



RUP

Katwilgweg

't Stad
is van
iedereen.

TOELICHTINGSNOTA
December 2010

COLOFON

- **Projectleider**
Maud Coppenrath
- **Ontwerper**
Arcadis Belgium
- **Programmaleider**
Katlijn Van der Veken
- **Planologisch ambtenaar**
Frank de Bruyne
- **Secretariaat**
Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling
Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen
tel +32 3 244 52 39 | fax +32 3 248 24 54
ludo.lorrendopt@stad.antwerpen.be
- **Vormgeving**
Grafisch centrum, stad Antwerpen
- **Verantwoordelijke uitgever**
Patricia De Somer, Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen

1	INLEIDING	5
1.1	Motieven voor de opmaak van het RUP Katwilgweg.....	5
1.2	Het RUP binnen het kader van het decreet ruimtelijke ordening.....	6
1.3	Het ontwerp- en planproces	6
2	GLOBALE SITUERING EN BEGRENZING RUP.....	9
2.1	Globale situering van het RUP	9
2.2	Begrenzing van het voorwerp van RUP	10
3	RELEVANT BELEIDSKADER.....	11
3.1	Gewestplan ‘Antwerpen’ (KB 03/10/1979).....	11
3.2	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....	12
3.2.1	<i>Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen.....</i>	<i>12</i>
3.3	Provinciaal structuurplan Antwerpen	14
3.4	Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA).....	15
3.4.1	<i>Actief beleid</i>	<i>15</i>
3.4.2	<i>Generiek beleid</i>	<i>15</i>
3.4.3	<i>Toelichting bij cijfergegevens kantorenprogramma uit richtinggevend deel van het s-RSA17</i>	
3.5	Mobiliteitsplan Antwerpen.....	19
3.6	HoogBouwNota satd Antwerpen (college 11 december 2009).....	20
3.7	Decreet integraal waterbeleid – watertoets	22
3.7.1	<i>Watertoets op planniveau</i>	<i>23</i>
3.7.2	<i>Watertoets op projectniveau:</i>	<i>23</i>
3.8	Biologische waarderingskaart.....	25
3.9	Decreet DABM – onderzoek tot milieueffectenrapportage (plan- MERscreening)	26
3.9.1	<i>Algemeen</i>	<i>26</i>
3.9.2	<i>Overzicht procedurestappen en beslissing Dienst MER</i>	<i>27</i>
3.9.3	<i>Studie MOBER – conclusies m.b.t. RUP Katwilgweg (eindrapport juli 2010).....</i>	<i>28</i>
4	ONTWIKKELINGEN IN DE BUURT VAN HET PLANGEBIED.....	36
4.1	Gewestelijk RUP Oosterweelverbinding (M.B. 16 juni 2006)	36
4.1.1	<i>Relevante elementen uit RUP Oosterweelverbinding</i>	<i>36</i>
4.2	Relevante elementen uit project-MER Oosterweelverbinding	38
4.3	Aangrenzend BPA Galgenweel-Borgerweert (Prestibel-Regatta)	38
4.3.1	<i>Relevante elementen uit BPA.....</i>	<i>38</i>
4.3.2	<i>Relevante elementen uit ProjectMER Regatta</i>	<i>40</i>

4.4	Ruimtelijk ontwikkelingsconcept Scheldepark-Linkeroever	41
4.5	De Lijn: Pegasusplan 2003 – 2015.....	41
5	BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND PLANGEBIED	42
5.1	Gewestelijk RUP Oosterweelverbinding (M.B. 16 juni 2006)	42
5.2	Rooilijnplannen	42
5.3	Verkavelingen.....	42
5.4	Erfdienstbaarheden	42
5.4.1	<i>Gasleiding onder hoge druk</i>	42
5.4.2	<i>Collector + persleiding Antwerpen – Zwijndrecht (NV Aquafin)</i>	43
5.5	Eigendomsstructuur.....	43
5.6	Stedenbouwkundige vergunningen en eventuele PV van bouwoverschrijding	44
5.6.1	<i>Bouwoverschrijdingen.....</i>	44
5.6.2	<i>Afgeleverde bouwvergunningen.....</i>	44
5.7	Milieuvergunningen	47
5.8	Bodemvervuiling	47
6	BESCHRIJVING BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND PLANGEBIED.....	48
6.1	Structuurbepalende elementen	48
6.2	Beschrijving bestaande toestand – referentiesituatie	48
7	KNELPUNTEN EN POTENTIES.....	50
7.1	Ruimtelijke kwaliteiten (waarden) en kansen	50
7.2	Knelpunten	51
8	STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA.....	53
9	Globale visie op de ontwikkeling van het bedrijven- terrein	54
10	GEWENSTE STRUCTUUR.....	56
10.1	Ontwerpend onderzoek	56
10.2	Ontwerpend onderzoek vertaald naar krachtlijnen voor het RUP	56
10.2.1	<i>Basislaag – uitgangsprincipe</i>	56
10.2.2	<i>Publieke ruimte, groen , infrastructuur en toegankelijkheid</i>	57
10.2.3	<i>Bebouwing.....</i>	58
10.3	Gewenst totaalbeeld vanuit ontwerpend onderzoek.....	61
10.3.1	<i>Mogelijke ontwikkeling op langere termijn</i>	61
10.3.2	<i>Ontwikkeling zoals in het RUP zal worden opgenomen</i>	62

11	GEWENSTE ONTWIKKELING VERTAALD NAAR VERORDENEND GRAFISCH PLAN EN VOORSCHRIFTEN	66
11.1	Verordenend grafisch plan	66
11.2	Op te heffen gewestplanbestemmingen	68
11.3	Artikelsgewijze toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften	69
12	RUIMTEBOEKHOUDING	79
12.1	Ruimteboekhouding t.a.v. gewestplan.....	79
12.2	Ruimteboekhouding bestemmingszones RUP	79
13	REGISTER VAN DE PERCELEN DIE MOGELIJKS IN AANMERKING KOMEN VOOR PLANSCHADEVERGOEDING, PLANBATENHEFFING, BESTEMMINGSWIJZIGINGSCOMPENSATIE OF COMPENSATIE INGEVOLGE BESCHERMINGS VOORSCHRIFTEN.....	80
13.1	Planschade binnen het RUP Katwilgweg	81
13.2	Planbatenheffing binnen het RUP Katwilgweg	81
13.3	Kapitaalschadecompensatie en gebruikerscompensatie binnen het RUP Katwilgweg.....	82
14	BIJLAGEN	83
14.1	Bijlage 1: document ontwerpend onderzoek	83
14.2	Bijlage 2: screeningsnota plan-MER plicht en advies.....	83
14.3	Bijlage 3: MOBER.....	83
14.4	Bijlage 4: ontvangen schriftelijke adviezen plenaire vergadering	83

Voorliggend gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) bevat een belangrijk thema dat tot het ruimtelijk beleid van de stad behoort, namelijk ruimte creëren voor economische activiteiten. De stad Antwerpen heeft het voornemen om de bestaande bedrijventoneel te herstructureren rekening houdend met de ruimte die vrijkomt na realisatie van de Oosterweelverbinding (Masterplan Mobiliteit Antwerpen -2020). De basis voor de opmaak van het RUP is terug te vinden in het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA). Het is een actie volgend uit het richtinggevend deel en de bindende bepalingen van het s-RSA.

Met het oog op de uiteindelijke realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur van de stad wordt een RUP met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften uitgewerkt. Wanneer dit RUP definitief is goedgekeurd, vervangt dit het gewestplan. Voor alle percelen die gelegen zijn in dit RUP is dan duidelijk wat kan en niet kan, of zijn overgangsbepalingen uitgewerkt. Voorliggend RUP draagt dus bij aan de uitvoering van de beleidsintenties bepaald in het s-RSA, waarin de stad in grote lijnen aangeeft hoe zij het economisch gebeuren, ruimtelijk wil zien evolueren.

1.1 Motieven voor de opmaak van het RUP Katwilgweg

Herstructurering van het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg

Het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg bevat nog een groot aandeel braakliggende en/of onderbenutte bedrijfspercelen en/of -gronden. Vanuit het principe van optimaal ruimtegebruik wil de stad deze gronden beter benutten. Een herstructurering van de site dringt zich op. Het ambitieniveau ligt hoog, zowel op het vlak van inplanting in een groene omgeving als op het vlak van een kwaliteitsvolle architectuur van de gebouwen.

Om de ontwikkelingen op het bedrijventerrein beter te kunnen sturen en om een beleid te voeren ter ondersteuning van vooral kwalitatieve projecten op het vlak van o.a. bouwhoogte, oppervlakte, inpassing in de omgeving, enzovoort wenst de stad te beschikken over een juridisch document i.c. een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Inspelen op de veranderende vraag van bedrijven inzake vestigingseisen

Als gevolg van achterliggende trends zoals voortgaande tertiairisering, veranderende productie-processen, opkomst van de informatie- en communicatietechnologie (ICT), internationalisering, ... is er een nieuwe categorie van bedrijven ontstaan waar naast kantoorwerkzaamheden ook productiewerkzaamheden worden verricht. Deze markt laat de laatste jaren een grote dynamiek zien.

Ten tijde van de opmaak van het gewestplan was er een vrij duidelijke relatie tussen de bedrijfstak en het type bedrijfsruimte dat gebruikt werd. Hierdoor was het eenvoudig om bepaalde type bedrijventerreinen te bestemmen. De relatie tussen bedrijfstak en type bedrijfsruimte vervaagt echter zodat het steeds vaker voorkomt dat ook industriële activiteiten gehuisvest zijn in gebouwen die het uiterlijk hebben van een kantoorgebouw.

Om op deze trend een antwoord te kunnen bieden heeft de stad beslist om een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken. Daarnaast is dergelijk plan noodzakelijk om een aantal randvoorwaarden vast te leggen naar architectuur en ruimtelijke inpassing. De stad streeft immers naar een hoogwaardige beeldkwaliteit van de gebouwen die het imago van de stad

versterken. De uiterlijke verschijningsvorm van een bedrijfsgebouw moet centraler staan in de keuze of een bedrijf al dan niet past op een bepaalde locatie.

Ruimte creëren voor (te herlokaliseren) lokale bedrijven

De huidige lokale vraag in Antwerpen wordt geschat op 25ha inclusief de trendmatige vraag naar lokale bedrijvigheid en de herlokalisatie van bedrijven die kampen met juridische- en omgevingszonevreemdheid. Het beschikbaar aanbod voor het opvangen van lokale bedrijvigheid in Antwerpen is echter beperkt¹.

Met de opmaak van dit RUP wil de stad het aanbod aan lokaal bedrijventerrein verhogen door het bedrijventerrein Katwilgweg te optimaliseren.

Gronden benutten die vrijkomen na realisatie van de Oosterweelverbinding

Bij de heraanleg van de knoop Linkeroever wordt de bestaande infrastructuur sterk gecomprimeerd waardoor ruimte vrijkomt voor nieuwe ontwikkelingen: ca. 3ha ten noorden van de spoorlijn Gent-Antwerpen. De vrijgekomen ruimte biedt mogelijkheden om het gebied in te richten ten behoeve van bedrijvigheid. Om deze bedrijvigheid mogelijk te maken is een herbestemming van het gewestplan noodzakelijk.

1.2 Het RUP binnen het kader van het decreet ruimtelijke ordening

Het RUP voor de bedrijvenzone Katwilgweg wordt opgemaakt als een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan volgens de artikels 2.2.1 t.e.m. 2.2.18 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening.

1.3 Het ontwerp- en planproces

In uitvoering van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) werd begin 2006 opdracht gegeven aan Arcadis om een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken in functie van de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein aan de Katwilgweg en voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein op Het Zand (deel op grondgebied van de stad Antwerpen). Volgende elementen uit de voorgeschiedenis zijn voor een goed begrip van voorliggende toelichtingsnota van belang:

Ontwerpend onderzoek noodzakelijk als input voor het RUP

Omdat beide gebieden een nieuwe structuur vragen die zowel visueel ruimtelijk als functioneel duidelijk herkenbaar moeten zijn, waren zowel de stad als de ontwerper van het RUP het erover eens dat een gericht vooronderzoek onder de vorm van ontwerpend onderzoek noodzakelijk was vooraleer een RUP op te stellen. De methodiek van ontwerpend onderzoek is ingezet om in het besluitvormingsproces in de ruimtelijke beslissingen mee vorm te geven en het proces richting te kunnen geven.

¹ Bron: s-RSA Antwerpen – informatief deel

In het ontwerpend onderzoek is niet enkel uitgegaan van een globale visie op het plangebied zelf. Ook de directe omgeving zoals de 'Banaan', de op- en afrit nr. 6 Linkeroever en het gedeelte van Het Zand zowel op grondgebied van de stad Antwerpen als op grondgebied van de buurgemeente Zwijndrecht werd in dit onderzoek betrokken.



Figuur 1: aanduiding deelgebieden als onderwerp voor ontwerpend onderzoek

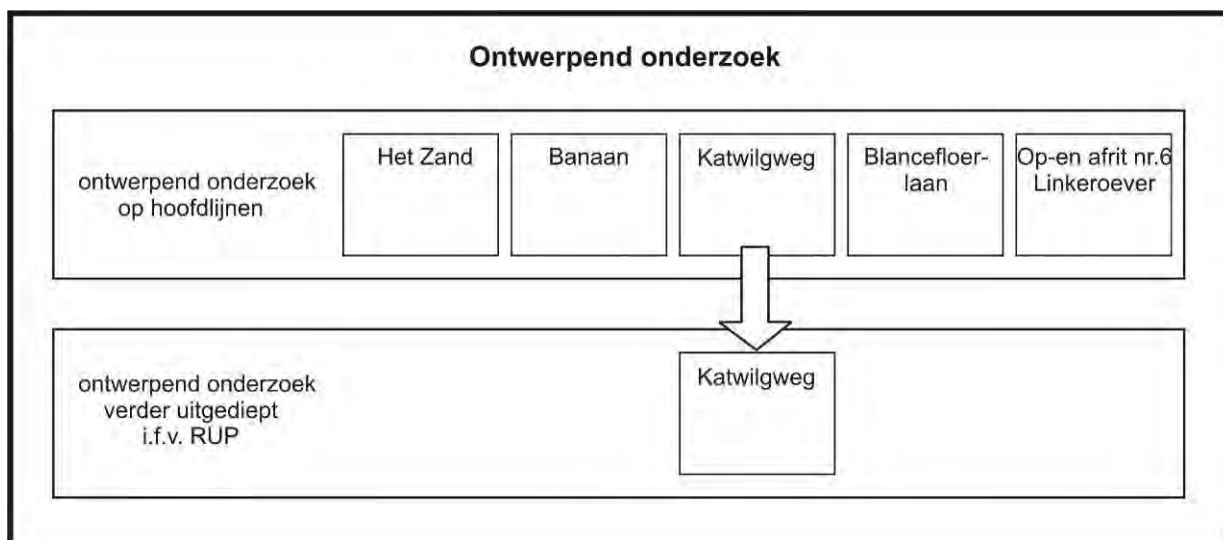
In februari 2006 werd het ontwerpend onderzoek opgestart. Het had tot doel om enerzijds verschillende mogelijke oplossingen voor de gewenste ruimtelijke inrichting van het bedrijventerrein af te tasten en anderzijds een basisplan aan te leveren dat als leidraad kon dienen voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarnaast was het ook nodig om de afbakening van het plangebied waarvoor op dit moment een RUP diende opgemaakt te worden, te kunnen vastleggen.

Tussentijdse overlegronde van het ontwerpend onderzoek

Het ontwerpend onderzoek is zoveel als mogelijk vertrokken vanuit een integrale benadering – waarbij de ontwerpvoorstellen en de afwegingen die daarbij worden gemaakt – werden getoetst en bijgestuurd. Zo werd op basis van de eerste resultaten in de periode december 2006 – maart 2007 een consultatie-ronde gehouden bij verschillende betrokken actoren zoals de stadsbouwmeester, de GECORO, de brandweer, de gemeente Zwijndrecht, de BAM nv en de TV SAM. In juni 2007 werd ook een bevraging uitgevoerd bij de bestaande bedrijven, gevestigd op het bedrijventerrein Katwilgweg, met als doel te peilen naar de toekomstplannen van deze bedrijven.

De tussentijdse consultatie- en bevragsingsronde werd bewust gehouden in de fase van het ontwerpend onderzoek. Op die manier konden de sterke en de zwakke punten van het ontwerp in een vroeg stadium naar boven gebracht worden. Ook de mate waarin het voorstel voldoende gedragen werd door de verschillende actoren kon zo worden achterhaald.

Op basis van de input uit deze overlegronde werd het ontwerpvoorstel aangepast en bijgestuurd. Zowel uit het ontwerpend onderzoek zelf als uit de bevragsingsronde kwam naar voor dat het inzetten van het instrument 'Ruimtelijk Uitvoeringsplan' op dit moment enkel voor het bedrijventerrein aan de Katwilgweg zinvol leek. Voor het gebied Het Zand staat een veel langere ontwikkelingstermijn voorop en is meer en intenser overleg nodig met de buurgemeente Zwijndrecht. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het immers weinig zinvol om enkel voor het gedeelte op grondgebied van de stad Antwerpen een ruimtelijk ontwerp en ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken. Voor het gebied van de 'Banaan' wees het ontwerpend onderzoek uit dat het voorzien van bedrijvigheid op deze plaats geen haalbaar alternatief bleek. Voor het gebied van de op- en afrit nr. 6 Linkeroever, dat na de realisatie van de Oosterweelverbinding een andere verkeersfunctie zal opnemen leek het zinvoller om de globale visie op en uitwerking van de volledige Singel verder af te wachten en na te gaan of een RUP wel het meest zinvolle instrument is.



Figuur 2: ontwerpend onderzoek en relatie met ruimtelijk uitvoeringsplan

2 GLOBALE SITUERING EN BEGRENZING RUP

2.1 Globale situering van het RUP

Het projectgebied bevindt zich op Linkeroever tussen de Blancefloerlaan en de E17. In het westen ligt de kern van Zwijndrecht en in het oosten het woongebied Linkeroever. Ten noorden van de N49 – tussen de Schelde en de N49 – ligt het natuurreservaat Blokkersdijk. Grenzend aan het plangebied in het zuiden loopt de spoorlijn Gent-Antwerpen.



Figuur 3: ruimtelijke situering van het plangebied in zijn omgeving

2.2 Begrenzing van het voorwerp van RUP

Voorliggend RUP heeft enkel betrekking op het bestaande te herstructureren bedrijventerrein Katwilgweg. Het ligt tussen de Blancefloerlaan in het noorden en de spoorlijn Gent-Antwerpen in het zuiden. Het bevindt zich tevens tussen de Verbindingsweg E17-E34 in het westen en de op- en afrit nr.6 Linkeroever van de E17 in het oosten.

De oppervlakte van het gebied waarvoor een RUP wordt opgemaakt bedraagt ca. 20ha.



Figuur 4: afbakening van het gebied waarvoor een RUP wordt opgemaakt

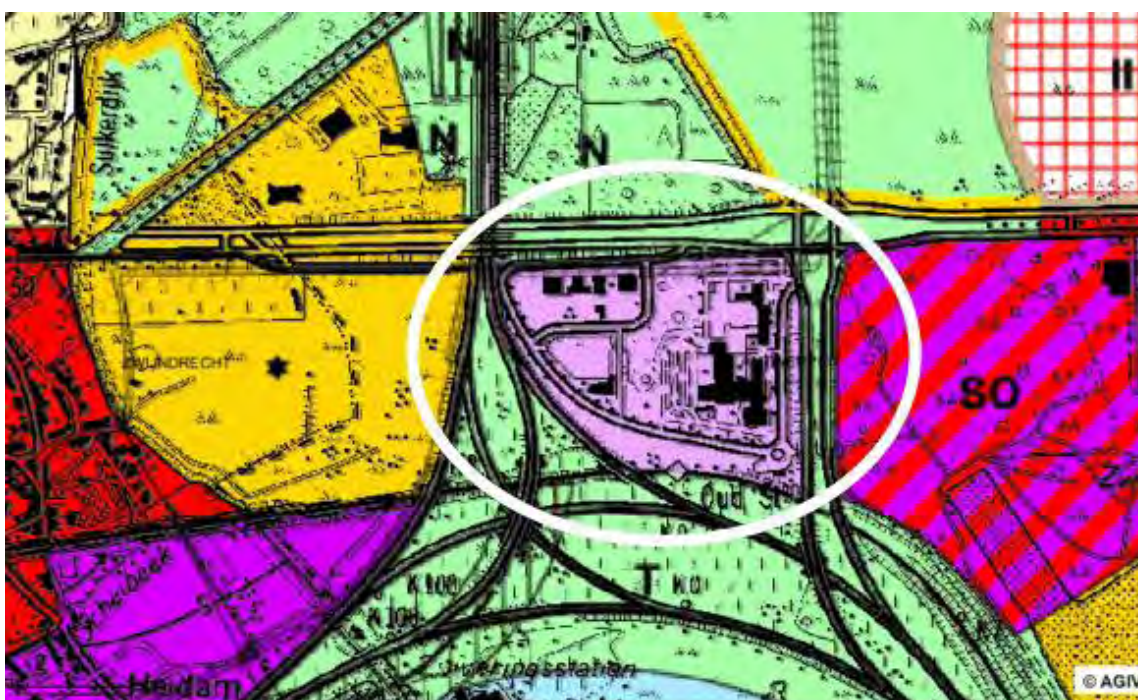
3 RELEVANT BELEIDSKADER

3.1 Gewestplan 'Antwerpen' (KB 03/10/1979)

De stad Antwerpen ressorteert onder het gewestplan 'Antwerpen' zoals vastgesteld bij K.B. van 3 oktober 1977.

Het RUP-gebied omvat volgende 3 gewestplanbestemmingen:

- Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en Kleine en Middelgrote Ondernemingen (code 1100)
- Bufferzone (code 0600)
- Natuurgebied (code 0701)



Figuur 5: gewestplan

Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (code 1100): Deze 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 ander industriële bedrijven toegelaten, namelijk : bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

De gebieden voor ambachtelijke bedrijven en KMO zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalproducten van schadelijke aard.

Buffergebied (code 0600): De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

Natuurgebied (code 0701): omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden. In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.

3.2 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen²

Structuurplanning is voor het Vlaamse Gewest sinds de jaren '90 een nieuwe wijze van ruimtelijke planning. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) wordt de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen aangegeven als een kader waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Als dusdanig zal het RSV ook de basis vormen voor het ruimtelijk beleid via verordenende plannen en andere maatregelen.

Hoewel het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geen specifieke uitspraken doet over de bedrijvenzone Katwilgweg, bevat het RSV een aantal elementen waarvan de inhoud een rol kan spelen bij de ontwikkeling van de bedrijvenzone Katwilgweg.

Onderdeel van het grootstedelijk gebied Antwerpen

Het beleid in stedelijke gebieden is gericht op het voorzien van een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan ruimte voor economische activiteiten. De grootstedelijke gebieden met hun taakstellingen worden door het Vlaams gewest afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De stedelijke gebieden zijn van doorslaggevend belang voor de economische structuur van Vlaanderen.

Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer

Kantoorvoorzieningen zijn activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid en dus met een dicht ruimtegebruik. Dergelijke voorzieningen genereren niet te verwaarlozen verkeersstromen. Daarom worden deze voorzieningen zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.

Differentiatie van bedrijventerreinen

Op basis van de kenmerken van het terrein en van de aard van de bedrijfsactiviteiten kunnen aan bestaande en nieuwe bedrijventerreinen specifieke vestigings- en ontwikkelingsperspectieven toegekend worden. Op die manier kunnen aan de bedrijven ook de ruimtelijk best geschikte terreinen worden aangeboden. Door differentiatie wordt de locatie optimaal benut, wordt het profiel van de terreinen verbeterd en wordt het mobiliteitsprofiel van de bedrijven afgewogen ten aanzien van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

3.2.1 Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

Ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en ter voorbereiding van een gewestelijk RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen, is een voorstel van afbakening uitgewerkt. Op basis van deze studie heeft de Vlaamse overheid een gewestelijk RUP opgemaakt om uitvoering te geven aan het actieprogramma. Dit RUP is door de Vlaamse regering op 19/06/2009 definitief goedgekeurd.

Het plangebied is integraal gelegen binnen de afbakening van het stedelijk gebied. Ter plaatse geldt geen deelplan met herbestemming. De belangrijkste relevante elementen afgeleid uit de

² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1997. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Toelichtingsnota Gewestelijk RUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (pg. 22-24) voor het RUP Katwilgweg zijn:

Blancefloerlaan ter hoogte van Gazet van Antwerpen als bovenlokale knoop voor openbaar vervoer

De Blancefloerbaan ter hoogte van Gazet van Antwerpen staat aangeduid als een bovenlokale knoop (niveau 3) voor openbaar vervoer (knoop 33) op de sneltramlijn naar Zwijndrecht. Knooppunten op niveau 3 zijn van bovenlokaal belang en vereisen een goede ontsluiting door het stedelijk openbaar vervoer (stamlijnen) en dit zowel in de langs- als in de dwarsrichting. De knooppunten spelen een belangrijke rol als ruimtelijke ontwikkelingspolen in het grootstedelijk gebied.

De Blancefloerlaan als grootstedelijke as

De Blancefloerlaan is in de afbakeningsstudie geselecteerd als een grootstedelijke as van niveau 2 omwille van de nog hoge mogelijkheden inzake verdichting en de nog te ontwikkelen prestibelsite. De Blancefloerlaan is een ruimtelijk structurerende ontwikkelingsas in het grootstedelijk gebied. Het bereik van de tramlijn in deze ontwikkelingsas is voldoende groot opdat ze, behalve interlokale functies, ook een zekere concentratie aan grootstedelijke functies kunnen opnemen.

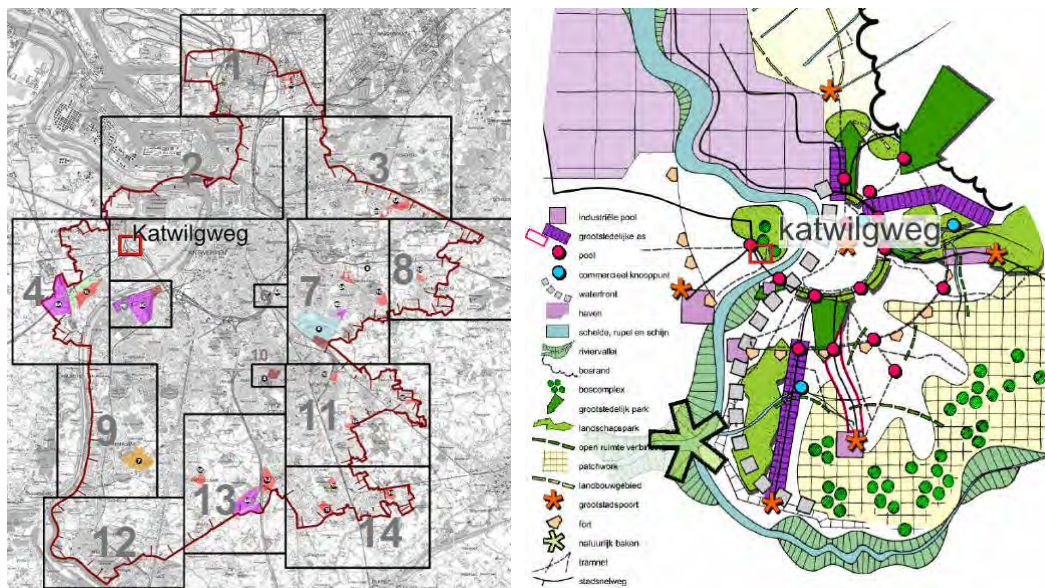
Site Gazet van Antwerpen als locatie voor grootstedelijke functies

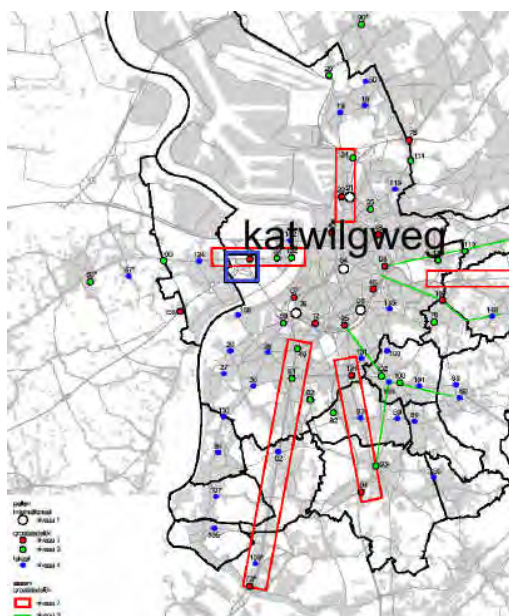
De pool ter hoogte van Gazet van Antwerpen is een interessante locatie voor grootstedelijke functies omwille van zijn groot bereik en de dubbele gerichtheid in de corridor tussen Gent-Sint-Niklaas en Antwerpen. De ruimtelijke mogelijkheden zijn groot. De draagkracht van de waardevolle open ruimte op Linkeroever is een belangrijke randvoorwaarde.

Linkeroever is een locatie met een duidelijk recreatief profiel

In het afbakeningsvoorstel wordt gesteld dat Linkeroever een locatie is met een duidelijk recreatief profiel dat nog kan worden versterkt. Door de geplande Oosterweelverbinding en de goede ontsluiting via enkele tramlijnen van grootstedelijk niveau is het gebied uitermate goed ontsloten.

Er werd geen suggestie gedaan om het projectgebied als gewestelijk RUP op te nemen in het afbakeningsplan. Dit betekent dat de stad zelf initiatiefnemer zal zijn voor de opmaak van een gemeentelijk RUP.





Figuur 6: situering plangebied binnen afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

3.3 Provinciaal structuurplan Antwerpen³

Aansluitend op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is voor elke Vlaamse provincie een provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) opgemaakt. Deze plannen richten zich naar de structuurbepalende elementen van bovenlokaal belang. Dit zijn de elementen die vragen om een samenhangend beleid over de gemeentelijke grenzen heen.

Volgende elementen uit het provinciaal structuurplan zijn van belang:

Het projectgebied als onderdeel van het stedelijk E17 – netwerk op provinciaal niveau

Het projectgebied kan beschouwd worden als onderdeel van het E-17 netwerk. Het E-17 netwerk is aangeduid als een stedelijk netwerk op provinciaal niveau. Het moet de stedelijke dynamiek in het spanningsveld Gent-Antwerpen opvangen. Door die te concentreren en te bundelen in het netwerk wordt de verdere verstedelijking van de open ruimtegebieden voorkomen

De N70 (Blancefloerlaan), selectie als secundaire weg type III

Het structuurplan Antwerpen selecteert de N70 – Blancefloerlaan selecteert de N70 tussen Antwerpen Linkeroever en de grens met de provincie Oost-Vlaanderen als secundaire weg type III. Deze wegen hebben een verzamel functie op lokaal niveau en vaak ook een toeganggevend functie zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De N70 wordt als een drager van belangrijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen uitgebouwd, zowel lokaal als bovenlokaal. Auto- en vrachtverkeer zijn ongeschikt aan fietsers en openbaar vervoer.

³ Provincie Antwerpen, 2001. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen.

Behoud open ruimte verbindingen Open ruimte verbindingen zijn weinig of niet bebouwde ruimten binnen, doorheen en tussen sterk bebouwde gebieden. Het behoud ervan is met name gewenst binnen stedelijke en economische netwerken en in en nabij stedelijke gebieden. De open ruimte verbindingen kunnen worden opgenomen in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

3.4 Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA)⁴

De gemeentelijke structuurplannen vormen een verdere concretisering van het RSV en het PRS. Het s-RSA werd definitief goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 21/12/2006.

In het s-RSA worden twee ruimtelijke strategieën vastgelegd om het structuurplan uit te werken: het **generiek beleid** en het **actief beleid**. Het generiek beleid beschrijft een aantal beelden (of thema's) van de stad die een referentiekader aanreiken waarmee elk project rekening moet houden.

Het actief beleid is een projectmatige benadering van een aantal welomschreven ruimten, die op hun beurt strategische programma's en projecten bepalen.

Vanuit deze twee invalshoeken worden onderstaand de relevante elementen voor het projectgebied opgesomd.

3.4.1 Actief beleid

Onderdeel van strategische ruimte 'zachte ruggengraat'

Het plangebied maakt integraal deel uit van de strategische ruimte 'zachte ruggengraat'. De zachte ruggengraat is een aaneenschakeling van vijf grote stedelijke parken, waaronder het Scheldepark op Linkeroever. De zachte ruggengraat vormt een strategische ruimte waar het systeem van groene ruimten kan worden versterkt en waar de leesbaarheid moet worden verhoogd. Bovendien staat een hoge graad van verweving voorop. Dit betekent concreet dat bijzondere aandacht moet besteed worden aan de landschappelijke inpassing en groene dooradering van het bedrijventerrein zodat het ingepast wordt binnen de stedelijke parkstructuur.

Strategisch project binnen het programma Scheldepark

Het gebied Scheldeoever–Linkeroever is aangeduid als strategisch project binnen het programma Scheldepark.

3.4.2 Generiek beleid

Uit het generieke beleid (beelden/thema's) kunnen volgende richtinggevende bepalingen aangehaald worden:

Ecostad

- Realiseren van leesbaarheid: de realisatie van een leesbare structuur binnen het park is essentieel;
- Het opnemen van kleine open ruimten binnen het bebouwd stedelijk weefsel moet de binding tussen de open ruimte en het stedelijk weefsel versterken;
- Bij de realisatie van het bedrijventerrein zal bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de landschappelijke inpassing en groene dooradering van de site

⁴ Stad Antwerpen, 2006. Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen.

Spoorstad

- Verbeteren van het lager netwerk
- Aanvullend bij de selectie van de tramlijnen uit het Masterplan Antwerpen (BAM) en Pegasusplan (De Lijn) wordt naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen op Linkeroever o.a. een nieuwe tramlijn op de zuidelijke Scheldebrug voorgesteld (*kaart 5, Richtinggevend deel – kaarten*). Het s-RSA stelt ook voor om het station Linkeroever aan de Nieuwe Singel opnieuw in gebruik te nemen.

Dorpen en Metropool – werkstad

Linkeroever Katwilgweg (richtinggevend deel pag. 164)

- Vernieuwen van de huidige KMO-zone Katwilgweg. Een herstructurering van deze site dringt zich op, met een hoog ambitieniveau inzake groene inplanting en architectuur;
- De begrenzing ten zuiden moet geverifieerd worden met de nieuwe toplocatie en de fysische randvoorwaarden van het terrein (bvb. de doorsnijding van de omgeving met de spoorlijn en het tracé van de Oosterweelverbinding);
- Parkeren, Nieuwe Singel en de ingebruikname van het nieuwe station Linkeroever kan mee de inrichting van toegangen en wegenis bepalen;
- De ruimtelijk-economische invulling beoogt kleine en middelgrote ondernemingen waarbij een zuinig ruimtegebruik zal worden nagestreefd (gekoppelde bebouwing, gemeenschappelijke voorzieningen, ...);
- Meerlagige bebouwing kan aangewezen zijn om voldoende oppervlakte te genereren in afstemming op het groenaandeel van het bedrijventerrein
- De randen, palend aan verkeersinfrastructuur (Blancefloerlaan, verkeersknoop Linkeroever, Nieuwe Singel) kunnen als zichtlocatie worden uitgewerkt met hoogwaardige architectuur die imago versterkend werkt;
- Wegens de toenemende tertiairisering van de economie en wegens de nabijheid van de stad en de goede ontsluitingsmogelijkheden moet het bedrijventerrein Katwilgweg worden ingericht voor lokale stedelijke en compacte economie (hoge tewerkstellingsgraad, geen eenzijdige logistiek, geen eenzijdige productie maar met voldoende flexibiliteit voor nieuwe werktypologieën;
- Het bedrijventerrein moet aan de zijde Katwilgweg en Blancefloerlaan de huidige functie van de Gazet van Antwerpen op de site bestendigen en ruimte geven aan aanverwante toekomstige bedrijven. Dit is in overeenstemming met de visie op kantoren waarbij de site Katwilgweg-Prestibel een gedeelte kantooroppervlakte wordt toebedeeld.

Opnemen van kantorenprogramma (richtinggevend deel pag. 170)

- Gelet op de goede bereikbaarheid via de stamlijnen van openbaar vervoer (tram) kan het gebied Prestibel/Gazet van Antwerpen ook een kantorenprogramma opnemen. Voor site Prestibel en Katwilgweg samen wordt in het s-RSA een richtinggevende oppervlakte aan kantoren naar voor geschoven tussen de 25.000m² en de 50.000m².

Gemeentelijk beheer en parkmanagement (richtinggevend deel pag. 175)

- Onderzocht kan worden of bij de ontwikkeling en/of herstructurering van bedrijventerreinen het beheer door de stad kan worden waargenomen (of in een PPS-constructie). Dit levert een aantal voordelen op naar parkmanagement dat gericht is op een duurzame inrichting en gebruik van bedrijventerreinen.
- Een systeem van stedenbouwkundige ontwikkelingskosten in functie van de voorziening van gemeenschappelijke diensten en een kwalitatieve aanleg van het publiek domein kan op die manier in een stedelijke regie worden gehouden.

Ontsloten stad

- De Blancefloerlaan wordt uitgewerkt als boulevard met parking en p&r (*kaart 5, Richtinggevend deel – kaarten*);
- In het s-RSA wordt de zuidelijke Scheldebrug opgevat als een verlenging van de Nieuwe Singel - een nieuwe stedelijke boulevard voor lokaal autoverkeer, fietsers en voetgangers – die de Schelde en de parken op de Linker- en Rechterover kruist.

Re-creatieve stad

- In het s-RSA wordt de omgeving van de af te schaffen afrit aan de Ring aan de Blancefloerlaan, in de banaanvormige oksel van de zuidelijke Oosterweel-knoop aan Linkeroever aangeduid als één van de toplocaties voor de vestiging van één specifieke grootstedelijke voorziening zoals bvb. Een grootschalige niet-permanente festivalweide.

3.4.3 Toelichting bij cijfergegevens kantorenprogramma uit richtinggevend deel van het s-RSA

In het s-RSA is bij het beeld Dorpen en Metropool – werkstad (generieke beleid) m.b.t. tot het realiseren van een kantorenprogramma het volgende opgenomen:

Dorpen en Metropool – werkstad

(zie hoofdstuk 3.4.2)

Opnemen van kantorenprogramma (richtinggevend deel pag. 170)

*Gelet op de goede bereikbaarheid via de stamlijnen van openbaar vervoer (tram) kan het gebied Prestibel (Regatta)/Gazet van Antwerpen ook een kantorenprogramma opnemen. Voor site Prestibel en Katwilgweg samen wordt in het s-RSA een richtinggevende oppervlakte aan kantoren naar voor geschoven tussen de **25.000m² en de 50.000m²**.*

De grootte ordes – ‘tussen de 25.000m² en de 50.000m²’ – weergegeven in het s-RSA zijn indicatief. Het s-RSA stelt dat deze bij de gebiedsgerichte uitwerking in een RUP verder gespecificeerd zullen worden in functie van de draagkracht van de respectievelijke gebieden.

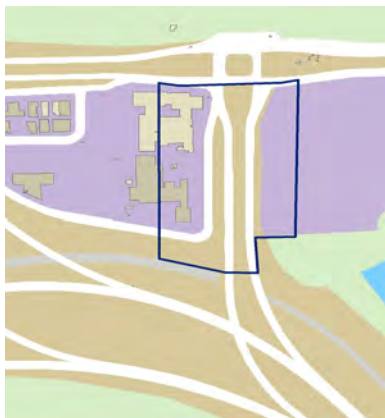
Inmiddels heeft het stadsbestuur een kantoren promotiebeleid uitgewerkt.

Na de goedkeuring van het s-RSA in 2006, besliste het college (CBS 12275, 28 september 2007) om in samenwerking met het Havenbedrijf en met VOKA een actieve investeringspromotie voor kantorenlocaties in de stad uit te bouwen. Op 18 april 2008 werd de programmanota investeringspromotie kantorenlocaties Antwerpen goedgekeurd door het college (CBS 4493) en op 22 september 2008 werd deze programmanota, samen met de oprichting van een publiek private samenwerking voor de actieve investeringspromotie door de gemeenteraad bekrachtigd (GR 1536).

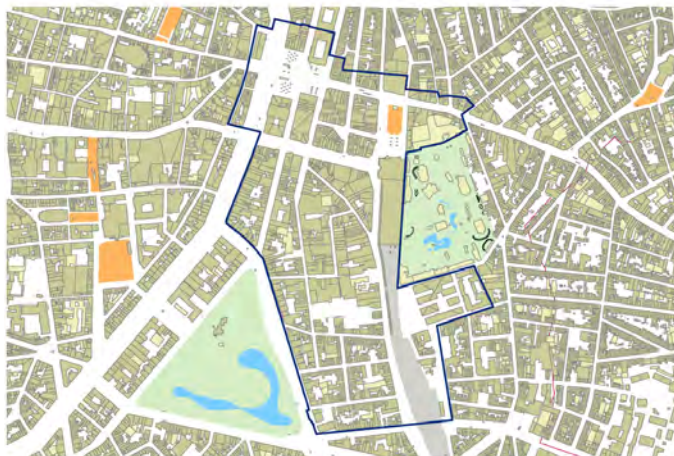
Vier kantoorlocaties zijn weerhouden voor de internationale promotie van Antwerpen als kantorenstad: Antwerp West Park (zone Katwilgweg-Regatta), Antwerp Docklands (Eilandje), Antwerp Diamond District (omgeving Centraal Station) en Antwerp Berchem (omgeving Berchem station). (zie kaartjes hieronder). Deze locaties werden geselecteerd om op 10 jaar een 600.000m² bijkomende kantoren te realiseren in de stad. Elk van deze locaties heeft unieke troeven als kantorenlocatie. Voor Antwerp Westpark is dit de unieke ligging in het groen nabij het Middenvijverpark, aan een zichtlocatie langs de snelweg en met een uitstekende tramverbinding naar het centrum van de stad (op 10 min. van de Groenplaats).

Door de concentratie in deze 4 locaties blijkt dat gedurende de planningshorizont van het s-RSA (kantoren: 10 à 15 jaar) de behoefte aan locaties voor hoofdkantoren niet of onvoldoende zal ingevuld worden in de andere locaties. Met ander woorden kan aangenomen worden dat het totale ingeschatte aanbod aan kantoorlocaties tot 2015-2020 in de stad Antwerpen niet overschreden zal worden.

Antwerp West Park



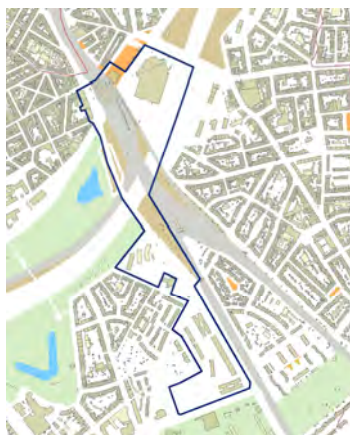
Antwerp Diamond District



Antwerp Docklands



Antwerp Berchem



Motivatie voor afwijking ten aanzien van het richtinggevend cijfer

- Het RUP is opgemaakt om onder meer de huidige gewestplanbestemming “zone voor ambachtelijk bedrijven en KMO's” inzake toegelaten functies te verbreden naar **'kantoorachtige bedrijven'** en kantoren, teneinde voldoende flexibiliteit te kunnen aanbieden en zo tot een ruime invulling van bedrijfsactiviteiten te komen (zie ook hoofdstuk 1.1, §2). In de definiëring van toegelaten functies is het begrip kantoorachtige omwille van het ontbreken van een eenduidige definitie weggelaten en is dit soort van bedrijvigheid ondergebracht onder de functie kantoren. De kantoorachtige bedrijven sluiten zich immers inzake gewenste gebouwentypologie het meest aan bij de kantoorfunctie. Het betreft bedrijfsactiviteiten die naast het pure administratieve gedeelte ook een belangrijke technische activiteit omvatten. De technische activiteit is echter van die aard dat ze niet afgezonderd moet worden op een kmo en/of industrieterrein. Voorbeelden zijn ondermeer een digitale drukkerij, datacenter, bepaalde dokterspraktijken zoals oogkliniek, radiografische afdeling, tandlabo,

RUP Katwilgweg

De toegelaten vloeroppervlakte aan 'kantoren' creëert zo de mogelijkheid om een complementair aanbodbeleid te voeren.

- Het RUP geeft de mogelijkheid om ca. 60.000m² kantoren te realiseren in bedrijvenzone Be1 – volgens een realistisch scenario (kantoorinvulling boven sokkelhoogte) – zonder nieuwe infrastructuurwerken aan het hoofdwegennet (masterplan 2020). Op basis hiervan werd de MOBER/mobilitietstudie (zie hoofdstuk 3.9.3 en bijlage 3) opgemaakt en zijn mitigerende maatregelen uitgewerkt.

Na realisatie van masterplan 2020 kan er in dit realistisch scenario ca. 70.000m² gerealiseerd worden.

	realistisch scenario	cijfers voor mobier op basis van realistisch scenario (fase1: impact op huidig wegnnet)
	<i>(5 lagen boven sokkel + hoogteaccent 8 lagen boven sokkel)</i>	<i>(bouwweld A4 niet realiseerbaar vóór Oosterweelverbinding - werfzone)</i>
Be1	67.795 m ²	60.795 m ² (zonder bouwweld A4)

Het cijfer van ca. 69.000m² betekent een grote **overschrijding van het richtcijfer** van het RSA (GR 18 september 2006). Het RSA suggereert immers 25.000m²-50.000m² voor Regatta en Katwilgweg samen. In het BPA Galgenweel-Borgerweert (Regatta) is het toegelaten 40.000m² vloeroppervlakte kantoren te realiseren.

Anderzijds is dit slechts 1/10 van de ambitie van de programmanota investeringspromotie kantorenlocaties Antwerpen (zie hoger). Deze ambitie bedraagt 600.000m² kantooroppervlakte, te realiseren over de 4 voorgestelde locaties, waaronder Antwerp West Park (bedrijventerrein Katwilgweg en Regatta). De ambitie is gesteld voor een periode van 10 jaar wat neerkomt op een jaarlijkse realisatie van 60.000m². De nota richt zich op locaties waar een grootschalige concentratie van kantoren mogelijk en wenselijk is.

Een ander belangrijk aspect binnen de promotie van kantoorlocaties is de mogelijkheid tot het realiseren van een aanbod aan nieuwe kantoorgebouwen, aangepast aan de hedendaagse en toekomstige behoeften inzake duurzaamheid, beheer, werkomgeving en uitstraling.

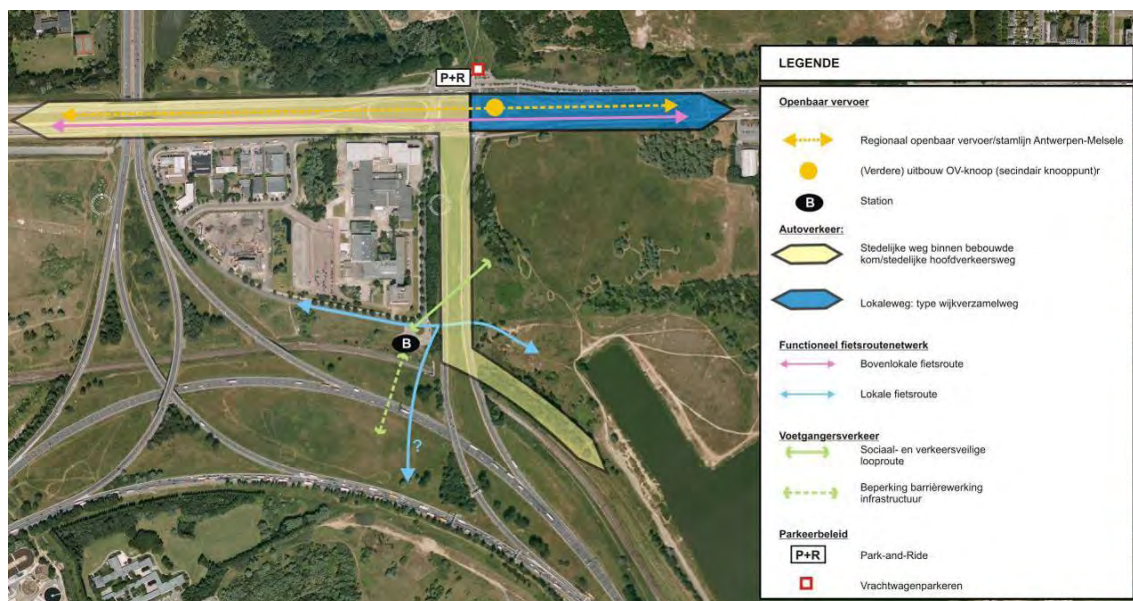
Het RUP is in lijn met de ambities van de goedgekeurde promotienota opgesteld.

- **Stedenbouwkundig** is in het RUP gekozen voor een stedelijk profiel langsheen de huidige op- en afrit Linkeroever (met het oog op de toekomstige Scheldebrug en de doortrekking van de Singel tot op Linkeroever volgens de ideeën van het RSA), naar analogie met het BPA Galgenweel-Borgerweert. Dit betekent dat er gekozen is voor een opeenvolging van bouwvolumes met een maximale bouwhoogte van 32,0m (BPA Galgenweel-Borgerweert, 31,0m bouwhoogte). Tussen de bouwvolumes zijn open ruimten voorzien. Deze bouwtypologie is afgestemd op de toegelaten functies (kmo – kantoorachtige bedrijven en kantoren) en gaat uit van het principe van compact bouwen.

3.5 Mobiliteitsplan Antwerpen

Het mobiliteitsplan Antwerpen is conform verklaard d.d. 21 februari 2005 en werd het mobiliteitsplan Antwerpen door de gemeenteraad goedgekeurd.

Onderstaande figuur geeft een synthese van de elementen uit het beleidsplan die relevant zijn voor Katwilgweg.



Figuur 7: relevante elementen uit beleidsplan v/h mobiliteitsplan stand Antwerpen voor het RUP Katwilgweg

3.6 HoogBouwNota satd Antwerpen (college 11 december 2009)

Op 11 december 2009 keurde het college het traject voor de opmaak van de hoogbouwnota goed.

De opmaak van een hoogbouwnota is opgenomen in het bindend gedeelte van het s-RSA. De opmaak is een van de maatregelen en acties die de stad Antwerpen zelf opstart als een prioritaire implementatie van het generiek beleid. Binnen het s-RSA wordt er bovendien belang gehecht aan de visie en de manier waarop deze nota tot stand komt. Ook in de beleidsnota 2006-2011 van de stadsbouwmeester is de opmaak van de hoogbouwnota opgenomen in het jaarprogramma.

De aanpak bestaat uit 3 fasen:

- de eerste fase is gericht op het informeren en betrekken van het college
- de tweede fase omvat enerzijds overleg met experts en het middenveld en veronderstelt het tot stand komen van een voldoende substantiële visie op basis waarvan anderzijds een bewonersparticipatie- en communicatietraject gevoerd kan worden
- in de derde fase wordt het meest geschikte ruimtelijk instrument bepaald voor de implementatie van het hoogbouwbeleid

Binnen de eerste fase werd een onderzoek naar hoogbouw in Antwerpen uitgevoerd. Dit leverde een rapport op waarin de stad als het ware bekeken wordt door een hoogbouwbril. Enerzijds beschrijft het rapport de morfologie van de gebouwhoogte op schaal van de stad vanuit de lucht én van op het maaiveld (de silhouetten van de stad). Anderzijds somt het de relevante elementen van de planologische context van hoogbouw op.

Op vrijdag 18 september 2009 werd het rapport op het themacollege toegelicht. Het rapport biedt en analyseert de nodige achtergrondinformatie om de discussie over kwalitatieve hoogbouw in Antwerpen te stimuleren. Het rapport beschrijft nog geen beslissingen over hoogbouw, maar formuleert wel enkele ruimtelijke conclusies uit de analyse.

Het rapport focust op:

- de morfologie van de stad
- de skyline
- de planningscontext

Als uitgangspunt is een **werkhypothese** geformuleerd op basis van een tweesporenbeleid. Hoewel hoogbouw in alle omstandigheden moet voldoen aan welbepaalde voorwaarden (bindende checklist voor initiatiefnemer), kunnen er twee sporen onderscheiden worden waarop het Antwerpse beleid zou kunnen gevoerd worden:

- enerzijds is er hoogbouw die op schaal van de (groot)stad bijdraagt aan de uitstraling, herkenbaarheid en leesbaarheid van de stad (skyline)
- anderzijds is er hoogbouw die lokale potenties kan optimaliseren en dus functioneert op niveau van een stadsdeel of wijk

Via ontwerpend onderzoek, onder andere aan de hand van 3D-modellen, zal de werkbaarheid van deze hypothese concreet worden getoetst.

Een eerste idee van checklist bevat elementen zoals:

- beeldinpassing (zichtassen, panorama's, redezicht)
- schaduw en wind
- privacy en inkijk
- inplanting en relatie met het openbaar domein op niveau van het maaiveld
- ...

Toets met voorliggend RUP:

In het plangebied wordt een hoogteaccent voorzien, op de plaats waar het 'oude' kantoorgebouw van de Gazet van Antwerpen staat.

Motivatie hiervoor is 3-ledig:

- het behouden van het duidelijke herkenningspunt dat het oude kantoorgebouw van de Gazet van Antwerpen is voor bestuurders (vanaf de Ring, R1) die Linkeroever wensen te kunnen situeren en/of bereiken
- het creëren van een nieuw baken voor het geherstructureerde en vernieuwde bedrijventerrein vanaf zowel de Ring (R1), als vanaf Linkeroever en Zwijndrecht (Blancefloerlaan)
- het maximaal benutten van de zichtlocatie vanaf de omringende verkeersinfrastructuren zoals autosnelweg (R1), spoorweg, Blancefloerlaan

Volgens de werkhypothese valt dit hoogteaccent binnen spoor 2 – hoogbouw die

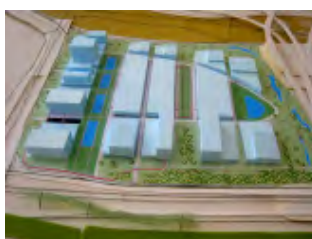
de lokale potenties kan optimaliseren en dus functioneert op niveau van een stadsdeel of wijk.

De toets met de mogelijke elementen van de checklist levert de volgende resultaten:

- beeldinpassing (zichtassen, panorama's, redezicht): de voorgestelde inplanting voor hoogbouw in het RUP valt buiten de zichtas op de O.L.V.-Kathedraal van Antwerpen



- schaduw en wind: schaduwvorming zal niet hinderlijk zijn omwille van de voldoende oppervlakte aan open ruimte en de beperkte footprint van de hogere volumes (boven de sokkel, vanaf 11m bedraagt de footprint maximaal 50% van de footprint van de gebouwde sokkel); wind wordt niet gevreesd doordat de sokkel van het gebouw over heel de bouwstrook op eenzelfde wijze is geconcipeerd als een soort van bouwblokkenstructuur met smalle doorsteken
- inkijk: binnen de beperkte footprint van de bovenbouw en bijgevolg de flexibele inplanting ervan zijn er voldoende mogelijkheden om inkijk te vermijden
- relatie maaiveld: het hoogbouwvolume maakt deel uit van een bedrijfsgebouw, waarvan sokkel (tot 11m) eveneens een bedrijfsinvulling zal kennen. Het gebouw maakt deel uit van een gebouwenstrook, aan elke zijde geflankeerd door een (toekomstige) groenstrook, waarbij het de bedoeling is dat deze gevels een kwalitatieve afwerking kennen en bovendien een interactie met die groene ruimten mogelijk maken



3.7 Decreet integraal waterbeleid – watertoets

Conform artikel 8 van het decreet inzake integraal waterbeleid moet het RUP in het kader van de planvorming en het vergunningenbeleid getoetst worden op de watergerelateerde aspecten.

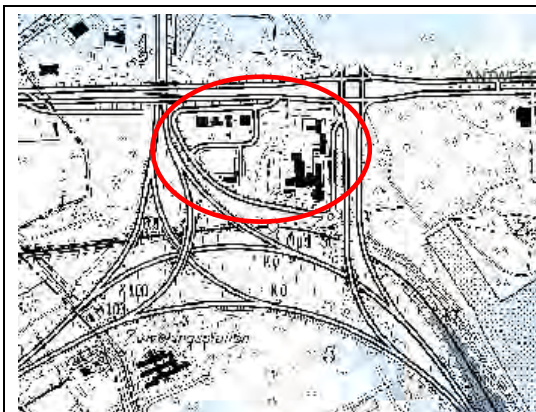
3.7.1 Watertoets op planniveau

Een eerste toetsing gebeurt op het planningsniveau door na te gaan of het projectgebied al of niet gelegen is binnen een overstromingsgebied.

Na raadpleging van de NOG-, ROG- en MOG-kaarten via GIS-Vlaanderen⁵ blijkt dat het projectgebied niet gelegen is in een risicozone voor overstromingen en ook niet binnen een zone die overstroombaar is vanuit de waterloop.

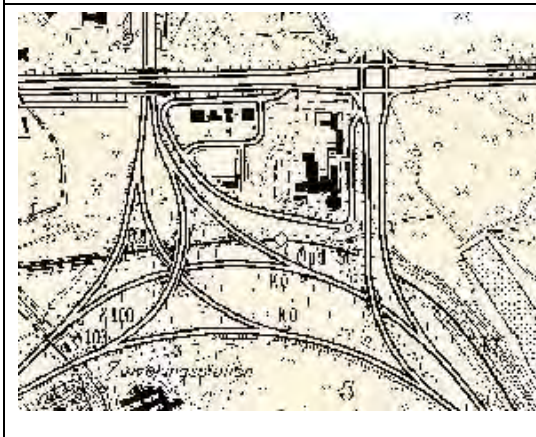
3.7.2 Watertoets op projectniveau:

Een tweede toetsing situeert zich op het inrichtings- en kavelniveau en gebeurt in een latere fase, wanneer meer nauwkeurige technische informatie beschikbaar is met betrekking tot de uitvoering van de diverse bouwwerken. Dit situeert zich op het vergunningenniveau, in het kader van de aanvragen van de vereiste stedenbouwkundige vergunningen.



Kaart overstromingsgevoelige gebieden

Het RUP ligt niet in een overstromingsgevoelig gebied.

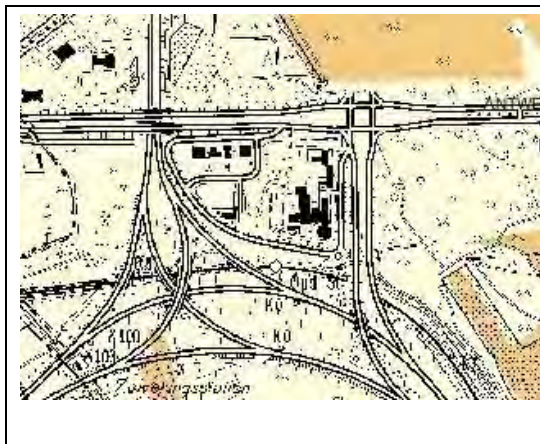


Kaart infiltratiegevoelige gebieden

Volgens de kaart met de infiltratiegevoelige gebieden ligt het bedrijventerrein in een infiltratiegevoelige zone.

Dit wil zeggen dat het hemelwater relatief gemakkelijk kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt.

⁵ www.agiv.be



Kaart grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De kaart met de grondwaterstromingsgevoelige⁶ gebieden geeft aan dat het plangebied in een gebied ligt dat matig gevoelig is voor grondwaterstromingen. Dit wil zeggen dat het grondwater op een diepte zit van minder dan 10,00 meter. Bij een ondergrondse constructie met een diepte van meer dan 5m en een horizontale lengte van meer dan 100m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Verstoring van de grondwaterstroming kan een belangrijk effect hebben op de omgeving.

Figuur 7: watertoetskaarten

De realisatie van het RUP brengt sowieso een verhoging van de verharde oppervlakte en bijgevolg een verminderde infiltratie in de bodem met zich mee. In het RUP wordt hierop ingespeeld door milderende maatregelen te voorzien zoals:

- de plaatsing van hemelwaterputten, in overeenstemming met de normen vastgelegd in de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening;
- het voorzien van infiltratiezones voor regenwater in de groenzone;
- het voorzien van waterdoorlatende verhardingen;
- het voorzien van een gescheiden rioleringstelsel;
- het voorzien van groendaken,
- het voorzien van hemelwaterputten;

⁶ Grondwater is al het water dat zich onder het bodemoppervlak in de verzadigde zone bevindt en dat in direct contact met bodem of ondergrond staat.

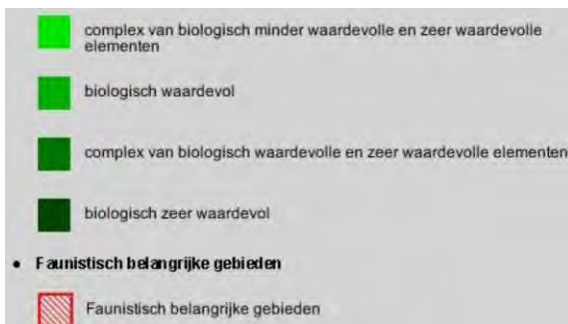
3.8 Biologische waarderingskaart



Delen van het plangebied zijn op de biologische waarderingskaart aangeduid als waardevol en waardevol met zeer waardevolle elementen.

Het gaat met name om de bufferzones tussen de bestaande infrastructuur en het gebied Het Zand.

De gebieden ten noorden van de Blancefloerlaan – buiten de afbakening van het RUP – zijn aangeduid als gebieden die belangrijk zijn op faunistisch vlak.



Bron: AGIV

Figuur 8: biologische waarderingskaart

3.9 Decreet DABM – onderzoek tot milieueffectenrapportage (plan-MERscreening)

3.9.1 Algemeen

Volgens Artikel 2.2.2, §1 eerste lid, 6°, a) en d) van de VCRO moet, in voorkomend geval, de plan-MER ook deel uitmaken van een RUP. Doel hiervan is om, in voorkomend geval, aan het publiek en de overheid duidelijk te maken wat de milieueffecten van het plan zijn.

In het kader van voorliggend RUP is het daarom noodzakelijk om na te gaan of de opmaak van dit RUP ook planMER-plichtig is en een plan-MER dient te worden opgemaakt.

Of een plan al dan niet aan een milieueffectrapportage onderworpen moet worden, moet nagegaan worden binnen de vigerende regelgeving.

In het bijzonder betreft het het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), aangevuld bij decreet van 18 december 2002 (MER/VR decreet), en gewijzigd bij decreet van 27 april 2007 (hierna plan-MER decreet) dat in werking trad op 1 december 2007. Eveneens trad het Besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage voor plannen en programma's op 1 december 2007 in werking. Voornoemde wijziging van de bepalingen van het DABM betreffende milieueffectrapportage voor plannen en programma's beoogt een verdere omzetting van de Europese richtlijn plan-MER⁷, in het bijzonder betreffende het toepassingsgebied⁸.

Voor ruimtelijke uitvoeringsplannen werd een overgangsbepaling inzake de toepassing van het recente plan-MER decreet decretaal verankerd⁹ en dient derhalve rekening gehouden te worden met de bepalingen van het MER/VR-decreet. Niettemin wordt rekening houdende met voornoemde een eerste toetsing aan de plan-MER plicht (van rechtswege) opgenomen.

Een eerste toetsing bestaat erin na te gaan of het beoogde plan een kader biedt voor de vergunning van projecten van bijlage I en II van het zogenaamde project-MER-besluit¹⁰. Eveneens wordt nagegaan of een passende beoordeling vereist is uit hoofde van art.36ter §3 eerste lid van het decreet Natuurbehoud.

⁷ Richtlijn 2001/42/EG van Europees Parlement en de Raad d.d. 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's.

⁸ Op 13 december 2004 werd het Vlaamse Gewest immers formeel in gebreke gesteld door de Europese Commissie aangaande de omzetting van de richtlijn plan-MER. De Europese Commissie meende dat het DABM niet op afdoende wijze het toepassingsgebied afbakende.

⁹ De bepalingen van het nieuwe plan-MER decreet zijn van toepassing op ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de plenaire vergadering gehouden wordt 6 maanden na de datum van inwerktreding van het nieuwe plan-MER decreet (art. 49 van Decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken, B.S. 19/06/2007) – i.c. vanaf 1 juni 2008.

¹⁰ Besluit Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

3.9.2 Overzicht procedurestappen en beslissing Dienst MER

Op 18 februari 2009 (en rappel 19/03/2009) werden de verschillende adviesinstanties aangeschreven om advies uit te brengen over de screeningsnota.

Vervolgens werden volgende adviezen ontvangen:

Adviserende instantie	Datum advies
o Vlaamse overheid, LNE, Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en gezondheid	23 februari 2009
o Vlaamse overheid, Ruimte en onroerend Erfgoed	2 maart 2009
o Vlaamse overheid, entiteit ruimtelijke economie	6 maart 2009
o Provincie Antwerpen, Dienst Ruimtelijke Planning	16 maart 2009
o Vlaamse Milieu Maatschappij,	18 maart 2009
o Vlaamse overheid, Ruimte en onroerend Erfgoed	20 maart 2009
o Vlaamse overheid, LNE, dienst Veiligheidsrapportage	23 maart 2009 ¹¹
o De Lijn, Antwerpen	25 maart 2009
o Vlaamse overheid, beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	30 maart 2009
o Vlaamse overheid, LNE, dienst begeleiding gebiedsgerichte planprocessen	31 maart 2009
o Vlaamse overheid, AWV, Wegen en verkeer Antwerpen	15 april 2009

De vermeldde adviezen zijn onderdeel van bijlage 2: screeningsnota plan-MERplicht + advies

Op 7 mei 2009 werd het screeningsdossier (screeningsnota samen met de ingewonnen adviezen) verstuurd naar de dienst MER van de Vlaamse overheid. Het dossier werd door de administratie onder het nummer OHPL0093 behandeld.

De beslissing van de dienst MER over het screeningsdossier werd genomen op 12 juni 2009. In de beslissing werd ondermeer gesteld dat de opmaak van een **planMER** niet nodig is. De belangrijkste aandachtspunten geformuleerd in het eindadvies zijn:

1. het opstellen van een **mobiliteitsstudie** of MOBER is zeer wenselijk of noodzakelijk, gezien de gecumuleerde mobiliteitseffecten van het RUP Katwilgweg met de overige plannen/projecten in de omgeving en dat de hieruit voortvloeiende maatregelen – indien mogelijk – vertaald worden in het RUP Katwilgweg.
2. Er is ook een advies over de **open ruimte-problematiek** uitgeschreven. Uit het verzoek tot raadpleging blijkt nog onvoldoende hoe het 'te versterken systeem van open ruimten op Antwerpen Zuid doorvertaald zal worden naar het RUP, m.a.w. hoe een voldoende brede en kwalitatieve open ruimte corridor gegarandeerd en gerealiseerd kan worden in samenhang met de plannen/projecten in de omgeving van het plangebied.

¹¹ datum van opmaak ontbreekt, dit is de datum van ontvangst

3. Inzake **luchtkwaliteitsproblematiek** wordt geopperd om in het RUP Katwilgweg meer en/of sterker uitgewerkte maatregelen te voorzien die een verslechtering van de lokale luchtkwaliteit verhinderen.
4. Het RUP mag volgens Agentschap Natuur en Bos geen nieuwe ontwikkelingskansen (t.o.v. de bestaande bestemmingsplannen) bieden voor milieuverstorende bedrijvigheid en constructies;

Voor het volledige dossier van de screeningsnota, het eindadvies van de Dienst MER en de ingewonnen sectorale adviezen wordt verwezen naar Bijlage 2: screeningsnota plan-MER-plicht + adviezen.

3.9.3 Studie MOBER – conclusies m.b.t. RUP Katwilgweg (eindrapport juli 2010)¹²

Via deze studie – die voortvloeit als actie uit de planmer-screeningsnota – wenst de stad een beter zicht te krijgen op de gecumuleerde mobiliteitseffecten van de projecten Regatta, het woonproject Galgenweel-Oost, de invulling van het bedrijventerrein Katwilgweg en het recreatief park Esmoreit, rekening houdende met de geplande wijzigingen in het hogere wegennetwerk.

Op basis van de gekende gegevens van de verschillende projecten wordt een bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel uitgewerkt. Door onderlinge toetsing van beide profielen kunnen de effecten op het studiegebied ingeschat worden. Vervolgens wordt gezocht naar mogelijke oplossingsinrichtingen of milderende maatregelen.

De studie Mober Linkeroever is opgesplitst in **twee deelstudies**. De eerste deelstudie berekent de effecten van de nieuwe ontwikkelingen op het huidige wegennet. Omdat op het moment van deze studie nog onvoldoende duidelijk is welke infrastructurele ingrepen zullen doorgaan in verband met een nieuwe Scheldekruising (Masterplan Mobiliteit Antwerpen-2020), worden de effecten van de nieuwe ontwikkelingen daarop in een latere fase berekend. In deze eerste deelstudie wordt dan ook uitgegaan van een realistisch korte termijn programma dat ontwikkeld kan worden zonder de nieuw geplande infrastructuurwerken aan het hoofdwegennet.

Hieronder volgen de conclusies voor het project Katwilgweg.

Vooreerst wordt het mobiliteitsprofiel voor de geplande ontwikkelingen voor Katwilgweg weergegeven. Dit resulteert in de verkeersproductie die ingevoerd wordt in het verkeersmodel. Samen met de berekeningen van de verkeersproductie van de geplande ontwikkelingen van Regatta en Galgeweel-Oost en de huidige intensiteiten kan de afwikkeling van het verkeer vanuit Katwilgweg beoordeeld worden in de verkeerssimulatie.

MOBILITEITSPROFIEL KATWILGWEG

Met betrekking tot de te gebruiken cijfers van de brutovloeroppervlakten voor de berekening van de extra verkeersgeneratie is gewerkt met een realistisch korte termijn scenario. In dit scenario worden de zones weggelaten die pas vrijkomen indien de Oosterweelverbinding (nieuwe Scheldekruising i.f.v. sluiten R1, Masterplan Mobiliteit Antwerpen-2020) wordt uitgevoerd en dus niet op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

¹² Het volledige studierapport betreffende de mobiliteitsstudie is toegevoegd als bijlage bij de toelichtingsnota

Voor de berekening van het mobiliteitsprofiel wordt een onderscheid gemaakt tussen KMO's en kantoren. Het meest realistische scenario bevat volgende onderdelen:

KMO / A-strook:

- de volledige vloeroppervlakte in de sokkel wordt ontwikkeld als KMO's.
- bouwveld A4 wordt niet meegenomen omdat deze zone pas ontwikkeld kan worden na realisatie van de Oosterweelverbinding.

De totale bruto vloeroppervlakte bedraagt dan **45.276m²**.

KMO / B-strook (bedrijvenzones Be2 en Be3):

- de zone B1 wordt niet meegenomen in de berekening van het mobiliteitsprofiel. Het betreft hier een bestaand bedrijf dat pas sinds 2008 op het bedrijventerrein gevestigd is en dus geen extra verkeer zal genereren. Het bedrijf heeft de volledige zone in eigendom en heeft in de huidige activiteit (afschrijvingsperiode van 30 jaar) geen behoefte aan verdere uitbreiding en/of ontwikkeling van de volledige zone (enquête bij bestaande bedrijven periode juni 2007).
- de zones B4, B5 en B6 worden evenmin meegenomen in de berekeningen omdat deze zones pas vrijkomen na de realisatie van de Oosterweelverbinding.
- de zones B2 en B3 kunnen wel ontwikkeld worden op korte termijn.
- voor de berekening van extra verkeersproductie zijn de bestaande bedrijven in zone Be3 niet meegerekend. Het RUP voorziet in een beperkte uitbreiding van de bestaande bedrijven door hoger te bouwen en het tegen elkaar aan gaan bouwen. Dit is echter op vlak van extra verkeersgeneratie te verwaarlozen.

De totale bruto vloeroppervlakte van deze ontwikkelingen bedraagt **33.200m²**.

KANTOREN / A-strook:

- voor de kantoren wordt gerekend met een invulling vanaf de sokkel. Dit betekent voor de bouwvelden A1, A2, A3, Aa, Ab en Ac 5 verdiepingen, voor het bouwveld Ad 8 verdiepingen (hoogteaccent).
- bouwveld A4 wordt niet meegenomen omdat deze zone pas vrijkomt na realisatie van de Oosterweelverbinding.

De totale bruto vloeroppervlakte voor kantoren bedraagt **60.795m²**.

De A-strook is gericht op activiteiten waarvan het vrachtwagentransport beperkt is. Er wordt vooral gemikt op bedrijven met een vervaardiging van producten van hoogtechnologische aard en/of bedrijven waaraan een onderzoeksprogramma is verbonden. Dergelijke bedrijven hebben in principe naast een productiehof ook een aandeel kantoorruimte nodig ten dienste van het product of producten die er onderzocht en/of vervaardigd worden. Voorbeelden zijn farmaceutische bedrijven, onderzoek én ontwikkeling, vervaardiging van materialen of systemen (bv. ventilatie en zonweringproducten).

De B-strook bestaat uit kleine en middelgrote bedrijven ($\pm 2.500\text{m}^2$) of bedrijfsverzamelgebouw; een showroom is mogelijk. Er komen geen kantoren, grote logistieke bedrijven, detail- en kleinhandelsactiviteiten en vervuilende industrie.

De KMO zones tellen in totaal een bruto vloeroppervlakte van 78.476m^2 . Met 1 werknemer per 200m^2 vloeroppervlakte zullen er 706 personen tewerkgesteld worden.

RUP Katwilgweg

Het totaal aantal autobewegingen in het spitsuur voor zowel de werknemers als de bezoekers bedraagt 187.

[illegible]

	Bezoekers	Bezoekers in spitsuur						TOTAAL
71	bezoekers per dag (bron 5)	bezoekers per spitsperiode (17-18u)						
0.15	aantal in spitsperiode	M o d a l s p i t (E i n t)						
11		auto bestuurder						
0.63		(E i n t)						
7		auto passagier						
0.04		(E i n t)						
0								
0.14		openbaar vervoer						
1		(E i n t)						
0.16		(E i n t)						
2		Fiets						
0.03		(E i n t)						
0		te voet						
187		Autobewegingen in spitsuur totaal						

1. Om het aantal werknemers te bepalen wordt uitgegaan van 1 werknemers/200m² (bron: technisch deelrapport om dit te Plan MER bedrijventerrein Luchthaven Apenaken en een aanwezigheidspercentage van 90%.)
2. Gemiddeld zal 1 werknemer 1 m² aanloopruimte en 1 m² aanlegrijtuig van het werk. Het aantal verplaatsingen per dag voor een werknemer is 2.
3. 20,7% van de werknemers zal zich verplaatsen tijdens het spitsuur. (OVG Vlaanderen, 2000)
4. OVG, Antwerpen, 2000-2001, tabel 25 : verdeling van personen (beroepsactieven) volgens hoofteverwijzing naar werknemer
5. Aannamen: 1 bezoeker per 10 werknemers

Het totaal aantal autobewegingen in het spitsuur voor zowel de werknemers als de bezoekers bedraagt 578.

[illegible]

Bezoekers		Bezoekers in spitsuur									TOTAAL			
219	bezoekers per dag (bron 5)	33	bezoekers per spitsperiode (17-18u)	21	auto bestuurder	1	auto passagier	5	overbaar vervoer	5	fiets	1	te voet	578
0,15	aandeel in spitsperiode	0,63	ModSpit (bron 1)	0,64				0,16		0,63				

Opmærksomhed og beredværelse:

1. Om het aantal werknemers te bepalen wordt uitgegaan van 4 werknemers/100m² (bron: ASW 2004, CROW, p. 214: 1 arbeidsplaats/25m² bruto vloeroppervlakte, met een aanwezigheidspercentage van 90%.)
2. Gemiddeld zal 1 werknemer 1 maal toekomen en 1 maal wegrijden van het werk. Het aantal verplaatsingen per dag voor woon-werkverkeer is 2.
3. 20,7% van de werknemers zal zich verplaatsen in het avondspituur. (OVG Vlaanderen, 2000)
4. OVG, Antwerpen, 2000-2001, tabel 25 : verdeling van personen (beroepsactieven) volgens hoofteervoerswijze woon-werkverkeer
5. Aannames : 1 bezoeker per 10 werknemers

SAMENVATTING VERKEERSPRODUCTIE

KMO's: 187 vertrekkende wagens

Kantoren: 578 vertrekkende wagens

Reeds aanwezige bedrijvigheid: 50 vertrekkende wagens

Totaal: 765 vertrekkende autobewegingen

In de avondspits verlaten enkel wagens het kantoren en bedrijventerrein. Alle 815 auto's rijden de Blancefloerlaan op via een enkele rijstrook.

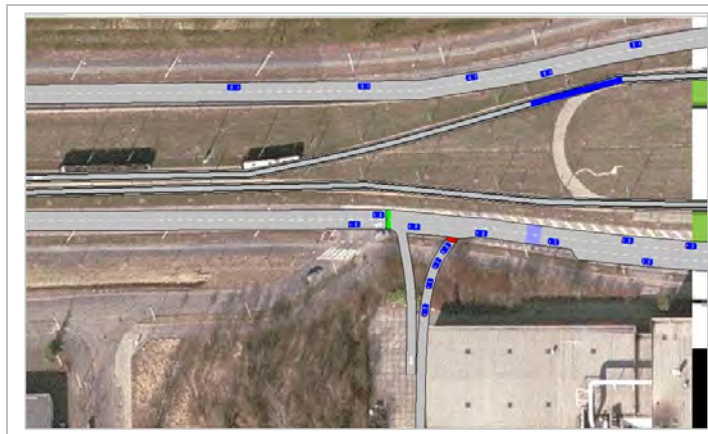
SIMULATIE

Uit de simulaties blijkt dat er **verkeerslichten** noodzakelijk zijn aan de in- en uitrit van Katwilgweg. Wanneer er geen lichten voorzien zouden worden, gebeurt het oprijden van de Blancefloerlaan niet veilig. De grote stroom voertuigen die in de avondspits Katwilgweg verlaten (815 pae/uur) conflicteert met de bijna 900 voertuigen die op de Blancefloerlaan rijden. Er zouden dan ook wachtrijen ontstaan op deze toerit zonder het plaatsen van verkeerslichten.

Katwilgweg wordt via de Blancefloerlaan ontsloten via een rechtsin-rechtsuitaansluiting. Enkel het verkeer komende van Zwiindrecht kan deze inrit gebruiken. Het uitrijdend verkeer wordt in

RUP Katwilgweg

dit scenario afgewikkeld via deze in-uitrit. Om het verkeer vanuit Katwilgweg veilig op de Blancefloerlaan te laten rijden, worden extra verkeerslichten voorzien op de Blancefloerlaan ter hoogte van de in- en uitrit van Katwilgweg (figuur).



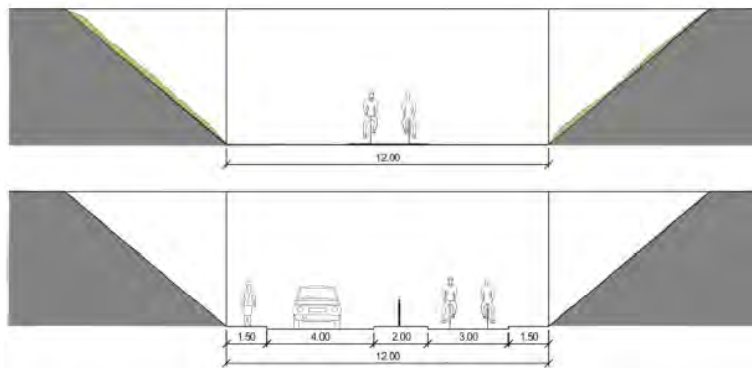
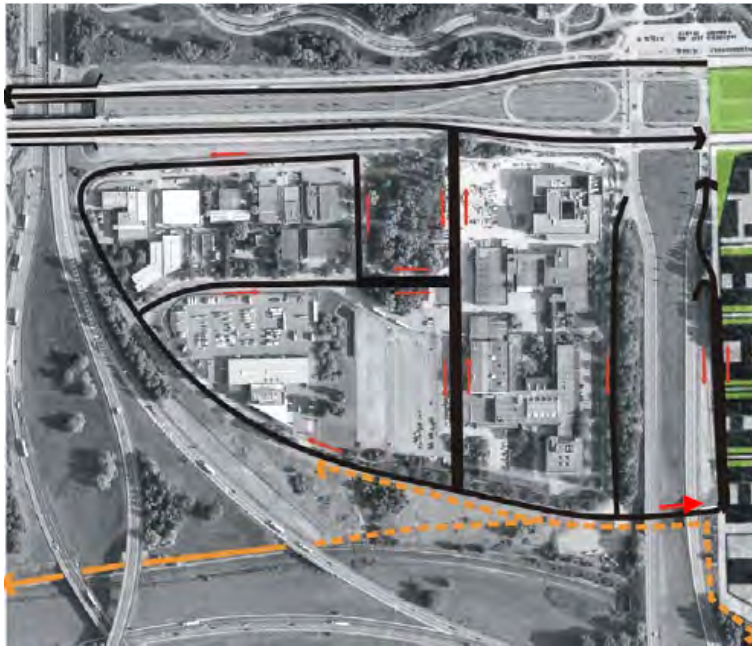
Figuur: Ontsluiting Katwilgweg via Blancefloerlaan (verkeersmodel Aimsun)

Of de uitrit op de Blancefloerlaan de verkeersstroom al dan niet met verkeerslichten kan afwikkelen, wordt onderzocht met de methode van Slob. Volgens deze methode blijkt de α -waarde (intensiteitscriterium) 1.84 bedraagt, en dus groter is dan 1.33 (kritische waarde), zijn verkeerslichten noodzakelijk op deze toerit tot het bedrijventerrein.

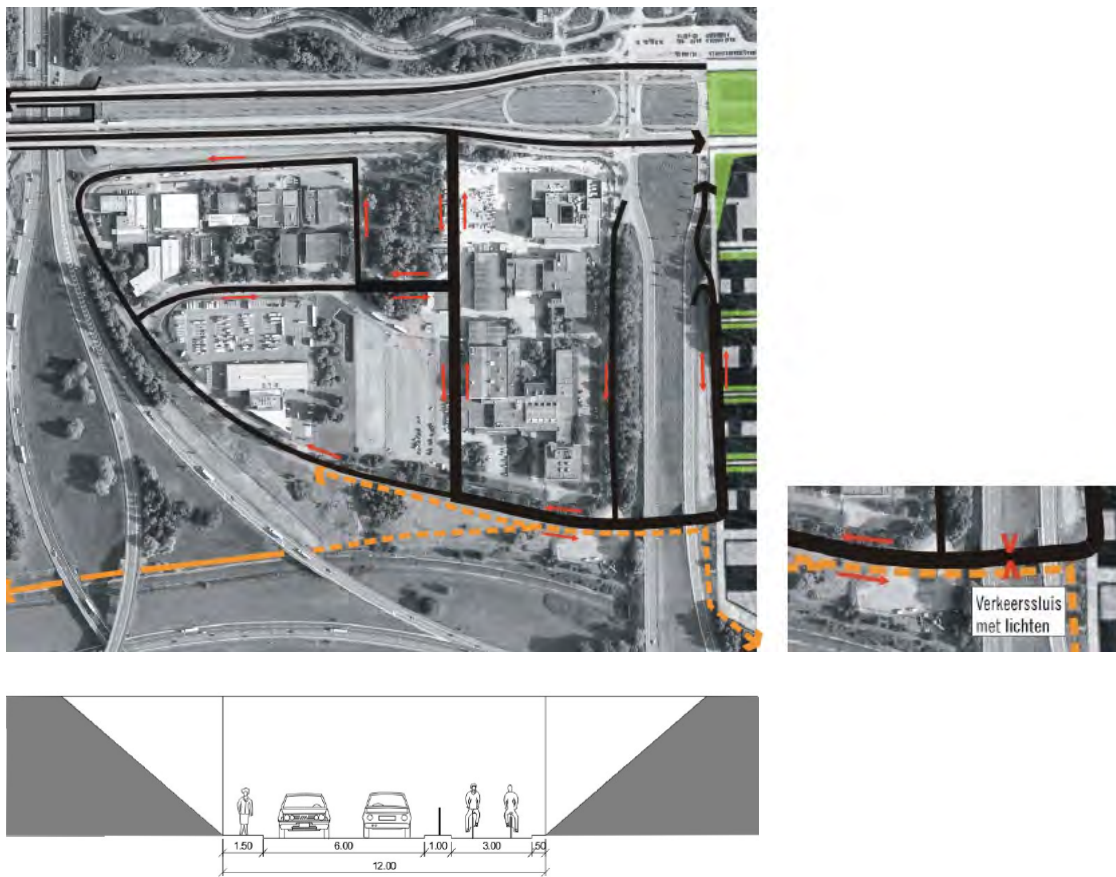
Het verkeer dat vanuit Antwerpen via de Blancefloerlaan rijdt of de afrit van de R1 neemt, dient Katwilgweg te bereiken via de Katwilgweg. Dit is de afsplitsing ten westen van de inrit van de R1.

Voor de ontsluiting van de kantorenstrip van het project Regatta besluit de mobier dat er op de korte termijn een probleem bestaat voor de ontsluiting naar het hogere wegennet. Op lange termijn is het de bedoeling dt de ontsluiting plaats vindt langs de Nieuwe Singel (doortrekking van de Singel tot op Linkeroever in kader van het strategisch project Groene Singel). Er worden 2 oplossingsvarianten voorgesteld:

Variant 1: rechtstreekse aansluiting op het huidige op- en afrittencomplex aan de oostzijde van dit complex en aansluiting op het bedrijventerrein Katwilgweg via de bestaande tunnel onder het op- en afrittencomplex.



Variant 2: volledige ontsluiting via het bedrijventerrein Katwilgweg via de bestaande tunnel onder het op- en afrittencomplex.



Conclusie

Een lichtenregeling ter hoogte van de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein op N70/Blancefloerlaan is noodzakelijk. De bestuurders die rechtdoor rijden op de Blancefloerlaan, krijgen tegelijkertijd groen voor het licht aan Katwilgweg en aan het kruispunt, zodat een vlotte doorstroming verzekerd is.

Voor het project Regatta kan gesteld worden dat een volledige ontwikkeling van de kantorenstrip binnen de huidige infrastructuur problematisch zal worden. Zowel bij variant 1 als 2 treden er ongewenste problemen op. Anderzijds gaat het om een tijdelijke situatie, in afwachting van de realisatie van de nieuwe knoop R1 / Blancefloerlaan, waarna hier ruimte vrij komt voor meer fundamentele oplossingen. Aanbevolen wordt dan ook de ontwikkeling van de kantorenzone Regatta te faseren en op korte termijn slechts gedeeltelijk in te vullen in afwachting van de aanleg van de geplande nieuwe knoop.

Naast de infrastructurele en/of verkeerstechnische maatregelen zijn ook flankerende maatregelen aangewezen. Deze maatregelen zijn gericht op het verminderen van het totale aantal verplaatsingen of ze spelen in op een modale verschuiving naar minder belastende vervoerswijzen. Door ingrepen in bijvoorbeeld de arbeidsorganisatie kan het aantal verplaatsingen op Katwilgweg verminderd worden (door optimaal gebruik van technologische vernieuwingen met betrekking tot bv. telewerken), of beter gespreid (door glijdende werkuren, thuisleveringen) over de tijd waardoor de piekbelastingen afnemen.

Het aanmoedigen om het openbaar vervoer te gebruiken als woon-werkverkeer door een terugbetaling van de gemaakte kosten behoort tot de mogelijkheden om het aantal autoverplaatsingen te beperken. Een andere manier om het autogebruik te verminderen bestaat erin voordelen te geven aan personen die zich met de fiets naar het werk verplaatsen. Deze voordelen kunnen bestaan uit een fietsvergoeding en het plaatsen van douches op het werk. De opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor heel de site kan hierbij de nodige informatie leveren voor de werkgevers en de werknemers. Een duidelijke communicatie over het vervoeraanbod, eventueel in de vorm van persoonlijk reisadvies, kan mensen over de lijn trekken om de verplaatsing ook eens op een andere manier te maken. Een 'probeer'-abonnement voor werknemers kan hiertoe nuttig zijn. De bedrijven kunnen ten slotte ook zorgen voor gezamenlijk bedrijfsvervoer, waarbij werknemers op afgesproken plaatsen opgehaald worden (cf. gelijkaardige initiatieven in de Antwerpse haven).

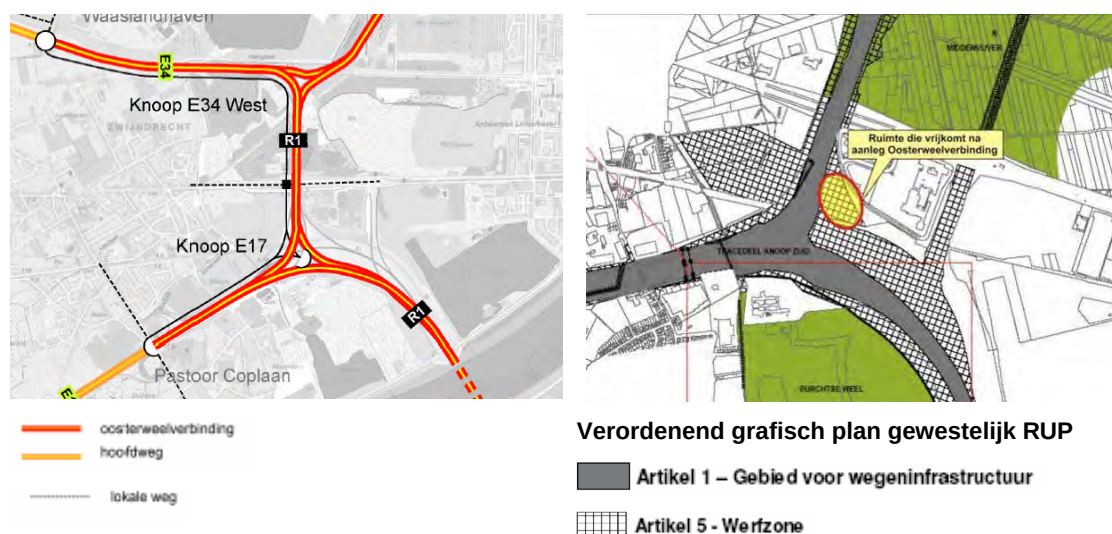
Op langere termijn wordt een verdere uitbreiding voorzien van de activiteiten op Katwilgweg die voor nog meer verkeer zullen zorgen. In de tweede fase van deze studie zal onderzocht worden of een verdere optimalisatie van de ontsluiting van Katwilgweg op lange termijn mogelijk is.

4 ONTWIKKELINGEN IN DE BUURT VAN HET PLANGEBIED

4.1 Gewestelijk RUP Oosterweelverbinding (M.B. 16 juni 2006)

4.1.1 Relevante elementen uit RUP Oosterweelverbinding

Het project Oosterweelverbinding omvat het sluiten van de kleine ring R1 aan de noordzijde van de stad Antwerpen ter hoogte van Oosterweel d.m.v. een bijkomende tunnel- en viaductverbinding tussen Linker- en Rechterschelde-oever. In onderstaande figuren wordt een beeld gegeven van de geplande nieuwe verbinding en het bestemmingsplan van het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding (M.B. 16 juni 2006) in de buurt van het plangebied Katwilgweg.



Figuur 9: Oosterweelverbinding en uittreksel gewestelijk RUP

- Knoop E34 West en Knoop E17 (zie figuur hierboven) worden gerealiseerd voor de uitwisseling van het verkeer tussen E17/E34/Oosterweel/R1 in alle richtingen.
- Op de E34 wordt een compact en volwaardig aansluitingscomplex aangelegd ter hoogte van de Canadastraat. Er wordt een aansluiting voorzien op de nieuwe parallelweg. Op deze manier worden Zwijndrecht en Linkeroever ontsloten. De aansluiting van de parallelweg op de E17 wordt in twee richtingen gesplitst. Richting Kennedytunnel wordt een aansluiting voorzien in knoop E17. De aansluiting richting Gent wordt voorzien aan de Pastoor Coplaan. De Blancefloerlaan sluit aan op de parallelweg.
- Bij de heraanleg van de knoop Linkeroever wordt de bestaande infrastructuur sterk gecomprimeerd. De bestaande infrastructuurzone wordt deels als werfzone gebruikt. Door dit compacter ruimtegebruik komt ruimte vrij voor nieuwe ontwikkelingen: ca. 5 ha net ten noorden van de spoorlijn Gent-Antwerpen, aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg (zie bovenstaande rechtse figuur).
- In het kader van de Oosterweelverbinding geeft de BAM aan dat een snelfietsroute langs de spoorlijn richting Burcht mogelijk is. Bij een eventuele realisatie van deze snelfietsroute ontstaat hierdoor een doorlopende oost-west-fietsas die de Galgenweellaan verbindt langs de oevers van het Galgenweel over het terrein Prestibel/Regatta verbindt met de Blancefloerlaan enerzijds en via de bestaande tunnel met de snelfietsroute richting Burcht anderzijds.

Daar een gemeentelijk RUP evenwel niet kan afwijken van een gewestelijk RUP (VCRO art 2.2.13§3), zal het RUP Katwilgweg rekening moeten houden met het GRUP Oosterweelverbinding. Een deel van het plangebied van RUP Katwilgweg is in het GRUP geselecteerd als **werfzone** in overdruk. Doordat de werfzone de timing van de ontwikkeling van het bedrijventerrein sterk beïnvloedt, zal het RUP Katwilgweg zich afstemmen met het GRUP, door de werfzone en de bijhorende voorschriften te opnemen.

- In het kader van de Oosterweelverbinding werd het gebied van de Middenvijver, gesitueerd ten noorden van de Blancefloerlaan en ten oosten van de verbindingsweg E17-E34 (de geplande ring) heringericht. Onderstaande figuur geeft een beeld van de ingrepen die voorzien worden op vlak van ecologie, hydrologie, landschappelijke inpassing en recreatie.



Figuur 10: kaart met ecologische, hydrologische, landschappelijke en recreatie ingrepen

4.2 Relevante elementen uit project-MER Oosterweelverbinding

Voor de Oosterweelverbinding is op 30 maart 2007 een project-MER goedgekeurd (PRMER-0152).

De herstructurering van de bedrijvenzone Katwilgweg evenals de realisatie van het Regattaproject zijn in het genoemde project-MER reeds mee beschouwd in het nulalternatief¹³.

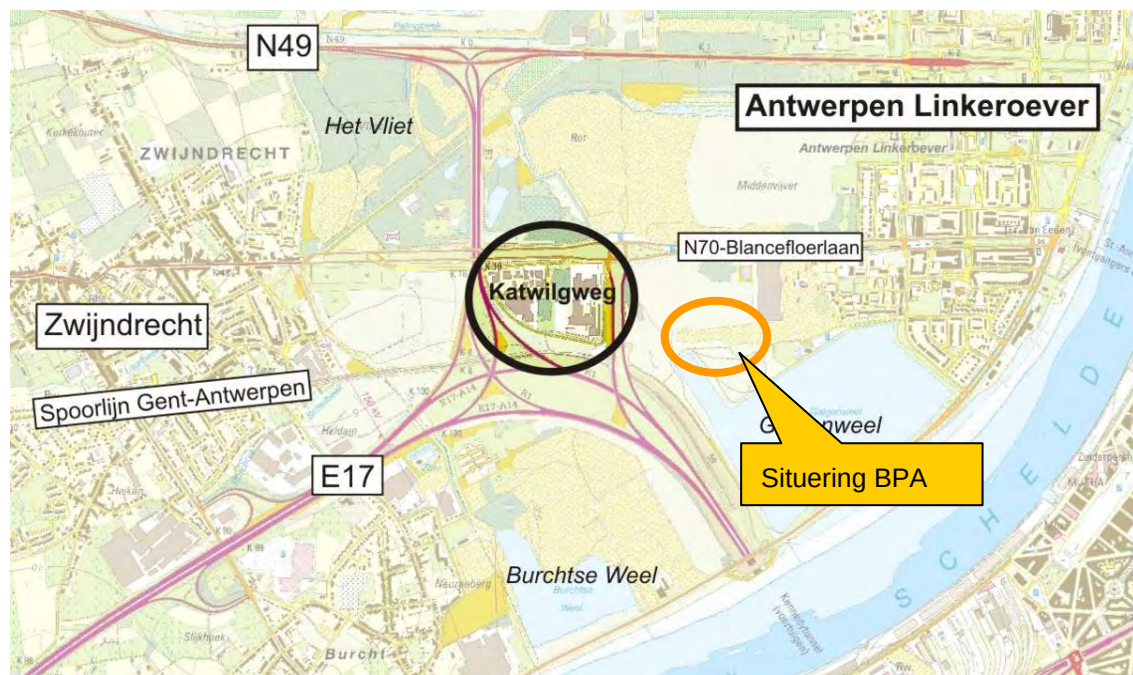
Met betrekking tot het mobiliteitsaspect stelt het MER dat de impact van de realisatie van de Oosterweelverbinding op de meeste aspecten neutraal tot positief te noemen is. De verwachte verkeerstoename die zich in en rond de Stad Antwerpen zal verspreiden en die bestaat uit bestemmingsverkeer maar ook veel internationale transporten en transporten van en naar de haven, wordt beter opgevangen.

Op het onderliggende wegennet – met talrijke assen die de stad met de randgemeenten verbinden – zijn er zowel positieve als negatieve effecten te verwachten. In sommige gevallen en op sommige gewestwegen, zal de toename van het verkeer en de bijhorende toename van het risico op congestie niet worden opgelost door de Oosterweelverbinding. Dit geldt onder meer voor de Blancefloerlaan waar eerder een toename wordt verwacht door sluipverkeer (richting Waaslandtunnel). Het MER stelt als milderende maatregel voor om de sluipverkeersroute Blancefloerlaan-Halewijnlaan-Waaslandtunnel te ontmoedigen, bv. verbodsregels voor zwaar vrachtverkeer, snelheidsremmende maatregelen, asverschuivingen of 'zachte knippen' om verkeer af te remmen waardoor de sluipweg minder aantrekkelijk wordt. Het MER stelt dat 'harde knippen' zouden kunnen overwogen worden indien uit de monitoring zou blijken dat het sluipverkeer blijvend is.

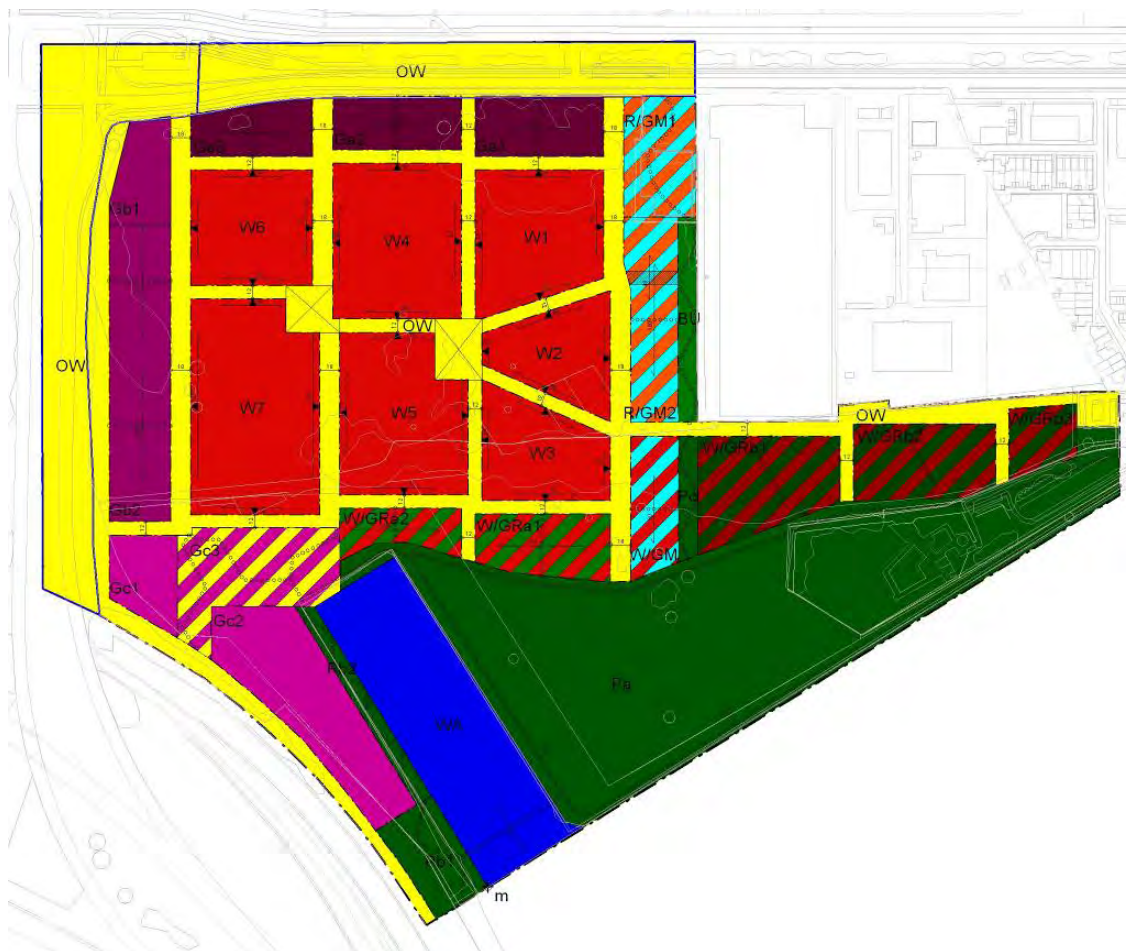
4.3 Aangrenzend BPA Galgenweel-Borgerweert (Prestibel-Regatta)

4.3.1 Relevante elementen uit BPA

Het BPA Galgenweel–Borgerweert (Regatta) op Linkeroever werd door de Vlaams minister bevoegd voor ruimtelijke ordening goedgekeurd op 2 mei 2007. De openbare wegenis van de



Nieuwe Singel en de Blancefloerlaan werd door de minister van goedkeuring onthouden.



Figuur 11: Situering BPA Galgenweel-Borgerweert en het BPA zelf

Het BPA omvat het gebied tussen de op- en afrit nr. 6 Linkeroever van de E17 in het westen, De Blance-floerlaan in het noorden, de site Combori in het oosten en de recreatieve plas 'het Galgenweel' in het zuiden.

Dit BPA bepaalt mee de uitwerking van het RUP voor het bedrijventerrein Katwilgweg. Zowel op vlak van programma (aandeel kantoren), als op het vlak van inrichting en beheer.

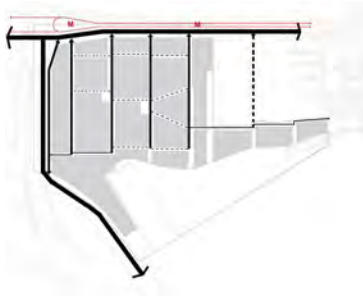
Volgende kwantitatieve randvoorwaarden – relevant voor het RUP Katilwilgweg-oost – zijn hierin vastgelegd:

- Er kan op de site een kantoorprogramma worden gerealiseerd dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:
 - Er kan maximaal 40.000 m² vloeroppervlakte voor kantoren gerealiseerd worden in de bestemmingszone rand Nieuwe Singel (Gb)

- Bijkomend kunnen kleinere kantoren gerealiseerd worden in de bestemmingszone Wijk (W) en Rand Blancefloerlaan (Ga) met een maximale bruto vloeroppervlakte van 1.500 m² per kantoor.

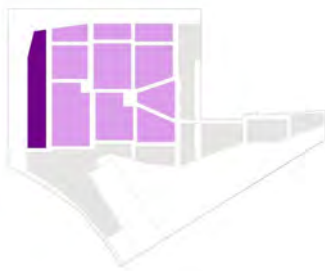
Verder zijn volgende elementen uit dit BPA relevant bij de opmaak van het RUP Katwilgweg:

Ontsluiting van de Regattasite



De Regattasite wordt ontsloten naar de Blancefloerlaan. Er is een aanvullende aansluiting op de Edmond de Coussemakerstraat om de Regattasite met de onmiddellijke omgeving te verbinden, evenwel zonder dit als wijkontsluiting te gebruiken.

Inplantingsmogelijkheden voor kantoren op de Regattasite



Langs de toekomstige Nieuwe Singel (huidige op- en afrit nr. 6 Linkeroever) wordt een stedelijke band geconcentreerd waarin maximaal 40.000 m² multi-tenant kantoren gerealiseerd worden. Daarnaast kunnen in functie van de behoefte van concrete eindgebruikers, een beperkt aantal (max. 1.500 m² per kantoor) gerealiseerd worden, te verweven in de woonwijk (maximaal 10.000 m²) en in de rand Blancefloerlaan (maximaal 5.00 m²).

4.3.2 Relevante elementen uit ProjectMER Regatta

Voor de realisatie van het BPA is recent een project-MER goedgekeurd (PRMER-0194).

Het project-MER voor het Regattaproject stelt dat dit project voor een verhoging van de overschrijdingen van de streefwaarden (aantal voertuigen) zal zorgen op de Blancefloerlaan. Het MER beoordeelt het effect op het verkeer ten gevolge van het Regattaproject als significant negatief.

Om de verkeersstromen blijvend te evalueren, wordt in het MER een postmonitoring op de Blancefloerlaan voorgesteld. Daarnaast wordt in het MER voorgesteld om – rekening houdend met de huidige overschrijdingen van de draagkracht – te onderzoeken hoe dit structureel kan worden opgelost.

Het MER stelt dat ook na realisatie van de Oosterweelverbinding de cumulatieve negatieve effecten ten gevolge van het Regatta-project op de Blancefloerlaan versterkt zullen worden.

4.4 Ruimtelijk ontwikkelingsconcept Scheldepark-Linkeroever

In het kader van het s-RSA Antwerpen Ontwerpen heeft de stedelijke dienst van de stad Antwerpen voor volledig Linkeroever een ruimtelijk ontwikkelingsconcept uitgewerkt: Scheldepark-Linkeroever.

Het Scheldepark-Linkeroever behoort tot de strategische ruimten van het s-RSA. Verschillende stedelijke projecten en initiatieven van de Vlaamse overheid dienen zich aan in dit gebied. Het college gaf in februari 2008 de opdracht om een ontwerpend onderzoek voor gans het park op te starten met het oog op het zoeken naar ruimtelijke samenhang en de formulering van ontwikkelingsperspectieven. Na overleg met de verschillende stedelijke diensten en kabinetten werd eveneens een ruimtelijk ontwikkelingsconcept voor het Scheldepark van Linkeroever opgesteld.

Visie vertaald naar krachtlijnen van het ontwikkelingsconcept Linkeroever

De algemene visie op het Scheldepark-Linkeroever is vertaald naar 3 krachtlijnen:

- Landschappen markeren en beleefbaar maken
- Het creëren van een landschappelijke onderlegger
- Werken met een padenstructuur als 'materialisering' van de beleving

In de deelgebiedenbenadering behoort bedrijventerrein aan de Katwilgweg tot het deelgebied 'Parkstad'. De krachtlijnen voor de parkstad zijn:

1. rijboulevard: Blancefloerlaan
2. flaneerboulevard: Gloriantlaan + doorsteken naar de Schelde-oever
3. interne paden & binnenkamers: Europark & Regattapark
4. activiteitenruimten: Van Eedenplein
5. "laan wordt ruimte": op- en afrit nr.6 Linkeroever wordt 'nieuwe Singelweg'.

Voor elk van deze krachtlijnen wordt in de nota gesteld dat verder ontwerpend onderzoek nodig is.

4.5 De Lijn: Pegasusplan 2003 – 2015

Een hoogwaardig performant openbaar vervoersaanbod vormt een prioritaire doelstelling van De Lijn. Het Pegasusplan is een instrument van De Lijn voor een duurzame mobiliteitsbeheersing dat de (lokale) overheden helpt een toekomstig ruimtelijk beleid te voeren. Binnen de context van dit Pegasusplan wenst De Lijn een tramlijn naar Burcht aan te leggen.

In het kader van het project Oosterweelverbinding werd rekening gehouden met een mogelijk tracé langs de huidige oprijt nr. 6 en spoorlijn 59.

5 BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND PLANGEBIED

5.1 Gewestelijk RUP Oosterweelverbinding (M.B. 16 juni 2006)

Zie onder 4.1.

5.2 Rooilijnplannen

Er zijn geen rooilijnplannen van toepassing in of grenzend aan het plangebied.

5.3 Verkavelingen

Binnen de contouren van het RUP werden geen verkavelingsvergunningen afgeleverd. Ook aangrenzend zijn er geen verkavelingsvergunningen met relevantie voor het RUP.

5.4 Erfdienstbaarheden

5.4.1 Gasleiding onder hoge druk

Ten zuiden van de N70/Blancefloerlaan en ten oosten van het gebied Het Zand loopt een gasleiding onder hoge druk. Deze leiding ligt ongeveer op een diepte van 0,60m. Rond deze leiding is een erfdienstbaarheidzone van toepassing. De breedte ervan bedraagt 5,00 meter langs weerszijden van de leiding. Binnen deze zone zijn volgende elementen verboden:

- het oprichten van constructies en gebouwen van welke aard;
- het uitvoeren van werken die als rechtstreeks of onrechtstreeks gevolg een wijziging van het niveau van de grondoppervlakte zouden hebben of kunnen hebben;
- het heien van palen, piketten en/of damplanken;
- bomen of andere beplantingen met diepe wortels te planten
- natuurlijke zaailingen van bomen of andere beplantingen met diepe wortels te laten groeien;
- het aanleggen op de toegang van en inritten voor garages van een monolitische laag (asfalt, beton, ...).
- Het planten van bomen en struiken andere dan deze vermeld op de lijst op te vragen bij Fluxys.

Daarnaast zijn ook nog volgende bepalingen van toepassing:

- binnen een strook van 30 m d.i. 15 m langs weerszijden van elke installatie (=beschermde zone), mag behoudens voorafgaande instemming van Fluxys en onverminderd hetgeen voorzien is in de erfdienstbaarheidszone (zie hierboven) niet overgegaan worden tot het oprichten van gebouwen of gesloten lokalen. Elk ontwerp dient aan de N.V. Fluxys voorgelegd te worden teneinde de te eerbiedigen veiligheidsafstanden, overeenkomstig de vereisten van elk specifiek geval, te bepalen.
- Zowel binnen als buiten de erfdienstbaarheidszone (10m-zone) en de 30m-zone zijn alle graafwerken of ontgroningen eveneens verboden die de stabiliteit van de grond of de ondergrond waarin de aardgasvervoerinstallaties zich bevinden, in het gedrang zouden kunnen brengen. In dat geval zal de eigenaar zijn plannen voor de goedkeuring aan de N.V. Fluxys moeten voorleggen.
- In geval van het plaatsen van een afsluiting dient de N.V. Fluxys op elk moment de toegang te behouden tot haar installaties. In dat geval zullen de eigenaars en/of de gebruikers de N.V. Fluxys vooraf moeten verwittigen, om dienaangaande een specifieke toegangsconventie af te sluiten.

5.4.2 Collector + persleiding Antwerpen – Zwijndrecht (NV Aquafin)

In 2006 heeft de NV Aquafin een nieuwe collector + persleiding aangelegd. Het tracé is aangelegd aan de voet van het talud van de brug van de Blancefloerlaan/N70 en ligt daar net buiten het plangebied van het RUP Katwilgweg. Aan weerszijden van deze leiding is een erfdiensbaarheidzone van toepassing. De breedte ervan bedraagt 5,00 meter langs weerszijden van de leiding.

Binnen deze zone zijn volgende elementen verboden:

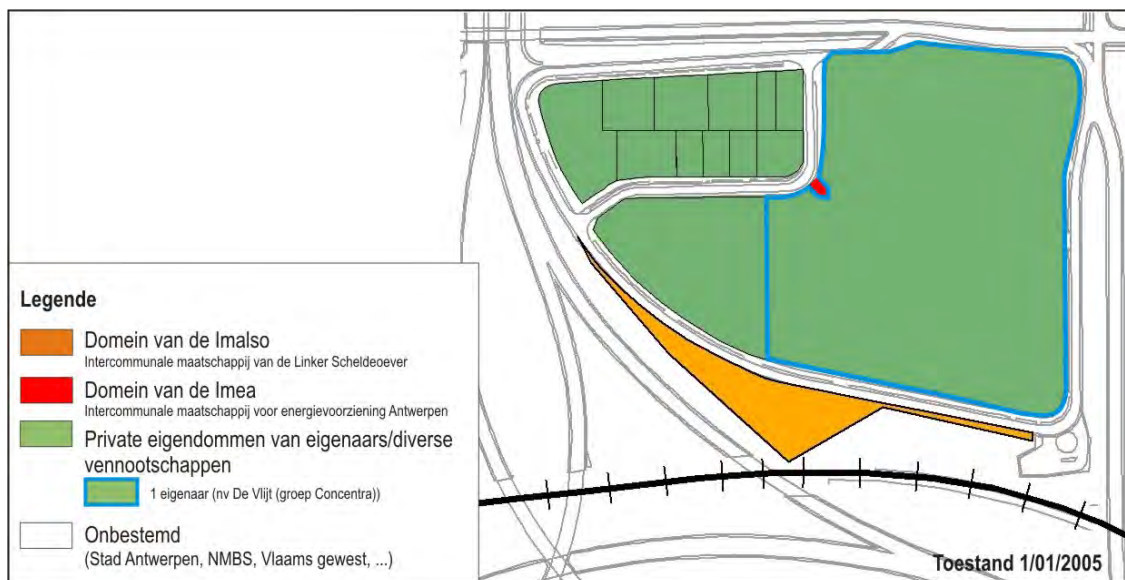
- het oprichten van constructies en gebouwen van gelijke welke aard, elk ontwerp dient aan Aquafin voorgelegd te worden
- wijzigen van het maaiveldniveau;
- het opstapelen van goederen of materiaal met een gewicht $>T/m^2$,
- het heien van palen of piketten in de grond die de buis kunnen beschadigen;
- het rijden over de buis met rollend materieel met een aslast zwaarder dan 12 ton, inclusief mechanische graafuigen
- het planten van diepwortelende struiken en/of bomen.

Verder zijn zowel binnen als buiten hogerbepaalde zones alle uitgravingen of ontgroningen, welke de stabiliteit van de grond of de ondergrond waarin de rioolwaterzuiverings-infrastructureur zich bevindt in het gedrang zou kunnen brengen, eveneens verboden.

Tevens ligt er een erfdiensbaarheid van toe- en doorgang op zulke wijze dat Aquafin, zijn aannemer en hun personeelsleden of agenten altijd de installatie zal kunnen bereiken voor het toezicht, onderhoud, en de eventuele herstelling inclusief vervanging ervan.

5.5 Eigendomsstructuur

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de eigendomsstructuur van de gronden binnen de contouren van het RUP. In onderstaande legende bij de figuur eigendomsstructuur staat NMBS voor NMBS-Holding.



Figuur 12: eigendomsstructuur

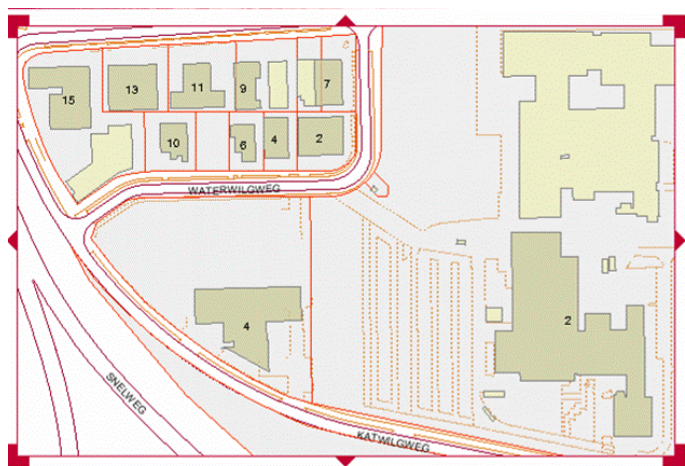
Bron: Stad Antwerpen, Ontwikkelingsbedrijf/Gemeentebedrijf Planningscel/G.I.S. – kadastrale Viewer Antwerpen – toestand 01/01/2009

5.6 Stedenbouwkundige vergunningen en eventuele PV van bouwovertreiding

5.6.1 Bouwovertreidingen

Binnen het plangebied van het RUP is één PV van bouwovertreiding opgesteld:

- Katwilgweg nr. 15 (PV met nr. AN.66.LB.046789/2003), opgemaakt d.d. 19/05/2003: verhardingen aan magazijn.



5.6.2 Afgeleverde bouwvergunningen

Volgende stedenbouwkundige vergunningen en/of weigeringen zijn op het bedrijventerrein Katwilgweg afgeleverd:

Straat	Nr.	Aard bouwwerk	Datum beslissing	Aard beslissing	Aanvrager
Katwilgweg	2	Krantenbedrijf	3/11/1972	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg	2	Aansluiting openbare riool	21/12/1973	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg		Burelen, magazijn	8/03/1974	Vergunning	Sogedis pvba
Katwilgweg	2	Uitbreiding krantenbedrijf	15/06/1978	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg		Weg- en rioleringswerken	18/10/1979	Vergunning	IMALSO
Katwilgweg		Burelen, magazijn, werkplaats	1/04/1980	Vergunning	Pirson J.
Katwilgweg		Garage, showroom	14/11/1980	Vergunning	Jego pvba
Katwilgweg - Waterwilgweg		distributiecentrum	13/06/1980	Vergunning	Sanyo nv

Katwilgweg - Waterwilgweg		distributiecentrum	22/08/1980	Vergunning	Sanyo nv
Katwilgweg	13	Showroom, magazijn	3/11/1980	Vergunning	Vervan pvba
Katwilgweg	2	Uitbreiden krantenbedrijf	16/01/1981	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg	2	handelsdrukkerij	21/08/1981	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg - Waterwilgweg	-	Funerarium, toonzaal	8/05/1981	Vergunning	Van Bogert E.
Katwilgweg		Garage, showroom	20/08/1984	Vergunning	Jego pvba
Katwilgweg		Bureelgebouw, opslagplaats	4/03/1985	Vergunning	Comp nv
Katwilgweg	2	Rotatiezaal	11/05/1987	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg	15	Brandvrije kamer	2/10/1989	Vergunning	C.C.M.P nv
Katwilgweg	7	Uitbreiding – 31.8.93	31/03/1994	Vergunning	Garage Gego
Katwilgweg	2	Productiehal – 8.6.94	3/11/1994	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg	4	Plaatsen van antennes en technische infrastructuur	23/09/1999	Weigering	KPN Orange Belgium nv
Katwilgweg	4	Plaatsen van antennes en technische infrastructuur	5/10/2000	Vergunning	KPN Orange Belgium nv
Katwilgweg	2	Oprichten gebouw voor opvang tolueen	6/01/2000	Vergunning	Verenigde Grafische Bedrijven
Katwilgweg	2	Bouwen van inktlokaal	13/01/2000	Vergunning	Verenigde Grafische Bedrijven
Katwilgweg	2	Bouwen van doksluizen	29/05/2002	Vergunning	De Vlijt nv
Katwilgweg	2	Opening in vloerplaat voor nieuwe trap	29/05/2002	Vergunning	Vangeel Marc
Katwilgweg	15	Bouwen van een werkruimte en proefruimte	15/01/2003	Vergunning	Bogaert
Katwilgweg (Blancefloerlaan)	-	Aanleggen van tijdelijke fietspaden	15/07/2004	Vergunning	Ministerie Vlaamse gemeenschap – Wegen en verkeer
Katwilgweg	-	Bouwen van labo's, sanitair, productieruimte en magazijn	23/07/2004	Weigering	Karl Peeters
Katwilgweg	4	Plaatsen van hoogspannings- en gascabine	29/12/2006	Vergunning	Truck Center nv Mercedes Benz Antwerpen

Katwilgweg	4	Verbouwen van garage en werkplaats en bijhorende kantoren	21/04/2006	Vergunning	Truck Center nv Mercedes Benz Antwerpen
Katwilgweg	4	Plaatsen van Mercedesster op dak	23/02/2007	Vergunning	Truck Center nv Mercedes Benz Antwerpen
Katwilgweg	-	Bouwen van een zendstation voor mobiele telefonie	8/10/2007	Vergunning 5 jaar	Ministerie Vlaamse gemeenschap – Wegen en verkeer
Katwilgweg	2	Oprichten van bedrijvencentrum	4/01/2008	Vergunning	Concentra nv
Katwilgweg	2	Gevelwijziging	19/12/2008	Vergunning	Concentra nv
Waterwilgweg		Industriehallen	31/07/1981	Vergunning	Bamconstruction nv
Waterwilgweg		Handelsgebouw – 26.1.1983	9/05/1983	Vergunning	Crompack Belgium nv
Waterwilgweg		Uitbreiden gebouw – 14.2.1986	15/09/1986	Vergunning	Crompack Belgium nv
Waterwilgweg	4	Magazijn – 27.10.1986	11/05/1987	Vergunning	Van Raemdonck pvba
Waterwilgweg	10	Meubelopslagplaats met woonhuis- 26.3.1986	2/03/1987	Vergunning	Veekmans rita
Waterwilgweg	-	Bijbouwen van een magazijn	10/03/2006	Vergunning	Azo nv

5.7 Milieuvergunningen

Volgende milieuvergunningen zijn op het bedrijventerrein Katwilgweg afgeleverd:

Adres	Nummer	Klasse	Rechtspersoon	Geldigheid
Katwilgweg 2	1999344	1	Verenigde Grafische Bedrijven v.g.b.	2/12/1999 - 23/11/2006
	199944	0	De Vlijt	
Katwilgweg 4	2006210	2	Mercedes-Benz Antwerpen	11/08/2006 - 11/08/2026
Katwilgweg 7-9	19993828	2	Garage Jego	31/03/1994 - 1/09/2011
Katwilgweg 15	1999424	3	AZO	
Waterwilweg/Katwilgweg	2556887	2	Van Bogaert	?
Waterwilgweg 2	2556717	2	IMEA	5/12/1989 -
Waterwilgweg 4	2000466	2	Bellarti	21/09/2000 - 9/03/2020

5.8 Bodemvervuiling

Volgens officiële gegevens van OVAM komen er in het plangebied geen vervuilde sites of percelen voor¹⁴.

¹⁴ OVAM spreekt zich enkel uit over de sites en percelen waar zij over bruikbare gegevens beschikt (bodemonderzoek, analyse grondmonsters, ...).

6 BESCHRIJVING BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND PLANGEBIED

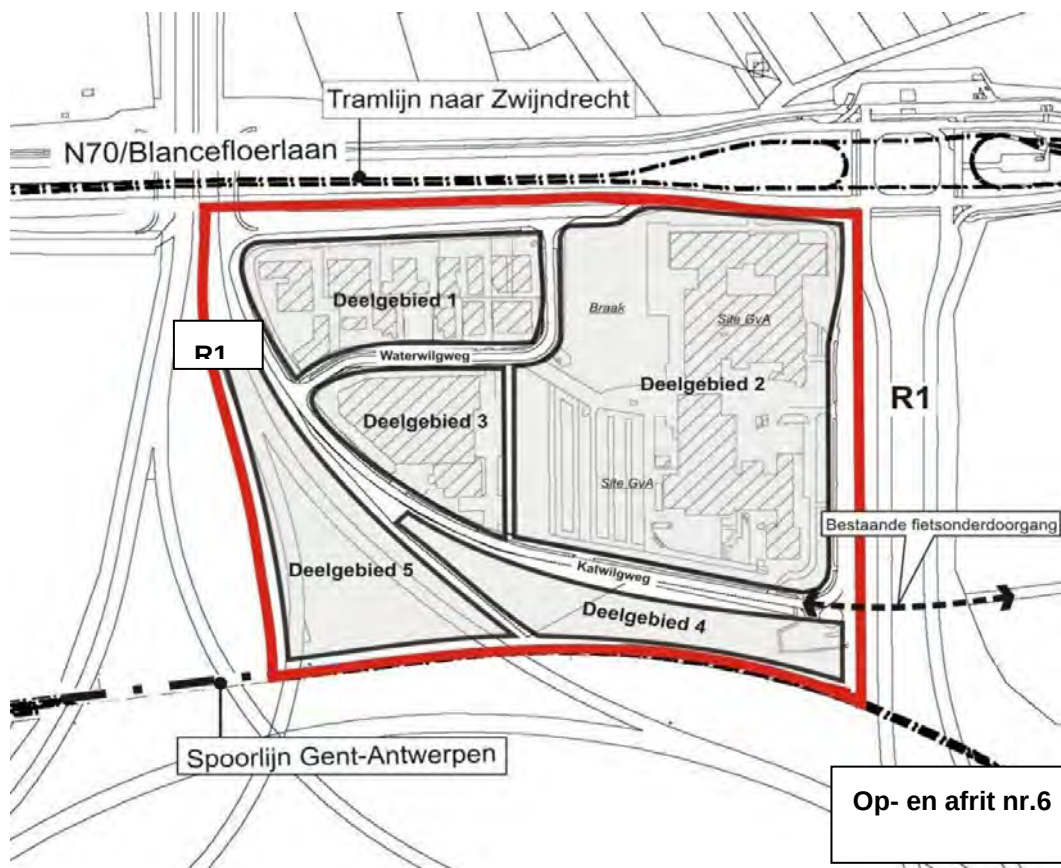
6.1 Structuurbepalende elementen

De belangrijkste structuurbepalende elementen in de bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied en omgeving zijn:

- Het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg;
- De Blancefloerlaan die fungeert als ontsluitingsweg en als belangrijke drager van openbaar vervoer (tramlijn naar Zwijndrecht);
- De (ingesleufde) spoorlijn Gent-Antwerpen;
- De bestaande/geplande (heraanleg) van de knoop Linkeroever;
- De op- en afrit nr. 6 Linkeroever.

6.2 Beschrijving bestaande toestand – referentiesituatie

Onderstaand wordt een samenvattende beschrijving gegeven van de bestaande toestand van het bedrijventerrein Katwilgweg en omgeving.



Figuur 13: bestaande toestand bedrijventerrein Katwilgweg

Bedrijventerrein Katwilgweg

Het bedrijventerrein 'Katwilgweg' is op het gewestplan ingekleurd als zone voor ambachtelijke activiteiten en heeft een bruto oppervlakte van 19,80 ha. Binnen dit bedrijventerrein kunnen grosso modo 5 deelgebieden onderscheiden worden:

Deelgebied 1: tussen de Blancefloerlaan en de Waterwilgweg: in dit deelgebied zijn een 12-tal kleinschalige nog actieve KMO's gevestigd. Het gaat om verschillende type lokale bedrijven actief in ondermeer telecom, marmer- en granietwerken, twee autogarages, een bedrijf actief in de sector van zwembaden en fitness, ... De gemiddelde gebouwenoppervlakte van deze bedrijven bedraagt $\pm 1.050 \text{ m}^2$.

Deelgebied 2: site van de Gazet van Antwerpen: De site van de Gazet van Antwerpen is in eigendom van één eigenaar en heeft een oppervlakte van grosso modo 81.700 m^2 (8,17 ha). Dit gebied wordt door een projectontwikkelaar volledig heringericht. Er is reeds begonnen met het bouwen van een nieuw gebouw voor de Gazet van Antwerpen. Hiertoe werd het meest noordelijke voormalige gebouw al gesloopt. Ook de andere bestaande gebouwen zullen binnen afzienbare tijd gesloopt worden om in de plaats ervan nieuwe gebouwen op te richten.

Deelgebied 3: Het is een terrein van ongeveer 1,68 ha waar in 2006-2007 de nieuwe gebouwen van Mercedes Truck Center werden opgetrokken (*bouwvergunning dd. 21/04/2006 – verbouwen garage + werkplaats en bijhorende kantoren*).

Deelgebied 4: tussen de Site Gazet van Antwerpen en de spoorlijn. Dit gedeelte van het bedrijventerrein ligt tussen de spoorlijn en de Katwilgweg. Het heeft ongeveer een oppervlakte van 1,4ha en ligt braak. Een deel is eigendom van de *NMBS-Holding*.

Deelgebied 5: vrijkomende terreinen na heraanleg knoop Linkeroever: een vijfde deelgebied dat kan onderscheiden worden is het gebied waar momenteel nog de snelweg met bermen liggen van de verkeerswisselaar. Na de heraanleg van de knoop Linkeroever komt een deel van deze gronden ($\pm 31.000 \text{ m}^2$, momenteel in eigendom/beheer van de BAM) vrij.

De ontsluiting van het bedrijventerrein Katwilgweg gebeurt via de Blancefloerlaan in het noorden (Waterwilgweg) en de op- en afrit nr. 6 Linkeroever in het Oosten (Katwilgweg). Net naast de spoorweg is er een fietsdoorgang onder het bruggenhoofd van de op- en afrit nr. 6 Linkeroever.

Het bedrijventerrein Katwilgweg voldoet niet meer aan de standaard inzake kwaliteit en duurzaamheid. Het wordt gekenmerkt door een lage beeldkwaliteit, economisch verval, leegstand, en een verslechterde relatie met de omgeving.

Blancefloerlaan/N70

De Blancefloerlaan is een 2x2 autoweg met groene middenberm. In het provinciaal structuurplan is de weg geselecteerd als een secundaire weg type III. In de middenberm ligt een tramlijn die de verbinding verzorgt tussen Antwerpen-centrum en de kern van Zwijndrecht. Ter hoogte van het kruispunt met de Ring is een tramhalte en een P+R-zone.

7 KNELPUNTEN EN POTENTIES

De belangrijkste ruimtelijke knelpunten, kwaliteiten en kansen van het plangebied en omgeving worden kort voorgesteld. Deze zijn op basis van terreininventarisatie en studie van documenten in beeld gebracht.

7.1 Ruimtelijke kwaliteiten (waarden) en kansen

Goede bereikbaarheid: autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverbinding

In potentie heeft het toekomstig bedrijventerrein Katwilgweg voor wegverkeer goede ontsluitings-mogelijkheden. In het gebied liggen veel kansen om deze mogelijkheden te optimaliseren. Daarnaast is het terrein door de nabijheid van de tramlijn naar Zwijndrecht vandaag reeds goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Mogelijk zal ook een nieuwe tramlijn voorzien worden parallel aan het spoor en in het verlengde van de op- en afrit nr. 6 Linkeroever. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van kantoorachtige functies.

Het fietsverkeer van en naar het terrein kan worden gestimuleerd door de missing link in het fiets-routenetwerk tussen onder andere de verbinding vanaf het Zand tot aan de Burchtse Weel te realiseren. Deze kans moet aangegrepen worden om het toekomstig bedrijventerrein ook op het vlak van duurzame mobiliteit verder uit te bouwen.

Mogelijkheden voor het ontwikkelen van een hoogwaardig bedrijventerrein in een groene omkadering

De ligging van het terrein in de Scheldevallei, de korte afstand t.o.v. het Galgenweel en de aansluiting op het noordelijk gelegen natuurgebied (ten noorden van de Blancefloerlaan) maken dat dit bedrijventerrein heel wat potenties heeft om het in te passen in een groene en landschappelijke omgeving.

Ligging langs de verkeersknoop Linkeroever en de Blancefloerlaan

De ligging van het terrein langs de verkeersknoop Linkeroever en de Blancefloerlaan biedt kansen om de randen palend aan de verkeersinfrastructuren als zichtlocatie uit te werken met hoogwaardige en imagoversterkende architectuur.

Een gediversifieerd terrein

In het plangebied kunnen verschillende gebiedsdelen en ruimtelijke componenten onderscheiden worden, met elk hun eigen potenties of beperkingen voor bepaalde bedrijvigheid (zichtlocaties, 'groene' locaties, ontsluitingsmogelijkheden via de weg of via een nieuw station). Rekening houdend hiermee kan een aanbodbeleid (of 'verbodsbeleid') in het RUP uitgewerkt worden.

Eigendomsstructuur

De oostelijke helft van de bedrijvenzone is in bezit van één eigenaar. Voordeel is dat dit deel van het bedrijventerrein relatief snel, gemakkelijk en éénvormig te ontwikkelen is.

7.2 Knelpunten

Taludverschillen door de aanleg van infrastructuur



Als gevolg van de aanleg van de spoorlijn en de autowegen op- en afrit nr.6 Linkeroever en de E17 zijn er grote niveauverschillen aan de randen van het gebied. Enerzijds is de spoorlijn lager gelegen en is deze ingesleufd. Anderzijds zijn de E17 en de op- en afrit nr.6 Linkeroever opgehoogd en zijn er fly-overs. Samen met de geplande heraanleg van

de verkeersknoop Linkeroever zal ook de huidige functie van de hoger gelegen bestaande op- en afrit Linkeroever ten oosten van het plangebied worden opgeheven. Het bruggenhoofd zou behouden blijven, o.a. voor de bereikbaarheid van de Kennedytunnel voor veiligheidsdiensten en voor de bereikbaarheid van de evenementenweide (toelevering). In het goedgekeurd BPA Galgenweel – Borgerweert wordt het wenselijk geacht het bruggenhoofd te verlagen. Momenteel is onduidelijk in hoeverre (1) het uiteindelijke profiel impact heeft op de inrichting van het bedrijventerrein (bv. qua bereikbaarheid van de functies voor bv. fietsers, qua beeldwaarde/hinder t.o.v. de aanpalende functies in het plangebied) en (2) in hoeverre vanuit het RUP een verlaging als absolute randvoorwaarde moet of kan afgedwongen worden.

Onduidelijkheid over uiteindelijk profiel van toekomstige nieuwe tramlijnen parallel aan het spoor

Momenteel is onduidelijk in hoeverre het uiteindelijke profiel van mogelijke nieuwe tramlijnen impact heeft op de inrichting van het bedrijventerrein (bv. qua rechtstreekse ontsluiting van bedrijfsperven op de op- en afrit nr. 6 Linkeroever en in hoeverre vanuit het RUP een profielkeuze moet/kan afgedwongen worden.

Onzekerheid over de periode van realisatie van de Oosterweelverbinding

Momenteel is nog niet duidelijk binnen welk tijdsbestek de Oosterweelverbinding zal gerealiseerd worden. Relevant in dit kader zijn o.a. de termijn waarop bedrijven rechtstreeks ontsloten kunnen worden op de op- en afrit nr. 6 Linkeroever (o.a. ook voorzien in tussentijdse ontsluiting site Regatta) en de periode waarin de werfzone (aangeduid op het verordenend grafisch plan van het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding) in gebruik zal zijn (oplevering werfzone).

Haalbaarheid/niet haalbaarheid optimalisatie van het gedeelte gelegen tussen de Waterwilgweg en Blancefloerlaan

Tussen de Waterwilgweg en Blancefloerlaan liggen een 12-tal nog actieve kleinschalige bedrijven. Een verkennend gesprek van de stedelijke dienst met de bestaande bedrijven (voorjaar 2007) leert dat deze bedrijven vrijwel allemaal gevestigd zijn op de site sinds 1991 of later. Geen van de geïnterviewde bedrijven heeft verhuisplannen. Een nieuw stedenbouwkundig ontwerpvoorstel zal dus rekening moeten houden met deze bedrijven en hun toekomstplannen.

Versnipperde eigendomsstructuur van het deelgebied tussen Katwilgweg en Waterwilgweg

In tegenstelling tot het oostelijk deel van Katwilgweg bestaat het gebied tussen Katwilgweg en Waterwilgweg uit veel verschillende eigenaars. Het realiseren van dit terrein volgens een bepaald gewenst concept is op deze plek daarom niet eenvoudig.

8 STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA

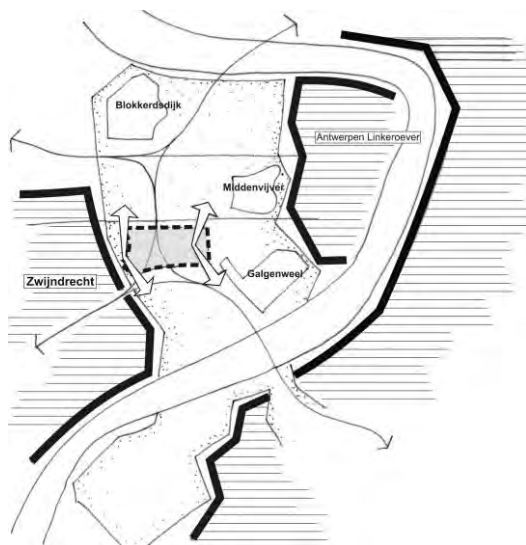
Onderstaand wordt een samenvattend overzicht gegeven van het stedenbouwkundig programma dat de stad voor het gebied Katwilgweg wenst te realiseren.

- Een groen bedrijventerrein: De algemene ontwikkelingsvisie moet uitgaan van een landschappelijke en groene inrichting van het bedrijventerrein (cfr. beleidsvisie s-RSA). De richtnorm die door de stad Antwerpen naar voor geschoven wordt is 40% groen en 60% bebouwd (inclusief verharde ruimte). Het groen moet als ordenend principe gehanteerd worden.
- Er wordt gestreefd naar het aantrekken van bedrijven die waarde hechten aan de uitstraling en architectuur van hun bedrijfsgebouw. In de praktijk zijn dit tot op vandaag veelal bedrijven met een (hoogtechnologische) activiteit inzake productie, onderzoek en ontwikkeling, offsetbedrijven of laboratoria die gevestigd zijn in bedrijfsgebouwen, waarvan tussen de 25 en 75% van de ruimte wordt ingenomen door kantoorruimte.
- Een verhoogd ambitieniveau inzake kantorenlocatie (cf. hoofdstuk 3.4.3): met het RUP wenst de stad de mogelijkheid aan te reiken om ruim 60.000m² kantoren te realiseren (zie hoofdstuk 3.4.3) voordat het Masterplan 2020 (Oosterweelverbinding) is aangelegd (ca. 10 jaar, 2021). Op basis hiervan werd de Mober (zie hoofdstuk 3.9.3 en bijlage 3) opgemaakt en zijn mitigerende maatregelen uitgewerkt.
- Lokale bedrijvigheid: De herlocalisatiebehoefte van juridisch zonevreemde bedrijven wordt in het s-RSA geraamd op 1,8 ha. Daarnaast zijn er ook nog een aantal omgevingsvreemde bedrijven aanwezig in het woonweefsel waarvoor een herlocalisatiebehoefte bestaat. Dit zal nader onderzocht moeten worden. Er wordt vanuit gegaan dat dit onderzoek kan gebeuren op basis van reeds bestaande documenten (rapporten vooronderzoek s-RSA).
- Veranderende trends: Het RUP moet voldoende flexibiliteit garanderen om te kunnen inspelen op veranderende trends in de bedrijfswereld en de gevolgen daarvan op ruimtelijk vlak. De trends die zich vandaag aftekenen, kunnen als volgt samengevat worden:
 - er is immers meer en meer vraag naar professionele en kwaliteitsvolle werkgebieden. Dit betekent dat niet enkel het bedrijfsgebouw van belang is maar ook de directe omgeving en de mate waarin flankerende faciliteiten al dan niet aanwezig zijn.
 - gezien de ligging van het gebied zal het bedrijventerrein zich richten op lokale productie
 - er is sprake van een groeiende maatschappelijke weerstand tegen nieuwe grootschalige bedrijventerreinen
 - er is een spanning tussen de rigide bestemming en de feitelijke hybride samenstelling van activiteiten binnen één onderneming.
 - de maatschappelijke behoefte aan onmiddellijk merkbare resultaten en just-in-time leveringen heeft een sterke invloed op de productiestructuur en organisatie van bedrijven.

Een bedrijventerrein met hoge omgevingskwaliteit en innovatieve gebouwen

De globale ontwikkelingsvisie schetst een beeld van het gebruik en de inrichting van het bedrijven-terrein Katwilgweg op de langere termijn. De ambitie is hoog: een meervoudig, multifunctioneel (bedrijven)complex in meerdere lagen gericht op kleine en middelgrote ondernemingen en waarbij een zuinig ruimtegebruik wordt nagestreefd.

Het centrale uitgangspunt is het realiseren van een hoogwaardig bedrijventerrein in een groene en parkachtige omgeving als onderdeel van de 'zachte ruggengraat' (cfr. s-RSA). Het groen krijgt een duidelijke plaats door een groenstructuur voor het gebied uit te werken die aantakt op de groene elementen uit de omgeving. Dit heeft gunstige effecten op zowel de ecologische als op de visuele waarde van het gebied. Op die manier kan het bedrijventerrein mogelijk een rol spelen als 'stepping stone' van plant- en diersoorten (cfr. aansluitende natuurgebieden en omgeving Blokkersdijk). In dit plan zijn economie en ecologie elkaars medestanders in het streven naar een bijzonder werkmilieu met een sterke marktwaaarde. Het Structuurplan Antwerpen (s-RSA) biedt het ruimtelijk kader voor de



ontwikkeling van het plangebied. De uitwerking van het bedrijventerrein Linkeroever moet mee vorm geven aan 'Antwerpen Ecocast' en 'Antwerpen Werkstad' zoals dit in het s-RSA wordt benoemd. Zoals reeds aangehaald past de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg binnen de strategische ruimte van de 'zachte ruggengraat' uit het s-RSA (cfr. gebruikte terminologie in het goedgekeurd s-RSA). Binnen deze strategische ruimte worden 5 parken onderscheiden. Het plangebied maakt deel uit van het programma Scheldepark en meer specifiek als onderdeel van de strategische ruimte Linkeroever. Het beeld van het bedrijventerrein kan nog eens extra worden verhoogd door het voorzien van architectonisch interessante gebouwen. De ontwikkeling van dergelijke locaties in een groene setting biedt tal van voordelen: kwalitatiever aanbod, een attractief en wervend vestigingsmilieu

voor bedrijven, een aangenamer werkomgeving, grotere acceptatie van kantoorruchten in de omgeving, ...

Er is een belangrijke rol weggelegd voor het opvangen van lokale bedrijven. De rol die het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg in de toekomst zal opnemen ligt ondermeer in het huisvesten van kleine en middelgrote ondernemingen. De (toekomstige) hoogwaardige ontsluiting door openbaar vervoer maakt een groot deel van het terrein zeer aantrekkelijk voor de ontwikkeling van bedrijven die ook behoefte hebben aan een gedeelte kantoren.

Door de gunstige ligging van het gebied en de goede openbaar vervoersverbinding is de potentiële marktwaarde hoog. In de toekomst wordt deze nog eens extra verhoogd vanwege de ruimte die vrijkomt door de geplande heraanleg en bundeling van de Linkeroever knoop. Met een mogelijke nieuwe tramlijn en station (lange termijn) zou een belangrijke impuls aan het gebied gegeven worden. De bereikbaarheid van het terrein neemt toe en er ontstaan mogelijkheden voor ontwikkeling. Intensief en doordacht ruimtegebruik kan de waarde van het gebied nog meer verhogen bijvoorbeeld door het gemeenschappelijk gebruik van voorzieningen (parkings, ...) of door ondergronds te bouwen.

Het plangebied ligt in een hoogstedelijk gebied en is goed te bereiken met openbaar vervoer en auto. Juist hierdoor beperkt de opgave zich niet tot het ontwerpen van een plek, ook moet het terrein functies vervullen voor de directe omgeving: groenvoorziening, parkeren, ...

10.1 Ontwerpend onderzoek

In functie van het RUP is in de periode maart 2006 – juni 2007 ontwerpend onderzoek uitgevoerd (zie *bijlage 1: document ontwerpend onderzoek*). Het ontwerpend onderzoek heeft een ruimer gebied bekeken dan enkel het gebied Katwilgweg. Eén van de doelstellingen van dit onderzoek was immers om na te gaan voor welk gebied precies het instrument 'RUP' moest worden ingezet. Zo werden ook de gebieden tussen de spoorlijn en de E17, tussen Katwilgweg en het Regatta-project en Het Zand mee onderzocht.

Het ontwerpend onderzoek tastte verschillende mogelijkheden van inrichting af en resulteerde in een plan voor de gewenste ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het plan legt de visie en de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke structuur vast en geeft aanzetten voor de grootte en de geleiding van bouwvolumes, functiezones, verkeersinfrastructuren, groene ruimtes en dergelijke meer. Het vormt een kader voor de concrete invulling van toekomstige projecten en is een werkinstrument voor planners, architecten, landschapsarchitecten, projectontwikkelaars, ... Het resultaat van het ontwerpend onderzoek is tevens een onderdeel van het beleidskader van en voor de stad Antwerpen.

10.2 Ontwerpend onderzoek vertaald naar krachtlijnen voor het RUP

Vanuit het ontwerpend onderzoek wordt de globale ontwikkelingsvisie vertaald naar ruimtelijke krachtlijnen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied. Deze krachtlijnen zijn de sturende principes of bouwstenen voor het RUP.

10.2.1 Basislaag – uitgangsprincipe

- **Het bedrijventerrein bestaat enerzijds uit een groen raamwerk (ingepast in de parkstructuur voor Linkeroever) en anderzijds uit bouwvelden**

De volledige ontwikkeling van het bedrijventerrein Katwilgweg zal zich uitstrekken over een langere periode. Dit betekent dat het niet evident is om het gebied te laten ontwikkelen op basis van een eindplan. Toch wordt van een plan verwacht dat het voldoende houvast geeft maar ook flexibiliteit bezit om gedurende een lange periode van ontwikkeling, veranderingen en andere verwachtingen te kunnen opvangen.

Daarom wordt gekozen voor een stedenbouwkundige opzet van het plan dat bestaat uit een groen raamwerk en uit bouwvelden. Het groene raamwerk deelt het plan op in stroken. De stroken vormen dan de bouwvelden die op een verschillende wijze kunnen worden ingericht. De stroken worden van elkaar gescheiden door doorgaand structureel groen.

Het groene raamwerk levert een zekere stabiliteit en houvast in de tijd, het structureert en maakt het plan leesbaar. Het is ook het element dat aansluiting zoekt met de parkstructuur die voor Linkeroever naar voor wordt geschoven en op die manier de parkstructuur voor Linkeroever versterkt.

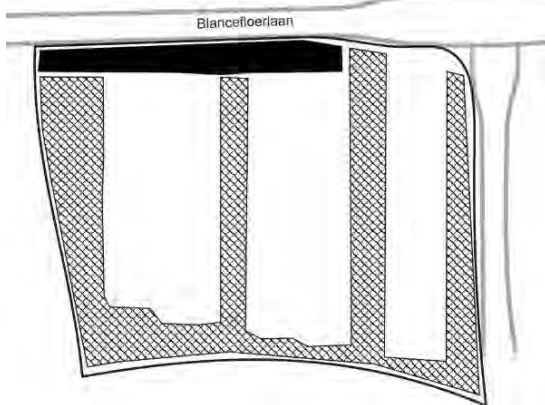
De bouwvelden vormen de contramal van het groene raamwerk. Deze zones liggen binnen het groene raamwerk. Een ruime mate aan flexibiliteit in deze gebieden staat voorop.

■ Verderzetten orthogonaliteit stedelijk weefsel Linkeroever

Voor de inrichting van het bedrijventerrein worden aanknopingspunten gezocht in de structuur van Linkeroever. De basis van het grondpatroon van Linkeroever bestaat uit een orthogonale noord-zuid gerichte geleding. Deze orthogonaliteit wordt ook in het plan voor Katwilgweg verdergezet.

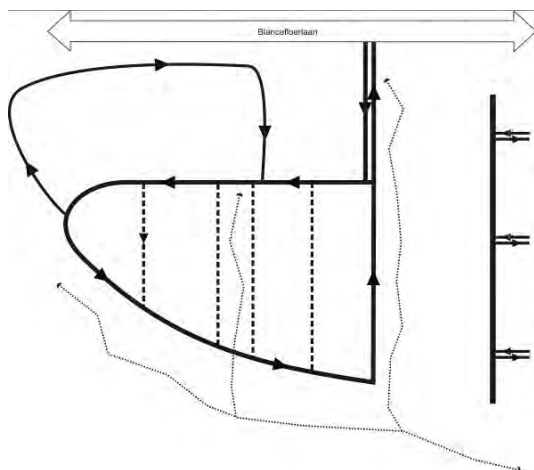
10.2.2 Publieke ruimte, groen , infrastructuur en toegankelijkheid

■ Parkachtige noord-zuid georiënteerde groenzones op het bedrijventerrein



Doorheen het bedrijventerrein worden noord-zuid georiënteerde groenzones voorzien. Doel van deze zones is het voorzien van attractieve groene ontvangstruimten (parken) voor de bezoekers en ontspanningsruimte voor de werknemers op het bedrijventerrein. Ze hebben een voldoende breedte zodat ecologische verbindingen met de omgeving kans op slagen heeft en die bovendien voldoende zicht laten op die omgeving. Bij de uitwerking van deze ruimtes, dient aandacht uit te gaan naar de functionele aspecten (wandel- en ruistrimte), de bruikbaarheid en de toegankelijkheid. Met respect voor het parkachtig karakter kunnen aan de randen parkeervoor-zieningen ingericht worden om gemeenschappelijk parkeren te organiseren.

■ Verkeersorganisatie



Wegverkeer:

Een belangrijk element bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is een vlotte en duidelijke ontsluiting en indeling. De ontsluiting is als volgt opgebouwd:

- Een hoofdontsluiting die grotendeels gevormd wordt door de bestaande Katwilgweg. Met een aantal aanpassingen zal de bestaande Katwilgweg fasegewijs omgevormd worden tot een lusvormig ontsluitingssysteem. Deze hoofdslus moet alle auto- en vrachtverkeer van de bedrijvenzone verzamelen en van en naar de Blancefloerlaan leiden. De gebouwenstrook langs de op- en afrit nr. 6 Linkeroever zal na volledige realisatie ervan hierop ontsloten worden, ofwel rechtsreeks ofwel via een parallelweg.

- De Waterwilgweg blijft behouden als nevenontsluiting voor de bestaande bedrijfjes langs deze weg.
- Met uitzondering van de toegang ter hoogte van de Blancefloerlaan is het wenselijk om een systeem van éénrichtingsverkeer in te voeren op de Katwilgweg.
- Voor het laden en lossen wordt in de volledige planopzet duidelijk gekozen om deze zo weinig mogelijk te voorzien in de voorgevels van de bedrijven, maar om te voorzien in een soort 'laad- en losstraten' langs de achterzijde van de gebouwen. Deze laad- en losstraten staan haaks op de hoofdontsluiting.

Fiets- en voetgangersverkeer:

Het fiets- en voetgangersverkeer wordt zoveel als mogelijk ingebed in het groene raamwerk.

■ Het bedrijventerrein ook toegankelijk vanaf de op- en afrit nr. 6 Linkeroever

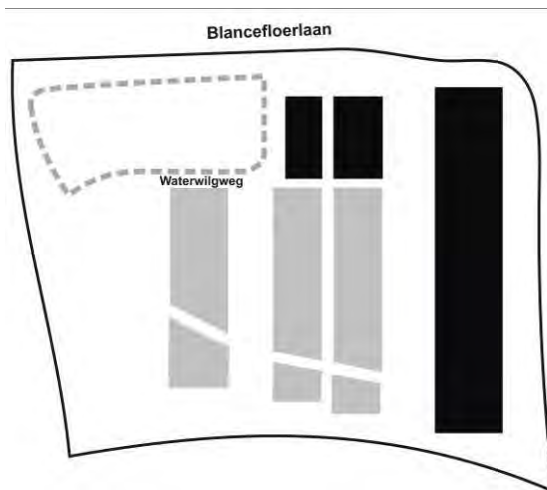
Na de realisatie van de Oosterweelverbinding zal de op- en afrit nr.6 Linkeroever niet langer fungeren als een op- en afrittencomplex. De stad heeft de intentie om in de toekomst het concept "Nieuwe Singel" uit te werken. Daarin is de op- en afrit Linkeroever niet langer een verbindingsweg, maar in de eerste plaats een stedelijke, publieke ruimte waar langzaam verkeer en openbaar vervoer de krijtlijnen voor het wegverkeer bepalen en ingebed worden in een groene en open ruimte. In die visie wordt het op- en afrit nr. 6 Linkeroever een gebied met hogere verblijfs- en natuurlijke kwaliteiten, een aantrekkelijke en functionele leefomgeving van kantoren en voorzieningen naast wonen die deel uitmaken van een globaal programma voor multifunctionele stedelijke ontwikkeling. Ze zal rol spelen in het ontwikkelen van een de stedelijke parkstructuur. Het is een ruimte die zal werken als een ruimtelijke, groene, ecologische en functionele verbinding tussen de binnenstad en de buitenstad. Het realiseren van een Scheldebrug in het zuiden en selectieve overkappingen en fietsverbindingen in het noorden kaderen in de rol die het gebied hierin kan spelen.

10.2.3 Bebouwing

■ Gedifferentieerde bouwzones of –clusters

Zoals reeds aangehaald moet ook de bebouwing de noord-zuid gerichte orthogonaliteit – die elders terug te vinden is op Linkeroever – volgen. Een systeem van bebouwde stroken (afgewisseld met de groene stroken) legt zich over het terrein loodrecht op de Blancefloerlaan. In deze bouwstroken wordt een differentiatie aangebracht zowel op vlak van het gewenste beeld van de bebouwing als op het vlak van functies. Een aspect dat de identiteit van dit gebied immers sterk kan bepalen is de architectuur en de vormgeving van de gebouwen.

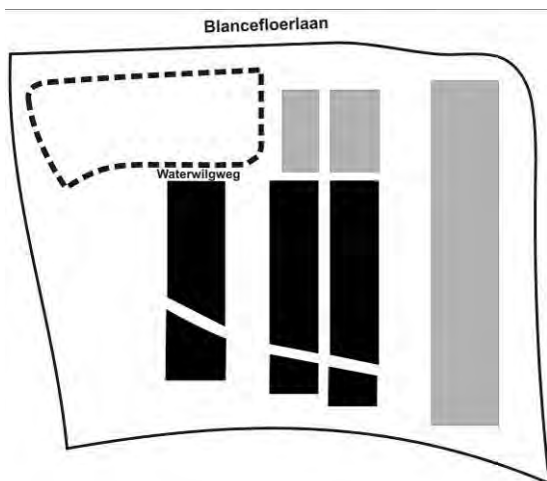
Bedrijven die een hoogwaardige architectuur nastreven voorzien langs de op- en afrit nr. 6 Linkeroever en de Blancefloerlaan



De strook langs de op- en afrit nr. 6 Linkeroever bezit als zichtlocatie belangrijke potenties. Bij de inplanting van gebouwen zal optimaal gebruik gemaakt worden van deze strategische ligging. Daarom is het van belang dat op deze locatie diverse varianten volumetrisch en typologisch onderzocht worden zodat de gebouwen kunnen fungeren als bakens. Het realiseren van een 'front' van beeldbepalende gebouwen zal een nieuwe 'skyline' vormen die bovendien ook de poortfunctie van de plek (cfr. s-RSA) ondersteunt. Alle gevels zijn 'voorgevels'. De gevelopbouw maakt abstractie van de functionele indeling van de gebouwen. Het type bedrijven dat hierop een antwoord kan geven zijn bedrijven waar er naast

productiegerichte of licht industriële activiteiten ook aan relatief groot aandeel bureauwerk verricht wordt. Ook kantoren zonder loketfunctie zijn toegelaten omwille van de goede ontsluiting van de site met het openbaar vervoer (tram).

Ambachtelijke bedrijven in het centrale en het westelijke gedeelte van het bedrijventerrein



In het centrale gedeelte, tussen de twee parkachtige groenstroken worden zones gereserveerd voor bedrijven met een beperkte hoogte. Er wordt uitgegaan van een minimale bouwhoogte (9,00 meter) en een maximale bouwhoogte (12,00 meter). De voorkeur gaat uit naar bedrijven die atelierruimte nodig hebben voor verwerking, opslag of assemblage. Maar ook bedrijven die hun productie-activiteiten willen aanvullen met een beperkte showroom. In deze zones wordt voorzien in aaneengesloten bebouwing of een bedrijfsverzamelgebouw dat vervolgens in modules kan opgedeeld worden. Naargelang de grootte van het bedrijf kunnen deze modules verschillend zijn van oppervlakte. Het bouwen van een bedrijfsverzamelgebouw garandeert dat het centrale gedeelte van het

bedrijventerrein zich aan de buitenwereld als een samenhangend geheel zal presenteren.

Daarom wordt ook de volledige voorgevel geplaatst op een vastgelegde bouwlijn. Naast de bouwhoogte en de verplichte bouwlijn zijn ook andere inrichtingsaspecten van belang in het bereiken van een optimaal ruimtegebruik, bijvoorbeeld gezamenlijk parkeren en het stapelen van functies (bedrijfshal-kantoor, bedrijfshal-parkeren, ...). Het hanteren van een minimale bouwhoogte is een eerste aanzet voor zorgvuldig ruimtegebruik. Er wordt voorkomen dat bedrijfsgebouwen met een hoogte lager dan 9,00 meter gerealiseerd kunnen worden. Ook het opleggen van een minimaal bebouwingspercentage leidt tot zuinig ruimtegebruik.

RUP Katwiltweg

Buitenopslag mag in geen geval zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte. Daarom wordt ook verplicht opgelegd dat de voorgevel van de bedrijfsgebouwen over de volledige breedte van het terrein moet doorlopen.

De bestaande bedrijven tussen de Waterwilgweg en de Blancefloerlaan

Voor de bestaande bedrijven tussen de Waterwilgweg en de Blancefloerlaan wordt geopteerd om deze te behouden en de nodige ontwikkelingskansen te geven. Het gaat overwegend om kleine panden die allemaal georiënteerd zijn naar de Waterwilgweg en de Katwilgweg en die zich presenteren naar de straatzijde toe. Qua bebouwingsdichtheid is sprake van een variatie. Sommige bedrijfsperven zijn voor meer dan de helft volgebouwd en andere slechts voor een beperkt gedeelte. Opvallend is dat een groot deel van de onbebouwde delen van de bedrijfsperven wordt gebruikt voor opslag of parking. De uitstraling van de bebouwing is gering.

Omwillen van de versnipperde eigendomsstructuur en aangezien uit een rondvraag bij de bedrijven blijkt dat het gaat om relatief jonge bedrijven, wenst de stad Antwerpen voor dit gebied geen voorschriften uit te werken die een hypotheek leggen op de verdere ontwikkeling ervan.

■ **Parkeren**

Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende parkeeroplossingen. De centraal gelegen bedrijven kunnen gebruik maken van gemeenschappelijke parkings die op een oordeelkundige manier aansluiten op de parkachtige opzet van de groenstroken.

Indien dit onvoldoende zou zijn dan kan het bedrijf op eigen terrein en inpandig bijkomende plaatsen voorzien, evenwel gekoppeld aan parkeernormen opgenomen in de voorschriften. Aan de randen van het bedrijventerrein en vooral de strook langs de op- en afrit nr. 6 Linkeroever wordt parkeren op eigen terrein voorzien en inpandig.

■ **Intensief en zorgvuldig ruimtegebruik: schakelen, stapelen, groeperen**

Compact en intensief bouwen wordt gestimuleerd. Door een herschikking en invulling van bedrijfs-percelen ontstaat een betere benutting van gronden wat resulteert in beter geconcipeerde ruimten. Er kan gedacht worden aan bedrijfsverzamelgebouwen, gemeenschappelijk gebruik van parkings, het tegen elkaar aanbouwen van gebouwen, ... Intensiever houdt in meer mensen, activiteiten en/of bebouwing per oppervlakte-eenheid.

10.3 Gewenst totaalbeeld vanuit ontwerp onderzoek

Zoals reeds aangegeven is in het kader van dit RUP ontwerp onderzoek uitgevoerd.

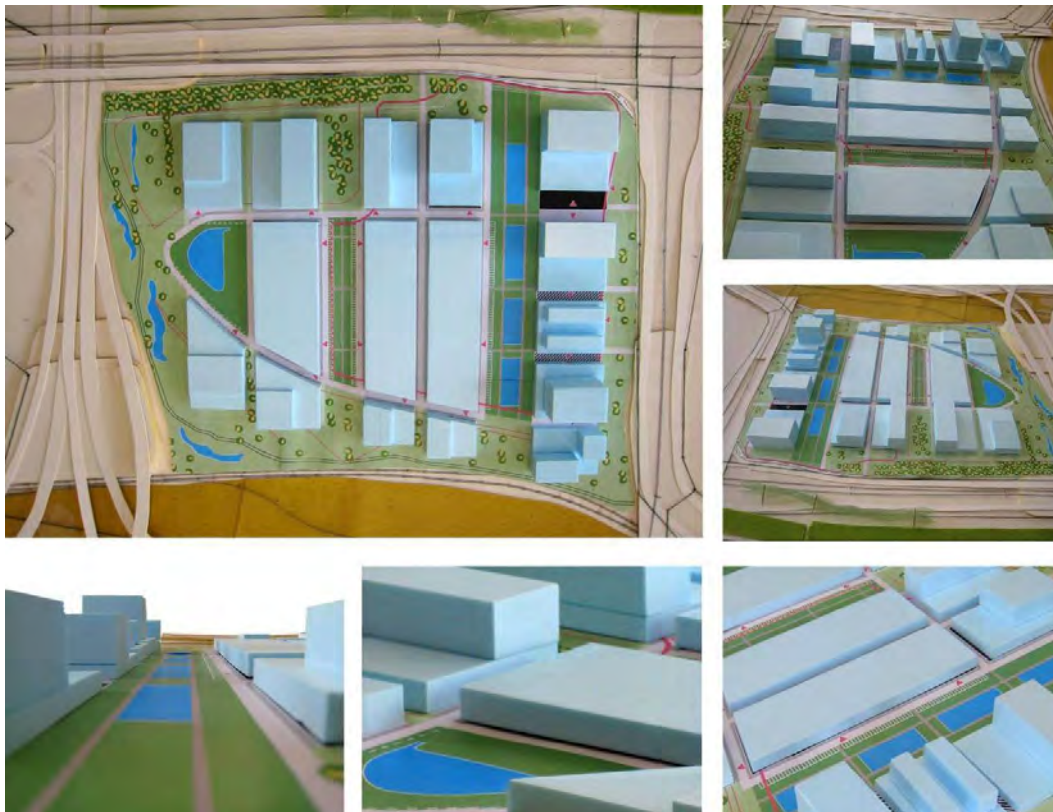
Onderstaande figuren geven een beeld van hoe het gebied na ontwikkeling en inrichting eruit kan zien. Door het aanbieden van verschillende type bedrijfsgebouwen, wordt een gemengd project gerealiseerd. De planfilosofie gaat uit van een sterk landschappelijk georiënteerd bedrijventerrein.

10.3.1 Mogelijke ontwikkeling op langere termijn

De eerste figuur geeft een beeld van hoe het bedrijventerrein er zou kunnen uitzien op lange termijn en in de meest ideale situatie. In deze ideale situatie wordt het gebied met de bestaande kleinere lokale bedrijven tussen de Waterwilgweg en de Katwilgweg herschikt zodat ook dit gebied volledig ingepast wordt in de orthogonale structuur van het globale bedrijventerrein.



Figuur 14: mogelijke ontwikkeling bedrijventerrein Katwilgweg op lange termijn

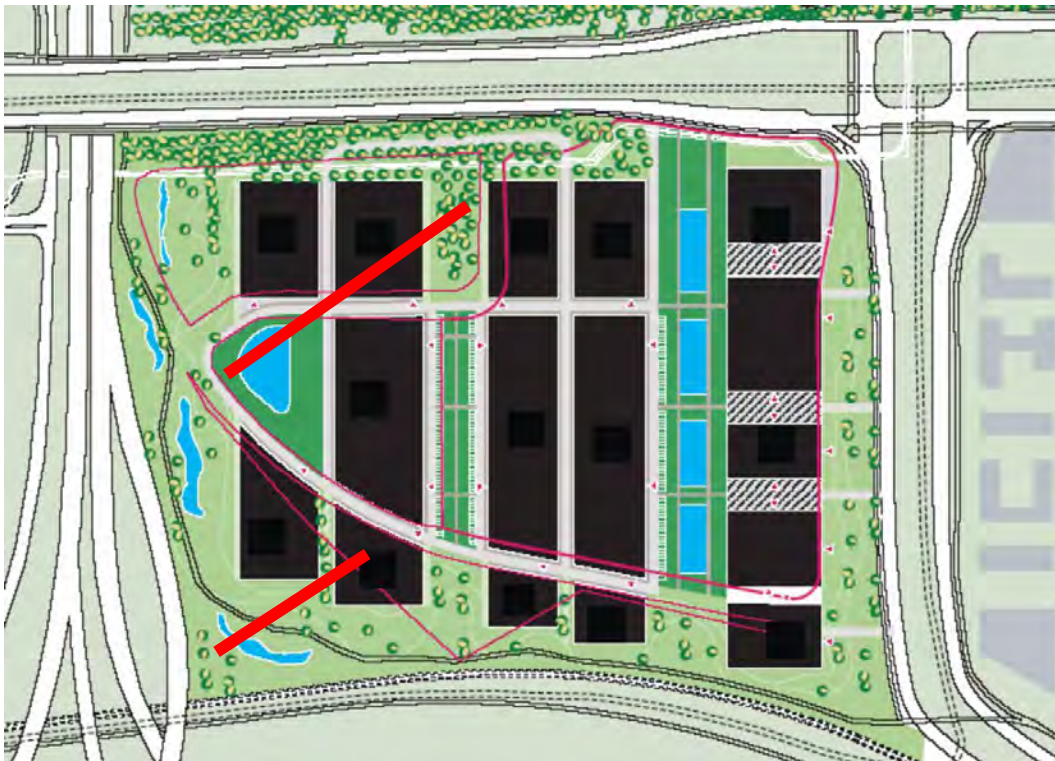


Figuur 15: ruimtelijke impressies bedrijventerrein Katwilgweg op lange termijn

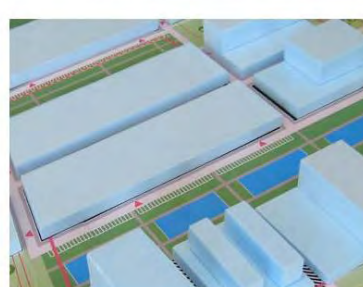
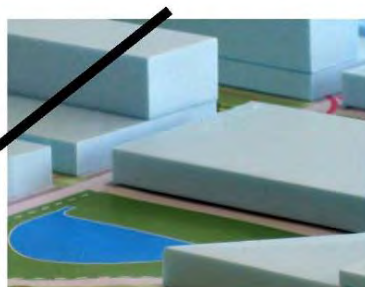
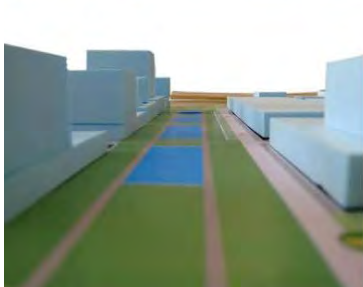
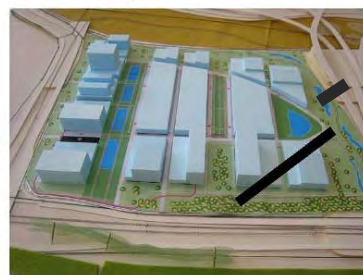
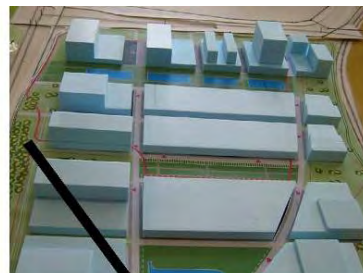
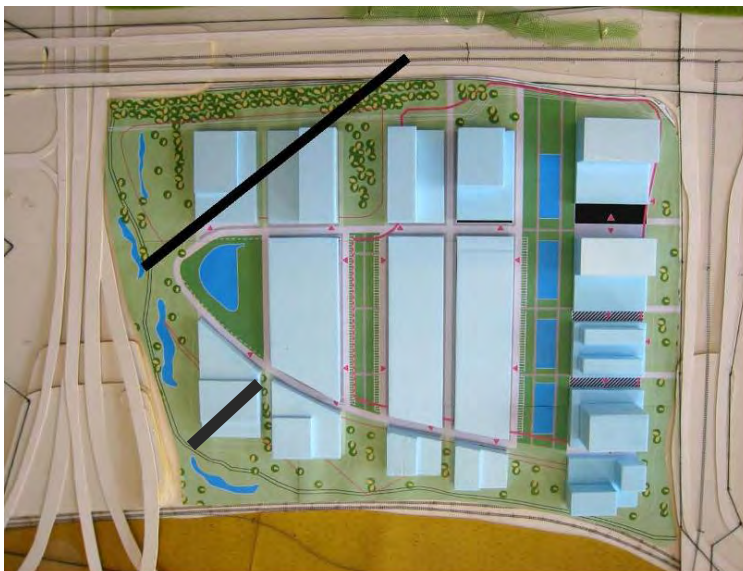
10.3.2 Ontwikkeling zoals in het RUP zal worden opgenomen

Echter, dit beeld voor het gebied tussen de Waterwilgweg en de Katwilgweg ook juridisch doorvertalen naar bestemmingen in het RUP is evenwel op deze moment niet wenselijk. Omwille van de versnipperde eigendomsstructuur en aangezien uit een rondvraag bij de bedrijven blijkt dat het gaat om relatief jonge bedrijven wenst de stad Antwerpen voor dit gebied geen bestemmingen vast te leggen die een hypotheek leggen op de verdere ontwikkeling ervan.

Daarom is de keuze gemaakt om het deelgebied met de bestaande bedrijven te behouden en te beschouwen als een afzonderlijke cluster binnen de globale planopzet.

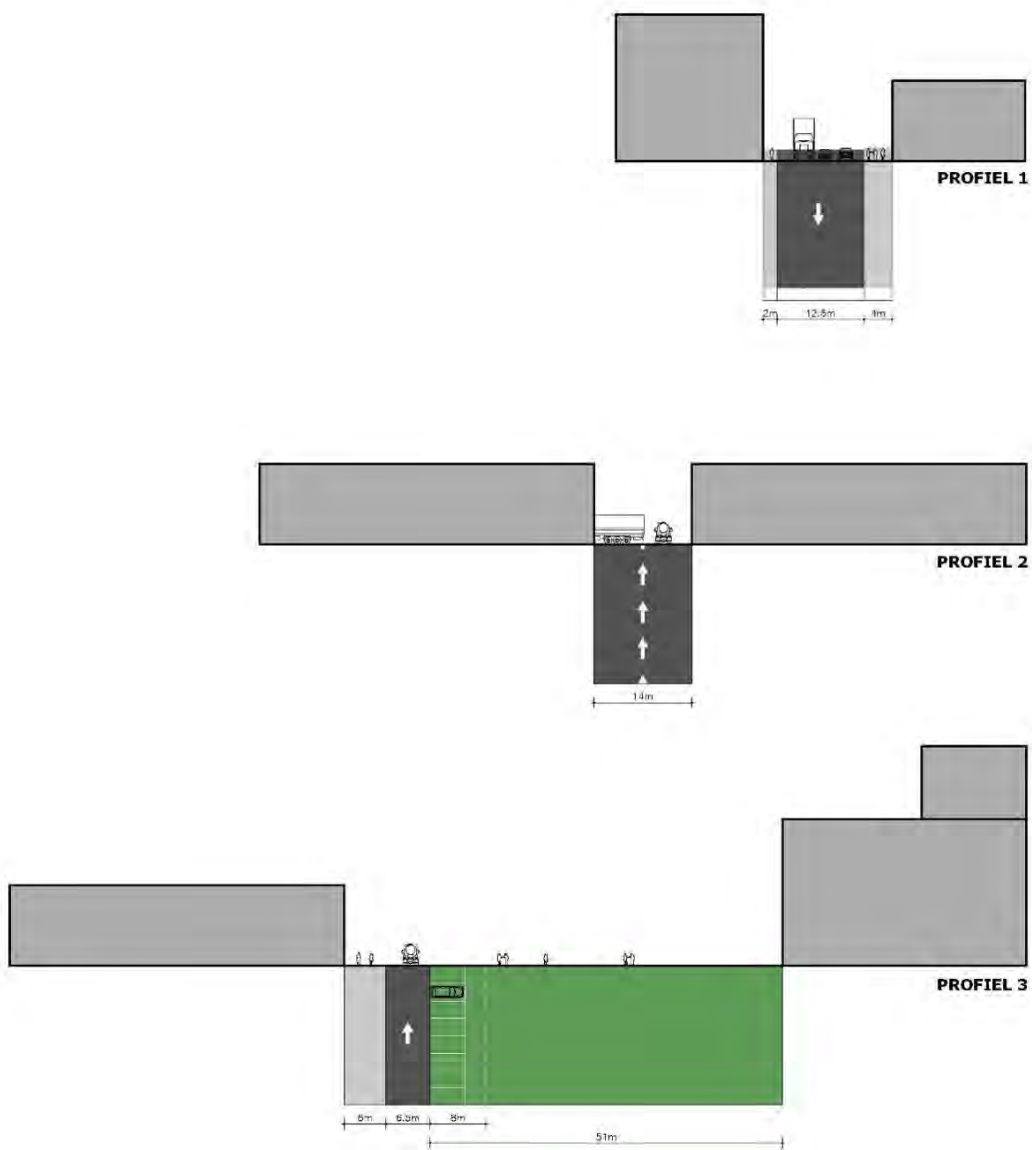


Figuur 16: realistisch resultaat ontwerp onderzoek





Figuur 17: realistisch resultaat ontwerpend onderzoek



Figuur 18: dwarse straatprofielen

11 GEWENSTE ONTWIKKELING VERTAALD NAAR VERORDENEND GRAFISCH PLAN EN VOORSCHRIFTEN

11.1 Verordenend grafisch plan

De gewenste ontwikkeling van het plangebied zoals toegelicht in het vorige hoofdstuk wordt vertaald naar een verordenend grafisch plan met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Dit plan met voorschriften bestaat uit zones en bijkomende aanduidingen die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de inrichting van het bedrijventerrein noodzakelijk zijn.

De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van de bebouwing.

Algemeen

1. Voorgaande algemene voorschriften

- 1.1. Op te heffen bestemming en voorschriften van het gewestplan Antwerpen (K.B. 03 oktober 1979)
- 1.2. Waterbeheer
- 1.3. Constructies in functie van duurzame energievoorziening
- 1.4. Constructies in functie van GSM-apparatuur
- 1.5. Gebouwen en constructies van openbaar nut
- 1.6. Specifieke aandachtspunten beoordeling aanvraag stedenbouwkundige vergunning i.f.v. duurzaamheidsaspecten

2. Terminologie

Bijzondere voorschriften

Categorie gebiedsaanduiding: bedrijvigheid



Gr

Art. 1: Groen – Parkachtig groen (Gr)



Aanduiding – parkeerstrook



Aanduiding – non-aedificandi



Aanduiding – interventieplatform spoor



Aanduiding – tijdelijke ontsluitingsweg



Be1

Art. 2: Bedrijf (Be1)



Aanduiding – verplichte bouwlijn



Aanduiding – uiterste bouwlijn



Aanduiding – hoogteaccent



Art. 3: Bedrijf (Be2)

— Aanduiding – verplichte bouwlijn

- - - Aanduiding – uiterste bouwlijn



Art. 4: Bedrijf (Be3) – bestaande bedrijven

 Aanduiding – non-aedificandi



Art. 5: Publiek domein – wegenis

Categorie gebiedsaanduiding: lijninfrastructuur

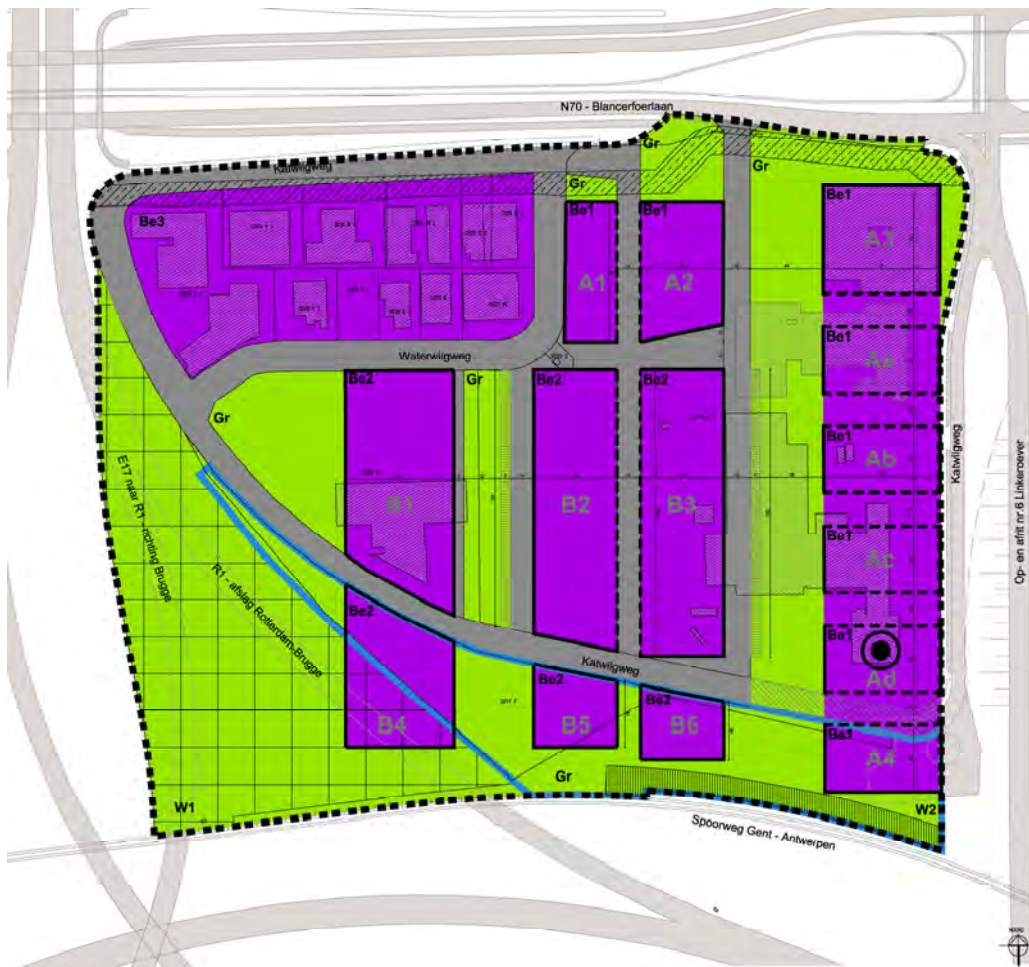
Art. 6: Overdruk – werfzone



Art. 6.01: Werfzone W1



Art. 6.02: Werfzone W2



Figuur 19: ontwerp verordenend grafisch plan

11.2 Op te heffen gewestplanbestemmingen

Bij inwerkingtreding van het ruimtelijk uitvoeringsplan Katwilgweg worden de voorschriften van de bestemmingen van het gewestplan 'Antwerpen' (K.B. 03 oktober 1979), die binnen de begrenzing van het ruimtelijk uitvoeringsplan liggen, opgeheven en vervangen door de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Volgende bestemmingszone van het gewestplan worden met de inwerkingtreding van het ruimtelijk uitvoeringsplan Katwilgweg opgeheven:

- Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen (code 1100)
- Bufferzone (code 0600)
- Natuurgebied (code 0701)

11.3 Artikelsgewijze toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften

De toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften moet samen met de stedenbouwkundige voorschriften gebruikt worden. De toelichting is nodig of nuttig om de voorschriften te lezen en toe te passen.



Art. 1: Groen – parkachtig groen (Gr)

Categorie gebiedsaanduiding: bedrijvigheid

Toelichting

Algemene visie groen bedrijventerrein

Het bedrijventerrein ligt in de zachte ruggengraat van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, meer specifiek in het Scheldepark-Linkeroever.

De algemene ontwikkelingsvisie voor dit bedrijventerrein gaat dan ook uit van een landschappelijke integratie en groene inrichting van het bedrijventerrein. De richtnorm die door de stad Antwerpen naar voor geschoven wordt is 40% groen en 60% bebouwing, inclusief verharding. Het groenconcept van het bedrijventerrein gaat uit van een groen raamwerk dat aantakt op de groene elementen uit de omgeving zoals Middenvijver en de groene buffers langs de infrastructuur. Het groen wordt als ordenend principe gehanteerd en dient als basis voor de verdere inrichting van het bedrijventerrein. De realisatie van een samenhangende groenstructuur als hoofdstructuur van het bedrijventerrein staat voorop.

Het groenconcept van het bedrijventerrein draagt bij tot de leesbaarheid en leefbaarheid van het bedrijventerrein en past op die manier binnen de hoofddoelstellingen van de zachte ruggengraat.

Het concept van het bedrijventerrein vertrekt van enerzijds groene stroken die de maat en de ordening van de bouwstroken bepalen en anderzijds van een groene omranding (samen 40% van de planoppervlakte).

De rol van de groenzones in het plangebied als ecologische verbinding/groene corridor is echter niet voor de hand liggend omwille van de sterke barrièrewerking van de omringende verkeersinfrastructuur (brug Blancefloerlaan, op- en afrittencomplex Linkeroever, spoorweg en E17, verbinding naar Waasland). Deze groene rand kan wel als van ecologisch belang in de zin van verbindingfunctie worden gezien. Immers aan de randen van het bedrijventerrein bestaat de mogelijkheid de groenzones van het bedrijventerrein te linken aan de omgevende groenzones.

Bovendien is te stellen dat door de opmaak van het RUP, de potenties om ecologische verbindingen in de toekomst te realiseren, niet worden gehypothekeerd, juist omdat er ruime groenzones worden voorzien.

Gewenst beeld van de groene ruimten

Voor de beeldvorming van de groene ruimten wordt uitgegaan van contrastvorming tussen het groene raamwerk enerzijds en de verharde ruimte (lees: bebouwbare zones) anderzijds. Deze visie houdt in dat er in de zones waarbinnen gebouwd mag worden er geen groenaanleg verplicht wordt. De groene ruimten zijn representatief voor het hele bedrijventerrein.

Om de groene zones het gewenste parkachtige karakter mee te geven wordt er best gewerkt met hoogstammige bomengroepen of solitair. Bestaande hoogteverschillen kunnen worden geaccentueerd om op een zo natuurlijk mogelijke wijze het hemelwater vlot af te voeren. Met uitzondering van kleine gebouwen of constructies van algemeen belang is het niet de bedoeling dat in de groene ruimten gebouwen opgericht worden. Verhardingen mogen enkel aangelegd worden in functie van fiets- of voetgangersverbindingen. Vanuit het principe van duurzaam waterbeheer mogen deze verhardingen enkel aangelegd worden in waterdoorlatende materialen.

Functie van de groene ruimten

De groene ruimten nemen binnen het bedrijventerrein verschillende functies op: representatief groen om het bedrijventerrein voldoende uitstraling te geven, schakelfunctie (ecologische functie) binnen de globale parkstructuur van Linkeroever (zie hierboven) en gebruiksgroen voor werknemers van het bedrijventerrein (zitbanken, zitweide, ...). Ook waterpartijen, die nodig zijn voor de waterbeheersing van het bedrijventerrein en/of bluswater, kunnen in deze groene ruimte worden opgenomen. De inrichting ervan moet zodanig zijn dat het deze verschillende functies kan bevatten.

Het is wenselijk een G/T in te schrijven in de voorschriften. De totale oppervlakte aan Groen zoals ingetekend op het verordenend grafisch plan bedraagt ca. 75000m² (7.5ha). Het voorstel is om een G/T van minimaal 0,85 op te nemen in de voorschriften. Dit komt overeen met ca 6.4ha aan groen terwijl er dan maximum 15% van de 7,5ha (ca. 1.1ha) gebruikt kan worden voor verhardingen als toegangen, voet- en fietspaden,



Art. 2: Bedrijf (Be1)

Categorie gebiedsaanduiding: bedrijvigheid

Toelichting

Functie/doel van de zone voor bedrijf BE 1:

Algemeen:

In deze zone wordt geopteerd voor een breed pakket aan bedrijvigheid waaronder kantoren. De kantoren hebben in geen geval een loketfunctie. De keuze om binnen deze zones van het bedrijventerrein mogelijkheden te voorzien voor kantoren vloeit voort uit:

- 1° de goede (toekomstige) bereikbaarheid vanuit het openbaar vervoer (huidige tramlijn en toekomstige tramlijn langs op- en afrit nr.6 Linkeroever;*
- 2° de ligging langs de op- en afrit nr.6 Linkeroever en langs de N70/Blancefloerlaan*
- 3° afstemming met de toekomstige invulling van het Regatta-project aan de andere zijde van de op- en afrit nr.6 Linkeroever en het streven naar een stedelijk beeld langs beide zijden van wat een toekomstige Nieuwe Singel kan zijn.*

Dergelijke bedrijvenzone trekt meer autoverkeer en personeel aan dan kleine en middelgrote ondernemingen. Om de parkeerbehoefte te beheersen wordt een maximale parkeernorm opgelegd. Daarnaast dienen alle parkeervoorzieningen geïntegreerd te worden in de gebouwen.

Deze zone is gericht op activiteiten waarvan het vrachtwagentransport beperkt is.

Gewenst beeld:

Een belangrijk aspect dat de identiteit van het bedrijventerrein in de toekomst kan bepalen, is de architectuur en de vormgeving van de gebouwen. Daarom is het van belang dat op deze locatie diverse varianten volumetrisch en typologisch onderzocht worden zodat een stedelijke architectuur wordt verkregen. Naast een stedelijke architectuur moet het gaan om flexibele gebouwen die voor diverse invullingen (her)bruikbaar zijn.

Door een aantal accenten in de skyline zal de aanwezigheid van een nieuw kwaliteitsvol bedrijventerrein verduidelijkt worden. De bouwvelden A1 tot en met A4 en de bouwvelden Aa tot en met Ad zijn in die zin symbolisch voor heel Katwilgweg. Ze liggen zowel aan de op- en afrit nr. 6 Linkeroever, de ruimte tussen de spoorlijn en Katwilgweg, als aan de E17. Een aparte expressie in de architectuur op deze plek is aangewezen. Daarom wordt in het bouwveld Ad (of Ac in geval er slechts 3 bouwvelden gerealiseerd worden) plaatselijk een hogere bouwhoogte toegelaten. Door deze accenten krijgt de ruimte naast het spoor en de R1- een representatieve baken die de eigenheid van het gebied ruimtelijk moet ondersteunen.

In de overige delen van deze zone moeten representatieve en imagorijke gebouwen bijdragen tot een verzorgd en aantrekkelijk beeld vanaf de op- en afrit nr. 6 Linkeroever en moeten de positieve beeldvorming van het bedrijventerrein ondersteunen.

Er wordt uitgegaan van continuïteit in de voorgevels van de gebouwen. Daarom worden bouwlijnen vastgelegd waarop verplicht gebouwd moet worden. Door het opleggen van een continue voorgevel zal ook buitenopslag aan het zicht onttrokken worden.

Wat – type bedrijven?

In deze zone wordt gemikt op een breed gamma aan bedrijfsactiviteiten, van kleine en middelgrote ondernemingen en ambachtelijke bedrijven tot kantoren.

Kantoren zijn enkel toegelaten boven de gelijkvloerse bouwlaag. Bovendien mag het niet gaan om kantoren met een loketfunctie.

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Inplanting gebouwen:° enkel binnen de bouwvelden aangeduid op grafisch plan;
 - ° opleggen van een verplichte bouwlijn;
 - ° gebouwen langs op- en afrit nr.6 Linkeroever: hoofdtoegangen gericht naar Katwilgweg/ op- en afrit nr.6 Linkeroever.
- Minimale bouwhoogte van 11,00 meter en maximale bouwhoogte van 32,00 meter met uitzondering van het toelaten van het hoogteaccent waar de maximale bouwhoogte 46.50m bedraagt.Dit wordt in de voorschriften vertaald naar de aanduiding: 
hoogteaccent
- Bebouwing-terreinindex (B/T): minimum B/T van 0,80
- Enkel platte daken of licht hellende daken
- Gebruik van duurzame materialen en duurzame bouwprincipes (vb. water opvangen, groene daken, ...)
- Parkeren:
 - ° parkeernorm opleggen van maximum 1,5 parking per 100m² bruto vloeroppervlakte
 - ° ondergronds of inpandig parkeren verplichten (ook de toegangen van de parkings)
 - ° opnemen van kwalitatieve toetsingscriteria inzake duurzaamheid, waaronder duurzame mobiliteit
- Laden en lossen steeds via de zijkant van de gebouwen; niet via de kopgevels
- Opslag van materiaal integreren in het gebouw; geen buitenopslag



Art. 3: Bedrijf (Be2)

Categorie gebiedsaanduiding: bedrijvigheid

Toelichting

Functie/doel van de zone voor bedrijf

In deze zone gaat de voorkeur uit naar kleinere bedrijven die atelierruimte nodig hebben voor de vervaardiging, verwerking, opslag of assemblage, presenteren of verhandelen van producten.

Gewenst beeld:

De bouwvelden B1 tot en met B6 worden met hun voorgevel gericht naar de zone voor groen – parkachtig groen (Art. 1). De bouwvelden worden opgevat als één samenhangend geheel. Door het opleggen van een continue doorlopende voorgevel op een verplichte bouwlijn zal de buitenopslag aan het zicht onttrokken worden. Dit waarborgt dat het bedrijvencomplex zich aan de buitenwereld als een geheel zal presenteren. Tegelijk stimuleert het investeerders om hun gebouw creatief in te vullen. Een zorgvuldige en kwaliteitsvolle afwerking ervan is gewenst. De positie van de gebouwen zorgt ervoor dat de groene centrale ruimte extra wordt benadrukt. De voorkeur gaat uit naar het bouwen van een bedrijfsverzamelgebouw, waarin verschillende bedrijven onder hetzelfde dak, maar onderverdeeld in modules hun activiteiten uitoefenen.

Omwillen van de ligging langs de groene ruimten wordt voorzien in een afzonderlijke 'laad en losweg' voor vrachtwagens tussen de bedrijvenzones in, langs de achterzijde van de gebouwen.

Wat – type bedrijven?

- kleine en middelgrote bedrijven ($\pm 2.500\text{m}^2$)
- showroom is mogelijk
- geen kantoren, grote logistieke bedrijven, detail- en kleinhandelsactiviteiten en vervuilende industrie

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Inplanting gebouwen:
 - ° enkel binnen een bouwperimeter aangeduid op grafisch plan
 - ° voorgevel gericht naar parkachtige groenzone
 - ° opleggen van een verplichte bouwlijn
 - ° halfopen bebouwing of bedrijfsverzamelgebouw
- Minimale bouwhoogte van 9,00m; maximale bouwhoogte 12,00m.
- Bebouwing-terreinindex (B/T): minimum B/T van 0,60
- Enkel platte daken of licht hellende daken

- Gebruik van duurzame materialen en duurzame bouwprincipes (vb. water opvangen, groene daken, ...)
- Parkeren: ° parkeernorm opleggen van maximum 1 parking per 100m² bruto vloeroppervlakte
 - ° ondergronds of inpandig parkeren verplichten (ook de toegangen van de parkings)
 - ° opnemen van kwalitatieve toetsingscriteria inzake duurzaamheid, waaronder duurzame mobiliteit.
- Laden en lossen aan de achterzijde van de gebouwen; niet via de voorgevel
- Opslag van materiaal integreren in het gebouw; geen buitenopslag



Art. 4: Bedrijf (Be3)

Categorie gebiedsaanduiding: bedrijvigheid

Toelichting

Functie/doel van de zone

In deze zone zijn reeds bestaande KMO-bedrijven gevestigd. Het gaat overwegend om kleine panden die allemaal georiënteerd zijn naar de Waterwilgweg en de Katwilgweg en die zich presenteren naar de straatzijde toe. Qua bebouwingsdichtheid is sprake van een variatie. Sommige bedrijfsterreinen zijn voor meer dan de helft volgebouwd en andere slechts voor een beperkt gedeelte. Opvallend is dat een groot deel van de onbebouwde delen van de bedrijfsterreinen wordt gebruikt voor opslag of parking. De uitstraling van de bebouwing is gering.

Omwille van de versnipperde eigendomsstructuur en aangezien uit een rondvraag bij de bedrijven blijkt dat het gaat om relatief jonge bedrijven, wenst de stad Antwerpen voor dit gebied geen voorschriften uit te werken die een hypotheek leggen op de verdere ontwikkeling ervan.

Daarom is gezocht naar voorschriften die rekening houden met de bestaande toestand.

Gewenst beeld (op lange termijn):

Op lange termijn is het wenselijk dat deze zone zodanig wordt omgevormd dat ze ingepast wordt in de globale stedenbouwkundige structuur van het volledige plangebied.

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Overgangsbepalingen opnemen voor bestaande bedrijven
- Minimale bouwhoogte van 7,0m en maximale bouwhoogte van 12,0m vastleggen
- Bebouwing-terreinindex (B/T): minimum B/T van 0,60
- Enkel platte daken of licht hellende daken
- Parkeren: ° parkeernorm opleggen van 1 parking per 100m² bruto vloeroppervlakte (incl. gemeenschappelijke parkeerplaatsen en bezoekersparkings)

° opnemen van kwalitatieve toetsingscriteria inzake duurzaamheid, waaronder duurzame mobiliteit.



Art. 5: Publiek domein – wegenis

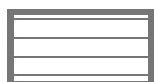
Categorie gebiedsaanduiding: bedrijvigheid

Toelichting

Functie/doel van de zone voor infrastructuur:

De verschillende bouwvelden worden met elkaar verbonden door middel van één centrale ontsluitingsweg, die aantakt op de Blancefloerlaan. Gezien de aard van de te verwachten bedrijvigheid is een parkeerstrook voor vrachtwagens niet noodzakelijk.

Daarnaast zijn wegen voorzien voor de bevoorrading van de bedrijven (laden en lossen. Deze liggen in principe langs de achterzijde van de bedrijfsgebouwen. Langs deze wegen is het niet gewenst om bomenrijen te voorzien.



Aanduiding – parkeerstrook

Toelichting

Functie/doel van de aanduiding 'parkeerstrook':

Om het gunstig bereikbaarheidsprofiel van het plangebied te versterken wordt er ook werkt aan een parkeerbeleid. In de voorschriften zijn er niet alleen maximale parkeernormen opgenomen maar worden er ook enkele parkeerstroken voorzien in het plangebied.

De parkeerstroken zijn voor gemeenschappelijk gebruik voorzien waardoor het aantal parkeerplaatsen op de bedrijfspercelen afneemt. Deze ingreep komt de algemene ruimtelijke visie ten goede waarbij het optimaal gebruik van oppervlakte enerzijds het streven naar compacte gesloten bebouwing bevorderen en anderzijds voor een duidelijkere grens tussen de bebouwde en groene zones moet bevorderen.

Wat ?

Aanduiding in overdruk voor parkeren op de rand van het Groen- parkachtig groen

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Een parkeernorm
- Ruimtelijke inrichtingsprincipes conform met Art.1 Groen – parkachtig groen (GR)



Aanduiding – non-aedificandi

Toelichting

Functie/doel van de aanduiding 'non-aedificandi':

Om te voorkomen dat de verschillende nutsleidingen die door het plangebied lopen beschadigd worden.

Wat ?

Aanduiding in overdruk voor de bestaande aardgasleiding.

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Op deze leiding mogen geen gebouwen opgericht worden
- Er mogen ook geen hoogstammige gebouwen geplant worden op de leiding



Aanduiding – interventieplatform spoor

Toelichting

Functie/doel van de aanduiding 'interventieplatform spoor':

In het kader van het moderniseren en het verbeteren van de veiligheidsmaatregelen in spoortunnels, wenst NMBS-Holding een zone langs het spoor te vrijwaren voor de eventuele aanleg van een interventieplatform met bijhorende installaties (verhardingen, berging van interventiemiddelen,...). Het voorschrift moet zo opgesteld worden dat het in ieder geval niet de bedoeling kan zijn om in deze zone gebouwen op te richten, met uitzondering van eventuele gebouwen met een tijdelijk karakter.

Wat ?

Aanduiding in overdruk gelegen in Groen- parkachtig groen –gebied, langs de sporen

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Overgangsmaatregel opnemen



Aanduiding – tijdelijke ontsluitingsweg

Toelichting

Functie/doel van de aanduiding 'tijdelijke ontsluitingsweg':

Om de hoofdontsluiting te kunnen realiseren zoals is vooropgesteld in het ontwerpend onderzoek zal een infrastructurele aanpassing noodzakelijk zijn van de Katwilgweg ter hoogte van het bouwveld A4 omdat de toekomstige ontsluiting van het bedrijventerrein anders zal verlopen zal dit gedeelte van de Katwilgweg haar functie verliezen. Daarom wordt voorzien dat de bestaande wegenis op termijn wordt opgebroken en ingericht als groene zone.

Wat ?

Aanduiding in overdruk voor bestaande weg

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Overgangsmaatregel opnemen

Art. 6: Overdruk - werfzone

Categorie gebiedsaanduiding: lijninfrastructuur



Werkzone W1



Werkzone W1

Toelichting

Functie/doel van de overdruk 'werfzone':

Een deel van het plangebied moet tijdelijk gereserveerd blijven voor werfwerkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de Oosterweelverbinding.

In het gewestelijk RUP voor de Oosterweelverbinding is reeds een werfzone opgenomen. Deze afbakening met bijhorende relevante voorschriften worden hernomen in het gemeentelijk RUP Katwilgweg als werfzone W1.

In het verder voorbereidend en gedetailleerder studiewerk en het nemen van minder hinder maatregelen in kader van impactmanagement voor de realisatie van de Oosterweelverbinding is gebleken dat het niet enkel noodzakelijk zal zijn om de werfzone zoals aangeduid in het GRUP Oosterweelverbinding integraal in gebruik te nemen, maar dat het ook nodig zal zijn om de aangrenzende bufferzones (bufferzones volgens gewestplan) in gebruik te nemen als werfzone.

Het in gebruik nemen van deze bufferzone als werfzone is noodzakelijk voor de aanleg van een tijdelijke werfweg vanaf de huidige oprit Linkeroever richting Kennedytunnel, naar de E34. Tevens zal het voor het uitvoeren van de werken aan de zuidelijk knoop nodig zijn om de huidige verbindingsslus tussen E17 en E34 buiten gebruik te stellen. Om dit verkeer op te vangen wordt ondermeer binnen de hier voorgestelde werfzone W2 een bijkomende lus gebouwd van E17 naar E34.

De aanleg ervan is – samen met de aanleg van andere werfwegen buiten het plangebied van het RUP Katwilgweg – nodig om extra verkeersdruk en sluipverkeer tijdens de werken in de woonzones van Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever te vermijden. Hiermee wordt ondermeer tegemoetgekomen aan de milderende maatregelen zoals voorgesteld in het project-MER voor de Oosterweelverbinding.

Om aan bovenstaande maatregelen tegemoet te komen wordt in het gemeentelijk RUP Katwilgweg een tweede werfzone W2 opgenomen, in uitbreiding van werfzone W1.

Wat ?

Aanduiding in overdruk voor werfzone in groen- parkachtig groen gebied en zones voor bedrijvigheid.

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Toegelaten werken en handelingen gekoppeld aan de contour werfzone W2
- Overgangsmaatregel opnemen in functie van de in grondkleur aangegeven bestemming

12 RUIMTEBOEKHOUDING

12.1 Ruimteboekhouding t.a.v. gewestplan

Van de 17,89ha (178.934 m²) die op het gewestplan is bestemd als industriegebied, zal bij de inwerkingtreding van het RUP:

- 5,50 ha (55.052m²) bestemd zijn als groengebied;
- 8,2 ha (81.920m²) bestemd zijn bedrijventerrein;
- 4,2 ha (41.992 m²) bestemd zijn als zone voor infrastructuur.

De 2 ha (20.268 m²) bestemd als buffergebied zal bij de inwerkingtreding van het RUP:

- 19.988 m² terug bestemd worden als groengebied;
- 250 m² bestemd zijn als zone voor bedrijf.

12.2 Ruimteboekhouding bestemmingszones RUP

Bestemmingzone	Oppervlakte zone (in m ²)	Oppervlakte zone (in %)
Bedrijf (Be)	82.170	41%
° Bedrijf (Be1)	25.128	31%
Bouwweld A1	2.627	11%
Bouwweld A2	3.907	16%
Bouwweld A3	4.594	18%
Bouwweld A4	2.800	11%
Bouwweld A5	2.800	11%
Bouwweld A6	2.800	11%
Bouwweld A7	2.800	11%
Bouwweld A8	2.800	11%
° Bedrijf (Be2)	34.727	42%
Bouwweld B1	8.493	24%
Bouwweld B2	8.201	24%
Bouwweld B3	8.583	25%
Bouwweld B4	5.209	14%
Bouwweld B5	2.239	7%
Bouwweld B6	2.002	6%
° Bedrijf (Be3)	22.770	27%
Groen (Gr)	75.040	38%
Publiek domein – wegenis	41.992	21%

TOTALE OPP. RUP

199.202

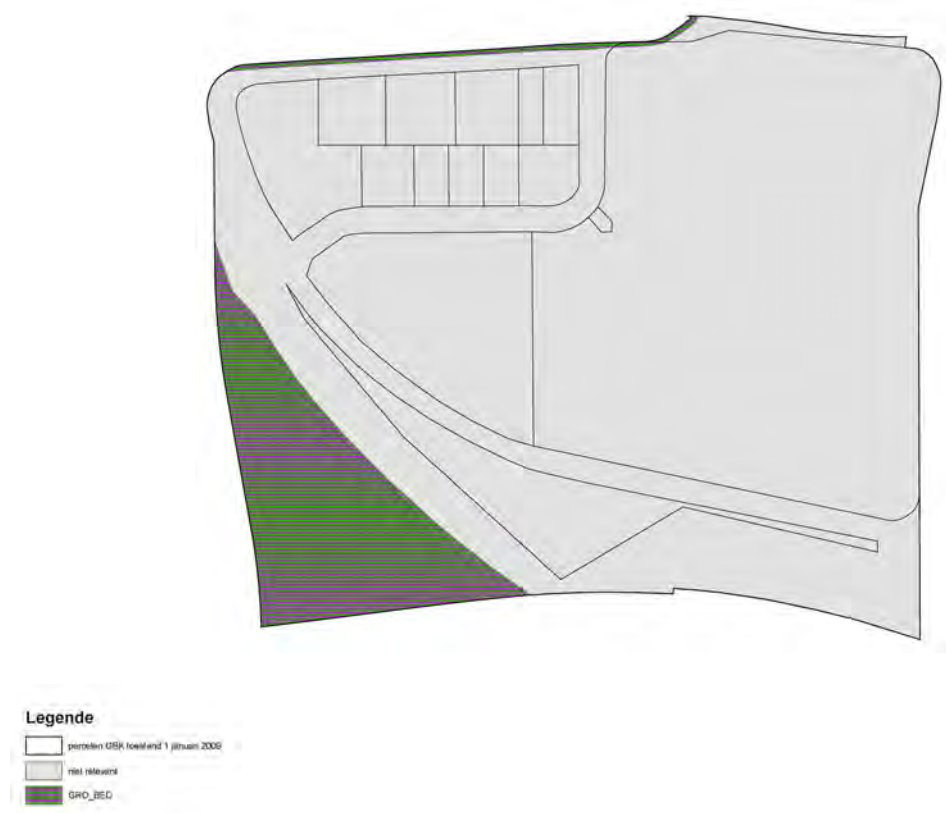
100%

13 REGISTER VAN DE PERCELEN DIE MOGELIJKS IN AANMERKING KOMEN VOOR PLANSCHADEVERGOEDING, PLANBATENHEFFING, BESTEMMINGSWIJZIGINGSCOMPENSATIE OF COMPENSATIE INGEVOLGE BESCHERMINGS VOORSCHRIFTEN

In de bijhorende plannenbundel van het RUP en op bijgevoegd register, conform de wetgeving, wordt een overzicht gegeven van alle zones waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding (cf. VCRO art. 2.6.1.), een planbatenheffing (cf. VCRO art. 2.6.4.), een kapitaalschadecompensatie (cf. DGPB art. 6.2.1.) of een gebruikerscompensatie (cf. DGPB art. 6.3.1.) te controleren.

De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold voor de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.



Figuur 23: kaart planbaten

13.1 Planschade binnen het RUP Katwilgweg

Daar de gebiedsaanduiding categorie 'bedrijvigheid' niet wijzigt, is het mogelijk dat volgens het register er geen planschade binnen het RUP Katwilgweg optreedt. Binnen het plangebied wijzigen verschillende zones van de bestemming 'bedrijvigheid' naar bestemming 'groen'. Deze wijzigingen zouden volgens Art. 2.6.1 §2 en §3 uit de VCRO kunnen leiden tot planschade. Echter, daar het groen functioneel samenhangt met het bedrijventerrein kan gesteld worden het onder de gebiedscategorie 'bedrijvigheid' valt, en er bijgevolg geen planschade is.

Of er effectief sprake is van planschade moet na de definitieve aanvaarding van het RUP, per perceel verder worden onderzocht. Dit overzicht spreekt zich louter uit over de bestemmingswijziging die aan de basis kan liggen van voormelde vergoeding, maar houdt geen rekening met de feitelijke eigendomsstructuur (een aantal percelen zijn bvb. in eigendom van de BAM, cf. Vlaams Gewest) noch met de decretaal voorgeschreven toepassingscriteria en uitzonderingsbepalingen.

13.2 Planbatenheffing binnen het RUP Katwilgweg

Binnen het plangebied zijn er een 2-tal zones waarbij hun gebiedsaanduiding categoriewijziging van groen (natuurgebied en buffergebied) naar bedrijvigheid mogelijks tot een planbatenheffing kunnen leiden.

Vermoedelijk zal de zone langs de Katwilgweg (natuurgebied volgens gewestplan), in het noorden van het plangebied, vervallen doordat deze waarschijnlijk is ontstaan door het gebruik van verschillende cartografische ondergronden bij de verschillende digitaal vergeleken plannen (deze zone valt namelijk grotendeels samen met de huidige Katwilgweg).

Het driehoekige gebied in het zuid-westelijke van het plangebied zal de herbestemming naar *Groen – parkachtig groen (Gr)* door de opmaak van het RUP vermoedelijk aanleiding geven tot planbaten, omdat het groen functioneel samenhangt met het bedrijventerrein en dus onder de gebiedscategorie 'bedrijvigheid' valt. Echter, voor het gedeelte dat volgens het gewestplan bestemd is als bufferzone (T), zal na de definitieve aanvaarding van het RUP verder bepaald moeten worden of dit groen gezien kan worden als functioneel samenhangend met de nieuwe infrastructuur, dan wel functioneel samenhangt met het bedrijventerrein.

Of er effectief sprake is van planbatenheffing moet na de definitieve aanvaarding van het RUP, per perceel verder worden onderzocht.

13.3 Kapitaalschadecompensatie en gebruikerscompensatie binnen het RUP Katwilgweg

Daar er in het plangebied geen zone met bestemming 'landbouw' is, zal er ook geen kapitaalschadecompensatie en/of gebruikerscompensatie binnen het RUP van toepassing zijn.

14 BIJLAGEN

Zie aparte bundel.

14.1 Bijlage 1: document ontwerpend onderzoek

14.2 Bijlage 2: screeningsnota plan-MER plicht en advies

14.3 Bijlage 3: MOBER

Bij het lezen van het MOBER moet rekening gehouden worden met een wijziging van de nummering van de bouwvelden in bedrijvenszone Be1. Deze wijziging werd doorgevoerd ter verduidelijking van de stedenbouwkundige voorschriften en wijzigt bijgevolg niets aan de doelstellingen en de inhoud van de voorschriften.

De wijziging is als volgt doorgevoerd:

Naam bouwvelden in planversie waarop het MOBER is opgemaakt; voorontwerp RUP	Nieuwe naam voor de bouwvelden volgens grafisch plan ontwerp RUP
Bouwveld A1	Bouwveld A1
Bouwveld A2	Bouwveld A2
Bouwveld A3	Bouwveld A3
Bouwveld A4	Bouwveld Aa
Bouwveld A5	Bouwveld Ab
Bouwveld A6	Bouwveld Ac
Bouwveld A7	Bouwveld Ad
Bouwveld A8	Bouwveld A4

14.4 Bijlage 4: ontvangen schriftelijke adviezen plenaire vergadering

