



ADVIESRAAD VOOR DUURZAME ONTWIKKELING EN MILIEU

Verslag

Datum en uur vergadering: 29 november 2018 om 19.00u
Plaats vergadering: Ecohuis – auditorium, Borgerhout
Volgnummer: AD18v06
Volgende vergadering: 19 december 2018 (Ecohuis – auditorium)

AANWEZIG

Stemgerechtigde leden: Fernand Van Ginderen (Natuurguiden VMPA Antwerpen Centrum); Jan Mertens (beweging.net); Jo Van Uffelen (Natuurpunt Antwerpen Stad); Paul Braeckmans (Natuurpunt Schijnvallei); Marc Raeymakers (WBE Antwerpse Polders Noord), Rudi Leemans (Natuurpunt Zuidrand), Stijn Sysmans (deskundige burger) en Stijn Wens (deskundige burger)

Niet stemgerechtigde leden: Wiebe Eekman (PVDA+) en Jana Deforche, secretaris (stad Antwerpen, EMA)

VERONTSCHULDIGD

Stemgerechtigde leden: Anne Bergmans (UA); Lin Ploegaert (Straatego);
Niet-stemgerechtigde leden: Ilse De Schutter (Groen); Patrick Janssens (CD&V); Lisa Geets (NV-A) en kabinet van schepen leefmilieu

AFWEZIG

Stemgerechtigde leden: Natuurpunt Antwerpen Noord en Natuurpunt WAL

1. Verslag vorige vergadering

Het verslag van de Adoma van 18.09.2018 wordt goedgekeurd.

2. mededelingen

Werkbank haventracé

Adoma werd uitgenodigd op de startvergadering van de 'werkbank haventracé' in het kader van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Onder de naam van het 'Haventracé' wordt een investeringsprogramma begrepen voor een verbeterde en versterkte R2 als hoofdonsluiting voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt. Het Toekomstverbond richtte de Werkgemeenschap op als samenwerkingsforum voor betrokken besturen, administraties, experts, burgerbewegingen, economische sectororganisaties en andere maatschappelijke actoren. In de schoot van de Werkgemeenschap wordt nu de werkbank Havetracé aan het werk gezet om op zoek te gaan naar concreet uitgewerkte voorstellen die tegemoet komen aan de gewenste visies inzake mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Binnen de werkbank wordt nagedacht over de mogelijke uitwerking van het Haventracé, randvoorwaarden en voorstellen bespreken, de aanpak van de procedures overwegen en samen opvolgen. De werkbank heeft als voorzitter gouverneur Cathy Berx en de heer Dirk Cleiren is co-voorzitter. De ondersteuning van de werkbank gebeurt door het team dat instaat voor de uitwerking van het Routeplan 2030 (Vlaamse Overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)). Stijn gaat namens adoma woensdag 5 december.

Vraag RUP bufferzone Hertogenvelden



De stad stelde de vraag voor advies mbt RUP bufferzone hertogenvelden (hoboken). Deadline hiervoor is 17 december. Rudi Leemans werd door dagelijks bestuur als afgevaardigde van Natuurpunt Zuidrand gevraagd of hij interesse heeft om op deze vraag in te gaan. Hij vraagt het nog na bij zijn afdeling, maar verwacht van niet.

Geluidsactieplan

De Vlaamse overheid zal in samenwerking met de stad Antwerpen van 1 december t/m 11 januari 2019 een openbaar onderzoek voeren over het geluidsactieplan 2019-2023 van de agglomeratie Antwerpen. Het is een verplichting in het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaaai (2002/49/EG) dat het actieplan tegen 18 januari 2019 wordt gerapporteerd ikv de uitvoering van de 'derde ronde' van de richtlijn. Omdat er in de tweede ronde veel vertraging is opgelopen, is het vorige geluidsactieplan (2014-2018) pas op 13 mei 2016 goedgekeurd door de Vlaamse regering. Daarom is er voor gekozen om een beperkte actualisatie te doen en geen volledig nieuw plan te maken. Het plan dat nu voorligt, is dus grotendeels een verderzetting van het plan van de tweede ronde, waarin de opmerkingen van de Adoma bij de opmaak werden verwerkt. Het beleidskader in het plan is ongewijzigd, en de meeste maatregelen konden behouden blijven omwille van hun continue karakter. Wel is de tekst geactualiseerd waar nodig op basis van de nieuwste geluidsbelastingskaarten en wat betreft de beleidscontext en de stand van zaken van de acties. Het college nam op 19 oktober kennis van het ontwerpactieplan (2018_CBS_09401)(in bijlage het collegebesluit en het ontwerpactieplan).

Het ontwerpplan kan digitaal geraadpleegd worden via de website van de Vlaamse overheid (www.lne.be/geluidsactieplannen). Het ligt ook ter inzage in het Ecohuis. Aangezien het voor 95% een voortzetting is van het vorige plan waarover Adoma advies gaf beslist de raad niet opnieuw advies te geven.

Nieuwe bestuursperiode

Filip Lenders, directeur energie & milieu Antwerpen, licht kort toe wat de gangbare procedure mbt adviesraden bij het aantreden van een nieuwe bestuur. Vandaag is er nog geen info over toe toekomst van Adoma. Het is afwachten wat er in het nieuwe bestuursakkoord staat mbt adviesraden. Gezien er geen decretale verplichting is tot het inrichten van een milieubeleidsadviesraad is het nieuwe college vrij om deze al dan niet te continueren in dezelfde of een andere vorm. Filip verwacht dat de jaarlijkse zelfevaluatierapporten van Adoma en het onderzoek gevoerd door UGent afgelopen jaar zal meespelen in de visievorming van het nieuwe bestuur hierover. Mogelijks is de beweging die op Vlaams niveau aan de gang is waarbij de adviesraden voor milieu en ruimtelijke ordening worden samengevoegd een inspiratie. De raad blijft in 2019 gewoon verderwerken tot hierover door het nieuwe college een beslissing wordt genomen.

Advies energie en ISVAG

Stijn Sysmans werd door de directeur van Isvag gevraagd of Adoma een advies wilde maken. Gezien het openbaar onderzoek bijna afloopt is dit niet haalbaar. Stijn bekijkt op welke manier we hier toch nog een input kunnen hebben. Het dagelijks bestuur betreurt dat er geen input van de leden meer kwam voor een mogelijks advies over het energiebeleid (toelichting vorige raad).

Interesse nieuwe deskundige burgers

Er zijn twee nieuwe geïnteresseerde leden die vorige raad kwamen kennismaken (Stijn en Steven). Stijn Wens is opnieuw aanwezig. Adoma is erg blij met deze versterking. Het is gezien de timing (nieuw bestuur start in januari en geen informatie over toekomstige invulling Adoma) niet erg zinvol om een formele procedure te doorlopen. De raad verwelkomt hen daarom graag en zal hen op de volgende bijeenkomsten ook uitnodigen.

3. Lage Emissie Zone

Projectleider Filip Lenders geeft een toelichting over de Lage Emissie: stand van zaken en plannen toekomst. De presentatie wordt aan de leden bezorgd.

Sinds 1 februari 2017 zijn de Antwerpse binnenstad en Linkeroever een lage-emissiezone (LEZ). De meest vervuulende voertuigen mogen daar niet meer rijden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Meer info op <https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/lage-emissiezone/over>
<https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/lez>

- Maatregel ikv Actieplan NO2 en fijn stof van Stad, haven en Vlaamse overheid
- Meer dan 200 zones in Europa. In Brussel ook (ander Gewest andere regelgeving) Gent volgt in 2020.



- Regelgevend kader is Vlaams. Toegang gebaseerd op de Euronormen voertuigen.
- Bij aankondiging was 15% van het Vlaamse wagenpark niet conform LEZ. Vandaag wordt echter slechts 0.5% van de wagens beboet wegens niet-naleving.
- Effecten moeilijk eenduidig te meten. VMM stelt pas na enkele jaren echt uitspraken te kunnen doen omdat er veel randomstandigheden zijn zoals weersomstandigheden of eenmalige zaken zoals knip van de leien. Er zijn ook grote verschillen naargelang pollutanten, waarbij er bepaalde duidelijk verkeersgerelateerd zijn zoals bijvoorbeeld roet (1/3 verkeer). Er zijn naast verkeer uiteraard nog andere bronnen zoals industrie, verwarming huishoudens of houtstook. Er is ook een natuurlijke verjonging van het wagenpark die er ook zonder LEZ zou zijn geweest.
- Er zijn 2 impactberekeningen gebeurd die wel degelijk bewijzen dat LEZ werkt (zie presentatie voor cijfers):
 1. Kenmerken wagens Antwerpen in vergelijking met het wagenpark in Vlaanderen. Berekende verminderde uitstoot (emissiereductie) hierop obv model 'fastrace'. Door Vito en TNO.
 - Autonome verjonging die vanzelf in Vlaamse wagenpark gebeurt verrekend
 - Evolutie op 1 jaar tijd en bruto effect van Vlaanderen versus LEZ
 2. Evolutie van de luchtkwaliteit obv metingen stations VMM. Speciaal voor de invoering van de LEZ hebben stad en VMM geïnvesteerd in bijkomende stations. Vooral in de verkeersgerelateerde stations zien we een trend naar duidelijke verbetering. Om hier zwart op wit wetenschappelijk verantwoorde uitspraken over te doen is een langere meetperiode nodig. Maar de trend is zichtbaar.
- Er wordt al jaren een verbeterde luchtkwaliteit gemeten. Er bestaat een positieve trend sinds de metingen. Hoewel de perceptie hierover bij de bevolking heel anders is. We weten vandaag meer over de impact op de gezondheid en gaan hier bewuster mee om. Feit blijft dat een verbetering van de luchtkwaliteit met oog op de gezondheid van de Antwerpenaren nodig is. We hebben 2 stations waar we overschrijdingen van toegelaten waarden meten (Belgiëlei en Plantin en Moretuslei). Deze zijn duidelijk verkeersgerelateerd. Vandaar het beleid en de maatregelen als de LEZ. Door de dieselgate is er wel een verminderd effect.
- Er wordt onderzocht of een uitbreiding mogelijk/haalbaar en wenselijk is. We wachten op het resultaat en politieke beslissing hierover in nieuwe bestuursperiode
- Link metingen VMM: <https://www.vmm.be/data>
- Link kaarten stad Antwerpen: <https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/luchtkwaliteitskaarten/over>

Vragen/opmerkingen:

- Retrofit van voertuigen en toelating wanneer de reële uitstoot onder normen blijft. Voorlopig quasi onmogelijk (erg duur en veel administratie) om hier toelating voor te krijgen.
- Sociale correcties? Ingebouwd: bijvoorbeeld door verlaagd tarief voor mensen die verhoogde tegemoetkoming krijgen en mindervaliden.
- Is het geen betere doelstelling om minder wagens te hebben ipv schonere wagens? Het is expliciet gekoppeld aan slim naar Antwerpen en campagnes om modal shift te stimuleren
- Er wordt vaak van 'modellen' gesproken, maar klopt dit wel met de realiteit? De luchtkwaliteitskaarten in Vlaanderen worden gemaakt volgens referentiemodellen op basis van metingen uit de vaste meetstations die permanent meten en verkeersgegevens. Deze worden steeds verbeterd door bijkomende meetcampagnes zoals curieuzeneuzen. Bijvoorbeeld in de 'street canyons', met als gevolg een correctie op de modellen.
- Er wordt verteld dat een cruiseschip evenveel vervuult als de hele stad aan verwarming. Klop dit? Hier is het perspectief zoek. In volle zee en op volle kracht met zeer vervuilende diesel is de impact van schepen erg groot. Maar in de stad liggen deze aan de kade waar ze niet op zware diesel werken en is deze impact van een heel andere orde. Dat zien we ook aan de metingen aan de kaaien, bijvoorbeeld in curieuzeneuzen.
- Het is jammer dat niet het aantal kilometer die je rijdt, maar enkel het type wagen telt. Dit wordt licht gecorrigeerd door de verschillende tarieven.

4. RUP Pelikaanstraat

Toelichting door projectleider Tom Leenders. De presentatie wordt bezorgd aan de leden.

Op 17 december 2018 is er een plenaire vergadering voor het RUP Pelikaanstraat, district Antwerpen. De stad brengt ADOMA in kennis van deze in opmaak zijnde plannen. Het dagelijks bestuur van ADOMA vindt dit een



belangrijk dossier en heeft daarom een toelichting gevraagd. Het RUP Pelikaanstraat ligt in de diamantwijk in Antwerpen. De contour is bepaald door de Pelikaanstraat (oosten), Lange Kievitstraat (zuiden), Lange Herentalsestraat, Schupstraat, Hovenierstraat (westen), Rijnstraat en Vestingstraat (Noorden). Op 26 augustus 2016 besliste het college om het bijzonder plan van aanleg (BPA) 'Pelikaanstraat' te vervangen door het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Pelikaanstraat'. De omgeving heeft immers nood aan vernieuwing en het BPA 'Pelikaanstraat' is onvoldoende geschikt om een goed evenwicht te bekomen tussen kantoren, woningen, voorzieningen en andere functies. Daarnaast wil de stad het huidige BPA ook bijsturen om duurzame ontwikkeling te stimuleren. Dit houdt in dat er meer rekening wordt gehouden met de verhoudingen tussen het aantal woningen en de open ruimte, met de relatie tot de omgeving, met de woonkwaliteit, met duurzaamheid en met maatregelen inzake klimaat aanpassingen, dubbel gebruik van ruimtes, leefbaarheid en levendigheid. De proces- en richtnota werd in zitting van 19 mei 2017 goedgekeurd door het college. Het voorontwerp-RUP Pelikaanstraat kan u inkijken via:

<http://zoeken.felixarchief.be/zeloket/inloggen.aspx?actie=bundelUitpakken&aip=RmVsaXhBcmNoaWVmX3dlYmxldmVyaW5nX3Zvb3JvbnR3ZXJwLnppcA==&repro=cmVwcm9cX3dlYmxldlwzNTU4&type=zip>

Het RUP bestaat uit een grafisch plan, de stedenbouwkundige voorschriften, een plan van de bestaande juridische en feitelijke toestand, en een toelichtingsnota. Adoma beslist een advies te maken en dient dit uiterlijk op 17 december 2018 te bezorgen aan de stad. Meer info via website stad Antwerpen en Antwerpenmorgen.be

<https://www.antwerpen.be/nl/info/58fefad32d2a3c6b9d48de91/rup-pelikaanstraat-antwerpen-2>

<https://antwerpenmorgen.antwerpen.be/projecten/pelikaanstraat/over>

Het RUP is opgemaakt door een extern studiebureau. De concrete aanleiding voor de opmaak van het RUP Pelikaanstraat is een hotelproject te Pelikaanstraat 80, in opdracht van een private ontwikkelaar, namelijk Cordeel. Deze vergunning is reeds afgeleverd. De werken zijn eind februari 2017 gestart. Dezelfde ontwikkelaar heeft ook de braakliggende zone, ter hoogte van Pelikaanstraat 96 en verder, meer zuidwaarts gelegen, in handen. De stad is al jarenlang voorstander van een herontwikkeling van dit gebied. Binnen het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen is de diamantwijk geselecteerd als een deelgebied van de 19de - eeuwse gordel waar hoge prioriteit aan wordt gegeven. De stad opteert ervoor om het BPA in zijn totaliteit op te heffen en dit te vervangen door een "flexibel" RUP dat meer inspeelt op de huidige noden en behoeften en dat meer flexibiliteit biedt.

Proceduer voor planMER. De kennisgevingsnota hier: <https://mer.lne.be/merdatabank/uploads/merkennis5033.pdf>
Binnen deze MER procedure zal de impact van het RUP onder meer op de thema's mobiliteit, lucht, geluidskwaliteit, bezonning, ... worden geëvalueerd.

Vandaag ligt het voor-ontwerp RUP voor. Volgend jaar zal vervolgens een ontwerp RUP volgend dat rekening moet houden met opmerkingen vanuit adviezen op het voorontwerp en plan-MER. Procedure zie presentatie.

Kernpunten presentatie en vragen/opmerkingen leden

- Geveltuinen en daktuinen opgelegd: meer verregaand dan in de bouwcode ingeschreven verplichte extensief groendaken op alle nieuwe platte daken. In dit RUP is eis dat alle bovengrondse groene daken lager dan 50 m intensief groendak of daktuin hebben. Uitzondering is aanleg zonnepanelen. Daar is een extensief voldoende Positief. Ook in andere RUPs meer meenemen.
- Opmerking: BIPV (building integrated PV (bijvoorbeeld in de gevel). Waarop niet opgelegd? Densiteit zo hoog dus rendement laag omdat gevels niet sterk bezond worden. Op nieuw Zuid zijn deze er wel.
- Bevordering van biodiversiteit wordt genoemd. Een lid vraagt wat daar precies mee wordt bedoeld en roept op om deze term enkel te gebruiken als je weet waarover je spreekt.
- Mobiliteit: parkeervoorziening en stalplaatsen fietsen.
 - Parkeernorm uit de bouwcode is een verplichting om een minimaal aantal inpandige parkeerplaatsen te voorzien om parkeerdruk op openbaar domein te ontlasten.
 - Hier wordt deze losgelaten en als omgekeerde norm opgelegd precies omdat de vrees bestaat dat veel parkeerplaatsen op deze centrale plek in de stad een aanzuigeffect zouden hebben. Ze wordt hier als bovengrens opgelegd en strenger dan de bouwcode opgelegd. Ook per activiteit wordt



deze berekend (kantoren, wonen en commercieel). Het uitgangspunt is een modalsplit van 30%. Principe is goed, maar is dit ambitieus genoeg?

- Inpandige stallingen van fietsen van meer dan 100 moet verplicht met helling om gebruiksgemak te vergroten. Dit is een goede zaak en zou als voorbeeld moeten gelden voor andere RUPs en mss bouwcode?
- Hoogbouw
 - In het RUP zijn 2 torens tot 100 meter voorzien. Hoogste torens in Kievit zijn 60 meter. De nabijgelegen Antwerp tower is dezelfde hoogte. 100 meter bouwhoogte is een uitzondering in gebied en zou ook in deze zone mogelijk worden. De luchtvaartautoriteiten moeten hierover nog akkoord geven. Mogelijk zullen zij eisen dat de bebouwing onder de 56 meter moet blijven
 - Deze torens zijn voorzien rond het binnenplein. Idee is om een expressie van verschillende gebouwen te geven door de verschillen in bouwhoogte. Dit zou architecturaal ook evenwichtiger zijn. Gezien beperkte oppervlakte zouden ze enkel voor bewoning commercieel interessant. Voor kantoren te klein. Brengt veel schaduw op dat plein. Is dit gewenst? Vrees voor herhaling faling Kievit
- Functies in het RUP
 - Geen vereisten voor functies op gebouwniveau, wel op gebiedsniveau.
 - Minimale mix sturen op andere manier dan klassiek.
 - Stedebouwkundige ontwikkelingslast geeft meer marge voor ontwikkeling is de stedelijke visie.
 - Is dat geen risico? Bekommernissen in termen van levendigheid als het alleen kantoren worden(ook bij Kievit een bekommernis)
- Aantal te ontwikkelen m²
 - Om impuls te geven aan nieuwe ontwikkeling en rechtszekerheid voor huidige eigenaars te bieden is beslist het realiseerbare aantal m² van huidige BPA te behouden.
 - Het is reeds een dense buurt en als de hele zone aan het maximaal aantal bouwlagen zou voldoen bestaat de vraag of dit leefbaar is.
 - Consequentie van keuze voor behoud aantal m² te ontwikkelen zonder hoogteaccenten leidt tot kleiner plein/open ruimte of hogere gemiddelde bouwhoogte.
 - De stadsbouwmeester heeft de visie dat de torens een goede pasmunt zijn om in totaliteit meer licht en doorsteekbaarheid van de buurt te bekomen. Zogenaamde hovenmodel voor het binnengebied. Dit is gezien de unieke locatie net naast het station ook logisch (en duurzaam) om voor maximale (maar leefbare) densiteit te kiezen.
 - Zijn er leerlessen getrokken uit Kievit 1? Dit is een heel dense en weinig aangename plek geworden.
 - De zone RUP is reeds een erg dense gebied vandaag en heel atypisch qua bezonning. De duurste gevels zijn noordgevels, een specificiteit die gewenst is qua lichtinval voor de diamantsector. Vraag is of dit in de toekomst ook gewenst zal zijn? Diamantsector betrokken, maar moeilijke gesprekspartner wegens versnippering en geen formele vertegenwoordiging. Vandaag erg slechte staat van vastgoed en geen investeringen. Wel op een hyper-centrale locatie. Ook huidige bewoners moeilijk te bereiken.
- Verharding/ontharding binnengebieden (gestreepte zones op plan)
 - RUP omschrijft dat de niet-toegankelijke binnengebieden voor de helft verhard mogen zijn, waarbij maximaal 1 bouwlaag mogelijk is. De andere helft is verplicht onthard met een gronddekking van minimaal 1,5meter. Veel van deze binnengebieden hebben parking ondergronds.
 - RUP biedt flexibiliteit naar gronddekking bij ontharding. Dit mag ook met andere waterbufferende constructies (bijvoorbeeld kratten). Zones die ingezaaid moeten worden moeten minimaal gemiddeld 1,5 meter zijn. Dit alles is positief naar groenmogelijkheden en waterbuffering.



- Beperking geldt niet voor de zones van het projectgebied (gebied die private ontwikkelaar momenteel in handen heeft en aanvrager is van het RUP). Hier hebben verschillende leden vragen bij.
- Toegankelijkheid private groenzones in binnengebied (volledig groen ingekleurde groene zones op plan): deze blijven in eigendom privaat, maar moeten toegankelijk zijn binnen venstertijden (toegankelijk tussen 6:00 en 22:00u)
- Doorstroming openbaar vervoer en langzaam verkeer. Negatieve gevolgen als alles volledig ontwikkeld is met nieuwe functies. Plan MER zal duidelijke mitigerende maatregelen vragen. De doorgangen voor langzaam verkeer groot, breed en toegankelijk (zie tekeningen einde presentatie).

Adoma beslist een advies te maken. Als de leden nog opmerkingen hebben mogen ze deze alvast doorsturen naar Stijn (stijn.sysmans@gmail.com). Stijn zal een draft maken en deze circuleren onder de leden. Via mail zullen we het advies aannemen en aan de stad bezorgen voor 17 december (deadline).

5. Varia

Geen punten

Jana Deforche
secretaris

Stijn Sysmans
onder voorzitter