

Ruimtelijk uitvoeringsplan

“ Agfa-Gevaert deel Roderveldlaan-Lode Vissenaekenstraat”

bijsturing datum 14 januari 2009

initiatiefnemer:	Stad Mortsel
ontwerper:	Studieburo Quadrant
beslissing ontheffing planMER:	03-02-2009
plenaire vergadering:	26-03-2009
voorlopige aanvaarding:	-
openbaar onderzoek:	-
definitieve aanvaarding:	-



maatschappelijke zetel
Dorpsstraat 202 - B-3078 Kortenberg-Meerbeek
T (02) 757 09 00
F (02) 757 09 33

1. INHOUDSOPGAVE

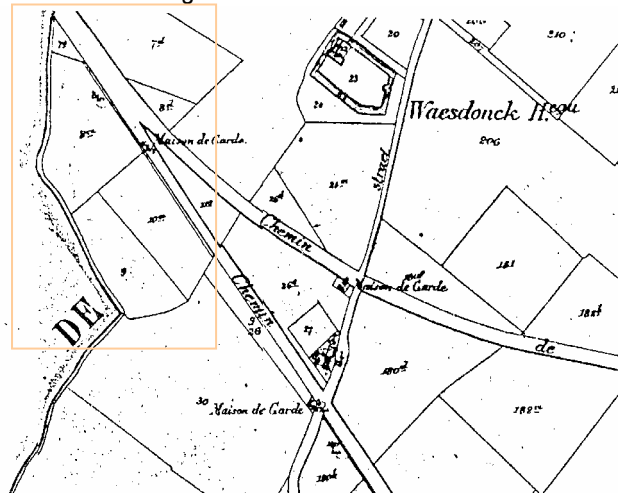
2.	Situering en probleemomschrijving	4
2.1.	ligging plangebied	4
2.2.	begrenzing van het RUP	4
2.3.	probleemstelling	6
2.4.	Motivering bestemmingswijziging	6
2.5.	besluit	6
3.	Analyse feitelijke situatie	10
3.1.	ruimtelijke context	10
4.	Analyse van de juridische situatie	13
4.1.	gewestplan	13
4.2.	apa – bpa's	13
4.3.	watertoets – kwetsbaar gebied	14
5.	Beleidsplanning	16
5.1.	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	16
5.2.	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen	16
5.3.	Het goedgekeurd Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)	18
	Het GRS	18
	BEELD VOOR DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN MORTSEL	18
	AANTREKKELIJK STEDELIJK WONEN	23
6.	MER screening	28
6.1.	Screening – verloop	28
6.2.	Juridische achtergrond	30
6.3.	Inhoud en proces	30
6.4.	Milieuscreening RUP Roderveldlaan – aangepast na de adviesronde	30
	de bodem	31
	het water (grondwater en oppervlaktewater)	34
6.5.	Verdere besluitvorming	43
6.6.	Eindconclusie ingreep –effect en plan-mer	43
7.	Inrichtingsschets woon-ontwikkeling	44
	planopties volgens GRS	44
	visie	44
	inrichtingsprincipes	45
8.	inrichtingsschets	46
	plangebied – structuurschets	46
9.	Toelichting bij het grafisch plan en de verordenende voorschriften	47

Het grafisch plan	47
verordenend deel – stedenbouwkundige voorschriften	47
ALGEMENE BEPALINGEN	47
BIJZONDERE BEPALINGEN	47
2.1. Algemene bepalingen	47
Parkeren	48
Dakvorm	48
De buitengevels, rechtstreeks gericht naar de spoorlijn, moet geluidswerend worden geïsoleerd.....	48
Publiciteit	48
2.2. Zone voor openbare wegenis	49
2.3. Zone voor woningen	49
2.4. Zone voor groen	50
10. Juridische verankering	52
Algemeen plan van aanleg	52
Bijzonder Plan van Aanleg – Ruimtelijke Uitvoeringsplannen	52
Gevolgen voor de feitelijk en/of juridisch bestaande toestanden	52
Ruimtebalans en op te heffen stedenbouwkundige voorschriften	52
Wijze van realisatie	53
 KAARTEN	
kaart 1: begrenzing RUP	5
kaart 2: fotoplan	7
kaart 3: kadaster	8
kaart 4: luchtfoto.....	9
kaart 5: bestaande ruimtelijke structuur – meso.....	11
kaart 6: bestaande ruimtelijke structuur	12
kaart 7: gewestplan	15
kaart 8: gewenste ruimtelijke structuur.....	21
kaart 9: gewenste nederzettingsstructuur	26
 Figuur 1: oude waterloop nr.10 – kaart Popp	4
Figuur 2: BPA – bron: AGIV	13
Figuur 3: watertoets – AGIV - Vlaanderen	14
Figuur 4: bodemkaart – bron:AGIV-2008	31
Figuur 5: bodem-drainage – bron: AGIV	32
Figuur 6: watertoets – bron: AGIV-2008.....	34
Figuur 7: BWK II – bron AGIV	42

2. SITUERING EN PROBLEEMOMSCHRIJVING

2.1. LIGGING PLANGEBIED

Meso-benadering



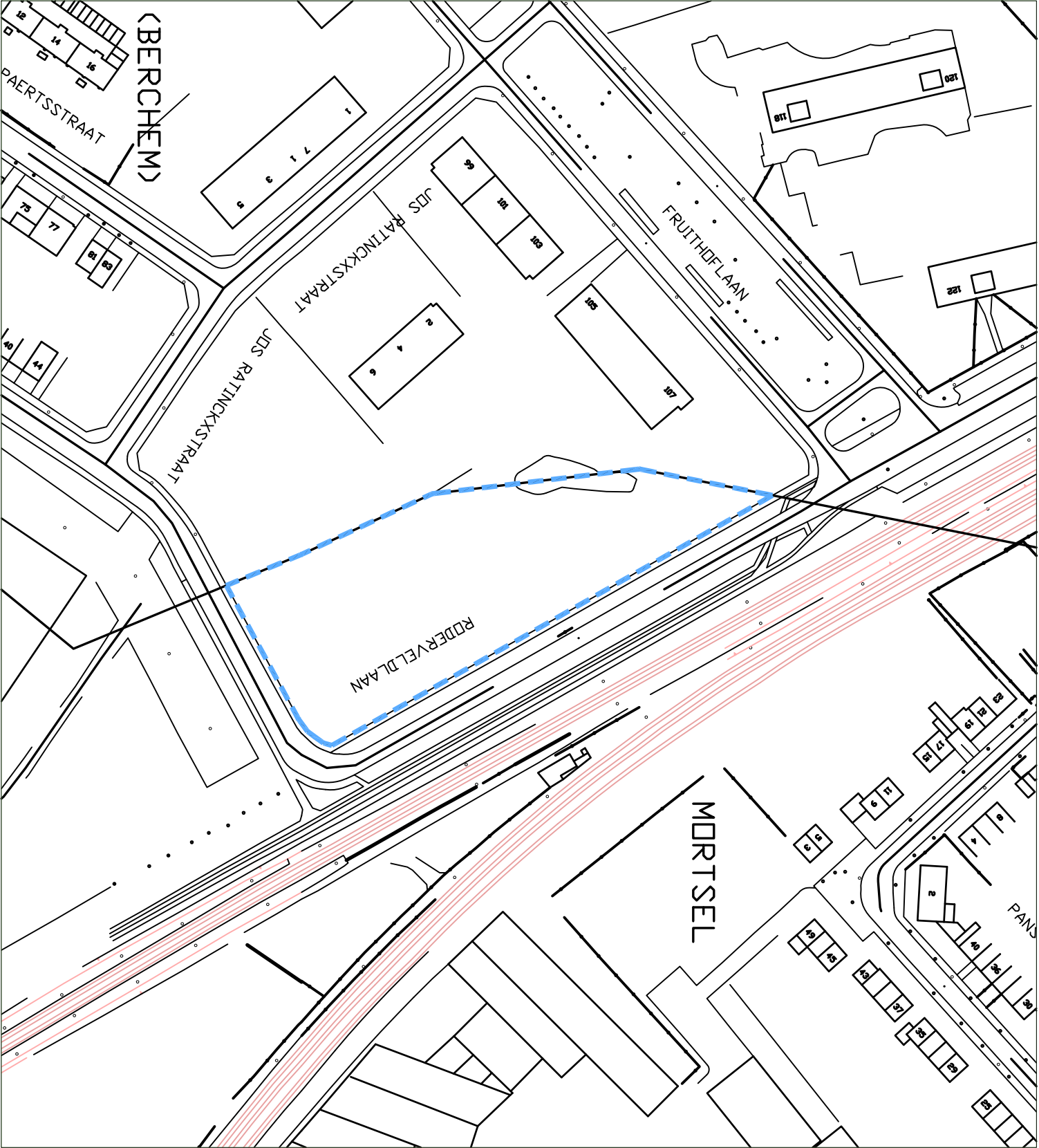
Het plangebied is gelegen in het noord-westen en grenst aan het district Berchem van de stad Antwerpen. Het tracé van de oude waterloop nr. 10 vormde de grens tussen de stad Antwerpen-district Berchem en de stad Mortsel.

Figuur 1: oude waterloop nr.10 – kaart Popp

2.2. BEGRENZING VAN HET RUP

Ruimtelijk detail

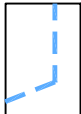
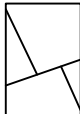
Het gebied wordt begrensd door enerzijds de spoorweg Antwerpen-Brussel en anderzijds de Vissenaekenstraat en Roderveldlaan. Het gebied is ongeveer 1,7ha groot.



RUP "Agfa Gevaert"
Rodevelldlaan-Lode Vissenaekenstraat
te Mortsel

Kaart: Begrenzing RUP

LEGENDE

-  Grens RUP
-  Perceelsgrens

Kaart :
Bron : eigen bewerking
Datum : 14.01.2008

Schaal: 1/2000



2.3. PROBLEEMSTELLING

Vanuit de bestaande situatie

Het huidige plangebied werd historisch gebruikt als een vorm van bufferparking voor de medewerkers van de onderneming Agfa-Gevaert. De opeenvolgende reorganisaties en herschikkingen van de bedrijfsactiviteiten verminderde de noodzaak om bijkomende parkeerruimten te blijven voorzien. Het parkeerterrein staat dan ook bijna continu leeg.

De site sluit nauw aan bij de Fruithoflaan, een typische 'woonboulevard' van de jaren zestig en zeventig met hoogbouw woningbouwcomplexen.

Deze laan wordt thv het plangebied abrupt onderbroken en gaat over in een ongedefinieerde parkeerruimte en restgroen.

Vanuit de juridische situatie

Het gewestplan maakt thv de Roderveldlaan een kleine bocht waardoor het plangebied een uitloper vormt van het grotere industrieterrein van Agfa-Gevaert.

Het gedeelte tussen Fruithoflaan, Roderveldlaan, Lode Vissenaekenstraat is deels gelegen in industriezone (KMO – zone gewestplan) en deels in woongebied. Ruimtelijk functioneel geeft dit problemen voor een concrete invulling van de site. Er wordt gekozen om de bestemming te wijzigen in woonzone.

2.4. MOTIVERING BESTEMMINGSWIJZIGING

Het gewestplan Antwerpen volgde grotendeels de grenslijn van de stad Mortsel wanneer de bestemming industriezone werd afgebakend. In de feitelijke vormt dit deel van Mortsel een restzone van het woonblok Fruithoflaan-Lode Vissenaekenstraat en op geen enkele wijze een logisch onderdeel van de verderop gelegen industriezone van Agfa-Gevaert.

Reeds in 1987 werd voor dit gebied een BPA opgemaakt en definitief aanvaard door de gemeenteraad van Mortsel om deze strook om te zetten in woonzone. De toenmalige wetgeving belette echter de goedkeuring van het BPA door de minister.

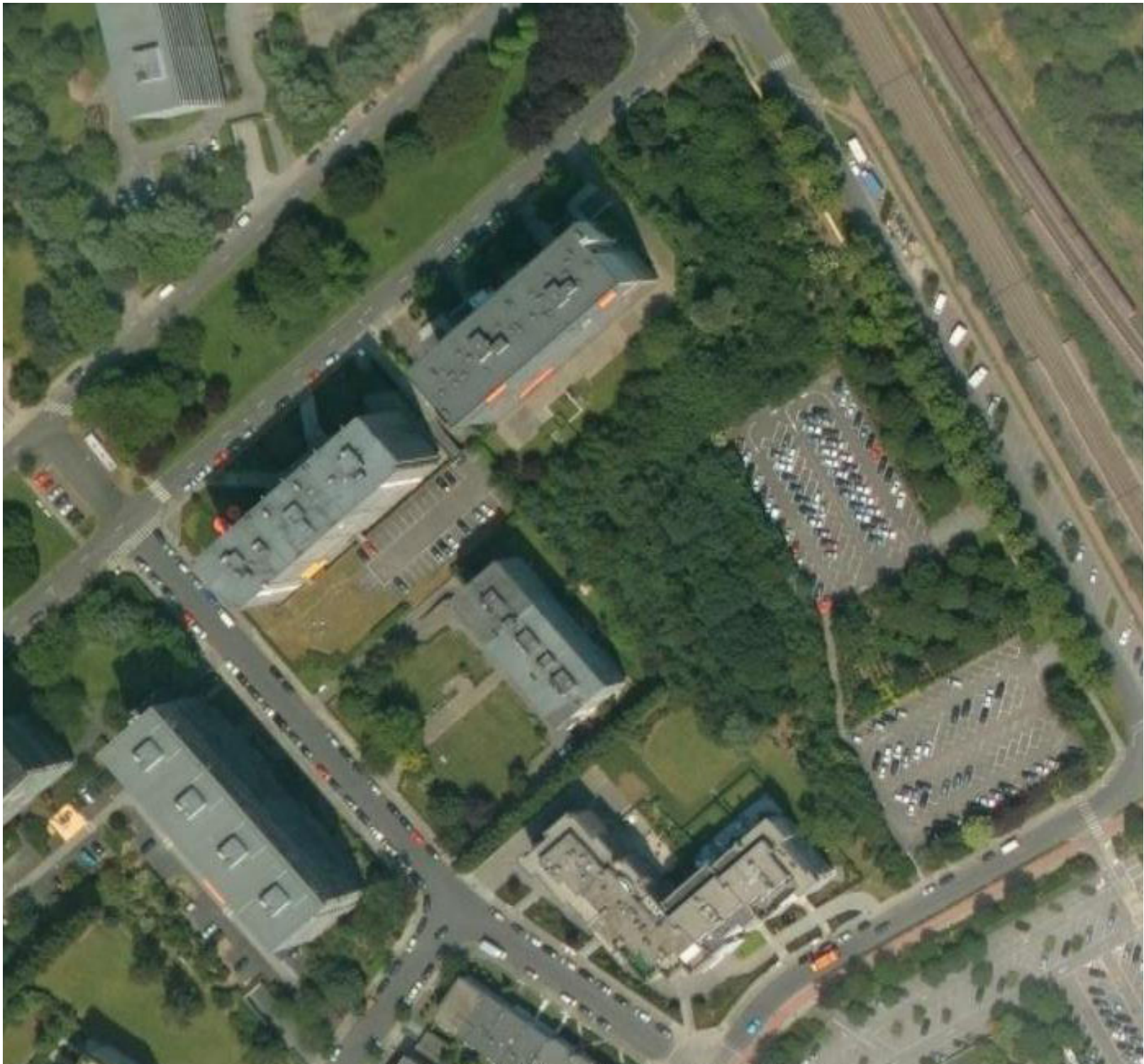
In de hoogconjunctuurdagen van het bedrijf werd deze restzone maar ingevuld als reserve parking voor de naastgelegen afdelingen. Nooit is het de intentie geweest van het bedrijf om op deze plek industrie te ontwikkelen. De nabijheid van een volledig bewoond gebied en de kleinschaligheid van het perceel maken het ongeschikt voor bedrijfsactiviteiten.

De huidige economische situatie noopt het bedrijf om een deel van zijn activiteiten stop te zetten, te herlokaliseren. De parkings zijn in onbruik geraakt en het terrein is braakliggende grond geworden. Deze elementen zijn bepalend geweest om de bestemming om te zetten naar de logische bestemming wonen als afwerking van het bouwblok. Zowel de bestemming, de feitelijke situatie als het huidige gebruik is voorbijgestreefd waardoor een herbestemming gerechtvaardigd is. De optie wonen sluit aan bij de bepalingen beschreven in het GRS onderdeel beleidscontext.

2.5. BESLUIT

Het RUP wenst het plangebied om te vormen tot een kwalitatief woongebied dat nauw aansluit bij de bestaande 'woonboulevard – Fruithoflaan'.

De bestemming als industriezone en het gebruik als parkeerterrein worden verlaten en omgezet in de bestemming wonen.



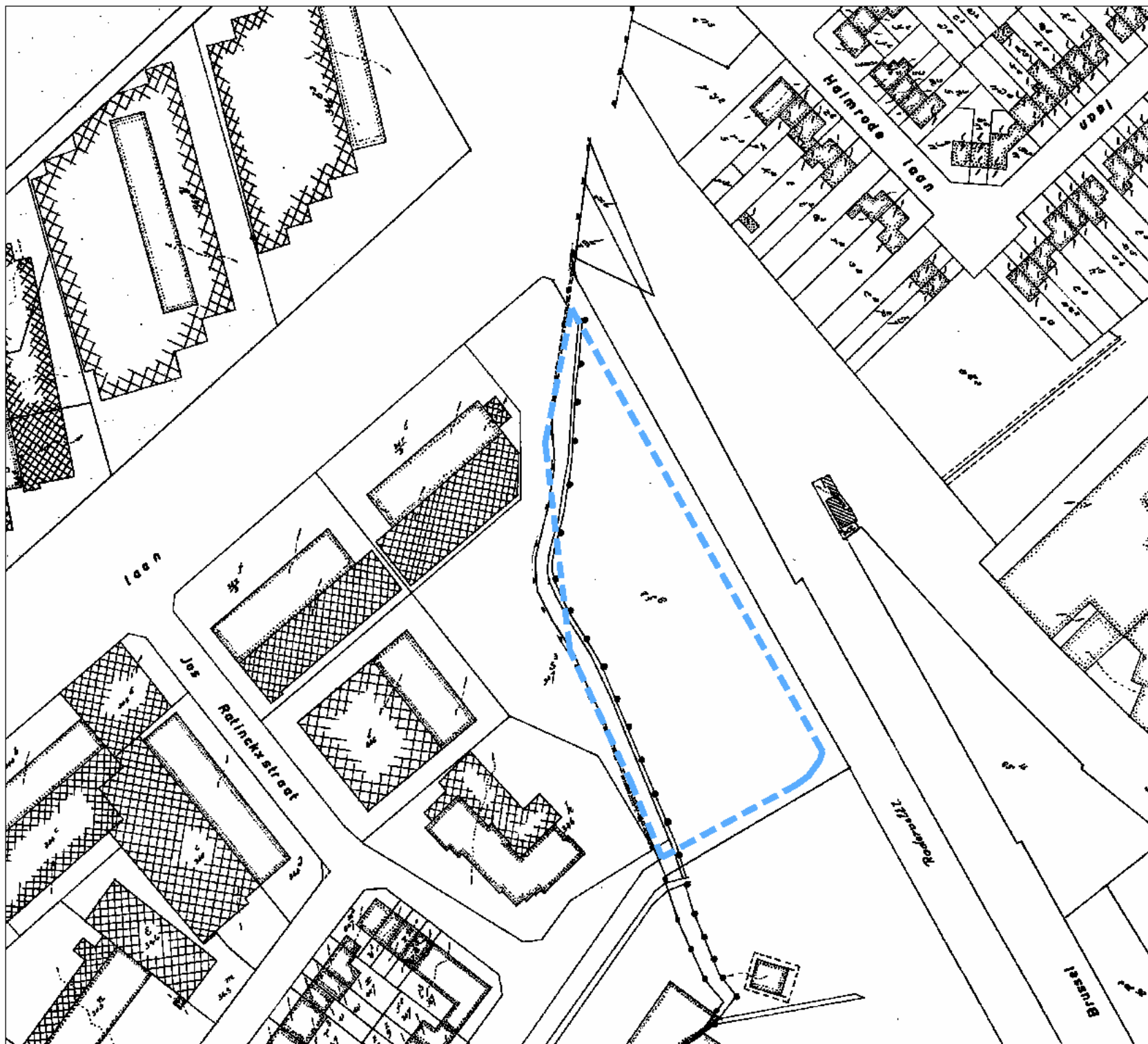
FOTOPLAN

Kaart: C
Schaal: 1
Datum: 17 maart 2007



Auteur:  **Quadrant**

Quadrant starttelers - Dorpsstraat 202 - 5070 Kortenberg
tel. 03713.23.04 - fax 03713.45.39 - email info@quadrant.be - www.quadrant.be



RUP "Agfa Gevaert"
Rodeveldlaan-Lode Vissenaekenstraat
te Mortsel

Kaart: Kadasterplan

LEGENDE



Grens RUP



Perceelsgrens

Kaart :
Bron : eigen bewerking
Datum : 14.01.2008
Schaal 1/2000

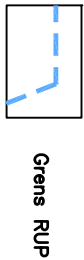




RUP "Agfa Gevaert"
Rodevelddaan–Lode Vissenaekenstraat
te Mortsel

Kaart: Orthofotokaart

LEGENDE



Grens RUP

Kaart :
Bron : eigen bewerking
Datum : 14.01.2008
Schaal 1/2000



3. ANALYSE FEITELIJKE SITUATIE

3.1. RUIMTELIJKE CONTEXT

Nederzettingspatroon

Het sport- en recreatiecomplex 'het rooi' sluit aan aan de noordzijde de site af en aan de zuidzijde bevindt zich het industrieterrein van Agfa-Gevaert met parkeergelegenheden en (beperkte) groene bufferzone.

De site voegt zich als woongebied in de 'woonboulevard' Fruithoflaan dat een onderdeel is van het woonweefsel aan de rand.

De spoorweg vormt een barrière tussen de woonverkavelingen en de woonboulevard. Er bevindt zich enkel een smalle fiets- en voetgangerstunnel thv de Roderveldlaan en de voetbalvelden.

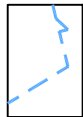




RUP "Agfa Gevaert"
Rodevelddaan – Lode Vissenaekenstraat
te Mortsel

**Kaart: Bestaande ruimtelijke
structuur – meso**

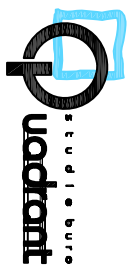
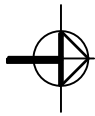
LEGENDE

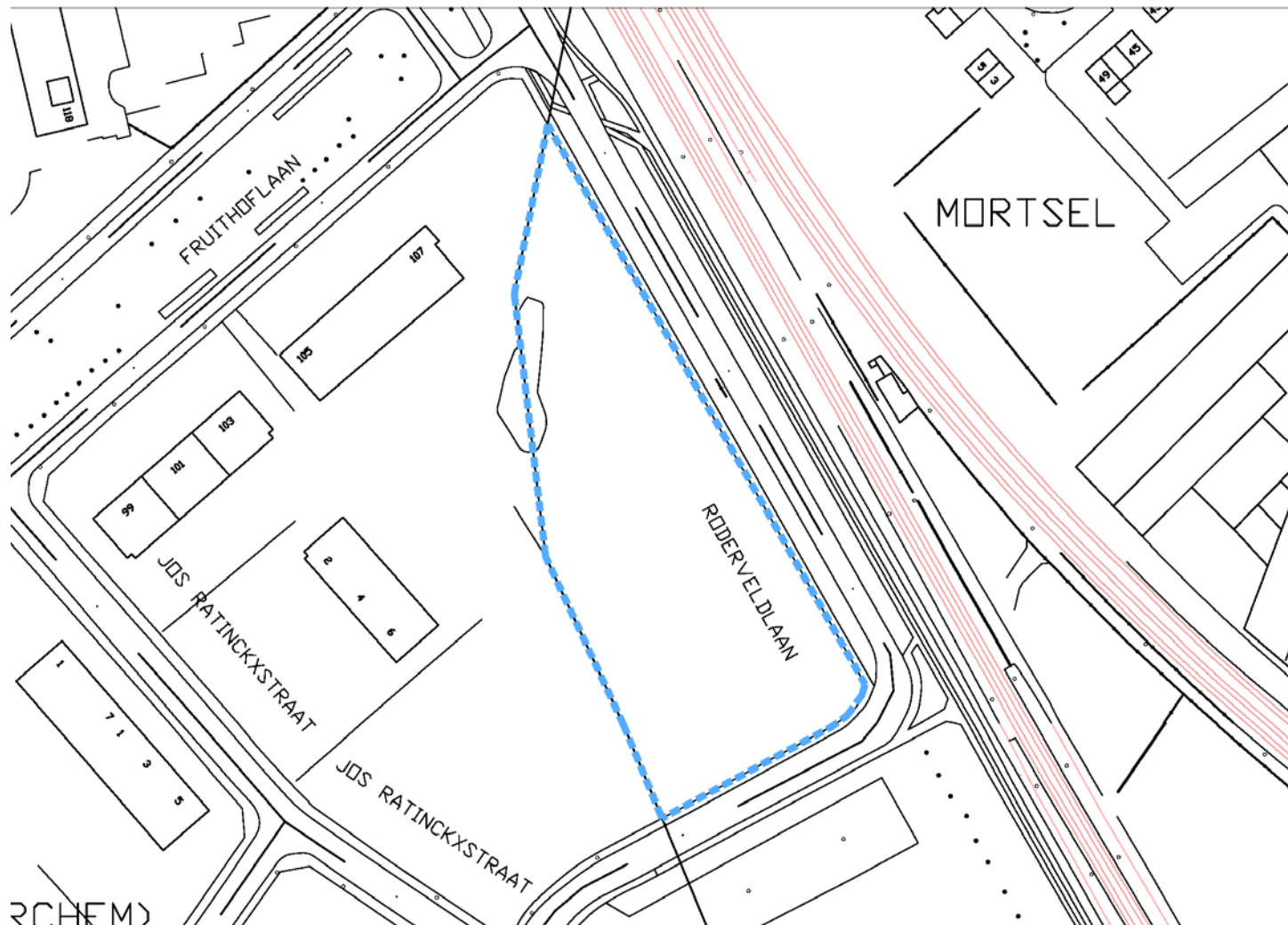


Project gebied

Kaart :
Bron : eigen bewerking
Datum : 14.01.2008

Schaal: 1/2500





LEGENDE	
BESTAANDE TOESTAND/JURIDISCHE TOESTAND	
GRENZEN	GRENS BPA GRENS GEWESTPLAN Perceelsgrens
WEGEN / WATER	wegen voetwegen spoorweg waterloop spoorbekken
GEBOUWEN	loods / opslagplaats garage / bergplaats bebouwing/woningen bedrijfsgebouwen kerk / kapel
	agrarisch gebied woongebied woongebied met landelijk karakter gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's
DIVERSEN	randaancliding veldweg ingestrate borduur kanstrook weggoot kanstrook/trottoirband weggoot/trottoirband aslijn weg gladde draad gladde dr/betonplaten prikkeldraad prikkeldr/betonplaten haag afsluiting betonplaten of hout (balle) afsluiting in metselwerk of muur talud gracht rand (waterpell) HS-leiding laagstam hoogstam stronk naaldboom conifeer struik vangrail geodisch punt geodische paal N.G.I. opstelpunt veelhoekmeting grensteen merksteen staatsgrens merksteen openbaar domein merksteen staatsdomein merksteen domein N.M.B.S. kilometerpaal hectometerpaal koolwaterstofverharding betonverharding betonstraatstenenverharding verharding in kasselen verharding in betontegels grind of steenslag gras strooikolk laagspanningspaal hoogspanningspaal verlichtingspaal

4. ANALYSE VAN DE JURIDISCHE SITUATIE

4.1. GEWESTPLAN

De stad Mortsel valt onder het gewestplan 14, Antwerpen, bij KB vastgesteld op 3.10.1979. Gedeeltelijke wijzigingen van het Gewestplan Antwerpen gebeurden bij besluit van 28/07/1995 en 27/10/1998. De meeste kaders in het RSV.

Bestemmingen:

Gewestplan Antwerpen

Gewestplan nummer 14

Hoofdcode

industriegebieden (1000)

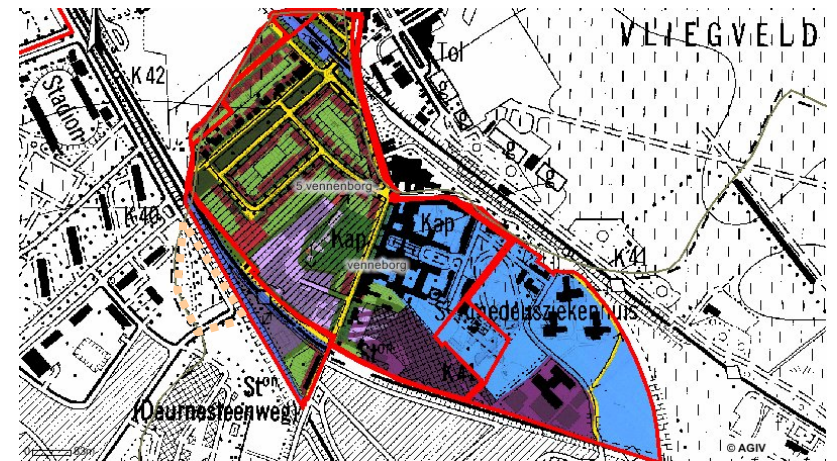
woongebieden (0100)

EXTRA

aanvullende voorschriften gp 14 : art 1, §1 punt 3 (bruinomrand, stedelijke agglomeratie) (0115)

4.2. APA – BPA'S

Het gebied bevindt zich niet in een van de aanlegplannen die werden opgesteld voor het grondgebied van de stad. De Roderveldlaan grenst aan een BPA thv de spoorweg: het BPA Venneborg, goedgekeurd als onderdeel van het BPA Venneborg bij MB van 18-12-2001. Het betreft een spoorwegzone, zone voor KMO, groen- en bufferzone. Het BPA heeft geen invloed op dit RUP.



Figuur 2: BPA – bron: AGIV

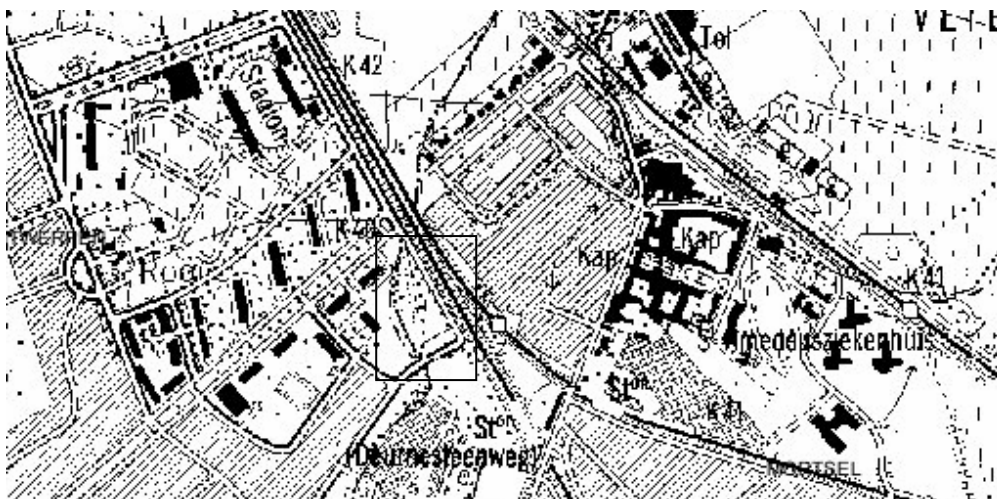
4.3. WATERTOETS – KWETSBAAR GEBIED¹

Sinds 24 november 2003 is met het nieuwe decreet integraal waterbeleid de watertoets in Vlaanderen in voege getreden. Bij elke beslissing over een plan, programma of vergunning moet de bevoegde overheid nagaan of er schade kan ontstaan aan het watersysteem. De watertoets is verplicht en de vergunningverlener dient duidelijk te maken in de vergunning wanneer een probleem kan ontstaan voor het watersysteem. Er moet tevens gemotiveerd worden waarom al dan niet compenserende maatregelen nodig zijn. Indien het probleem echter te ernstig is, dient de vergunning geweigerd te worden.

Besluit

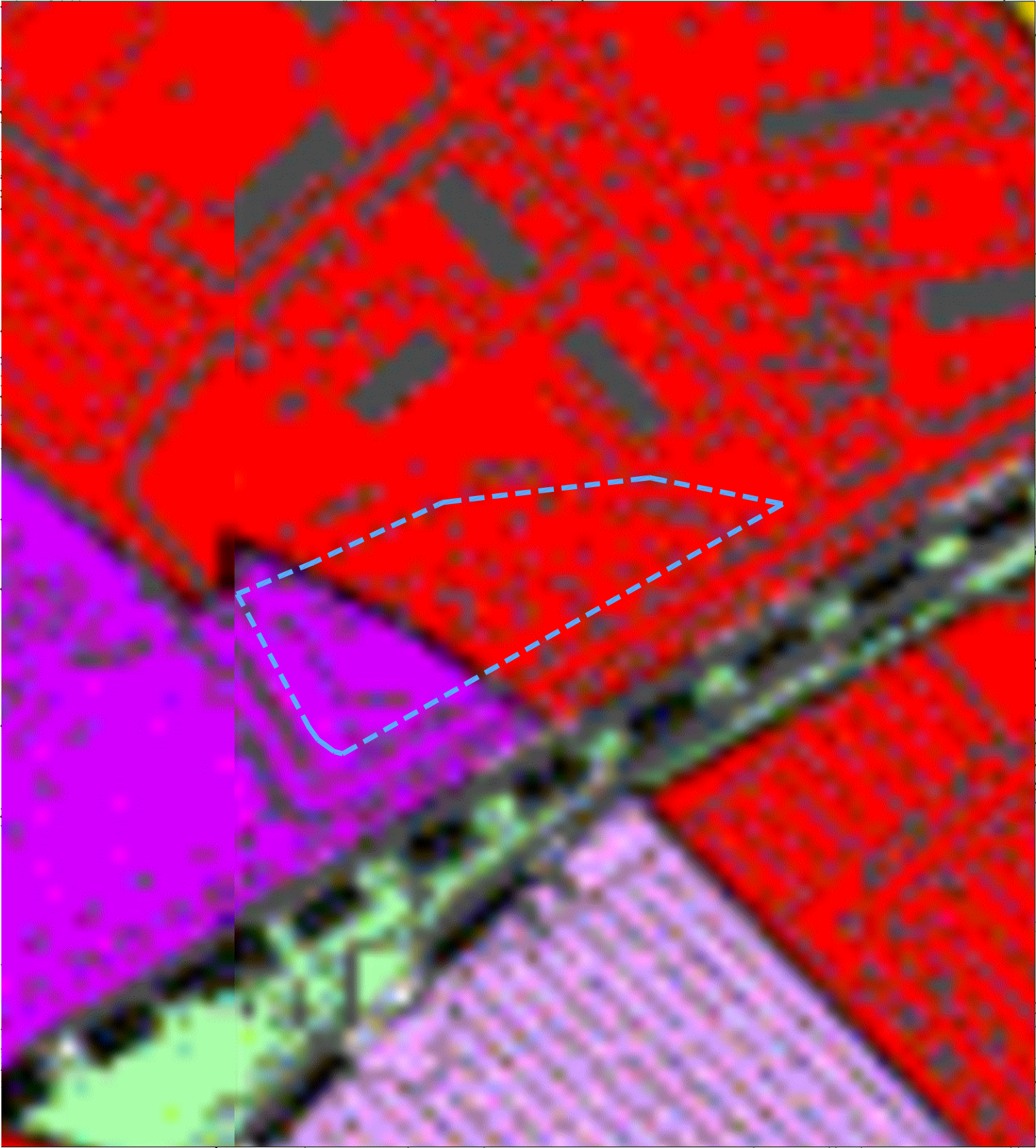
Het gebied is niet gelegen in een risicozone volgens de recente gegevens van AGIV-Vlaanderen.

Het gebied is niet gelegen in een van de afgebakende VEN – IVON zones en niet gelegen in een Habitat- en Vogelrichtlijn gebied.



Figuur 3: watertoets – AGIV - Vlaanderen

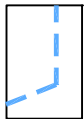
¹ MVG – LIN – AMINAL – afdeling Water, MVG – LIN – AWZ – afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch



RUP "Agfa Gevaert"
Rodevelddaan-Lode Wissenaekenstraat
te Mortsel

Kaart: Gewestplan

LEGENDE



Grens RUP



Woongebied



Ambachtelijke bedrijven en
KMO's



Bufferzone

Kaart :
Bron : eigen bewerking
Datum : 14.01.2008
Schaal 1/2000



5. BELEIDSPLANNING

In dit onderdeel wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke beleidsplannen die een rechtstreekse invloed (kunnen) uitoefenen op het op te maken RUP. Hierbij komen zowel de plannen van de hogere overheden als van de stad aan bod. De hogere beleidsplannen leggen een kader vast waarnaar het beleid van de stad Mortsel zich moet richten.

5.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN²

Het RSV (ruimtelijk structuurplan Vlaanderen) doet uitspraken over de ruimtelijke ontwikkelingen en de samenhang die voor het geheel van Vlaanderen van belang zijn. Het biedt daarnaast ook een kader voor latere uitvoeringsplannen en voor ruimtelijke structuurplannen van een lager niveau, waaronder dat van de gemeente. De onderstaande paragrafen geven een overzicht van de bepalingen in het RSV met invloed op de gemeente. De stad Mortsel wordt hierin achtereenvolgens weerhouden als een:

- onderdeel van de Vlaamse Ruit
- onderdeel van het grootstedelijk gebied Antwerpen (definitief goedgekeurd – nog niet gepubliceerd in het BS)
- stedelijk gebied.

Op 28 februari 2003 heeft de Vlaamse regering besloten het RSV te herzien. Het openbaar onderzoek over deze herziening werd georganiseerd van 7 mei 2003 tot 4 augustus 2003. Het structuurplan werd slechts beperkt herzien. De wijzigingen hebben vooral te maken met de algemene beleidskeuzes voor de ruimte voor nieuwe woningen en bedrijven. Het gaat concreet om de toepassing van de verdeelsleutel voor extra woningen in stedelijke gebieden en in buitengebied, en om de interpretatie van de cijfergegevens over nieuwe bedrijventerreinen. Deze herziening is concreet beperkt tot volgende onderwerpen: Het herzien van de verhouding van het bijkomend aantal te realiseren woningen tussen de stedelijke gebieden en het buitengebied.

Het verduidelijken van de relatie tussen het realiseren van de taakstelling inzake bijkomende bedrijventerreinen en het zone-eigen maken van zonevreemde bedrijven.

De principes, gesteld binnen het RSV, worden in het RUP volledig onderschreven.

Een tweede herziening werd begin 2009 opgestart.

5.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE ANTWERPEN

Informatief deel

Het grondgebied van de stad behoort tot het verstedelijkte gebied ten zuid-oosten van Antwerpen en vloeit over van het verstedelijkte gebied district Berchem naar de industriezone gelegen in de stad Mortsel.

² Ministerie Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Arohm – afdeling ruimtelijke planning. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1997, partiële herziening 2003.

Richtinggevend deel

In afwachting van de definitieve afbakening van het grootstedelijk gebied zijn volgende elementen van belang:

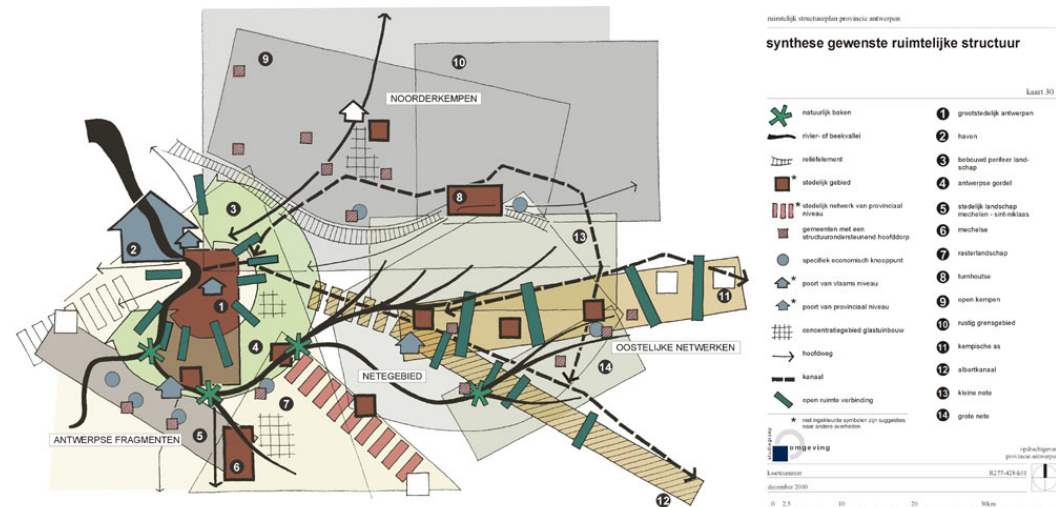
- hoogwaardig wonen aanbieden
- voorzieningen afstemmen en
- versterken van de mobiliteit door extra inspanningen te voorzien inzake openbaar vervoer, fietsverbindingen.

De stad situeert zich binnen de hoofdruimte Antwerpse fragmenten, de deelruimte Antwerpse gordel. Voor de deelruimte Grootstedelijk Antwerpen blijft het aanbieden van de meest hoogwaardige functies een belangrijk concept (wonen-voorzieningen-bedrijvigheid).

Als interpretatie van de bestaande ruimtelijke structuur worden veertien deels overlappende deelruimten aangeduid en beschreven. De stad situeert zich binnen de deelruimten Grootstedelijk Antwerpen, Antwerpse gordel. Een beleid van omgaan met fragmentatie wordt vooropgesteld.

DEELRUIMTEN

De hoofdruimte “Antwerpse gordel” wordt verder gebiedsgericht uitgewerkt aan de hand van ontwikkelingsperspectieven voor 7 deelruimten. De stad Morsel ligt binnen de deelruimte “Antwerpse Gordel” (dit is een groenstructuur van grootstedelijke niveau en verweven met de Antwerpse fragmenten).



Figuur 3: gewenste ruimtelijke structuur

5.3. HET GOEDGEKEURD GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (GRS)

Het GRS

Het GRS werd goedgekeurd door de Bestendige Deputatie van 1 maart 2007.

De volgende elementen uit het richtinggevend en bindend gedeelte zijn van belang in functie van het RUP.

BEELD VOOR DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN MORTSEL

De verscheidenheid in het stedelijk weefsel, een kwaliteit om te behouden

Door hun ligging en functies vormen de stedelijke fragmenten in Mortsel een onderdeel van een groter geheel: een conglomeraat van stedelijke elementen getekend door infrastructuren en deelgebieden.

Dit raamwerk is structuur- en beeldbepalend voor Mortsel. De verscheidenheid van de stad Mortsel wordt gedefinieerd door de eigenheid van elk onderdeel: de morfologie, de bevolkingssamenstelling, de straten en de pleinen, de aard en de aanwezigheid van de stedelijke voorzieningen, ... Deze eigenheid vormt een rijkdom voor de stad als geheel. Deze kwaliteit wordt in de toekomst gekoesterd en gestimuleerd.

Nieuwe ontwikkelingen moeten verder bouwen aan de ruimtelijke verscheidenheid in Mortsel en aansluiten bij de eigenheid van de plek om zo een afwisselend stedelijk landschap te creëren. Zo wordt Mortsel een lappendeken van deelgebieden met elk een eigen specifiek karakter.

Mortsel, stad in de stadsrand - Een specifieke rol voor Mortsel

De karakteristieken van de ligging, bepalen voor een groot stuk de rol die Mortsel kan spelen in het netwerk van de agglomeratie. Enerzijds heeft Mortsel een **belangrijke rol** en verantwoordelijkheid tegenover de **omliggende gemeenten**, voornamelijk Boechout, Hove, Lint, Edegem, Kontich en Borsbeek. Mortsel kan door de verdere uitbouw van voorzieningen nog attractiever worden voor inwoners uit die gemeenten. Anderzijds is de ligging aan de **stadsrand** vrij specifiek. De nabijheid van groen en open ruimte vormt één van de kwaliteiten van Mortsel, ondermeer als belangrijke woonkern in de agglomeratie, met ruimte voor zachte recreatie voor stedelingen. Een verdere ontwikkeling kan of mag niet ten koste gaan van die open ruimte, het kan niet de bedoeling zijn dat Mortsel verder aaneengroeit met omliggende gemeenten.

De uitbouw van bijkomende economische activiteiten, voorzieningen en nieuwe woonmogelijkheden moet daarentegen juist inspelen op die karakteristieken. Het komt erop aan het **juiste niveau** te bepalen en initiatieven te richten op het **versterken van het bestaande bebouwde weefsel**. De **commerciële kern Antwerpsestraat-Statielei**, vormt vandaag al een **stadsdeelcentrum**, juist onder het niveau van het stadshart van Antwerpen, met mogelijkheden voor verdere ontwikkeling. Belangrijk is daarbij het streven naar sterkere uitstraling en het promoten van dit **commerciële hart in de stadsrand**.

Door de uitbouw van dit centrum kan Mortsel zich niet alleen als aantrekkelijke woonstad profileren, maar ook als handelskern. Daarbij moet de stad in de toekomst nog sterker kunnen concurreren met andere randstedelijke vormen van distributie, zoals Wijnegem shoppingcentrum. Nieuwe **voorzieningen** op vlak van cultuur, onderwijs, gezondheidszorg, tewerkstelling of dienstverlening daarentegen, zullen zich eerder richten naar het hoger gesitueerde hinterland van omliggende gemeenten, juist onder het grootstedelijk niveau van de kern. Op vlak van **sport en recreatie** is de ligging aan de stadsrand dan weer zo interessant, dat ook hier het grootstedelijk niveau kan geambieerd worden. Hier is ruimte beschikbaar voor de uitbouw van accommodatie, op niveau van de

hele agglomeratie en dus ook ten behoeve van de stedelingen. Ook vanuit dat oogpunt is de afwerking van de stadsrand en de versterking van de groene open ruimte rond de stad van zeer groot belang. Tegelijkertijd is de **meerwaarde** van al deze ontwikkelingen **voor de eigen inwoners** ook groot. Door de aanwezigheid van centrumfuncties op stedelijk niveau wordt ook aan de inwoners zelf een zeer hoog niveau aan voorzieningen aangeboden, wat de aantrekkelijkheid van wonen in Mortsel verder vergroot.

Mortsel, stad in het grootstedelijk gebied Antwerpen – Afstemming afbakeningsproces grootstedelijk gebied

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, goedgekeurd in 1999, omschrijft het grootstedelijk gebied Antwerpen. Het is de bedoeling om bij de geplande afbakening (momenteel definitief aanvaard) van dit gebied, over het grondgebied van de stad en 23 omliggende gemeenten, te bepalen tot waar de stedelijke ontwikkeling zich kan verderzetten. Binnen deze afbakening zal nadien een stedelijk beleid gevoerd worden van concentratie en verdichting, erbuiten een beleid gericht op de vrijwaring van de open ruimte. Deze aanpak illustreert het hoofdmotto van het Structuurplan: **Vlaanderen, open en stedelijk**. In die logica past de **voorziene taakstelling** om binnen de vast te leggen omschrijving ruimte te voorzien voor ongeveer 40.000 bijkomende woningen en voor bijkomende hectaren bedrijventerreinen. Deze taakstelling dient grotendeels opgevangen te worden door stedelijke vernieuwing: verdichting van het wonen en herstructurering/optimaliseren van bedrijventerreinen, gericht op nieuwe economische ontwikkelingen. Deze taakstelling met bijkomende woningen en bedrijventerreinen zal dus de **nodige creativiteit** vergen. Aan de rand van de agglomeratie zal het grootste deel van Mortsel waarschijnlijk deel uitmaken van het grootstedelijk gebied, het overblijvende deel van het buitengebied. Hoger is al aangehaald hoe belangrijk de nabijheid van de open ruimte is voor het wonen in Mortsel en hoe structureel de infiltratie van de groene vinger ter hoogte van Fort 3 in het stedelijk gebied. Het **vliegveld** in deze groene vinger is een materie van een bovenlokaal niveau. Als bijdrage aan de discussie formuleert de stad Mortsel hierover wel een eigen mening, die kan leiden tot een aantal aandachtspunten of randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling van dit gebied. De uitwerking van het eigen Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan legt voor Mortsel ook de basis voor de overige discussies die in het afbakeningsproces aan de orde zullen komen.

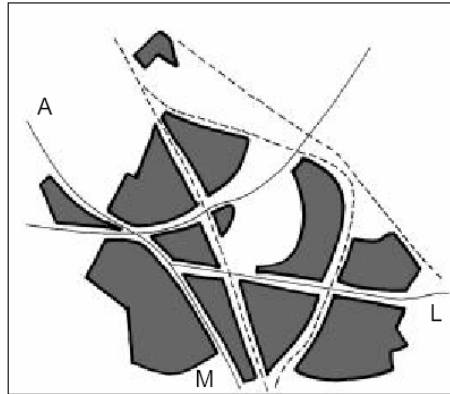
Afbakeningsproces: onderscheid stedelijk gebied – buitengebied

De afbakening onderscheidt het stedelijk gebied van het buitengebied en zal voor Mortsel grotendeels samenvallen met de groene vinger. Gelegen aan de rand van de agglomeratie is de afwerking van de stadsrand met o.a. duidelijke scheidingen tussen Mortsel en Borsbeek/Boechout, van groot belang.

Taakstellingen Morsel in het kader van het grootstedelijk gebied: wonen en bedrijven

Mortsel profileert zich als een aantrekkelijke woongemeente. Voor de bijkomende taakstelling binnen het grootstedelijk gebied zal de stad mee moeten zoeken naar nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen, waarbij onder meer kernversterking en goed gedoseerde invullingen aan de orde komen. Ook de economische bedrijvigheid -met bijkomende tewerkstelling- vraagt in een sterk verstedelijkt gebied vooral naar andere oplossingen dan het verder aansnijden van open ruimte.

Concepten



Woongebieden met identiteit

In Mortsel worden woongebieden met een sterke aantrekkingskracht gecreëerd, die een **grote verscheidenheid** bieden aan **woonomgevingen en woonvormen**. Zo kan een ruime keuzemogelijkheid ontstaan, van wonen in hogere dichtheden in het centrum tot wonen in een groene omgeving. Hierbij moet het **wonen in de kern** aantrekkelijker worden gemaakt. Naast rijwoningen en appartementen kunnen nieuwe woningtypes worden ontwikkeld. Hier moet de woonomgeving meer groen en ontmoetingsruimte bieden. Een interessante omgeving kan een belangrijk motief worden voor het wonen in de kern.

Ook voor het **wonen in de rand** worden verschillende woontypes aangeboden. De verschillende deelwijken worden verder vorm gegeven vanuit hun eigenheid en karakter, met extra aandacht voor groenstructuren, publieke ruimte en aanpassing van de verkeersorganisatie, voorzieningen zoals buurtparkjes en speelruimte, gekoppeld aan boeiende verbindingen naar het centrum en de aanpalende wijken. Aanvullende kleinschalige woonprojecten bieden bijkomende woongelegenheden, passend in het patroon van de diverse wijken.

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR



-  Regionale verbinding
-  Stadsboulevard
-  Tramlijn
-  Tangent openbaar vervoer
-  Non-stop / alternatieve fietsroute
-  Poort
-  Overgang
-  Fietsbrug - tunnel
-  Kerngebied
-  Wijkpool
-  Woongebied
-  Bedrijventerrein
-  Publieke voorziening
-  Publiek parkgebied
-  Ecologisch lint
-  Groene vinger
-  Sport en recreatieve pool



AANTREKKELIJK STEDELIJK WONEN

VISIE

Vandaag is het goed wonen in Mortsel. Als kwalitatieve woonstad dient Mortsel ook voor de verdere ontwikkeling van de woonfunctie een breed publiek aan te spreken. Wonen staat daarbij niet op zichzelf, ook de ondersteuning van de woonfunctie is primordiaal. Een kwalitatief woonmilieu garandeert een stedelijke dynamiek en onderbouwt een draagvlak voor een hoogwaardig voorzieningenniveau. Stedelijk wonen betekent in een reeds vrij volgebouwd Mortsel een efficiënt grondgebruik. Bijkomende groei mag de bestaande woonkwaliteit dan ook niet ondermijnen. Bijzondere woonvormen en kwalitatieve randvoorwaarden moeten bepalend zijn bij een bijkomend aanbod.

MORTSEL BETERE STAD

Mortsel moet vooral beter stad worden, dit slaat zowel op een verdere uitbouw en concentratie van voorzieningen, als op het aanbieden van meer stedelijke woonvormen. Maar het is dus in eerste instantie een kwalitatieve doelstelling, eerder dan een kwantitatieve. Dat betekent niet dat ontwikkelingen niet kunnen, maar ze

zijn geen doel op zich, ze moeten vertrekken van de draagkracht van de omgeving. **Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen biedt hiervoor een kader.** Het streeft naar bundeling van bijkomende woningen in stedelijke gebieden en andere woonkernen. Om dit principe te kunnen realiseren, worden **stedelijke gebieden geselecteerd en afgebakend**. Binnen deze gebieden moet een belangrijk percentage van de bijkomende woonbehoefte worden opgevangen. Mortsel is geselecteerd als deel van het grootstedelijk gebied Antwerpen. Binnen het gedeelte dat in Mortsel tot het grootstedelijk gebied behoort voorziet het RSV **een specifiek beleid van concentratie, verdichting en ontwikkeling**. Voor de stedelijke gebieden wordt een **dichtheid van minimaal 25 woningen/ha** nagestreefd. Naast het voldoen aan de lokale woonbehoeften zal er ook een potentieel gecreëerd dienen te worden om een deel van de regionale behoefte op te vangen. Mortsel moet als woonomgeving aantrekkelijk worden voor grote groepen in de samenleving door de vernieuwing van het woningpatrimonium, het vergemakkelijken van de woonmobiliteit waardoor mensen die in te grote woningen wonen deze vroeger verlaten, het aanbod aan kleinere woningen te verhogen, de bouw van sociale woningen te stimuleren, het aanbod te verruimen met kleine woningen en de woonomgeving te optimaliseren.

DIFFERENTIATIE VAN WOONGEBIEDEN IN HET STEDELIJK GEBIED ...

INBREIDINGSPROJECTEN OP SCHAAL VAN HET BOUWBLOK ALS SLEUTEL

Vooraf **jongeren, alleenstaanden en ouderen** kampen in Mortsel met woonproblemen. Vandaar dienen **alternatieven** te worden aangeboden. Zo kunnen **strategieën rond verdichting** of invulling nieuwe kwalitatieve woonvormen mogelijk maken. Inbreidingsprojecten bieden mogelijkheden om nieuwe woningen en woonvormen aan te bieden. In Mortsel zijn **tal van mogelijkheden voor inbreiding**, eerder dan het aansnijden van open ruimte. Dit vergt het **opwaarderen en saneren van de binnengebieden** waarbij ingrepen op het bouwblokniveau noodzakelijk zijn, o.a. door het werken aan de perceelsstructuren ("stedelijke ruilverkaveling"), toegankelijk maken van de binnengebieden, inpassen van nieuwe woningen,... . Een stedelijke regie of publiek-private samenwerking dient daarvoor ontwikkeld te worden.

Dichtgeslibde of onafgewerkte bouwblokken langs de Antwerpsestraat en op andere plekken in Mortsel zowel als sommige bedrijventerreinen kunnen in aanmerking komen voor dergelijke inbreidingsprojecten. Uitpitting van dichtgebouwde binnengebieden biedt ruimte voor een combinatie van groene ruimte en aanvullende bebouwing met diverse woningtypes

Verdichting van het wonen gaat dus vaak ook samen met het **vrijmaken van meer groene ruimte** in de binnengebieden. Niet-functionele binnengebieden kunnen bijvoorbeeld ontsloten worden, verharde publieke ruimte kan op een aantal plekken vervangen worden door groene semi-publieke ruimten, ...

Autoboxen kunnen vervangen worden door geconcentreerde ondergrondse parkings voor bewoners, waardoor ruimte ontstaat voor groen of een nieuwe functie.

Mortsel pleit voor betaalbare woningen in een kwaliteitsvolle woonomgeving voor iedereen. De stad zal dan ook sturend optreden ten overstaan van de woningmarkt. Kleinere **sociale woningbouwprojecten** kunnen in Mortsel mee een gezonde sociale mix creëren. Met betrekking tot sociale woningen, stelt de stad Mortsel de realisatie van 6% sociale woningen op haar grondgebied voorop. Pilotprojecten rond inbreiding kunnen dan ook getrokken worden door sociale huisvestingsmaatschappijen. Mortsel zal een stedenbouwkundige verordening opmaken inzake verkavelingen en bouwprojecten, waarin de verplichting wordt opgelegd tot het voorzien van sociale woningbouw.

“COMPLEET WONEN IN MORTSEL” ...

EEN KWALITATIEVE WOONOMGEVING IN DE NABIJHEID VAN HOOGWAARDIGE VOORZIENINGEN EN OPENBAAR VERVOER

Naast de introductie van nieuwe woonvormen en het vergroten van het woningaanbod, maakt ook de **woonomgeving** mee de kwaliteit van het stedelijk wonen uit. Een strategie die gericht is op het aantrekken van diverse bewonersgroepen kan slechts lukken als ook werk wordt gemaakt van een kwalitatieve woonomgeving.

De zorg voor de woonomgeving omvat o.a. de kwaliteit van het publiek domein -straten en pleinen-, de aanwezigheid van publiek groen en speelruimte, verkeersveiligheid, de nabijheid van voorzieningen, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de relaties tussen de stadsdelen. Bijkomende **voorzieningen** zoals speelterreinen, sportinstallaties, groene ruimten, ... dienen het huidige aanbod aan voorzieningen en de kwaliteit van het wonen te versterken. Bepaalde gebieden in Mortsel zijn prioritair bij de opwaardering en verdienen dan ook alle aandacht, met name de omgeving van de Vredebaan, Heirbaan, Luithagen en Agfa. Deze woonwijken kampen met negatieve woonomgevingsfactoren als overlast door de nabijheid van drukke verkeersassen en bedrijven, door te kleine percelen, weinig groen ... Belangrijk is o.a. het creëren van een netwerk van **voetgangers- en fietsdoorsteken** waardoor verschillende delen van de woongebieden veilig ontsloten kunnen worden. Dit informeel netwerk versterkt de verbinding tussen de woongebieden en het kerngebied. Voor de woongebieden op de stadsrand geldt waar mogelijk een verruimde aandacht naar relaties met de open ruimte, eveneens door voetgangers- en fietsdoorsteken. Stedelijk wonen betekent ook een goed **openbaar vervoer**. In Mortsel ligt openbaar vervoer op loopafstand. Een hoogwaardig **stedelijk openbaar vervoersysteem** met tramlijnen als structurerende elementen bindt de verschillende stadsdelen.

- Het Gemeenteplein en het station Oude God vormen de centrale knooppunten van een netwerk van bovenlokaal openbaar vervoer (trein – tram – bus).

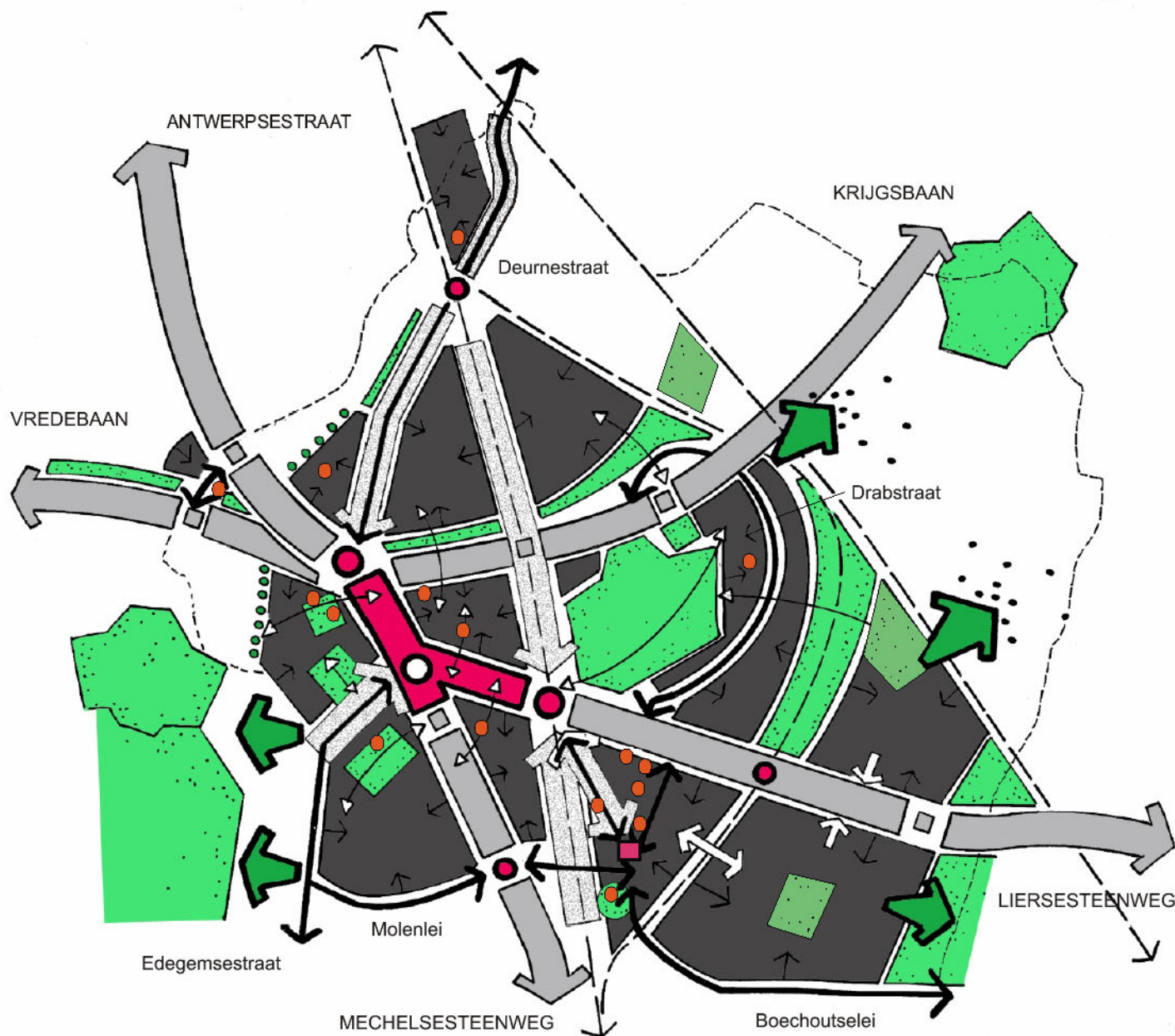
- Een intern kleinschaliger openbaar vervoerssysteem met de inzet van citybussen kan het lokale ontsluitende net op een meer aangepaste wijze verzorgen. Zo zou in de woonwijken Dieseghem en Rozentuin (momenteel gelegen op grote loopafstand van bus- en tramhaltes), openbaar vervoer met kleinere bussen moeten kunnen zorgen voor aantrekkelijke verbindingen naar het hoofdnet van tramlijnen.

Concepten

EEN MOZAÏEK VAN WOONWIJKEN ... ELK EEN EIGEN KARAKTER

Elke wijk omvat één of meerdere **entiteiten** met eigen typologische en morfologische kenmerken. **Nieuwe interventies** worden hieraan gerelateerd zodat in Mortsel een mozaïek aan woonvormen ontstaat. Nieuwe ontwikkelingen met bijzondere woonvormen vergroot de differentiatie in woonmilieus. In Mortsel zal de groei verwezenlijkt worden door het bestaande stedelijke gebied globaal genomen verder te ontwikkelen en dus in zekere zin te verdichten. Het wonen in Mortsel verbreden, betekent dan ook **de zorgvuldige inpassing of inbreiding van aanvullende woonmogelijkheden** binnen de bestaande bouwblokken. Bij verdichting en inbreiding is de **draagkracht van het bouwblok** van belang voor de omvang en de aard van functies die er in kunnen gelokaliseerd worden. Deze kan niet los gezien worden van de draagkracht van de grotere schaal (buurt) en de kleinere schaal (perceel / gebouw). De potentiële draagkracht van het bouwblok geeft een indicatie of het bouwblok dient verdicht, uitgepit of geherstructureerd te worden.

GEWENSTE NEDERZETTINGS- STRUCTUUR



- Woonwijk
- Inbreiding
- Inbreidingsproject
- Doorsteken
- Binding met het kerngebied
- Wijkverzamelweg
- Stedelijk boulevard / poort
- Kerngebied
- Knoop / poort
- Relatie met de open ruimte
- Groengebieden



MOGELIJKE BELEIDSMAATREGELEN EN ACTIES INDELING WOONGEBIEDEN

Vanuit de bestaande structuur wordt het wonen op twee schaalniveaus ingedeeld die zowel programmatorisch als ruimtelijk te onderscheiden zijn:

- het stadsniveau
- het wijkniveau

Het **STADSNIVEAU** is een gebied dat gekenmerkt wordt door aaneengesloten en verdichte bouwblokken langs de gewestwegen. De gewestwegen vormen de dragers van handel - voorzieningen - diensten, wonen en zorgen voor de hoofdontsluiting van Mortsel. Ze zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Langs deze assen heeft Mortsel de mogelijkheid om meer stad te worden.

Gebieden met aaneengesloten bebouwing en verdichte bouwblokken langs gewestwegen

Voor de gebieden gelegen langs de gewestwegen geldt de hoogste beleidsprioriteit inzake ontwikkeling. Bestaande terreinen die in de toekomst vrijkomen of delen waarbinnen renovatie of vervanging van het bestaande woningpatrimonium mogelijk is, dienen ontwikkeld te worden met een hoge stedelijke dichtheid (meer dan 30 woningen per hectare). De beschikbare ruimte moet optimaal worden benut voor verdichtingsoperaties én voor de ontwikkeling van kwaliteitsvolle publieke ruimte.

Verskillende woningtypes en publieke functies, publieke ruimte en groene ruimte, worden maximaal met elkaar verweven. Door een ruimtelijke en functionele nabijheid wordt een meerwaarde voor het geheel gecreëerd. De bouwblokken langs en tussen de gewestwegen lenen zich meer tot hardere programmatische invullingen (parkeervoorzieningen ...) ter ondersteuning van de hoofdstraat.

KWALITATIEVE TAAKSTELLING VOOR MORTSEL

Nieuwe woningen in woongebied

Mits Mortsel een kwalitatieve taakstelling heeft en geen kwantitatieve, zal de globale taakstelling vanuit het afbakeningsproces voor het grootstedelijk gebied Antwerpen, vertaald moeten worden naar mogelijke bijkomende kwalitatieve woonlocaties. Vanuit deze kwalitatieve eigen benadering kan Mortsel de dialoog aangaan met het bovenlokaal niveau. Het gewenste woonbeleid zal zich richten op maatschappelijke tendensen. Er is immers het fenomeen van de gezinsverdunding. Als aanvulling op het overheersende aanwezige woningpatrimonium in Mortsel, zal de stad dus een specifiek beleid moeten voeren gericht op vernieuwing en verdichting, met ontwikkeling van voornamelijk kleinere woongelegenheden. Vernieuwing van het bestaande woningbestand gericht op die kleinere wooneenheden, verdichting door invulbouw en inbreiding in centraal gelegen binnengebieden met respect voor de draagkracht van de omgeving en een beperkte ontwikkeling van goed gelegen projecten in de buitenrand.

Onbebouwde percelen

De onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen vormen het belangrijkste aandeel. De ontwikkeling ervan is om verschillende redenen belangrijk: creatie van bijkomende woningen, groepering van kavels voor structurele verbetering van het bouwblok, verhoging van de kwaliteit van de publieke ruimte...

Besluit

Het plangebied voldoet zeker aan de principes vervat in het goedgekeurd GRS:

- kernversterking nastreven
- kwalitatieve taakstelling door nieuwe wooneenheden realiseren

- verdichting van bouwblokken voor hoge stedelijke dichtheid
- kwalitatieve groene ruimten voorzien
- verdichtingsprincipes toepassen
- bereikbaarheid en nabijheid van functies zijn van belang.

6. MER SCREENING

6.1. SCREENING – VERLOOP

Er werd een verzoek tot raadpleging volgens de bepalingen van het besluit van 12 oktober 2007 bezorgd aan de relevante administraties september 2008. De onderstaande tabel geeft de geraadpleegde instanties weer, eventuele opmerkingen die werden aangegeven. Tevens wordt er aangegeven of de screeningsnota werd aangevuld en worden de besluiten inzake plan-MER beschreven:

Adviesinstanties	Ingediend advies	Opmerkingen	Besluit
Agentschap RO Vlaanderen – R-O Antwerpen	Advies Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, Agentschap RO Vlaanderen	Aangeven in het RUP over hoeveel woongelegenheden het maximum zal gaan.	Geen onaanvaarbare effecten op milieu.
Agentschap Wegen en Verkeer	Advies via e-mail 29-10-2008 Wegen en Verkeer Afdeling Antwerpen		Het voorgenomen RUP zal geen aanzienlijke milieueffecten creëren.
ANB Antwerpen	Advies Cel beleid, team AVES, Beleidsregio West via e-mail op 24-10-2008	De wooninbreiding werd positief onthaald. Het bosdecreet art. 90bis is mogelijk van toepassing. Dit wordt best geregeld bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.	Het voorgenomen RUP zal geen aanzienlijke milieueffecten creëren.
Departement LNE Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid Dienst Hinder en Risicobeheer	Advies van 17-09-08 Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid	Uit een theoretische berekening van het geluidsniveau bleek dat bewoners geluid van de spoorweg als een aanzienlijk effect zouden kunnen ervaren. In een brief naar de dienst werd afgesproken alle noodzakelijke gegevens over de geluidseffecten toe te voegen aan de screeningsnota. Tevens werd de norm van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gehanteerd voor geluidshinder.	De screeningsnota werd aangevuld met gegevens van geluid van de spoorweg genomen ifv de plan-mer Grootstedelijk Gebied Antwerpen nabij de spoorweg en een gelijkaardige case nabij Brussel (nog dicht bij de bebouwing gelegen). Uit beide elementen blijkt dat de effecten van het spoorweggeluid nog binnen de perken blijft maar dat er toch aandacht kan gaan naar bijkomende isolatiemaatregelen, bronmaatregelen en op lange termijn preventieve geluidswerende maatregelen. De bemerkingen geven na screening geen aanleiding tot bijstelling van de conclusies van de screeningsnota.

Departement LNE Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid Dienst Vr	Advies van 22-09-2008	De screeningsnota moet aangevuld worden met de aftoetsing aan de beslissingsdiagram houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage. Na aftoetsing door de dienst VR stelt er zich geen probleem op het vlak van externe mensveiligheid voor de site.	De screeningsnota werd aangevuld zoals voorgesteld in het advies. De bemerkingen geven geen aanleiding tot bijstelling van de conclusies van de screeningsnota.
Departement LNE Afdeling Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid Dienst BGP	Advies van 17-09-2008		Het voorgenomen RUP zal geen aanzienlijke milieueffecten creëren.
Departement LNE Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid Dienst Lucht en Klimaat	Na een tweede aanschrijving nog steeds geen advies, vermoedelijk vervat in het advies Hinder, Risico.	-	-
Departement MOW Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen	Na tweede aanschrijvingen geen advies	-	-
Departement RWO Afdeling Woonbeleid	Advies van 16-10-2008 Wonen Vlaanderen	Een suggestie om iets aan het sociaal wonen te doen in de stad	De bemerkingen geven geen aanleiding tot bijstelling van de conclusies van de screeningsnota.
Departement RWO Afdeling stedenbouwkundig Beleid en Onroerend erfgoedbeleid	Advies van 01-10-2008 van de Gewestelijke Erfgoedambtenaar	Uit nazicht van de Centrale archeologische Inventaris blijkt in de omgeving diverse archeologische sites te zijn gekend. De dienst vraagt de mogelijke effecten aan te geven en de gepaste maatregelen te vermelden. Inzake landschappelijk en monumentaal erfgoed zijn er geen bemerkingen.	De screeningsnota werd aangevuld met de mogelijke effecten inzake archeologie en geeft de nodige maatregelen aan. De bemerkingen geven verder geen aanleiding tot bijstelling van de conclusies van de screeningsnota.
OVAM	Na tweede aanschrijving geen advies	-	-
Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid	Advies van 27-10-2008	Het is noodzakelijk om milderende maatregelen te treffen inzake stof- en geluidshinder bij aanleg.	Deze opmerking zit het best vervat in de stedenbouwkundige vergunning. De dienst gaat akkoord met de ontheffing plan-MER-plicht.
Deputatie provincie Antwerpen	27-12-08 advies zonder besluit	Rekening houden met de engagementverklaring Overlegplatform Mobiliteit Zuidoostrand; Aanduiden en eventueel voorzien van speelruimten voor de jeugd. Dit kan in de verdere procedure worden voorzien. Archeologische toets (zie Erfgoedadvies)	Na telefonisch contact is het RUP voor wat de provincie aangaat, niet plan-mer plichtig.

Besluit

Uit het voorgaande en na toetsing van de bijkomende relevante elementen, waaronder geluid en archeologie, levert het plan geen aanzienlijke milieueffecten en kan het ontheven worden van de plan-MER-plicht.

Beslissing Dienst Milieueffectrapportage: de opmaak van een planMER is niet nodig, aandachtspunt: de effecten op mobiliteit verder bekijken in het RUP.

6.2. JURIDISCHE ACHTERGROND

Het Besluit van de Vlaamse regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan van 18 april 2008 en de omzendbrief Vlaams minister van Openbare werken, Energie, Leefmilieu en Natuur (LNE/2007) geven het kader aan waarbinnen het onderzoek tot milieueffectrapportage in het kader van een op te stellen RUP moet plaatsvinden.

Nagaan van een plan-merplicht

Het huidige RUP werd gescreend in functie van het opstellen, al dan niet, van een plan-mer. Het RUP valt onder “plannen en programma waarvoor geval per geval moet geoordeeld worden of ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben”. De term die hiervoor in de omzendbrief wordt gehanteerd is screeningsplichtig plan. Het betreft hier een klein gebied op lokaal niveau en slechts een kleine wijziging van een bestaand aanleg plan (art. 4.2.5 D.A.B.M).

6.3. INHOUD EN PROCES

De gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Een RUP bevat een grafische voorstelling van het gebied waarover het gaat en bevat de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming van dat gebied, de inrichting ervan en het beheer van dat gebied. In een RUP wordt in eerste instantie toegelicht welke randvoorwaarden en bepalingen betrekking hebben op het plangebied.

Rol van het integratiespoor Plan-MER binnen de procedure van het RUP

De screeningsprocedure gaat na of het plan of programma aanzienlijke effecten kan hebben op de bestaande situatie voor mens en milieu: een effectenonderzoek op basis waarvan het plan (RUP) op een zo verantwoord mogelijke wijze gerealiseerd kan worden. Voor het huidige RUP is er sprake van “een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging” (art. 4.2.5 D.A.B.M)

De screening betreft het onderzoek naar het al dan niet voorkomen van aanzienlijke milieueffecten ten gevolge van het voorgenomen plan of programma. Het resultaat geeft uitsluitel over het al dan niet plan-mer plichtig zijn. Indien er geen aanzienlijke milieueffecten zijn, is er geen plan-merplicht, indien één of meerdere criteria aanzienlijke milieueffecten heeft is er wel een plan-mer plicht.

6.4. MILIEUSCREENING RUP RODERVELDLAAN – AANGEPAST NA DE ADVIESRONDE

Kenmerken van het plan of programma

Het RUP vormt een afwerkingszone van het bestaande woongebied en zal het woningbouwblok van de Lode Vissenaekenstraat en de Fruithoflaan vervullen.

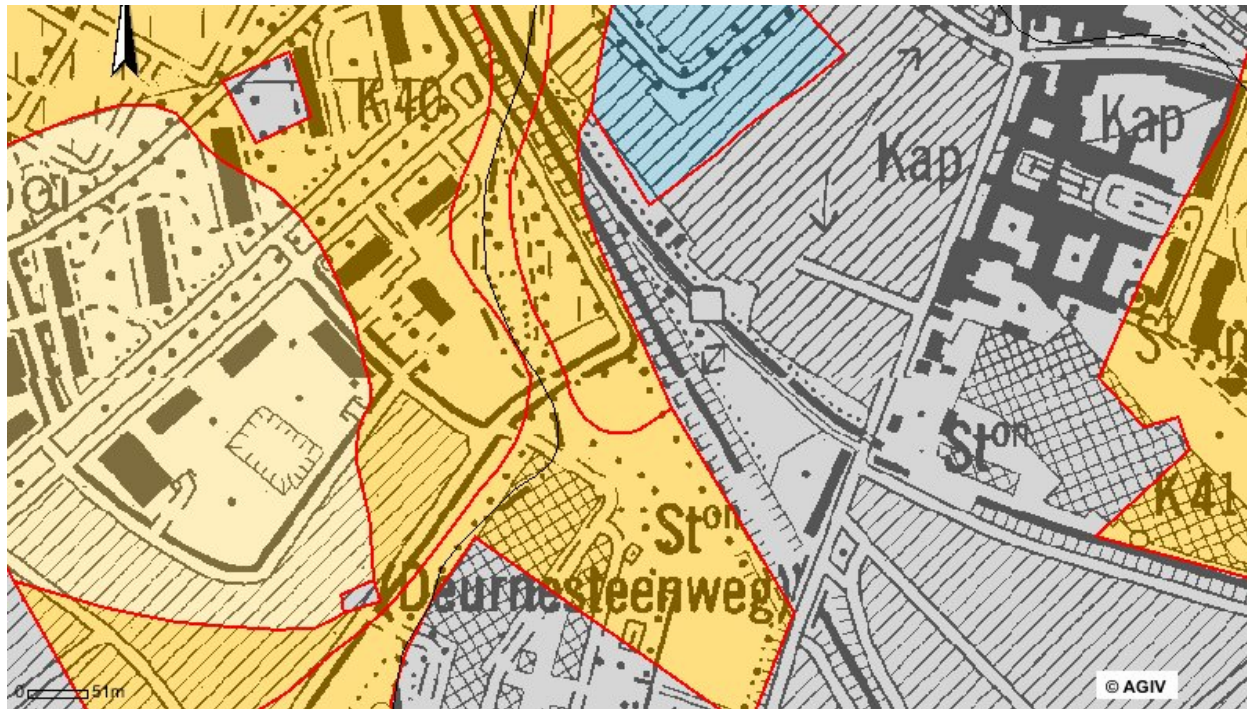
Er is geen invloed van andere projecten en plannen kenbaar op dit moment. Enkel in het GRS van de stad Antwerpen is er sprake van het eventueel doortrekken van een tramlijn op de Fruithoflaan. Dit project staat niet ingeschreven bij de stad Antwerpen als op korte termijn uitvoerbaar. Het is op dit moment ‘een voorstel’ naast vele andere voorstellen en suggesties.

De zoeklocatie voor een nieuw stadion heeft de site van het Rooi, gelegen aan de Voetbalstadionlaan en omgeving, niet weerhouden. De definitieve locatie is in het definitief goedgekeurd afbakeningsplan toegewezen aan de site ‘Petroleum zuid’.

Kenmerken potentiële effecten³

In dit deel wordt een inschatting gemaakt van de kwetsbaarheid van de site en worden de te verwachten effecten voor het milieu beschreven als gevolg van het plan of programma. Per relevante discipline wordt vanuit de huidige situatie vertrokken om zowel bij de situatie van aanleg als bij exploitatie te bekijken wat de te verwachten milieueffecten kunnen zijn en hun mogelijke impact. Bij het onderzoek van de effecten wordt gezocht naar het meest milieuvriendelijke alternatief om het plan uit te voeren. Waar mogelijk zullen milderende of compenserende maatregelen op planniveau voorgesteld worden.

de bodem



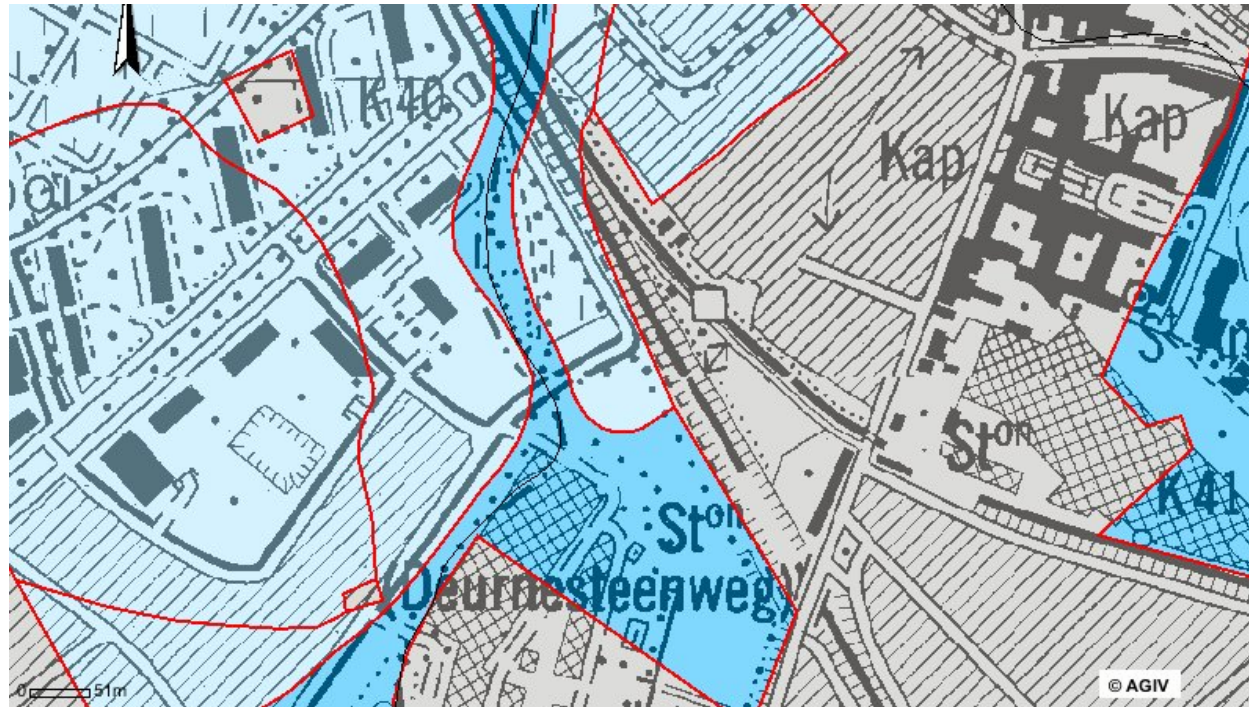
Figuur 4: bodemkaart – bron:AGIV-2008

Beknopte beschrijving referentiesituatie

³ Vertrekkende van recente beschikbare gegevens

Bodemtype

Het studiegebied behoort tot de zandstreek met een matig droge lichte zandleembodem met dikke antropogene humus A horizont (Landbouwstreek: Zandstreek - Pcmv (Matig droge licht zandleembodem met dikke antropogene humus A horizont)).



AGIV

Figuur 5: bodem-drainage – bron:

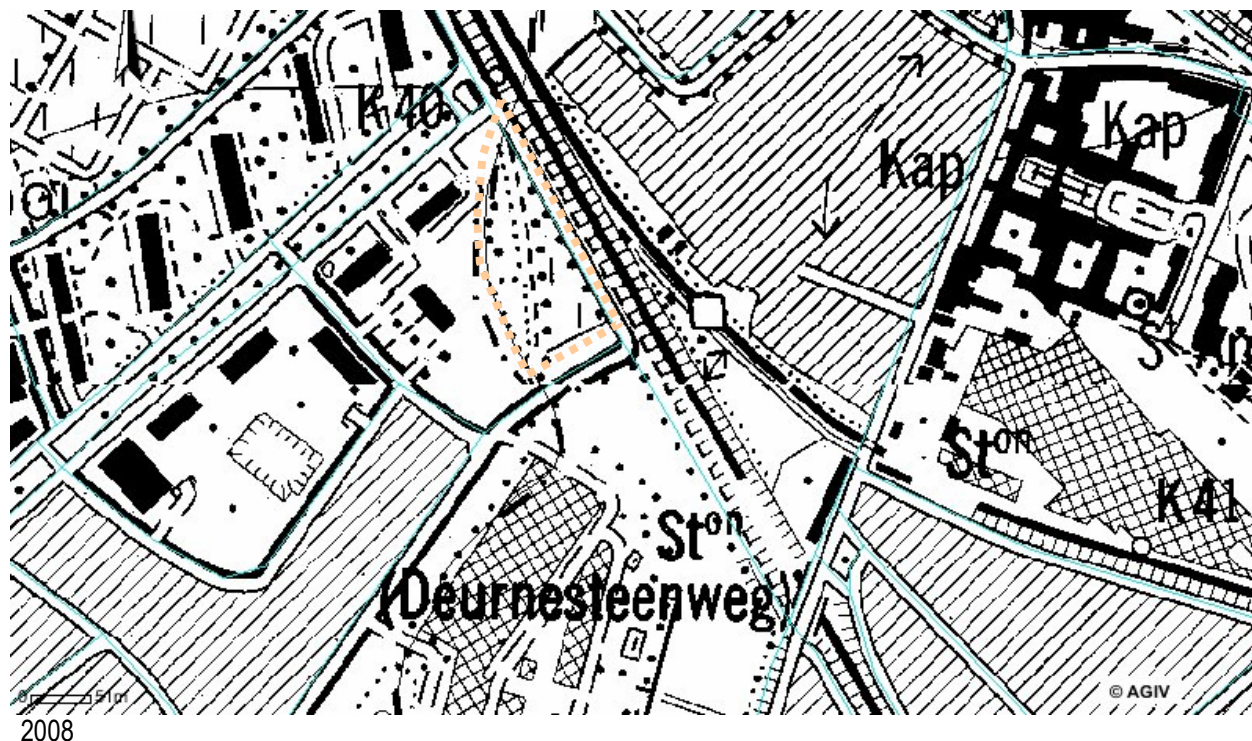
Bodemgeschiktheid en bodemgebruik

De matig droge grond laat drainage en infiltratie toe. Het huidige bodemgebruik is gekenmerkt door bebouwing en recentere aanplantingen van kleinschalig groen, struweel en laagstam bomen. Het plangebied is voor meer dan de helft ingenomen door een geasfalteerde parking die gebruikt wordt door het bedrijf Afga-Gevaert. Gelet op de reorganisatie en herlocalisatie van delen van de activiteiten van de bedrijvengroep staat de parking leeg. Het plangebied wordt omringd door appartementsbouw zowel aan de Lode Vissenakenstraat als aan de Fruithoflaan. Telkens is er achteraan parkeerplaats voorzien in open lucht en kleinschalig groen.

Beschrijving mogelijke effecten en evaluatie

Geplande werken	Beschrijving mogelijke effecten	Bespreking	Milderende voorstellen
Grondverzet – bouwput	Verlaging van grondwaterpeil Groenaanplantingen verdwijnen wat deels een vershraling zal betekenen.	Het huidige bodemgebruik bestaat uit ondergrondse parkeergarages, kelderverdiepingen voor de appartementen en aangeplant groen in de restruimten.	Er wordt in de voorschriften gesteld dat er onderbegroeiing en bomen moeten komen na realisatie. De bruikbare teelaarde bij grondverzet kan na controle hiervoor gebruikt worden.
Wijzigingen in textuur, drainage van de bodem.	De bodem wordt enkel voor het toekomstig bouwblok gewijzigd. Het is momenteel reeds een licht droge zandleemgrond.	De bestaande en nieuw te bouwen ondergrondse garages laten slechts beperkte infiltratie van het hemelwater toe. De bestaande parkings worden verwijderd en (grotendeels) bebouwd met appartementsbouw. Er wordt voldoende groene ruimte voorzien. Hierdoor zijn de eventueel te verwachten effecten van uitdroging en beperking van waterinfiltratie deels ondervangen.	Er moet gebruik gemaakt worden van waterdoorlatende materialen om infiltratie te verzekeren.

het water (grondwater en oppervlaktewater)



Figuur 6: watertoets – bron: AGIV-

Beknopte beschrijving referentiesituatie

Het plangebied is gelegen in het Beneden-Scheldebekken en sluit aan op de openbare riolering die afwatert naar het zuiveringsstation. Het plangebied is niet overstromingsgevoelig en matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).

Beschrijving mogelijke effecten en evaluatie

Geplande werken	Bechrijving mogelijke effecten	Bespreking
Grondverzet en bouwput	De effecten op de waterhuishouding is zeer beperkt: matige grondwaterstroming, beperkt plangebied.	Zo veel mogelijk waterinfiltratie mogelijk maken via waterdoorlatende materialen zoals voorzien in de stedenbouwkundige voorschriften.
Bouwproject	Nihil	Nihil

De monumenten, landschappen en archeologie (stedelijk landschap)⁴

De centrale Archeologische Inventaris geeft aan dat in de omgeving van het plangebied en aantal archeologische sites gekend is.

Beknopte beschrijving referentiesituatie

In het huidige plangebied werden twee parkings aangelegd in asfalt met onderfundering. De bodem is gedeeltelijk beroerd geweest. Op het resterende gedeelte rondom deze parkings werden struweel en onderbegroeiing aangebracht. De randen van het plangebied zijn volledig ingericht als woongebied: meergezinswoningbouw met ondergrondse parkings en aangelegd groen.

Beschrijving mogelijke effecten en evaluatie

Geplande werken	Bechrijving mogelijke effecten	Bespreking
Grondverzet en bouwput	Bij grondverzet kunnen archeologisch sporen worden gewist.	De stedenbouwkundige vergunning verplicht dat vooraf aan de bouwwerken archeologisch onderzoek moet gebeuren zoals voorzien in het erfgoeddecreet.
Bouwproject	Het verdwijnen van mogelijks archeologisch erfgoed.	Indien er zich erfgoed bevindt in de bodem, zal de dienst de mogelijkheid hebben om een beschrijvend onderzoek te organiseren en vondsten te inventariseren. De stedenbouwkundige vergunning legt op om een aantal sleuven te trekken voor prospectie en eventueel verder onderzoek naar erfgoed mogelijk te maken voor de dienst.

Milderende maatregelen

De stedenbouwkundige aanvraag zal zich moeten houden aan de bepalingen vervat in het decreet op het onroerend erfgoed met betrekking tot prospectie door de dienst.

Er wordt terreinvooronderzoek gehouden voor beschrijving en er mogen sleuven getrokken worden, indien gewenst, vooraf aan de uitvoering van de bekomen vergunning in functie van bijkomende archeologisch onderzoek voor dit deel van het plangebied. Bij eventuele overblijfselen worden deze beschreven en vondsten meegenomen door de dienst.

de luchtkwaliteit

Beknopte beschrijving referentiesituatie

Het plangebied grenst aan de spoorweg die lager gelegen is ter hoogte van de Fruithoflaan en vergroende berm heeft aan beide zijden. De afstand tot het dichtstbijzijnde spoor bedraagt minstens 50m wat ruim voldoende is. De corridor voor de luchthaven is verder verwijderd van het plangebied en levert geen problemen op wat geluidshinder betreft.

Beschrijving mogelijke effecten en evaluatie

Geplande werken	Bechrijving mogelijke effecten	Bespreking
Grondverzet en bouwput	De werkzaamheden zullen bij het grondverzet en de opbouw van het	Gelet op de tijdelijkheid van de werf, enkel tijdens de graafwerken en de ruwbouw, is de hinder beperkt.

⁴ RO-Antwerpen – Onroerend Erfgoed, 01-10-2008

	bouwproject stofhinder veroorzaken.	
Bouwproject	De ruwbouw kan stofhinder veroorzaken.	De tijdelijkheid van de werf beperkt deze hinder tot de ruwbouw. De stedenbouwkundige vergunning kan hieromtrent relevante maatregelen nemen om de hinder tot een minimum te beperken. Het feit dat aan de spoorwegzijde geen bebouwing staat, beperkt de hinder voor de omgeving.

Luchthinder - huishoudens

Het bouwen van appartementen die volledig omringd zijn door woningbouw levert een toename op van luchtvervuiling door verwarming en stof. De verstrengde energienorm van Vlaanderen, de technologische innovaties op het vlak van milieuvriendelijke verwarming zullen de effecten op dit vlak afvlakken. De verwachting is dat de huidige luchtkwaliteit niet noemenswaardig wordt beïnvloed. In de onmiddellijke omgeving bevinden zich geen bedrijven die omwille van milieutechnische redenen de luchtkwaliteit beïnvloeden. Er zijn geen cumulatieve effecten te verwachten.

Het is enkel de verkeerscongestie van de Antwerpse ring (R1) die eventueel een rol zou kunnen spelen. Vermits het plangebied op meer dan 1.4km afstand gelegen is van de ring, de piekoverschrijdingen van fijn stof en CO² sterk afzwakt in functie van de afstand en er ter hoogte van de nieuwbouw geen noemenswaardige verkeersinfrastructuur aanwezig is, zijn de te voorspellen effecten zeer beperkt.

het geluidsklimaat

Verkeersgeluid

De afstand tot de ring bedraagt meer dan 1.4km. De ring is aangelegd in open sleuf die lager ligt dan het maaiveld wat de geluidshinder inperkt voor het plangebied. Uit de plan-mer die werd opgemaakt voor de afbakening van het Grootstedelijk gebied Antwerpen (GSGA) door het Vlaams gewest, blijkt uit de geluidscontourkaart dat de Roderveldlaan en spoorweg minder geluidsbelastend zijn dan vlak bij de ring: Roderveldlaan 50-55 Lden - 50Lnight.

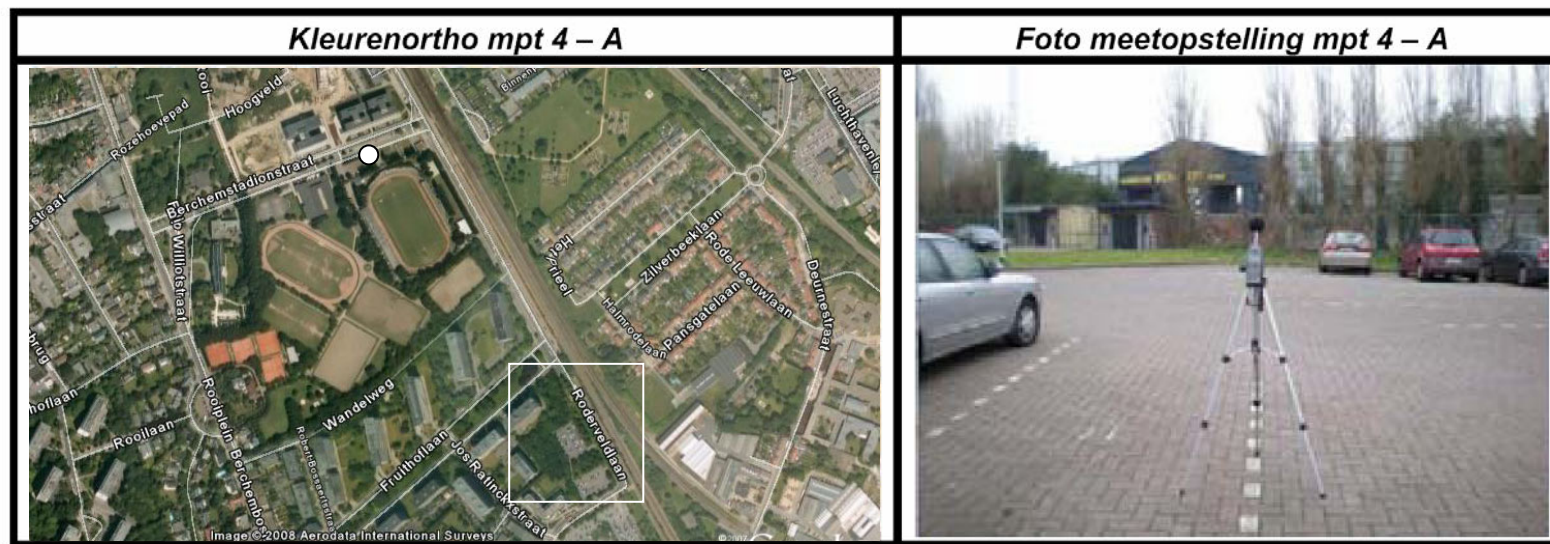
Beschrijving mogelijke effecten en evaluatie

Geluidsmeting in functie van een mogelijke locatie voetbalstadion⁵

Tevens werd er een geluidsonderzoek gehouden bij mogelijke locaties voor een nieuw voetbalstadion⁶. Er werd vlakbij het plangebied metingen verricht (locatie voor meting (meetpost 4 – A) werd gekozen op de parking voor het stadion van Berchem Sport vlakbij het plangebied).

⁵ Vlaams gewest- Departement RWO, Plan-MER RUP afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, Grontmij, 22-08-2008

⁶ Deze locatie werd niet weerhouden in het RUP.



De meetresultaten worden in onderstaande tabel samengevat weergegeven:

Datum	Meet-punt	Starttijd van meting	$L_{Aeq,T}$	$L_{A01,T}$	$L_{A05,T}$	$L_{A10,T}$	$L_{A50,T}$	$L_{A95,T}$
04/04/08	4 – A	11u05	55.8	66.1	61.7	59.1	52.1	45.7

Besluit

Het omgevingsgeluid wordt grotendeels bepaald door verkeer van de Berchemstationstraat, de Roderveldlaan. De Ring ten noorden van het stadion levert eveneens een bijdrage. De milieukwaliteitsnorm wordt hier gerespecteerd ($L_{A95,T7} < 50\text{dB(A)}$) woongebied < 500m gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut).

Geluid spoorweg

Uit vergelijkend onderzoek specifiek naar spoorweggeluid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) in het kader van een toekomstig GEN, blijkt voor eenzelfde locatie de geluidsnorm beperkt te blijven.⁸

⁷ Is representatief voor het achtergrondgeluidsniveau en wordt in VLAREMII bij een evaluatieperiode van 1uur gebruikt als beoordelingsparameter van het omgevingsgeluid.

Hieronder volgt een korte beschrijving van het onderzoek gerelateerd tegenover de geluidsnormen die worden gehanteerd in het BHG.

Locatie Gemeente Anderlecht – Vogelzangwijk – Lijn Brussel-Gent (50A) Afstand woonwijk tot spoorlijn in 6m lagere bedding <20m – enkele honderden woningen laag- en hoogbouw.	Een woonwijk zuidwesten van het BHG tussen de ring en langsheen een spoorweg: - afstand meetpunt <20m hoogte 1,5m en 4m - zeer dicht bewoond en geen akoestische isolatie in de woningen - spoorwegbedding ligt zoals aan de Roderveldlaan verdiept (ongeveer 4 à 6m) - frequentie spoorwegverkeer 220 treinen per dag – 45 s' avonds (aantal voor Roderveldlaan is lager gelet op het downgraden van de spoorlijn 25 door het gebruik van de tunnel centraal station.
Geluidsmeting	Twee langdurige metingen gelijktijdig en non-stop uitgevoerd tussen 27-31-03-2004
Conclusie	De index Lsp,dag, gemiddeld 63dB(A); Lsp,nacht, bedraagt 55,4dB(A) Er wordt vastgesteld dat de grenswaarde zoals bepaald in de milieuovereenkomst tussen de NMBS en het BHG zowel overdag (70dB(A)) als s' nachts (65dB(A)) niet worden overschreden.

Het geluid van de spoorweg is eveneens verwaarloosbaar vermits deze lager gelegen is, omgeven wordt door groene bermen en op voldoende (>50m) afstand van het plangebied.

Geplande werken	Bechrijving mogelijke effecten	Bespreking
Grondverzet en bouwproject	De geluidseffecten zijn beperkt in tijd en omvang en zullen effect resorteren overdag.	De geluidshinder zal beperkt blijven grotendeels tot de ruwbouw en zal enkel toegelaten worden overdag. Hierdoor is de hinder beperkt.
Geluid spoorweg	De geluidshinder van de voorbij rijdende treinen kunnen geluidshinder veroorzaken voor nieuwe bewoners.	De hinder blijft volgens de geluidsmeting van de plan-mer GSGA binnen aanvaardbare normen. Vermits de spoorweg zich op deze plek gelijkgronds bevindt en thv het plangebied in een bedding is gelegen, zal de geluidshinder op deze plek nog lager zijn. De vergelijkbare studie in het BHG toont aan dat het geluid de milieunorm voor het BHG wat spoorweggeluid betreft niet overschrijdt. Vermits de meting zich nog dicht bij de spoorweg bevond, zal de geluidshinder minder zijn dan van het plangebied (>50m).

Milderende maatregelen

In aanvang

⁸ Technisch rapport BIM, Lijn 50A: vogelzangwijk in Anderlecht, 03-2004

De NMBS-holding en Infrabel hebben reeds inspanningen gedaan om de sporen te vernieuwen en een nieuwe brug te bouwen die het geluid mildert.

Korte termijn

Het is wenselijk bij het bouwen van nieuwe woongelegenheden te voorzien in akoestische isolatie aan de gevel gericht naar de spoorlijn.

Middellange en lange termijn

Het spoorwegmateriaal zal in de toekomst aangepast worden ifv geluidsreductie voor de omgeving. In het kader van de geluidscontourkaarten in opbouw, kan overwogen worden om geluidsbuffering geheel of gedeeltelijk aan te brengen thv de Roderveldlaan.

Besluit

De milieukwaliteitsnorm wordt op basis van vergelijking gerespecteerd voor een woongebied < 500m en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

De mens, mobiliteit

de mens, gezondheid en veiligheid

het huidige RUP werd getoetst aan de hand van criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram (bijlage bij het besluit van de Vlaamse regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage).

Uit de gegevens van de dienst Veiligheidsrapportage blijkt dat:

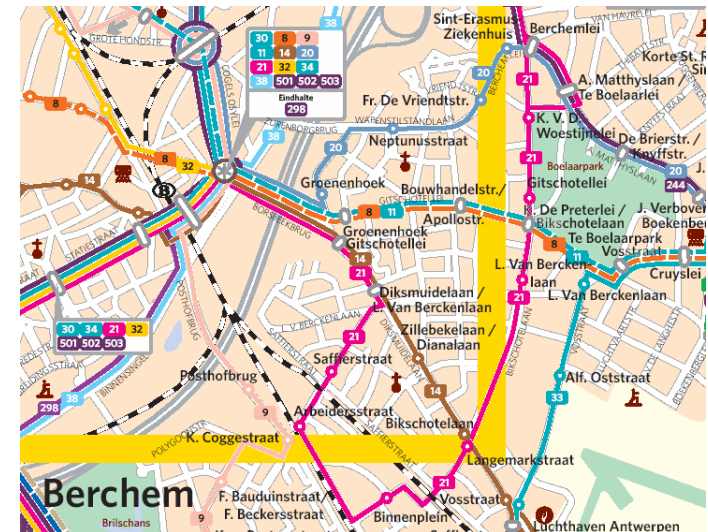
- volgens de gegevens van de dienst VR geen SEVESO-inrichtingen aanwezig zijn in het plangebied;
- volgens de bepalingen vervat in het verordend deel van dit RUP er geen SEVESO-inrichtingen mogelijk zijn;
- het RUP een woongebied voorstelt;
- er volgens de gegevens van de dienst VR binnen een perimeter van 2km rond het plangebied geen SEVESO-inrichtingen aanwezig zijn en er dus op het vlak van de externe mensveiligheid zich geen probleem voordoet.

Mobiliteit

De verkeersafwikkeling van het plangebied verloopt via de Fruithoflaan, Roderveldlaan en zeer beperkt de Lode Vissenaekenstraat. De Roderveldlaan sluit aan op de singel van Antwerpen en bevindt zich op ongeveer 1.4km van Berchem station, een hoofdstation van Vlaanderen. Er zijn volgende busontsluitingen met haltes gelegen op de Roderveldlaan en de Fruithoflaan:

- lijn 9 – Fruithof - Rijnkaai
- lijn 21 – Astridplein - UA
- verknopingen op alle tramlijnen via Grote steenweg – station Berchem – centrum stad Antwerpen.

Het deel van de Roderveldlaan op het grondgebied van de stad Mortsel maakt geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer richting centrum, enkel voor fietsers en voetgangers. Het fietspad dat werd aangelegd langs de sporen geeft rechtsreeks verbinding tussen Berchem station – het centrum van Mortsel en het station Oude God van Mortsel. De stad Antwerpen en de stad Mortsel schrijven in hun GRS om hiervan een 'fietsnelweg' te maken voor functioneel en recreatief gebruik.



Verkeersafwikkeling bijkomende woongelegenheden

Het RUP voorziet maximaal 195 woongelegenheden. De Roderveldlaan ter hoogte van de stad Mortsel heeft een zeer lage verkeersafwikkeling richting Antwerpen en Mortsel. De Fruithoflaan is grotendeels een wijkverzamelweg van de omliggende bebouwing en kent geen verkeerscongestie (veelvuldige observaties Fruithoflaan – Roderveldlaan tussen 8u – 9u s'morgens en 16.30u – 18.30u s' avonds – telkens enkele dagen per maand vanaf september tot oktober 2008).

De bijkomende verkeersafwikkeling betreft maximum 60% van een hypothetisch aantal wagens van 195 (aantal woongelegenheden) tijdens de spits van 2 uren. Dit levert minder dan 1 verplaatsing per minuut. De verplaatsingsrichting is uiteraard niet gekend maar zal vermoedelijk een evenredige verdeling kennen tussen Fruithoflaan en Roderveldlaan gericht naar de stad Antwerpen en de ring. Het sluikverkeer gegenereerd door het project richting Mortsel is dan ook nihil. Hiermee voldoet het project aan de verzuchtingen van het Overlegplatform Mobiliteit Oost-zuid en omgeving wat het verhinderen van sluikverkeer betreft.

Parkeercapaciteit

Het huidige aandeel parkeerplaatsen is meer dan voldoende: de parkeerplaatsen op het openbaar domein zijn zelden ingenomen (zowel overdag als s' avonds) en zijn mooi gebufferd in het groen.

Het totale aanbod aan parkeerplaatsen bedraagt bij benadering: 60-tal.

De bezettingsgraad op een gewone weekdag tussen 9u en 10u geeft volgend resultaat⁹ voor ochtend- en avondspits:

- geen personenwagens s'ochtends, nooit meer dan 3 personenwagens die blijven parkeren na 18u.

Beschrijving mogelijke effecten en evaluatie

Geplande werken	Beschrijving mogelijke effecten	Bespreking
Bouwen project	Beperkt werfverkeer	Het werfverkeer kan gemakkelijk langs de Roderveldlaan en de Singel weg waardoor er geen hinder is voor de omliggende woonstraten.
Appartementen bewoond	Toename woon-werkverkeer	De toename van woon-werkverkeer situeert zich in de spitsuren maar de ontsluitingsmogelijkheden zijn zeer optimaal te noemen: Fruithoflaan, Roderveldlaan en een bijkomende mogelijkheid via de Lode Vissenaekenstraat. Het aandeel bijkomende wagens is afhankelijk van het totaal aantal appartementen. De vertrek- en aankomsttijden interfereren niet met deze van de kantoorgebouwen dicht bij de Singel. De nabijheid van stations –stad Mortsel, Berchem station- de directe aansluiting op het fietspad richting centrum stad Antwerpen en stad Mortsel maken een modal split mogelijk naast de verschillende buslijnen die zich op de Roderveldlaan en de Fruithoflaan bevinden met de nodige halte-infrastructuur en stopplaatsen.
	Innemen van parkeerplaatsen	De stedenbouwkundige voorschriften schrijven 1 ondergrondse parkeerplaats voor, per woongelegenheden. Tevens zijn er een 60-tal parkeerplaatsen bovengronds beschikbaar op het openbaar domein, voor bezoekers, en zijn er op de Fruithoflaan nog extra parkeerplaatsen beschikbaar. Er is geen afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving. De parkeerplaatsen bovengronds op het openbaar domein, zijn reeds aanwezig.

⁹ eigen observatie periode mei, telkens maandag – vrijdag – april-mei 2008

fauna en flora



Figuur 7: BWK II – bron AGIV

Beknopte beschrijving referentiesituatie

Urbaan en/of industrieel gebied (inclusief groeven, storten, opgehoogde terreinen zonder aangeduide begroeiing)

Het groen dat zich bevindt in het openbaar domein, buiten het plangebied, is waardevol te noemen en zal versterkt worden door dit te laten aansluiten op het plangebied. De afstand tot het toekomstige bouwproject bedraagt minstens dertig meter. Er wordt eveneens een groenstrook voorzien binnen het plangebied.

Beschrijving mogelijke effecten en evaluatie

Nihil

Kwetsbaarheid volgens BWK II

Ecotoopverlies	niet kwetsbaar
Verdroging	niet kwetsbaar
Eutrofiëring	niet kwetsbaar
Verzuring	niet kwetsbaar

6.5. VERDERE BESLUITVORMING

Op basis van een goedgekeurd RUP dat de bestemmingen binnen het plangebied heeft vastgelegd/gewijzigd kunnen projecten en deelprojecten verder ontwikkeld worden. Het RUP biedt het noodzakelijke juridisch kader en legt voorwaarden op voor de verdere ontwikkeling van het plangebied. Binnen dit kader kunnen voor de afzonderlijke projecten de nodige vergunningen worden aangevraagd.

De initiatiefnemer(s) dien(t)(en) verschillende vergunningen op projectniveau aan te vragen om het bouwproject te kunnen uitvoeren.

De stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd bij de stad Mortsel, het College van Burgemeester en Schepenen.

De vigerende wetgevingen zijn van toepassing op deze aanvraag.

6.6. EINDCONCLUSIE INGREEP –EFFECT EN PLAN-MER

Uit de beschrijvingen van de referentiesituatie en het afwegen van de mogelijke effecten bij ingrepen op het plangebied blijkt dat de te verwachten milieueffecten beperkt blijven en een plan-mer geen bijkomende relevante gegevens zal toevoegen.

7. INRICHTINGSSCHETS WOON-ONTWIKKELING

PLANOPTIES VOLGENS GRS

De planopties van het GRS worden volledig onderschreven:

- verdichting van het stedelijk weefsel tot een kwalitatief woonblok dat nauw aansluit bij de bestaande hoogbouw en de grens accentueert tussen de stad Antwerpen en de stad Mortsel
- een taakstelling met betrekking tot het aandeel woningen ontwikkelen zoals voorzien in de diverse beleidsopties
- een afwerking van restpercelen die momenteel niet meer worden benut en waarvan de bestemming achterhaald en niet meer realiseerbaar is.

VISIE

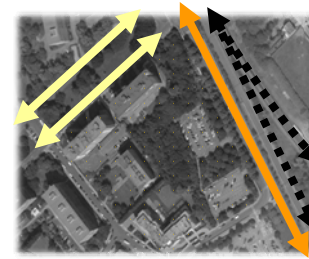
De site heeft potenties op diverse vlakken:

- de afwerking van de bebouwde rand van de Fruithoflaan als stedelijke woonboulevard;
- de Fruithoflaan behoort tot een stedelijke woonboulevard met een strak bebouwingsprofiel van hoogbouw afgewisseld met enkele lagere woningbouwblokken aan de kant van de Grote Steenweg. Het plangebied kan deze woonboulevard markeren door het bouwblok af te werken;
- het voorzien van afbouwende hoogbouw waardoor de bestaande bouwvolumes worden geïntegreerd in een stedelijk gebied;
- De variatie in bouwhoogtes tussen de bestaande woonblokken behouden; de bouwhoogte wordt afgestemd aan de randen van het bouwblok zodat er geen schaalbreuk ontstaat en de nieuwe binnenruimte nog voldoende ruim blijft.
- een intern parkgebied creëren met rondom bebouwde ruimte;
- de waardevolle groene ruimte vormt een kwalitatieve open ruimte plek.
- het voorzien van een verscheidenheid aan woongelegenheden.

INRICHTINGSPRINCIPES

De site wordt afgebouwd waardoor het bouwblok als een logisch stedenbouwkundig geheel voorkomt. De groene binnenruimte wordt een attractieve plek.

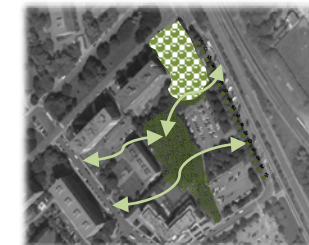
Woonblok afwerken als landmark, tevens een visuele grens tussen de stad Mortsel en de stad Antwerpen. De 'woonboulevard' afbouwen als woonas: de bestaande hoogbouw situeert zich tussen de 14 bouwlagen aan de Fruithoflaan en 8 bouwlagen thv de Lode Vissenaekenstraat. De groene laan –Roderveldlaan- vormt een zachte overgang naar het randgroen.



Het bestaande afgesloten binnengebied optimaliseren door het open houden en het behouden van zoveel mogelijk groen. De transparantie vergroten tussen de woonblokken onderling en gericht naar het openbaar domein.



Het groen integreren en visueel verbinden met de randen van het bouwblok. Groene zichtassen maken het binnengebied open en geeft ruimtelijke kwaliteit voor de huidige en toekomstige bewoners. Bestaande groen volumes, waaronder het bosje, als landmark voorzien. De bestaande vergroende as – Roderveldlaan- versterken.



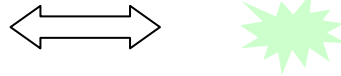
De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag moet vergezeld worden van een inrichtingsvoorstel voor het ganse bouwblok, deel district Berchem en deel stad Mortsel, waarbij rekening wordt gehouden met de voorgestelde inrichtingsprincipes.

8. INRICHTINGSSCHETS

PLANGEBIED – STRUCTUURSCHETS

De volgende inrichtingsprincipes zijn voor het projectgebied van belang:

Behouden en versterken van de groene open ruimte tussen de woningbouwcomplexen



Pleinen als ontmoetingsplekken laten fungeren en aansluiten op de openbare weg



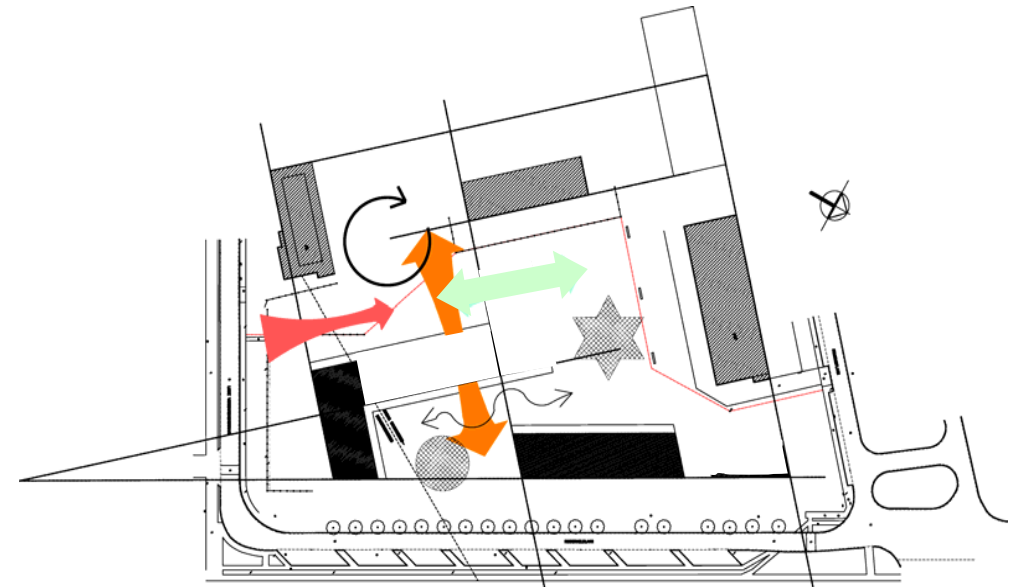
De bouwblokken transparant opstellen tov de bestaande bebouwde ruimte



Zichten en belichting van de wooncomplexen optimaal benutten



De bestaande woningbouw integreren in het ontwerp



Voorstel positionering beide bouwvolumes

9. TOELICHTING BIJ HET GRAFISCH PLAN EN DE VERORDENENDE VOORSCHRIFTEN

HET GRAFISCH PLAN

Een plan 'bestaande en juridische toestand' en een 'grafisch plan' worden toegevoegd. Het plan 'bestaande en juridische toestand' vermeldt de gewestplanbestemming, de vergunde toestand van de aanwezige gebouwen en de eventueel goedgekeurde verkavelingen. Tevens wordt de openbare wegenis aangeduid en hun statuut; voetweg, openbare weg...

Het verordenend grafisch plan geeft voor het plangebied de harde bestemmingen weer, verdeeld in zones waaraan specifieke voorschriften zijn gekoppeld.

VERORDENEND DEEL – STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Richtinggevende en inhoudelijke elementen	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Algemene bepalingen die de leesbaarheid en de bruikbaarheid van de voorschriften en het grafisch plan benadrukken.	ALGEMENE BEPALINGEN Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften maken deel uit van het verordenend gedeelte van dit RUP.
	BIJZONDERE BEPALINGEN 2.1. ALGEMENE BEPALINGEN Deze algemene bepalingen zijn van toepassing voor zover geen andersluidende bepalingen zijn opgenomen in de volgende artikels . Elke stedenbouwkundige vergunningsaanvraag dient alle nodige gegevens te bevatten die een duidelijk uitsluitel geven over het uitzicht, het gebruik van materialen en de inpassing in de omgeving. Toegankelijkheid De openbare wegen en de niet-openbare wegen, die voor het publiek toegankelijk zijn, worden integraal toegankelijk (her)aangelegd of (her)ingericht, ook voor wat betreft de niet vergunningsplichtige ingrepen. Halteplaatsen voor gemeenschappelijk vervoer dienen te worden ingericht zodat zij toegankelijk zijn voor personen met een verminderde mobiliteit. Alle

Het aandeel parkeerplaatsen is minimaal 1 per woongegelegenheid vermits op het openbaar domein voldoende bezoekersplaatsen zijn terug te vinden. Het bouwproject moet de nodige flexibiliteit behouden om met nieuwe hedendaagse vormen het wooncomplex uit te werken. Een rigide dakvorm zou de creativiteit kunnen beperken. Er wordt een vorm van harmonie bepleit voor de verdere invulling van het bestaande bouwblok. De sobere uitstraling van de woonboulevard Fruithoflaan blijft zo gegarandeerd. Het vermijden van overdadige reclamepanelen die storend zouden zijn in de bestaande omgeving.	gebouwen of delen van gebouwen, domeinen en infrastructuren die toegankelijk zijn voor het publiek, of waar personeel tewerk gesteld wordt, moeten toegankelijk zijn voor personen met een verminderde mobiliteit. Opmerking Indien de gebouwen en/of delen van gebouwen waar personeel tewerk gesteld wordt niet in aanmerking komen om personeel met een beperking te activeren, kunnen zij voor die gedeelten een afwijking van deze verplichting vragen, zo deze verplichting niet tevens bij wet of besluit verplicht is. Wandelwegen Nieuwe wandelwegen dienen aangelegd te worden in halfverharde natuurlijke materialen en verhardingen in kleinschalige waterdoorlatende materialen. Het tracé van deze voetwegen is minimaal 1,50 m breed. Gemotoriseerd verkeer is niet toegelaten. Enkel voor het onderhoud van het domein zijn ze toegelaten. Parkeren Een norm van minimaal 1 parkeerplaats per woongegelegenheid moet worden voorzien ondergronds. Het bouwen van een gemeenschappelijke ondergrondse parking voor beide bouwblokken is toegestaan. De in- en uitritten moeten rechtstreeks aansluiten op de openbare weg. Dakvorm De dakvorm is vrij te bepalen. Gevel De buitengevels, rechtstreeks gericht naar de spoorlijn, moeten geluidswerend worden geïsoleerd. Voorzieningen Elke constructie noodzakelijk voor de uitrusting van het gebied inzake nutsvoorzieningen (omvormingscabines, gasdrukregelaars, ...) kunnen slechts bovengronds toegelaten worden voor zover zij, hetzij in een gebouw begrepen bij het bedoelde bestemmingsgebied zijn ingewerkt, hetzij met een voldoende dicht en groenblijvend scherm van beplantingen worden omringd. Publiciteit Er kan geen publiciteit aan de gevels worden voorzien met uitzondering van aankondigingen van vrije beroepen, diensten tot een maximum van 0,5m² en enkel op de gelijkvloerse verdiepingen. Publiciteit met veranderlijke tekst is uitgesloten.
---	--

	Het is niet toegestaan reclame en publiciteit op het dak te plaatsen.
De keuze van inrichting van het openbaar domein zal aansluiten op het bouwproject waardoor de groene ruimten, materialen en de voorzieningen een geheel vormen.	2.2. ZONE VOOR OPENBARE WEGENIS Categorie van gebiedsaanduiding: wonen De stroken in dit plan aangeduid voor openbare wegenis worden, in zoverre zij nog niet tot de openbare wegenis behoren, hierbij ingelijfd. Binnen deze stroken mag worden aangebracht al wat de hedendaagse verkeerstechniek vereist, zoals parkeerruimten, beplantingen, voorzieningen voor openbaar vervoer, ...
Deze voorschriften trachten de inrichting van de site te sturen naar het concept van 'woonboulevard' zoals de Fruithoflaan werd aangelegd. De dichtheid moet garant staan voor toch nog voldoende open ruimte gevoel in het bouwblok. De benedenverdieping heeft de mogelijkheid om commerciële activiteiten te ontwikkelen die toch kleinschalig blijven.	2.3. ZONE VOOR WONINGEN Categorie van gebiedsaanduiding: wonen Bestemmingen Meergezinswoningen De gelijkvloerse verdieping mag als nevenbestemming diensten, reca, kantoren hebben. Bebouwingsvoorschriften Bebouwing Op het gelijkvloers is voor de nevenbestemmingen een maximum hoogte van 4 meter toegestaan. De bouwlaag moet in de hoofdbebouwing gevestigd zijn en heeft een maximum oppervlakte van 500m ² . Er worden per bouwvolume minimum 6% kleine appartementen voorzien van maximum 80m ² . Het totaal aantal woonegelegenheden bedraagt maximaal 195. Inplanting van de gebouwen Binnen de twee bouwvlakken zoals op plan aangeduid: WI en WII. Afmetingen van de gebouwen <i>Bouwdiepte:</i> maximaal 20m <i>Voorgevelbreedte:</i> minimaal 17m Bouwvlak aangeduid WI Het maximum aantal bouwlagen is 8 en het minimum 7. De maximale kroonlijsthoogte bedraagt 26m. Bouwvlak aangeduid WII Het maximum aantal bouwlagen is 10 en het minimum 8. De maximale kroonlijsthoogte bedraagt 32m.

	De niet bebouwde ruimte wordt ingericht als tuin. Hiervoor gelden de voorschriften van art. 2.4 de zone voor groen. Dakhelling en dakvorm Vrij te kiezen. Uitsprongen uit het gevelvlak van een hoofdgebouw Alle uitsprongen zijn toegelaten. Er worden ruime terrassen voorzien met een minimum breedte van 2,5m en diepte van minimum 2m. Het is echter niet mogelijk om doorlopende terrassen te maken. De lengte van één aansluitend terras mag maximum 6meter bedragen. Uiterlijke afwerking van de gebouwen Als materialen voor de <i>gevels</i> zijn gevelsteen, natuursteen, sierbepelistering, baksteen in lichte kleur toegelaten. <i>De dakbedekking van het uitstekende gelijkvloerse bouwlaag</i> moet uitgerust worden als groen dak. Enkel antennes, fotovoltaise cellen en zonnepanelen zijn toegelaten op het dak van het hoofdgebouw en zijn niet zichtbaar vanaf de straatzijde. Ondergrondse bouwconstructies. Bouwen in de ondergrond is in oppervlakte onbegrensd. Er moet, buiten de bovengrondse zone, een volwaardige groene inrichting van het maaiveld worden gerealiseerd. De gronddekking boven het dak van de ondergrondse constructie en buiten de bovengrondse zone moet een minimale dekking van 60cm teelaarde hebben. 2.4. ZONE VOOR GROEN Categorie van gebiedsaanduiding: wonen In deze zone mag niet gebouwd worden, ondergrondse garages zijn toegestaan. De onbebouwde ruimte moet als tuin of groene zone worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd. Alleen het gedeelte van de grond dat als toegang tot de gebouwen wordt aangewend mag worden verhard. Daarbij moeten de toegangen zo geconcipeerd worden dat de verhardingen worden beperkt tot het strikte minimum. De verhardingen moeten aangelegd worden in waterdoorlatende materialen. Een recreatieve ruimte en/of speelruimte is toegestaan in de onbebouwde ruimte. Gelijkvloerse appartementen beschikken over een tuinruimte van minimaal 30m². Afsluitingen In de voortuinstroken: Materialen
--	---

De in- en uitritten bevinden zich op voldoende afstand van de zijstraten om conflicten met afdraaiend verkeer te vermijden.	Levende hagen al dan niet voorzien van paal en draad. Hoogte Maximale hoogte 1,00 m. Overige onbebouwde ruimte Materialen Levende hagen of een combinatie van levende hagen en materialen waarvan de architectuur in harmonie moet zijn met deze van het hoofdgebouw zijn toegelaten. Gesloten muurconstructies of afsluitingen zijn niet toegelaten. Natuurlijk peil Het natuurlijk peil van de grond mag niet worden gewijzigd op minder dan 1,50 m afstand van de eigendomsgrenzen. De in- en uitrit van ondergrondse garages vormt hierop een uitzondering. SUGGESTIE IN- EN UITRIT ONDERGRONDSE GARAGES De in- en uitritten worden voorzien op minimum 20m afstand van de hoek met een zijstraat.
--	---

10. JURIDISCHE VERANKERING

ALGEMEEN PLAN VAN AANLEG

Er bestaat geen A.P.A.

BIJZONDER PLAN VAN AANLEG – RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

Er bestaat voor dit gebied geen Bijzonder Plan van Aanleg en Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

GEVOLGEN VOOR DE FEITELIJK EN/OF JURIDISCH BESTAANDE TOESTANDEN

Bestaande wegenis: bestaande rooilijn werd behouden (KB 25-05-64).

RUIMTEBALANS EN OP TE HEFFEN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Overzicht oppervlakteverhoudingen gewestplan / RUP

Huidige gewestplanbestemmingen in het plangebied	Oppervlakte	Bestemmingen in het RUP	Oppervlakte RUP
Industrie gebied (1000)	5075m ²		
Woongebied (0100)	7807m ²	Zone voor wonen	10269m ²
		Zone voor openbare wegenis	2613m ²
Totaal:	12882m ²		12882m ²

Op te heffen voorschriften

gewestplan 14, Antwerpen, bij KB vastgesteld op 3.10.1979. Gedeeltelijke wijzigingen van het Gewestplan Antwerpen gebeurden bij besluit van 28/07/1995 en 27/10/1998.

woongebieden (0100)

De **woongebieden** zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

industriegebieden (1000)

De **industriegebieden** zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel

omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

EXTRA aanvullende voorschriften gp 14 : art 1, §1 punt 3 (bruinomrand, stedelijke agglomeratie) (0115)

Artikel 1. - Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen (BVR 07/07/00)

Artikel 1 van de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften die behoren bij het gewestplan Antwerpen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 houdende vaststelling van het gewestplan Antwerpen, zoals meermaals gewijzigd, wordt vervangen door de volgende bepaling:

"§ 1. Voor het optrekken van gebouwen gelegen in de volgende woongebieden, gelden de hierna vermelde bijzondere voorschriften:

1° in het stadscentrum van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad begrensd door de Leien;

2° in de binnenstad van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Leien en de Kleine Ring;

3° in de stedelijke agglomeratie van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Kleine Ring en respectievelijk de reservatiestrook voor de aanleg van lijninfrastructuur (de A102) tussen Merksem en Wommelgem, de R11 tussen Wommelgem en Mortsel, de oostelijke grens van Mortsel en Hove en de reservatiestrook voor pijpleidingen tussen Hove/Kontich en Hemiksem;

4° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruinomrand en met het romeinse cijfer III overdrukt zijn;

5° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruinomrand en met het romeinse cijfer II overdrukt zijn.

In deze gebieden wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:

1° de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;

2° de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden;

3° de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.

WIJZE VAN REALISATIE

Het huidige gebruik van de site als parkeerterrein is achterhaald en het bedrijf Agfa-Gevaert wenst dit niet meer te behouden.

Het benutten van dit terrein geeft de mogelijkheid de 'woonboulevard' af te bouwen en een aandeel bijkomende woongelegenheid te voorzien in het groot stedelijk gebied Antwerpen.

De nabijheid van zowel station, ring als het openbaar vervoer geeft deze locatie extra potenties.

De groen zone, de sport- en recreatieve infrastructuur vormen aanvullende diensten voor het wonen.