gemakkelijker te motiveren is vanuit de visie op stadsontwikkeling  
De gebieden waar hoogbouw 'makkelijker te motiveren' is, zijn aan dezelfde criteria onderworpen als de andere. Een hoogbouwinitiatief kan hier wel de facto vlotter te motiveren zijn in het kader van een aantal belangrijke ambities uit het s-RSA. Hoogbouw kan volgens het structuurplan een belangrijke rol spelen in de versterking van de skyline

en het herstel van de band met de rivier. Het s-RSA benoemt in deze context uitdrukkelijk het Eilandje, Nieuw Zuid en de top- en kantoorlocaties in de Groene Singel.

- ... waar hoogbouw uitzonderlijk overwogen kan worden  
Hoogbouw hoeft niet enkel en exclusief gemotiveerd te worden in termen van de aanvulling van de skyline en de versterking van de band van de stad met de rivier. Er kunnen ook argumenten zijn in termen van concentratie en menging van functies, weloverwogen verdichting, vrijwaring van open ruimte, optimalisering van mobiliteitsstromen, innovatieve woontypologieën, gebruik van duurzame technieken ... Buiten de zones waar hoogbouw principieel niet kan, is hoogbouw in theorie dan ook overal mogelijk. Maar een initiatief zal elders altijd grondiger en anders gemotiveerd moeten worden dan in de gebieden 'waar het vanuit de visie op stadsontwikkeling gemakkelijker te motiveren is'.

### **Hoe?**

Cruciaal in de opmaak van een hoogbouwbeleid, is de vraag naar de vertaling en implementatie van het hoogbouwbeleid in een werkbaar instrument. In de benchmarkingfase bleek dat veel Europese steden werken met een checklist van criteria. In Nederland bleek men veelal een hoogbouw-effectenrapportage te hanteren, waarin voornamelijk de lokale effecten op de onmiddellijke omgeving worden behandeld (windeffect, schaduwwerking ...). De rapportage wordt ingediend samen met de vergunningsaanvraag. Zij doet geen uitspraken over de stedenbouwkundige effecten (nabijheid openbaar vervoer, publieksgerichte functies ...) en over de esthetische inpassing (gezichtsveld inpassingen met 3D simulaties, fotomontages ...). Een hoogbouw-effectenrapportage biedt daarom als instrument op zich minder garanties op ruimtelijke kwaliteit dan een checklist.

Omwille van de nadruk die de stad legt op de ruimtelijke kwaliteit van eigen en private projecten op haar grondgebied, kiest de HBN voor een checklist. Deze bevat twee sets van criteria die corresponderen met twee fasen in de beoordeling van een initiatief. Aan de hand van de eerste set van criteria wordt de locatie voor het initiatief beoordeeld. Dit houdt een verantwoording en beoordeling in van het voorgenomen project op een stedenbouwkundige schaal. De tweede set laat toe om de architectuur van het gebouw te motiveren en te evalueren.

De initiatiefnemer van het hoogbouwproject stelt een hoogbouwrapport op, waarin hij aantoont hoe het project rekening houdt met of inspeelt op de verschillende criteria. Eventuele afwijkingen of alternatieve oplossingen worden in het hoogbouwrapport verantwoord. Samen met de criteria vormt het rapport het afwegingskader voor de beoordeling van het voorstel.

| <b>FASE 1: Criteria voor de locatiegeschiktheid</b> | ←<br>→ | <b>FASE 2: Criteria voor de architecturale geschiktheid</b> |
|-----------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------|
| <b>Stedelijk functioneren</b>                       | ←      | <b>Beeldkwaliteit</b>                                       |
| Ruimtelijke draagkracht en structuur                | →      | <b>Verblijfskwaliteit</b>                                   |
| Meerwaarde voor stads- en buurtleven                | ←      | <i>Basis</i>                                                |
| <b>Stadsbeeld</b>                                   | →      | <i>Plint</i>                                                |
| Impact op stads- en wijkniveau                      | ←      | <i>Adressering</i>                                          |
| Impact op de privacy                                | →      | <i>Terrassen</i>                                            |
| <b>Mobiliteit</b>                                   | ←      | <i>Openbaar domein</i>                                      |
| Openbaar vervoer                                    | →      | <i>Beheer van gebouw en omgeving</i>                        |
| Mobiliteitstoets                                    | ←      | <i>Relatie tussen binnen en buiten</i>                      |
| <b>Milieueffecten</b>                               | →      | <b>Keuze-architectuur en modal split</b>                    |
| Windhinder en windgevaar                            | ←      | <b>Duurzaamheid</b>                                         |
| Lucht en geluid                                     | →      | <i>Flexibele structuren</i>                                 |
| Licht- en zonnetoetreding                           | ←      | <i>Comfort en kwaliteit van binnen- en buitenruimten</i>    |
| Energie                                             | →      | <i>Duurzaam grondstoffengebruik</i>                         |
|                                                     | ←      |                                                             |

### **Wie?**

Tot slot dient zich de vraag aan wie er allemaal betrokken moet worden in de beoordelingsfase. Hier heeft de HBN zeer bewust gekozen voor een traject in dialoog met de initiatiefnemer. De aanpak is vergelijkbaar met de voorbespreking die de stad hanteert voor 'gewone' stedenbouwkundige vergunningsaanvragen.

Het betreft een beoordelingstraject voorafgaand aan de eigenlijke indiening van de vergunningsaanvraag. De initiatiefnemer kan zich hier optimaal op voorbereiden aan de hand van de HBN en de bijbehorende documenten. Het hoogbouwrapport dat de initiatiefnemer opstelt aan de hand van de criteria uit de HBC, dient als 'levend' beoordelings- en besprekingsdocument.

## **8.6 Lopende of geplande projecten in de buurt**

In of onmiddellijk aangrenzend aan het plangebied zijn een aantal grootschalige projecten gepland of in onderzoek. Hierna volgt een beknopte opsomming, een aantal worden verder nader toegelicht.

### **8.6.1 Heraanleg van de Scheldekaaien**

De heraanleg van de Scheldekaaien is cruciaal voor het herstellen van de band tussen de stad en Schelde. In 2005 beslisten de stad Antwerpen en de Vlaamse overheid om samen een masterplan voor dit ambitieuze project op te maken. De aanleiding was driedelig:

1. realisatie van een verhoogde waterkering conform het Geactualiseerde Sigmaplan van de Vlaamse overheid,
2. stabilisatie van de bestaande kaaimuren,
3. heraanleg van de kaaistrook tot één van de meest prominente publieke ruimten van Antwerpen.

Het project overspant het gebied van Droogdokkeneiland in het noorden tot en met Petroleum Zuid ten zuiden van de binnenstad.



**Figuur: Synthesepan Masterplan Scheldekaaien en typesnede kaaizone ter hoogte van Nieuw Zuid**



**Figuur: Perspectiefbeeld kaaizone ter hoogte van Nieuw Zuid**

### **8.6.2 Ontwikkeling van de strategische ruimte Groene Singel**

De Groene Singel is in oorsprong een mobiliteitsproject en onderdeel van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen van de Vlaamse overheid. De daarin voorziene infrastructuurwerken aan de Ring hielden ook nieuwe mogelijkheden in voor de Singel. Met de goedkeuring van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen werd de inzet voor de strategische ruimte Groene Singel dan ook verhoogd. De stedelijke ambitie is om het deze ruimte, vandaag een

grotendeels onderbenutte en gefragmenteerde ruimte tussen binnen en buitenstad, om te vormen tot een nieuwe centraliteit en verbinding tussen de vijf parken rond de binnenstad zoals opgenomen in de strategische ruimte'zachte ruggengraat' van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Het plangebied maakt integraal deel uit van het verhaal van de Groene Singel. Het bermenlandschap ten zuiden van spoorlijn 52 blijft gehandhaafd als open groene ruimte.

### **8.6.3 Ontwikkeling Blue Gate Antwerp**

De site Blue Gate Antwerp zal naargelang de noden worden ontwikkeld als bedrijventerrein met een watergebonden logistieke zone, een zone voor productiebedrijven, een zone voor instellingen van onderzoek & ontwikkeling, verkeersinfrastructuur en een groene corridor. Het totale plangebied is 113 hectare groot, waarvan 73,1 hectare nu ontwikkelbaar. Voor het gebied werd een masterplan opgesteld.

Voor het project Blue Gate is een planmer in opmaak, waarin het onderdeel mobiliteit als volwaardige MOBER wordt behandeld. In de MOBER worden de verschillende projecten die Blue Gate omringen (Nieuw zuid, site Emiel Vloorsstraat, ...), op basis van het verkeersmodel masterplan 2020, mee opgenomen in de berekeningen en de effectenbepaling.

### **8.6.4 Heraanleg van de spaghetti knoop (Knoop Zuid van de Antwerpse Ring)**

Het Masterplan 2020 Antwerpen (2010), dat verder bouwt op de initiële doelstellingen van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (2000), doet uitspraken van belang voor het plangebied. Allerhande ontwikkelingen op vlak van veiligheid, regelgeving en ontwikkelingsprojecten noodzaken een heraanleg van de huidige knoop Zuid van de R1. Deze knoop, destijds gedimensioneerd als uitwisselingscomplex tussen snelwegen, wordt bestudeerd met het oog op een compacte oplossing die zowel een belangrijke invalsweg van de stad – de Leien – als nieuwe grootschalige ontwikkelingen in de omgeving kan bedienen, waaronder het plangebied.



**Figuur: Concept heraanleg spaghettiknoop met groene pijl als principeweergave Nieuwe Singel (Bron: BAM/SAM)**

### **8.6.5 Opwaardering station Antwerpen Zuid**

In het kader van een verbeterde toegankelijkheid van het huidige station Antwerpen Zuid en de verdere uitbouw ervan als een knooppunt van openbaar vervoer onderzoekt de spoorweggroep een opwaardering van het huidige station Antwerpen Zuid (gelegen aan de oostelijke rand van het plangebied).

### 8.6.6 Bouw zuidelijke Scheldebrug

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen voorziet de bouw van een nieuwe brug over de Schelde met als doel een fysieke en functionele verbinding met Linkeroever te realiseren. De locatie is voorzien in het verlengde van de (nieuwe) Singel op Rechteroever en met aanlanding t.h.v. het Galgenweel op Linkeroever. De brug wordt opgevat als een nieuwe stedelijke boulevard voor lokale gebruikers.

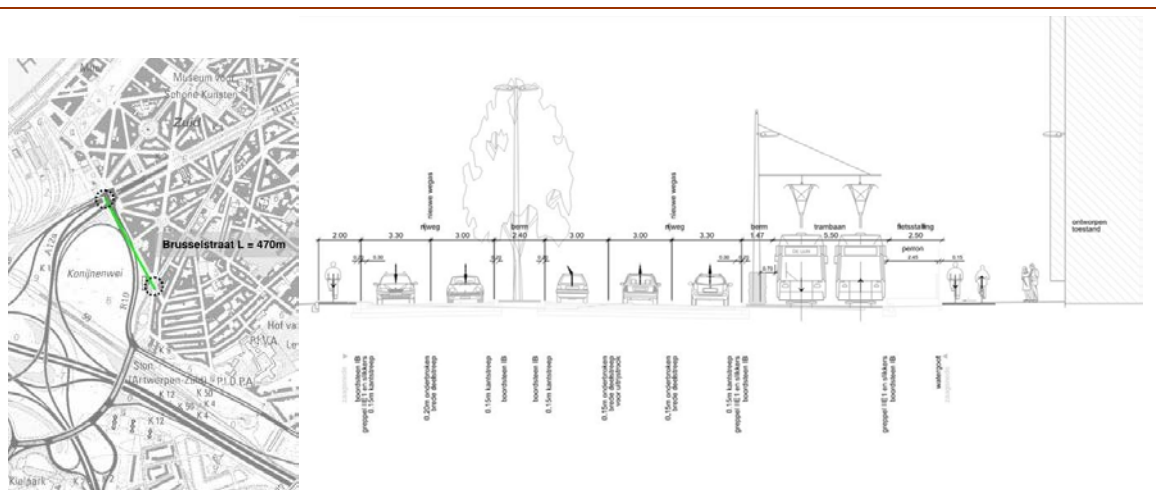
Vrachtwagenverkeer of regionaal doorgaand sluikverkeer is uitgesloten. De plannen voor deze Scheldebrug zijn vandaag nog weinig concreet.

### 8.6.7 Tramlijn Brusselstraat

In 2013 wordt een nieuwe tramlijn aangelegd van de Bolivarplaats, door de Brusselstraat, naar de keerlus in de Brederodestraat.

De missing link 'Brusselstraat' vervult in het OV-netwerk van tramlijnen twee belangrijke doelstellingen:

- De link vormt een essentieel onderdeel van de noord-zuid georiënteerde OV-stamas; de verbinding tussen de vrije tram- en busbaan op de stedelijke hoofdwegen Kolonel Silvertoplaan - Sint Bernardsesteenweg en de Leien moet de doorstroming op deze as verder optimaliseren.
- De Bolivarplaats zelf werd in het mobiliteitsplan van de stad aangeduid als coördinatiepunt. Coördinatiepunten zijn openbaar vervoersknopen met een sterk structurerend karakter, waar een aantal belangrijke stamassen samenkomen of verknopen met een aantal lokale lijnen. De gewenste verknoping ter hoogte van de Bolivarplaats wordt door de link Brusselstraat verder vervolledigd.



**Figuur: Tramlijn Brusselstraat (Bron: BAM/SAM)**

**9 BIJLAGE 5: MASTERPLAN NIEUW ZUID**

## **10 BIJLAGE 6: PLANPROCES**

### **10.1 Traject**

- Op 19/05/2009 besliste het college tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor het projectgebied Nieuw Zuid waarin minstens onderstaande randvoorwaarden met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van het projectgebied Nieuw Zuid worden vastgelegd :
  - maximale vloer/terreinindex van 1,37
  - verplichte opmaak van een inrichtingsplan voor het volledige plangebied teneinde de samenhang en ontsluitingsmogelijkheden van het hele gebied te kunnen garanderen
  - minstens 5ha samenhangende groene ruimte
  - duurzame ontwikkeling
  - ruimte voorzien voor een mogelijke wijziging aan de verkeersstructuur van de zuidelijke knoop, meer specifiek een mogelijk nieuw tracé voor de Nieuwe Singel en een zuidelijke Scheldebrug, in kader van het Masterplan Mobiliteit en het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.
- Op 1 april 2011 werd de projectdefinitie voor de ontwerpwedstrijd Masterplan Nieuw Zuid goedgekeurd. Via een ontwerpwedstrijd werd in de zomer van 2011 (15/07/2011) uit 21 kandidaturen een multidisciplinair team rond de Italiaanse stedenbouwkundigen Studio Associato Secchi-Viganò geselecteerd.
- In de periode half 2011 - 2012 werd door het ontwerpbureau Studio 012 Secchi-Viganò samen met 3E, ARA, BAS, Citec, IDEA Consult en Yves Hernot acoustics een masterplan opgemaakt. Het masterplan omvat de elementen van de beeldkwaliteit voor het openbaar domein en de architectuur die het gewenste ambitie- en kwaliteitsniveau vastleggen.
- In 2012 werd gestart met de opmaak van een vrijwillige planMER voor het projectgebied Nieuw Zuid en de planMERscreening van het plangebied RUP Nieuw Zuid.
- Op 5/10/2012 keurde het college van burgemeester en schepenen het Masterplan Nieuw Zuid inclusief de fasering goed.
- Op 25/01/2013 keurde het college van burgemeester en schepenen de Richtnota RUP Nieuw Zuid goed.
- Op 8/07/2013 werden de adviezen op het voorontwerp plenair besproken.

### **10.2 Stappenplan opmaak RUP**

De uitwerking van het ruimtelijk uitvoeringsplan verloopt in vijf fasen.

- **fase 1. richt- en procesnota**

De richt- en procesnota geeft inzicht in het planproces en geeft op basis van het Masterplan Nieuw Zuid, het Masterplan Scheldekaaien en het Beeldkwaliteitsplan Groene Singel de ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor het plangebied weer. Naast een analyse van de omgeving, een detaillering van het plangebied en een inzicht in de geldende juridische en planlogische context worden in deze fase ook de randvoorwaarden opgesomd die later in het RUP vertaald zullen worden.

- **fase 2. voorontwerp RUP**

Het voorontwerp vertaalt de ruimtelijke randvoorwaarden in een juridisch verordenend plan, waarin alle elementen vervat zitten die deel uitmaken van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Na een interne overlegronde wordt het voorontwerp voorgelegd voor advies en besproken op een plenaire vergadering.

- **fase 3. ontwerp RUP**

De opmerkingen van de plenaire vergadering worden verwerkt in een ontwerp van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het ontwerp wordt voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad.

- **fase 4. openbaar onderzoek en definitieve vaststelling**

Na voorlopige vaststelling wordt een openbaar onderzoek gehouden zoals voorzien is in de Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening. Na behandeling van de bezwaren wordt het definitief RUP uitgewerkt voor definitieve vaststelling door de gemeenteraad.

- **fase 5. externe goedkeuringsprocedure**

Vervolgens volgt de goedkeuringsprocedure bij de hogere overheid en publicatie in het Belgisch Staatsblad.

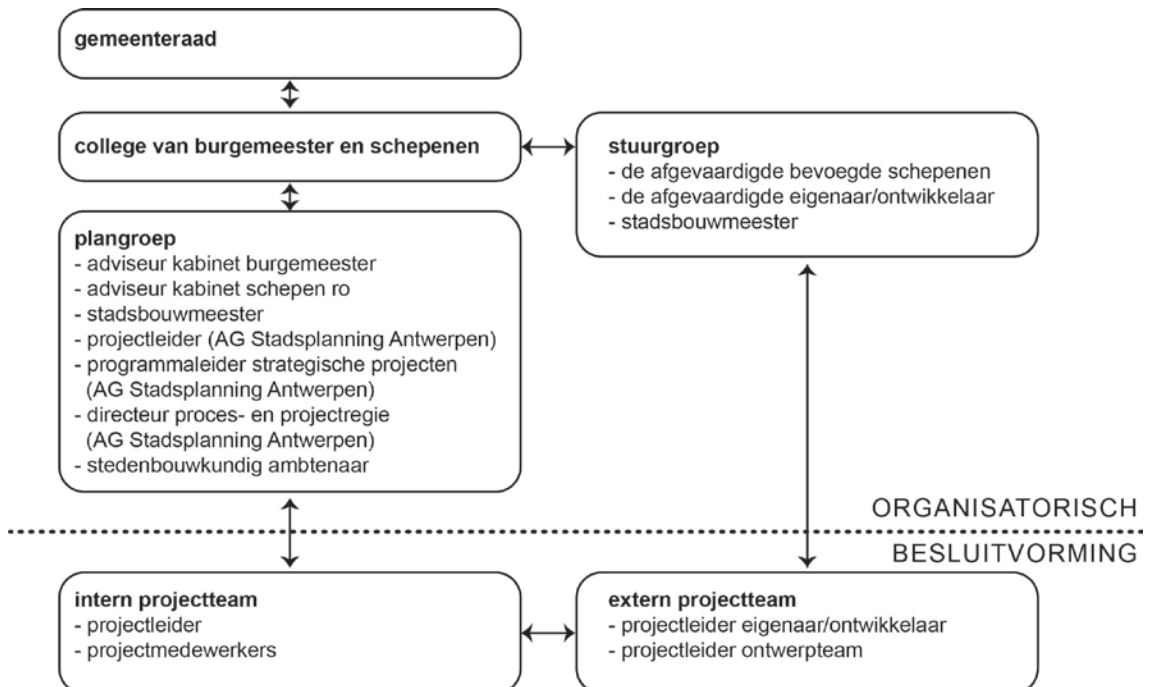
### 10.3 Betrokken actoren

Voor een goed verloop van het planproces werd een overlegstructuur opgezet. Het overleg rond het project is reeds ingezet voorafgaand aan de opstart van het RUP in het kader van de projectdefinitie en de opmaak van het Masterplan. De overlegstructuur bestaat uit een stuurgroep, plangroep, een intern en een extern projectteam.

De projectstructuur opgezet met de private ontwikkelaar voorziet in een projectleider van elke partij. Op tweewekelijkse basis komt een werkgroep met vertegenwoordigers van de private partner, AG Stadsplanning en het ontwerpteam samen, uitgebreid met bijkomende deelnemers volgens agenda. Op 3-maandelijks basis bespreekt een stuurgroep met politieke vertegenwoordiging van de stad de voortgang van het masterplan en de mijlpalen van het project met de private partner en de ontwerpers.

Naast de intensieve inhoudelijke projectbegeleiding en kwaliteitsbewaking door AG Stadsplanning worden ook vele andere stedelijke diensten voor hun expertise bij het project Nieuw Zuid betrokken. Zo bewaakt bijvoorbeeld de dienst Energie en Milieu als opsteller van het Antwerpse Klimaatplan de duurzaamheidsambitie bij Nieuw Zuid, en de dienst Ruimte en Mobiliteit de stedelijke beleidsvisies op ruimtelijk en mobiliteitsvlak.

De begeleidings- en regierol door AG Stadsplanning Antwerpen, die optreedt voor de stad, wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst met de private partner + de wederzijdse engagementen op vlak van onder meer energie, ontwerp en aanleg openbaar domein, voorzieningen en fasering. De bewaking van de overeenkomst en de opvolging van de gehele ontwikkeling gebeurt via een overlegcomité tussen projectontwikkelaar, stad en AG Stadsplanning Antwerpen.



#### **10.4 Communicatie- en participatietraject**

Voor het project Nieuw Zuid wordt in gezamenlijk initiatief door de stad en de private partner communicatie en participatie gevoerd.

Zo werd in 2011 al in voorbereiding van de ontwerpwedstrijd en bij de bekendmaking van het geselecteerde wedstrijdontwerp een inspraaktraject gelopen. De reacties van burgers tijdens deze momenten gaven veelvuldig hun bekommernissen inzake huidige voorzieningen- en groentekorten weer, alsook hun steun aan de duurzaamheidsambitie en programmatorische keuzes van de nieuwe ontwikkeling.

Eind mei 2013 werd de bevolking opnieuw geconsulteerd bij de afronding van het masterplan.

Projectontwikkelaar en AG Stadsplanning stemmen de commerciële en stedelijke communicatie op elkaar af. AG Stadsplanning en stad staan in voor het decretaal bepaalde communicatie- en inspraaktraject inzake het RUP.

## **11 BIJLAGE 7: OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN**

### **11.1 RUP Binnenstad**

## **11.2 BPA Antwerpen Zuid aan de Leien**

**12 BIJLAGE 8: REGISTER PLANSCHADE, PLANBATEN EN COMPENSATIE**

## **13 BIJLAGE 8: WATERTOETS**

### **13.1 Algemeen**

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd.

Artikel 8 van dat decreet luidt:

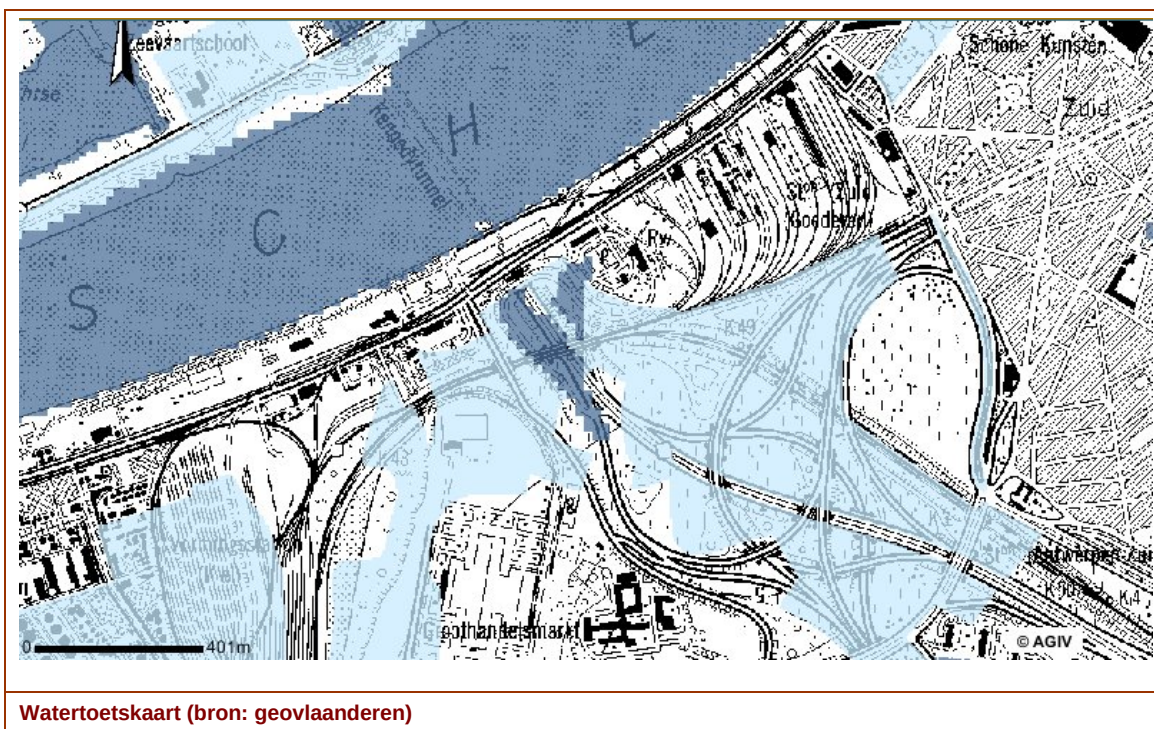
**"Art. 8. § 1.** De overheid die over een vergunning, een plan of programma moet beslissen, draagt er zorg voor, door het weigeren van de vergunning of door goedkeuring te weigeren aan het plan of programma dan wel door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma, dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd.

Een schadelijk effect wordt gedefinieerd als: "ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit; die effecten omvatten mede effecten op de gezondheid van de mens en de veiligheid van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, op het duurzaam gebruik van water door de mens, op de fauna, de flora, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en het onroerend erfgoed, alsmede de samenhang tussen een of meer van deze elementen".

In artikel 8 § 5 van het decreet integraal waterbeleid werden specifiek de ruimtelijke uitvoeringsplannen onderworpen aan de watertoets bij wijziging van het decreet van 25 mei 2007.

Op 20 juli 2006 keurde de Vlaamse Regering het ontwerp van uitvoeringsbesluit over de watertoets definitief goed. Het besluit geeft de lokale, provinciale en gewestelijke overheden, die een vergunning moeten afleveren, richtlijnen voor de toepassing van de watertoets. Het besluit, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 31 oktober 2006 (Nr. 350 - pag 58326), trad in werking op 1 november 2006.

Op 14 oktober 2011 werd het uitvoeringsbesluit gewijzigd. Dit besluit trad in werking op 1 maart 2012. De belangrijkste wijzigingen zijn het omzetten van de aanbeveling tot advies naar de adviesplicht en het wijzigen van de kaart van overstromingsgevoelige gebieden.



**Watertoetskaart (bron: geovlaanderen)**

### **13.2 Deelgebied Scheldekaaien**

Het deelplangebied grenst aan de Schelde. De amplitude van de getijdegolf bedraagt ongeveer 5 meter.

Het plangebied vormt volgens de watertoetskaart geen risicozone voor overstromingen. De waterkering langs de Schelde zal ter hoogte van Nieuw Zuid bovendien verhoogd tot de vereiste Sigma-hoogte van 9,25 meter verhoogd worden. De bodem in het hele deelplangebied is verhard.

Vlakbij ligt de Antwerpse Ring in een diepe uitsnijding. Die wordt droog gehouden middels een permanente bemaling. Voor de Ring ter hoogte van het plangebied (inclusief Kennedytunnel) wordt het regen- en drainagewater van de bemaling via een gemengde buisleiding afgevoerd naar een laaggelegen punt met pompstation aan de Desguinlei vanwaar een persleiding het water naar een ondergrondse collector aan de Ledeganckkaai brengt, alwaar het bij laag getij de Schelde in stroomt. Dit bassin is voorzien van terugslagkleppen om te vermijden dat rivierwater bij hoogwater het stelsel in kan stromen.

De omgeving is gevoelig voor grondwaterstromingen.

Het deelplangebied betreft momenteel geen risicozone voor overstromingen. Gezien de waterkering langs de Schelde ter hoogte van Nieuw Zuid verhoogd zal worden in het kader van het Sigmaplan, worden er voor de toekomst ook geen problemen verwacht.

In de bestaande situatie is de zone kaai volledig verhard. In de nieuwe situatie wordt voor de kaaien ter hoogte van het plangebied RUP gedeeltelijk een stedelijk park voorgesteld waarin een aantal paden en paviljoenen voorkomen. De infiltratiekarakteristieken van de bodem van de kaaien wijzigen bijgevolg. Hemelwater wordt minder snel afgevoerd, en kan hier deels in de bodem dringen en vertraagd afgevoerd worden. Het Masterplan kaaien voorziet een licht

verlaagde zone om een vochtiger gebied te creëren om onder meer het water van de Kaaiweg te bufferen. De run off van water dat op de kaaien terecht komt, wordt hierdoor vertraagd tov de huidige situatie, wat vanuit waterhuishoudkundig oogpunt gezien als positief beschouwd wordt. Er worden geen negatieve cumulatieve effecten verwacht van andere (deel)plannen in de omgeving.

Het plan wil voorzien dat ondergrondse parkings toegelaten zijn in de kaaizone. Op projectniveau of bij het detailontwerp dient dan eerst aangetoond te worden dat de nodige maatregelen getroffen worden zodat negatieve effecten op de grondwaterstroming vermeden worden.

Het deelplan kaai resulteert niet in betekenisvolle negatieve effecten voor de discipline water.

### **13.3 Deelgebied Parking Jan Van Gentstraat**

Het plangebied vormt volgens de watertoetskaart geen risicozone voor overstromingen. Er bevindt zich geen waterloop.

De omgeving is gevoelig voor grondwaterstromingen.

Dit deelgebied ligt niet in overstromingsgevoelig gebied.

Het plan wil voorzien dat kleine ondergrondse parkings toegelaten zijn in functie van de toekomstige functies op deze plaatsen. Er wordt niet verwacht dat dit in belangrijke negatieve effecten op de grondwaterstroming resulteert.

De deelzone Parking Jan Van Gentstraat resulteert niet in betekenisvolle negatieve effecten voor de discipline water.

### **13.4 Deelgebied projectgebied Nieuw Zuid**

Aangrenzend aan het plangebied stroomt de Schelde.

De zone waar de nieuwe stadswijk is gepland, is niet overstromingsgevoelig. Aan de Kennedytunnel wordt de ring als effectief overstromingsgevoelig ingekleurd.

De natuurlijke grondwaterstroming in de Antwerpse agglomeratie gebeurt in de richting van de Schelde en naar de lager gelegen rivierdalen en polders toe. Het natuurlijke grondwaterstromingspatroon heeft echter ingrijpende wijzigingen ondergaan door ophogingen in de haven enerzijds en door een permanente bemaling voor het droog houden van de lageregelegen ring anderzijds. De invloedszone van de bemaling bedraagt 150 meter aan weerszijden van de Ring.

In het kader van het Sigmaplan zal de bestaande waterkering op de kaaien verhoogd worden. Verschillende klimaatscenario's wijzen voor de toekomst op een verdroging en watertekorten door een daling van de gemiddelde zomerneerslag, maar tegelijkertijd op een toename van het aantal extreme zomeronweders waardoor de kansen op wateroverlast algemeen kunnen toenemen.

De effecten op het waterbergend vermogen van het gebied zijn verwaarloosbaar. Het Masterplan voorziet infiltratie van hemelwater, en dit met een veiligheidsniveau van 20 jaar. Er wordt maw een groter veiligheidsniveau beoogd dan opgelegd wordt door de geldende regelgeving. Binnen het RUP moet dit mogelijk blijven. In het projectgebied (zuidoostelijke gedeelte) en in de Konijnenwei is alvast voldoende ruimte om dergelijke wadi's te voorzien. Op basis van de doelstellingen van het masterplan resulteert het plan in een beperkt negatief effect

voor wat de wijziging van afvoer- en infiltratiekarakteristieken betreft: de totale oppervlakte aan verhardingen neemt toe, maar er wordt ruimschoots aan de geldende regelgeving voldaan. Aanvullend op het masterplan wordt voorgesteld om minstens voor eengezinswoningen, openbare gebouwen, scholen en kantoorgebouwen in hergebruik van hemelwater te voorzien. Gezien de aard van de ondergrond en het feit dat verschillende ondergrondse parkeergarages voorzien worden die onderling van elkaar gescheiden zijn, worden er geen problemen verwacht voor wat de grondwaterstromingen betreft. Het grondwater zal zijn weg zoeken langsheen de verschillende ondergrondse constructies heen (beperkt negatief effect).

Bij volledige invulling van het project dient het bestaande rioleringsstelsel verlegd te worden. In het Masterplan wordt hiertoe een suggestie gedaan, waarbij ook een suggestie gedaan wordt voor een alternatieve locatie van het pompstation van Aquafin. Het is raadzaam om hieromtrent tijdig overleg te plegen met de betrokken diensten, i.c. Aquafin.

Aangezien de inrichting van het projectgebied autogebruik eerder wil ontmoedigen, de maximale snelheid op de wegen binnen het projectgebied beperkt is tot 30 km/u en parkeren gebundeld in ondergrondse parkeergarages voorzien wordt, zijn de risico's op verontreiniging van het afstromend (weg)water eerder beperkt.

In globa zal er niet meer water infiltreren binnen het projectgebied dan momenteel het geval is. Er wordt niet verwacht dat het plan zal interfereren met de permanente bemaling van de ring. Momenteel is het plangebied geen risicogebied voor overstromingen. Gezien de waterkering ter hoogte van Nieuw Zuid verhoogd zal worden in het kader van het Sigmaplan worden er ook voor de toekomst geen problemen verwacht.

Het Masterplan streeft een veiligheidsniveau van 20 jaar na. Hiermee wordt deels geanticipeerd op het feit dat er ondanks een tendens van verdroging in de toekomst meer extreme zomeronweders verwacht worden.

De meeste klimaatscenario's tonen een daling van de gemiddelde zomerneerslag voor Vlaanderen wat in combinatie met een hogere verdamping de kansen op ernstig watertekort doet stijgen. Hierop kan deels geanticipeerd worden door in hergebruik van hemelwater te voorzien.

In het nulalternatief komt het plan Nieuw Zuid er niet, maar zullen andere autonome en geplande ontwikkelingen wel plaats vinden. Zo kunnen binnen het plangebied ontwikkelingen plaatsgrijpen cf. de geldende bestemmingen.

In het nulalternatief kan er in het projectgebied Nieuw Zuid, dat momenteel als woongebied bestemd is, ook een nieuwe stadswijk komen. Voorliggend plan wil evenwel de garanties bieden dat deze invulling op duurzame wijze gebeurt. Daar het plan op het vlak van waterhuishouding verder gaat dan het nemen van maatregelen die strikt noodzakelijk zijn volgens de geldende wetgeving, kunnen in het nulalternatief niet dezelfde garanties gegarandeerd worden.

Bij het detailontwerp voor de uitwerking van het noodoverstort via dewelke water afgevoerd wordt naar het verzamelbekken onder de kaaien dient bekeken op welke manier dit het best gebeurt (al dan niet via rechtstreekse aansluiting op het verzamelbekken, dan wel via aantakking op bestaande installaties zoals het pompstation voor het verpompen van bemalingswater van de ring). Ook moet via modellering nagegaan worden welke dimensionering vereist is voor de noodoverstort-doorvoerleiding en op welke manier aansluiting op het verzamelbekken haalbaar is. Momenteel wordt met Aquafin bekeken of deze aansluiting op het bekken onder de kaaien kan. Een alternatief is een rechtstreekse aansluiting op de Schelde. Er zal hoe dan ook niet aangesloten worden op het rioleringsstelsel dat afvalwater afvoert.

## **14 BIJLAGE 9: MILIEUBEOORDELING**

### **14.1 Algemeen**

Door de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering van 11 april 2008 dient in het planproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) formeel rekening gehouden te worden met het onderzoek van milieueffecten die de realisatie van de bestemmingen in dit RUP kunnen teweegbrengen.

In opdracht van de projectontwikkelaar werd een vrijwillige plan-MER opgemaakt voor het projectgebied Nieuw Zuid.

Aanvullend werd een onderzoek tot MER opgemaakt voor de overige deelgebieden. Naar aanleiding van de adviezen aangaande het voorontwerp werd beslist om het plangebied te beperken en het deel 'Singel' niet op te nemen.

### **14.2 Plan-MER**

Het plan-MER bevat volgende conclusies.

In dit rapport wordt nagegaan wat de milieueffecten zijn van de realisatie van het Masterplan nieuw Zuid. Er worden maatregelen en wenselijkheden opgesomd die er voor moeten zorgen dat er bij de implementatie van het plan maximaal rekening gehouden wordt met de draagkracht van de omgeving. Bovendien wordt in het MER bekeken welke maatregelen nodig zijn om op deze locatie een nieuwe stadswijk te creëren met een gezond en aangenaam leefklimaat. In het rapport is duidelijk aangegeven op welk niveau de opgegeven maatregelen en aanbevelingen kunnen geïmplementeerd worden (bestemmingsplan, inrichtingsplan, vergunning, flankerende maatregelen).

Het is de bedoeling dat de toekomstige bestemmingsplannen voor het projectgebied Nieuw Zuid en de Konijnenwei voor hun plan-MER-plicht kunnen terugvallen op dit vrijwillig plan-MER. Andere ontwikkelingen in en in de rand van het Masterplangebied, zoals de ontwikkelingen binnen de kaaizone, de ontwikkeling van restgebieden en de toekomstige aanpassing van de spaghettiknoop kunnen niet terugvallen op dit plan-MER om desgevallend te voldoen aan de plan-MER-plicht. Deze worden in dit MER immers enkel bestudeerd in functie van de ontwikkelingen in het projectgebied Nieuw Zuid en op de Konijnenwei.

Hieronder worden de belangrijkste bevindingen van de beschouwde disciplines kort toegelicht. Binnen de disciplines mobiliteit, lucht en geluid werd de situatie met en zonder aanpassing van de spaghettiknoop beschouwd. Dit gaf soms kleine verschillen in beoordeling, maar resulteerde uiteindelijk niet in grote verschillen in de te nemen maatregelen.

De effecten van het masterplan op langzaam verkeer zijn duidelijk positief. Zowel bij het ontwerp van de wegenis als bij de opvatting van de parkeerstructuur werd de klemtoon op de trage weggebruikers gelegd. Rustige woonerven, veel doorsteekjes, een ligging nabij het centrum en goed toegankelijke fietsstallingen zorgen voor een aangenaam fiets- en wandelklimaat. De impact van de auto in de wijk werd tot een minimum herleid door parkings zoveel mogelijk dicht bij de Kaaien aan te leggen, zonder een goede spreiding over de wijk uit het oog te verliezen. De omvang van de parkings wordt zo gekozen dat zij voldoende groot zijn om de parkeervraag op te vangen, maar niet zodanig groot dat zij bijkomend autogebruik aanmoedigen. Daar er vandaag nog geen concrete plannen zijn voor bus- of tramlijnen naar of langs de ontwikkeling, werd dit aspect in eerste instantie 'beperkt negatief' beoordeeld. Om het gebruik van het openbaar vervoer effectief aan te moedigen is een bus- of tramlijn op de Scheldekaaien ter hoogte van de site nodig. Dit werd dan ook aangegeven als belangrijke milderende maatregel. Aangezien er verschillende nieuwe projecten gerealiseerd worden in deze zone, neemt de verkeersintensiteit duidelijk toe ten opzichte van de bestaande situatie. De

impact van de ontwikkeling van Nieuw Zuid op dit effect is echter uiterst beperkt en kan bovendien verder afgebouwd worden door een aantal beperkte maatregelen op kruispuntniveau en de focus op duurzame verplaatsingsalternatieven die opgenomen werd in het Masterplan. Het effect op het verkeersgeluid t.g.v. het plan Nieuw Zuid op de omgeving is verwaarloosbaar. Niettemin dienen om tot een aangenaam akoestisch leefklimaat te komen in de nieuwe stadswijk afhankelijk van de locatie mogelijks specifieke randvoorwaarden gesteld o.v. buffering of isolatie van de woonfunctie. Het is belangrijk hierbij op te merken dat voor de impact van het verkeersgeluid in het MER werd uitgegaan van het verkeersgeluid dat in het projectgebied Nieuw Zuid aanwezig zal zijn, zonder rekening te houden met de configuratie van de toekomstige gebouwen. Aangenomen mag worden dat het verkeersgeluid op tal van plaatsen in het projectgebied Nieuw Zuid lager zal liggen en dus gunstiger zal zijn nadat het projectgebied is ingevuld. Een gunstige configuratie van de gebouwen, bijvoorbeeld kantoorgebouwen aan de rand van het projectgebied (zoals ook door het masterplan voorzien), zal ervoor zorgen dat de meer centraal gelegen gebouwen worden afgeschermd van het verkeersgeluid aan de rand van het projectgebied. Dit wil zeggen dat, na inrichting van het projectgebied, de akoestische leefkwaliteit voor de meer centraal gelegen zones en gebouwen in het projectgebied gunstiger zal uitvallen dan louter beschreven op basis van de geluidsmodellering in dit MER. Op niveau van het later inrichtingsplan of de concrete vergunning dient bekeken te worden of en welke concrete maatregelen nodig zijn. Op het vlak van luchtkwaliteit kan gesteld dat zowel in de huidige situatie als in de referentiesituatie niet aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen voldaan wordt. Dit geldt evenwel voor nagenoeg de hele stad Antwerpen. Door de realisatie van het plan wordt nog een lichte stijging in pollutentconcentratie vastgesteld t.o.v. de referentiesituatie 2020. De immissiebijdragen van het plan zijn voor alle onderzochte pollutanten evenwel verwaarloosbaar. Voor wat betreft de klimaatimpact van het plan kan gesteld dat het plan geen probleem vormt in functie van het realiseren van de algemene doelstellingen vastgelegd in nationale en gemeentelijke klimaatplannen. De impact van het plan is verwaarloosbaar. Wat de waterhuishouding betreft worden geen knelpunten verwacht. Het Masterplan streeft maximaal infiltratie van hemelwater van verharde oppervlakken na, en hanteert hierbij een veiligheidsniveau van 20 jaar. Vanuit het aspect klimaat wordt dit positief geëvalueerd.

De effecten van ruimtebeslag op fauna en flora worden eerder beperkt geacht. Er worden wel een aantal aanbevelingen meegegeven om de functie van het plangebied als stapsteen in een ruimer geheel te vrijwaren en te optimaliseren. Het gaat hier zowel om maatregelen die binnen het plangebied kunnen worden genomen, als om suggesties die kunnen worden meegenomen bij de toekomstige aanpassing van de spaghettiknoop en bijhorende wegeninfrastructuur. Wat in het plangebied Nieuw Zuid de bewaringstoestand is van de ondergronds erfgoed is nog niet concreet bepaald. Om dit te achterhalen worden proefboringen uitgevoerd. Deze proefboringen zullen de aard van de verdere noodzakelijk onderzoeksdata aangeven. Dit moet er voor zorgen dat negatieve effecten door aantasting van archeologisch erfgoed op gepaste wijze gemilderd wordt.

Het Masterplan resulteert niet in een significante aantasting van relictten, erfgoedwaarden of landschappelijke kenmerken met landschappelijke waarde. Algemeen kan gesteld dat de landschapvisuele impact van het plan eerder positief zal zijn.

De komst van de nieuwe stadswijk en de parkfuncties in de rand van de konijnenwei zorgen voor een meerwaarde in de omliggende wijken, daar hier functies voorzien worden waar in de aanliggende woonwijken een tekort aan is. Het verleggen dan de singel naar de zuidelijke rand van het plangebied kan die meerwaarde nog vergroten.

Het masterplan zal er voor zorgen dat er in de nieuwe stadswijk een aangenaam leefklimaat zal heersen (prioriteit aan traag verkeer, duurzame wijk op het vlak van energie, groene omgeving, diverse woonvormen, aandacht voor beschaduwen). Het MER geeft aanvullend aan dat voor elk hoogbouwvolume windeffecten moeten worden onderzocht.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) laat weten dat het plangebied zich onder de hindernisbeperkende vlakken van de luchthaven van Deurne bevindt en dat voor elke constructie verplicht een luchtvaartadvies gevraagd moet worden.

Het Masterplan conflicteert niet met de in de omgeving geplande ontwikkelingen. Met een aantal van de ontwikkelingen kan zelfs een onderlinge meerwaarde bekomen worden (opwaardering station Antwerpen Zuid, nieuwe Scheldebrug).

De impact van de realisatie van Nieuw Zuid op de gezondheid van de omwonenden en kwetsbare groepen is verwaarloosbaar. Flankerende maatregelen om de achtergrondconcentraties van hoofdzakelijk NO<sub>2</sub> te doen dalen, blijven wel wenselijk. Dit staat evenwel los van het plan. Met het oog op gezondheid is het belangrijk dat kwetsbare functie in het projectgebied Nieuw Zuid (scholen, kinderdagverblijven) doordacht ingeplant worden, mb. zo ver mogelijk van drukke randwegen. Hierbij kan vermeld worden dat dit in het Masterplan Nieuw Zuid reeds zo is voorzien.

In het nulalternatief komt het plan Nieuw Zuid er niet, maar zullen andere autonome en geplande ontwikkelingen wel plaats vinden. Zo kunnen binnen het plangebied ontwikkelingen plaatsgrijpen cf. de geldende bestemmingen. In het nulalternatief zijn de bestemmingen in het plangebied niet essentieel verschillend en kan er in het projectgebied Nieuw Zuid, dat momenteel als woongebied bestemd is, ook een nieuwe stadswijk komen. Voorliggend plan wil evenwel de garanties bieden dat deze invulling op duurzame wijze gebeurt. Daarom biedt het plan voor de meeste disciplines garanties voor een betere invulling dan het geval zou zijn in het nulalternatief.

### 14.3 Screening

Uit de screening van het overige plandeel blijkt dat de geplande ontwikkelingen in de deelzones 'Kaai', 'Singel en Parking Jan Van Gentstraat' niet in betekenisvolle negatieve effecten resulteren. Voor deze deelplannen en deelzones van het RUP is zodoende geen plan-MER vereist.

### 14.4 Maatregelen

Onderstaand overzicht bevat een weergave van de maatregelen met een ruimtelijke impact die moeten doorvertaald worden in het RUP of die door het RUP niet mogen gehypothekeerd worden. In de eerste kolom wordt de maatregel beschreven. In de twee kolom is opgenomen waar of hoe de doorvertaling in het RUP gebeurt.

| Maatregel                                                                                                                                                                             | Verwijzing RUP                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| De bepalingen van het RUP mogen maatregelen die dienen om het autogebruik in de wijk of in relatie tot de wijk te ontmoedigen, niet hypothekeken                                      | Systeem ontsluiting wijk is vastgelegd in het grafisch plan |
| De bepalingen van het RUP mogen maatregelen in functie van het bekomen van een gunstig akoestisch klimaat in de nieuwe stadswijk of in de rand van de Konijnenwei, niet hypothekeken. | Algemene stedenbouwkundige voorschriften, § 1.7             |
| In het RUP moet opgenomen worden dat bij het lokaliseren van kwetsbare functies rekening moet gehouden worden met het                                                                 | Algemene stedenbouwkundige                                  |

|                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| akoestisch klimaat, de luchtkwaliteit en de nabijheid van het hoger wegennet                                                                                            | voorschriften, § 1.7                                                                                                              |
| In het RUP moet aangegeven worden dat bij de gefaseerde invulling van het projectgebied op elk moment aan de vereisten van de hemelwaterverordening moet voldaan worden | Sectorale wetgeving is sowieso van toepassing. Een RUP verwijst niet naar sectorale wetgeving om tegenstrijdigheden te vermijden. |
| De bepalingen van het RUP mogen maatregelen die dienen om desgevallend veilige verbindingen voor stappers en fietsers te voorzien, niet hypothekeren                    | Bijzondere stedenbouwkundige voorschriften, Art 5 § 5.2 en Art 7, § 7.1 en 7.2                                                    |

## **15 BIJLAGE 10: GOEDKEURING ONTHEFFING PLAN-MER-PLICHT**

Op 20 september 2013 besliste de Dienst MER aangaande het RUP Nieuw Zuid (deelgebieden Scheldekaaien en Parking Jan Van Gentstraat) dat voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

Op 25 september 2013 besliste de Dienst MER aangaande het gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage voor het gemeentelijk RUP Nieuw Zuid te Antwerpen – deelgebieden 'projectgebied Nieuw Zuid' dat een ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage toegekend kan worden.

# RUP Nieuw Zuid

## TOELICHTINGSNOTA

Opgemaakt door de afdeling ruimte Antwerpen,



Katlijn Van der Veken

hoofd afdeling ruimte

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 26-05-2014

Voor de stadssecretaris  
bij machtiging van 9 juni 2011  
de bestuurscoördinator

Katlijn Van der Veken



Voor de burgemeester  
bij machtiging van 8 januari 2013  
de afgevaardigde schepen

Rob Van de Velde



