



RUP Friendship site

Toelichtingsnota | ontwerp

februari 2021

COLOFON

Stad Antwerpen

Omgeving / Dienst Ruimtelijke Planning Antwerpen

Grote Markt 1, 2000 Antwerpen

Tel +32 3 338 23 80

ruimtelijkeplanning@antwerpen.be

Studiebureau

SWECO

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Geografische situering.....	5
1.2	Aanleiding.....	7
1.3	Relatie met het s-RSA	9
2	DOELSTELLINGEN EN CONCEPTEN	11
2.1	De site als vernieuwingslocatie	11
2.2	Stedelijke wanden als weerspiegeling van de omgeving	13
2.3	Functionele wanden in functie van de levendigheid van het gebied	15
2.4	Een nieuwe centraliteit	17
3	TOELICHTING BIJ DE VOORSCHRIFTEN	19
3.1	Opzet van het RUP	19
3.2	Afbakening Grafisch Plan	19
3.3	Opzet van de voorschriften	19
3.4	Algemene voorschriften.....	19
3.5	Bijzondere voorschriften.....	21
3.6	Terminologie.....	24
4	GEVOLGEN EN ACTIES TER REALISATIE	25
4.1	Op te heffen voorschriften	25
4.2	Register planbaten, planschade, kapitaalschade en compensatie.....	25
4.3	Rooilijnplan.....	25
5	CONCLUSIES EFFECTBEOORDELINGEN	26
5.1	Mer-screening Scopingnota.....	26
5.2	Ruimtelijke Veiligheid.....	26
	BIJLAGEN	27
1	BIJLAGE 1: FEITELIJKE TOESTAND.....	29
1.1	Bestaande functies en morfologie.....	29
1.2	Bestaande groenstructuur	31
1.3	Bestaande (en geplande) ontsluiting.....	33
1.4	Historiek.....	35
1.5	Wandeling doorheen het plangebied	37
2	BIJLAGE 2: JURIDISCH KADER.....	41
2.1	Algemeen overzicht	41
2.2	Bestemmingsplannen.....	43
2.3	Eigendomsstructuur.....	49

2.4	Verordeningen.....	51
3	BIJLAGE 3: BELEIDSKADER.....	52
3.1	Relatie met de bovenlokale ruimtelijke structuurplannen	52
3.2	Relatie met het s-RSA en inspiratienota.....	54
3.3	Andere lopende of geplande projecten en plannen	61
4	BIJLAGE 4: GOEDKEURING ONTHEFFING PLAN-MER-PLICHT D.D. 06/07/2020.....	74
5	BIJLAGE 5: GOEDKEURING ONTHEFFING RVR-PLICHT D.D. 31/10/2019.....	75
6	BIJLAGE 6: OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	76

1 INLEIDING

1.1 Geografische situering

Het plangebied, de Friendship site, situeert zich op het Eilandje. Het Eilandje is een oud havengebied langs de Schelde net ten noorden van de Antwerpse binnenstad. Het vormt een overgangsgebied tussen het stadscentrum en de actuele haven van Antwerpen.

De Friendship site situeert zich op de hoek van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat en ligt op de spil van drie wijken met een eigen identiteit: de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk.

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de Londen-Amsterdamstraat, in het oosten door de Bataviastraat, in het zuiden door de Sint-Laureiskaai, en in het westen door de Rijnkaai.

De exacte afbakening van het RUP Friendship site wordt bepaald door de afbakening van drie zones uit het vigerende RUP Eilandje:

- B1: zone voor centrumontwikkelingen – bijzondere gebouwen (Ce4)
- B2: zone voor wonen – samengesteld bouwblok (Wo2)
- Dinantstraat: Zone voor Publiek Domein (Pu) tussen zone B1 en B2



Situering

1.2 Aanleiding

Het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) Friendship site betreft een partiële herziening van bestaande RUP Eilandje, dat definitief werd vastgesteld op 1 september 2011, en werd uitgevoerd in het kader van het Masterplan Eilandje. Binnen dit masterplan en RUP wordt het Eilandje getransformeerd tot een levendige en leefbare stadswijk, en dit met aandacht voor de historische en maritieme identiteit van het voormalige havengebied.

Het doel is de Friendship site, gezien de gunstige en strategische locatie, te herontwikkelen tot één samenhangend en levendig stadsdeel. Het plangebied omvat vandaag twee zones gelegen tussen de Londen-Amsterdamstraat, Sint-Laureiskaai, Rijnkaai en Bataviastraat. Het noordelijk deel ligt vandaag volgens het RUP Eilandje in de zone voor centrumontwikkelingen Ce4 (B1) en het zuidelijk deel in de zone voor wonen Wo2 (B2). Het opzet is om, door het opheffen van de Dinantstraat, deze drie bouwvelden (B1 + B2 + Dinantstraat) te herontwikkelen tot één integrale en geïntegreerde bouwblokontwikkeling. Hierdoor zijn nieuwe ruimtelijke configuraties mogelijk zoals het creëren van een centrale groene buitenruimte in het hart van het bouwblok.

De aanleiding voor de gedeeltelijke herziening van het RUP Eilandje is het mogelijk maken van een wijziging van de bouw mogelijkheden die vandaag planologisch geldig zijn. Zo zal onderzocht worden of de bouwhoogte, die vandaag beperkt is, verhoogd kan worden op plekken waar dit verantwoord kan worden (langs de Rijnkaai). Gezien de strategische locatie, in de oksel van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat, kan de plek zich lenen voor hogere volumes.

De ontwikkeling van de Friendship site blijft met andere woorden aansluiten bij de doelstelling om het Eilandje tot een volwaardige, levendige en bruisende stadswijk te laten ontwikkelen. De verwevenheid van verschillende functies op schaal van het bouwblok (met nadruk op wonen), het nastreven van een goede woonmix met een variatie in woningtypes en de integrale duurzaamheid en kwaliteit van de ontwikkeling zijn ook uitgangspunten bij de ontwikkeling van de Friendship site. Het opzet is een programmamix te realiseren waarbij een vernieuwend en divers woonaanbod (bestaande uit verschillende woontypologieën) met een gevarieerde invulling van de plint en een servicestation gecombineerd worden in één nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling. De ambitie is om voor deze strategische en belangrijke zichtlocatie in de stad de programmaonderdelen wonen, werken, een levendige en aantrekkelijke stedelijke plint met integratie van een servicestation (van Total) en een ondergrondse parking te verknopen tot een kwaliteitsvol en geïntegreerd stadsproject.



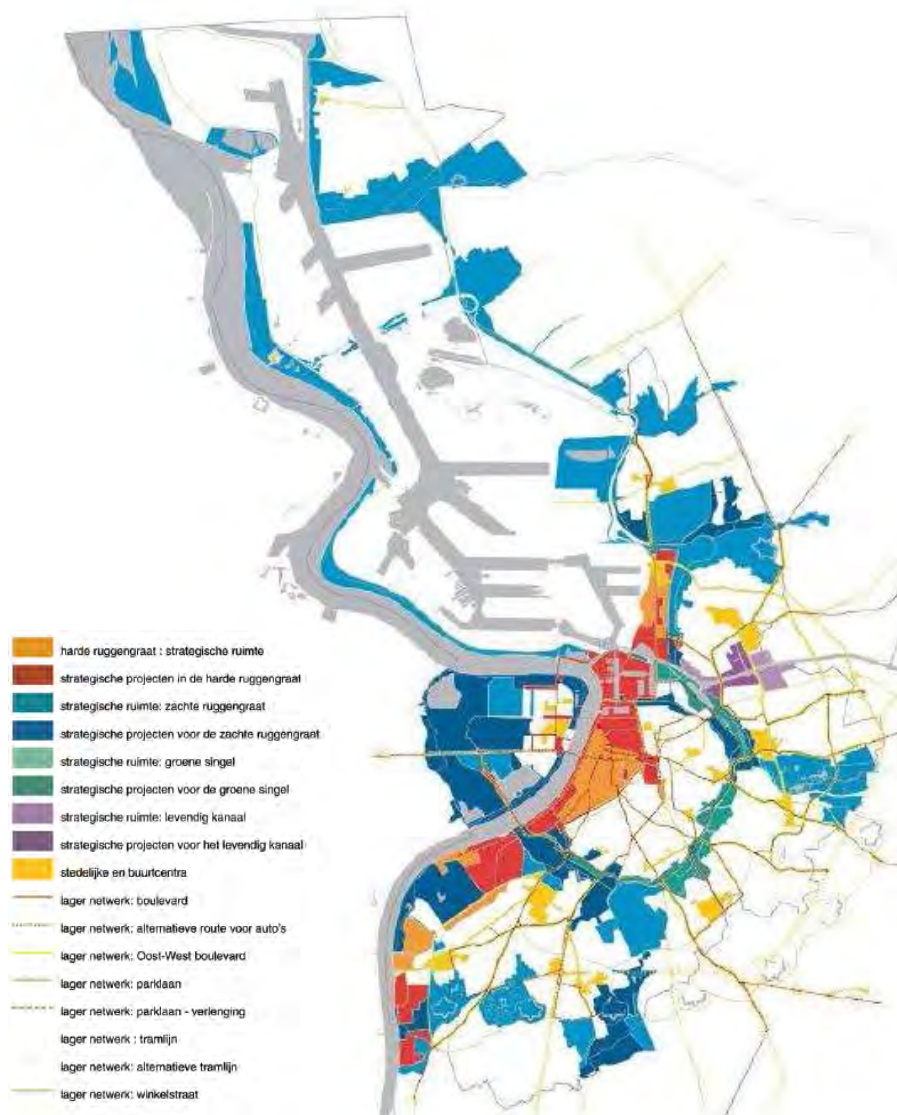
Orthofoto

1.3 Relatie met het s-RSA

Het RUP wordt opgemaakt in uitvoering van het strategische ruimtelijk structuurplan (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).

Kaderend binnen het s-RSA wordt het plangebied voor het RUP Friendship site opgenomen binnen de visie van het Eilandje fase 1 met de deelwijken Oude Dokken, Montevideowijk en Cadixwijk. Deze wijken, die ruimtelijk 'samenkomen' ter hoogte van de Friendship site, worden binnen het strategisch of actief beleid aangeduid als onderdelen van de strategische ruimte 'harde ruggengraat' en geselecteerd als hefboomproject.

De ambitie van het s-RSA is om het Eilandje te ontwikkelen tot een aangename woonwijk aan het water. Hierbij is de visie van het Masterplan Eilandje geïmplementeerd in het richtinggevend deel van het s-RSA. Bij de herontwikkeling wordt uitgegaan van de bestaande historische en maritieme identiteit van het voormalig havengebied. Het s-RSA stelt daarnaast dat op het Eilandje de Antwerpse skyline vervolledigd kan worden door in te zetten op hoogbouwprojecten. Op die manier kan een dens stedelijk programma worden gecreëerd waarbij tevens rekening wordt gehouden met de openheid die het Eilandje kenmerkt en waarbij de vele doorzichten behouden blijven.



*Gewenste ruimtelijke structuur: het Eilandje als onderdeel van de harde ruggengraat
(bron: s-RSA)*

2 DOELSTELLINGEN EN CONCEPTEN

2.1 De site als vernieuwingslocatie

De Friendship site heeft een bijzondere ligging en locatie. Het betreft een strategische zichtlocatie tussen de bestaande bebouwing in de Bataviastraat, de specifieke bebouwing aan de Scheldekaaien (Hangar 26 en Waagnatie) en de Oude Dokken met o.a. het MAS. De site situeert zich op het scharnierpunt van de drie wijken met elk een eigen identiteit: de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk.

Het plangebied situeert zich op de hoek van twee belangrijke assen die in het Masterplan Eilandje gedefinieerd worden: een culturele noordzuid-as (Rijnkaai) en een oostwest gerichte verblijfsboulevard (Londen-Amsterdamstraat). De visie voor beide assen wordt beschreven in het s-RSA.

Zo vormt de Rijnkaai een onderdeel van een belangrijke culturele noordzuid-as die centraal door het Eilandje loopt en het gebied linkt met de historische binnenstad. Langs deze as worden culturele stapstenen uitgezet, zoals de realisatie van het Museum aan de Stroom (MAS) op de Hanzestedenplaats, het Red Starline Museum, de Montevideoloodsen,... De oostwest gerichte Londen-Amsterdamstraat vormt, conform het s-RSA, als groene boulevard, de belangrijkste wijkontsluitingsweg vanaf de Italiëlei, die een verbinding maakt tussen de Scheldekaaien en Park Spoor Noord en de belangrijkste wijken op het Eilandje met elkaar verbindt. Het betreft een verblijfsboulevard waarlangs de vestiging van plaatselijke winkels en horeca kan worden gestimuleerd. Het is de ambitie om de ontwikkeling van de Friendship site zowel ruimtelijk als functioneel te laten aansluiten op beide belangrijke stedelijke wijkontsluitingsassen.

Gezien de strategische locatie, in de oksel van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat, kan de plek zich lenen voor hoogbouw¹. Dit stemt ook overeen met de ambitie van het s-RSA waarin staat dat ter hoogte van het Eilandje de Antwerpse skyline kan vervolledigd door in te zetten op hoogbouwprojecten, op voorwaarde dat de openheid en de vele doorzichten op het Eilandje bewaard blijven.

De zijden van het bouwblok aan de Rijnkaai en de Sint-Laureiskaai zijn gelegen binnen de typische ruimtelijke structuur van het Eilandje: havengebied met grootschalige open ruimte en doorzichten. Deze lenen zich het best voor de hoogteaccenten, die zorgen voor de verdichting van het bouwblok. De as van de Rijnkaai leent zich het best voor hoogbouw gezien hogere volumes langs deze zijde de minste impact hebben op de omliggende omgeving, wat betreft bijvoorbeeld schaduwwerking. Ook op de hoek van de Sint-Laureiskaai, waar de wand van de Oude Dokken kan worden afgewerkt, is een hoger volume inpasbaar.

¹ Uit analyses blijkt dat voor Antwerpen gebouwen met een hoogte vanaf 50 à 60 meter mee vorm geven aan de skyline van de stad, en dus als hoogbouw kunnen worden gecategoriseerd.



verdichtingslocatie

2.2 Stedelijke wanden als weerspiegeling van de omgeving

Vandaag wordt de Friendship site gekenmerkt door solitaire onsamenvangende ruimtelijke entiteiten (Friendship building, Total-servicestation), die terugspringen vanaf de rooilijn. Dit contrasteert met het woonweefsel ten noorden en ten oosten op het Eilandje (Montevideo- en Cadixwijk), dat wordt gekenmerkt door een meer fijnmazige stedelijke bouwblokkenstructuur met duidelijk leesbare stedelijke wanden.

Door de herontwikkeling en het samenvoegen van de sites van Midcore Friendship, AG VESPA en Total, ontstaat de opportuniteit om de bestaande generieke bouwblokkenstructuur van de Montevideo- en de Cadixwijk, en het Eilandje in zijn geheel, ook binnen het plangebied door te trekken. Dit past binnen de filosofie van het Masterplan Eilandje waar gefocust wordt op grote, volledige bouwblokken als structurerende eenheid.

De zijden langs de Londen-Amsterdamstraat, de Bataviastraat en de Sint-Laureiskaai, die vandaag als achterkanten functioneren, krijgen een nieuwe duidelijke profilering, een nieuw 'gezicht'.



Stedelijke wanden: achterkanten worden voorkanten

2.3 Functionele wanden in functie van de levendigheid van het gebied

De ontwikkeling van de Friendship site sluit ook aan bij de doelstelling om het Eilandje tot een volwaardige, levendige en bruisende stadswijk te laten ontwikkelen. De verwevenheid van verschillende functies op schaal van het bouwblok (met nadruk op wonen), het nastreven van een goede woonmix met een variatie in woningtypes en de integrale duurzaamheid (zo zal onder meer de mogelijkheid onderzocht worden om aan te sluiten op een toekomstig warmtenet) en kwaliteit van de ontwikkeling zijn ook uitgangspunten bij de ontwikkeling van de Friendship site. De ontwikkeling van de Friendship site voorziet een programmamix waarbij een vernieuwend en divers woonaanbod (bestaande uit verschillende woontypologieën) met een gevarieerde invulling van de plint en een servicestation worden gecombineerd. Het opzet is om woon- en werkfuncties, de levendige buurtfuncties in de plint (zoals horeca, detailhandel, cultuur, conciërgewoning) en het servicestation harmonieus te laten overvloeien in één architecturale binnenstedelijke ontwikkeling. Hierbij kunnen zowel lagere als hogere accenten worden voorzien.

Levendigheid van de straatgevels en voldoende interactie en wisselwerking tussen publieke en private buitenruimte staan centraal. Ook is het belangrijk dat de ruimtes die voorzien worden in het project multifunctioneel inzetbaar zijn en de nodige flexibiliteit en herbestemming en/of uitbreiding mogelijk maken (bv. van wonen naar kantoren en omgekeerd, multifunctioneel gebruik van collectieve ruimtes, ondergrondse parkeergarage,...).

De ontwikkeling, meer specifiek de nieuwe stedelijke wanden, dienen zich te verhouden tot een aantal grote ruimtelijke structuren. De gelijkvloerse verdiepingen vormen het gezicht naar de straat en vragen daarom bijzondere aandacht.

Aan kant van de Sint-Laureiskaai en de Rijnkaai kunnen reca en commerciële invullingen een meerwaarde betekenen voor het bouwblok. Aan de zijde van de Sint-Laureiskaai bestaat de mogelijkheid om de dokwand van de Oude Dokken af te werken in een uitzonderlijke architectuurtaal. Als toeristische as, met zicht op het MAS en gelegen aan de toeristische en horecazone rond het Bonaparte en Willemdok, zijn er op de Sint-Laureiskaai ook kansen voor een commercieel-culturele invulling zoals een galerij of kunsthandel.

Aan de kant van de Londen-Amsterdamstraat, de oostwest-as, moet een relatie worden aangegaan met de verschillende mobiliteitsmodi en verkeersstromen. Ook hier wordt een levendige plint nagestreefd (bv. collectieve ruimte voor jonge gezinnen/starters, ontsluiting bouwblok, co-working space,...).

Ook is er de straatgevel langs de Bataviastraat met de keerlus van de tram. Gezien de rustige ligging van deze zijstraat, leent de Bataviastraat zich voor wonen op het gelijkvloers. Via doordachte ontwerp oplossingen kan een typologie aan gezinswoningen met individuele toegang worden onderzocht.

Verder zullen ook de inkomruimtes tot de appartementen een belangrijk onderdeel van het gelijkvloers vormen waaraan het ontwerp de juiste uitstraling moet kunnen geven.



Functionele wanden: in relatie tot omgeving

2.4 Een nieuwe centraliteit

Door het opheffen van de Dinantstraat en het opnemen van het stuk openbaar domein op de hoek van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat ontstaat de opportuniteit om de site op te vatten als één ruimtelijk samenhangend geheel of bouwblok met ook de mogelijkheid tot het creëren van een ruim centraal binnenhof in open lucht.

Een doordacht ingericht collectief binnenhof in het hart van het bouwblok kan een aangename en verfrissende groene long zijn voor de woningen in het project. Lichtinval en akoestiek zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden. Ook dient uiteraard een evenwichtig gebruik ervan te worden nagestreefd door de verschillende gebruikersgroepen.

Verder kunnen ook enkele onderbrekingen van de gevelwand worden opgenomen naar het binnenhof toe die visuele en ruimtelijke connecties vormen met de omgeving, rekening houdend met het omliggend openbaar domein, de huidige keerlus voor de tram en de huidige verkeerssituatie met bijhorende verkeersstromen. Deze doorzichten, doorgangen en perspectieven kunnen bovendien de sociale controle in de omgeving versterken.



Een nieuwe centraliteit

3 TOELICHTING BIJ DE VOORSCHRIFTEN

3.1 Opzet van het RUP

Door middel van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Friendship site wordt een juridisch kader gecreëerd om de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de Friendship site vast te leggen.

De ambitie van het RUP is de Friendship site te herontwikkelen tot één geïntegreerd en levendig bouwblok, dat aansluit bij de andere bouwvelden op het Eilandje. Het opzet is een programmamix te realiseren waarbij een vernieuwend en divers woonaanbod (bestaande uit verschillende woontypologieën) met een gevarieerde invulling van de plint en een servicestation gecombineerd worden in één nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling.

3.2 Afbakening Grafisch Plan

De afbakening van het plangebied stemt overeen met drie bestemmingszones uit het RUP Eilandje:

- B1: zone voor centrumontwikkelingen – bijzondere gebouwen (Ce4)
- B2: zone voor wonen – samengesteld bouwblok (Wo2)
- Dinantstraat: Zone voor Publiek Domein (Pu) tussen zone B1 en B2

3.3 Opzet van de voorschriften

In het 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 vergunningen.

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.

3.4 Algemene voorschriften

3.4.1 Afstemming categorieën van gebiedsaanduiding

In artikel 2.2.3, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering op 15 mei 2009, wordt opgelegd dat een stedenbouwkundig voorschrift te allen tijde sorteert onder een categorie of subcategorie van gebiedsaanduiding.

Artikel 1 is een bestemmingszone. Enkel voor deze bestemmingszone dient een afstemming te gebeuren op de categorieën van gebiedsaanduiding.

3.4.3 Algemene ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is nauw verbonden met:

- ruimtelijke differentiatie (gebruiks- en belevingswaarde);
- flexibiliteit (toekomstwaarde);
- de opgave en het concreet te realiseren programma;
- landschappelijke en cultuurhistorische onderlegger en stedenbouwkundige
- uitgangssituatie;
- de ruimtelijke invulling en ruimtelijke structuur.

3.4.4 Archeologisch patrimonium

/

3.4.5 Draagkracht

/

3.4.6 Publiek domein

/

3.4.7 Materialen

/

3.4.8 Werken van algemeen belang

/

3.4.9 Globale inrichtingsvisie

Er dient een inrichtingsvisie te worden aangevraagd waarin duiding gegeven wordt bij het gewenste project. Dit laat toe flexibel te kunnen inspelen op vragen tot ontwikkeling zonder hierbij de kwaliteit van het gebied uit het oog te verliezen.

3.4.10 Aanpasbaarheid gebouwen en ruimtes

Het opzet is om alle gebouwen en ruimtes die binnen het plangebied voorzien worden zo flexibel mogelijk te ontwerpen, zodat deze op termijn ook een andere functionele invulling kunnen krijgen. Dit zal bijzondere aandacht vragen bij het servicestation en het boven- en ondergronds inpandig parkeren.

3.4.11 Warmtenet

De aansluiting op het warmtenet sluit aan bij de visie van de stad voor de realisatie van een klimaatneutrale warmtevoorziening voor de omgeving van het plangebied.

3.5 Bijzondere voorschriften

3.5.1 Artikel 1. Zone voor wonen (Wo)

Bestemming

Binnen het plangebied wordt een programmamix nagestreefd. De hoofdnadruk ligt op wonen. Naast wonen zijn ook kantoren, diensten en ateliers toegestaan alsook buurtfuncties zoals gemeenschapsvoorzieningen, detailhandel, vrijetijdsvoorzieningen horeca en een servicestation, die voor de nodige levendigheid zorgen.

In functie van het maximaliseren van de verblijfskwaliteit op het aangrenzende publiek domein is het zeer gewenst een levendig gelijkvloers te creëren. Daarom dient minimaal 40 % van de gelijkvloerse bruto vloeroppervlakte in het bouwblok ingevuld met publiek toegankelijke inrichtingen. De definitie van publiek toegankelijke inrichtingen is opgenomen in de terminologielijst, bij de stedenbouwkundige voorschriften. Onder publiek toegankelijke inrichtingen worden verstaan: gemeenschapsvoorzieningen, detailhandel, vrijetijdsvoorzieningen, horeca en het servicestation.

Gezien het opzet om het centrale gedeelte van de Bataviastraat in te richten als een rustige woonstraat, waarbij er gewoond kan worden op het gelijkvloers, wordt opgelegd dat de publiek toegankelijke inrichtingen hoofdzakelijk voorzien dienen te worden langs de andere zijden van het bouwblok, zijnde de Londen-Amsterdamstraat, Rijnkaai en Sint-Laureiskaai. Zo is het bijvoorbeeld wenselijk de horeca-as aan de dokken en de retail-as aan de Londen-Amsterdamstraat verder te zetten.

In de Bataviastraat zijn ter hoogte van de hoeken met Londen-Amsterdamstraat en met de Sint-Laureiskaai, dus aan beide uiteinden van de straat, tevens publieke voorzieningen toegestaan.

Ook collectieve voorzieningen in functie van de wooneenheden dragen bij tot de algemene levendigheid van het bouwblok.

Inrichting

Bouwvolume

Het opzet is om de totale bovengrondse bruto-vloeroppervlakte (BBVO) conform het RUP Eilandje grosso modo te behouden, met een maximum van 39.600² m². Dit komt neer op 10 % volumevermeerdering t.o.v. het RUP Eilandje.

Vrije hoogte gelijkvloers

/

Bouwhoogte

In de terminologielijst, bij de stedenbouwkundige voorschriften, worden de definities van 'kroonlijsthoogte' en 'bouwhoogte' toegelicht. In dit geval is de maximale kroonlijsthoogte tevens de maximale bouwhoogte.

Om variatie te brengen in het bouwblok, wordt opgelegd dat op bepaalde plaatsen afgeweken kan worden van de algemene bouwhoogte (7 bouwlagen – kroonlijsthoogte 26 meter). Ten behoeve van de architectonische beëindiging van het bouwblok, kan de bovenste bouwlaag een iets grotere verdiepingshoogte hebben. Zo kan in de Sint-Laureiskaai, de dokzijde, waar de afstand tot de bestaande bebouwing groot is (grenst niet aan een bouwblok of straat), een iets grotere kroonlijsthoogte worden toegestaan (kroonlijsthoogte 29 meter, maximaal 7 bouwlagen).

Het opzet is om de Bataviastraat in te richten als een rustige woonstraat. Daarom wordt het aantal bouwlagen hier plaatselijk beperkt tot 5, in tegenstelling tot 7 bouwlagen in de Londen-Amsterdamstraat, Rijnkaai en Sint-Laureiskaai. Ten behoeve van variatie in de hoogte, kan op bepaalde plekken in de Bataviastraat wel hoger worden gebouwd:

- generieke bouwhoogte van 7 bouwlagen op de hoek met Londen-Amsterdamstraat
- 9 bouwlagen voor het zuidelijk deel van de Bataviastraat, met name het deel ten zuiden van de noordelijke rooilijn van de Nassaustraat van het aangrenzende bouwblok (cf. bouwveld B2 – zone voor wonen Wo2 incl. Dinantstraat – zone voor Publiek Domein Pu van RUP Het Eilandje).

Aan de zijde van de Rijnkaai worden twee hogere volumes toegestaan (van 12 en 16 bouwlagen). Het laagste hoogteaccent (12 bouwlagen) wordt voorzien aan de zijde van het MAS (zuidelijke zijde van de Rijnkaai). Het volume van de twee hogere volumes wordt beperkt door het opleggen van zowel een maximale hoogte als een maximale bebouwde grondoppervlakte (footprint). Deze mogen slanker uitgevoerd worden naar boven toe.

Bouwlijn - bouwdiepte

Er wordt geen verplichte bouwlijn opgelegd. Wel is het opzet om langs de zijden van de Sint-Laureiskaai en de Londen-Amsterdamstraat sterke gevels te creëren die een duidelijk bouwblok afbakenen, in het verlengde van de bouwlijnen van het aangrenzende bouwblok (Londen-Amsterdamstraat, Nassaustraat, Sint-Laureiskaai, Bataviastraat). Daarom wordt een verplichte doorlopende straatwand aan deze zijden opgelegd.

Het strak straatprofiel (doorlopende straatwand) wordt niet opgelegd in de Rijnkaai, waar zich de hoofdontsluiting tot het bouwblok voor gemotoriseerd verkeer zal bevinden,

² Dit cijfer gaat uit van: 38.000 m² programma + 90 m² tractiestation = 38.090 m² + bijkomende marge in functie van verstrengde technische eisen (bv. m.b.t. brandveiligheid). Dit komt neer op 10% volumevermeerdering (3.600 m²) t.o.v. het RUP Eilandje (36.000 m²).

alsook niet in de Bataviastraat, waar het karakter van woonerf zal primeren en waar ruimte voorzien kan worden voor voortuinen.

Op de kruising van twee aangrenzende straten kan de bebouwing afgeschuind worden of terugspringen (in functie van ‘pleintjes’), wat aansluit bij de vormgeving van andere bouwblokken aan de Oude Dokken. Ook in functie van afstand tot de tramlus in de Bataviastraat en het zicht vanuit de openbare weg is dit gewenst. Hier wordt een hedendaagse interpretatie aan gegeven, rekening houdend met de opbouw, schaal en hoogte van het bouwvolume, en andere.

Daken

Gezien de ruimtelijke meerwaarde die platte daken kunnen bieden voor de ontwikkeling van het bouwblok (groendaken, stadslandbouw, publieke of private verblijfsruimte), is de dakvorm niet vrij, maar wel verplicht plat.

Waar mogelijk worden deze functies gecombineerd. Groendaken kunnen gecombineerd worden met energieproductie. Ook andere combinaties zijn denkbaar. Groendaken worden steeds aangelegd met het oog op de verstrekking van ecologische systeemdiensten en hun bijdrage aan klimaatrobuuste stedelijke omgeving.

In de terminologielijst, bij de stedenbouwkundige voorschriften, wordt verklaard wat verstaan wordt onder een ‘daktoegang’.

Niet-bebouwde ruimte – binnenhof

Het binnenhof dient minimaal 60 % op volle grond te worden aangelegd, dit betekent vrij van ondergrondse bebouwing. Omwille van de technische haalbaarheid van de ondergrondse parkeerruimten, dient een deel van het binnenhof onderbouwd te worden.

Niet-bebouwde ruimte – verharding

/

Toegang gemotoriseerd verkeer

Om de Bataviastraat te ontlasten van bestemmingsverkeer van het bouwblok, wordt opgelegd dat er maar één primaire in- en uitrit voor gemotoriseerd verkeer voorzien kan worden, namelijk langs de Rijnkaai, zoals indicatief aangeduid op het grafisch plan. De indicatieve aanduiding betekent dat de exacte locatie ervan langs de Rijnkaai niet vastligt en dat bij de positionering ervan rekening gehouden dient te worden met de bestaande inrichting (afslagstroken, verkeerslichten, aanleg openbaar domein,...) van de Rijnkaai.

Omwille van verkeerstechnische redenen dient een secundaire, ondergeschikte, uitrit, die enkel gebruikt mag worden voor het uitrijden van vrachtwagens die gebruik maken van het servicestation, mogelijk gemaakt te worden. De positie van deze secundaire uitrit kan elders langs de Rijnkaai, onafhankelijk van de primaire in- en uitrit, gepositioneerd worden.

Parkeren

Dit voorschrift heeft tot doel het publiek domein visueel zoveel mogelijk te vrijwaren van gemotoriseerd verkeer.

Dit voorschrift heeft enkel betrekking op gemotoriseerd verkeer. De toegang tot een ondergrondse fietsparking kan elders inpassend gesitueerd worden.

Toegankelijkheid voetgangers

/

Beheer

/

Fasering

/

3.6 Terminologie

De definitie van begrippen zijn deze zoals algemeen toegepast door de stad Antwerpen.
De begrippen worden aangevuld met begrippen specifiek voor voorliggend RUP.

4 GEVOLGEN EN ACTIES TER REALISATIE

4.1 Op te heffen voorschriften

Bij de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), wordt van het RUP Eilandje de bestemming van volgende bestemmingszones met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften opgeheven en vervangen door de voorschriften van het RUP Friendship site:

- B1: zone voor centrumontwikkelingen – bijzondere gebouwen (Ce4) – Artikel 4
- B2: zone voor wonen – samengesteld bouwblok (Wo2) – Artikel 2
- Dinantstraat: Zone voor Publiek Domein (Pu) tussen zone B1 en B2 – Artikel 7

Ook de overdruk “reca en detailhandel” – Artikel 8 – wordt opgeheven.

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

De op te heffen voorschriften zijn als bijlage 6 toegevoegd aan deze toelichtingsnota.

4.2 Register planbaten, planschade, kapitaalschade en compensatie

De bestemmingswijziging heeft geen invloed op planbaten, planschade, kapitaalschade of compensatie.

4.3 Rooilijnplan

Op 1 september 2019 trad het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen in werking. Dit decreet heft de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen op en voorziet in een harmonisatie van de regelgeving met betrekking tot alle gemeentewegen. Het decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

De Dinantstraat, een gemeenteweg, deelt vandaag het plangebied op in twee bouwvelden. Gezien het opzet van voorliggend RUP om van het plangebied één bouwblok te maken en zo aan te sluiten bij het woonweefsel van het Eilandje, wordt parallel met dit RUP een ‘grafisch plan tot opheffing’ voor de Dinantstraat opgemaakt, conform het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Daarnaast verdwijnt met de opmaak van het RUP Friendship site ook een stuk openbaar domein, op de hoek van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat, zoals reeds voorzien in het RUP Eilandje (bouwveld B1). Voor het nieuwe bouwblok worden met andere woorden nieuwe rooilijnen vastgelegd. Naast een ‘grafisch plan tot opheffing’ is dus tevens een globaal rooilijnplan opgemaakt dat de nieuwe rooilijnen van het bouwblok vastlegt conform het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

De rooilijnplannen worden samen met het ontwerp RUP (voorlopig en definitief) vastgesteld.

5 CONCLUSIES EFFECTBEOORDELINGEN

5.1 Mer-screening Scopingnota

In de scopingnota zijn de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen opgenomen. Bij de opmaak is rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie.

Op 12 november 2019 werden alle documenten in verband met het ‘onderzoek tot milieueffectenrapportage’ voor het RUP Friendship site bezorgd aan het Team Milieueffectrapportage (Team MER) van de Vlaamse Overheid.

Het Team MER heeft op 6 juli 2020 geoordeeld dat het RUP Friendship site geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieueffecten en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De beslissing van het Team MER is toegevoegd als bijlage 4 ‘goedkeuring ontheffing plan-MER-plicht’ van deze toelichtingsnota.

5.2 Ruimtelijke Veiligheid

Op 9 juli 2019 werd, via de RVR-toets, een aanvraag ingediend voor verder onderzoek naar het al dan niet opstellen van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR).

Het Team Externe Veiligheid (TEV) heeft op 31 oktober 2019 geoordeeld voldoende kennis te hebben van de externe effecten en het externe mensrisicobeeld van de betreffende Seveso-inrichtingen (ARLANXEO Belgium en 3M Belgium) om te besluiten dat het plan geen aanzienlijke bijkomende effecten op het vlak van de externe veiligheid zal genereren.

TEV heeft daarom beslist dat voor het RUP Friendship site geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet opgemaakt worden.

De beslissing van het TEV is toegevoegd als bijlage 5 ‘goedkeuring ontheffing RVR-plicht’ van deze toelichtingsnota.

BIJLAGEN

1 BIJLAGE 1: FEITELIJKE TOESTAND

1.1 Bestaande functies en morfologie

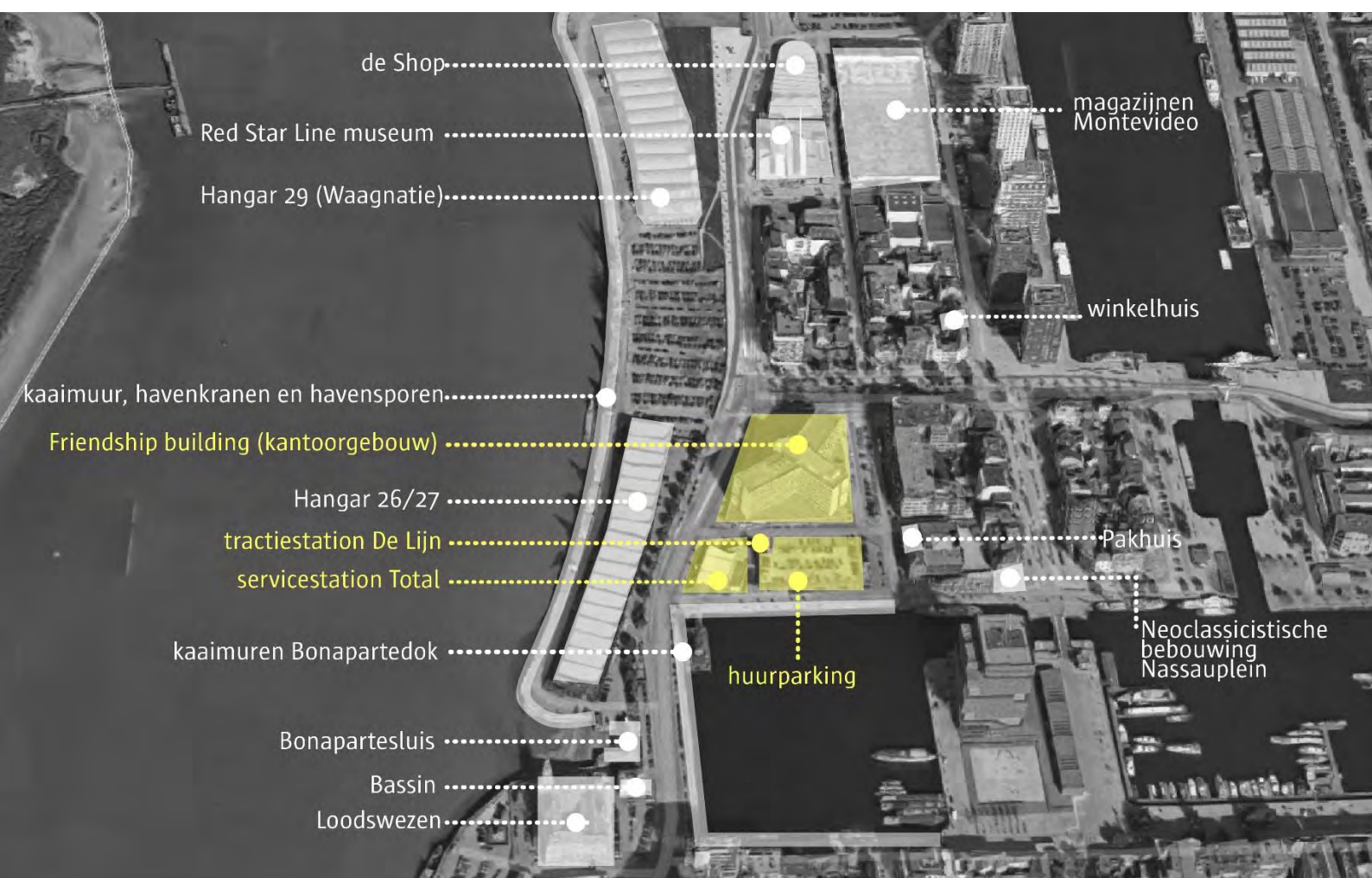
Het plangebied (ca. 1,4 ha) maakt onderdeel uit van het Eilandje (ca. 170 ha).

Het weefsel van het plangebied bestaat morfologisch gezien uit enkele vrijstaande gebouwen, wat contrasteert met het naastliggend woonweefsel in het noorden en oosten dat wordt gekenmerkt door een typische bouwblokkenstructuur.

Het noordelijk deel van het plangebied omvat de Friendship building, een verouderd kantoorgebouw. Het zuidelijk deel bestaat uit een servicestation van Total, alsook aanpalend een terrein met parkeervoorziening en een tractiestation van De Lijn. Het noordelijk en zuidelijk gedeelte worden ruimtelijk van elkaar gescheiden door de Dinantstraat.

Ook qua functies is er een duidelijk onderscheid met het omliggende bebouwde weefsel, dat hoofdzakelijk bestaat uit woonwijken.

Binnen het plangebied zijn er geen waardevolle erfgoedelementen aanwezig. De onmiddellijke omgeving omvat wel verschillende waardevolle gebouwen.



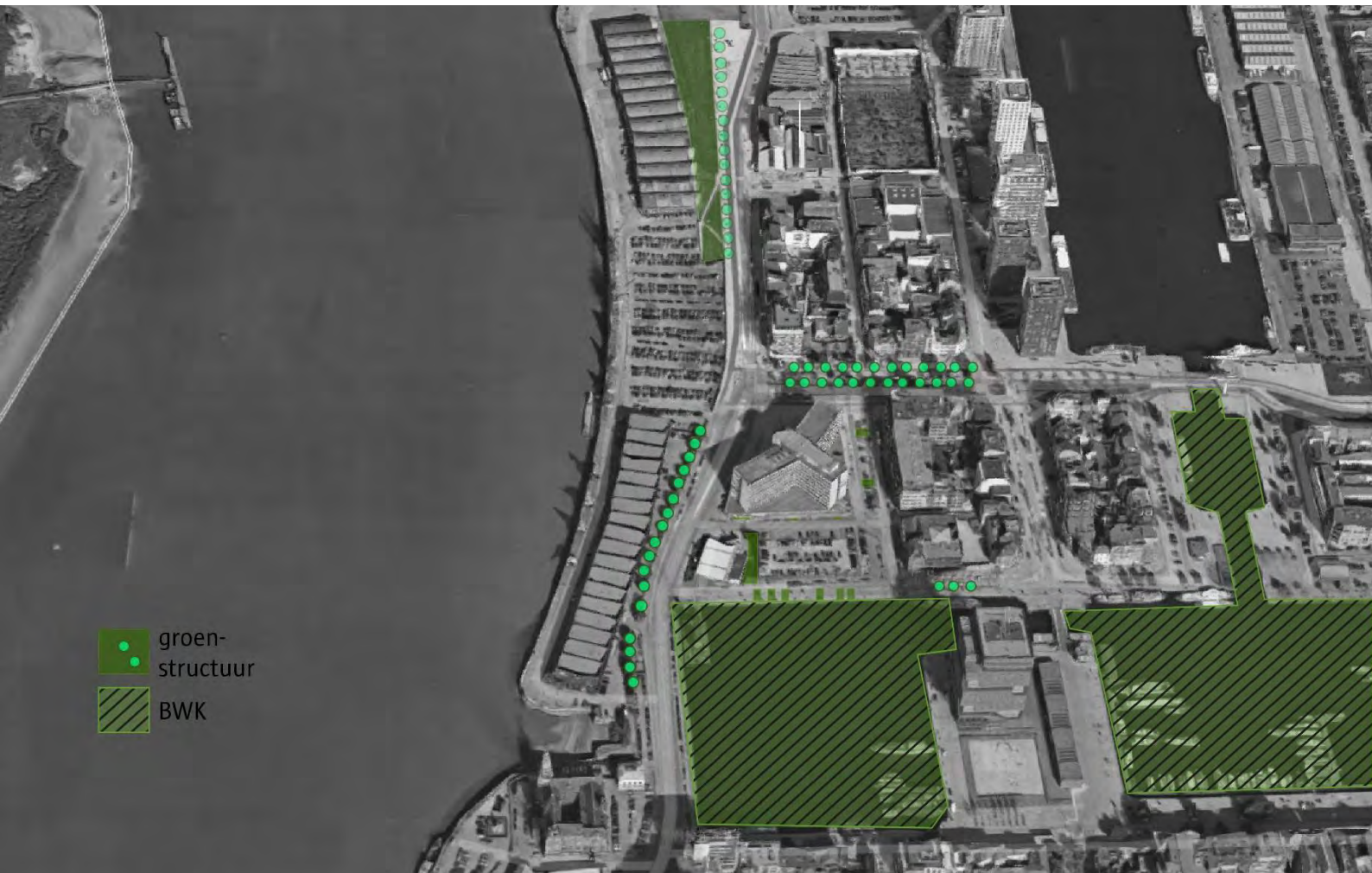
Functies ter hoogte van het plangebied en omliggende omgeving

1.2 Bestaande groenstructuur

Binnen de afbakening van het plangebied is weinig beplanting of groen aanwezig. Ook in de onmiddellijke havenomgeving is er weinig beplanting.

Het groenaandeel beperkt zich ter hoogte van het plangebied tot een visuele buffer, ten oosten van het servicestation, met enkele bomen alsook enkele plantvakken.

Ter hoogte van het plangebied komen volgens de biologische waarderingskaart geen waardevolle groenelementen voor. Het Bonapartedok is wel waardevol en bestaat uit een complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen.



Groenstructuur

1.3 Bestaande (en geplande) ontsluiting

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Rijnkaai. De as Londen-Amsterdamstraat verbindt het plangebied met de Noorderlaan en de Leien.

De Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat zijn volgens het Mobiliteitsplan van de stad Antwerpen 2020 – 2025 - 2030 geselecteerd als wijkwegen³. De andere straten ter hoogte van het plangebied, zijnde de Bataviastraat, de Sint-Laureiskaai en de Dinantstraat betreffen lokale wegen.

De Scheldekaaien is de enige route voor uitzonderlijk vervoer zonder hoogtebeperking op Antwerps grondgebied.

De Scheldekaaien worden stelselmatig, conform het Masterplan Scheldekaaien, heraangelegd. Het nieuwe profiel bestaat uit een 2x1 rijweg, een dubbelrichtingsfietspad van 4 meter breed aan de westzijde (waterzijde) en voetpaden van minstens 4 meter breedte waar mogelijk.

Momenteel zijn er in het plangebied parkeerplaatsen ingericht op maaiveldniveau. Het betreft een private huurparking met ongeveer 75 parkeerplaatsen, die hoofdzakelijk verhuurd worden aan bedrijven en bewoners uit de onmiddellijke omgeving. Daarnaast is er ook een ondergrondse parking aanwezig onder de Friendship building.

Het plangebied wordt ontsloten door tramlijn 7: Mortsel – Eilandje. Ter hoogte van de Friendship site is er een halte in de Bataviastraat (halte MAS), tevens de keerlus van de tram.

Het doorlopende noord-zuid georiënteerd dubbelrichtingsfietspad (fietsostrade FR10) en de brede voetpaden langs de Rijnkaai zorgen voor een vlotte bereikbaarheid voor de zachte weggebruiker. Bovendien is er een directe verbinding met de oost-west fietsroute richting Deurne via Park Spoor Noord (functionele fietsroute).

³ Wijkweg: dit wil zeggen verzamelen en ontsluiten op wijkniveau (en naar hoger wegennet). Wijkwegen maken wijken en kernen bereikbaar en ontsluiten daar hoofdzakelijk lokale bestemmingen op wijkniveau (bv cultuurcentrum, specifiek winkel- of horecagebied) en in omgekeerde richting ontsluiten zij de 'hogere' hiërarchieën van wegen (bron: Mobiliteitsplan stad Antwerpen 2020 – 2025 – 2030).



Ontsluiting en parkeren

1.4 Historiek

Doorheen het plangebied, meer specifiek ter hoogte van de Friendship building en de Dinantstraat, loopt een contour van de Spaanse omwalling. Deze omwalling is gebouwd in de 16^e eeuw, ten tijde van Keizer Karel.

Het Eilandje is ontstaan rond 1550 en is daarmee de oudste havensite van Antwerpen. In ruil voor de bijdrage aan de bouw van de stadsomwalling mocht bouwondernemer Gilbert Van Schoonbeke in het noorden van de stad een oppervlakte van 25 hectare ontwikkelen. Het gebied kreeg de naam 'Nieuwstad'. Een groot aantal havenbedrijven vestigden zich hier in verschillende pakhuizen.

Na de verovering door de Spanjaarden in 1585 kende Antwerpen een sterke terugval van de economische activiteiten. Hierbij viel ook de ontwikkeling van de Nieuwstad stil. Een groot deel van het gebied, dat vlak tegen de Spaanse omwalling ligt, bleef onbebouwd.

Pas tijdens het Franse bewind kwam er terug vaart in de ontwikkeling van de Nieuwstad. Begin 19^e eeuw liet Napoleon het Bonapartedok en het Willemdok uitgraven. Zo kreeg de Nieuwstad een belangrijke rol als marinebasis. Na de val van Napoleon maakte Antwerpen dankbaar gebruik van de aangelegde infrastructuur. De haven beleefde een economische bloeiperiode. Zowel het aantal schepen als hun afmetingen groeiden. Daarom werd er meer noordelijk een nieuw dok gegraven, het Kattendijkdok. Rond de dokken ontstond een stadskern en al snel begonnen havenactiviteiten en stedelijk leven zich te vermengen. Door de afwisseling van bouwblokken en dokken leek het alsof de gebouwen op 'eilanden' liggen. De nieuwe naam Het Eilandje werd daarbij gelanceerd.

Aan het einde van de 19^e eeuw werd duidelijk dat Het Eilandje niet meer voldeed om de verdere groei van de haven op te vangen. Door de internationalisering en schaalvergroting van de scheepvaart in de 20^{ste} eeuw breidde de haven opnieuw uit, dit keer verder naar het noorden. Haven en stad raakten meer en meer gescheiden. Het Eilandje bleef achter als een verlaten barrière tussen stad en haven.

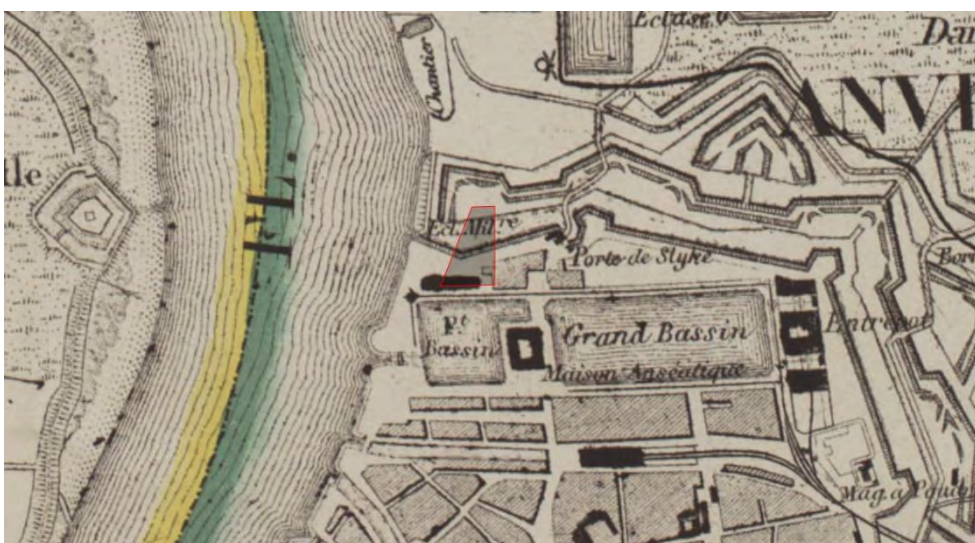
Pas in de jaren '70 groeide het besef van het potentieel van de verlaten dokken, kades en pakhuizen. Begin jaren '90 ontstond de organisatie 'Stad aan de Stroom'. Manuel de Solà-Morales zette de eerste visie neer voor Het Eilandje. In 1997 werkt René Daniëls concrete plannen uit voor de Oude Dokken, Montevideowijk en Cadixwijk.

Door de geschiedenis heen combineert het Eilandje de rationele opbouw en de openheid van de haven met het kleinschalige, gemengde milieu van een stedelijke wijk. De beleving van de open ruimte en zichten, een essentiële kwaliteit die elders in de stad nauwelijks te vinden is, is de basis van elke ontwikkeling in het gebied.⁴

⁴ Bron: *Het Eilandje, stadsvernieuwing in Antwerpen*, Yannick Van Camp, 2008.



19^e eeuw: 1825 (Bron: plan der vesting Antwerpen, Militaire kaarten, Cartesius)

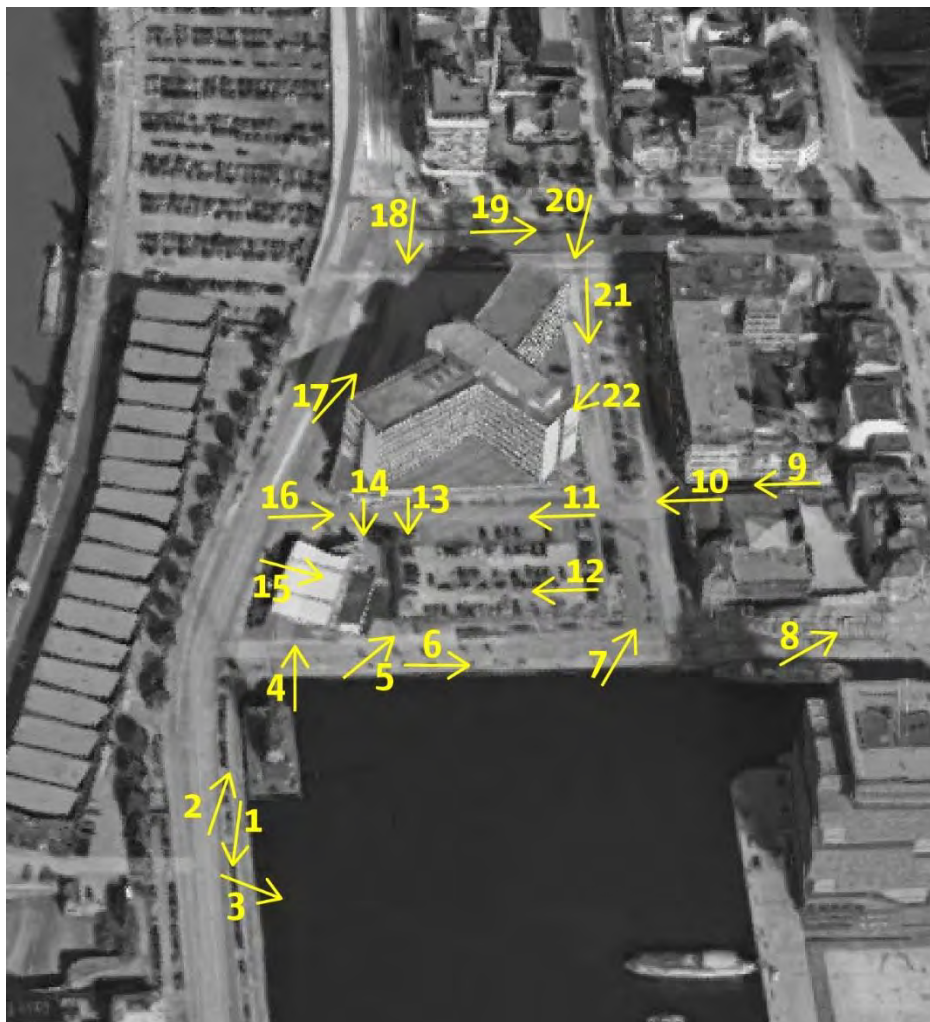


19^e eeuw: 1846 – 1854 (Bron: Vandermaelen kaarten, geopunt)



20^{ste} eeuw: 1950 - 1970 (Bron: Topografische kaarten Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, geopunt)

1.5 Wandeling doorheen het plangebied



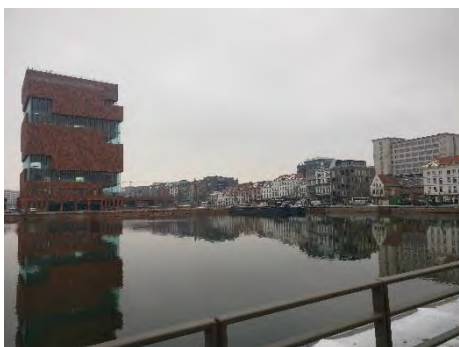
Aanduiding fotostandpunten



1. Rijnkaai t.h.v. MAS richting zuiden



2. Rijnkaai t.h.v. MAS richting noorden:
zicht op Friendship site



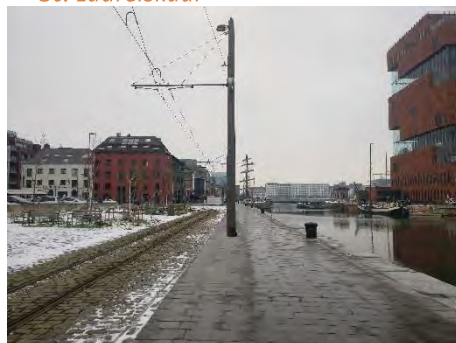
3. zicht op MAS en Oude Dokken vanaf
Rijnkaai



4. zicht servicestation Total hoek Rijnkaai
- St.-Laureiskaai



5. St.-Laureiskaai richting oosten



6. St.-Laureiskaai richting oosten



7. zicht op keerlus tram hoek St.-
Laureiskaai - Bataviestraat



8. St.-Laureiskaai richting oosten



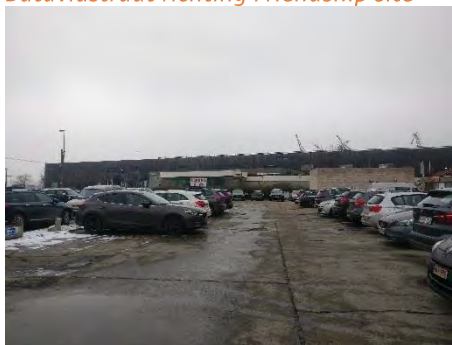
9. zicht vanuit Nassaustraart richting Friendship building



10. zicht vanuit hoek Nassaustraart – Bataviastraat richting Friendship site



11. Dinantstraat richting Rijnkaai



12. private huurparking, zicht richting Rijnkaai



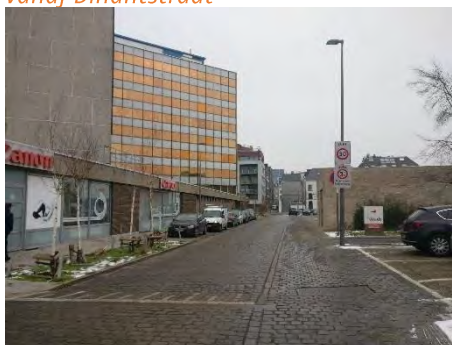
13. zicht op Tractiestation De Lijn vanuit Dinantstraat



14. oprit carwash servicestation Total vanaf Dinantstraat



15. ingang servicestation (zijde Rijnkaai)



16. Dinantstraat richting oosten (Bataviastraat)



17. plint Friendship building t.h.v. Rijnkaai



18. voorkant Friendship building t.h.v. kruispunt Rijnkaai – Londen-Amsterdamstraat



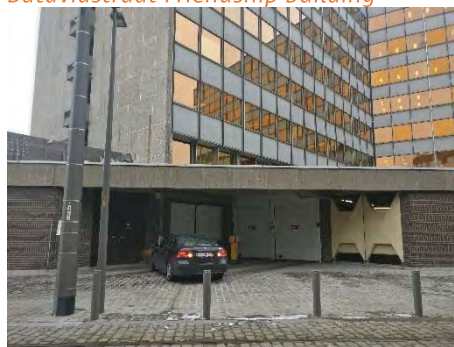
19. Londen-Amsterdamstraat richting oosten (Leien)



20. hoek Londen-Amsterdamstraat – Bataviastraat Friendship building



21. Bataviastraat richting St.-Laureiskaai



22. inrit ondergrondse garage Friendship building t.h.v. Bataviastraat

2 BIJLAGE 2: JURIDISCH KADER

2.1 Algemeen overzicht

	plangebied	omgeving plangebied
Gewestplan	Woongebied	Woongebied; Gemengd gemeenschapsvoorzienings- en dienstverleningsgebied
Plannen van aanleg	/	/
Ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Eilandje; GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen	RUP Eilandje; GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen
Overstromingsgevoelige gebieden	/	/
Beschermde monumenten	/	‘Kaaimuren Bonapartedok’; ‘Kaaimuren Willemdok’; ‘Havenkranen met sporen’ binnen straal van 100m.
Beschermde landschappen	/	/
Beschermde stad- en dorpsgezichten	/	/
Inventaris bouwkundig erfgoed	/	‘Bonaparte- en Willemdok’; ‘Hangar 26-27’; ‘Atoomschuilkelder uit periode Koude Oorlog’; ‘Pakhuis Soc. An. Joseph J. Lee & C.’; ‘Neoclassicistische bebouwing Nassauplein’; ‘Havenkranen met sporen’ binnen straat van 100m.
Ankerplaats	/	/
Habitatrichtlijngebied	/	‘Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent’ op ca. 90m ten westen

Vogelrichtlijngebied	/	/
VEN-gebied	/	‘Slikken en schorren langsheen de Schelde’ op ca. 440 m ten westen
VHA-waterlopen	/	Bonapartedok en Zeeschelde (bevaarbare waterlopen)
Atlas der Buurt- voetwegen	/	/

2.2 Bestemmingsplannen

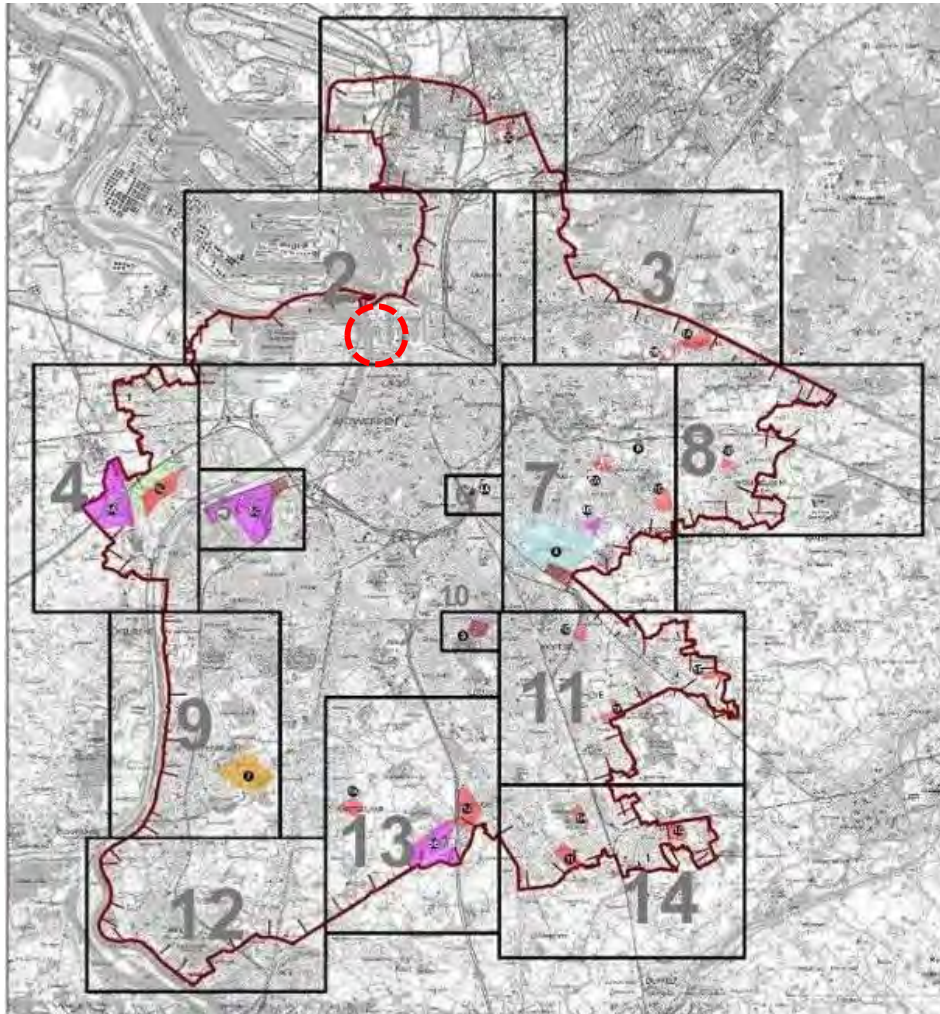
2.2.1 GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen

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 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.

Het plangebied ligt binnen de afbakeningslijn van het GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen maar er is geen grondbestemming van kracht.

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.



Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen (bron: GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen)

2.2.2 RUP Eilandje

Deputatie heeft in zitting van 1 september 2011 het RUP Eilandje goedgekeurd.

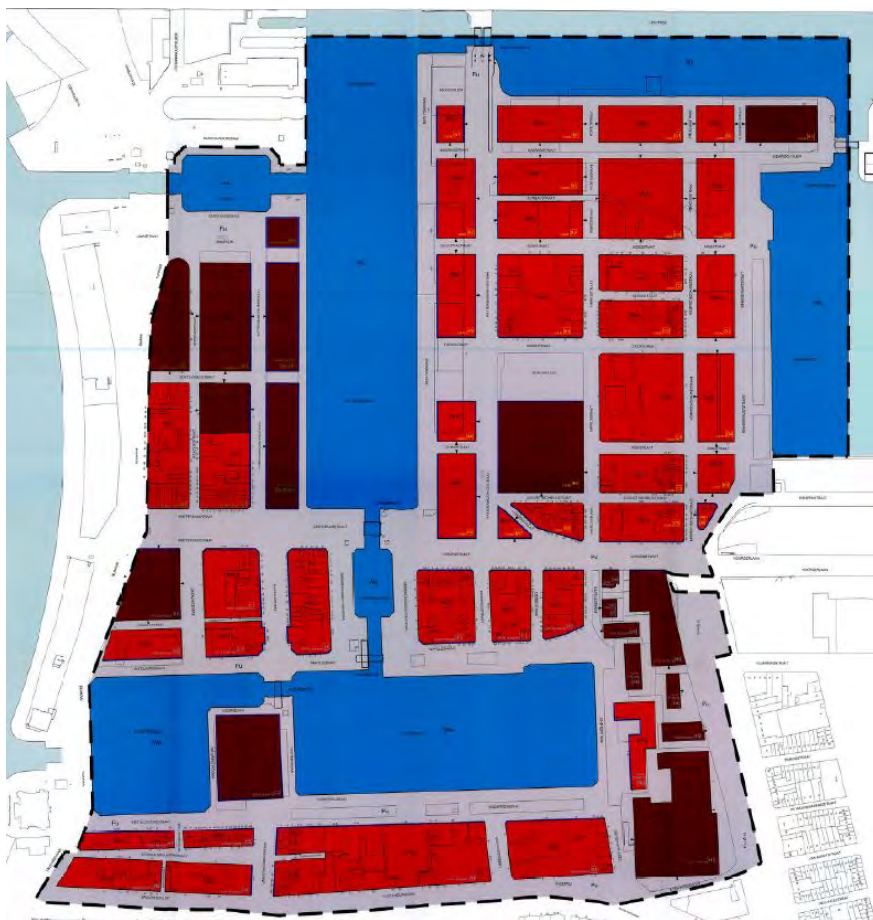
Voor het gebied Eilandje werd een masterplan, een beeldkwaliteitplan voor de buitenruimte, een beeldkwaliteitplan voor de architectuur, een groenplan, een waterplan en een RUP opgemaakt.

Het plangebied van het RUP Eilandje komt overeen met het projectgebied van Eilandje fase 1. Het RUP bestaat uit drie wijken: de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk. Het RUP Eilandje vervangt hierdoor het bijzonder plan van aanleg (BPA) Eilandje, Het RUP Cadix en het gewestplan. De directe aanleiding voor de opmaak van dit RUP was de jeugdculturele zone die de stad wil onderbrengen in een oud magazijn in de Ankerrui. Verder worden de voorschriften en het grafisch plan zoveel mogelijk vereenvoudigd en qua opbouw en formulering in overeenstemming gebracht met het RUP Binnenstad, dat grenst aan het plangebied. Op deze wijze wordt de actualisering en vereenvoudiging van het RUP Binnenstad verdergezet voor het Eilandje.

De exacte afbakening van het RUP Friendship site wordt bepaald door de afbakening van drie zones uit het vigerende RUP Eilandje:

- B1: zone voor centrumontwikkelingen – bijzondere gebouwen (Ce4)
- B2: zone voor wonen – samengesteld bouwblok (Wo2)
- Dinantstraat: Zone voor Publiek Domein (Pu) tussen zone B1 en B2

De bouwhoogte binnen het RUP Eilandje wordt voor de zone B1 (Ce4) beperkt tot 22m indien op de bouwlijn wordt gebouwd (in de Bataviastraat zijn volgens het vigerende RUP maximaal 5 bouwlagen toegelaten) en tot 32m indien de bebouwing 14m wordt teruggetrokken van de zonegrens.



Grafisch plan RUP Eilandje



bestemmingen

- Art.1 zone voor Wonen - bestaand weefsel
- Art.2 zone voor Wonen - samengesteld bouwblok
- Art.3 zone voor Centrumfuncties - torens
- Art.4 zone voor Centrumfuncties - bijzondere gebouwen
- Art.5 zone voor Centrumfuncties - stedelijke functies
- Art.6 zone voor Water
- Art.7 zone voor Publiek domein
- Art.8 overdruk reca en detailhandel
- Toegang parkeerruimte

2.2.3 RUP Rijnkaai

De gemeenteraad stelde het RUP definitief vast op 17 december 2018.

Het doel van het RUP Rijnkaai is andere stedelijke functies mogelijk te maken en de kaaizone beter te laten aansluiten bij de omliggende Montevideowijk.

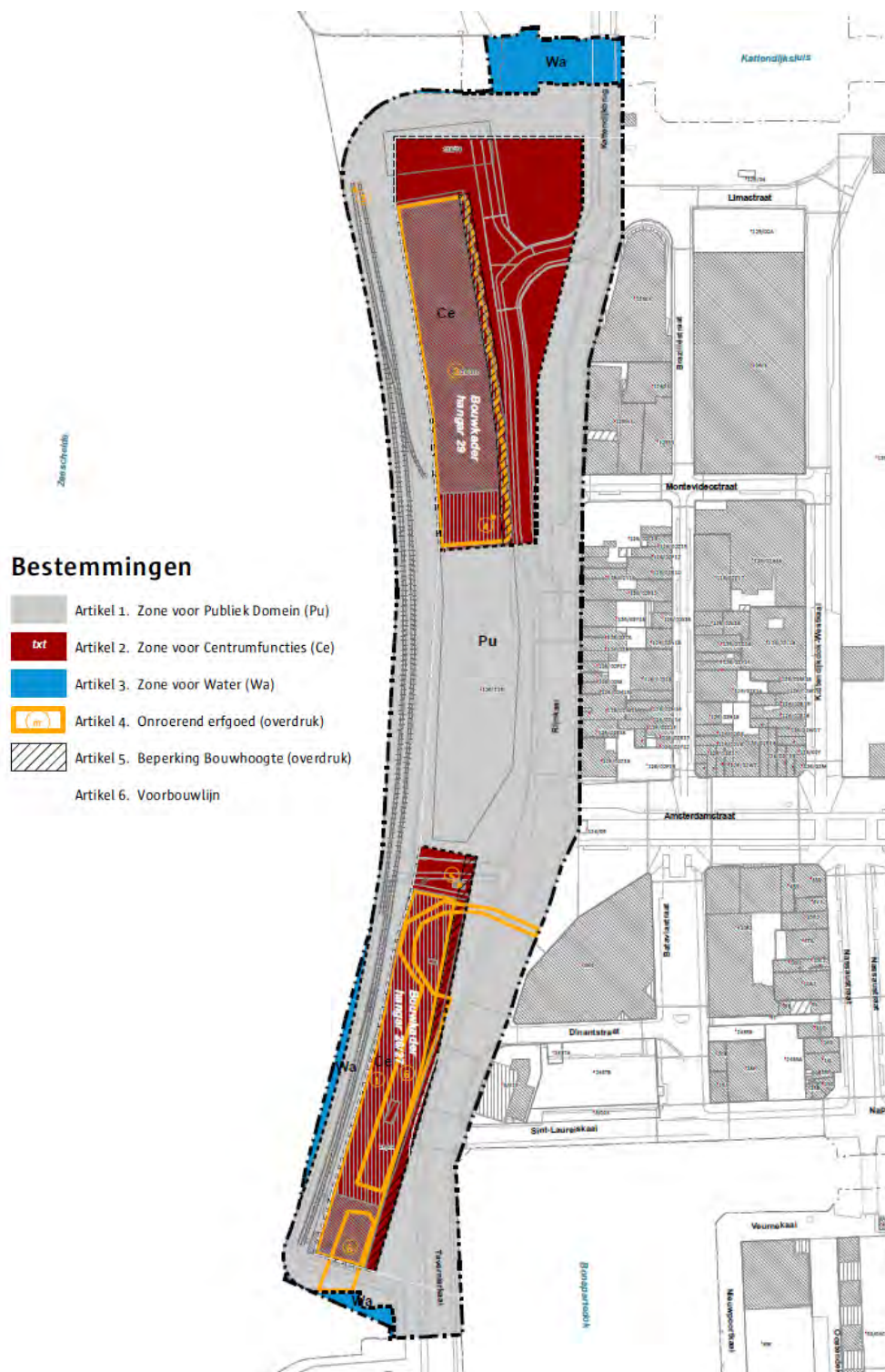
Concreet wordt uitgegaan van een herbestemming van twee zones afgebakend in het masterplan Scheldekaaien voor evenementen & congres, gemeenschapsvoorzieningen, vrijetijdsdiensten en diensten als hoofdfunctie met daarnaast ook kantoor, detailhandel en horeca als nevenfuncties. Deze zones zijn ruimer dan de huidige bebouwing: nieuwe bouwenveloppes worden afgebakend. Tussen en rond deze zones wordt er een bestemming als publiek plein en 'stedelijk balkon' vooropgesteld. In een bijkomend advies wordt door de masterplanners voorgesteld om het stedelijke balkon als publieke ruimte in te zetten om de projecten Waagnatie en Hangar 26/27 te verbinden. Om een globale, geïntegreerde ontwikkeling van de Rijnkaai-site binnen de krachtlijnen van het masterplan Scheldekaaien mogelijk te maken is een herbestemming noodzakelijk en wordt het RUP Rijnkaai opgemaakt.

Het grafisch plan voorziet volgende bestemmingszones:

- Art. 1 zone voor publiek domein
- Art. 2: zone voor centrumfuncties
- Art. 3 zone voor water

En volgende overdrukken:

- Art. 4 onroerend erfgoed
- Art. 5 beperking aantal bouwlagen en bouwhoogte
- Art. 6 voorbouwlijn



Grafisch plan RUP Rijnkaai (bron: stad Antwerpen)

2.3 Eigendomsstructuur

Op heden betreft de bestaande bebouwing op de site een verouderd kantoorgebouw van +- 18.000 m² BBVO (Friendship building), een servicestation (Total), aanpalend een braakliggend terrein met parkeervoorziening (AG VESPA) en een tractiestation van De Lijn.

Ter hoogte van het plangebied zijn de gronden in handen van vijf eigenaren: Total, een private ontwikkelaar, AG VESPA, de stad Antwerpen en De Lijn.

De zone B1 omvat:

- Een gebouw op grond gelegen te Rijnkaai 37, bij het kadaster bekend als 'wijk A nummer 3/N/4', met een oppervlakte van ca. 4.493 m², in eigendom van een private ontwikkelaar.
- Een perceel grond (stuk openbaar domein) op de hoek van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat, met een oppervlakte van ca. 1.401 m², in eigendom van de Stad Antwerpen.

De zone B2 omvat:

- Een perceel grond gelegen aan de Sint-Laureiskaai, bij het kadaster bekend of bekend geweest als 'wijk A deel van nummer 302/G', met een oppervlakte van ca. 2.353 m² (loten 1, 2 en 3 samen), in eigendom van AG VESPA.
- Een servicestation te Rijnkaai 39, bij het kadaster bekend als 'wijk A nummer 302/E', met een oppervlakte van ca. 1.465 m², in eigendom van Total.
- Een tractiestation van De Lijn.

De Dinantstraat, gelegen tussen de zones B1 en B2 uit het vigerende RUP Eilandje, behoort tot het openbaar domein.



 projectgebied

eigenaars:

 AG Vespa

 De Lijn

 Private ontwikkelaar

 Stad Antwerpen

 Total

Eigendomsstructuur

2.4 Verordeningen

2.4.1 Bouwcode

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'Bouwcode' is van kracht vanaf 4 april 2011. De bouwcode is een verzameling van regels die bepalen hoe in de stad Antwerpen gebouwd of verbouwd mag worden. Bouwplannen moeten aan deze voorschriften voldoen om een omgevingsvergunning te krijgen. De voorschriften van voorliggend RUP primeren boven deze van de Bouwcode.

2.4.2 Gewestelijke verordening hemelwaterputten, infiltratie en buffervoorzieningen

Deze gewestelijke stedenbouwkundige verordening (d.d. 05/07/2013) bevat minimale voorschriften voor de lozing van niet verontreinigd hemelwater, afkomstig van verharde oppervlakten. Het algemene uitgangsprincipe hierbij is dat zoveel mogelijk herbruikt 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 naar de riolering.

3 BIJLAGE 3: BELEIDSKADER

3.1 Relatie met de bovenlokale ruimtelijke structuurplannen

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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).

- Economisch knooppunt

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 onder meer 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. De R10 (Singel) 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.

- Hoofdwatwegennet

Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwatwegennet de belangrijkste economische knooppunten zoals de zeehaven van Antwerpen. Het bestaat uit ondermeer de volgende waterwegen: het Albertkanaal, de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen en de Zeeschelde en de Bovenschelde.

3.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorname beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.

De Vlaamse Regering heeft de ambitie om het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) te realiseren als opvolger van het RSV.

De strategische visie van het BRV behelst een aantal strategische doelstellingen:

- Terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag
- Transformeren vanuit maatschappelijke ambitie
- Geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking

En formuleert ook enkele ruimtelijke ontwikkelingsprincipes:

- Meer doen met minder ruimte (ruimtelijk rendement verhogen, multifunctioneel ruimtegebruik en verweving)
- Ontwikkelen vanuit samenhang (samenhangende steden en dorpen, samenhang vanuit energie, samenhangende veerkrachtige open ruimte)
- De leefkwaliteit bevorderen: welzijn, woonkwaliteit en gezondheid
- Samen aan de slag

3.1.3 Ruimtelijk structuurplan Provincie Antwerpen

Het RSPA werd goedgekeurd bij ministerieel besluit d.d. 10/07/2001 en later gewijzigd.

Binnen het RSPA worden vier hoofdruimten onderscheiden: de Antwerpse Fragmenten, de Noorderkempen, de Oostelijke Netwerken en het Netegebied. Antwerpen behoort uiteraard tot de Antwerpse Fragmenten. Elk van deze hoofdruimten werd verder uitgewerkt in deelruimten. Op die manier zijn 14 deelruimten afgebakend.

De stad Antwerpen is onderdeel van de deelruimte 'Grootstedelijk Antwerpen'. Antwerpen heeft een centrale rol binnen de provincie en biedt ruimte aan de meest hoogwaardige functies. Het voorliggend RUP is in overeenstemming met het RSPA.

Een ruimtelijk concept voor deze deelruimte vanuit de invalshoek van de provincie bevatvolgende ruimtelijke principes of ordeningsbeginselen:

- Het grootstedelijk gebied wordt gezien als een geheel van gelijkwaardige grootstedelijke woonomgevingen met een hoog voorzieningenniveau. De meer perifere woonomgevingen nemen daarbij een aantal taken over van de kernstad. Het onderscheid tussen het voorzieningenniveau van deze laatste en dat van de andere woonomgevingen vervaagt. De dichtheid van de kernstad verlaagt, deze van de meer perifere woonmilieus verhoogt.
- De samenhang tussen de verschillende woonomgevingen wordt verzekerd door grootstedelijke elementen als een grootstedelijke groenstructuur en grootstedelijke assen. De groenstructuur bestaat uit groene vingers, geworteld in de Antwerpse gordel en doorlopend in een natuurlijk netwerk verweven tussen de woonomgevingen. De grootstedelijke assen zijn dragers van voorzieningen, van hoogdynamische activiteiten en van openbaar vervoer.
- De Schelde wordt 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.

- De woonomgevingen worden verbonden door een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. In principe moet elke woonomgeving in contact staan met elke andere.

Rond Antwerpen zijn drie andere deelruimten gedefinieerd: de Antwerpse haven, het bebouwd perifeer landschap en de Antwerpse gordel.

Relevante aspecten voor het RUP Friendship site zijn:

- Het Eilandje is een overgangsgebied tussen de stad en de haven. In principe maakt het deel uit van de woonomgeving Antwerpen kernstad. Allerlei overgangsfuncties vinden hier plaats, zo ook een toegang tot de haven van waaruit het openbaar en collectief vervoer in de haven wordt georganiseerd.
- Door het verdichten, hergebruiken en efficiënt benutten van de oudere havendelen, kunnen de voortgaande verschuiving en verwijdering van de haven ten opzichte van de stad Antwerpen worden tegengegaan.

3.1.4 Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen

De provincieraad keurde op 23 mei 2019 een eerste versie van het Beleidsplan Ruimte, de conceptnota, goed. Dit is de conceptnota van de uiteindelijke strategische visie. De strategische visie bevat de vier ruimtelijke principes en zeven strategieën, die de basis zijn voor het te voeren ruimtelijke beleid in de provincie Antwerpen.

De strategische visie vormt de basis van de beleidskaders en bevat onder meer 4 ruimtelijke principes:

- zuinig ruimtegebruik, om meer te doen met dezelfde ruimte;
- veerkracht, zodat we flexibel kunnen omgaan met veranderingen in de toekomst;
- nabijheid en bereikbaarheid, zodat we ons in eerste instantie minder, maar ook duurzaam verplaatsen;
- eigenheid, want de ene plek is de andere niet.

3.2 Relatie met het s-RSA en inspiratienota

Het strategisch ruimtelijk structuurplan (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 s-RSA werd goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen op 21 december 2006. Voor het s-RSA is in 2013 het initiatief genomen om een evaluatie en actualisatie door te voeren. Het evaluatierapport werd op 19 december 2014 goedgekeurd en hierna werd de actualisatiefase opgestart.

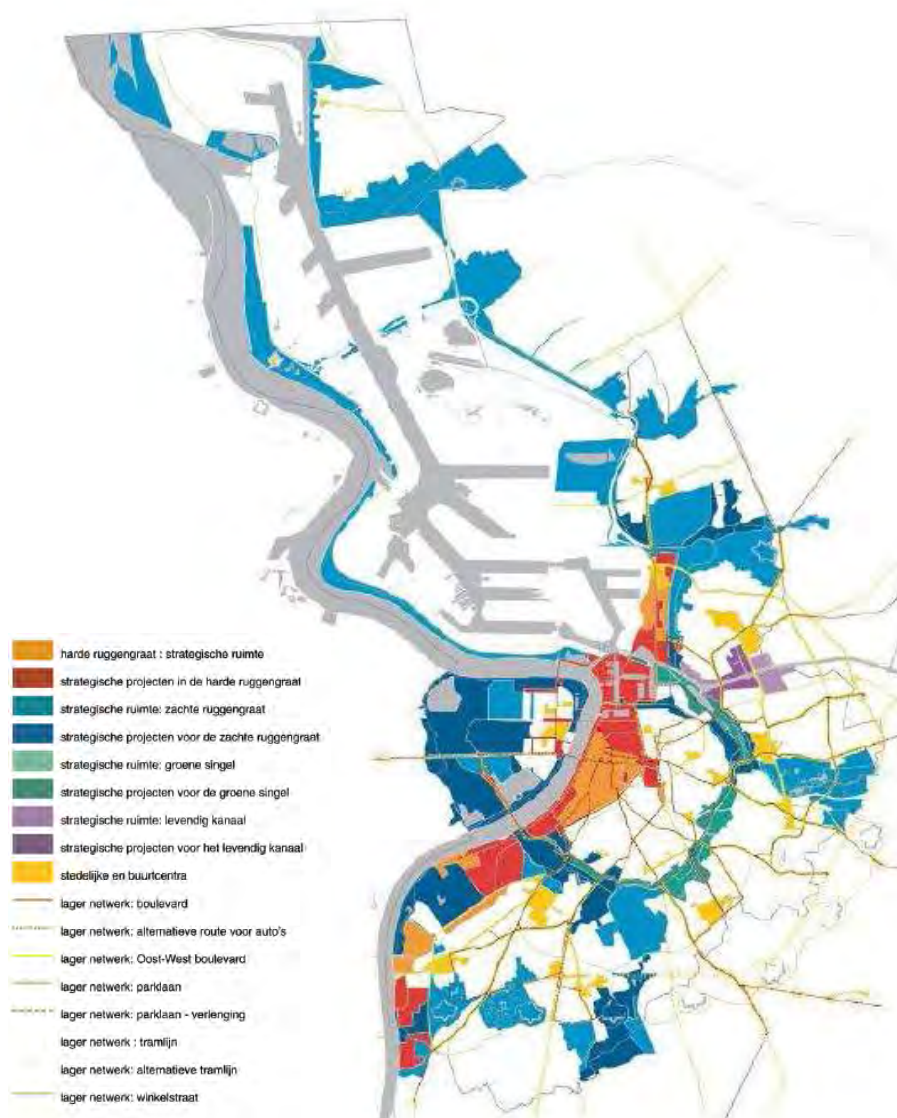
In het s-RSA wordt de locatie Eilandje binnen **het generiek beleid** ondergebracht binnen het beeld 'dorpen en de metropool'. Hierbinnen kan de site gezien worden als onderdeel van de culturele noordzuid-as, vertrekkende vanuit het Zuid via het stadscentrum naar het MAS en de gebouwen van de Red Star Line, alsook als onderdeel van de oostwest-as, meer bepaald de Londen-Amsterdamstraat.

Aan de westzijde van het Eilandje vinden we de Montevideowijk met het Red Star Line gebouw op de Rijnkaai en enkele belangrijke beschermde monumenten zoals de Shop en de Montevideopakhuizen. Ze vormen een uitzonderlijk deel van de erfenis van de vroegere haven en zijn het uitgangspunt voor een gemengde ontwikkeling die te integreren is in de bestaande omgeving. Door het voorzien van stedelijke, publieke functies in voormelde gebouwen, als aanvulling op het aanwezige 'Ballet van Vlaanderen' wordt een invulling gegeven aan de culturele noordzuidas die in het Masterplan Eilandje wordt gedefinieerd vanaf het historische stadscentrum over de Hanzestedenplaats (locatie MAS) via de Montevideowijk tot op het Droogdokkeneiland.

Het zuidelijk deel van het Eilandje, rond de Oude Dokken en jachthaven, is reeds gedeeltelijk heringericht met kantoorgebouwen, woningen en enkele publieke ruimten. Het Sint Felixstapelhuis wordt heringericht als stadsarchief. Op korte termijn wordt de heraanleg van een ondergrondse parkeergarage en het bovengrondse publieke domein gefinaliseerd. Het Museum aan de Stroom, een ontwikkeling die lopende is, is een belangrijke hefboomactie voor het Eilandje. Door de aansluiting op de herinrichting van het Falconplein en de restauratie van de Nassaubrug wordt de culturele noord-zuidas uit het Masterplan Eilandje vormgegeven.

De Cadixwijk sluit via de Londenstraat-Amsterdamstraat aan op de Oude Dokken. De Londenstraat-Amsterdamstraat wordt heringericht als aangename wijkboulevard en sluitstuk van de cirkeltramlijn met potentieel als lokale shoppingstraat. De groene dooradering van deze as zorgt voor een Oost-West verbinding tussen het park Spoor Noord en de Schelderand

Het Eilandje fase 1 met de deelwijken Oude Dokken, Montevideowijk- en Cadixwijk worden binnen **het strategisch of actief beleid** aangeduid als onderdelen van de strategische ruimte 'harde ruggengraat' en geselecteerd als hefboomproject.



*Gewenste ruimtelijke structuur: het Eilandje als onderdeel van de harde ruggengraat
(bron: s-RSA)*

Het s-RSA wil het Eilandje ontwikkelen tot een aangename woonwijk aan het water. Hierbij is de visie van het Masterplan Eilandje geïmplementeerd in het richtinggevend deel van het s-RSA. Bij de herontwikkeling wordt uitgegaan van de bestaande historische en maritieme identiteit van het Eilandje. Via strategische interventies in het bestaande bebouwingsweefsel en het openbaar domein aangevuld met nieuwe invullingen aan de dokranden wordt een stapsgewijze en duurzame transformatie voorzien.

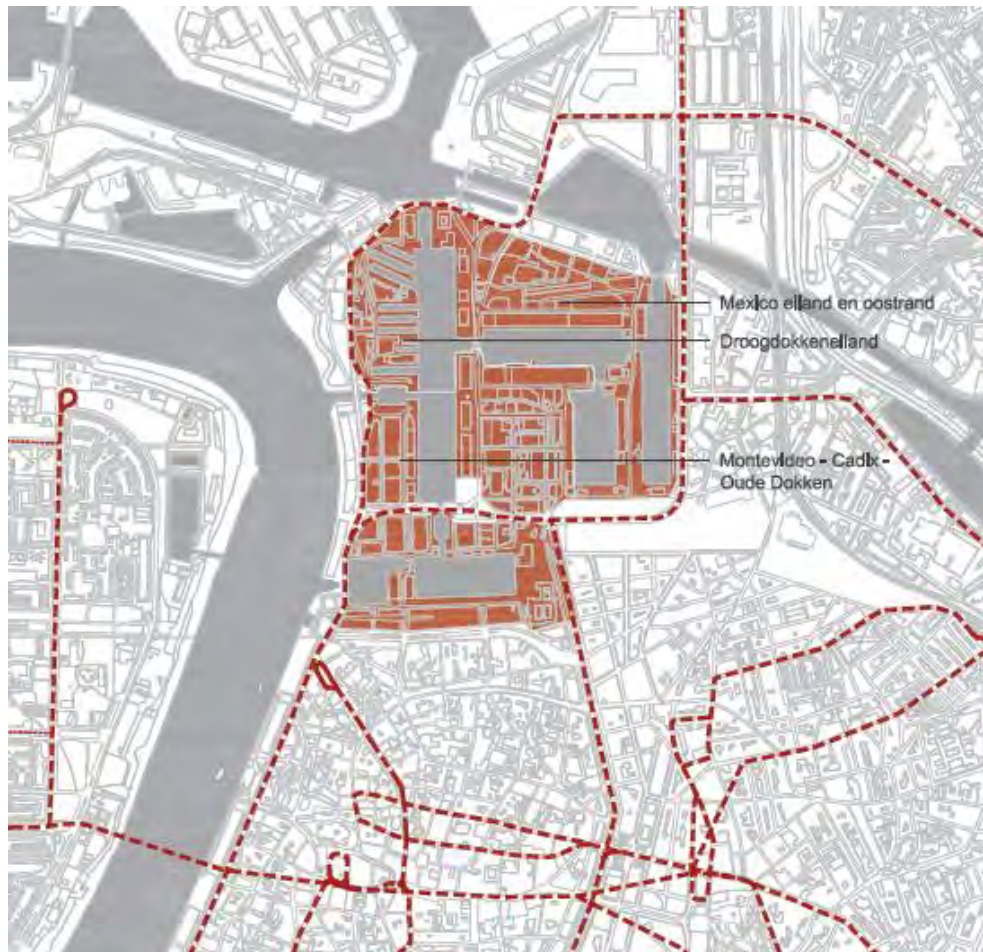
Voor dit strategische gebied [Eilandje] met uitzonderlijke ligging binnen de stad is het de bedoeling een uitgebreid gemengd programma op te zetten dat woningen, kantoren, lokale bedrijven, onderwijs, diensten en een aantal sport- en culturele voorzieningen omvat. Het huisvestingsprogramma zal de aanwezigheid van de dokken optimaal

benutten (om te profiteren van het licht en open ruimte). Verschillende typologieën van woningen kunnen verschillende soorten bewoners aantrekken. Het gebied moet een goede openbaar vervoersverbinding hebben met de stadskern, en via de Londenstraat naar Spoor Noord. Grote voorzieningen kunnen geconcentreerd worden in de zuidoostelijke hoek, in de buurt van de toekomstige voorzieningen van het Cadixpark en park Spoor Noord, om het gebrek ervan in de Binnenstad op te vangen. De culturele as loopt vanuit het Falconplein, over de Oude Dokken, naar de Montevideobuurt en Droogdokken. Het Mexico Eiland (nog steeds bedrijfzone op gewestplan) biedt goede potenties als verwevingsgebied voor wonen, werken, retail. Ook het Droogdokken Eiland (bedrijfzone op gewestplan) zal een nieuwe bestemming moeten krijgen als gemengd stedelijk gebied voor toplocatie, kantoren en wonen.

Het s-RSA bepleit sterk het principe van de ‘Renovatio Urbis’ of de kleine stapsgewijze ingrepen in het bestaande weefsel en openbaar domein waarbij verleden, heden en toekomst hand in hand gaan. Op het Eilandje vertaalt zich dit in de vele renovatie- en invulprojecten in het historische weefsel van pakhuizen, loodsen en rijwoningen. Het Masterplan Eilandje en het s-RSA maken van het behoud van beeldbepalende bebouwing een speerpunt.

Aan de dokranden is er ruimte voor geheel nieuwe ingrepen. Daar worden in de visie van Masterplan Eilandje en het s-RSA de voormalige en huidige bedrijfsgebouwen vervangen door torens (in de Montevideobuurt) en bouwblokken (in de Cadixwijk). Temidden van de Oude Dokken van Napoleon en Koning Willem I verrijst de toren van het MAS of Museum aan de Stroom als voornaamste stapsteen van de denkbeeldige culturele noordzuid-as die het Eilandje met het stadscentrum verbindt.

Het s-RSA ziet een kwalitatief openbaar domein als onderlegger voor duurzame stadsvernieuwing. Dit strookt eveneens met de visie van het Masterplan Eilandje, Beeldkwaliteitsplan voor de Buitenruimte, Groenplan en Waterplan waarin de brede kaaivlaktes en omvangrijke watervlakken van de dokken als kwalitatief openbaar domein zullen worden heringericht hierbij refererend naar het verleden (‘een vloeiende ruimte van kasseien en dokken’) en tegelijk aangepast aan de huidige noden van een levendige en leefbare stadswijk. Zo worden de dokranden aangelegd als groene corridors met boomgroepen en parkvakken, de brede straten als groene boulevards en de huidige parking van het Douanegebouw als parkachtig Cadixplein of groene long van de wijk.



Programma Eilandje (bron: s-RSA)

Het s-RSA duidt het Eilandje in het mentale beeld van 'Dorpen en Metropool' aan als een stadswijk met een dynamische mix van functies. De nadruk komt hierbij te liggen op een woonwijk ondersteund door een spectrum aan culturele, recreatieve en nutsvoorzieningen. Verder wordt het Eilandje en de kop van Spoor Noord aangeduid als kantoorlocatie waar kleinschalige kantoren en headquarters zich kunnen vestigen. Tevens moet plaats kunnen geboden worden aan de zogenaamde creatieve economie.

Het s-RSA wil inzetten op hoogbouw en neemt de opmaak van een hoogbouwnota op in de bindende bepalingen. Het s-RSA wil het idee van "stad aan de stroom" versterken door in te zetten op torens: in het bijzonder kunnen torens de nieuwe centraliteit van de Schelde op symbolische wijze aangeven ter hoogte van het Eilandje en nieuw zuiden 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 s-RSA specificeert door voor het Eilandje expliciet als doelstelling te stellen:

Het vervolledigen van de Antwerpse skyline door in te zetten op hoogbouwprojecten op het Eilandje zodat op die manier een dens stedelijk programma kan worden gecreëerd met een beperkte footprint zodat de openheid van het gebied en de vele doorzichten behouden blijven.

In 2018 werd de inspiratienota voor de Stad Antwerpen uitgegeven. Deze inspiratienota omvat de speerpunten voor een globale ruimtelijke toekomstvisie voor Antwerpen met een tijdshorizon tot 2050. De onderzoeksfase van de nota liep van 2016 tot 2018 en vormt de basis voor het nieuwe Strategische Ruimteplan Antwerpen (SRA) die vanaf 2019 wordt uitgewerkt.

De inspiratienota is het vervolg op de beleidsnota van de stadsbouwmeester Christian Rapp en geeft inspiratie om te werken aan een nieuw strategisch ruimteplan voor de stad volgens drie overkoepelende thema's: levendige woonstad, slimme netwerkstad en veerkrachtig landschap.

Het eerste thema "Levendige woonstad" beschrijft de woonbeleidsvisie. De stad vernieuwt en groeit maar op maat van haar burgers. De planning van het aantal woningen is onder controle. Dat geeft de ruimte om sterker te sturen op kwalitatieve én betaalbare woningen in een levendige woonomgeving om zo starters en gezinnen te charmeren een duurzame Antwerpse wooncarrière uit te bouwen.

De Slimme Netwerkstad gaat over ondernemen, kennis en connectiviteit. Antwerpen is een bedrijvige stad met een diversiteit aan economieën en ondernemerschap waarbij we ruimte geven om een bloeiende ondernemingscarrière uit te bouwen in de stad. Om concurrentieel te blijven moeten we de bedrijvigheid die we hebben, koesteren maar ook durven vernieuwen, innoveren en de ketens korter maken. Vanuit een heldere wegenhiërarchie streeft de stad naar een sterk stadsnetwerk. Op, rond en binnenin deze netwerken moet een nieuw evenwicht worden verzekerd, dat zich uit in co-modaliteit, leefbaarheid, verkeersveiligheid en waar iedereen toegang tot heeft.

Het laatste thema, Veerkrachtig landschap, vormt de contramal van de vorige twee thema's en richt zich op de onbebouwde ruimte van water en groen. Om verder te bouwen aan een gezonde en veerkrachtige stadsbiotoop moet het aanwezige groenareaal versterkt worden, in de groene nevel en de Superparken. Het Ringpark en de Schelde vormen de groene en blauwe connectors. Het groenplan en het waterplan vormen de basis voor een veerkrachtige stadsontwikkeling die uitgaat van een kwalitatieve status quo van groen. Dit plan wordt gerealiseerd met concrete projecten. Een up-to-date monitoringsysteem onderbouwt beslissingen en toont de effecten. Op die manier rollen we de groene loper verder uit.

Over het plangebied van het RUP Friendship site worden geen specificaties opgenomen, wel over het Eilandje. Het RUP heeft voornamelijk betrekking op het eerste thema, namelijk "levendige woonstad". De stapsgewijze ontwikkeling van het Eilandje heeft tot de uitvinding van de term 'slow urbanism' geleid en transformeert geleidelijk van een historische havenwijk naar een 'nieuw' stukje binnenstad, waarbij het tegelijk op een bescheiden manier contact zoekt met de haven.



Drie overkoepelende thema's

3.3 Andere lopende of geplande projecten en plannen

3.3.1 Masterplan Eilandje

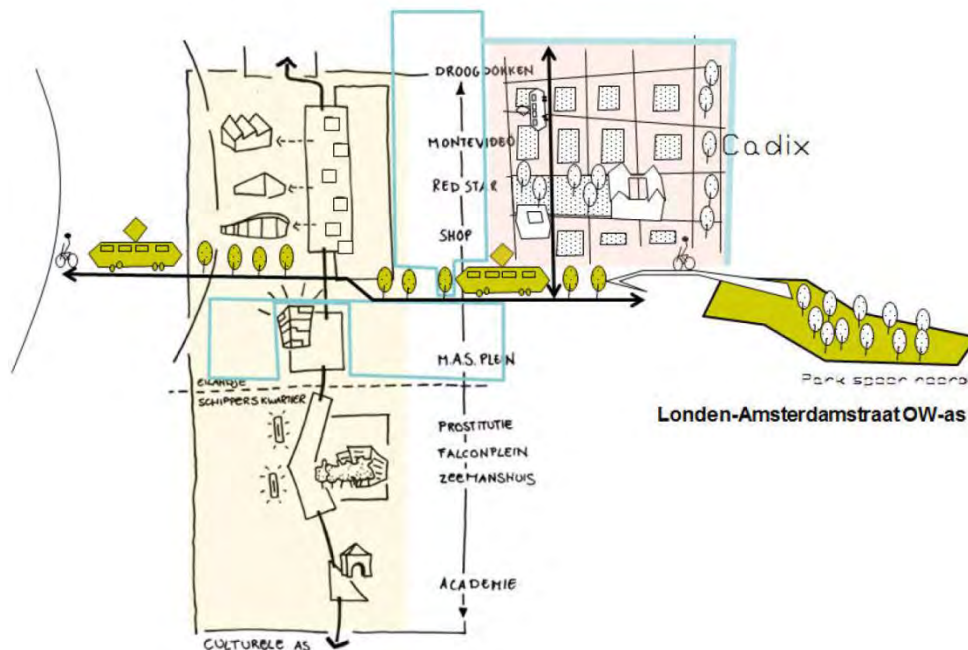
Het Masterplan Eilandje (goedgekeurd in 2002) gaat uit van een aantal strategische interventies om een levendige en leefbare stadswijk te creëren. Vooreerst wordt bijzondere aandacht besteed aan de kwalitatieve uitbouw van het publieke domein met de vele dokken en watervlakken als een belangrijk onderdeel ervan.

De realisatie van een jachthaven in het Willemdok en de geplande heraanleg van de kaairanden langs de Oude Dokken kaderen hierbinnen.

Verder wil het Masterplan Eilandje de historische en maritieme identiteit van dit historische havengebied benadrukken, daarom werd ingezet op de bescherming van monumenten en beeldbepalende gebouwen die herbestemd worden tot wonen-, kantoren-, culturele en wijkondersteunende functies. Nieuwe invulprojecten rond de Oude Dokken moeten de geest ademen van de historische pakhuizen en depots.

Het beschermde Sint-Felixpakhuis is zodoende gerenoveerd als stadsarchief en rond de Oude Dokken zijn de voorbije jaren diverse loftprojecten gerealiseerd in de bestaande en nieuwe gebouwen. Het Masterplan Eilandje definieert tevens een culturele noord-zuidas die centraal door het Eilandje loopt en het gebied linkt met de historische binnenstad. Langs deze as worden culturele stapstenen uitgezet, zoals de realisatie van het Museum aan de Stroom (MAS) op de Hanzestedenplaats.

De oostwest gerichte Londen-Amsterdamstraat vormt de belangrijkste wijkontsluitingsweg vanaf de Italiëlei. De heraanleg voorziet een verblijfsboulevard met centrale trambaan waarlangs de vestiging van plaatselijke winkels en horeca kan worden gestimuleerd.



Conceptschets noordzuid-as en oostwest-as (bron: Masterplan Eilandje)

3.3.2 Beeldkwaliteitsplannen Eilandje

Om deze globale visie verder thematisch te detailleren werden beeldkwaliteitplannen opgemaakt. Hier worden meer in detail spelregels vastgelegd voor de aanleg van het publieke domein, groenvoorziening, bebouwing en functionele programmatie van de dokken. De beeldkwaliteitsplannen zijn geen officieel goedgekeurde beleidsdocumenten, maar geven wel het gewenst beleid weer.

Het **Beeldkwaliteitsplan voor de Buitenruimte** van Atelier JPLX i.s.m. Desvignes Landschapsarchitecten (2002) bevat heldere visierichtlijnen voor de vormelijke herinrichting van straten, pleinen en dokranden. Ook hier moet het typische karakter van het Eilandje met al haar ruwheid en éénvoud duidelijk uitspringen. De specifieke aanleg van de dokranden en kades in eenheid en uniformiteit definieert het beeld van het Eilandje en maakt het Eilandje tot een herkenbaar geheel. Hierbij wordt gewerkt met bestaande materialen zoals kasseien, platines en blauwe hardsteen. Sporen van de geschiedenis: monumenten, sluizen, bruggen, pakhuizen en kranen... zijn de kwaliteiten van het Eilandje en dienen hierbij gevrijwaard te worden. Het publieke karakter van de dokkades dient eveneens gegarandeerd te blijven.

Het Beeldkwaliteitsplan voor de architectuur of kortweg '**Architectuurnota**' van Atelier JPLX (2004) geeft een visie op de ontwikkeling van de bestaande en de toekomstige bebouwing op het Eilandje. Het plan biedt een stevig kader zodat private en publieke bouwplannen eraan getoetst kunnen worden. Op basis van de uitvoerige inventaris in het plan zijn reeds meerdere monumenten beschermd op het Eilandje.

De voormalige havenactiviteiten hebben de buurt een eigen karakter gegeven met een sterke sociale en culturele geladenheid. Renovatie- en nieuwbouwprojecten moeten zoveel mogelijk binnen de authentieke sfeer van het Eilandje passen. Een belangrijk aspect is bijvoorbeeld het gebruik van specifieke materialen zoals kasseien, staal, baksteen en hardsteen. Dit zijn de elementen die typisch zijn voor het Eilandje omdat ze een gevoel van éénvoud en ruwheid creëren.

Het **Waterplan** van Urban Design-Vrolijks (2004) vormt een belangrijke aanvulling op het Masterplan. Het accent ligt hier op het verder uitbouwen van het maritieme karakter. De havenbekkens blijven behouden en krijgen maritieme functies: een commerciële havenfunctie, een toeristisch-recreatieve functie of zelfs een woonbestemming. Het water is de sfeerdrager van het nieuwe Eilandje en moet vanaf het land zichtbaar zijn. Het waterprogramma van het Eilandje moet voor iedere Antwerpenaar iets te bieden hebben. De komst van de jachthavens in het Willem- en Kempisch dok waren de eerste waterprojecten op het Eilandje. Momenteel wordt gewerkt aan een verdere operationalisering van het Waterplan met aanmeerplaatsen voor riviercruises en rondvaarten in het Kattendijkdok, in het Bonapartedok, zones voor woonboten in het Houten Kempisch dok en een drijvend openluchtwembad. Waterwegen en Zeekanaal renoveerde ondertussen de Kattendijksluis voor schepen.

Intussen werd het Waterplan geactualiseerd (2011). Met dit **Waterplan+** (WP+) engageert de Stad zich om het waterbeleid op het Eilandje in het daglicht te houden en een aantal projecten duidelijk te definiëren en op de agenda te plaatsen.

In het **Groenplan** van Desvignes Landschapsarchitecten (2005) wordt een groenstrategie uitgewerkt voor het Eilandje (zie ook paragraaf 3.3.3). De wijk wordt opgespannen tussen twee stadsparken: het geplande Droogdokkenpark (waarvan momenteel de eerste fase, de Belvédère is uitgevoerd) en Park Spoor Noord. In de wijk zelf wordt een groenstructuur voorzien bestaande uit boomgroepen langs de kades en in de binnenstraten, tijdelijke landschappen, parkstructuren langs de Westkaai en op het wijkplein Cadix en laanaanplantingen langs de boulevards. Er is gekozen voor aanleg door middel van boomgroepen die verspreid worden over de dokranden omdat klassieke laanbeplantingen

hier te transparant zijn om een antwoord te kunnen bieden op de schaalgrootte van de open ruimte op het Eilandje. Dit principe is al toegepast bij de heraanleg van de kades rond de Oude Dokken.

3.3.3 Groenplan Eilandje

Het Groenplan voor het Eilandje dateert van juni 2005.

Het karakter van het Eilandje wordt gevormd door de weidsheid van de dokken en de kaden, gevat in een orthogonaal patroon.

De strategie voor landschappelijke aanleg van het groenplan, heeft tot doel groen te introduceren in dit stadsdeel, dat vroeger nooit groen gekend heeft. Het gevaar bestaat echter om de ruimte te banaliseren. De introductie van elementen die een schaal geven aan de site, zou haar kwaliteit van buitengewone ruimte ondermijnen. De introductie van elementen met een binnenstedelijke connotatie, zou het gevoel van vrijheid op de minerale kades beperken.

Het toevoegen van nieuwe elementen, in dit geval groen, moet dus uitermate doordacht gebeuren. De vooropgestelde strategie voor landschappelijke aanleg probeert de eenheid van het Eilandje te accentueren, zonder haar openheid te verliezen.

Het Groenplan wordt opgebouwd uit vijf 'bouwstenen', die samen visueel één geheel vormen. Deze bouwstenen worden gedefinieerd in functie van hun specifieke locatie en situatie.

- Boomgroepen langs de kades;
- Boomgroepen in de binnenstraten;
- Tijdelijke landschappen;
- Parkstructuren;
- Laanaanplantingen.

De laatste bouwsteen, de gekende rijtjesaanplanting van bijvoorbeeld platanen, wordt door de stad veelvuldig toegepast en behoeft geen verdere uitleg in het Groenplan. De eerste vier bouwstenen worden verduidelijkt en uitgewerkt aan de hand van telkens een casestudy.

Het Groenplan voor het Eilandje legt overwegend nadruk op groen in de openbare ruimte (kade, straten), maar geeft geen specifieke richtlijnen voor groen op het niveau van een bouwblok.

De parkstructuur, één van de bouwstenen, wordt in het Groenplan in principe geprojecteerd op de publieke kades. In een ruimere interpretatie zou dit ook toegepast kunnen worden op semi-publieke en collectieve binnenruimtes van bouwblokken. Enkele belangrijke principes van de parkstructuur zijn:

- Groene reserves op het Eilandje (natuurlijkheid naar analogie met grote 19^e eeuwse parken, hoge dichtheid in aanplanting, met open plekken, belang van zichtlijnen, coulissenlandschap)
- Prairie voor de bodem van het park (afwisseling tussen aanplanting, verharding, paden)

Andere mogelijke interessante elementen uit het Groenplan zijn:

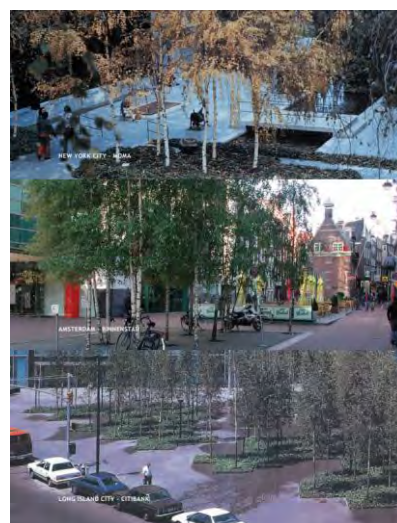
- Het overzicht van boomsoorten die spontaan groeien langs de Schelde (zie onderstaande figuur). Aan de hand van deze lijst kunnen type-beplantingen samengesteld worden voor de diverse situaties. De bomen zullen geen zijtakken hebben tot een hoogte van minimaal 2.80m, zodat een vrij doorzicht gewaarborgd blijft.
- De bodem wordt bij voorkeur uitgevoerd met bodembedekkers. Deze optie combineert een 'groene' bodem met een minimum aan onderhoud. Indien dit gewenst is, kunnen de bodembedekkers vervangen worden door siergrassen. Deze optie kan in enkele specifieke situaties een meerwaarde geven aan de boomgroep. De siergrassen zullen niet hoger zijn dan 1m.
- In het geval de boomgroep doorwaadbaar of toegankelijk moet zijn, kan de bodem aangelegd worden met platines of kasseien, zoals de omringende verharding. Het Groenplan schrijft voor de voegen tussen de verharding uit te voeren als groene voegen. Op die manier blijft de boomgroep leesbaar als rechthoekig vlak tussen de verharding.
- Vegetale plateaus met siergrassen waarin de boomgroepen verankerd staan. Deze vormen inspiratie - voor bijvoorbeeld de voortuinen van de rijwoningen aan de Bataviastraat.

BOOMSOORT			KADE	STRAAT	PARK
Wetenschappelijke naam	Nederlandse naam	Hoogte [m]			
Acer Platanoides 'Olmsted'	Esdoorn	10-12		X	X
Alnus cordata	Hartbladige els	10-15	X	X	X
Alnus Glutinosa 'Laciniata'	Zwarte els	12-15	X		X
Alnus Incana 'Aurea'	Goudels	5-10	X	X	X
Carpinus betulus 'Frans Fontaine'	Gewone haagbeuk	10		X	X
Fraxinus angustifolia	Es	15-20	X		X
Fraxinus angustifolia 'Elegantissima'	Es	8	X	X	X
Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Es	15-20	X		X
Fraxinus ornus 'Arie Peters'	Es	7		X	X
Quercus frainetto	Hongaarse eik	20-25			X
Salix alba 'Sercea'	Gewone wilg	6-10	X		X

Bodemsoorten (bron: Groenplan)



Siergrassen en groene voegen (bron: Groenplan)



Referentiebeelden (bron: Groenplan)

3.3.4 Waterplan stad Antwerpen

Het college van burgemeester en schepenen keurde op 20 september 2019 het Waterplan goed. Dit plan omvat een analyse en voorstellen om water opnieuw een plek te geven in de stad.

Het plangebied behoort tot de deelruimte 'Minerale stad'. In de Minerale stad bevinden zich grotere waterstructuren waar de hemelwatercascade op zou kunnen afwateren: de ruien en de dokken. Vanwege hun historische importantie is het in deze cascade het meest interessant om vanuit het laadvermogen van deze oude nog aanwezige waterstructuren te redeneren.

De dokken aan de noordzijde van de historische binnenstad zijn grotendeels nog intact als voormalige havenbekkens. Ze vormen nu indrukwekkende open watervlakken in het transformatiegebied Het Eilandje. Vanwege de alom aanwezige open water kan hier eenvoudig het regenwater uit de openbare ruimte en vanaf de daken van aanliggende gebouwen naar toe worden getransporteerd. Doordat er slechts een beperkte afstand hoeft te worden overbrugd, is er geen aparte RWA nodig maar kan men volstaan met verholten of/ en open afvoergoten die in de bestrating van het publiek domein kunnen worden meegenomen.

In de gebieden rondom de dokken is het echter ook interessant om te onderzoeken of er op het private domein bronmaatregelen kunnen worden ingezet. Aan de noordzijde omdat hier grootschalig nieuwbouw plaats vindt en aan de zuidzijde omdat er in het monumentale stadswaefsel veel royale bouwblokformaten aanwezig zijn.

In het Waterplan is een generieke stroomdiagram opgenomen. Daarbij worden voor elke stap in de cascade geschikte watersensitieve bouwstenen worden aangereikt met een globale kostenindicatie voor de benodigde investering; een indicatie of het beheer intensief, regulier of minimaal is; en welke meerwaarden met de bouwsteen worden bereikt.

Het groen binnenhof dat voorzien wordt in het RUP biedt potenties als regentuin of voedseltuin, hetgeen meerwaarden biedt op vlak van droogte, koeling, biodiversiteit, bewustwording en stressreductie, alsook op sociaal vlak.

3.3.5 Klimaatadaptatieplan stad Antwerpen 2015 - 2020

Het klimaatplan voor de stad Antwerpen dateert van oktober 2015 en heeft als tijdshorizon 2020. Hiermee werkt de stad aan een klimaatneutraal en klimaatrobuust Antwerpen.

Dit wil zeggen minder tot geen broeikasgassen uitstoten zoals CO₂ en Antwerpen klaarmaken om klimaatveranderingen tegen te gaan zoals hitte, droogte en hevige neerslag. De stad ondertekende begin 2009 het Burgemeestersconvenant (Covenant of Mayors). Daarin engageren Europese steden zich om tegen 2020 minstens 20% minder CO₂ uit te stoten. De stad maakte daarom een klimaatplan 2020. In 2017 tekende de stad het hernieuwde Burgemeesterconvenant, waarbij ze zich ook engageert om te streven naar:

- minstens 40% CO₂-uitstoot,
- te werken aan energie-armoede,
- en te bouwen aan een stad die tegen de klimaatsverandering bestand is.

Daarom werkt de stad nu aan het nieuw klimaatplan 2030 Antwerpen.

Het klimaatplan 2015 – 2020 focust zowel op mitigatie als op adaptatie. Het plan benoemt voor het luik mitigatie concrete maatregelen voor de verschillende betrokken sectoren (residentiële sector, tertiaire sector en energie, mobiliteit, hernieuwbare energie en de stedelijke diensten). De klimaatadaptatiestrategie is gestoeld op 4 sporen:

- kennisontwikkeling over de verschillende risico's
- implementatie van maatregelen in plannen en pilootprojecten
- verdere beleidsuitwerking
- werkterrein communicatie, participatie en disseminatie

Tot slot zoomt het klimaatplan in op enkele strategische projecten in uitvoering, waaronder de Cadixwijk.

Bijlage 1 omvat maatregelenfiches. Op vlak van mitigatie zijn deze vrij concreet uitgewerkt, op vlak van adaptatie hebben deze overwegend betrekking op verdere kennisontwikkeling en (verdere uitwerking van) beleidsplannen.

3.3.6 Strategische Energievisie stad Antwerpen (SEViA) en plan van aanpak warmtenetten

Beide documenten werden goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen op 27/04/2020.

In 2009 heeft de stad Antwerpen de Covenant of Mayors (CoM) ondertekend, waarin klimaatdoelstellingen worden vastgelegd. De stad engageert zich in haar bestuursakkoord 2019-2024 om in 2050 klimaatneutraal te zijn en bijgevolg geen fossiele brandstoffen meer te verbruiken.

Om oplossingen te vinden hoe de energievoorziening klimaatneutraal kan zijn en tegelijk betaalbaar en betrouwbaar kan blijven werd de Strategische Energievisie voor de stad Antwerpen opgemaakt. Deze studie focust zich integraal op de belevering van duurzame warmte via alternatieve bronnen. De studie resulteerde uiteindelijk in een warmtezoneringskaart waaruit duidelijk een kostenvoordeel spreekt voor warmtenetten als distributie en transportinfrastructuur voor warmte. In het bijzonder voor het projectgebied dat voorwerp is van dit RUP.

Om tot realisatie van deze infrastructuur te komen werd ook een Plan van Aanpak opgemaakt waarbij zones werden aangeduid die prioritair worden aangepakt in de realisatie van stedelijk warmtenetwerk. In het Plan van Aanpak worden verder de rollen beschreven van alle actoren die dit samen moeten waarmaken. Het plangebied van dit RUP maakt deel uit van de pilootzone “Eilandje en omgeving”.

Het Eilandje heeft veel hoogbouw. Er zijn verschillende nieuwbouw- en renovatieprojecten bezig en gepland (bv. de ontwikkelingen Cadixwijk en de Friendship site). Dit zijn interessante opportuniteiten om het warmtenet te kunnen uitrollen in deze wijk. Ook de aangelegene ontwikkelingen van het Mexico-eiland (Innovatieve Stadshaven, bedrijfsgebonden) en deze rond Spoor Noord bieden potentieel voor de uitrol van het warmtedistributienet.

3.3.7 Masterplan Scheldekaaien

Op 9 juli 2010 keurde het college van burgemeester en schepenen het masterplan Scheldekaaien goed.

Het masterplan Scheldekaaien vormt het richtinggevend document voor alle uitvoeringsprojecten bij de heraanleg van de Scheldekaaien. Het masterplan gaat uit van publieke invulling voor de gebouwen op de kaaivlakte maar maakt voor de Rijnkaai site, gelegen tegenover de Friendship site, een uitzondering waarbij een functioneel gemengde invulling wordt vooropgesteld. De Rijnkaai wordt gedefinieerd als een 'bescheiden nieuw waterfront voor het havenkwartier Eilandje' waar een menging van stedelijke functies toegelaten wordt op verdieping. Voor het gelijkvloers wordt wel duidelijk een publieke invulling vooropgesteld net zoals een maximale publieke toegankelijkheid cfr. stedelijke plint.



Masterplan Scheldekaaien

3.3.8 Mobiliteitsplan Antwerpen

Het richtinggevend gedeelte van het Mobiliteitsplan Antwerpen 2020 | 2025 | 2030 'Actief en bereikbaar' werd goedgekeurd op 22/01/2015.

Het mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van het mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente bevoegd is. Het mobiliteitsplan legt ook de visie op de verschillende netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto vast. Daarnaast is het gemeentelijk mobiliteitsplan het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere partners (het Vlaams gewest, De Lijn, de NMBS, de provincies, ...) gerealiseerd kunnen worden.

In dit mobiliteitsplan staan de visie en strategie van de stad voor een actief en bereikbaar Antwerpen beschreven. De nadruk op 'actief' komt van het idee dat bewoners, bedrijven, handelaars en bezoekers hun activiteiten organiseren dankzij efficiënte verplaatsingen van en naar de woning, het werk, de school, de winkel, sport- en culturele voorzieningen en van en naar een onderneming, de klant, een vergadering, een bedrijventerrein of de

haven. Bereikbaar betekent de impuls voor activiteiten die bewoners en bezoekers, pendelaars en investeerders aantrekt om een stedelijke dynamiek op gang te brengen. Niet het verplaatsingsmiddel (fiets, tram, auto,...), maar de gebruiker staat hierbij centraal.

Volgende initiatieven zijn relevant voor betreffend RUP:

- Rijnkaai en Londen-Amsterdamstraat zijn opgenomen in het hoofdfietsnet. De Rijnkaai is geselecteerd als hoofdroute en de Londen-Amsterdamstraat als kernroute. Een hoofdroute is een fietsostrade of lange afstandsroute die gemeentegrensoverschrijdend zijn: doorgaande fietsroute met het hoogst kwalitatief karakter. Een kernroute is een bovenlokale functionele route die woonkernen, districtskernen en belangrijke functies met elkaar verbindt. Ze zijn de kortste en meest logische weg voor de fietser.
- Rijnkaai en Londen-Amsterdamstraat zijn opgenomen in het bovenliggend wegennet. Beide straten zijn geselecteerd als wijkwegen. Dit wil zeggen: verzamelen en ontsluiten op wijkniveau (en naar hoger wegennet). Wijkwegen maken wijken en kernen bereikbaar en ontsluiten daar hoofdzakelijk lokale bestemmingen op wijkniveau (bv cultuurcentrum, specifiek winkel- of horecagebied) en in omgekeerde richting ontsluiten zij de 'hogere' hiërarchieën van wegen.

3.3.9 Hoogbouwnota

De Hoogbouwnota vormt het ruimtelijke beleidskader voor hoogbouw in Antwerpen. Aanvragen voor hoogbouwprojecten worden afgetoetst aan de kwaliteitseisen, richtlijnen en aandachtspunten, geformuleerd in de hoogbouwnota.

De hoogbouwnota is een sturend en controlerend instrument voor kwaliteitsvolle hoogbouw op verschillende schaalniveaus, ongeacht de locatie. Zo wil de stad kwaliteit garanderen door de opname van criteria in de vorm van een checklist en het voeren van een traject in dialoog. De checklist bestaat uit hoofdthema's waarin kwaliteitseisen, richtlijnen en aandachtspunten worden aangereikt voor de stedenbouwkundige inplanting en de architecturale uitwerking van hoogbouwprojecten. Hierdoor wordt eerst de locatiegeschiktheid (stedelijk functioneren, stadsbeeld, mobiliteit, milieu-effecten, lucht en geluid) nagegaan en vervolgens de architecturale geschiktheid (beeldkwaliteit, verblijfskwaliteit, keuze-architectuur en modal split, duurzaamheid). Alle initiatieven worden onderworpen aan een grondige motivatie en moeten voldoen aan uitgebreide criteria.

Hoogbouw kan op verschillende manieren gemotiveerd worden; in het teken van concentratie en menging van functies, weloverwogen verdichting, vrijwaring van open ruimte, optimalisering van mobiliteitsstromen, innovatieve woontypologieën, gebruik van duurzame technieken ...

Hoogbouw is in theorie overal mogelijk, maar zal altijd grondiger en anders gemotiveerd moeten worden dan in de gebieden 'waar het vanuit de visie op stadsontwikkeling gemakkelijker te motiveren is'. Buiten die gebieden zal hoogbouw daarom slechts uitzonderlijk overwogen worden.

De Hoogbouwnota bouwt een bescherming in van zichtassen op het historische stadscentrum. Op basis van de stadsbeeldanalyse worden de zeer markante assen met zicht op de OLV Kathedraal uitgesloten van hoogbouw. Op zeer grote afstand zijn dat de assen Boomsesteenweg en Blancefloerlaan. Op andere locaties, zoals het Eilandje, Nieuw Zuid en de Groene Singel, is dit wel te motiveren.

De stad kiest voor een traject in dialoog. De aanpak is vergelijkbaar met de voorbespreking voor 'reguliere' stedenbouwkundige vergunningsaanvragen. Het gaat om een adviesprocedure voor de eigenlijke indiening van de vergunningsaanvraag. De initiatiefnemer dient zijn hoogbouwrapport in en kan tijdens het traject de nodige aanpassingen voorstellen. Bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag wordt met alle adviezen rekening gehouden.

De GECORO (Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening) toetst initiatieven aan de uitgebreide set van locatiecriteriën. De welstandscommissie toetst de architectuur en beeldkwaliteit. Hiermee krijgt de GECORO, naast de stadsdiensten en de welstandscommissie, een belangrijke rol in de adviesprocedure. Zo ontstaat een maximaal maatschappelijk draagvlak.



principeel uitgesloten ...



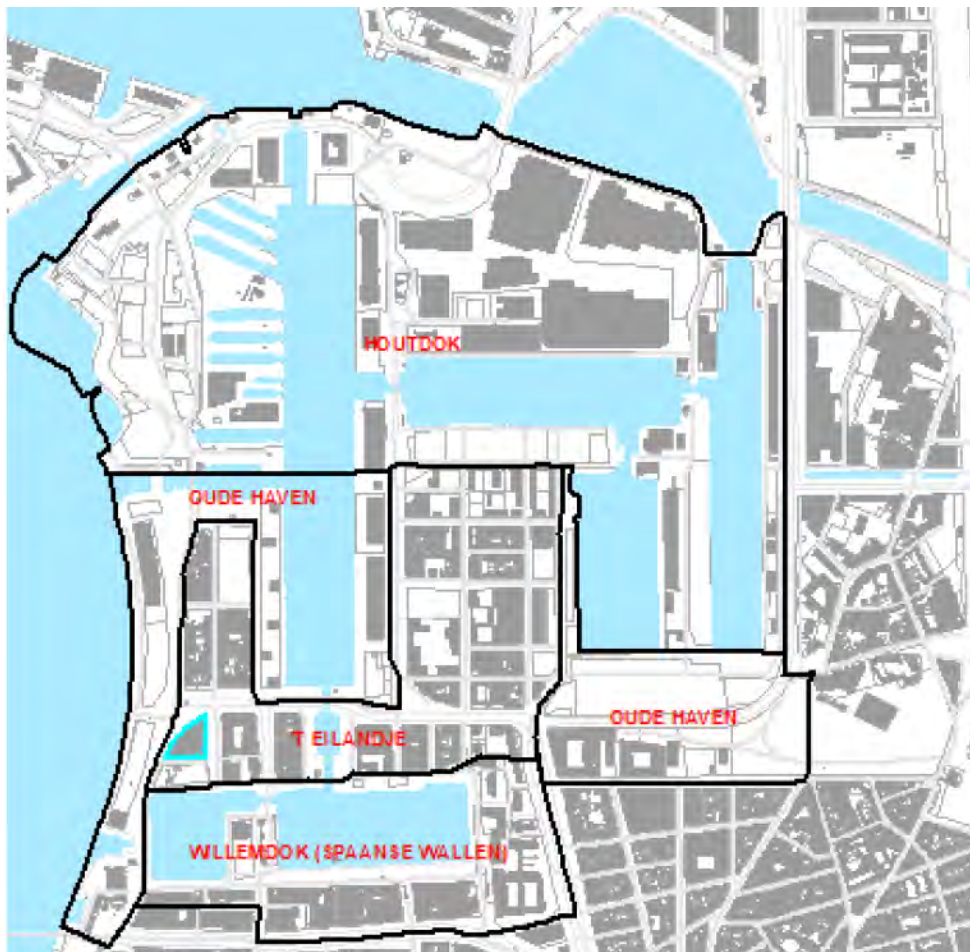
gemakkelijker te motiveren...

Gebieden waar hoogbouw principeel is uitgesloten en waar hoogbouw gemakkelijker te motiveren is (bron: Hoogbouwnota stad Antwerpen)

3.3.11 Omgevingsanalyse Friendship

De omgevingsanalyse van Friendship dateert van 16 januari 2020 en werd opgemaakt door de dienst Stadsontwikkeling/ afdeling Ruimte/ team Ruimtelijk Onderzoek. Aan de hand van geodata (GIS) en statistische data wordt de omgeving op een kwantitatieve en objectieve manier in beeld gebracht om zo tot een onderbouwde visie te komen.

Het projectgebied ligt in de buurt (statistische sector) Eilandje (J85-) en in de wijk Eilandje. Tot deze wijk behoren ook nog de buurten Willemdok (J84-), Oude Haven (J072) en Houtdok (J873).



Buurt Het Eilandje, wijk Het Eilandje (bron: omgevingsanalyse)

De volgende thema's komen aan bod: socio-demografie, economie, wonen, mobiliteit, milieu, welzijn, voorzieningen (lokaal woonondersteunend: onbebouwd en bebouwd),... waarbij de synthese van het thema gevolgd wordt door de kaarten en grafieken.

De gegevens die relevant zijn voor dit RUP kunnen als volgt worden samengevat (bron: stad in cijfers):

Demografisch

- Hoge densiteit bewoners in wijk met lage densiteit t.o.v. bv. binnenstad
- Laag % jongeren vs. hoog % 18-64 jaar
- 8 % gezinnen met kinderen vs. stad 24 %
- zeer hoge verhuisintensiteit
- 72 % één of tweepersoons huishoudens
- Lager % allochtonen
- Opleidingsniveau en werkzaamheidsgraad is hoog/ graad werkloosheid/ hogere inkomensklasse

Beleid: meer gezinnen aantrekken t.b.v. diversiteit in demografie

Wonen

- Laag % rijwoningen & aandeel huizen
- > 20 % 2-kamerappartementen
- Hoge % meergezinswoningen
- Meer dan gemiddeld kleinere wooneenheden

Beleid: meer gezinnen aantrekken vraagt een ander woonproduct dan huidig aanbod van meergezinswoningen (= voornamelijk appartementen van 60 m² - 2-kamereenheden)

Mobiliteit

- Minder goede bereikbaarheid van treinvervoer
- Goede bereikbaarheid van tram en busvervoer
- Goede algemene bereikbaarheid van trein en tram met de fiets

Beleid: fiets als algemene modi voor stedelijke diensten en andere modi's

Tekorten en tekortzones Eilandje

Voor een duurzame en kwalitatieve woonomgeving is de aanwezigheid van lokale publieke woonondersteunende voorzieningen (groen, onderwijs, jeugd, sport, cultuur, welzijn) van fundamenteel belang.

De tekortenanalyse wordt uitgevoerd, rekening houdend met nog geplande inwoners en geplande voorzieningen voor het Eilandje. Het gaat om

- 1.691 woningen of 3.700 inwoners extra
- volgende voorzieningen:
 - o 5 ha woonbuurt openruimte
 - o 1 speelterrein (729 m²)
 - o 1 basisschool

In het projectgebied Eilandje zijn er tekorten en tekortzones voor de volgende *buurt*voorzieningen (400m): basisschool en jeugdwerk. Alleen tekortzones en geen tekorten voor buurtsportterrein, kinderopvang, apotheker, slager en bank.

Voor de *wijk*voorzieningen (800m) zijn er tekorten en tekortzones voor een hondenloopzone en voor wijkgroen (en pleinen). Er is een tekortzone voor een dienstencentrum.

Voor de *stadsdeel*voorzieningen (1600m) zijn er tekorten en tekortzones voor een zwembad en recyclagecentrum. Alleen tekorten voor stadsdeelgroen en samen- of volkstuin, sporthal en DKO beeld.

Voor de volgende voorzieningen zijn er geen of kleine tekorten of tekortzones: bakker, speelterrein, middenschool, DKO Muziek, DKO Beeld, jeugdcentrum, fuifruimte, bibliotheek en cultuurcentrum.

Noot: De open voorzieningen (buurtsportterrein en hondenloopzone) zijn in het bouwblok Friendship site wegens beperkte omvang en aard (bouwblok) moeilijk te voorzien.

Door het voorzien van een groot groen binnenhof kan er wel tegemoet gekomen worden aan bouwblokgebruiksgroen (Antwerpse norm: 4 m² per inwoner). Door het deels publiek toegankelijk stellen van het groene binnenhof, kan er tegemoet gekomen worden aan toegankelijk bouwblokgebruiksgroen voor omwonenden. De buurt- en wijkvoorzieningen zijn mogelijk binnen de bestemmingsvoorschriften van het RUP.

4 BIJLAGE 4: GOEDKEURING ONTHEFFING PLAN- MER-PLICHT D.D. 06/07/2020

5 BIJLAGE 5: GOEDKEURING ONTHEFFING RVR- PLICHT D.D. 31/10/2019

6 BIJLAGE 6: OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

RUP Friendship site

Toelichtingsnota | ontwerp

Opgemaakt door de afdeling Omgeving Antwerpen,

Filip Smits

Regisseur stadsprojecten

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 31 mei 2021.

Voor de algemeen directeur
bij machtiging van 11 januari 2019
de bestuurscoördinator

Voor de burgemeester
bij machtiging van 7 januari 2019
de afgevaardigde schepenen

Katlijn Van der Veken

Annick De Ridder

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat dit plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis wordt neergelegd van 14 juni 2021 tot en met 12 augustus 2021.

Voor de algemeen directeur
bij machtiging van 11 januari 2019
de bestuurscoördinator

Voor de burgemeester
bij machtiging van 7 januari 2019
de afgevaardigde schepenen

Katlijn Van der Veken

Annick De Ridder

