RUP Friendship site

Scopingnota

Mei 2020

COLOFON

Stad Antwerpen
Stadsontwikkeling, Omgeving, Ruimte
Grote Markt 1, 2000 Antwerpen
Tel +32 3 338 23 80
ruimtelijkeplanning@antwerpen.be

Studiebureau
SWECO

INHOUDSOPGAVE

0 SCOPINGNOTA 7
1 SITUERING 8
1.1 Geografische situering 8
1.2 Aanleiding 10
1.3 Relatie met het s-RSA 12
2 CONTEXT 14
2.1 Beschrijving van het plangebied 14
2.1.1 Bestaande functies en morfologie 14
2.1.2 Bestaande groenstructuur 16
2.1.3 Bestaande (en geplande) ontsluiting 18
2.1.4 Historiek 20
2.1.5 Wandeling doorheen het plangebied 22
3 DOELSTELLINGEN EN CONCEPTEN 26
3.1 De site als vernieuwingslocatie 26
3.2 Stedelijke wanden als weerspiegeling van de omgeving 28
3.3 Functionele wanden in functie van de levendigheid van het gebied 30
3.4 Een nieuwe centraliteit 32
4 ALTERNATIEVEN 34
5 AANZET RUP 36
5.1 Afbakening plangebied 36
5.2 Reikwijdte en detailleringsgraad 36
6 BESCHRIJVING EN BEOORDELING VAN DE TE VERWACHTE MILIEU-EFFECTEN 40
6.1 Inleiding 40
6.2 Toetsing aan de plan-MER-plicht 40
6.2.1 Conclusie plan-MER-plicht 41
6.3 Scoping van de milieueffecten 41
6.3.1 Kwetsbaarheden van het gebied 41
6.3.2 Aard van het plan 44
6.3.3 Resulterende scoping 44
6.4 Milieueffecten en beoordeling 45
6.4.1 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie 45
6.4.2 Mobiliteit 48
6.4.3 Mens – ruimtelijke aspecten 60
6.4.4 Overige disciplines 62

7 OVERZICHT VAN INSTRUMENTEN 66
8 REACTIES EN ADVIEZEN OP STARTNOTA 67
8.1 Overzicht 67
8.2 Bespreking adviezen 67
8.2.1 GECORO 67
8.2.2 Departement Omgeving 69
8.2.3 Team Externe Veiligheid 69
8.2.4 Agentschap Wonen Vlaanderen 69
8.2.5 De Vlaamse Waterweg 69
8.2.6 Provincie Antwerpen 70
8.2.7 Infrabel 71
8.2.8 De Lijn 71
8.2.9 Skeyes 71
8.2.10 Luchthaven 71
8.2.11 Fluvius 71
8.2.12 Elia 71
8.2.13 Fluxys 71
8.2.14 Defensie 71
8.3 Bespreking reacties 72
8.3.1 Bouwblok 72
8.3.2 Hoogte 72
8.3.3 Publieke ruimte 73
8.3.4 Duurzaamheid 74
8.3.5 Mobiliteit 74
8.3.6 Woontypologieën 75
8.3.7 Juridisch 75
8.3.8 Procedure 75
8.3.9 Veiligheid 76
8.3.10 Impact tijdens de werken 76
1 BIJLAGE 1: JURIDISCHE CONTEXT 79
1.1 Algemeen overzicht 79
1.3 Bestemmingsplannen 82
1.3.1 GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen 82
1.3.3 RUP Eilandje 84
1.3.4 RUP Rijnkaai 86
1.4 Eigendomsstructuur 88

1.5 Verordeningen 90
1.5.1 Bouwcode 90
1.5.2 Gewestelijke verordening hemelwaterputten, infiltratie en buffervoorzieningen 90
1.6 Vergunningen 90
2 BIJLAGE 2: PLANNINGSCONTEXT 92
2.1 Relatie met de bovenlokale ruimtelijke structuurplannen 92
2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 92
2.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) 93
2.1.3 Ruimtelijk structuurplan Provincie Antwerpen 93
2.1.4 Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen 94
2.2 Relatie met het s-RSA en inspiratienota 94
2.3 Andere lopende of geplande projecten en plannen 100
2.3.1 Masterplan Eilandje 100
2.3.2 Beeldkwaliteitsplannen Eilandje 101
Groenplan Eilandje 102
2.3.3 102
2.3.4 Waterplan stad Antwerpen 104
2.3.5 Klimaatadaptatieplan stad Antwerpen 2015 - 2020 105
2.3.6 Masterplan Scheldekaaien 106
2.3.7 Mobiliteitsplan Antwerpen 107
2.3.8 Hoogbouwnota 107
3 BIJLAGE 3: SCREENINGSKAARTEN 110
4 BIJLAGE 4: VERSLAG PATRICIPATIEMOMENT 111
5 BIJLAGE 5: ADVIEZEN OP STARTNOTA 112

0 SCOPINGNOTA

De scopingnota bouwt voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie. De scopingnota is samen met de procesnota de leidraad voor het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces dat leidt tot de opmaak van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan. Tijdens het proces van de opmaak van de scopingnota kan de scopingnota ook nog bijgesteld (moeten) worden. De scopingnota is pas definitief voor de voorlopige vaststelling van het plan.

In het laatste hoofdstuk van deze nota worden de adviezen en reacties behandeld. ***Als hier aanvullende elementen uitkomen dan worden deze in de nota opgenomen in dikgedrukte cursieve tekst, zodat ze duidelijk herkenbaar zijn als aanvullingen op de startnota.***

1 SITUERING

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

Droogdokken-
eiland
Mexico-eiland
Noorderlaan
Kattendijkdok
richting
Haven
Monte-
video-
wijk
Cadix-
wijk
Kem-
pisch
eiland
Linkeroever
Rijnkaai
Amsterdam/Londenstrt.
Schelde
Oude dokken
Leien
Waaslandtunnel
Brouwersvliet
Kaaiweg
Schipperskwartier
richting
zuid
Binnenstad

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 bouwmogelijkheden 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.

Recent is in het kader hiervan een samenwerking opgezet tussen AG VESPA en een private ontwikkelaar. Beide partijen hebben de ambitie 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. Beide partijen zijn eigenaar van de gronden binnen het plangebied. Daarnaast hebben ook Total, De Lijn en de stad Antwerpen delen van de grond in eigendom (zie Bijlage I: 1.4 ‘eigendomsstructuur’).

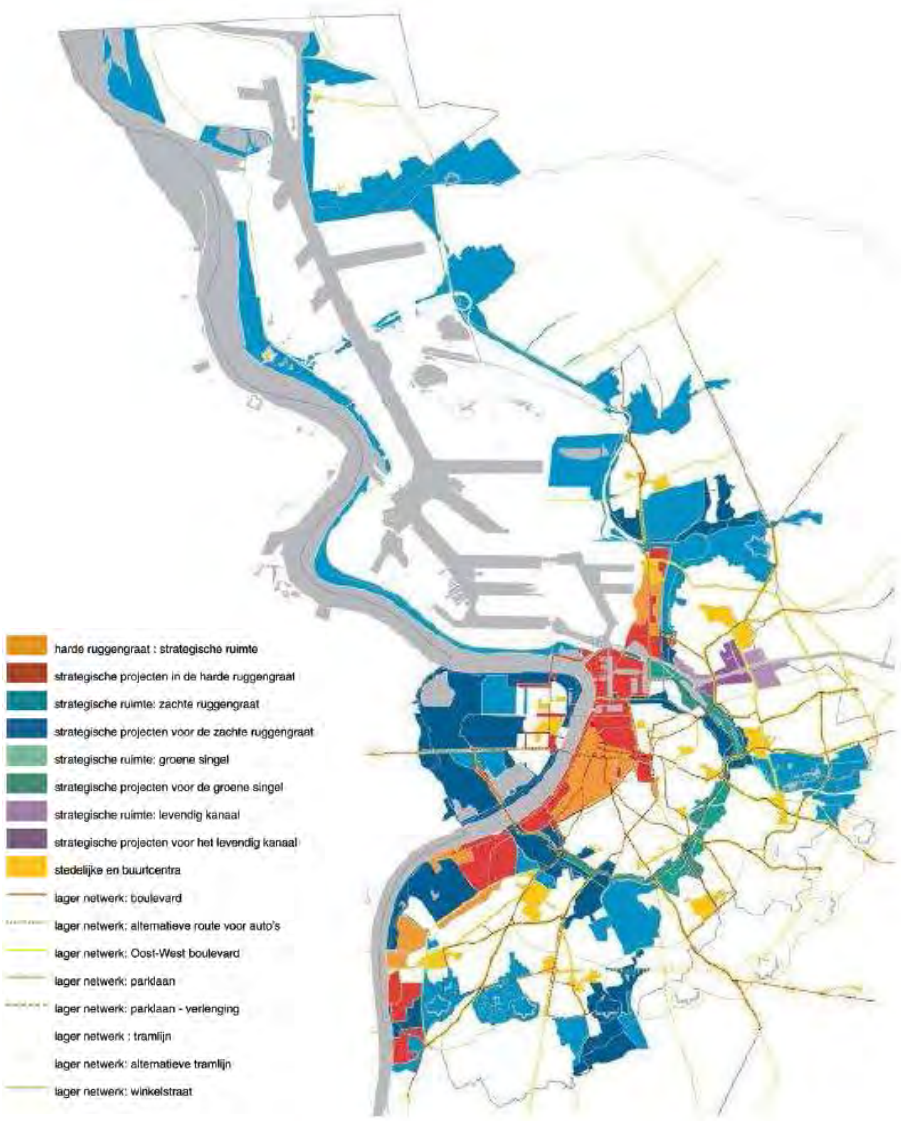
Orthofoto

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 CONTEXT

2.1 Beschrijving van het plangebied

2.1.1 Bestaande functies en morfologie

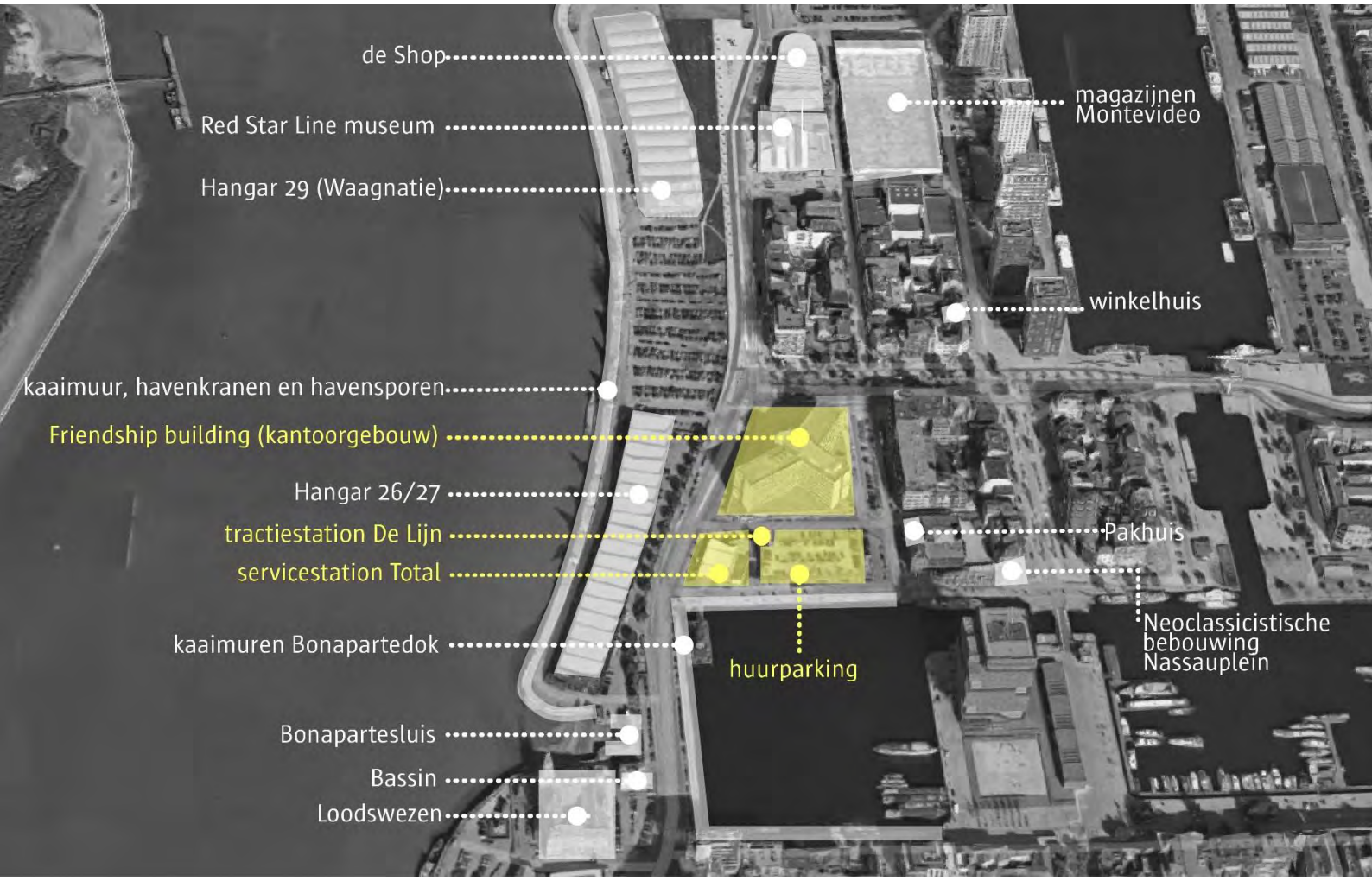
Het plangebied (ca. 1,4 ha) maakt onderdeel uit van het Eilandje (ca. 170 ha).

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.

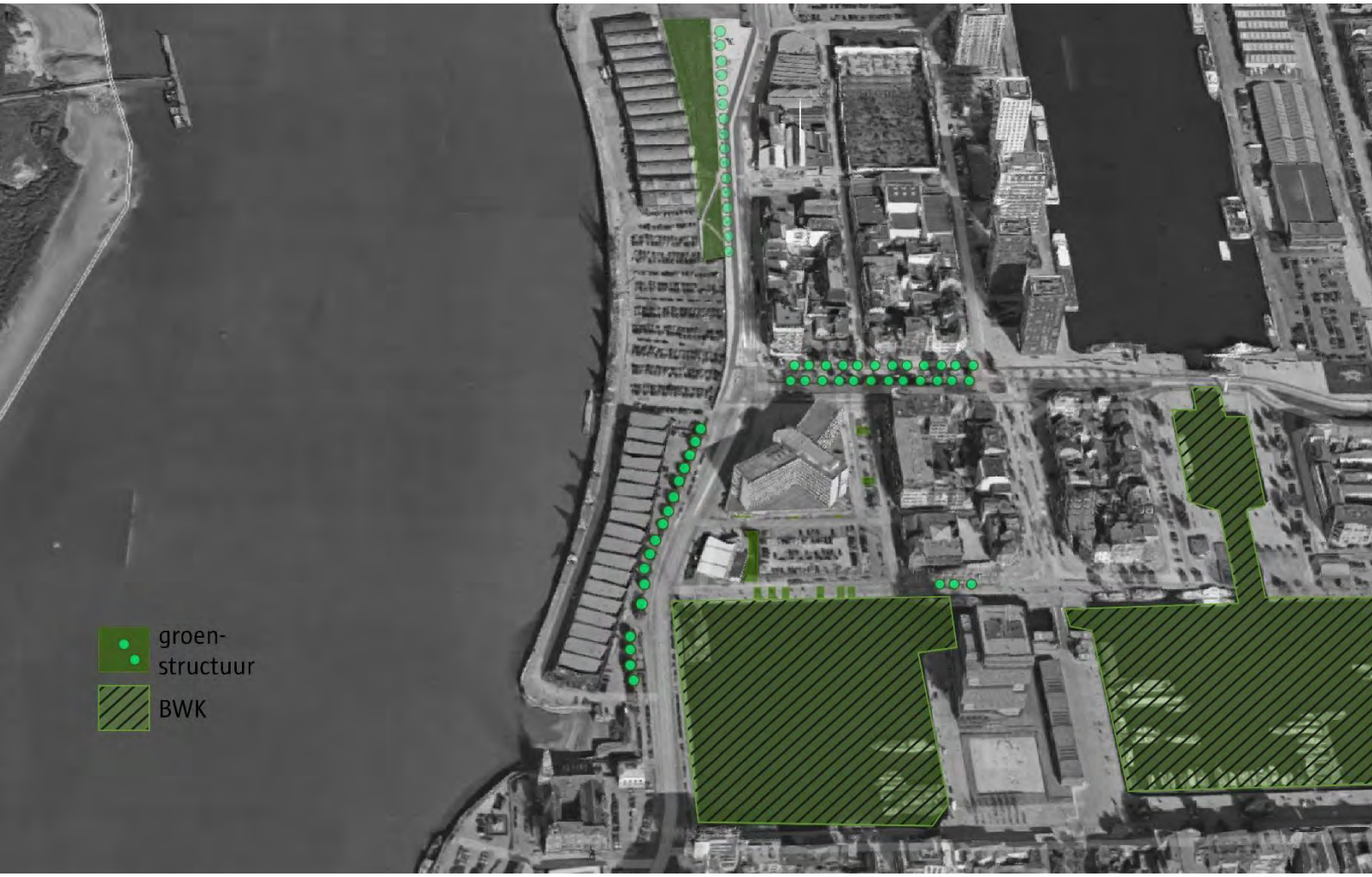


Functies ter hoogte van het plangebied en omliggende omgeving

2.1.2 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

2.1.3 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 wijkwegen[1]. 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.

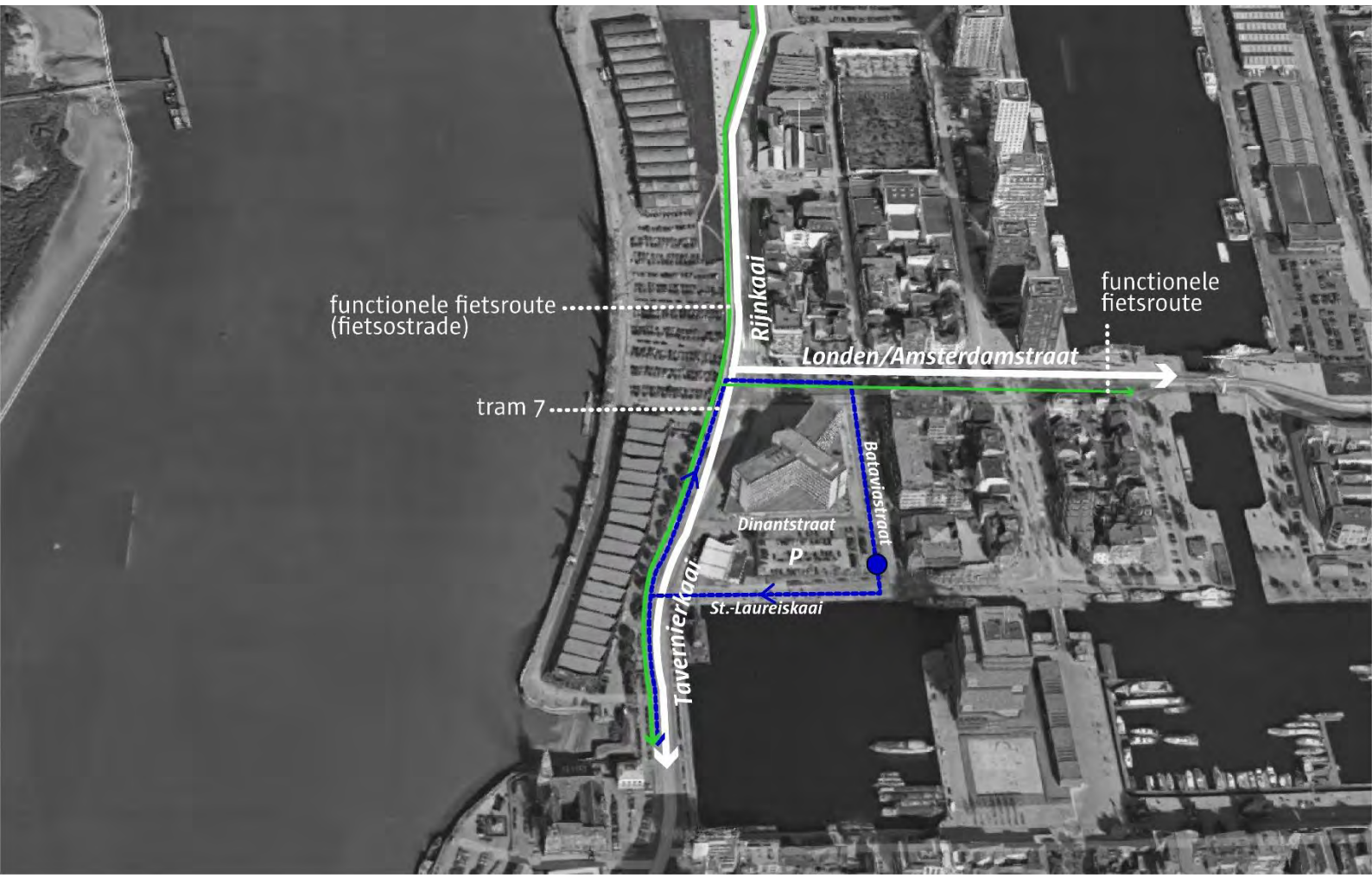
De Scheldekaaien worden stelselmatig, conform het Masterplan Scheldekaaien, heraangelegd. Het nieuwe profiel bestaat uit een 2x1 rijweg, een dubbelrichtingsfietspad van 4 meter breed aan de westzijde (waterzijde) en voetpaden van minstens 4 meter breedte waar mogelijk.

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).

[1] 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

Deze figuur werd geupdate (tramlijn 70 werd intussen afgeschaft)

2.1.4 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 16e 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 19e 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.

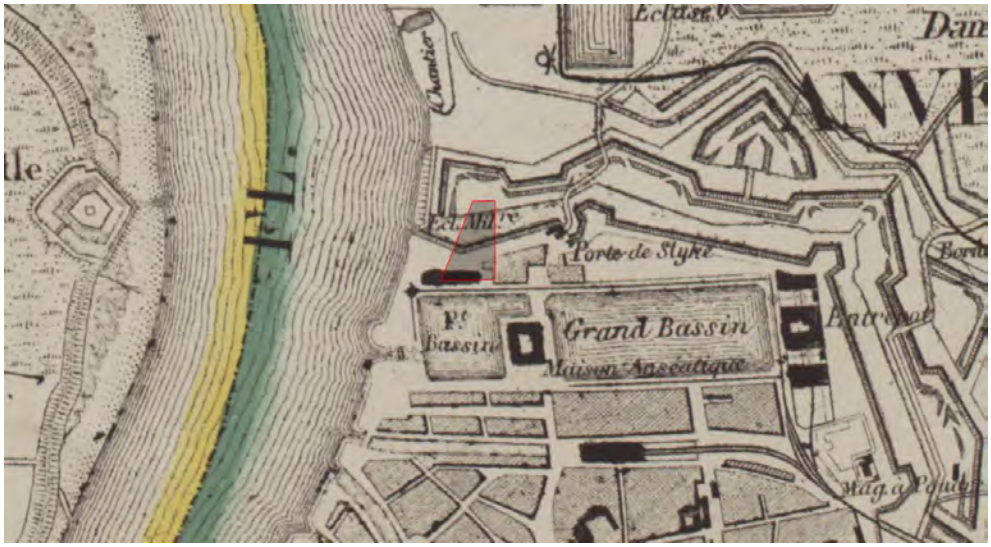
Aan het einde van de 19e eeuw werd duidelijk dat Het Eilandje niet meer voldeed om de verdere groei van de haven op te vangen. Door de internationalisering en schaalvergroting van de scheepvaart in de 20ste eeuw breidde de haven opnieuw uit, dit keer verder naar het noorden. Haven en stad raakten meer 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.[2]

[2] Bron: *Het Eilandje, stadsvernieuwing in Antwerpen*, Yannick Van Camp, 2008.

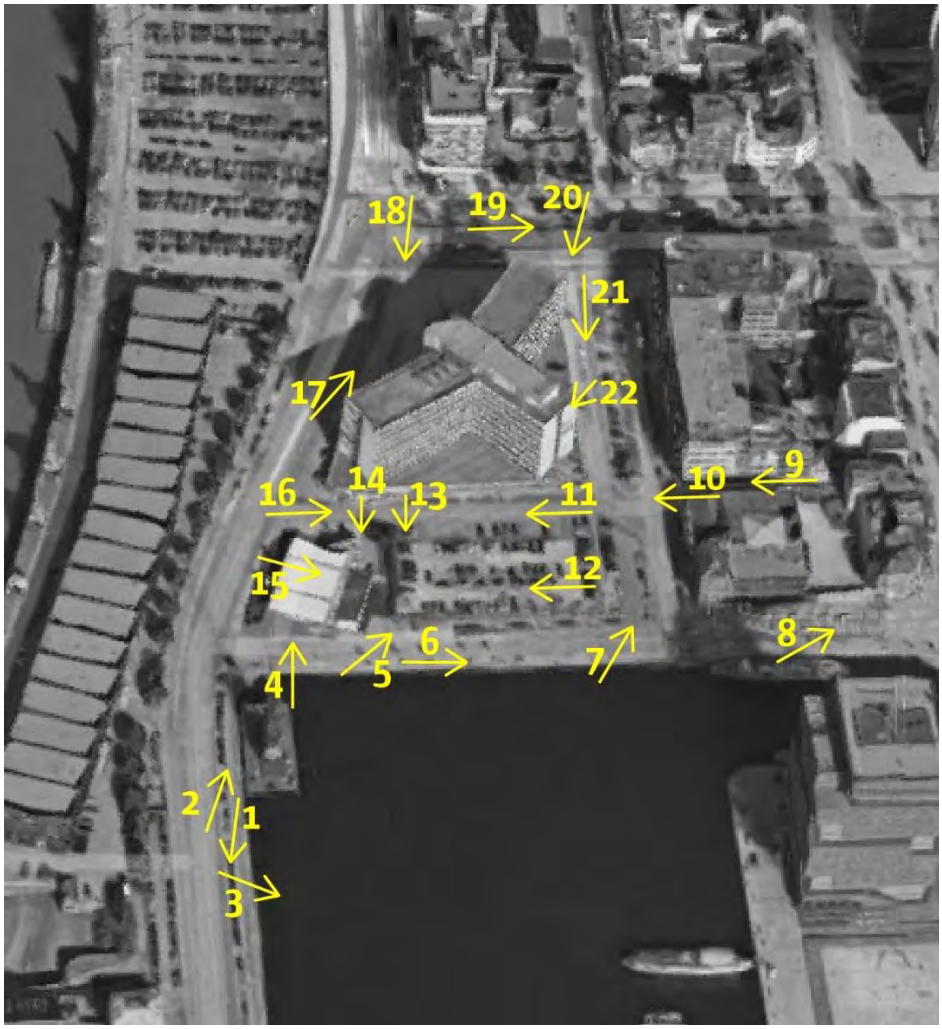
19e eeuw: 1825 (Bron: plan der vesting Antwerpen, Militaire kaarten, Cartesius)



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

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

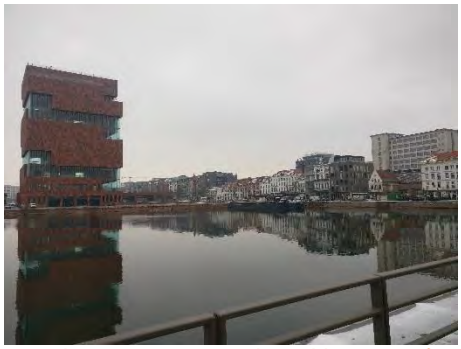
2.1.5 Wandeling doorheen het plangebied



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 – Bataviastraat

8. St.- Laureiskaai richting oosten

9. zicht vanuit Nassaustraat richting Friendship building

10. zicht vanuit hoek Nassaustraat – 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

3 DOELSTELLINGEN EN CONCEPTEN

3.1 De site als vernieuwingslocatie

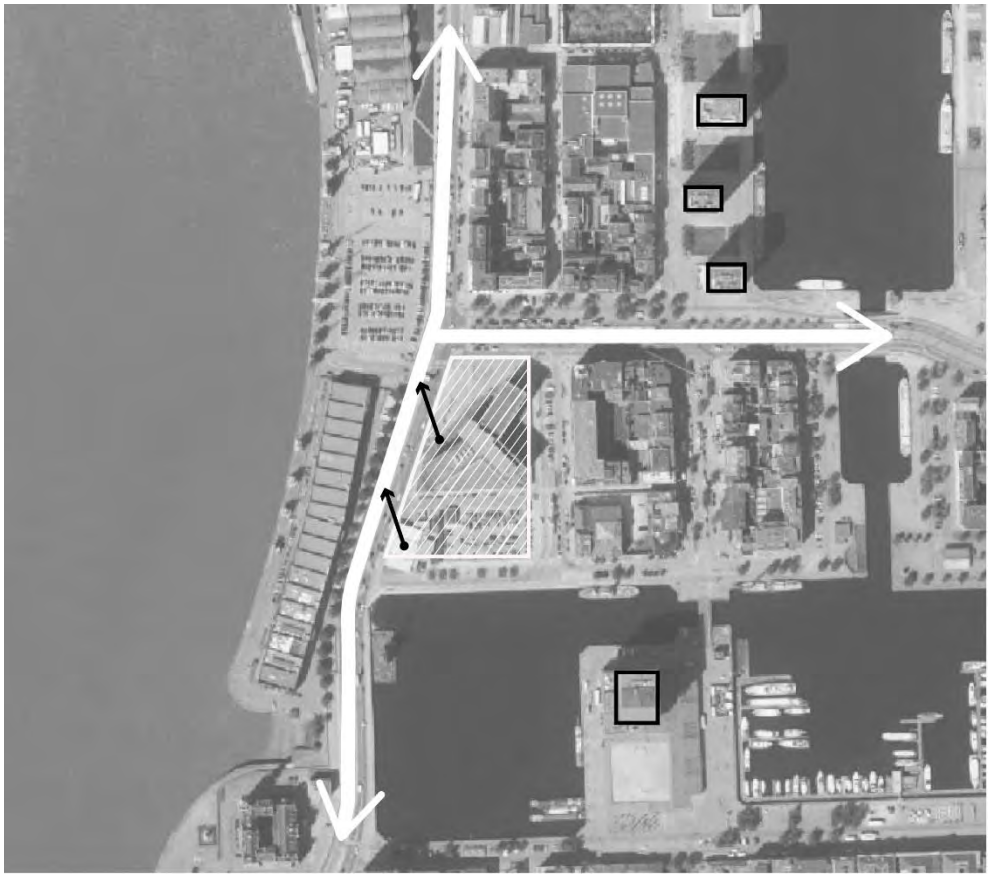
De Friendship site heeft een bijzondere ligging en locatie. Het betreft een strategische zichtlocatie tussen de bestaande bebouwing in de Bataviastraat, de specifieke bebouwing aan de Scheldekaaien (Hangar 26 en Waagnatie) en de Oude Dokken met o.a. het MAS. De site situeert zich op het scharnierpunt 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 met centrale trambaan 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 hoogbouw[3]. 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.

[3] 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

3.2 Stedelijke wanden als weerspiegeling van de omgeving

Vandaag wordt de Friendship site gekenmerkt door solitaire onsamenhangende 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 een private ontiwkkelaar, 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

3.3 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 ontwerpoplossingen 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

3.4 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

4 ALTERNATIEVEN

Gezien het RUP een nieuwe stedelijke invulling beoogt, specifiek voor de Friendship site, zijn er geen alternatieve locaties onderzocht. Het RUP heeft betrekking op een bestaand stuk stadsweefsel en heeft als doel een levendige woonontwikkeling te realiseren, die meer aansluit bij het bestaande weefsel in de omgeving. Het doel is om de bebouwingsmogelijkheden te wijzigen door onder meer hoogbouw mogelijk te maken, hetgeen de locatie vanuit ruimtelijk oogpunt toelaat, en dit meer langs de buitenzijden (meer specifiek langs de Rijnkaai) in plaats van centraal in het bouwblok.

Naar inrichting van het plangebied zelf zijn nog verschillende scenario's mogelijk. In het RUP worden de krijtlijnen vastgelegd en wordt voldoende flexibiliteit voorzien. Zo ligt de volumetrie nog niet vast, zijn de exacte oppervlaktes van de verschillende functies nog niet gekend. Het RUP zal met andere woorden de krachtlijnen vastleggen, maar tegelijkertijd ook voldoende vrijheidsmarges waarborgen om toekomstige ontwikkelingen en/of wijzigende inzichten adequaat te kunnen inpassen.

5 AANZET RUP

5.1 Afbakening plangebied

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

Het plangebied grenst in het noorden aan de Londen-Amsterdamstraat, in het oosten aan de Bataviastraat, in het zuiden aan de Sint-Laureiskaai en in het westen aan de Rijnkaai.

5.2 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het RUP Friendship site wijzigt de bouwmogelijkheden op de site die vandaag planologisch mogelijk zijn binnen het RUP Eilandje en houdt daardoor een beperkte herziening of een kleine wijziging van het bestaand RUP Eilandje in.

Het RUP zal enerzijds de Dinantstraat opheffen, waardoor er een integrale en geïntegreerde bouwblokontwikkeling mogelijk gemaakt wordt van de drie bouwevelden B1, B2 en de Dinantstraat. Ook andere configuraties worden hierdoor mogelijk gemaakt. Zo kan er bijvoorbeeld ook ruimte voorzien worden voor een centrale groene buitenruimte in het bouwblok.

Anderzijds zal onderzocht worden of het RUP de bouwhoogte kan verhogen op plekken waar dit verantwoord kan worden. Vandaag is de bouwhoogte conform het RUP Eilandje 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. Er wordt onderzocht of een verschuiving van de hogere volumes mogelijk is door deze (onder meer omwille van schaduwwerking) voornamelijk langs de Rijnkaai te voorzien in plaats van centraal in het bouwblok. Gezien de strategische locatie, in de oksel van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat, kan de plek zich lenen voor hoogbouw.

Topokaart met afbakening plangebied

Voor het overige deel blijven de visie en de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Eilandje overeind.

Het opzet is om de totale bovengrondse bruto-vloeroppervlakte (BBVO[4]) conform het RUP Eilandje grosso modo te behouden, met een maximum van 39.230 m².

[4] BBVO = Bovengrondse Bruto-Vloeroppervlakte. De te hanteren definities zijn:

Bruto-vloeroppervlakte

De bruto-vloeroppervlakte van een gebouw is de som van de bruto-vloeroppervlakten van alle vloerniveaus. Vloerniveaus zijn bij voorbeeld verdiepingen, geheel of gedeeltelijk in de grond, verdiepingen boven de grond, verdiepingen voor installaties, dakverdiepingen, dakterrassen, zolders.

De bruto-vloeroppervlakte van ieder vloerniveau volgt uit de buitenomtrek van de aan het gebouw begrenzende bouwdelen op vloerhoogte. Hierbij zijn de buitenvlakken van de begrenzingen bepalend.

De oppervlakte van trappen, liften en installatieschachten dienen op elk vloerniveau tot de bruto-vloeroppervlakte te worden gerekend.

Niet tot de bruto-vloeroppervlakte moeten worden gerekend de oppervlakten van:

- hier en daar uitstekende delen van de buitenwand kleiner dan 0,5 m²;
- hier en daar aan de buitenzijde van het gebouw voorkomende nissen, groter dan 0,5 m²;
- hier en daar uitwendige vrijstaande kolommen kleiner dan 0,5 m²;
- schalmgaten en vides groter dan 4 m²;
- holle ruimten of kruipruimten tussen het maaiveld en de onderzijde van het gebouw;
- kruipkelders, tenzij deze volledig geconstrueerd zijn en deel uitmaken van het gebouw met een hoogte van ten minste 1,5 m;
- daken en dakterrassen;
- terrassen;
- open brand- of vluchttrappen aan de buitenzijde van het gebouw.

Bovengrondse bruto-vloeroppervlakte

De bovengrondse bruto-vloeroppervlakte is de som van de totale bruto-vloeroppervlakten van de bovengrondse vloeren.

Ondergrondse constructies of kelderverdiepingen die niet meer dan 1,5 m boven het maaiveld uitkomen worden niet meegerekend in de totale oppervlakte van de bovengrondse vloeren.

Deze definitie wordt herhaald bij de stedenbouwkundige voorschriften.

In het RUP Eilandje wordt gewerkt met bruto-vloeroppervlakte, maar eveneens met uitsluiting van ondergrondse parkeerruimten. De definities komen bijgevolg overeen.

6 BESCHRIJVING EN BEOORDELING VAN DE TE VERWACHTE MILIEU-EFFECTEN

6.1 Inleiding

Door de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering van 17 februari 2017 waarin de inwerkingtreding van het decreet omtrent 'integratie plan-MER bij ruimtelijke uitvoeringsplannen' werd vastgelegd, worden de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd.

In een eerste fase, namelijk de startnota, gaat men na of het plan of programma aanzienlijke effecten kan hebben t.o.v. de bestaande situatie voor mens en milieu. In het geval er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn en geen MER vereist is, volstaat een onderbouwing en motivering in de startnota (een onderzoek tot MER).

In het geval er wel aanzienlijke milieueffecten verwacht worden en een MER vereist is, wordt een beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie opgenomen in de startnota.

6.2 Toetsing aan de plan-MER-plicht

Om na te gaan of het voorgenomen plan onder de toepassing van de plan-MER-plicht valt, moeten drie vragen stapsgewijs beantwoord worden, namelijk:

1. Stap 1: <u>valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?</u>
   Ja - De opmaak van ruimtelijke uitvoerings- plannen is voorgeschreven door de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Het RUP wordt opgesteld op initiatief van de stad Antwerpen. Het RUP valt m.a.w. onder de definitie van een plan of programma.

2. Stap 2: <u>Valt het plan onder het toepassings- gebied DABM?</u>
   Ja - Het plan vormt het kader voor de latere toekenning van een vergunning (waaronder minstens een omgevingsvergunning) aan het project.

   <u>Is er een passende beoordeling nodig?</u>
   Nee - In de ruimere omgeving van het plangebied, in de Scheldebocht, situeert zich een Habitatrichtlijngebied, namelijk het 'Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent'. Deze speciale beschermingszone (SBZ-gebied) ligt op een zekere afstand, op ca. 90 m, van het plangebied. Gezien de afstand tot het SBZ-gebied en de kenmerken van het plan (een beperkte herziening van het bestaand RUP Eilandje waarbij de bestemming niet wijzigt maar er beperkte bijkomende bebouwingsmogelijkheden worden toegevoegd), wordt verwacht dat het vooropgestelde plan geen impact zal hebben op het Habitatrichtlijngebied. Daar er geen impact verwacht wordt op SBZ is de opmaak van een passende beoordeling niet relevant.

3. Stap 3: valt het plan onder de plan-MER-plicht? Vormt het plan kader voor een project van Bijlage I, II of III?
   Ja - Het voorgenomen plan vormt een kader voor projecten zoals die vermeld worden onder Bijlage I, II of III van het project-MER-decreet. Volgende rubriek is van toepassing: rubriek 10b stadsontwikkelingsprojecten. Het plan is dus van rechtswegen plan-MER-plichtig. Maar indien het een klein gebied van lokaal niveau of een kleine wijziging betreft, kan toch een screeningsnota worden opgemaakt.

4. Betreft het een klein gebied van lokaal niveau (lokaal belang) of een kleine wijziging?
   Ja – Het plangebied behelst een gebied met een oppervlakte van circa 1,02 ha. De hoofdbestemming van het plangebied blijft met dit RUP behouden, maar wijzigt de bouwmogelijkheden die op de site vandaag planologisch mogelijk zijn binnen het RUP Eilandje. Om deze reden houdt het RUP Friendship site een beperkte herziening of een kleine wijziging van het bestaand RUP Eilandje in.

   Er kan bijgevolg besloten worden dat het RUP een kleine wijziging is en bijgevolg screeningsgerechtigd is.

6.2.1 Conclusie plan-MER-plicht

Het plan is van rechtswege plan-m.e.r.-plichtig, gezien het plan een kader vormt voor een project uit bijlage II of III, zijnde rubriek 10b. Uit bovenstaande kan besloten worden dat het plan een kleine wijziging betreft. Er kan bijgevolg een screening worden opgemaakt.

6.3 Scoping van de milieueffecten

In onderstaande paragrafen wordt voor het plangebied een nazicht van de relevante milieudisciplines opgemaakt op basis van de kwetsbaarheden en beschermde gebieden in – of in de nabije omgeving van het plangebied enerzijds en de kenmerken van het plan anderzijds.

6.3.1 Kwetsbaarheden van het gebied

De kwetsbaarheid van een gebied is in belangrijke mate bepalend voor de te verwachten milieueffecten. De kwetsbaarheid van het gebied wordt in kaart gebracht aan de hand van de zogenaamde bijzondere beschermde gebieden en bijzonder kwetsbare gebieden in het studiegebied.

In het besluit van de Vlaamse regering houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage wordt aangegeven wat er verstaan wordt onder ‘bijzonder beschermde gebieden’. In onderstaande tabel wordt de ligging van het plan ten opzichte van de bijzonder beschermde gebieden weergeven.

Bijzonder beschermde gebieden	Situering t.a.v. plangebied
De speciale beschermingszones overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied. In de onmiddellijke omgeving situeert zich het Habitatrichtlijngebied BE2300006 'Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent' op ca. 90m ten westen.
Waterwingebieden	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied of in de onmiddellijke omgeving.
Natuurgebieden, natuurgebieden met wetenschappelijke waarde en de ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied of in de onmiddellijke omgeving.
Bosgebieden, valleigebieden, brongebieden, overstromingsgebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of ecologische waarde en ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening.	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied.
Een beschermd landschap, stads- of dorpsgezicht, monument of archeologische zone.	In het plangebied komen er geen van deze beschermingen voor binnen het plangebied, maar wel in de directe omgeving (straal van 100 m): Beschermd monumenten: 'Kaaimuren Bonapartedok', 'Kaaimuren Willemdok', 'Havenkranen met sporen' en 'Nijvelkraan DE 296'
Het Vlaams Ecologisch Netwerk overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied of in de onmiddellijke omgeving. Het VEN gebied 'Slikken en schorren langsheen de Schelde' is op ca. 440 m ten westen van het plangebied gelegen.
Erfgoedlandschappen volgens BPA of RUP	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied of in de onmiddellijke omgeving.

De aanwezigheid van **bijzonder beschermde gebieden** geeft weliswaar een idee van belangrijke te beschermen waarden, maar geeft vaak onvoldoende de kwetsbaarheid van een gebied weer. De kwetsbaarheid van een gebied is immers in belangrijke mate bepalend voor de te verwachten milieueffecten. De kwetsbaarheid van het gebied wordt beschreven aan de hand van de aanwezigheid van **bijzonder kwetsbare gebieden**. De bijzonder kwetsbare gebieden hebben geen juridische betekenis. De kwetsbaarheid wordt gekarakteriseerd aan de hand van beschikbaar kaartmateriaal, dat een ruwe indicatie hiervan geeft. Gezien dit een eerder ruwe werkwijze is die de specifieke eigenheid van het gebied onvoldoende in rekening brengt, wordt er uitgegaan van het voorzorgsbeginsel op

dit vlak. Dit betekent dat – als er twijfel is over de kwetsbaarheid – er wordt uitgegaan van een 'worst case' inschatting van de kwetsbaarheid.

Bijzondere kwetsbare gebieden	Situering t.a.v. plangebied
Gebieden met slechte drainage (drainageklasse f, g of i)	Niet van toepassing, bodem ter hoogte van plangebied is gekarteerd als volledig antropogeen, een bebouwde zone.
Gevoelige bodems (Veengronden, kleigronden)	Niet van toepassing, bodem ter hoogte van plangebied is gekarteerd als volledig antropogeen, een bebouwde zone.
Gevoelige gebieden volgens de watertoetskaarten	Het plangebied is zeer sterk grondwaterstromingsgevoelig maar niet erosiegevoelig.
(open) gerangschikte waterlopen	Het Bonapartedok en de Zeeschelde zijn bevaarbare waterlopen in de nabijheid van de het plangebied.
Waardevolle en zeer waardevolle gebieden op de biologische waarderingskaart (BWK)	Binnen het plangebied situeren zich geen biologisch waardevolle elementen volgens de BWK. Ten zuiden is het Bonapartedok aanwezig dat een complex is van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen (mz: diep of zeer diep water met steile oevers).
Stiltegebieden	Geen
Geïnventariseerd erfgoed	Het plangebied is gesitueerd in de vastgestelde archeologische zone 'historische stadskern van Antwerpen'. Binnen een straal van 100 m rond het plangebied: 1.Vastgesteld bouwkundig erfgoed: 'Bonapartedok en Willemdok', 'Hangar 26-27', 'Nijvelkraan DE 296', 'Pakhuis Soc. An. Joseph J. Lee & C.', 'Atoombunkers' en 'eenheidsbebouwing van winkels' 2. Beheersplan: 'Antwerpen - elektrische museumkranen' en 'Antwerpen - Museumkraan DE296' 2. Inventaris bouwkundig erfgoed - relict: 'Elektrische walkraan 45 AA', 'Elektrische kraan 158 BD', 'Elektrische walkraan 176 CC', 'Elektrische walkraan 184 CD', 'Elektrische kraan 223 CK', 'Elektrische kraan 290 CO', 'Elektrische kraan 330 FA', 'Elektrische kraan 334 GA', 'Elektrische kraan 343 HA', 'Nijvelkraan 296 DE' en 'Neoclassicistische bebouwing Nassauplein'(2x).
HAG-gebied	Geen
Woongebieden volgens bestemmingsplan of woonconcentraties in nabijheid van plangebied	Het plangebied is gelegen in woongebied dat zich uitstrekt ook in de directe omgeving. Enkel de overzijde van de Rijnkaai, ten westen van het plangebied betreft researchpark.
Seveso-inrichtingen	Binnen het plangebied zijn geen Seveso-inrichtingen aanwezig.

	Total Polymers Antwerp ligt op ca. 1800 m ten noordwesten van het plangebied. Het plangebied is wel gelegen binnen de consultatiezone 'Externe veiligheid'.

6.3.2 Aard van het plan

Het planologisch initiatief betreft de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan zodat de Friendship site kan herontwikkeld worden tot een levendig stadsdeel. De planologische bestemming van het RUP Eilandje ter plaatse van de Friendship site, meer bepaald zone voor wonen – samengesteld bouwblok en zone voor centrumfuncties – bijzondere gebouwen, wordt gewijzigd. Het opzet is om woon- en werkfuncties, de levendige buurtfuncties in de plint (zoals reca, detailhandel, cultuur, conciërgewoning) en het servicestation harmonieus te laten overvloeien in één architecturale binnenstedelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd worden hiermee ook de bouwmogelijkheden aangepast. Voor het overige deel blijven de visie en de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Eilandje overeind.

6.3.3 Resulterende scoping

Door de omgevingskenmerken te combineren met de plankenmerken kan op eenvoudige wijze een zeer gerichte scoping van de relevante milieudisciplines worden opgemaakt. De scoping laat toe de relevante en minder relevante milieudisciplines de detecteren.

	Bodem	Grond- en oppervlaktewater	Biodiversiteit	Landschap, onroerend erfgoed en archeologie	Mobiliteit	Geluid	Lucht	Mens – ruimtelijke aspecten	Mens - gezondheid	Mens – veiligheid
Omgevingskenmerken										
Bijzonder beschermd gebied										
Beschermd cultuurhistorisch landschap				X						
Kwetsbare gebieden										
Geïnventariseerd erfgoed	(X)			X						
Woongebied					X	(X)	(X)	(X)	(X)	
Seveso-inrichtingen										(X)
Plankenmerken										
Vergraving	(X)	(X)		X						
Ruimte-inname	(X)				X			X		
Versnippering										
Verstoring				(X)	X	(X)	(X)		(X)	
Relevantie milieudisciplines	(X)	(X)		X	X	(X)	(X)	X	(X)	(X)

Relevantie discipline: mate waarin de realisatie van het plan (onderdeel) relevant is voor een specifieke discipline
x = relevant
(x) = beperkt relevant

Op basis van de confrontatie tussen de omgevingskenmerken en de plankenmerken vertonen volgende disciplines een verhoogde relevantie:

- Landschap, onroerend erfgoed en archeologie
- Mobiliteit
- Mens - ruimtelijke aspecten

De overige disciplines zijn minder relevant en zullen beknopt aan bod komen.

6.4 Milieueffecten en beoordeling

In onderstaande paragrafen worden voor de relevante milieudisciplines de elementen van de referentiesituatie beschreven. Op basis hiervan worden de mogelijke milieueffecten ingevolge het plan in beeld gebracht. Om aan te tonen dat de realisatie van het plan geen significante milieueffecten genereert wordt voor de relevante milieudisciplines een antwoord geformuleerd op volgende vragen:

- In welke mate resulteert de wijziging van de juridisch planologische situatie in aanzienlijk negatieve effecten?
- In welke mate resulteert de wijziging van de feitelijke situatie in aanzienlijke negatieve effecten?

6.4.1 Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

Beschrijving referentiesituatie

Landschap en erfgoed

Binnen het plangebied bevindt er zich geen beschermd onroerend erfgoed, evenmin als erfgoed opgenomen op een vastgestelde of wetenschappelijke inventaris. Binnen een straal van 100 m rond het plangebied zijn volgende erfgoedobjecten aanwezig:

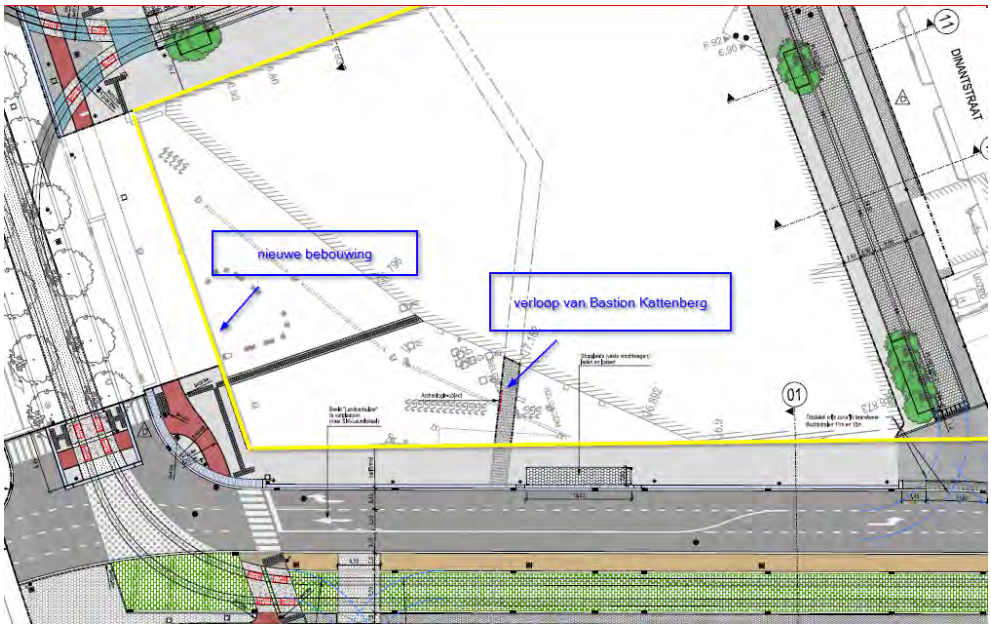
- Het Bonaparte- en Willemdok, opgenomen op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed en waarvan de dokranden beschermd zijn als monument.
- De historische havenkranen met sporen, opgesteld langsheen de Rijnkaai, opgenomen op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed en beschermd als monument (meer bepaald havenkranen 223 CK, 290 CO, 343 HA, 334 GA, 330 FA, 184 CD, 176 CC, 158 BD en 45 AA).
- Hangar 26-27 aan de Rijnkaai, opgenomen op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.
- Een atoomschuilkelder uit de periode van de Koude Oorlog ten noorden van Hangar 26-27, opgenomen op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.
- Het pakhuis Soc. An. Joseph Lee & C° in de Bataviastraat, opgenomen op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.
- De neoclassicistische bebouwing aan het Nassauplein, opgenomen op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Al deze erfgoedobjecten verwijzen naar de stedenbouwkundige ontwikkeling of het havenindustrieel verleden van de omgeving.

Archeologie

Het plangebied is gelegen in de archeologische zone 'Historische stadskern van Antwerpen'. Deze historische stadskern is een immense en complexe archeologische zone die het resultaat is van een eeuwenlange intense bewoning binnen de stedelijke grenzen met een oude nederzettingskern die soms teruggaat op een vroeg- of pre-middeleeuwse aanwezigheid.

Zoals aangegeven in het RUP Eilandje loopt er een contour van een Spaanse omwalling, meer bepaald het 'Bastion van Kattenberg' (zie onderstaande figuur), over het terrein van het plangebied. Het gaat hier om een omwalling gebouwd ten tijde van Keizer Karel (16e eeuw), waardoor het gebied dus te markeren is als gevoelige zone op vlak van archeologie. Ter hoogte van de Friendship building (en in Bataviastraat) werd reeds een proefsleuf getrokken waarin resten van de Spaanse omwalling werden terug gevonden op een diepte van 40 cm tot 1 m.



Verloop Bastion Kattenberg t.h.v. Friendship site

Het Bonapartedok en Willemdok zijn aangeduid als gebied waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de planologische referentiesituatie

Het RUP betreft een partiële herziening van het bestaand RUP Eilandje. Het doel is de Friendship site, gezien de gunstige en strategische locatie, te herontwikkelen tot één samenhangend en levendig stadsdeel. Dit RUP 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 reca, detailhandel, cultuur, conciërgewoning) en het servicestation harmonieus te laten overvloeien in één architecturale binnenstedelijke ontwikkeling. Door de herontwikkeling

wordt de opportuniteit aangegrepen om de bestaande generieke bouwblokkenstructuur van de Montevideo- en de Cadixwijk, en het Eilandje in zijn geheel, ook binnen het plangebied door te trekken. Met dit RUP wordt eveneens een wijziging in bouwhoogte voorgesteld en wordt hoogbouw onderzocht. Conform het RUP Eilandje is de bouwhoogte nu beperkt tot 22m voor de zone B1 (Ce4), 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.

Dit heeft echter geen impact ten aanzien van de disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Landschap en erfgoed
In de directe omgeving van het plangebied zijn heel wat (beschermde) erfgoedwaarden gelegen. Het plan zorgt niet voor een directe impact op of een aantasting van de aanwezige erfgoedelementen. De bouwhoogte wordt wel gewijzigd t.o.v. de huidige situatie en heeft dus een mogelijke impact op visuele zichtrelaties met omliggend erfgoed. Het opzet is dat er geen massieve blok wordt gecreëerd, maar dat een centrale open ruimte wordt voorzien waardoor de hoogteaccenten meer aan de randen zouden komen te liggen op plekken waar dit verantwoord is.. Vandaag de dag is de Friendship building ook al hoger dan de achterliggende bebouwing waardoor er momenteel geen zichtlijnen zijn tussen de Schelde en de achtergelegen gebouwen.

Archeologie
Het plangebied is gelegen in de archeologische zone 'Historische stadskern van Antwerpen'. Het plangebied kan beschouwd worden als een archeologisch gevoelige zone. Hier zijn vermoedelijk resten van de 16de eeuwse Spaanse Omwalling te verwachten. Bij ingrepen in de bodem is archeologisch (voor)onderzoek dan ook noodzakelijk om ongedocumenteerd verlies van archeologisch erfgoed te ondervangen of om andere gepaste maatregelen ten aanzien van het archeologisch erfgoed te treffen.

Met het onroerend erfgoeddecreet zal bij de vergunningsaanvraag de toevoeging van een bekrachtigde archeologienota in bepaalde gevallen verplicht zijn. Deze verplichting is onder meer afhankelijk van de totale oppervlakte van de percelen, de oppervlakte van de geplande bodemingrepen, de ruimtelijke bestemming van het terrein en de ligging binnen of buiten een archeologische zone uit de vastgestelde inventaris of binnen een beschermde archeologische site. Bij het aanvragen van een vergunning voor voorliggend plan zal moeten worden nagegaan of het opmaken van een archeologienota noodzakelijk is. Ter hoogte van de ligging van het plangebied in een vastgestelde archeologische zone, zal een archeologienota volgens de huidige regelgeving al nodig zijn indien de perceelsoppervlakte waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft groter is dan 300 m², en de bodemingreep groter is dan 100 m².
Op deze manier wordt de impact ten gevolge van het ongedocumenteerde verlies van archeologisch erfgoed ondervangen.

Conclusie

Voorliggend plan is niet van die aard dat ze aanzienlijk negatieve effecten op de discipline landschap, onroerend erfgoed en archeologie zal teweeg brengen.

6.4.2 Mobiliteit

Beschrijving referentiesituatie

Verkeersplanologische referentie
Het projectgebied is gelegen in het noorden van Antwerpen en grenst aan volgende straten:

- In het westen: Rijnkaai;
- In het noorden: Amsterdamstraat – Londenstraat;
- In het westen: Bataviastraat;
- In het zuiden: Sint-Laureiskaai.

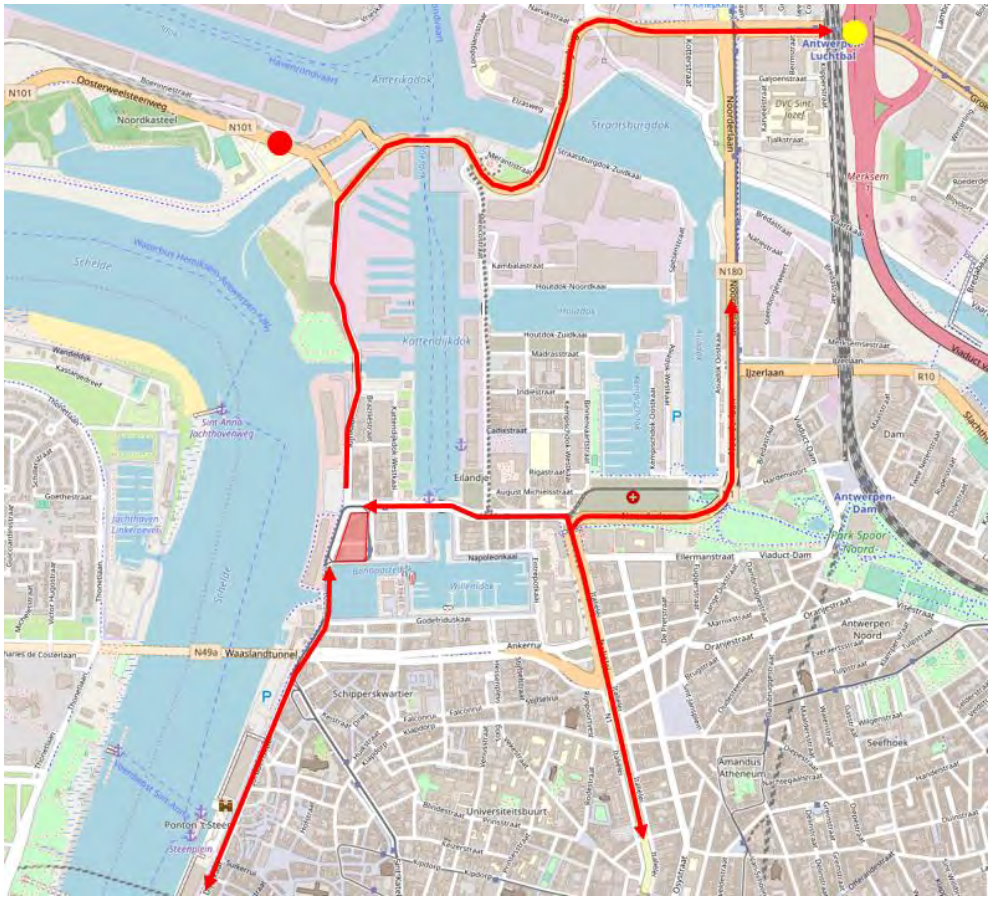
In noordelijke richting sluit de Rijnkaai via de Oosterweelsteenweg en de Royerssluis aan op het havengebied (Scheldelaan) en via de Siberia- en Straatsburgbrug op de zone rond de Groenendaallaan/ Noorderlaan en het op-/ afrittencomplex van de Ring (afrit Merksem). In zuidelijke richting wordt er via de Kaaien aangesloten op het Antwerpse stadscentrum. Ook in oostelijke richting is er via de Amsterdamstraat-Londenstraat aansluiting op de Noorderlaan en verder op bovengenoemd op-/ afrittencomplex van de Ring.

Alle bovengenoemde wegen zijn van lokaal niveau en maken dus geen deel uit van het hoofd- of bovenlokaal wegennet. Wel worden, in het Mobiliteitsplan Antwerpen 2020/ 2025/ 2030, de Rijnkaai en Amsterdamstraat-Londenstraat geselecteerd als wijkwegen met een verbindende functie op stadswijkniveau en worden beide wegen geselecteerd als hoofdroute binnen het bovenlokaal fietsnet.
Momenteel wordt er in de directe omgeving van het plangebied echter volop gewerkt aan de heraanleg van de Scheldekaaien. De Scheldekaaien zijn een strook van 6,7 kilometer dat zich uitstrekt van het Droogdokkeneiland in het noorden tot Blue Gate Antwerpen in het zuiden. De Rijnkaai is een van de zeven deelgebieden van de Scheldekaaien die worden heraangelegd. Zo is de rijweg van de Rijnkaai tussen het kruispunt met de Amsterdamstraat en Sint-Pietersvliet reeds heraangelegd.

Netwerken

Gemotoriseerd verkeer

Zoals reeds vermeld zal het projectgebied ontsloten worden via de Rijnkaai die recent is heringericht.
De logische verbinding met het centrum van Antwerpen verloopt ofwel via de Kaaien, ofwel via de Leien en de Amsterdamstraat-Londenstraat. De snelste ontsluiting richting hoofdwegennet (Ring) verloopt momenteel zowel via het noorden als het oosten en de op-/ afrit Merksem aan de Groenendaallaan (gele bol), maar zal op middellange termijn verschuiven naar de, in het kader van de Oosterweelverbinding, geplande Oosterweelknoop (rode bol) t.h.v. de Scheldelaan.



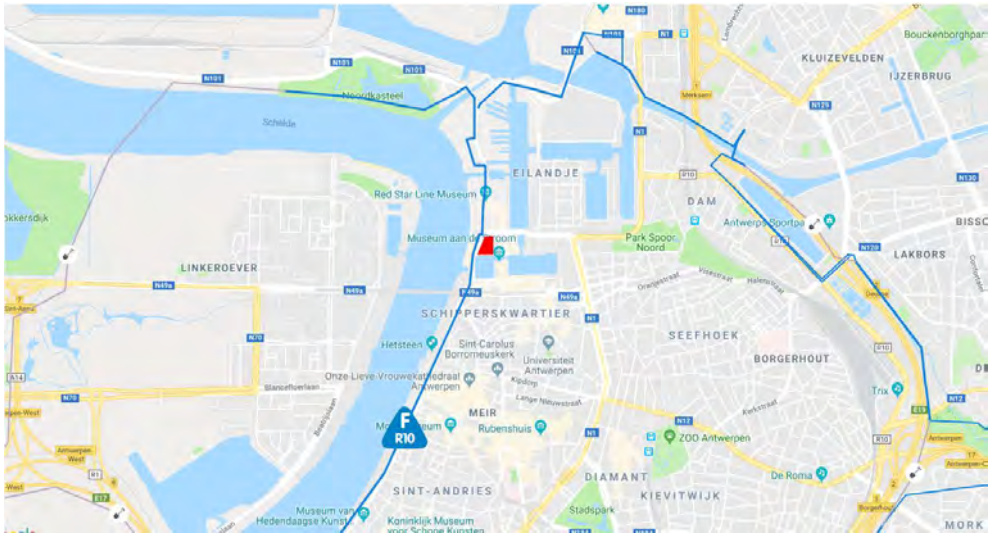
Omliggend wegennet

Fietsers en voetgangers

In termen van overige modi is vooral de fiets- en voetgangersontsluiting goed ontwikkeld.

Qua fietsontsluiting bevindt het projectgebied zich vlak naast het tracé van de fietssnelweg FR10, die de gehele Scheldekaai van noord naar zuid afloopt en daarnaast ook als 'fietsring' rond Antwerpen wordt aangelegd. Op uitzondering van het gedeelte op Linkeroever en enkele korte segmenten parallel aan de Ring voor het autoverkeer, is deze fietssnelweg volledig befietsbaar en grotendeels conform aan de eisen van het Fietsvademecum.

Ten noorden van het projectgebied verknoopt de FR10 ter hoogte van de Royerssluis en volgt zowel in westelijke als oostelijke richting het tracé van de huidige Ring (en de toekomstige noordelijke aansluiting via de Oosterweelverbinding die via de werken voor Oosterweel wordt voorzien als verbinding onder de Schelde van rechter- naar linkeroever). Het gaat hier dus om een zeer hoogwaardige fietsinfrastructuur, die fietsers toelaat om op een snelle en veilige manier het plangebied vanuit alle richtingen te bereiken.



Netwerk fietsers (bron: fietssnelwegen.be)

Na de heraanleg van de Rijnkaai (2015) is er aan de kaaizijde een dubbelrichtingsfietspad van 2,5 meter breed aanwezig ter hoogte van het projectgebied. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers naar de oostzijde van de Rijnkaai is een belangrijk aandachtspunt.

Qua voetgangersbereikbaarheid zorgt de ligging in een stedelijke context er daarnaast voor dat er, zeker in zuidelijke richting, op de meeste plaatsen goede voetpaden of voetwegen aanwezig zijn. Ter hoogte van het projectgebied is er, na heraanleg van de Rijnkaai, een voetpad met een breedte van 7,5 meter voorzien.

Openbaar vervoer

Het invloedsgebied voor openbaar vervoer situeert zich in een straal van 5 minuten in functie van voor- en natransport. Dit komt overeen met een afstand van 400 meter als maximale wandelafstand.

De dichtstbijzijnde OV-halte is de tramhalte 'MAS' die grenst aan het projectgebied. Deze halte situeert zich ter hoogte van de keerlus van tram 7: Eilandje – Mortsel. Deze tram ontsluit het plangebied en maakt de verbinding met de binnenstad. Daarnaast situeren zich nabij het plangebied volgende tramlijnen:

- ***Tramlijn 1 (P+R Havana-Noorderplaat-Opera-Zuid): verbindt het noorden van de stad (Havana) met het zuiden (Justitiepaleis).***
- ***Tramlijn 24 (Havenhuis – Silsburg): maakt de verbinding tussen Borsbeek en het noorden van de stad.***

Al deze lijnen hebben een regelmatige bediening, waardoor de site goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Netwerk OV (bron: De Lijn)

Deze figuur werd geactualiseerd (tramlijn 70 werd intussen afgeschaft)

Er is verder ook een waterbus voor personenverkeer actief in Antwerpen. Het Havenbedrijf onderzoekt of men het tracé kan uitbreiden en bekijkt bijkomende aanleglocaties, waaronder aan de Belvedère op de Droogdokken.

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de planologische referentiesituatie

Het RUP betreft een partiële herziening van het bestaand RUP Eilandje. Het doel is de Friendship site, gezien de gunstige en strategische locatie, te herontwikkelen tot één samenhangend en levendig stadsdeel. 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. Door de herontwikkeling wordt de opportuniteit aangegrepen om de bestaande generieke bouwblokkenstructuur van de Montevideo- en de Cadixwijk, en het Eilandje in zijn geheel, ook binnen het plangebied door te trekken. Met dit RUP wordt eveneens de bouwhoogte op weloverwogen plekken aangepast. Gezien de aard van het plan zal het RUP geen relevante negatieve invloed hebben op mens – mobiliteit.

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de feitelijke referentiesituatie

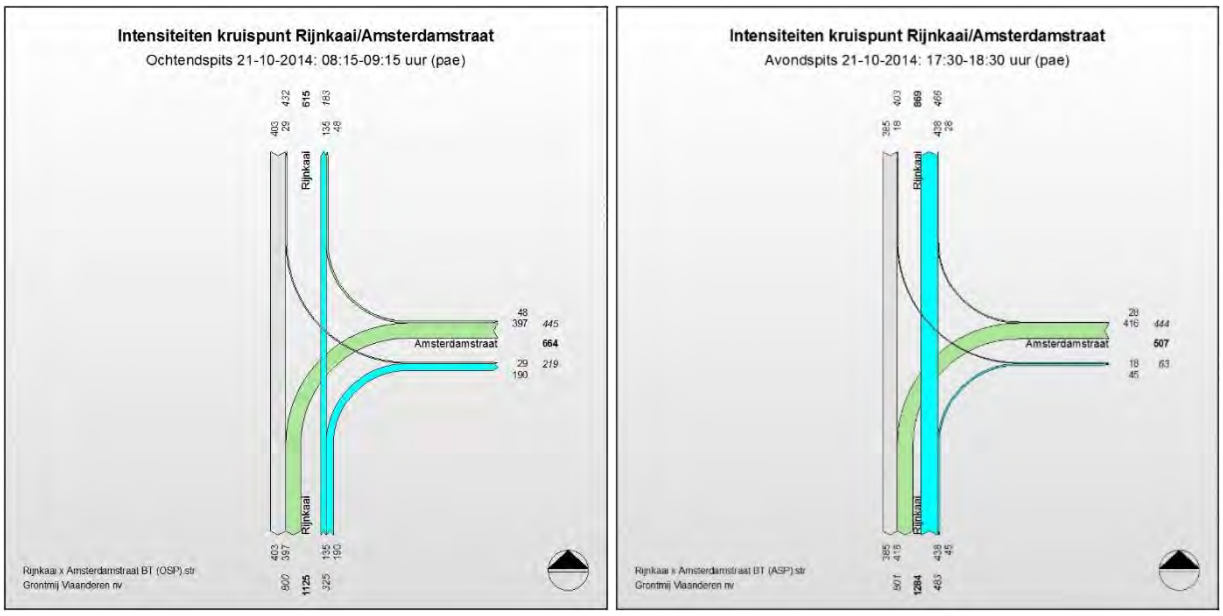
De huidige invulling van het projectgebied bestaat uit een verouderd kantoorgebouw van ± 18.000 m², een servicestation (Total), aanpalend een parkeervoorziening en een tractiestation van De Lijn. Deze huidige invulling zal deels behouden blijven (servicestation en tractiestation) en deels vernieuwd worden. Er wordt conform de projectdefinitie een indicatieve programmamix voorzien bestaande uit wonen (ca. 200 wooneenheden), nevenfuncties (kantoren, detailhandel, horeca en cultuur) en een servicestation.

Verkeersafwikkeling gemotoriseerd verkeer

Huidig druktebeeld: referentiesituatie

Er zijn tellingen beschikbaar van het kruispunt Rijnkaai x Amsterdamstraat van dinsdag 21 oktober 2014. Zowel de ochtendspits (6u30-9u30) als de avondspits (17u30-18u30) werden hierbij in beeld gebracht en de intensiteiten van de drukste spitsuren worden in onderstaande stroomdiagrammen weergegeven.

Het kruispunt met de Rijnkaai x Amsterdamstraat is ondertussen heraangelegd, maar gezien de huidige werken aan de Leien zou een nieuwe telling een vertekend beeld geven van de intensiteiten. Om deze reden werd geen nieuwe telling doorgevoerd en worden de tellingen uit 2014 als basis genomen.



Bestaande toestand: getelde intensiteiten kruispunt Rijnkaai x Londen-Amsterdamstraat (ochtendspits links – avondspits rechts)

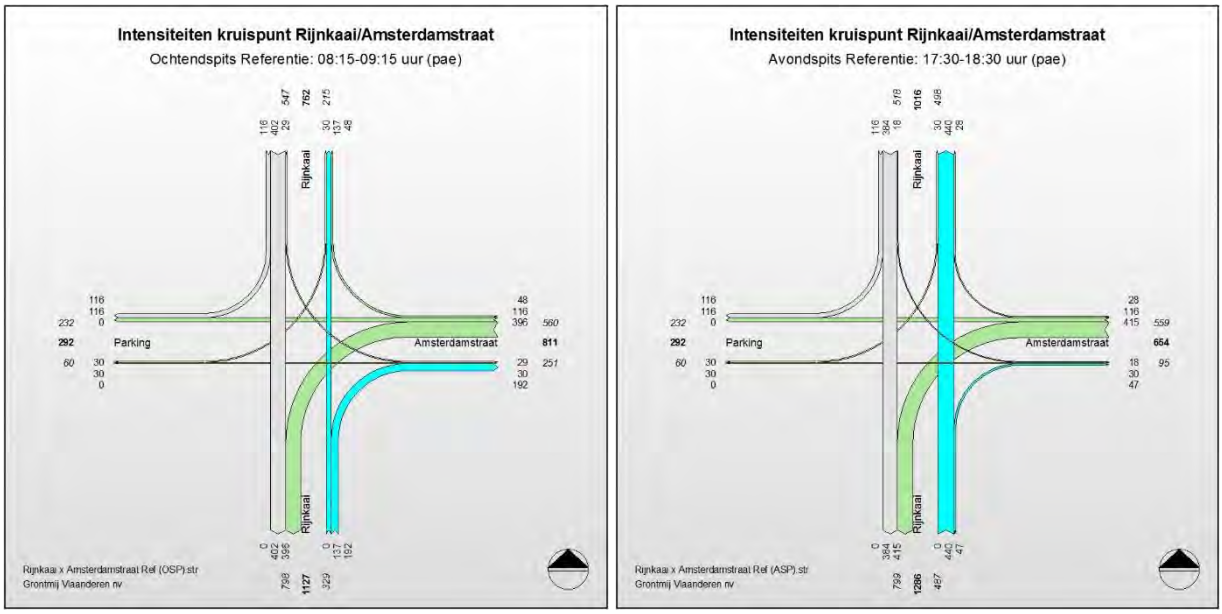
Als referentiesituatie wordt rekening gehouen met de toekomstige realistische planningscontext. Als referentiesituatie wordt de toekomstige inrichting van het kruispunt Rijnkaai x Amsterdamstraat als 4-takskruispunt genomen. De toegang van/naar Hangaar 27/Kaai 28 zal in de toekomst mee aangesloten worden op het bestaande T-kruispunt, terwijl de huidige toegang van de parking zich meer ten zuiden van het kruispunt situeert.

Ontwerp kruispunt Rijnkaai x Londen-Amsterdamstraat (bron: Mobiliteitsstudie Rijnkaai)

Op basis van de getelde intensiteiten *(zie bovenstaande figuur: getelde intensiteiten)* geven onderstaande stroomdiagrammen het druktebeeld van de toekomstige referentiesituatie weer. Hierbij wordt het ingaand en vertrekkend verkeer van de parking (geraamd) toegevoegd aan de getelde intensiteiten, ten einde een goede weergave van de intensiteiten in de referentietoestand te bekomen. De kruispuntconfiguratie ziet eruit zoals weergegeven in bovenstaande figuur *ontwerp kruispunt Rijnkaai x Londen-Amsterdamstraat*.

De totale kruispuntbelasting tijdens het drukste ochtendspitsuur bedraagt 1496 pae[5]/u. Tijdens het drukste avondspitsuur is dit 1662 pae/u.

[5] Pae = personenauto-equivalent. Dit getal geeft aan hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenauto.



Referentietoestand: intensiteiten kruispunt Rijnkaai x Londen-Amsterdamstraat – (ochtendspits links – avondspits rechts)

Huidige verkeersgeneratie Friendship site

Op basis van het huidig mobiliteitsprofiel van de Friendship site kan de huidige verkeersgeneratie bekomen worden. De huidige site bestaat uit een servicestation van Total, het Friendshipgebouw met een ondergrondse parking van 186 parkeerplaatsen voor de werknemers en een parkeerterrein van AG VESPA met 68 parkeerplaatsen.

Servicestation

Voor het servicestation geldt een verhouding tussen de tankbeurten en de bezoekers aan de shop van 1 op 2. Uitgaande van een worst-case scenario wordt rekening gehouden met een bezoekersaantal voor de shop van 444 bezoekers. Rekening houdend met de verhouding tussen tankbeurten en bezoekers komt dit neer op een totaal van 666 bezoekers aan het servicestation. Tijdens het drukste ochtendspitsuur brengen 45 bezoekers een bezoek aan de pomp en/of shop, terwijl dit tijdens het drukste avondspitsuur 36 bezoekers zijn. Er wordt uitgegaan dat deze bezoekers tijdens hetzelfde uur de site op- en afrijden.

Friendshipgebouw + parkeerterrein AG VESPA

Zoals eerder gesteld bedraagt het totale parkeeraanbod op de Friendship site (ondergrondse garage + parkeerterrein AG VESPA) 254 parkeerplaatsen. Op basis van de ritdistributie van werknemers volgens het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (mei 2018) kunnen de werk gerelateerde verkeersstromen van en naar de site bepaald worden. Onderstaande tabel toont zowel de procentuele als absolute verkeersgeneratie van werknemers van/ naar de site.

Verkeersgeneratie Friendshipgebouw + parkeerterrein				
	Inrijdend		*Uitrijdend*	
	Ochtendspits	*Avondspits*	*Ochtendspits*	*Avondspits*
Procentueel	34%	1%	1%	22%
Absoluut	86	3	3	56

Tabel: verkeersgeneratie Friendshipgebouw + parkeerterrein AG VESPA

Totale verkeersgeneratie

Op basis van de verkeersgeneratie van het servicestation, van het Friendshipgebouw én het parkeerterrein blijkt dat de huidige verkeersgeneratie tijdens de ochtendspits 179 voertuigen bedraagt, waarvan er 131 inrijden en 48 wegrijden. Tijdens de avondspits is de totale verkeersgeneratie 131 voertuigen, waarvan er 39 inrijden en 92 wegrijden.

Toekomstige verkeersgeneratie Friendship site

De herontwikkeling van de site zal een wijziging van de verkeersgeneratie teweegbrengen. Deze wijzigingen worden hieronder beschreven. Het voorgestelde programma is richtinggevend.

Servicestation

Het servicestation blijft nog steeds op de site aanwezig, waardoor de verkeersgeneratie ongewijzigd blijft. Tijdens de ochtendspits gaat het nog steeds om 45 voertuigen die zowel in- als uitrijden, tijdens de avondspits gaat het over 36 voertuigen in en uit.

Woonontwikkeling

Voor de woonontwikkeling wordt worst case uitgegaan van circa 200 wooneenheden. De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de kencijfers uit het Richtlijnenboek MOBER (mei 2018) en op basis van onderstaande worst-case kencijfers.

Het Richtlijnenboek heeft ook meer specifieke cijfers voor een grootstedelijk gebied centrumgemeenten zoals Antwerpen. Het aantal woning gerelateerde verplaatsingen bedraagt dan 2,08 per dag. De bewoners hebben een autogebruik van 35% als autobestuurder en bezoekers een autogebruik van 36%.

Gemiddelde gezinsgrootte Antwerpen	2,22 personen/ gezin	Bron: Gemeentelijke profielschetsen (2017)
Aantal woning gerelateerde verplaatsingen per dag	2,24 verplaatsingen/ dag	Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 5.1)
Aantal autoverplaatsingen als bestuurder (bewoners)	48,7%	
Aantal bezoekers per wooneenheid per dag	0,25 bezoekers	
Aantal autoverplaatsingen als bestuurder (bezoekers)	46%	

Op basis van bovenstaande kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie tijdens de ochtendspits 36 voertuigen, waarvan er 39 wegrijden en 7 aankomen. Tijdens de

avondspits bedraagt de totale verkeersgeneratie 49 voertuigen, waarvan er 14 wegrijden en 35 aankomen.

Kantoorontwikkeling

De verkeersgeneratie van de kantoorontwikkeling wordt berekend aan de hand van de kencijfers in het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (mei 2018). Het gaat om circa 2.000m².

Mobiliteitsprofiel werknemers	
Gemiddelde oppervlakte per werknemer private sector	13m² netto
Aanwezigheidsgraad	90%
% autobestuurder	67%
% autopassagier	6%
Spitsaandeel ochtend IN	34%
Spitsaandeel ochtend UIT	1%
Spitsaandeel avond IN	1%
Spitsaandeel avond UIT	22%
Mobiliteitsprofiel bezoekers	
# bezoekers per 10 werknemers (zonder loketfunctie)	0,219
% autobestuurder	76%
% autopassagier	6%
Spitsaandeel ochtend IN	10%
Spitsaandeel ochtend UIT	4%
Spitsaandeel avond IN	4%
Spitsaandeel avond UIT	9%

Het Richtlijnenboek heeft ook meer specfieke cijfers voor een grootstedelijk gebied centrumgemeenten zoals Antwerpen. De werknemers hebben dan een autogebruik van 56% waarvan 51% als autobestuurder. Voor bezoekers wordt een autogebruik van 71% aangegeven, waarvan 66% als autobestuurder. Deze cijfers zouden een lager aantal autoverplaatsingen met zich meebrengen.

Op basis van bovenstaande kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie tijdens de ochtendspits 28 voertuigen, waarvan er 1 wegrijdt en 27 aankomen. Tijdens de avondspits bedraagt de totale verkeersgeneratie 19 voertuigen, waarvan er 18 wegrijden en 1 aankomt.

Retail- en/horecaontwikkeling

De verkeersgeneratie van de retail- en horecaontwikkeling wordt berekend aan de hand van de kencijfers in het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (mei 2018). Het gaat om circa 2.000m².

Het Richtlijnenboek geeft aan dat het aantal werknemers en bezoekers sterk kan uiteenlopen naargelang het type winkel. In het kader van de opmaak van het boek zijn verschillende types winkels onderzocht. Op basis daarvan zijn gemiddelde kencijfers bekomen die voor een gemengde ontwikkeling kunnen gebruikt worden. Deze kencijfers liggen voldoende hoog voor het projectgebied.

Mobiliteitsprofiel werknemers	
# werknemers per 100m²	0,8
% autobestuurder	79%
% autopassagier	2%
Spitsaandeel ochtend IN	34%
Spitsaandeel ochtend UIT	1%
Spitsaandeel avond IN	1%
Spitsaandeel avond UIT	22%
Mobiliteitsprofiel bezoekers	
# bezoekers per 100m²	30,8
% autobestuurder	48%
% autopassagier	16%
Spitsaandeel ochtend IN	5%
Spitsaandeel ochtend UIT	3%
Spitsaandeel avond IN	7%
Spitsaandeel avond UIT	9%

Horeca genereert minder verkeer tijdens de spitsuren dan retail. Daarnaast heeft het Richtlijnenboek meer specifieke cijfers voor een grootstedelijk gebied centrumgemeenten zoals Antwerpen. Voor bezoekers wordt dan een autogebruik van 43% aangegeven, waarvan 30% als autobestuurder. Deze cijfers zouden een lager aantal autoverplaatsingen met zich meebrengen.

Op basis van bovenstaande kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie tijdens de ochtendspits 26 voertuigen, waarvan er 9 wegrijden en 17 aankomen. Tijdens de avondspits bedraagt de totale verkeersgeneratie 49 voertuigen, waarvan er 28 wegrijden en 21 aankomen.

Totale verkeersgeneratie

Uit het voorgaande kan gesteld worden dat de totale toekomstige verkeersgeneratie van de Friendship site tijdens de ochtendspits 190 voertuigen bedraagt, waarvan er 96 inrijden en 94 uitrijden. Tijdens de avondspits bedraagt de totale verkeersgeneratie 189 voertuigen, waarvan er 93 inrijden en 96 uitrijden. Op de site zelf zullen er beperkt drukkere momenten zijn van inrijdende en uitrijdende voertuigen, maar deze momenten vallen buiten de spitsuren. Het effect op de omgeving zal buiten deze spitsuren bijgevolg kleiner zijn.

Vergelijking huidige en toekomstige verkeersgeneratie

Onderstaande tabel geeft een vergelijking tussen de huidige verkeersgeneratie en de toekomstige verkeersgeneratie. Door het verschil in programma zal er in de toekomstige situatie tijdens de ochtendspits iets minder verkeer worden aangetrokken, terwijl er tijdens de avondspits iets meer verkeer wordt aangetrokken. Doordat de kantoorfuncties wijzigen in woonfuncties, zal er tijdens de ochtendspits voornamelijk een daling van het aantal inrijdende voertuigen zijn en een stijging van het aantal uitrijdende voertuigen, terwijl tijdens de avondspits eerder het omgekeerde geldt.

Uur	IN		UIT		Verschil IN	Verschil UIT	Verschil netto
	Huidig	*Toekomstig*	*Huidig*	*Toekomstig*			
0	0	2	0	1	2	1	3
1	0	1	0	0	1	0	1
2	0	1	0	0	1	0	1
3	0	1	0	0	1	0	1
4	0	0	0	1	0	1	1
5	34	31	29	34	-3	5	2
6	107	98	92	105	-9	13	4
7	120	90	62	102	-30	40	10
8	**131**	**96**	**48**	**94**	**-35**	**46**	**11**
9	61	94	41	87	33	46	79
10	41	94	38	91	53	53	106
11	49	93	54	100	44	46	90
12	101	133	122	134	32	12	44
13	68	92	63	94	24	31	55
14	46	91	49	89	45	40	85
15	45	94	62	94	49	32	81
16	44	102	92	101	58	9	67
17	**39**	**93**	**92**	**96**	**54**	**4**	**58**
18	33	69	58	67	36	9	45
19	0	20	10	25	20	15	35
20	3	12	3	10	9	7	16
21	3	9	5	5	6	0	6
22	0	7	5	4	7	-1	6
23	0	5	0	1	5	1	6

Vergelijking huidige en toekomstige verkeersgeneratie

Effectbeoordeling

Uit het voorgaande blijkt dat de intensiteiten in de omgeving ten opzichte van de feitelijke toestand nauwelijks wijzigen. ~~***Afhankelijk van het moment van de dag is er soms zelfs een afname van het verkeer.***~~ Hoewel de ingaande intensiteiten toenemen en de uitgaande afnemen (of andersom), blijft de totale verkeersbelasting van de omgeving quasi identiek. De belasting van het maatgevende kruispunt wijzigt amper.
In het drukste avondspitsuur (maatgevend) is er een toename van 58 pae. Ten opzichte van de huidige belasting het belangrijkste kruispunt in de omgeving Rijnkaai x Londen-Amsterdamstraat, namelijk 1622 pae/u, is dit een toename met 3,6%. Dit resulteert in een verwaarloosbaar effect.

~~***Tijdens het drukste ochtendspitsuur wordt een afname van de intensiteiten in de omgeving verwacht, wat uiteraard een positief effect heeft op de doorstroming, zij het zeer beperkt omwille van de beperkte afname.***~~

Op andere momenten van de dag is de toename soms iets groter. Maximaal gaat het om een toename van 106 pae/u tussen 10u en 11u. Ook dit is een verwaarloosbaar aantal, wetende dat het verkeer, omwille van verschillende mogelijke herkomsten en bestemmingen, verdeeld wordt over het omliggende verkeersnetwerk.

Fietsers en voetgangers

In termen van verkeersafwikkeling voor fietsers en voetgangers dient er vooral op gewezen te worden dat de directe omgeving van het plangebied een sterke transformatie ondergaat (heraanleg Scheldekaaien). Na finalisering van de heraanleg van de Scheldekaaien zal er over een lengte van 6,7 km een fietspad aangelegd zijn met een

breedte tot 4 m en is er aan de kaaizijde een brede wandelstrook aangelegd. Deze verbeterde infrastructuur zal voor fietsers en voetgangers, ondanks eventueel bijkomend verkeer t.g.v. het nieuw geplande programma, zorgen voor een sterk verbeterde veiligheid.

Wordt er daarnaast gekeken naar de invloed op het gebruik van het openbaar vervoer, dan kan worden besloten dat de impact van het nieuwe programma op de aanwezige dienstverlening (en omgekeerd) vermoedelijk eerder beperkt zal zijn. De multimodale ontsluiting van het gebied is momenteel al goed en er worden geen bijkomende openbaar vervoerbedieningen voorzien die het gebied bijkomend zullen ontsluiten.

Parkeren

De stad Antwerpen beschikt sinds 2014 over een bouwcode waarin parkeernormen zijn opgenomen. Deze bouwcode werd aangepast op 1 maart 2018. Op vlak van parkeernormen zijn er echter geen wijzigingen aangebracht. Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend op basis van deze bouwcode. Er kan verwacht worden dat bij naleving van de parkeernormering opgelegd in de bouwcode de volledige parkeervraag op eigen terrein kan worden opgevangen.

Voor fietsparkeren wordt volgende normen voorgelegd:

- 1 fietsstalplaats per slaapkamer + 1 extra plaats;
- 1,25 fietsstalplaats per 100m² bvo kantoren
- 0,60 fietsstalplaats per 100m² bvo horeca en retail
- Fietsen moeten op een kwalitatieve manier geplaatst kunnen worden;
- Minimale afmeting per fiets: 1,5m² inclusief circulatieruimte.

Voor autoparkeren geldt volgende normering:

- Woningen > 90m² 1,35 plaatsen/ woning;
- Woning 60m² - 90m² 1,20 plaatsen/ woning;
- Woning < 60m² 1,05 plaatsen/ woning.
- Kantoor 1,10 / 100m² bvo
- Detailhandel (< 500m² bvo) op maat
- Detailhandel (500m² bvo t/m 1.500m² bvo) 3,3 / 100 m² bvo
- Detailhandel (> 1.500m² bvo) 4,7 / 100m² bvo
- Horeca op maat

6.4.3 Mens – ruimtelijke aspecten

Beschrijving referentiesituatie

Ruimtegebruik
Het plangebied is gelegen in de binnenstad van Antwerpen en meer bepaald in de noordelijk gelegen wijk Eilandje, dat zich uitstrekt over een oppervlakte van 172 ha. Dit stadsdeel heeft recent een grote transformatie ondergaan en is een levendig stadsdeel geworden met eerder grote bouwblokken (oorspronkelijk veelal pakhuizen) en open ruimte van de dokken. Het Eilandje kan nog eens verder opgedeeld worden in verschillende wijken, namelijk Oude dokken, Montevideowijk, Cadixwijk, Droogdokkeneiland, Mexico-eiland en Kempeneiland. Het plangebied van voorliggend RUP ligt op de spil van 3 wijken met een eigen identiteit: Oude Dokken , Montevideowijk en Cadixwijk. De Friendship site wordt omgeven door het water als verbindend element en geflankeerd door twee structurerende assen: de culturele Noord-zuid as en de oost/ west as Londen - Amsterdamstraat als verbinding tussen de Scheldekaaien en park spoor noord.

Het plangebied is vandaag de dag opgedeeld in twee zones, B1 en B2, gescheiden door de Dinantstraat. De noordelijke zone B1, ook wel Rijnkaaisite genaamd, betreft een zone voor centrumontwikkelingen – bijzondere gebouwen. De Friendship building verleent kantoorruimtes en ateliers op de hogere verdiepingen en ruimte voor detailhandel op de gelijkvloers. De zuidelijke zone B2, ook wel Sint-Laureiskaai genaamd, ligt in de zone voor wonen maar betreft in de huidige situatie een parkeerruimte en tankstation.

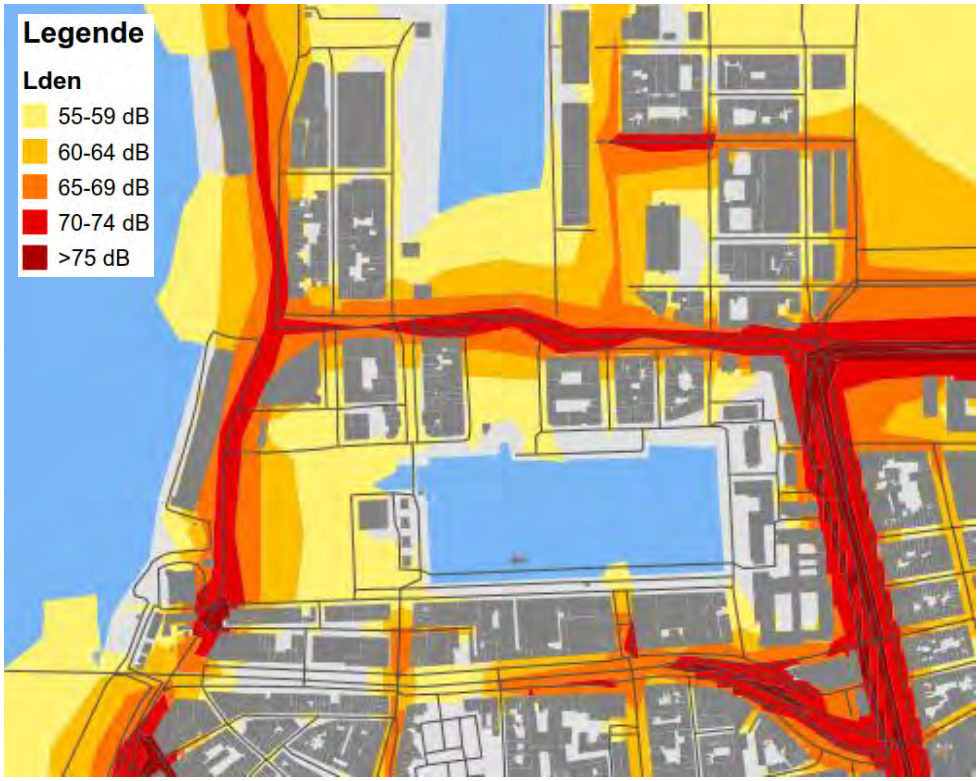
Lucht
Volgens luchtkwaliteitskaarten van het VMM (http://www.vmm.be/data/luchtkwaliteit-in-je-eigen-omgeving, jaargemiddelde 2017) blijkt dat het studiegebied volgende luchtkwaliteit heeft:

- PM10: 21-25 µg/m³
- PM2,5: 13-15 µg/m³
- NO2: 31-40 µg/m³

De luchtkwaliteitsdoelstellingen van de Europese milieukwaliteitsnorm[6] (en Vlarem) van NO2, PM10 en PM2,5 worden gerespecteerd. De gezondheidskundige advieswaarde van de WHO[7] (Wereldgezondheidsorganisatie) worden voor PM10 en PM2,5 wel overschreden.

Geluid
Uit de geluidsbelastingskaart voor wegverkeer (2016) kan afgeleid worden dat het plangebied reeds heel wat geluidshinder ondervindt van het omliggende wegennet. De Italiëlei (N1) veroorzaakt de grootste geluidshinder (> 75 dB), maar is op voldoende afstand gelegen van het plangebied. De Rijnkaai en Londen-Amsterdamstraat, de direct omliggende straten van het plangebied, kennen ook een verhoogde geluidshinder (70-74 dB).

[6] Jaargrenswaarden: NO_2= 40 µg/m³; PM_{10}= 40 µg/m³; $PM_{2,5}$= 25 µg/m³
[7] Advieswaarden WHO: NO_2= 40 µg/m³; PM_{10}= 20 µg/m³; $PM_{2,5}$= 10 µg/m³



Geluidsbelastingskaart agglomeratie Antwerpen Lden 2016 (Bron: lne)

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de planologische referentiesituatie

Het RUP betreft een partiële herziening van het bestaand RUP Eilandje. Het doel is de Friendship site, gezien de gunstige en strategische locatie, te herontwikkelen tot één samenhangend en levendig stadsdeel. Het opzet is om woon- en werkfuncties, de levendige buurtfuncties in de plint (zoals reca, detailhandel, cultuur, conciërgewoning) en het servicestation harmonieus te laten overvloeien in één architecturale binnenstedelijke ontwikkeling. Door de herontwikkeling wordt de opportuniteit aangegrepen om de bestaande generieke bouwblokkenstructuur van de Montevideo- en de Cadixwijk, en het Eilandje in zijn geheel, ook binnen het plangebied door te trekken. Met dit RUP wordt eveneens de bouwhoogte gewijzigd. Gezien de aard van het plan zal het RUP geen relevante negatieve invloed hebben op mens – ruimte.

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Ruimtegebruik
De huidige configuratie van het plangebied in twee zones met tussenliggende straat zal wijzigen tot één ruimtelijk samenhangend geheel of bouwblok waarbij de Dinantstraat wordt opgeheven en het stuk openbaar domein op de hoek van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat mee wordt opgenomen. Hierbij wordt de mogelijkheid bekeken een centrale groene ruimte te midden van de bouwblok te voorzien die zal fungeren als groene long binnen het plangebied.

Lucht

Bijkomende luchtemissies ten gevolge van het plan zullen voornamelijk afkomstig zijn van het bijkomende wegverkeer. De emissie van extra voertuigen wordt geacht geen aanzienlijk negatief effect op de luchtkwaliteit te veroorzaken gezien de bijkomende verkeersgeneratie beperkt is.

Geluid
Door het uitvoeren van het RUP wordt geen significante geluidsoverlast verwacht. Er worden binnen het plangebied geen functies gepland die kunnen zorgen voor een permanente significante bijkomende geluidsoverlast. Doordat de kantoorfuncties wijzigen in woonfuncties ontstaat er een lichte wijziging in verkeersdynamiek met een beperkte toename van voertuigen. De emissies van deze extra voertuigen wordt geacht geen aanzienlijk negatief effect te veroorzaken op de discipline geluid.

Conclusie

Op basis van voorgaande bespreking kan gesteld worden dat de impact van het plan op de discipline Mens – ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid beperkt zal zijn en dat er geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn als gevolg van het plan.

6.4.4 Overige disciplines

Beschrijving referentiesituatie

Bodem
De bodem ter hoogte van het plangebied is gekarteerd als antropogeen, bebouwde zone.

Volgens de informatie van OVAM betreffende bodemverontreinigingen bevindt er zich ter hoogte van het plangebied een schadegeval waar reeds een evaluatierapport van is opgemaakt en een eindevaluatieonderzoek:

- Eindevaluatieonderzoek 816901 – Rapportdatum: 04-08-2006
  Nieuw oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd 28-08-2013:
- Evaluatierapport schadegeval

Water
Het plangebied bevindt zich in het bekken van de Benedenschelde, meer bepaald in het deelbekken van de Scheldehaven. Het plangebied wordt in de onmiddellijke omgeving omgeven door waterlopen die allen bevaarbaar zijn: de Zeeschelde in het westen, de Kattendijksluis in het noorden, het Verbindingsdok in het oosten en het Bonapartedok en Willemdok in het zuiden van het plangebied.

Op basis van de watertoetskaarten kunnen volgende vaststellingen worden gemaakt:

- Het plangebied is sterk grondwaterstromingsgevoelig
- Het plangebied is niet overstromingsgevoelig
- Het plangebied is niet infiltratiegevoelig
- Het plangebied is slechts op sporadische plekken erosiegevoelig

Op basis van de grondwaterkwetsbaarheidskaart blijkt dat het plangebied grotendeels in zeer kwetsbaar gebied gelegen is (Ca1). Het plangebied situeert zich in het gebied met verzilt grondwater. De diepte van het grensvlak tussen zoet en zout water is op basis van deze kaart echter niet af te leiden.

Op de overstromingskaarten worden de recent overstroomde gebieden (ROG's), de risicozones voor overstromingen en de overstroomde gebieden bij de meest recente overstromingen aangeduid. In het plangebied zijn geen van die zones ingekleurd. Het plangebied wordt echter wel aangeduid als een van nature overstroombare gebied.

Het afvalwaterbeleid wordt gestuurd via de gemeentelijke zoneringsplannen, waarin afgebakend wordt welke zones te rioleren zijn en in welke zones IBA's moeten komen (al dan niet collectief beheerd). Het plangebied situeert zich binnen centraal gebied (zoneringsplan VMM) en is momenteel voorzien van een gemengd rioleringsstelsel. Inzake rioolwaterzuivering behoort het Eilandje tot het zuiveringsgebied van de RWZI Antwerpen-Zuid.

Veiligheid
Binnen het plangebied bevinden er zich geen bestaande Seveso-inrichtingen. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten. In de omgeving van het plangebied bevinden zich volgende Seveso-inrichtingen:

- ***ARLANXEO Belgium, een hogedrempelinrichting, gelegen op ruim 3.900 m ten westen van het plangebied, op het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht;***

- ***3M Belgium, een hogedrempelinrichting, gelegen op ruim 4.200 m ten westen van het plangebied, op het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht.***

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de planologische referentiesituatie

Het RUP betreft een partiële herziening van het bestaand RUP Eilandje. Het doel is de Friendship site, gezien de gunstige en strategische locatie, te herontwikkelen tot één samenhangend en levendig stadsdeel. Het opzet is om woon- en werkfuncties, de levendige buurtfuncties in de plint (zoals reca, detailhandel, cultuur, conciërgewoning) en het servicestation harmonieus te laten overvloeien in één architecturale binnenstedelijke ontwikkeling. Zowel de huidige bestemming als de toekomstige bestemming voorzien de mogelijkheid in oprichting van bebouwing en verharde oppervlakte. De nieuwe plannen zorgen niet voor ingrijpende wijzigingen op het waterregime. Indien bemaling van toepassing is, moet er echter wel rekening gehouden worden met omliggende verontreinigingen.

Beoordeling van de milieueffecten t.o.v. de feitelijke referentiesituatie

Bodem
De belangrijkste ingrepen op de bodem door de uitvoering van voorliggend plan zijn de uitgraving en het ruimtebeslag voor nieuwbouw. Bij eventuele graafwerken geldt de regelgeving rond grondverzet. Grondverzet kan enkel gebeuren mits het naleven van de wettelijke eisen volgens het bodemdecreet van VLAREBO. Gezien het plangebied volledig

wordt aangeduid als antropogene bodem, worden geen negatieve effecten verwacht door eventuele vergravingen.

De verplaatsing van het tankstation binnen het plangebied zorgt voor een risico-activiteit naar bodemverontreinigingen. Benzinetankstations in het Vlaams Gewest zijn onderworpen aan een reeks voorschriften, die hoofdzakelijk vervat zijn in Vlarem I en Vlarem II. Ook de wettelijke eisen volgens VLAREBO zijn hier van toepassing. Het besluit VLAREBO van 05/03/1996 ter uitvoering van het Bodemsaneringsdecreet van 22/02/1995 legt voor bepaalde activiteiten en aan bepaalde inrichtingen onder meer de verplichting op oriënterende bodemonderzoeken te laten uitvoeren. Zo dient voor bestaande benzinetankstations met 2 brandstofpompen of meer, in exploitatie vóór 29/10/1995, een eerste oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd te worden vóór 31/12/2001 en daarna om de 10 jaar. Ook bij overdracht of sluiting van de inrichting of stopzetting van de activiteit dient een dergelijk onderzoek uitgevoerd te worden. In dit geval geeft de verplaatsing van het tankstation ook aanleiding tot een oriënterend bodemonderzoek.

Indien rekening wordt gehouden met de geformuleerde aanbevelingen en de geldende wetgeving, zijn de risico's voor de discipline bodem beperkt.

Water

Gezien het gebied zeer gevoelig is voor grondwaterstroming dient advies gevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstanties indien een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 3 m en 50 m lang.

Het plangebied situeert zich tevens in gebied met verzilt grondwater. De diepte van het grensvlak tussen zoet en zout water is op basis van deze kaart echter niet af te leiden. Het plangebied bevindt zich al eerder aan de rand van het op de verziltingskaart als verzilt gekarteerde gebied op de rechteroever. Dit ruimere gebied is als verzilt gekarteerd wegens de (deels historische) invloeden van door zeewater verzilt oppervlaktewater. Binnen dit gebied manifesteren de actuele verzilte invloeden zich op rechteroever in hoofdzaak nog ter hoogte van de meer noordelijk gelegen havendokken. In deze havendokken komt immers nog steeds enigszins verzilt oppervlaktewater voor en is er sprake van een belangrijke historische invloed. Het plangebied is op ruime afstand gelegen van havendokken met een verziltende invloed. De nabijgelegen dokken worden immers in hoofdzaak gevoed met zoet hemelwater en staan niet in direct contact met de verzilte havendokken. Ook historisch is er wellicht hooguit beperkt sprake van een relevante verziltende invloed. Er kan dan ook aangenomen worden dat er ter hoogte van het plangebied geen sprake is van ondiep verzilt grondwater. Dit aspect vergt dan ook geen bijzondere aandacht. Voor de realisatie van ondergrondse bouwlagen zal vermoedelijk bemaling noodzakelijk zijn. Het beperken van de impact hiervan – zowel naar kwantiteit als kwaliteit (o.a. zoetzoutwaterevenwicht) – vormt een aandachtspunt op projectniveau.

Indien bemaling van toepassing is moet er tevens ook voldoende rekening gehouden worden met omliggende verontreinigingen. Voor lozing van niet verontreinigd bemalingswater moet Vlarem II art. 6.2.2.1.2 § 5 gerespecteerd worden. Dit bemalingswater moet bij voorkeur dan ook opnieuw in de bodem gebracht worden.

Het gebied is vandaag de dag reeds volledig verhard mits enkele groenstroken langs het tankstation en de aanliggende parking. In de nieuwe plannen wordt de mogelijkheid opgenomen van een centrale groene ruimte, wat zorgt voor een verbetering op vlak van

infiltratie. Voor de verharde oppervlakken wordt er aangeraden om zoveel mogelijk met waterdoorlatende verharding te werken zodat directe natuurlijke infiltratie bevorderd wordt, zeker wat betreft de wegenis die enkel bedoeld is voor de zwakke weggebruiker.

Het RUP en alle ingrepen dienen steeds te beantwoorden aan de vigerende normen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Wanneer de geformuleerde aanbevelingen gevolgd worden, zijn er vanuit de discipline water geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten.

Veiligheid
In het plangebied zelf bevinden zich geen Seveso-inrichtingen. De inplanting van Seveso-inrichtingen zal ook in het plan worden uitgesloten.

Uit de RVR-toets blijkt dat het plangebied is gelegen binnen de consultatiezone 'Externe Veiligheid' omdat er één of meer Seveso-inrichtingen in de nabijheid van het plangebied zijn gelegen. Er zal bijgevolg advies worden ingewonnen bij de dienst Externe Veiligheid. ***Het Team Externe Veiligheid besluit dat het plan geen aanzienlijke bijkomende effecten op het vlak van externe veiligheid zal genereren en er bijgevolg geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden.***

Conclusie

Op basis van voorgaande bespreking kan gesteld worden dat de impact van het plan beperkt zal zijn en dat er geen aanzienlijke negatieve effecten ten aanzien van de bodem, grond- en oppervlaktewater en veiligheid te verwachten zijn als gevolg van het plan.

7 OVERZICHT VAN INSTRUMENTEN

De vigerende wetgeving voorziet de mogelijkheid om nieuwe instrumenten in te zetten voor het opnemen van effectmilderende maatregelen die voortkomen uit het milieuonderzoek.

De afweging voor het gepast inzetten van 'instrumenten wordt in latere fase uitgevoerd. Er wordt met andere woorden in een latere fase bepaald of een welbepaalde effectmilderende maatregel in een stedenbouwkundig voorschrift van het RUP of in een ander instrument, zoals een inrichtingsnota, een grondruilplan, een overeenkomst of een stedenbouwkundige verordening wordt verankerd.

8 REACTIES EN ADVIEZEN OP STARTNOTA

8.1 Overzicht

De publieke consultatie over de startnota van het RUP Friendship werd gehouden in de periode van 3 september tot en met 1 november 2017. Het participatiemoment met betrekking tot het RUP werd georganiseerd op 3 september 2019 van 17u00 tot 19u00 in de hal op het gelijkvloers van de Friendship building. In bijlage is het verslag van het participatiemoment toegevoegd (bijlage 4).

Tijdens de participatieprocedure werden door de volgende instanties adviezen uitgebracht:

- GECORO
- Departement Omgeving
- Team Externe Veiligheid
- Agentschap Wonen Vlaanderen
- De Vlaamse Waterweg
- Provincie Antwerpen
- Infrabel
- De Lijn
- Skeyes
- Luchthaven
- Fluvius
- Elia
- Fluxys
- Defensie

De adviezen zijn in bijlage toegevoegd (bijlage 5).

Er werden bovendien verschillende schriftelijke reacties uitgebracht vanuit de bevolking. Er werd een petitie opgesteld die ondertekend werd door een 175-tal personen. Daarnaast werden er nog een 9-tal individuele reacties bezorgd.

8.2 Bespreking adviezen

8.2.1 GECORO

De Gecoro wenst volgende aandachtspunten mee te geven in haar advies over de startnota van het RUP:

- Rekening houdende met de toekomstige ontwikkelingen (autoluwe zones) adviseert de Gecoro de nodige flexibiliteit in te bouwen (bv. d.m.v. een nabestemming in de stedenbouwkundige voorschriften) voor het tankstation van Total.
  Tijdens de verdere uitwerking van het RUP, bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften, zal deze opmerking meegenomen worden. In het RUP zullen de belangrijkste krijtlijnen worden vastgelegd en zal de nodige flexibiliteit ingebouwd worden. De nabestemming van Total (stedelijke functie i.f.v. binnenhof, woonfunctie,….) kan verankerd worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

- De Gecoro ziet het groene binnenhof als een positief element in de ontwikkeling. De Gecoro vraagt dan ook expliciet de kwaliteit van deze groene ontharde ruimte zeker af te dwingen in het RUP.
  De kwaliteit van het groen binnenhof zal worden verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften.

- De Gecoro stelt dat het RUP te weinig ambitieus is op vlak van klimaatadaptatie en publieke voorzieningen. De poreusheid van het bouwblok wordt in vraag gesteld (nu gesloten bouwblok o.w.v. geluid en wind). De Gecoro vraagt een betere onderbouwing die vertrekt vanuit de visie van het s-RSA en het Masterplan Eilandje (harde, versteende omgeving Eilandje), aangevuld met ambities voor een klimaatadaptieve ontwikkeling o.b.v. huidige en/of nieuwe inzichten.
  De beleidsvisies voor het Eilandje (s-RSA, Masterplan Eilandje, Beeldkwaliteitsplannen,…) zijn intussen verscheidene jaren oud. Deze plannen gaan uit van het versterken van het havenkarakter van het Eilandje (versteende ruimte, open zichten, watervlakken, orthogonaal stedenbouwkundig patroon,…). De ambitie van het RUP is echter ook vooruitstrevender te zijn door in te zetten op klimaatrobuustheid en duurzaamheid. Bij de verdere uitwerking van het RUP is het de bedoeling om deze principes daar waar mogelijk te gaan verankeren in de stedenbouwkundige voorschriften (kwaliteit binnenhof, warmtenet, hemelwater,…). Ook de stedelijke functies zullen verankerd worden in de stedenbouwkundige voorschriften. Hierbij wordt rekening gehouden met mogelijke tekorten vanuit de omgevingsanalyse. Er zal een minimum van 2.000 m2 nevenfuncties (publieke voorzieningen) worden opgelegd. Enerzijds is dit een verplichting, anderzijds een minimum waardoor een grotere oppervlakte ook mogelijk is.

- De Gecoro stelt zich vragen bij het aandeel aan publiek domein dat verdwijnt. Het binnenhof krijgt immers een collectief maar privatief karakter, terwijl er nood is aan groene publieke ruimten die voor elkeen toegankelijk zijn. De Gecoro vraagt dan ook minstens om voldoende de publieke noden (publieke voorzieningen) op te nemen in ruil voor het aandeel openbaar domein dat opgegeven wordt.
  Bij de verdere uitwerking van het RUP zullen stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen met betrekking tot onder meer de oppervlakte en inrichting van het binnenhof, zodoende de kwaliteit ervan juridisch te kunnen afdwingen. In het RUP zal worden opgelegd dat een gedeelte publiek toegankelijk moet zijn.
  Zoals gesteld in paragraaf 3.2 is het de bedoeling de bouwblokkenstructuur kenmerkend voor het Eilandje ook op deze locatie door te trekken, dus over de volledige oppervlakte van het plangebied. Het opzet is daarbij wel om het aandeel publiek toegankelijke ruimte in referentiesituatie (huidige situatie) te behouden, maar te verschuiven. De inname van de de Dinantstraat en het "Driehoeksplein", op de hoek van de Londen-Amsterdamstraat en de Rijnkaai, zal in oppervlakte gecompenseerd worden elders in het project, onder meer door het vrijgeven van openbaar domein aan de zijde van de Sint-Laureiskaai (momenteel in eigendom van Total en AG Vespa). Ook planologisch gezien is er geen verlies van oppervlakte openbaar domein, gezien het "Driehoeksplein" reeds door vaststelling van het RUP Eilandje werd opgeheven.
  De stedelijke functies zullen verankerd worden in de stedenbouwkundige voorschriften. Hierbij wordt rekening gehouden met mogelijke tekorten vanuit de omgevingsanalyse. Er zal een minimum van 2.000 m2 nevenfuncties (publieke voorzieningen) worden opgelegd. Enerzijds is dit een verplichting, anderzijds een minimum waardoor een grotere oppervlakte ook mogelijk is.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.2.2 Departement Omgeving

Geen advies.

8.2.3 Team Externe Veiligheid

Het Team Externe Veiligheid heeft voldoende zicht op het externe mensrisicobeeld van deze inrichtingen om te besluiten dat het plan te verzoenen is met de aanwezigheid van deze inrichtingen. Bijgevolg moet bij het RUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt worden.
Deze conclusie is verwerkt in paragraaf 6.4.4.

In het advies worden de bekende Seveso-inrichtingen opgesomd die gelegen zijn binnen de consultatiezone.
Deze gegevens zijn verwerkt in paragraaf 6.4.4 aangepast.

8.2.4 Agentschap Wonen Vlaanderen

Geen opmerkingen.

8.2.5 De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg raadt aan om maximaal in te zetten op hergebruik van regenwater en de aanleg van groendaken.
Het inzetten op hergebruik van regenwater en de aanleg van platte daken als groendak wordt geregeld op vergunningenniveau (projectniveau).
Alle ingrepen dienen steeds te beantwoorden aan de vigerende normen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Een algemeen principe hierbij is dat regenwater maximaal herbruikt wordt. Dit wordt vermeld in paragraaf 1.5.2 van bijlage 1 alsook in paragraaf 6.4.4.
Conform artikel 38 van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, Bouwcode – herziening d.d. 09/10/2014 – is het verplicht om nieuwe daken van meldings- en vergunningsplichtige constructies aan te leggen als een groendak, indien deze daken een helling hebben van minder dan 15° en een oppervlakte hebben van ten minste 20 vierkante meter.

Het inzetten op een minimale graad van ontharding is een meerwaarde. Er kan bijkomend worden ingezet op waterdoorlaatbare verharding.
Het RUP zal het gebruik van waterdoorlatende verharding stimuleren. De graad van ontharding wordt ook verzekerd middels de Bouwcode (herziening d.d. 09/10/2014), dus op vergunningenniveau (projectniveau). Conform artikel 27 dient bij nieuwbouw minimaal 20% van de oppervlakte van het perceel op het niveau van het maaiveld buitenruimte te zijn. Daarnaast wordt in Artikel 28 de minimale oppervlakte per wooneenheid vastgelegd (privaat of collectief). Daarnaast zal in stedenbouwkundige voorschriften van het RUP ook een minimale oppervlakte worden opgelegd voor het binnenhof.

Daarnaast zal het vergunningverlenende bestuursorgaan rekening houden met de relevante bepalingen van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het Integraal Waterbeleid en de uitvoeringsbesluiten.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.2.6 Provincie Antwerpen

Er wordt gevraagd om in het RUP verder te verduidelijken welk type en welk aantal woningen men in het RUP wil voorzien. De provincie vraagt zich af of het RUP inzet op bijvoorbeel sociaal of levensloopbestendig wonen.
Teneinde voldoende flexibiliteit toe te laten bij de verdere uitwerking van het project, zal in het RUP het aantal alsook het type wooneenheden niet worden vastgelegd. Enkel de belangrijkste principes om tot een kwalitatieve wooneenheden te komen, zullen worden verankerd. Het RUP zet wel in op een mix van groottes van woonunits: in de eerste plaats in op gezinswoningen met collectieve ruimten, daarnaast ook op kleinere wooneenheden. Het RUP sluit het integreren van bescheiden woningen dus niet uit. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt gevraagd om de route van tramlijn 70 te actualiseren volgens de nieuwe plannen.
De afschaffing van tramlijn 70 is geactualiseerd in paragraaf 2.1.3. en 6.4.2.

Er wordt opgemerkt dat de conclusie op pag 55 niet volledig strookt met de resultaten uit de vergelijkingstabel. De Provincie vraagt daarom om de conclusie op aan te passen aan de vergelijkingstabel.
De conclusie is aangepast aan de vergelijkingstabel in paragraaf 6.4.2.

Er wordt gevraagd om in het kader van de effectenrapportage extra maatregelen te onderzoeken om rekening te houden met geluidshinder van de tram op het gelijkvloers waar wonen is voorzien.
Op vergunningenniveau (projectniveau) kunnen extra voorwaarden worden opgelegd m.b.t. geluid voor woningen / andere voorzieningen die zich op het gelijkvloers bevinden. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt gevraagd om de discipline biodiversiteit of klimaat verder te onderzoeken. In het kader hiervan vraagt men ook de link met het groenplan voor het Eilandje te verduidelijken.
Uit de resulterende scoping van milieueffecten komt de discipline biodiversiteit als minder relevante milieudiscipline naar voren.
De ambitie van het RUP is evenwel om te streven naar klimaatrobuustheid en duurzaamheid. Bij de verdere opmaak van het RUP is het de bedoeling om deze principes daar waar mogelijk te verankeren in de stedenbouwkundige voorschriften (kwaliteit binnenhof, warmtenet, hemelwater,…).
Het Groenplan voor het Eilandje werd toegevoegd in bijlage 2 (planningscontext), meer bepaald onder paragraaf 0.1.1. 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.

8.2.7 Infrabel

Geen opmerkingen.

8.2.8 De Lijn

Er wordt verwezen naar de afschaffing van lijn 70 vanaf 3 november 2019 en de vervanging ervan door de nieuwe tramlijn 1 P+R Havana-Noorderplaat-Opera-Zuid. De lijn acht de gevolgen op het RUP verwaarloosbaar.
Deze info is geactualiseerd in paragraaf 2.1.3. en 6.4.2.

8.2.9 Skeyes

Er wordt vermeld dat alle gebouwen en structuren (zowel definitieve als tijdelijke) groter dan 60m aangevraagd dienen te worden ten laatste 1 maand voor aanvang van de werken.
Deze hoogte wordt met dit RUP niet overschreden. Dit advies heeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

8.2.10 Luchthaven

Er wordt gewezen op de maximale toegelaten bouwhoogte van 131,43 m TAW.
Deze hoogte wordt met dit RUP niet overschreden. Dit advies heeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt vermeld dat voor het gebruik van kranen voorafgaandelijk toestemming dient gevraagd te worden.
Dit advies heeft geen betrekking op de inhoud van voorliggend RUP en geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota. Deze opmerking wordt op vergunningenniveau (projectniveau) bekeken.

8.2.11 Fluvius

Er wordt gewezen op het verplaatsen van leidingen en verwijderen van openbare verlichting op het openbare domein. Ook de distributiecabine ter hoogte van de Dinantstraat moet men verplaatsen.
Dit advies heeft betrekking op vergunningenniveau en heeft geen betrekking op de inhoud van voorliggend RUP. Het geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

8.2.12 Elia

Geen opmerkingen.

8.2.13 Fluxys

Geen opmerkingen.

8.2.14 Defensie

Geen opmerkingen.

8.3 Bespreking reacties

Er werd een petitie opgesteld die ondertekend werd door een 175-tal personen. Daarnaast werden er nog een 9-tal individuele schriftelijke reacties bezorgd. Ook op het participatiemoment met betrekking tot het RUP werden reacties verzameld.

De schriftelijke reacties alsook de reacties van het infomoment kunnen gegroepeerd worden tot een aantal thema's. De inhoud en de thema's kunnen als volgt worden samengevat:

8.3.1 Bouwblok

Volume
Er wordt aangehaald dat het gebouw zowel in hoogte, breedte als diepte zal toenemen, wat niet in evenwicht is met de gebouwen in de buurt. Dit zorgt voor een overvloed aan beton in de buurt.
Het klopt dat het project zal toenemen in de hoogte, breedte en diepte. Conform de ontwikkelingsvisie voor het plangebied (zie paragraaf 3.2 'stedelijke wanden als weerspiegeling van de omgeving'), is het opzet om de bouwblokkenstructuur zoals kenmerkend voor het Eilandje (woonweefsel bestaande uit grote bouwblokken met duidelijk afgewerkte gevelwanden) ook ter hoogte van het plangebied door te trekken. Dit past binnen de filosofie van het Masterplan Eilandje waar gefocust wordt op grote, volledige bouwblokken als structurerende eenheid. In tegenstelling tot het RUP Eilandje wordt geopteerd voor een verschuiving van hogere volumes naar de randen (voornamelijk langs de Rijnkaai, omwille van schaduwwerking), in plaats van centraal in het bouwblok. Op die manier wordt het bouwblok centraal ontpit. Het RUP voorziet een centraal binnenhof (op volle grond) in het hart van het project. Bij de verdere uitwerking van het RUP zullen stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen met betrekking tot onder meer de oppervlakte en inrichting van het binnenhof, zodoende de kwaliteit ervan juridisch te kunnen afdwingen.
De hoogbouw wordt gemotiveerd vanuit het s-RSA, de wens van het beleid, het team Stadsbouwmeester en het Hoogbouwrapport (cf. infra onder: 'hoogte').
Dit geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt ook aangehaald dat met de vergroting van het volume, de Bataviastraat versmald zal worden.
Het huidige wegprofiel van de Bataviastraat blijft behouden. De Bataviastraat valt buiten de contouren van het plangebied. Dit geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.2 Hoogte

De voorziene hoogte beperkt het zicht op de Schelde voor de buurtbewoners, maar ook voor bezoekers op het MAS en de Red start line. Daarnaast doet dit direct zonlicht verliezen. Daarmee hangt samen dat de schaduw in de buurt zal toenemen.
Er wordt ook aangehaald dat deze hoogte niet past binnen de omgeving. De gebouwen in de omgeving beperken zich tot 5-6 bouwlagen. Met de hoogte die het RUP mogelijk maakt, zal het project de wijk domineren. Op die manier verliest o.a. het MAS haar karakter als landmark.

De hoogbouw wordt gemotiveerd vanuit het s-RSA, de wens van het beleid, het team Stadsbouwmeester en vanuit de Hoogbouwnota van de stad Antwerpenhet Hoogbouwrapport voor de Friendship site.
Gezien de strategische locatie, in de oksel van de Rijnkaai en de Londen-Amsterdamstraat, kan de plek zich lenen voor hoogbouw. 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.
In de Hoogbouwnota van de stad Antwerpen wordt het Eilandje gemarkeerd als een locatie waar hoogbouw eenvoudiger te motiveren valt. Voorts wordt verwezen naar het Hoogbouwrapport dat werd opgemaakt voor het plangebied. Zowel de locatiegeschiktheid als de architecturale geschiktheid zijn hier onderzocht (inclusief zichtlijnen etc.). Dit geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt aangehaald dat de hoogte [20m] niet overeenstemt met het masterplan 'Eilandje'.
Het Masterplan Eilandje (2004) geeft een aantal principes weer voor de ontwikkeling op het Eilandje. Deze regels zijn echter indicatief. Het masterplan vormt geen wettelijk kader voor het RUP Friendship site. Deze opmerking geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.3 Publieke ruimte

Verschillende buurtbewoners halen het belang van publieke ruimte, speelterreinen voor kinderen, groene pleinen, parken met bomen en sportvelden aan. Er wordt gesteld dat het RUP Friendship site de groene en publieke ruimte nog meer onder druk zet. De watervlakken (cf. beeldkwaliteitsplannen Eilandje) worden niet ervaren als publiek (toegankelijke) ruimte.
Concrete argumenten worden hieronder behandeld.

Eerst en vooral zullen het driehoeksplein, ter hoogte van de Rijnkaai en de Amsterdamstraat, en de Dinantstraat verdwijnen. De buurtbewoners halen ook aan dat de publieke ruimte aan de kant van het Bonapartedok verkleint.
Zoals gesteld in paragraaf 3.2 is het de bedoeling de bouwblokkenstructuur kenmerkend voor het Eilandje ook op deze locatie door te trekken, dus over de volledige oppervlakte van het plangebied. Het opzet is daarbij wel om het aandeel publiek toegankelijke ruimte in referentiesituatie (huidige situatie) te behouden, maar te verschuiven. De inname van de Dinantstraat en het "Driehoeksplein", op de hoek van de Londen-Amsterdamstraat en de Rijnkaai, zal in oppervlakte gecompenseerd worden elders in het project, onder meer door het vrijgeven van openbaar domein aan de zijde van de Sint-Laureiskaai (momenteel in eigendom van Total en AG Vespa). Ook planologisch gezien is er geen verlies van oppervlakte openbaar domein, gezien het "Driehoeksplein" reeds door vaststelling van het RUP Eilandje werd opgeheven. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

Daarnaast zal de geplande binnentuin niet publiek toegankelijk zijn en niet bijdragen tot de publieke ruimte in de buurt.
In het RUP zal worden opgelegd dat een gedeelte publiek toegankelijk dient te zijn. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

Tot slot melden een aantal buurtbewoners het tekort aan groen in het ontwerp. Een buurtbewoner haalt het idee van 'groene verplichtingen' aan waarbij projectontwikkelaars contractueel verplicht zijn om meer groen aan te leggen binnen projecten.
Centraal in het bouwblok zal een groen binnenhof worden voorzien worden in open lucht (op volle grond). Dit binnenhof zal verankerd worden in het RUP. In het RUP zullen stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen met betrekking tot onder meer de oppervlakte en inrichting van het binnenhof, zodoende de kwaliteit ervan juridisch te kunnen afdwingen.
Conform Artikel 4.2.19 VCRO kunnen op vergunningenniveau inderdaad voorwaarden worden opgelegd waardoor verenigbaarheid kan worden bereikt met stedenbouwkundige voorschriften, verkavelingsvoorschriften of de goede ruimtelijke ordening. Dit gebeurt op projectniveau en kan niet in het RUP worden vastgelegd.
Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.4 Duurzaamheid

Er wordt aangehaald dat er meer nood is aan durf op vlak van duurzaamheid.
Het RUP voorziet centraal in het bouwblok een groen binnenhof in open lucht. Dit binnenhof is niet verhard en daardoor waterdoorlatend. Bij de verdere opmaak van het RUP zullen maatregelen betreffende duurzaamheid worden bekeken (kwaliteit binnenhof, warmtenet, hemelwater,…) en worden verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.5 Mobiliteit

Eerst en vooral vrezen de buurtbewoners voor files in de buurt met het hoge aantal bijkomende woningen.
Dit wordt toegelicht onder paragraaf 6.4.2 'mobiliteit'. Uit de screening van de milieu-effecten, meer bepaald voor de discipline mobiliteit, blijkt dat de intensiteiten in de omgeving ten opzichte van de feitelijke toestand nauwelijks wijzigen. Door het verschil in programma zal er in de toekomstige situatie tijdens de ochtendspits iets minder verkeer worden aangetrokken, terwijl er tijdens de avondspits iets meer verkeer wordt aangetrokken. Doordat de kantoorfuncties wijzigen in woonfuncties, zal er tijdens de ochtendspits voornamelijk een daling van het aantal inrijdende voertuigen zijn en een stijging van het aantal uitrijdende voertuigen, terwijl tijdens de avondspits eerder het omgekeerde geldt.
Deze reactie heeft geen betrekking op de inhoud van voorliggend RUP en geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt daarmee ook gevreesd voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de buurt.
Het parkeren wordt geregeld volgens de bepalingen van de Bouwcode. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

Tot slot wordt het verdwijnen van tramlijn 70 betreurd, wat de bereikbaarheid van de site niet ten goede komt.
Het klopt dat tramlijn 70 zal verdwijnen. Er komt echter een nieuwe tramlijn in de plaats: tramlijn 1 die vanaf de Bolivarplaats het gerechtsgebouw voorbij rijdt en verder via de Leien richting de Noorderlaan tot aan de Havana site loopt. Deze tram zal het zuiden van Antwerpen verbinden met het noorden van de stad en vormt zo een vervanging voor tramlijn 70. Daarnaast blijft tramlijn 7 nog steeds het plangebied ontsluiten. Deze maakt

een verbinding met de binnenstad. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.6 Woontypologieën

Er wordt gevreesd voor de betaalbaarheid van de woningen/appartementen. Dit kan leiden tot leegstand en verloedering van de wijk. Er wordt gevraagd of innovatieve of collectieve woonvormen mogelijk zijn in het project. Collectief wonen kan de sociale cohesie in de wijk meer versterken.
Teneinde voldoende flexibiliteit toe te laten bij de verdere uitwerking van het project, zal in het RUP het aantal alsook het type wooneenheden niet worden vastgelegd. Enkel de belangrijkste principes om tot een kwalitatieve wooneenheden te komen, zullen worden verankerd. Het RUP zet wel in op een mix van groottes van woonunits: in de eerste plaats in op gezinswoningen met collectieve ruimten, daarnaast ook op kleinere wooneenheden. Het RUP sluit innovatieve en collectieve woonvormen, alsook het integreren van bescheiden woningen niet uit. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.7 Juridisch

De dading van de Stad Antwerpen vastgelegd op 3 februari 2010 waarin de stad de komende 20 jaar (t.e.m. 2030) in het blok B1, zone waar het Chiquitagebouw op heden staat, de bouwhoogte maximaal 19 meter te laten bedragen, werd aangehaald. Volgens de buurtbewoners houdt de Stad Antwerpen zich niet aan haar woord, wat in strijd is met het vertrouwensbeginsel.
De dading bevat uitsluitend afdwingbare verbintenissen tussen de bij de dading betrokken partijen. Andere partijen dan deze betrokken bij deze dading, kunnen hieruit echter geen rechten putten, en kunnen dan ook geen aanspraak maken op de uitvoering van de dading. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt gesteld dat het RUP Friendship wordt opgemaakt in het kader van de vergunning van een project. Met de ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst door de stad Antwerpen met een private ontwikkelaar met het oog op de opmaak van een RUP, schendt de stad Antwerpen het onpartijdigheidsbeginsel, het algemeen belang, art. 1.1.4 VCRO en de goede ruimtelijke ordening.
Deze samenwerkingsovereenkomst, afgesloten tussen AG Vespa en de ontwikkelaar (en niet tussen de stad Antwerpen en de ontwikkelaar), had tot doel verschillende grondeigenaars samen te brengen om te komen tot één globaal project. De samenwerkingsovereenkomst betreft een loutere privaatrechtelijke overeenkomst en heeft geen betrekking op de planningsprocedure. De overeenkomst doet evenmin voorafnames op het RUP, de te volgen procedure of de discretionaire beoordelingsvrijheid van Stad Antwerpen m.b.t. enig (ander) plannings- vergunningsproces. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.8 Procedure

Er wordt gesteld dat een periode van 60 dagen voor het indienen van onderbouwde bezwaarschriften te kort is.
De termijnen volgen de wettelijk bepaalde procedure voor de opmaak van een gemeentelijk RUP. Dit wordt vastgelegd in Artikel 2.2.18. VCRO. Deze procedure wordt

gevolgd. Naast de adviesperiode in de fase van de startnota volgt, conform Artikel 2.2.21 VCRO, tevens een openbaar onderzoek waarbij het mogelijk is bezwaarschriften in te dienen. Deze reactie heeft geen betrekking op de inhoud van voorliggend RUP en geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

Er wordt gevraagd naar meer heldere communicatie. Een voorstel hierbij is het organiseren van een vast aanspreekpunt in de buurt.
Op de website van de stad Antwerpen worden alle documenten met betrekking tot het RUP (startnota, procesnota, verslag participatiemoment, nieuwsbrief) gepubliceerd. Gedurende het planproces worden deze geupdate. Deze zijn dus raadspleegbaar voor iedereen. Deze reactie heeft in principe geen betrekking op de inhoud van voorliggend RUP en geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

De buurtbewoners vragen ook tijdens infomomenten met de buurt de opmerkingen en feedback serieus te nemen zodat er vertrouwen langs beide kanten kan ontstaan.
Conform Artikel 2.2.18 VCRO informeert het college van burgemeester en schepenen de bevolking over de inhoud van de startnota, organiseert het hierover ten minste één participatiemoment en maakt daarvan een verslag. De reacties die door de bevolking worden binnengebracht worden meegenomen en verwerkt in de scopingsnota. Net zoals de andere documenten met betrekking tot het RUP, wordt ook de scopingnota, na goedkeuring door het college, openbaar gemaakt door publicatie op de website van de stad Antwerpen. Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.9 Veiligheid

Er wordt gevreesd voor brandgevaar met de inpanding van het benzinestation. Er wordt tevens gevreesd voor de blootstelling aan asbest.
Alle werken die worden uitgevoerd ter hoogte van het plangebied, alsook de verplaatsing van het tankstation binnen het plangebied, wordt onderworpen aan de vigerende wetgeving. Benzinetankstations in het Vlaams Gewest zijn onderworpen aan een reeks voorschriften, die hoofdzakelijk vervat zijn in Vlarem I en Vlarem II. Ook de wettelijke eisen volgens VLAREBO zijn hier van toepassing. Dit wordt op vergunningenniveau (projectnivea) afgetoetst. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de nota.

8.3.10 Impact tijdens de werken

Er wordt bezorgdheid naar de impact op de buurt tijdens de werken aangekaart. De werken zullen zorgen voor geluidsoverlast en opwaaiend stof. Er wordt voornamelijk gevreesd voor geluidsoverlast 's ochtends.
Dit zijn aandachtspunten die meegenomen worden bij de uitvoering van de werken. Deze reactie heeft in principe geen betrekking op de inhoud van voorliggend RUP en geeft bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing of aanvulling van de nota.

BIJLAGEN

1 BIJLAGE 1: JURIDISCHE CONTEXT

1.1 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 Buurtvoetwegen	/	/

1.3 Bestemmingsplannen

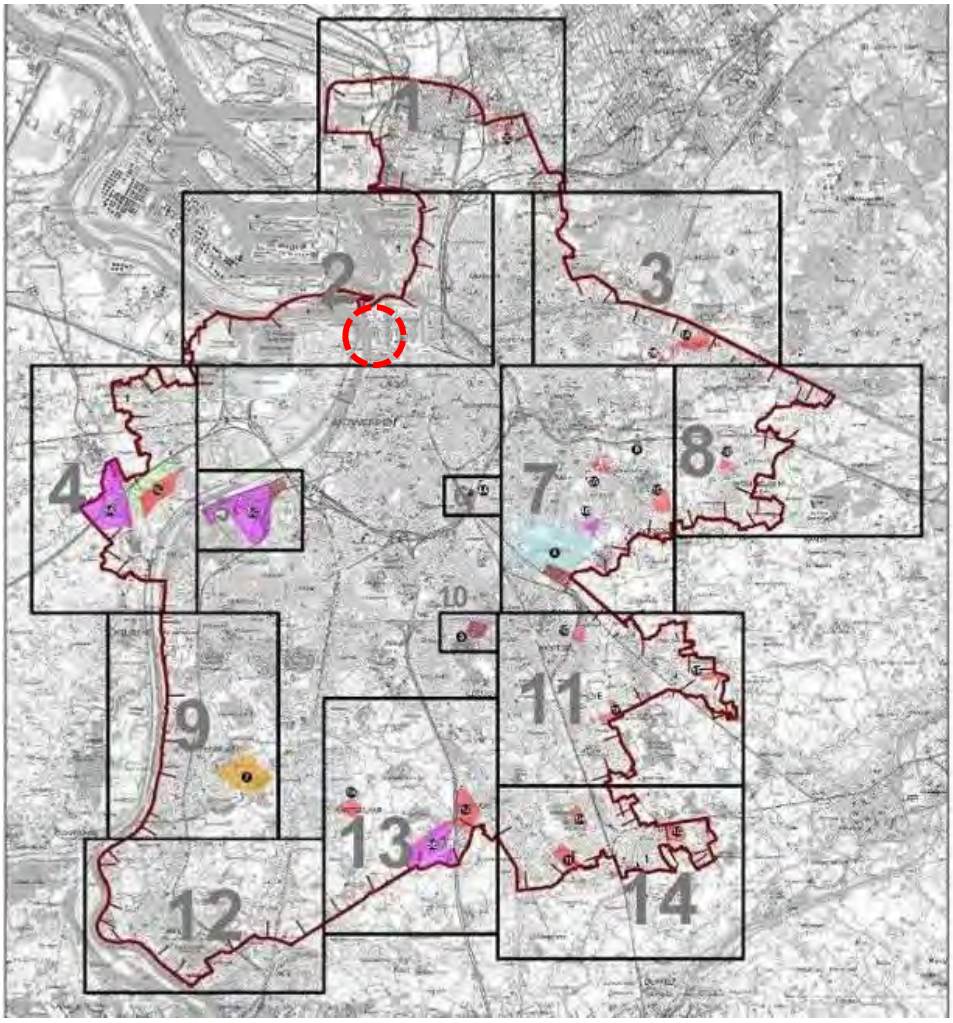
1.3.1 GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen

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)

1.3.3 RUP Eilandje

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

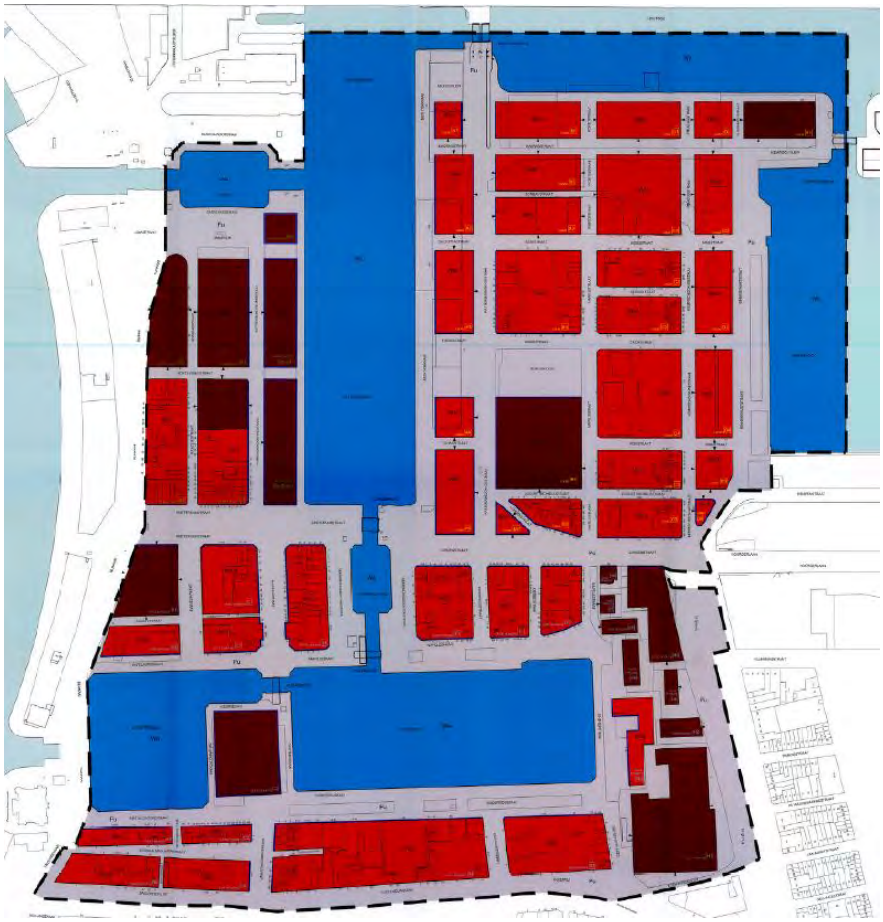
Voor het gebied Eilandje werd een masterplan, een beeldkwaliteitplan voor de buitenruimte, een beeldkwaliteitplan voor de architectuur, een groenplan, een waterplan en een RUP opgemaakt.

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.

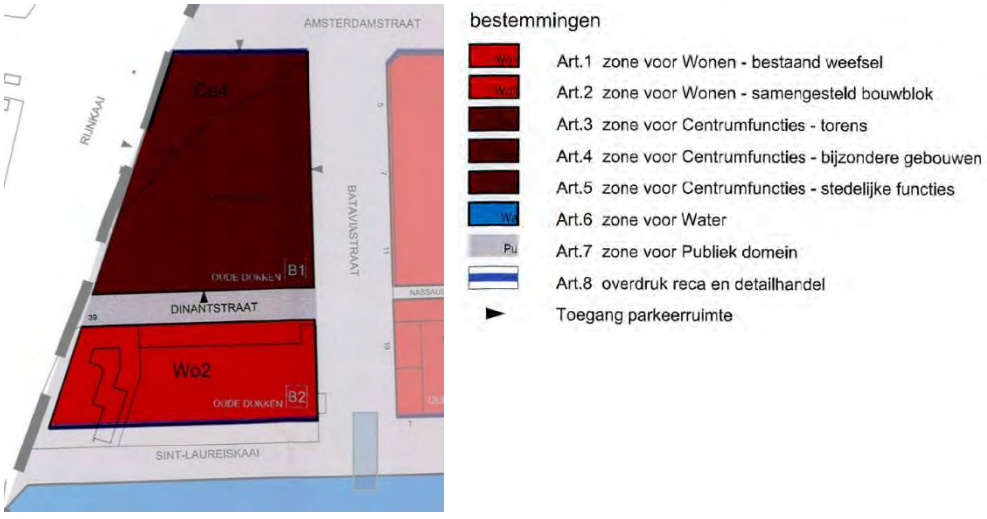
De exacte afbakening van het RUP Friendship site wordt bepaald door de afbakening van drie zones uit het vigerende RUP Eilandje:

- 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



1.3.4 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.

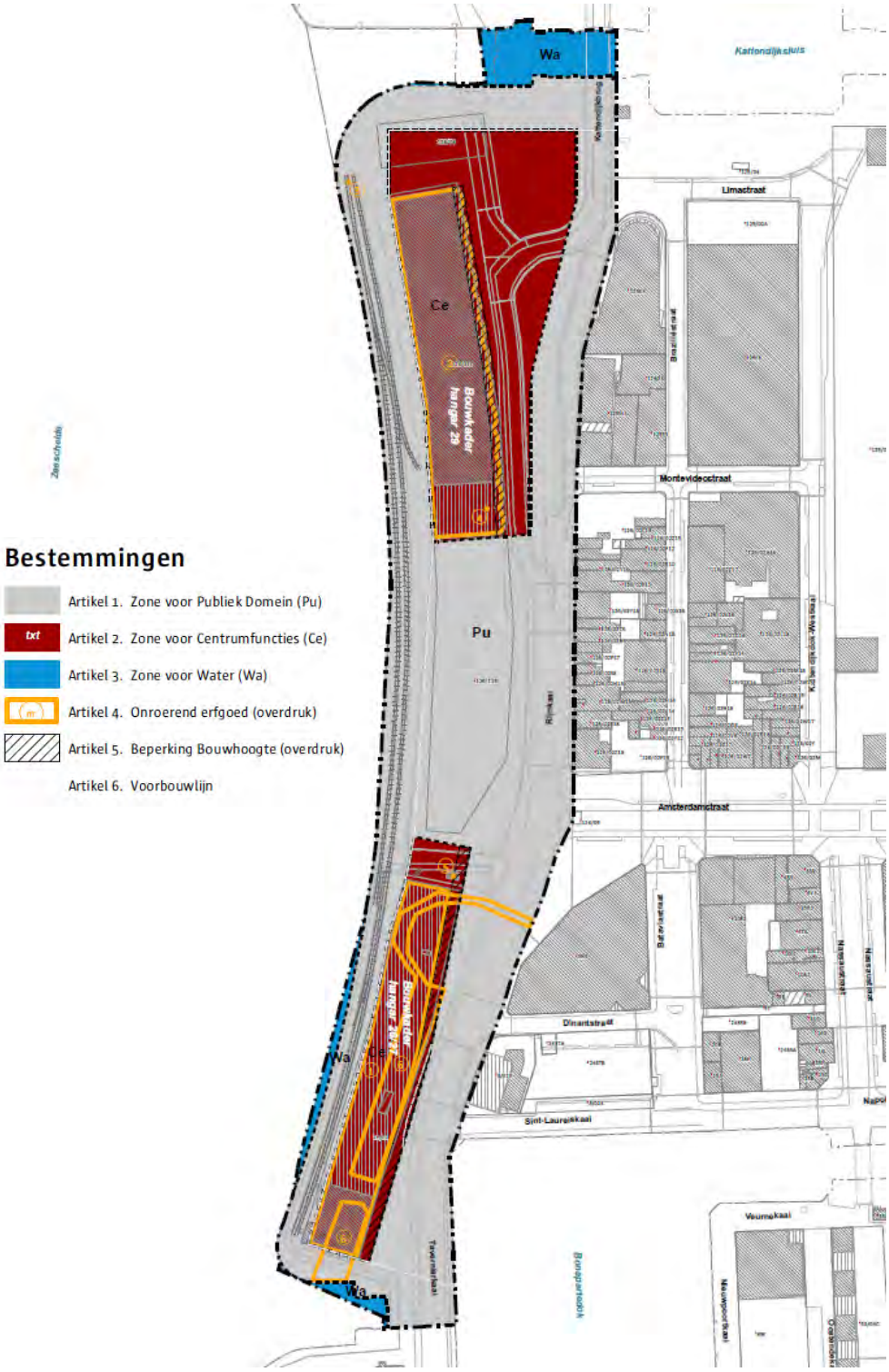
Concreet wordt uitgegaan van een herbestemming van twee zones afgebakend in het masterplan Scheldekaaien voor evenementen & congres, gemeenschapsvoorzieningen, vrijetijdsdiensten en diensten als hoofdfunctie met daarnaast ook kantoor, detailhandel en horeca als nevenfuncties. Deze zones zijn ruimer dan 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)

1.4 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

1.5 Verordeningen

1.5.1 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.

1.5.2 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.

1.6 Vergunningen

Volgende tabel geeft een overzicht van de vergunningen ter hoogte van het plangebied en de nabije omgeving, meer bepaald ter hoogte van bouwblok B1:

Datum beslissing	status	Onderwerp	adres
06/06/1975	vergunning	Wijziging bestemming	Rijnkaai 37
16/04/1971	vergunning	burelencomplex	Bataviastraat ZN
16/04/1971	vergunning	burelencomplex	Rijnkaai 37
26/02/1971	vergunning	Afbraak 29/12/1970	Rijnkaai 37
26/02/1971	vergunning	afbraak	Bataviastraat ZN
16/04/1971	vergunning	Oprichten burelencomplex	Amsterdamstraat ZN
26/02/1971	vergunning	afbraak	Amsterdamstraat ZN
22/06/1962	vergunning	gevelverbouwing	Bataviastraat 20

Volgende tabel geeft een overzicht van de vergunningen ter hoogte van het plangebied en de nabije omgeving, meer bepaald ter hoogte van bouwblok B2:

Datum beslissing	status	Onderwerp	adres
12/06/2015	vergunning	Installatie van een pakketautomaat 'bpack24/7'	Rijnkaai 39
22/05/2015	vergunning	Plaatsen van vlakke gevelreclame	Rijnkaai 39
06/06/2013	milieuvergunning	Verder te exploiteren na verandering door uitbreiding & wijziging voor tankstation met shop en carwash	Rijnkaai 39
22/02/2013	vergunning	Slopen en heropbouwen van een carwash	Rijnkaai 39

28/09/2012	vergunning	Slopen en heroprichten van een carwash	Rijnkaai 39
10/09/2010	vergunning	Installeren van een laadapparaat en een parkeerplaats voor elektrische voertuigen op een bestaand tankstation	Rijnkaai 39
	onvolledig	Installeren van een laadapparaat en een parkeerplaats voor elektrische voertuigen op een bestaand tankstation	Rijnkaai 39
09/06/2011	milieuvergunning	Exploitatie van een hinderlijke inrichting klasse 3 (Hoogspanning omvormingspost voor de elektrische voeding van de tramstellen)	Dinantstraat ZN
22/08/2008	vergunning	Verbouwen van een Total servicestation	Rijnkaai 39
12/02/2004	vergunning	Renoveren van de ondergrondse uitrustingen en de piste van een servicestation	Rijnkaai 38
21/09/1995	vergunning	Lichtreclame op paal	Rijnkaai 39
16/02/1995	weigering	Lichtreclame op palen	Rijnkaai 39
13/10/1994	vergunning	Plaatsen raam – verplaatsen rolluik	Rijnkaai 39
06/01/1994	weigering	Verbouwing carwash	Rijnkaai 39
20/02/1989	vergunning	Wijziging 18/70228	Rijnkaai 39
03/11/1987	vergunning	Slopen pand en oprichten benzinestation met carwash	Rijnkaai 39

2 BIJLAGE 2: PLANNINGSCONTEXT

2.1 Relatie met de bovenlokale ruimtelijke structuurplannen

2.1.1 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.

- Hoofdwaterwegennet

  Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwaterwegennet 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.

2.1.2 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

2.1.3 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 AntwerpseFragmenten, 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.

2.1.4 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.

2.2 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

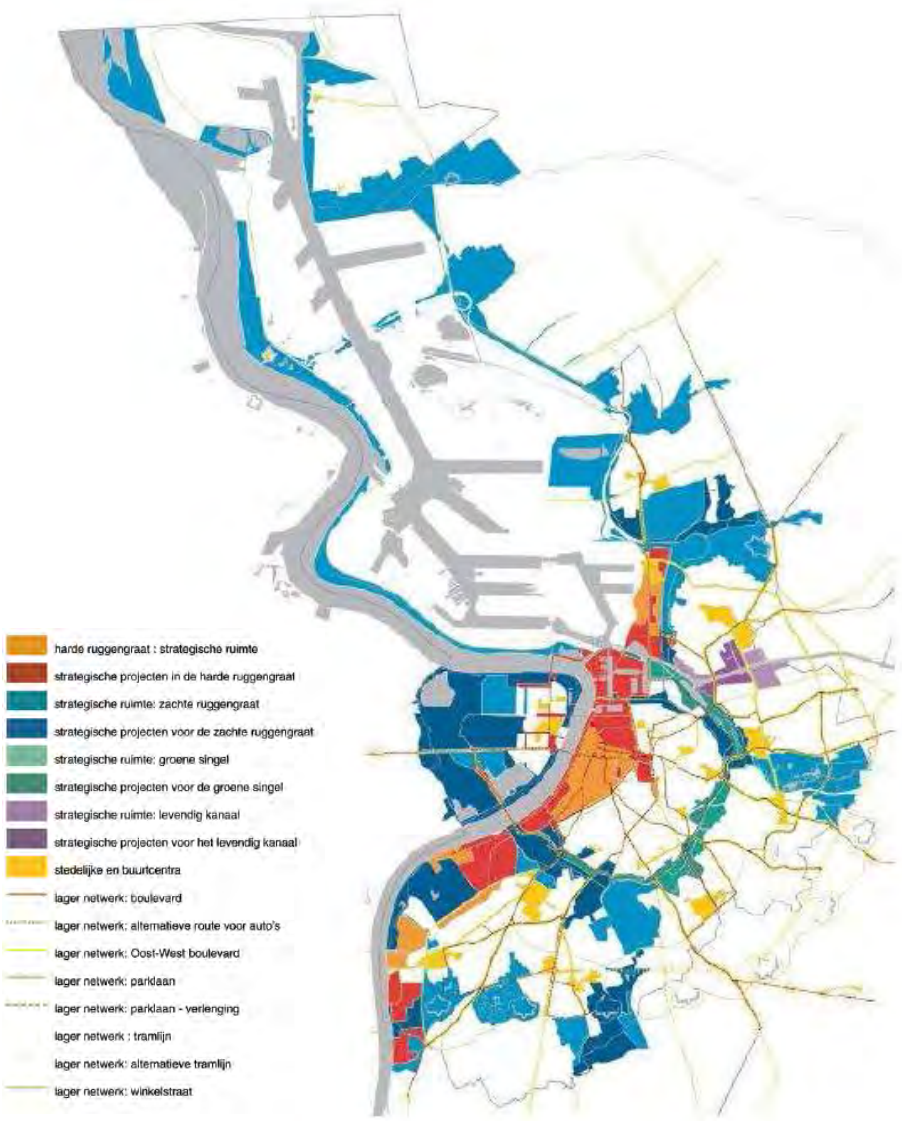
het MAS en de gebouwen van de Red Star Line, alsook als onderdeel van de oostwest-as, meer bepaald de Londen-Amsterdamstraat.

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.

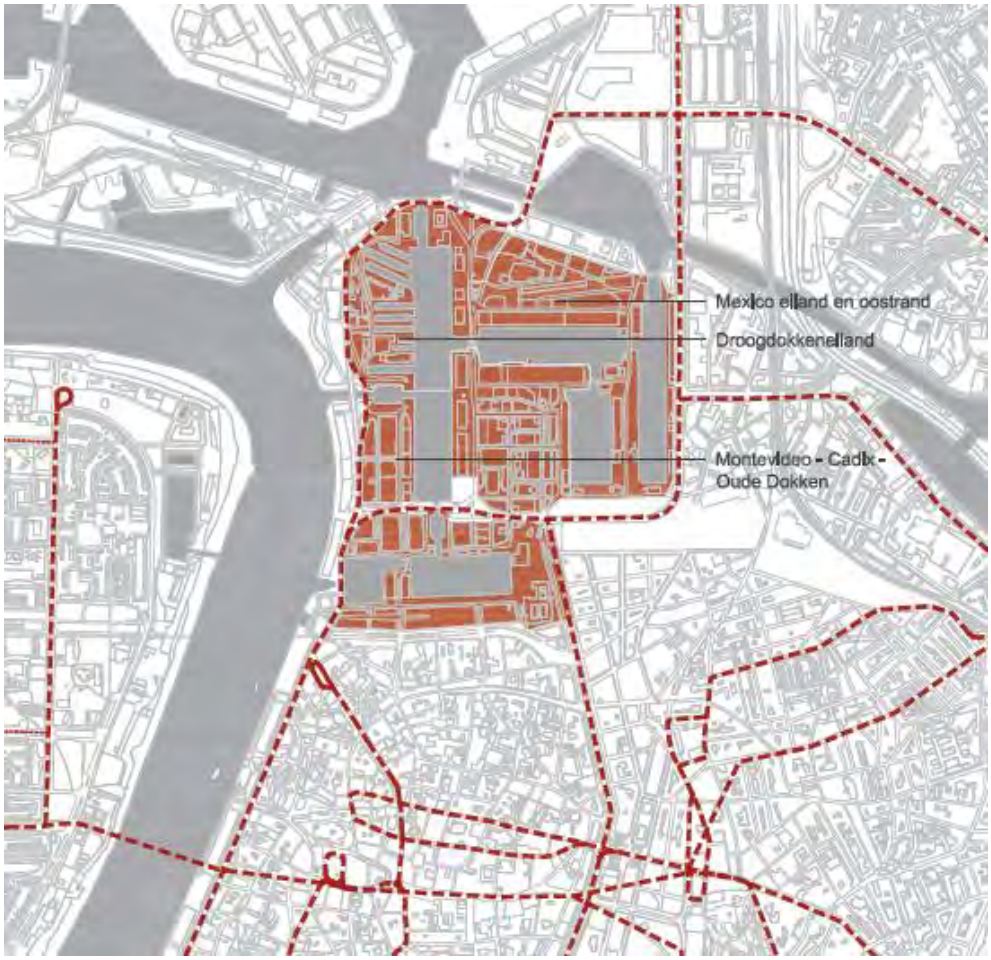
Voor dit strategische gebied [Eilandje] met uitzonderlijke ligging binnen de stad is het de bedoeling een uitgebreid gemengd programma op te zetten dat woningen, kantoren, lokale bedrijven, onderwijs, diensten en een aantal sport- en culturele voorzieningen omvat. Het huisvestingsprogramma zal de aanwezigheid 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 bedrijvenzone op gewestplan) biedt goede potenties als verwevingsgebied voor wonen, werken, retail. Ook het Droogdokken Eiland (bedrijvenzone 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

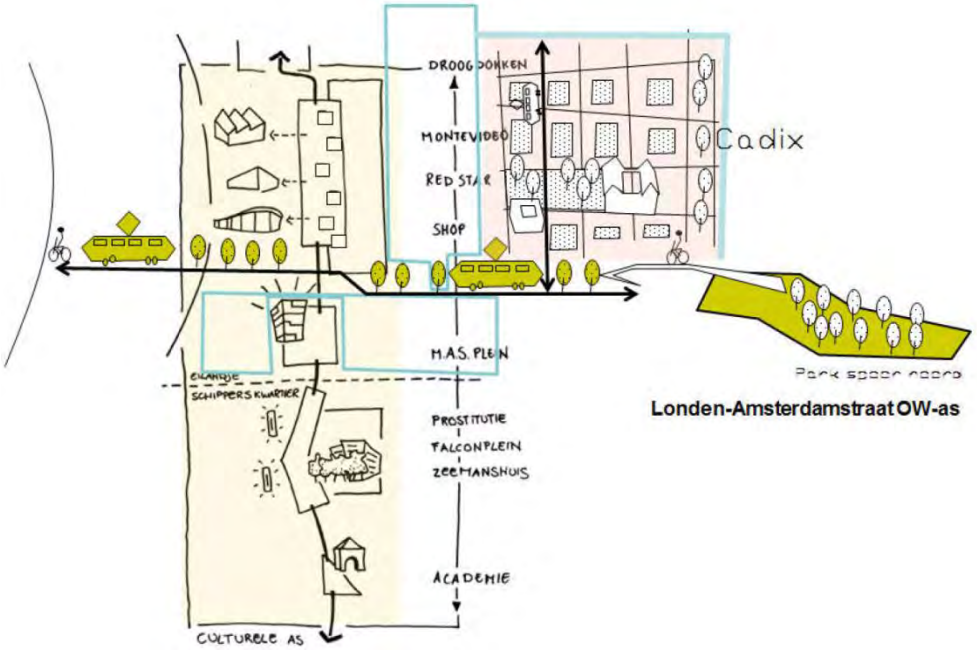
2.3 Andere lopende of geplande projecten en plannen

2.3.1 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)

2.3.2 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 openluchtzwembad. 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 0.1.1). 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.

2.3.3 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 19e 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)

2.3.4 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 aanwezigheid van 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 verholen 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 stadsweefsel veel royale bouwblokformaten aanwezig zijn.

In het Waterplan is een generike 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.

2.3.5 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 CO_2 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 CO_2 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% CO_2-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, teritiaire 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.

2.3.6 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

2.3.7 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.

2.3.8 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 locatiecriteria. 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.

principieel uitgesloten ...

gemakkelijker te motiveren...

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

3 BIJLAGE 3: SCREENINGSKAARTEN

4 BIJLAGE 4: VERSLAG PATRICIPATIEMOMENT

5 BIJLAGE 5: ADVIEZEN OP STARTNOTA