Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid'

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10 §5, gewijzigd bij het decreet van 1 juli 2016;
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De beslissing van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 houdende de goedkeuring van de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid'.
- De publieke consultatie over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid', van 10 november 2020 tot 8 januari 2021. Het publiek participatiemoment werd in een digitale vorm georganiseerd op 24 november 2020. Tijdens de publieke raadpleging werden er 5 individuele inspraakreacties en 19 adviezen ontvangen.
- Het advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed van 16 december 2020 over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid'.
- De scopingnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid'.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' van 29 juni 2023, het verslag ervan en de adviezen.
- Het advies RVR-AV-1339 van de dienst Veiligheidsrapportering van het Departement Omgeving van 22 februari 2021 waarin wordt aangegeven dat voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.
- De beslissing van de Vlaamse Regering van 6 oktober 2023 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid'.
- Het openbaar onderzoek over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid', van 24 oktober 2023 tot 22 december 2023. Er werd een publieke infomarkt georganiseerd, op 6 november 2023 te Antwerpen. Tijdens het openbaar onderzoek werden 12 adviezen en 297 individuele inspraakreacties ontvangen.

- Het team Omgevingseffecten heeft op 15 maart 2024 de kwaliteit van het plan-MER als gunstig beoordeeld.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Voorliggend GRUP geeft uitvoering aan het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen dat de ontwikkelingsperspectieven bepaalt voor (groot)stedelijke gebieden. In deze gebieden wordt een beleid gevoerd waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het betrokken gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor bedrijven, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, etc.) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit.

  Het beleid voor de grootstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Deze liggen op het internationale en Vlaamse niveau. Door hun ligging, hun uitrusting en hun voorzieningen hebben de grootstedelijke gebieden kwalitatief en kwantitatief uitzonderlijke potenties om een belangrijk aandeel van de groei betreffende bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

  In de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken hebben stationsomgevingen een strategische ligging. Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergerichte activiteiten nagestreefd.

  In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere zachte vormen van verkeer, een betaalbaar openbaar vervoer en een gericht parkeerbeleid vereist om de leefbaarheid van stedelijke gebieden te behouden. Activiteiten die personenmobiliteit genereren, worden bij voorkeur gebundeld nabij de stations.

  De belangrijkste uitgangspunten om duurzame mobiliteit in stedelijke gebieden te bewerkstelligen, zijn de volgende:

  - het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid;
  - het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
  - het vergroten van de verkeersveiligheid;
  - het verminderen van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
  - het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

  Belangrijk is dat, op selectieve wijze, delen van kleinstedelijke, regionaal stedelijke en grootstedelijke gebieden auto-arm worden gemaakt. Dit vereist o.a.:

  - een specifiek locatiebeleid;
  - een gericht vergunningenbeleid t.a.v. nieuwe stallings- en parkeervoorzieningen;

- betere uitwisseling tussen de verschillende vervoersmodi;
- kwaliteitsverbetering en capaciteitsuitbreiding van het stads- en streekvervoer;
- het stimuleren van de zachte vormen van verkeer (fiets, te voet).

Het locatiebeleid is erop gericht nieuwe mobiliteitsgenererende activiteiten te voorzien op die locaties waar de capaciteiten en kwaliteiten van het vervoersysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Het locatiebeleid moet worden uitgewerkt voor zowel personen- als voor goederenverkeer, waarbij alle vervoersmodi in aanmerking worden genomen.

- De plandoelstelling voor het GRUP 'Ringpark Zuid' is de herconfiguratie van de Knoop Zuid en omgeving die moet leiden tot een veiligere, compactere en leesbare verkeersinfrastructuur die de ontsluiting van bestaande en geplande ontwikkelingen rond de Knoop naar het hoofdwegennet op een veilige en efficiënte manier organiseert. De nieuwe Knoop moet verbindingen voor actieve weggebruikers doorheen de knoop en over de A112 mogelijk maken.
  - Het garanderen van stedelijke multimodale bereikbaarheid:
    - Het realiseren van kwalitatieve verbindingen voor actieve weggebruikers.
    - Antwerpen-Zuid verder laten ontwikkelen als belangrijk openbaar vervoersknooppunt.
    - Bijdragen aan de ambitieuze modal shift zoals afgesproken in het Toekomstverbond.
  - Het garanderen van landschappelijke kwaliteit van de groenzones:
    - Het realiseren van betekenisvolle groengebieden met een belangrijke ecologische en/of recreatieve waarde, verbonden met de omliggende groengebieden.
    - Het voorzien van waterbuffering binnen het plangebied in het kader van de waterproblematiek van de omliggende wijken.
  - Het garanderen van leefomgevingskwaliteit:
    - Het verhogen van de leefomgevingskwaliteit in de omgeving van de knoop door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit en water.
    - Het mogelijk maken van de overkappings- en ander leefbaarheidsmaatregelen.
  - Selectief verdichten door duurzame stadsontwikkelingen in de omgeving van multimodale knooppunten:
    - Het realiseren van bijkomende ontwikkeling op multimodaal bereikbare locaties in functie van een ambitieuze modal shift.
    - Het realiseren van sterke en levendige stadsranden in functie van aangename en sociaal-veilige (nieuwe) publieke ruimte.
- De resultaten en conclusies van het milieueffectenonderzoek (plan-MER) zijn verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota. In het kader van de opmaak van het plan-MER zijn de mogelijke effecten op beschermde soorten en habitats onderzocht en werd een passende beoordeling opgesteld.

- In de toelichtingsnota wordt bij de vertaling van de resultaten en conclusies van het milieueffectenonderzoek (plan-MER) de motivering van de ruimtelijke vertaling van de aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen opgenomen, die ruimtelijk werden vertaald of die worden verankerd via flankerend beleid dat opgenomen wordt als bijlage VII bij dit besluit. Een paar van deze maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar, hetgeen telkens wordt gemotiveerd.
- De neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
- In de hiernavolgende paragrafen wordt ingegaan op de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De adviezen en bezwaren zijn ten behoeve van de leesbaarheid omkaderd en worden gezamenlijk behandeld voor zover ze een gelijkaardige en gelijklopende inhoud hebben.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om rekening te houden met de sectorale regelgeving en voorwaarden van de spoorwegbeheerder, de netbeheerders, de wegbeheerder, alsook met betrekking tot de bodemkwaliteit.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze vraag. De opmaak van een RUP vervangt of wijzigt niet de bestaande sectorale wettelijke verplichtingen, deze blijven in voege. Deze vraag leidt bijgevolg niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaarindieners vragen tot verduidelijking van het begrip 'openbaar' in de stedenbouwkundige voorschriften en of de openbaarheid geldt voor alle functies binnen de overdrukzone artikel 1.3 'Gebied voor inrichting van openbare sport-, recreatie- en jeugdinfrastructuur' of enkel voor sport.

De openbaarheid geldt voor alle beschreven functies. Onder openbaar wordt verstaan: algemeen toegankelijk. De Vlaamse Regering gaat in op de vraag om de beschrijving van het voorschrift aan te passen: In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de inrichting van openbare sport-, recreatie- en jeugdinfrastructuur.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om voor artikel 2 'Station Antwerpen-Zuid' volgende bepaling toe te voegen in de voorschriften: "De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten."

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag en past het voorschrift aan zoals voorgesteld.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om natuurinclusief bouwen als aandachtspunt toe te voegen bij de inrichtingsstudie voor de stadsontwikkelingszones in artikel 3 'Gebied voor stadsontwikkelingsprojecten' en in plaats van 'overstromingsrobuust', de term 'waterveilig' te gebruiken.

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag en past het voorschrift aan zoals voorgesteld.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om in de inrichtingsstudie voor de stadsontwikkelingszones in artikel 3 'Gebied voor stadsontwikkelingsprojecten' een ruimteboekhouding verplicht op te nemen die inzicht geeft in het aandeel van de aanvraag binnen het geheel van het stadsontwikkelingsproject.

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag en past het voorschrift aan zoals voorgesteld.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om in artikel 1.2 'Afbakeningslijn ringinfrastructuur' de afbakeningslijn ringinfrastructuur op 8 meter van de gewestwegen (vanaf de uiterste rand van het ontworpen voetpad) te leggen, met uitzondering (1) van de afbakening in de groenzone op het gewestplan in functie van het Kielpark, in deze groenzone op het gewestplan volstaat een afstand van 2 meter t.o.v. de uiterste rand van het ontworpen voetpad van de Silvertoplaan en de Jan De Voslei (2) de afbakening t.o.v. de Jan De Voslei, die conform de gemaakte afspraken is tussen de wegbeheerder en het planteam.

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag en past het grafisch plan aan zoals voorgesteld, in overeenstemming met de sectorale randvoorwaarden van de wegbeheerder en de ontwerpvisie voor Ringpark Zuid.

Een aantal adviezen en bezwaren stellen dat er te beperkt is gecommuniceerd over het openbaar onderzoek van het ontwerp-GRUP. De informatie die wel werd gegeven was onduidelijk en beperkt over de stadsontwikkelingszones, de naam van het proces is ook misleidend. Er worden ook beelden verspreid zonder de nieuwe ontwikkelingszones. Deze adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om het openbaar onderzoek opnieuw uit te voeren gebeuren, waarbij wordt ingezet om alle bewoners die rechtsreeks of onrechtstreeks in het effectgebied van dit planvoornemen liggen, correct te informeren.

De Vlaamse Regering stelt dat het openbaar onderzoek werd aangekondigd op onder meer sociale media, de website van Departement Omgeving, stad Antwerpen en Agentschap Wegen en Verkeer, alsook in verscheidene kranten. Niet enkel het decretaal strikt noodzakelijke werd hier toegepast. In deze aankondigingen werd ook de infomarkt van 6 november 2023 vermeld, waar alle bewoners en geïnteresseerden zich

konden informeren over het ontwerp-GRUP en ontwerp plan-MER. Voor meer informatie verwijst de Vlaamse Regering naar de procesnota.

Deze vraag of opmerking leidt bijgevolg niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering hoe er verder wordt gecommuniceerd.

De Vlaamse Regering neemt een principiële beslissing tot definitieve vaststelling en vraagt daarover advies aan de Raad van State. Hierna stelt de Vlaamse Regering het plan definitief vast. 14 dagen na publicatie in het Belgisch Staatsblad worden de nieuwe bestemmingen en de stedenbouwkundige voorschriften van kracht. Parallel aan het GRUP loopt een communicatietraject met betrekking tot het finaal ontwerpplan, dit traject kan geraadpleegd worden aan de hand van deze weblink: https://www.degroteverbinding.be/nl/projecten/ringpark-zuid/over.

Deze vraag leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een advies vraagt aan de Vlaamse Regering om de hoofdstukken 'Wijze van meten' en 'Gehanteerde begrippen' terug op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag en past het voorschrift aan zoals voorgesteld.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om prioritair werk te maken van het ringpark ten opzichte van de stadsontwikkelingen.

De Vlaamse Regering neemt akte hiervan.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om voor de stadsontwikkelingen aan de Tentoonstellingswijk ook te voorzien in gezinswoningen, beperkt tot een 2-4 bouwlagen, in lijn met de omliggende wijk. De kleinschaligheid van de Tentoonstellingswijk staat haaks op de hoge densiteit van de nieuwe stadsontwikkeling.

De Vlaamse Regering stelt dat het onnodig beperken van de verdichtingsmogelijkheden van de stadsontwikkelingszones strijdig zou zijn met de beleidsdoelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen die verdichtingsmogelijkheden aan die kiezen voor verdichting en gemengde stadsontwikkeling aan knooppunten van openbaar vervoer, te meer binnen een grootstedelijk gebied en naast spoorstations.

Het bouwen van gezinswoningen wordt ook niet gehypothekeerd door het GRUP.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een advies vraagt aan de Vlaamse Regering om de stadsontwikkelingszones als een obstakel voor de luchtvaart preventief te vermijden door een maximale bouwhoogte van 66,06 meter TAW op te leggen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De Vlaamse Regering stelt dat het onnodig beperken van de verdichtingsmogelijkheden van de stadsontwikkelingszones strijdig zou zijn met de beleidsdoelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen die kiezen voor verdichting en gemengde stadsontwikkeling aan knooppunten van openbaar vervoer, te meer binnen een grootstedelijk gebied en naast spoorstations.

Hieraan zijn binnen de stedenbouwkundige voorschriften randvoorwaarden gekoppeld met betrekking tot de impact op de omgeving, die onder meer voortvloeien uit de effectenrapportage op planniveau.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering hoe zij de functie van het ringpark zien, rekening houdend met de stadsontwikkelingen vlak aan de rand van het park? Zijn hierdoor minder activiteiten mogelijk door het potentieel op overlast?

De Vlaamse Regering stelt dat het ringpark multifunctioneel wordt ingericht voor recreatie, sport, zachte verbindingen en ecologisch beheer. Het GRUP bakent ook een zone af waar hoogdynamische functies kunnen plaatsvinden, afgestemd op de draagkracht van de omgeving.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering of de geschatte of noodzakelijke inkomsten van de stadsontwikkelingsprojecten een rol spelen in de keuzes die hier gemaakt worden?

De Vlaamse Regering stelt dat dit geen rol speelt bij de opmaak van het GRUP.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om de ontwikkelingszone Oude Singel te schrappen om meer park en toegankelijk groen te voorzien. De Brederodewijk kent een tekort aan groen, natuur en publieke ruimte. De stadsontwikkelingszone voorziet in een toename van ruimtebeslag en een verdere inname van de Konijnenwei voor nieuwe ontwikkelingen. De maximale verharding van deze zone bedraagt immers 75%. Reken hierbij de nieuwe Singel en de verharding neemt sterk toe in het parkgebied. Dit staat haaks op de noden van de buurt, alsook de watergevoeligheid van dit gebied. Hierbij wordt ook gesteld dat het toegelaten bouwprogramma voorziet in een te hoge verdichtingsgraad die de levenskwaliteit van

de omwonenden bedreigt. Aansluitend wordt aan de Vlaamse Regering de vraag gesteld of dergelijke densiteit toegelaten is en hoe dit verhoudt tot de maximale densiteit tot de Brederodewijk, tot Nieuw Zuid en andere wijken en of dit wel realiseerbaar is.

De Vlaamse Regering stelt dat het onnodig beperken van de verdichtingsmogelijkheden van de stadsontwikkelingszones strijdig zou zijn met de beleidsdoelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen die kiezen voor verdichting en gemengde stadsontwikkeling aan knooppunten van openbaar vervoer, te meer binnen een grootstedelijk gebied en naast spoorstations. Dit is ook in lijn met de beleidsnota Ruimtelijke Economie van stad Antwerpen en de finale aanbevelingen van het rapport 'Over de Ring' dat zones voor stadsontwikkeling afbakent en grenzen van het bouwvolume aftast.

Rekening houdend met de omliggende parkruimte, is de densiteit van de stadsontwikkelingsprojecten in lijn met de aanpalende nieuwe stadswijk Nieuw Zuid:

- De V/T coëfficiënt voor de bouwzone Nieuw Zuid bedraagt 2, inclusief de aansluitende parkruimte is dit 1,3.
- De V/T coëfficiënt voor de bouwzone Oude Singel bedraagt maximaal 3,1, inclusief de aansluitende parkruimte is dit 1.
- De V/T coëfficiënt voor de bouwzone Overkapping A112 (Jan De Voslei) bedraagt maximaal 2,3, inclusief de aansluitende parkruimte is dit 1,7.
- De V/T coëfficiënt voor de bouwzone Kolonel Silvertopstraat bedraagt maximaal 3,3, inclusief de aansluitende parkruimte is dit 1,3.

Rekening houdend met de beperkingen en kwaliteitseisen die verordend zijn opgenomen voor de stadsontwikkelingszones, zoals de parkverbindingen die minstens gerealiseerd dienen te worden, is het maximaal toegelaten bouwprogramma nog steeds realiseerbaar. Zowel het plan-MER als het ontwerpend onderzoek hebben geen indicatie gegeven dat dit niet mogelijk is.

De ontwerpvisie van Ringpark Zuid vertrekt ook vanuit een verruiming van de toegankelijke groenzones. De bestaande oppervlakte toegankelijk groen bedraagt ongeveer 12 hectare voor het gehele plangebied en ongeveer 6 hectare voor de omgeving Konijnenwei. Uit het syntheseplan kunnen we afleiden dat dit bij realisatie verhoogd wordt naar ongeveer 34 hectare voor het gehele plangebied en ongeveer 9 hectare voor de omgeving Konijnenwei.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering of de hondenwei op de konijnenwei zal verdwijnen?

De Vlaamse Regering stelt dat de stedenbouwkundige voorschriften van de bestemmingszone 'Ringpark' de inrichting van een hondenwei toe laten. Er wordt voldoende flexibiliteit vooropgesteld voor de toekomstige invulling van de gebieden, afgestemd op de noden van de omgeving.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren uiten bezorgdheid aan de Vlaamse Regering dat de waarde van de omliggende woningen zal dalen.

De Vlaamse Regering neemt hier akte van.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel' te schrappen omwille van de mogelijke effecten op licht, schaduw, visuele hinder, sociale impact, mobiliteit, leefkwaliteit, privacy, geluid, lucht, schade aan bestaande woningen en nutsvoorzieningen, veiligheid, criminaliteit, barrièrevorming en effecten tijdens de aanlegfase.

De Vlaamse Regering stelt dat het onnodig beperken van de verdichtingsmogelijkheden van de stadsontwikkelingszones zou strijdig zijn met de Antwerpse en Vlaamse beleidsdoelstellingen die vertrekken vanuit een hoge verdichtingspotentie naast collectieve vervoersknopen in grootstedelijk gebied. Gezien de vraag naar verduidelijking met betrekking tot de maximale bouwhoogtes, stelt de Vlaamse Regering de wijziging vast dat het GRUP voor het stadsontwikkelingsproject 'Oude Singel' een maximale kroonlijsthoogte oplegt van 64 meter en één teruggetrokken verdieping voor het hoogteaccent en 25 meter kroonlijsthoogte voor de overige bebouwing.

Het programma van de stadsontwikkelingszones werd voor elke discipline; waaronder mobiliteit, lucht, geluid, mens-ruimte; onderzocht binnen het plan-MER. Het plan-MER houdt rekening met de permanente effecten van het planvoornemen en de effecten van de exploitatie. De tijdelijke effecten van de aanlegfase zijn hier niet mee in opgenomen. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om de effecten van elke bebouwing in de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel' geïntegreerd te onderwerpen aan de kwaliteitseisen in de voorschriften voor de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel' in het GRUP.

De Vlaamse Regering gaat in op de vraag om volgende voorwaarden, die reeds waren opgenomen bij artikel 1.1 'Ringpark Zuid', ook toe te voegen voor artikel 3 'Gebied voor stadsontwikkelingsprojecten'.

Bij vergunningsaanvragen binnen de deelgebieden wordt een inrichtingsstudie voor het hele deelgebied toegevoegd. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het deelgebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het deelgebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande, een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

Een aantal adviezen en bezwaren merken op aan de Vlaamse Regering dat het toegelaten bouwprogramma en afbakening van de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel' niet overeenstemt met een eerder opgemaakt plan binnen het participatietraject 'Werkatelier Ringpark Zuid'. De noordelijke zone zou in deze versie onbebouwd blijven, de vraag wordt ook gesteld om dit zo te houden. De randvoorwaarden die na aanpassing zouden worden opgenomen, zoals waterberging, openingen en zichtlijnen, zouden hierbij ook onvoldoende gegarandeerd worden in de voorschriften. Er werd onvoldoende rekening gehouden met de feedback tijdens het ontwerptraject.

De Vlaamse Regering stelt dat het programma van de stadsontwikkelingszones werd onderzocht binnen het plan-MER. Uit het plan-MER kon niet worden afgeleid dat er een noodzaak is om de ontwikkelingszone te halveren. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP.

Vanuit de nabijheid van het multimodale knoopppunt Ringpark Zuid, is het wenselijk om het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop Station Antwerpen-Zuid te voorzien. De Vlaamse Regering gaat in op bovenstaande vraag om dit dit voornemen te verhelderen en te versterken door volgende wijziging in de stedenbouwkundige voorschriften:

"Minimaal de eerste 47.000 m2 bvo van het deelgebied dient te worden voorzien in de overdrukzone artikel 3.2 'Prioritaire ontwikkelingszone', waardoor het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop station Antwerpen-Zuid komt te liggen."

Bovengenoemde overdrukzone is op het grafisch plan aangeduid.

De voorwaarde om extra aan de reeds verplichte 25% onverharde ruimte en de nodige ruimte voor waterinfiltratie en/of waterberging, minimum 2.500m^2 aaneengesloten onverharde publieke ruimte (met inrichting) te voorzien is nu voor elk bouwprogramma een kwaliteitseis. Dit is immers een kwaliteitseis die even goed ingevuld kan worden binnen een kleiner bouwprogramma.

Een aantal bezwaren stellen vast dat de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel' in fluviaal overstromingsgebied ligt. Waarbij de beoordeling van het plan-MER gaat over het geheel van plangebied, stellen de bezwaarindieners dat de lokale impact veel groter kan zijn. Bijkomende bebouwing, verharding en ondergrondse constructies zouden niet wenselijk zijn voor een gebied dat gekenmerkt wordt door overstromingsrisico. De hoge verhardingsgraad van 75% zou hier haaks op staan. Gezien de parkeereisen is een ondergrondse parking bijna onmogelijk uit te sluiten, bijgevolg moet dit als aanname worden onderzocht in het plan-MER. De bezwaarindieners stellen vast dat de conclusies en veronderstellingen van het plan-MER staan haaks op de overstromingsgevoeligheid van het gebied. Het GRUP beantwoordt hierbij onvoldoende aan de negatieve effecten van de ontwikkelingszone op de waterhuishouding van het gebied en stellen dat de Vlaamse Regering dit doorschuift naar de projectfase.

De Vlaamse Regering stelt dat om tot een correcte beoordeling van de omgevingseffecten te komen, het geheel van het planvoornemen integraal werd bestudeerd binnen het plan-MER, waaronder de cumulatieve effecten ten gevolge van de milderende maatregelen en aanpassingen van het plan en verscheidene planonderdelen. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP.

Hiervoor wordt verwezen naar het plan-MER onder punt 7.4.4.6 (kaarten referentiesituatie) en 7.4.6.2 (impact) en 7.4.7.4 (maatregelen). Een groot deel van het plangebied is overstromingsgevoelig (kleine tot middelgrote kans). Om het effect op overstromingsgevoelige gebieden te beperken dienen alle niet noodzakelijke ophogingen vermeden te worden. Voor noodzakelijke inname van waterbergend vermogen in overstroombaar gebied met een middelgrote overstromingskans (T100, huidige klimaat) moet deze inname volledig gecompenseerd worden in volume in dezelfde afstroomzone. De zone met T100 huidig klimaat pluviale overstromingen valt buiten de zone van het stadsontwikkelingsproject. Stadsontwikkelingsproject A: Oude singel ligt in de T1000 toekomstig klimaat fluviale en pluviale overstromingen. Over het stadsontwikkelingsproject Oude Singel staat het volgende: "...Ook in de stadsontwikkelingszones zal er waterbergend vermogen ingenomen worden door nieuwe gebouwen. De stadsontwikkelingszone Oude Singel (zone 4) ligt volledig in het overstromingsgevoelige gebied."

De mogelijke effecten van het planvoornemen op deze aspecten zijn onderzocht binnen het milieueffectenonderzoek. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP.

De opmaak van een RUP zal de bestaande sectorale wettelijke verplichtingen, zoals de watertoets, niet vervangen of wijzigen, deze blijven in voege. Dit geldt hoe dan ook voor alle onderdelen van het GRUP, waaronder de stadsontwikkelingszones.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren merken op aan de Vlaamse Regering dat er geen inzicht wordt gegeven in de kwaliteit van de wandelpaden in het stadsontwikkelingsproject. Hier wordt veel wind ervaren langs de hogere gebouwen en kilte op plekken waar schaduw is. Aansluitend wordt gevraagd waarom twee doorsteken van 20 meter breed voldoende geacht zijn om de doorwaadbaarheid van de stadsontwikkelingszone te garanderen?

De mogelijke effecten van het planvoornemen op deze aspecten zijn onderzocht binnen het milieueffectenonderzoek. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP.

Een aantal verbindingen zijn binnen het GRUP verordend opgenomen om te garanderen dat er voldoende aansluiting is tussen de bestaande stedelijke omgeving en het parklandschap. Aan deze verbindingen zijn kwaliteitseisen gekoppeld. De kwaliteitseisen zijn aangepast om sterk de nadruk te leggen op de landschappelijke rol en kwalitatieve doorwaadbaarheid van deze verbindingen. Artikel 3.1 is hernoemd naar 'Parkverbinding voor zacht verkeer' met deze voorschriften:

"Om landschappelijke en functionele relaties te leggen, worden minimaal de aangeduide verbindingen voor de zachte weggebruiker gerealiseerd. De pijl op het grafisch plan is een symbolische aanduiding die geen exacte locatie voorstelt. Handelingen voor een verbinding voor langzaam verkeer zijn alleen toegelaten als de verbinding zonder onderbreking en op een veilige manier aansluit op fiets- en voetgangersvoorzieningen. Minstens het aantal verbindingen voor zacht verkeer zoals weergegeven op het grafisch plan worden gerealiseerd. Binnen de bestemmingszone hebben deze verbindingen op het smalste deel een minimum breedte van 20 meter. Deze verbindingen worden maximaal groen ingericht."

Binnen de stedenbouwkundige voorschriften, artikel 3 'Gebied voor stadsontwikkelingsprojecten', is opgenomen dat bij vergunningsaanvragen binnen de deelgebieden een inrichtingsstudie voor het hele deelgebied moet worden toegevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Daarbij wordt onder meer minstens aandacht besteed aan de ruimtelijke en verkeerskundige samenhang van het geheel en de integratie ervan binnen de omgeving, met voldoende aandacht voor functionele, verkeerskundige, ecologische en recreatieve verbindingen en de inrichting van het publiek domein en de relatie tot de private percelen (adres, toegang alle modi, sociale controle en groeninrichting, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen) en ook mogelijke schaduwhinder en windhinder.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

In sommige bezwaren wordt aan de Vlaamse Regering de vraag gesteld waarom een sprong in bvo wordt toegelaten voor het stadsontwikkelingsproject 'Oude Singel' mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden en niet bij de andere stadsontwikkelingsprojecten?

Door middel van een 'vork' wordt een voldoende robuust programma vooropgesteld voor de toekomstige invulling van het stadsontwikkelingsproject, afgestemd op de draagkracht van de omgeving. De voorwaarden zijn aangepast in functie van de doelstelling om een gemengd stedelijk programma te realiseren. Een significant aandeel van deze stedelijke ontwikkeling dient te bestaan uit bedrijvigheid, gemeenschapsfuncties en sociaal/maatschappelijk programma om een kwalitatieve ruimtelijke verdichting te realiseren op maat van de stedelijke omgeving, zie hiervoor ook de toelichtingsnota 2.2. Stadsontwikkelingsprojecten.

Vanuit de nabijheid van het multimodale knoopppunt Ringpark Zuid, is het wenselijk om het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop Station Antwerpen-Zuid te voorzien. De Vlaamse Regering gaat in op bovenstaande vraag om dit voornemen te verhelderen en te versterken door volgende wijziging in de stedenbouwkundige voorschriften:

"Minimaal de eerste 47.000 m^2 bvo van het deelgebied dient te worden voorzien in de overdrukzone artikel 3.2 'Prioritaire ontwikkelingszone', waardoor het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop station Antwerpen-Zuid komt te liggen."

Bovengenoemde overdrukzone is op het grafisch plan aangeduid.

De voorwaarde om extra aan de reeds verplichte 25% onverharde ruimte en de nodige ruimte voor waterinfiltratie en/of waterberging, minimum 2.500m^2 aaneengesloten onverharde publieke ruimte (met inrichting) te voorzien is nu voor elk bouwprogramma een kwaliteitseis. Dit is immers een kwaliteitseis die even goed ingevuld kan worden binnen een kleiner bouwprogramma.

Een aantal bezwaren merken op aan de Vlaamse Regering dat in het voorschrift voor stadsontwikkelingszone 'Oude Singel' staat: "Minstens 60% van de totale bruto vloeroppervlakte wordt gerealiseerd langs de Brederodestraat, waardoor het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop station Antwerpen-Zuid komt te liggen." en ook "De bouwlijn langs de Brederodestraat valt samen met de nieuwe rooilijn zodat de straat wordt afgebouwd" De bezwaarindieners vragen aan de Vlaamse Regering om te verduidelijken tot waar de Brederodestraat loopt of zal lopen.

Vanuit de nabijheid van het multimodale knoopppunt Ringpark Zuid, is het wenselijk om het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop Station Antwerpen-Zuid te voorzien. De Vlaamse Regering gaat in op bovenstaande vraag om dit voornemen te verhelderen en te versterken door volgende wijziging in de stedenbouwkundige voorschriften:

"Minimaal de eerste 47.000 m^2 bvo van het deelgebied dient te worden voorzien in de overdrukzone artikel 3.2 'Prioritaire ontwikkelingszone', waardoor het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop station Antwerpen-Zuid komt te liggen."

Bovengenoemde overdrukzone is op het grafisch plan aangeduid.

De bepaling "De bouwlijn langs de Brederodestraat valt samen met de nieuwe rooilijn zodat de straat wordt afgebouwd" werd geschrapt uit de voorschriften.

Een aantal bezwaren merken op dat de parkeermogelijkheden voor lokale bewoners wegvallen door het stadsontwikkelingsproject 'Oude Singel'. Gezien de overstromingsgevoeligheid van het gebied, kan de aanleg van een nieuwe parking voor omwonenden onvoldoende gegarandeerd worden. De parkeerproblematiek wordt doorgeschoven naar de projectfase.

De Vlaamse Regering stelt vast dat in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP voor stadsontwikkelingsproject A: Oude Singel het volgende wordt bepaald: "Bij het verwijderen van de parking op de Konijnenwei dienen de parkeerplaatsen voor buurtbewoners gecompenseerd te worden binnen het deelgebied of in nabijgelegen parkeergelegenheden."

De mogelijke effecten van het planvoornemen op deze aspecten zijn onderzocht binnen het milieueffectenonderzoek. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal adviezen en bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om bouwhoogtes uit te drukken in meters in plaats van bouwlagen. Aansluitend wordt gevraagd om voor de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel de hoogtebeperking van 8 bouwlagen te verlagen, te verduidelijken wat een hoogteaccent is en hieraan een maximale bouwhoogte toe te kennen.

De Vlaamse Regering stelt dat een hoogteaccent betekent dat het bouwblok éénmalig verhoogd kan worden boven de maximale bouwhoogte. De visie voor de stadsontwikkelingszones vertrekt vanuit een hoge densiteit nabij collectieve vervoersknopen, hierbij worden hoogteaccenten toegelaten op een beperkt aantal locaties. Hieraan zijn randvoorwaarden gekoppeld met betrekking tot de impact op de omgeving, die onder meer voortvloeien uit de effectenrapportage op planniveau.

Het onnodig beperken van de verdichtingsmogelijkheden van de stadsontwikkelingszones zou echter strijdig zijn met de Antwerpse en Vlaamse beleidsdoelstellingen die vertrekken vanuit een hoge verdichtingspotentie naast collectieve vervoersknopen in grootstedelijk gebied. Gezien de vraag voor verduidelijking met betrekking tot de maximale bouwhoogtes, gaat de Vlaamse Regering akkoord om in het GRUP voor het stadsontwikkelingsproject 'Oude Singel' het hoogteaccent een maximale bouwhoogte op van 64m en één teruggetrokken verdieping en 25 meter kroonlijsthoogte voor de overige bebouwing toe te kennen.

Vanuit de nabijheid van het multimodale knoopppunt Ringpark Zuid, is het wenselijk om het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop Station Antwerpen-Zuid te voorzien. De Vlaamse Regering gaat in op bovenstaande vraag om dit voornemen te verhelderen en te versterken door volgende wijziging in de stedenbouwkundige voorschriften:

"Minimaal de eerste 47.000 m^2 bvo van het deelgebied dient te worden voorzien in de overdrukzone artikel 3.2 'Prioritaire ontwikkelingszone', waardoor het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop station Antwerpen-Zuid komt te liggen."

Bovengenoemde overdrukzone is op het grafisch plan aangeduid.

Een aantal bezwaren vrezen voor licht en schaduwhinder in de omgeving van het stadsontwikkelingsproject 'Oude Singel' met mogelijk ook een hoger energieverbruik en verlies van privacy tot gevolg voor bestaande en nieuwe inwoners. Aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd om de 45°-regel toe te passen. Concreet houdt de regel in dat nieuwe bebouwing niet mag komen binnen de zone die een hoek van 45 graden maakt vanaf de dakrand van de bestaande bebouwing tot het maaiveld.

Vanuit de nabijheid van het multimodale knoopppunt Ringpark Zuid, is het wenselijk om het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop Station Antwerpen-Zuid te voorzien. De Vlaamse Regering gaat in op bovenstaande vraag om

dit voornemen te verhelderen en te versterken door volgende wijzigingen in de stedenbouwkundige voorschriften:

"Minimaal de eerste 47.000 m^2 bvo van het deelgebied dient te worden voorzien in de overdrukzone artikel 3.2 'Prioritaire ontwikkelingszone', waardoor het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop station Antwerpen-Zuid komt te liggen."

Bovengenoemde overdrukzone is op het grafisch plan aangeduid.

Bijkomend geldt dat de minimale afstand van de bouwlijn van alle nieuwe bebouwing binnen de bestemmingszone tot de bebouwing buiten de bestemmingszone, de kroonlijsthoogte is van de nieuwe bebouwing.

Daarnaast werd reeds bepaald dat bij vergunningsaanvragen binnen de deelgebieden een inrichtingsstudie voor het hele deelgebied moet worden toegevoegd. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan mogelijke schaduwhinder en windhinder.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om de daken van de nieuwe bebouwing in te richten als groendaken.

De Vlaamse Regering gaat in op deze suggestie. Hiervoor worden de bepalingen omtrent groendaken uit de ontwerp bouwcode van Stad Antwerpen overgenomen in de voorschriften van het GRUP voor de stadsontwikkelingszones.

Een aantal bezwaren merken op aan de Vlaamse Regering dat het plan-MER aangeeft dat er geen bodemonderzoeken werden uitgevoerd voor de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel'. Dit dient voor de start van de werken te gebeuren, zodat indien nodig eerst tot sanering kan worden overgegaan. De bezwaarindieners vragen aan de Vlaamse Regering om dit te vertalen binnen het GRUP.

De Vlaamse Regering stelt dat mogelijke effecten van het planvoornemen op deze aspecten zijn onderzocht binnen het milieueffectenonderzoek. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP, uit het plan-MER werden echter geen milderende maatregelen of aanbevelingen voorgesteld.

De opmaak van een RUP zal de bestaande sectorale wettelijke verplichtingen niet vervangen of wijzigen, deze blijven in voege.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren vragen aan de Vlaamse Regering om voor stadsontwikkelingszone 'overkapping A112' een parklandschap in te richten met een evenwichtige mix van nieuwbouwappartementen en comfortabele gezinswoningen met tuin naar het voorbeeld van Het Groen Kwartier. Hierbij wordt de volledige site autovrij gemaakt en voorzien van ondergrondse parkeerplaatsen voor de bewoners en werknemers zodat de huidige parkeerdruk niet vergroot.

De bezwaarindieners stellen dat appartementen bijdragen tot een verschraling van de bouwdiversiteit in een wijk waar amper nog betaalbare eengezinswoningen te vinden zijn door reeds hoge concentratie aan appartementen en opsplitsingen van eengezinswoningen in appartementen.

De Vlaamse Regering stelt dat het GRUP de aanleg niet hypothekeert van een parklandschap met evenwichtige mix van nieuwbouwappartementen en gezinswoningen met tuin en ondergrondse parkeerplaatsen.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren stellen dat het Silvertoppark wordt volgebouwd. De broodnodige open ruimte in de wijk wordt kleiner. De nieuwe bebouwing staat het aaneenhechtten met het Kielpark en de verbinding met het Mastvestpark in de weg. Clusters van bijkomende hoogbouw in het huidige groengebied verminderen de kwalitatieve woonomgeving van de huidige wijkbewoners. Minder groen en verharding dragen bij tot klimaatproblemen zoals wateroverlast, lage grondwaterstanden en verhitting van het stedelijk gebied. Aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd om de stadsontwikkelingszones te schrappen.

De Vlaamse Regering gaat in op deze bezwaren door een bijkomende parkverbinding voor zacht verkeer op te nemen voor de stadsontwikkelingszone 'Overkapping A112' die de verbinding met de omgeving Silvertop en Kielpark verder versterkt. Die parkverbinding wordt op het grafisch plan weergegeven.

Daarnaast werd reeds in de voorschriften van artikel 1.1 'Ringpark Zuid' opgenomen dat bij de inrichtingsstudie voor de vergunningsaanvraag minstens aandacht dient te worden besteed aan een continue ecologische verbinding specifiek voor natte natuur tussen De Houwer enerzijds en Mastvest anderzijds, langsheen de noordzijde van de Emiel Vloorsstraat en Kolonel Silvertopstraat, via de kap Jan De Voslei. En ook hoe de hemelwateropvang en -afvoer worden georganiseerd en waar eventuele waterberging wordt gecompenseerd. Er wordt maximaal ingezet op (decentrale) infiltratie, buffering en vertraagde afvoer.

De ontwerpvisie van Ringpark Zuid vertrekt ook vanuit een verruiming van de toegankelijke groenzones. De bestaande oppervlakte toegankelijk groen bedraagt ongeveer 12 hectare voor het gehele plangebied en ongeveer 6 hectare voor de omgeving Konijnenwei. Uit het syntheseplan kan afgeleid worden dat dit bij realisatie verhoogd wordt naar ongeveer 34 hectare voor het gehele plangebied en ongeveer 9 hectare voor de omgeving Konijnenwei.

Een advies merkt op aan de Vlaamse Regering dat de lineaire tuin op het dak van de Jan de Voslei geen rekening houdt met de geplande doortrekking en aanleg van een tramverbinding richting het Universitair Ziekenhuis Antwerpen (UZA) in Edegem.

De Vlaamse Regering stelt dat het planvoornemen van het GRUP is afgestemd op de doortrekking van de tramverbinding richting het UZA te Edegem. De verbinding zou

binnen de 'Afbakeningslijn Ringinfrastructuur' vallen, hetgeen de bouw en exploitatie van traminfrastructuur en aanhorigheden toelaat.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen stellen dat een lopende hydraulische studie in opdracht van water-link momenteel onderzoekt of de wadi's in de Konijnenwei ingeschakeld kunnen worden voor de waterveiligheid van de Brederodewijk. De bezwaarindieners vragen aan de Vlaamse Regering dat de mogelijkheid tot het verbeteren van de waterveiligheid van de Brederodewijk niet gehypothekeerd mag worden door het GRUP.

De Vlaamse Regering stelt dat het GRUP niet de aanleg van een buffer- en infiltratiezone in functie van de omliggende omgeving hypothekeert. Door het bundelen en de aangepaste dimensionering van de aangepaste ringinfrastructuur wordt er bijkomende ruimte gecreëerd, waardoor de potentie voor aanleg verruimd wordt. In artikel 1.1 'Ringpark Zuid' is ook bepaald dat bij een vergunningsaanvraag een inrichtingsstudie voor het geheel van het ringpark moet worden gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Hierbij is onder meer bepaalt dat minstens aandacht wordt besteed aan Hoe de hemelwateropvang en -afvoer worden georganiseerd en waar eventuele waterberging wordt gecompenseerd. Er wordt maximaal ingezet op (decentrale) infiltratie, buffering en vertraagde afvoer.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om in de voorschriften de verplichting op te nemen dat het Ringpark kan ingezet worden om de waterproblematiek van de omliggende wijken op te vangen, overige delen van het planvoornemen mogen deze doelstelling niet hypothekeren.

De Vlaamse Regering stelt dat het plan-MER concludeert dat het voorziene buffervolume van 10.000m^3 voldoende is om de effecten van het planvoornemen te milderen. De Vlaamse Regering wijzigt de stedenbouwkundige voorschriften binnen artikel 1.1 'Ringpark Zuid' zodat er minimaal een waterbuffering met een volume van 10.000 m^3 moet worden voorzien.

Het GRUP hypothekeert niet de aanleg van een buffer- en infiltratiezone in functie van de omliggende omgeving. Door het bundelen en de aangepaste dimensionering van de aangepaste ringinfrastructuur wordt er bijkomende ruimte gecreëerd, waardoor de potentie voor aanleg verruimd wordt. In artikel 1.1 'Ringpark Zuid' is ook bepaald dat bij een vergunningsaanvraag een inrichtingsstudie voor het geheel van het ringpark moet worden gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Hierbij is onder meer bepaalt dat

minstens aandacht wordt besteed aan. Hoe de hemelwateropvang en -afvoer worden georganiseerd en waar eventuele waterberging wordt gecompenseerd. Er wordt maximaal ingezet op (decentrale) infiltratie, buffering en vertraagde afvoer.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering waarom het park niet verder wordt doorgetrokken tot de VIIde-Olympiadelaan.

De Vlaamse Regering stelt dat het plangebied niet reikt tot de VIIde-Olympiadelaan. Het GRUP wordt opgesteld voor de delen die een bestemmingswijziging nodig hebben voor de realisatie van Ringpark Zuid.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen uiten de bezorgdheid aan de Vlaamse Regering dat de wegenis, met name Singel, nu dichter bij de woningen van Nieuw Zuid komt te liggen en hierdoor meer overlast zullen ervaren dan vandaag.

De Vlaamse Regering stelt dat de Singel wordt verplaatst om te bundelen met de ringinfrastructuur. Het planvoornemen zorgt volgens het plan-MER voor een globaal positief effect binnen de discipline geluid en lucht. In het plan-MER zelf is er geen onderscheid gemaakt tussen de planonderdelen.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering hoe de mensen uit de Tentoonstellingswijk nu naar het hogere wegennet moeten rijden.

De Vlaamse Regering stelt dat in de ontwerpvisie een lokale bovengrondse weg ter hoogte van het Ringpark de aansluiting maakt vanuit de Tentoonstellingswijk met het hoger wegennet.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen merken op aan de Vlaamse Regering dat voor de tunnelmonden in de stedenbouwkundige voorschriften staat: 'Indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden, moeten ter hoogte van de tunnelmond maatregelen voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen.' In het plan-MER staat te lezen dat de wegbeheerder zich voor het zuidelijk tunnelportaal engageert om het bijkomende surplus zoveel mogelijk te milderen door dit op te nemen in de inrichtingsstudie. De bezwaarindieners vragen aan de Vlaamse Regering om dit engagement te vertalen in de stedenbouwkundige voorschriften. Men vraagt hiervan dan ook een expliciete vermelding bij de inrichtingsstudie in de stedenbouwkundige voorschriften. Een alternatief kan zijn om dit in een aparte nota flankerend beleid op te nemen.

De Vlaamse Regering stelt dat artikel 1.1 'Ringpark Zuid' van de stedenbouwkundige voorschriften volgende bepaling bevat: "Indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden, moeten ter hoogte van de tunnelmond maatregelen voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen."

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar zijn, verankerd in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Enkele aannames, preventieve maatregelen, aanbevelingen en milderende maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Hiervoor wordt flankerend beleid voorgesteld dat deze maatregelen op planniveau vastlegt, dit wordt opgenomen in een aparte bijlage (VII) dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De opgenomen maatregelen zullen in samenspraak met de functioneel bevoegde ministers of stedelijke mandatarissen uitgewerkt worden. Op deze manier wordt maximaal gestreefd naar uitvoering van al deze maatregelen.

Een aantal bezwaren of adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om volgende bepaling uit artikel 1.1 'Ringpark Zuid' van de stedenbouwkundige voorschriften te halen: "de eventuele impact op vlak van geluid, trillingen en luchtkwaliteit en hoe dit technisch tot een minimum wordt beperkt". Hierbij dient te worden verduidelijkt dat in de inrichtingsstudie dient te worden aangetoond wat technisch de best mogelijke oplossing is met betrekking tot milderende maatregelen voor lucht.

De Vlaamse Regering stelt vast dat bovengenoemde voorwaarde verordend vastlegt dat in de inrichtingsstudie aangetoond dient te worden wat de technisch best mogelijke oplossing is om de eventuele impact op vlak van geluid, trillingen en luchtkwaliteit tot een minimum te beperken.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren of adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om een snelheidsbeperking van 70 km/u op te nemen in een nota flankerend beleid dat door de Vlaamse Regering dient te worden goedgekeurd bij de beslissing over het RUP. Dit zou het mogelijk maken om deze maatregel reeds op planniveau vast te leggen en de garantie te bieden dat de uitstoot ter hoogte van de tunnelmonden beperkt zal worden.

De Vlaamse Regering geeft aan dat de ontwerpsnelheid ertoe heeft geleid dat het RUP uitgaat van een maximale contour voor de ringinfrastructuur, verordenend opgenomen als artikel 1.2 'Afbakeningslijn Ringinfrastructuur'.

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar zijn, verankerd in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Enkele aannames, preventieve maatregelen, aanbevelingen en milderende maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Hiervoor wordt flankerend beleid voorgesteld dat deze maatregelen op planniveau vastlegt, dit wordt opgenomen in een aparte bijlage (VII) dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De opgenomen maatregelen zullen in samenspraak met de functioneel bevoegde ministers of stedelijke

mandatarissen uitgewerkt worden. Op deze manier wordt maximaal gestreefd naar uitvoering van al deze maatregelen.

Een aantal bezwaren of adviezen vragen aan de Vlaamse Regering dat de luchtkwaliteit in de omgeving zone Lange Elzenstraat-Balansstraat er niet op achteruit gaat, maar een verbetering betekent. De bevoegde overheden moeten hier concrete inspanningen leveren of de plannen aanpassen zodat geen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. In de voorschriften kunnen hiervoor desnoods inspanningsverbintenissen worden opgenomen.

De Vlaamse Regering stelt dat het plan-MER inderdaad een beperkte toename van NO2 in deze straten voorspelt. Met hoofdzakelijk een -1 effect en in beperkte mate een -2 effect (lucht). Het plan-MER concludeert dat hiervoor geen milderende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het plan-MER nuanceert de verwachting van een beperkte toename echter sterk. Allereerst is de luchtmodellering uitgevoerd met oudere conservatievere emissiefactoren. Deze prognoses voor zowel de achtergrondconcentraties, de vloot als de bijhorende emissiefactoren blijken een conservatieve inschatting voor de effectieve evolutie die er sinds de opmaak van deze prognoses in 2015 voor NO2 heeft plaatsgevonden. In maart 2023 werden nieuwe prognoses en geactualiseerde emissiefactoren voor het wegverkeer in 2025 gepubliceerd die aanzienlijk lager uitvallen. De NO_2 kaarten kunnen dus als een overschatting van de verwachte concentraties in 2030 beschouwd worden. Daarnaast zijn er ook nog de beperkingen van het verkeersmodel. Een strategisch verkeersmodel kan op het lokale wegennet dus té uitgesproken effecten opleveren (zie ook § 7.6.2.4.1 in het MER).

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

In de stedenbouwkundige voorschriften staat dat de “eventuele impact van geluid tot een minimum wordt beperkt”. Een aantal bezwaren stellen dat niet in lijn is met de plandoelstelling om de leefomgevingskwaliteit te garanderen. De bezwaarindieners vragen aan de Vlaamse Regering om een buffer tussen de Singel en het park zou te voorzien en voldoende geluidswallen tegen het geluid van de ring.

De Vlaamse Regering stelt dat het Singelfietspad, dat zich hoofdzakelijk tussen de Singel en het ringpark bevindt, ook als geluidswal is ontworpen binnen de ontwerpvisie. Het GRUP hypothekeert een dergelijke uitvoering van het Singelfietspad niet.

De mogelijke effecten van het planvoornemen op deze aspecten zijn onderzocht binnen het milieueffectenonderzoek. De milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER zijn maximaal vertaald in het GRUP.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren of adviezen vragen aan de Vlaamse Regering dat de geluidskwaliteit in de omgeving zone Lange Elzenstraat-Balansstraat er niet op achteruit gaat, maar een verbetering betekent. De bevoegde overheden moeten hier concrete inspanningen leveren of de plannen aanpassen zodat geen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. In de voorschriften kunnen hiervoor desnoods inspanningsverbintenissen worden opgenomen. De bezwaarindieners ondersteunen hun bezorgdheid met volgende passages uit het plan-MER:

Uit het plan-MER, figuur 7-84, kan uit de kleurenverschilkaart worden afgeleid dat een aantal straten slechter scoren wat betreft de discipline geluid en net méér geluidsoverlast zullen ervaren bij het realiseren van het ontwerp-GRUP.

Op pagina 228 van het plan-MER: "Toenames van het invallend geluid zijn dan weer vooral terug te vinden in de zone lange Elzenstraat-Balansstraat, langs de Haantjeslei (tussen de van Schoonbekestraat en de Robert Molsstraat) [...]"

Op pagina 233 van het plan-MER: "De meest negatieve PI-scores (donkeroranje en rood ingekleurde vakjes) vinden we dan weer in de buurt van de Lange Elzenstraat en de Balansstraat, alsook het deel van de Haantjeslei tussen de van Schoonbekestraat en de Robert Molsstraat (hoewel deze minder opvalt door haar geringere omvang)."

De bezwaarindieners vinden in de hoofdstukken lucht en geluid niet terug wat hier dan precies de oorzaak van is. Wel staat in de bijlage van de plan-MER "De stadsontwikkeling Oude Singel situeert zich in zone 72. Deze zone ontsluit voor 30% via de Montignystraat, voor 23% via de Balansstraat, voor 23% via de Lange Elzenstraat en voor 23% via de Broederminstraat. Dit wordt weergegeven in Figuur 7." De bezwaarindieners vragen of dan geconcludeerd kan worden dat de negatieve effecten op vlak van geluid en lucht in de wijk het gevolg zijn van de toenemende verkeersintensiteiten die veroorzaakt worden door het stadsontwikkelingsproject Oude Singel? Dus indien het stadsonwikkelingsproject Oude Singel niet wordt gerealiseerd of met een veel kleiner programma, de negatieve effecten nihil zijn? Indien ja, dan stellen de bezwaarindieners dat de oplossing ligt bij het beperken of schrappen van de stadsontwikkeling 'Oude Singel'.

Aansluitend wordt bemerkt dat het plan-MER op pagina 238 bemerkt dat voor enkele geïmpacteerde zones (hoofdzakelijk gelegen buiten het plangebied) het effect als aanzienlijk negatief werd beoordeeld (score -3), maar vanuit voorliggend plan is het niet mogelijk om dit effect te milderen. Technisch is het mogelijk om het effect in deze zones te milderen, maar de oplossingen vallen buiten het plan en/of plangebied en worden bijgevolg flankerende maatregelen/aanbevelingen genoemd. De bezwaarindieners vragen hier een oplossing voor.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat uit de tabel met de berekende geluidsniveaus per woning, inderdaad blijkt dat het geluidsniveau na realisatie van het project ter hoogte van een aantal woningen, waaronder de meeste woningen in de Balansstraat en de Lange Elzenstraat, lichtjes hoger ligt dan voorheen. Het gaat vooral om toenames van minder dan 1 dB(A), hetgeen nauwelijks waarneembaar is, maar er zijn ook gebouwen waar de toename iets groter is.

Enkel indien het geluidsniveau met meer dan 5 dB(A) toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie, wordt score -3 toegekend en zijn milderende maatregelen

aangewezen. Er zijn echter nergens toenames met meer dan 5 dB(A) voor de woningen in de Balansstraat en Lange Elzenstraat

Ter hoogte van de enkele woningen nabij de Kielsevest ligt het geluidsniveau in de referentiesituatie tussen 55 dB(A) en 60 dB(A). Hier mag het geluidsniveau in de geplande situatie er maximaal 60 dB(A) bedragen. Enkel indien het geluidsniveau in de geplande situatie stijgt tot boven de 60 dB(A), wordt score -3 toegekend en zijn milderende maatregelen aangewezen. Ook dit is nergens het geval.

Ter hoogte van alle gebouwen in de Balansstraat en de Lange Elzenstraat ligt het geluidsniveau na realisatie van het planvoornemen echter ruim onder de 60 dB(A). Voor vrijwel alle woningen bedraagt het geluidsniveau zelfs minder dan 55 dB(A), met uitzondering van enkele woningen dicht bij de Kielsevest en de ringinfrastructuur. De gebouwen waar na realisatie van het project een geluidsniveau tussen 55 en 60 dB(A) wordt verwacht, hadden reeds een verglijkbaar geluidsniveau voor realisatie van het project.

De kaarten uit het plan-MER met de PI-score (de impact van het plan ten opzichte van de referentiesituatie), de P60-score (de impact van de geplande situatie ten opzichte van een drempelwaarde van 60,01 dB(A)) en de som van beide (de eindscore), gesommeerd per hectarestap, kunnen een ietwat vertekend beeld geven. De zone rond de Balansstraat en de Lange Elzenstraat kenmerkt zich door een grote densiteit aan woningen. Zelfs bij relatief beperkte geluidstoenames kan de PI-score per hectarestap daardoor aanzienlijk negatief worden, precies omwille van het grote aantal woningen. In een zone met minder gebouwen, moet de geluidstoename veel groter zijn om tot dezelfde PI-score te komen. Uit deze kaarten leiden we ook af dat de P60-score in deze zone 0 is (donkergroen). Een positieve P60-score is onmogelijk, dus 0 is de best mogelijke score. Dit bevestigt dat het geluidsniveau na realisatie van het project overal onder 60 dB(A) ligt.

Dit verklaart dus waarom de kaart met PI-score (en eindscore) rood kleurt, maar er toch geen -3 score is.

Een algemene toename van het geluidsniveau valt samen met een verwachte wijziging van het wegverkeer in deze straten. Hierbij dient echter gewezen te worden op de beperkingen van het verkeersmodel. In werkelijkheid zijn dit beperkte verschillen die zich over heel de wijk ‘uitsmeren’. In het verkeersmodel wordt de hele wijk echter vereenvoudigd tot één zone die op een beperkte aantal punten naar het netwerk ontsluit. Hierdoor worden de verschillen op die enkele aansluitpunten geconcentreerd, waardoor ze versterkt naar voor komen. Een strategisch verkeersmodel kan op het lokale wegennet dus té uitgesproken effecten opleveren (zie ook § 7.6.2.4.1 in het MER).

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar zijn, verankerd in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Enkele aannames, preventieve maatregelen, aanbevelingen en milderende maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Hiervoor wordt flankerend beleid voorgesteld dat deze maatregelen op planniveau vastlegt, dit wordt opgenomen in een aparte bijlage (VII) dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De opgenomen maatregelen zullen in samenspraak met de functioneel bevoegde ministers of stedelijke

mandatarissen uitgewerkt worden. Op deze manier wordt maximaal gestreefd naar uitvoering van al deze maatregelen.

Een advies vraagt aan de Vlaamse Regering om conform aan het verslag van de plenaire vergadering volgende alinea toevoegen bij de inrichtingsprincipes voor de stadsontwikkelingsprojecten: “mogelijke geluidhinder (van gebouwen op omgeving) én geluidsmilderende maatregelen (in functie van geluidshinder van omgeving op gebouwen)”.

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag en past de voorschriften aan conform het verslag van de plenaire vergadering.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om voor het plan-MER, Figuur 7-39 ‘beoordelingszones oversteekbaarheid’ te verduidelijken hoe de oversteekbaarheid wordt beoordeeld voor zone B? De bezwaarindieners vragen om het ontwerp hier duidelijker in beeld te brengen, inclusief de stadsontwikkelingszones.

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag, de achtergrondkaart van de figuur is vervangen door de laatste versie van de synthesekaart. Dit heeft echter geen impact op de beoordeling, noch de conclusie van het plan-MER.

Het eerste aspect dat beoordeeld wordt, is de impact op de verkeersleefbaarheid. De zones waarin een groot aantal voetgangers en fietsers verwacht worden en die gekruist worden door (belangrijke) wegvakken, zijn geïdentificeerd en weergegeven op Figuur 7-39, waaronder zone B. Uit het plan-MER, pagina 129: “In zone B met de Montignystraat wordt in beide richtingen gezamenlijk maximaal rond 500 PAE/uur verwacht. Bij deze voertuigintensiteit zal ook deze zone een goede oversteekbaarheid (+2) hebben.” De exacte inplanting van de stadsontwikkelingszone heeft dus geen impact op de beoordeling van de oversteekbaarheid, de verwachte verkeersintensiteit omvat ook het maximaal toegelaten programma van de stadsontwikkelingszone.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering waarom een indicatieve toetsing aan de nieuwe WHO-advieswaarden niet wordt overgenomen binnen het plan-MER voor de discipline mens, het zijn tenslotte gezondheidskundige richtwaarden?

De Vlaamse Regering stelt dat de in het MER gebruikte drempelwaarde afkomstig is uit het huidige richtlijnensysteem voor de discipline mens-gezondheid. Deze is gebaseerd op de door VITO in 2017 gemaakte diepteanalyse van de beschikbare bronnen uitgevoerd voor NO2, PM10 en PM2,5, op vraag van het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid. Hierin worden de gezondheidskundige advieswaarden (GAW) naar voor geschoven voor gebruik in MER-studies.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2021 voor een aantal polluenten nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit gepubliceerd. De nieuwe WHO-normen zijn

bij opmaak van het plan-MER nog niet in voege. Bijgevolg wordt in dit MER nog getoetst aan de bestaande GAW's.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om volgende passage uit het plan-MER, pagina 30, aan te vullen dat ook de gezondheidsdoelstellingen van even groot belang zijn, zowel gezondheidsbeschermende als gezondheidsbevorderende: "Naast de verkeerskundige doelstelling zijn de landschappelijke doelstelling en de leefbaarheidsdoelstelling van even groot belang. De herinrichting van de knoop creëert meer landschappelijke en ecologische waarde, en verbetert de leefbaarheid van de omgeving. Bovendien ontstaan er zo kansen voor duurzame stadsontwikkeling."

De Vlaamse Regering gaat in op deze suggestie en neemt dit op in het plan-MER. Uit het plan-MER blijkt dat binnen het projectgebied de nieuwe situatie globaal verbetert op vlak van gezondheid.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om de voorwaardelijk opgenomen maatregelen uit het plan-MER zoveel mogelijk en zo ambitieus mogelijk door te vertalen in het GRUP en bij het voorstellen en uitvoeren van milderende maatregelen, ambitieuzer te zijn dan het louter milderen van negatieve effecten.

De Vlaamse Regering stelt vast dat de voorgestelde maatregelen uit het plan-MER maximaal zijn vertaald naar het GRUP.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering voor figuur 7-78 uit het plan-MER nog een legende toe te voegen.

De Vlaamse Regering past hiervoor het plan-MER aan en voegt de legende toe.

Een advies vraagt aan de Vlaamse Regering om, zoals afgesproken in de plenaire vergadering, in het plan-MER de voorbeelden 'bomenrijen, hagen en struiken' in functie van geluidsbuffering weg te laten met vermelding dat 'maatregelen' onderzocht en genomen moeten worden indien nodig. Bomen(rijen), hagen en struiken worden nog steeds vermeld als voorbeeld. Aanvullend vermeld het advies dat de link van de toegevoegde voetnoot met betrekking tot dit onderwerp op pagina 239 en 251 van het plan-MER niet werkt: https://publicaties.vlaanderen.be/viewfile/1865

De Vlaamse Regering volgt dit advies en laat de bomen(rijen), hagen en struiken weg als voorbeeld van (fysieke) geluidsbuffer, maar ze zijn wel nog opgenomen als nuttige

maatregel ter maskering van het geluid of het mentaal welbevinden verhogen en zo de hinder te verlagen.

In het plan-MER wordt er een tweede link toegevoegd die naar dezelfde publicatie leidt. Desbetreffende publicatie is ook vrij te raadplegen op het webdomein van de Vlaamse Overheid https://www.vlaanderen.be/publicaties/stiltegebieden-in-vlaanderen-leidraad-bij-het-creeren-van-een-landelijk-stiltegebied of op https://www.vlaanderen.be/publicaties door middel van de titel 'Stiltegebieden in Vlaanderen. Leidraad bij het creëren van een landelijk stiltegebied'.

Een aantal bezwaren en adviezen merken op aan de Vlaamse Regering dat de passage uit de stedenbouwkundige voorschriften "Voor de instandhouding, herstel en ontwikkeling van park(en) in dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw en landschapszorg nevengeschikte functies" niet strookt met wat in het ontwerp-GRUP werd gezegd in verband met het realiseren van betekenisvolle groengebieden met belangrijke ecologische waarde. Er zouden heel wat waardevolle soorten zijn waargenomen op de Konijnenwei.

De Vlaamse Regering stelt dat Ringpark Zuid veel functies samenbrengt in haar gebied. Gezien de ligging van het gebied in een grootstedelijk gebied, nabij dichtbebouwde wijken en infrastructuur, gaan de plandoelstellingen uit van betekenisvolle groengebieden met zowel een belangrijke ecologische als een recreatieve waarde. In het planvoornemen werd gekozen om beide functies kwalitatief samen te brengen. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt dit enerzijds vertaald door natuurbehoud, bosbouw en landschapszorg als nevengeschikte functies te benoemen naast het park. Anderzijds door sterke kwaliteitseisen op te leggen binnen het voorschrift 'Ringpark Zuid' om voldoende kwaliteit te garanderen. Hierin zijn onder meer ecologische verbindingen, landschappelijke buffering, integratie van de natuurwaarden en langzame verkeersinfrastructuur in opgenomen. Om die kwaliteitseisen te versterken voegt de Vlaamse Regering in artikel 1.1 'Ringpark Zuid' volgend voorschrift toe: "De inrichtingsstudie bevat een maaibeheerplan dat de gebieden onder natuurbeheer aanduidt en waarin een optimaal beheer wordt nagestreefd in functie van de natuurwaarden."

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering wat een ecologische verbinding is en wat mag de burger daarvan verwachten. Hoe breed is deze minimaal? Wat is het doel van de ecologische verbindingen? Vraag tot minstens een aantal kwaliteitseisen verordenend vast te leggen. Bijkomend wordt gevraagd of de ecologische verbinding tussen de Konijnenwei en de spoorwegberm is voorzien, omdat deze niet op de plannen zou staan.

De Vlaamse Regering stelt dat een ecologische verbinding een verbinding is tussen natuurgebieden/groengebieden. Ecologische verbindingen worden aangelegd om het migreren van dieren en planten tussen natuurgebieden/groengebieden mogelijk te maken. Voor het onderzoek naar de ecologische verbindingen, wordt verwezen naar bijlage 15 van het plan-MER.

In artikel 1.1 'Ringpark Zuid' van de stedenbouwkundige voorschriften is bepaald dat alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de functies zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische erfgoedwaarden, de horticulturele waarden, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt. De inrichting van de ondersteunende functies dient maximaal in het landschap en parkinfrastructuur geïntegreerd te worden. Daarnaast dient bij een vergunningsaanvraag een inrichtingsstudie voor het geheel van het ringpark wordt gevoegd. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan hoe de natuurwaarden geïntegreerd worden binnen het geheel van het ringpark. Voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, worden bestaande groenelementen behouden. Minimaal volgende ecologische verbindingen dienen gerealiseerd te worden:

- Continue ecologische verbindingen doorheen het hele plangebied tussen de ecologische corridor Bluegate enerzijds en Ringpark Groene vesten anderzijds:
    - langsheen de spoorweg, zowel ten noorden als ten zuiden;
    - langsheen de R1/ Generaal Armstrongweg, zowel ten noorden als ten zuiden;
    - langsheen de promenade/ Ringfietspad.
- Continue ecologische verbindingen doorheen het hele plangebied tussen (park) Nieuw Zuid intramuros enerzijds en het Kiel(park) extramuros anderzijds:
    - via de Konijnenwei en langsheen de opeenvolgende kunstwerken van de Kolonel Silvertopstraat;
    - via een nieuwe parkbrug over het verlengde van de Singel, het spoor, de R1 en de Generaal Armstrongweg en vervolgens doorheen de campussite ter hoogte van de August Leyweg.
- Een continue ecologische verbinding specifiek voor natte natuur tussen De Houwer enerzijds en Mastvest anderzijds:
    - langsheen de noordzijde van de Emiel Vloorsstraat en Kolonel Silvertopstraat, via de kap Jan De Voslei.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om de voorziene bouwblokken in te richten met behoud van een evenwichtige bos- en natuurbalans in de onmiddellijke omgeving.

De Vlaamse Regering stelt dat in artikel 1.1 'Ringpark Zuid' van de stedenbouwkundige voorschriften is bepaald dat alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de functies zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische erfgoedwaarden, de horticulturele waarden, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt. De inrichting van de ondersteunende functies dient maximaal in het landschap en parkinfrastructuur geïntegreerd te worden. Daarnaast dient bij een vergunningsaanvraag een inrichtingsstudie voor het geheel van het ringpark te worden gevoegd. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan hoe de natuurwaarden geïntegreerd worden binnen het geheel van het ringpark. Voor zover dit ruimtelijk

wenselijk en technisch haalbaar is, worden bestaande groenelementen behouden. Een minimum aan ecologische verbindingen zijn benoemd.

In de gebieden voor stadsontwikkelingsprojecten zijn niet enkel parkverbindingen voor zacht verkeer verordend opgenomen, ook maximale verhardingsgraden en bij vergunningsaanvragen wordt binnen de deelgebieden een inrichtingsstudie voor het hele deelgebied toegevoegd, waarbij minstens aandacht besteed wordt aan ruimtelijke en verkeerskundige samenhang van het geheel en de integratie ervan binnen de omgeving, met voldoende aandacht voor functionele, verkeerskundige, ecologische en recreatieve verbindingen.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering hoe groot het toegankelijk groen is van de Konijnenwei vandaag en hoeveel toegankelijk groen er in het nieuwe plan wordt gerealiseerd op dezelfde afstand van de omliggende bewoners?

De Vlaamse Regering stelt vast dat de ontwerpvisie van Ringpark Zuid vertrekt vanuit een verruiming van de toegankelijke groenzones. De bestaande oppervlakte toegankelijk groen bedraagt ongeveer 12 hectare voor het gehele plangebied en ongeveer 6 hectare voor de omgeving Konijnenwei. Uit het syntheseplan kan afgeleid worden dat dit bij realisatie verhoogd wordt naar ongeveer 34 hectare voor het gehele plangebied en ongeveer 9 hectare voor de omgeving Konijnenwei.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering of in de plan-MER op figuur 7-108, pagina 281 de (niet) toegankelijke zones in het plangebied vallen en het volledige stadsontwikkelingsproject Oude Singel in het nieuwe ontwerp in een zone voor intensief gebruik toegankelijk groen.

De Vlaamse Regering stelt dat de aanduiding van de niet-toegankelijke zones op deze figuur zijn gehanteerd om aan te tonen dat in de oranje gekleurde niet-toegankelijke zones geen significante effecten voor de mens kunnen voorkomen, gezien ze niet toegankelijk zijn. De gebieden die groen zijn aangeduid duiden op de toegankelijkheid van het gebied. Ook de stadsontwikkelingsprojecten zijn toegankelijk.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om het huidige verkeer van de huidige Silvertoptorens samen met het verkeer van het toekomstige stadsontwikkelingsproject deelzone C rechtstreeks aan te sluiten op de Jan De Voslei in plaats van de achterliggende lokale straten, zoals in het plan-MER wordt verondersteld. Door deze ingreep zal er minder storend verkeer de wijk doorkruisen en de overlast door de files op de Camille Huysmanslaan aan de verkeerslichten zal aanzienlijk verminderen. Het openbaar vervoer en de ziekenwagens zullen vlotter kunnen rijden.

Zodoende zal het geluidsklimaat verbeteren en de uitstoot van CO2 verminderen. Dit is een belangrijke en positieve bijdrage tot de leefkwaliteit van de wijk.

De Vlaamse Regering stelt dat een rechtstreekse aansluiting op de Jan De Voslei niet wordt gehypothekeerd door het GRUP. Voor stadsontwikkelingsproject Kolonel Silvertopstraat zijn de voorwaarden binnen de stedenbouwkundige voorschriften aangepast. Er wordt met betrekking tot de ontsluiting enkel verordend opgenomen dat rechtstreekse aansluiting op de Kolonel Silvertopstraat niet is toegelaten, uitgezonderd voor noodvoertuigen.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen merken op aan de Vlaamse Regering dat in het mobiliteitsonderzoek er te weinig rekening is gehouden met de huidige verkeerssituatie in de Camille Huysmanslaan en de impact van bestaande bezoekers van onder andere Antwerp Expo en voetbalclub Beerschot.

De Vlaamse Regering stelt dat in het plan-MER de reguliere verkeerssituatie werd onderzocht. Voor deze straat werden geen significante effecten voorspeld in het verkeersmodel. Na controle blijkt dat de situatie in scenario 4 lichtjes beter is dan in scenario 0, het planvoornemen heeft daar bijgevolg een positieve impact.

Daarnaast heeft het GRUP niet als plandoelstelling om de verkeersafwikkeling van bestaande bezoekers Antwerp Expo en/of Beerschot op te lossen. Impact van evenementen op de verkeersituatie werden niet onderzocht.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen merken op aan de Vlaamse Regering dat er nog geen oplossing is voor de huidige problematische verkeersafhandeling van het verkeer komende van en naar de Silvertoptorens.

De Vlaamse Regering stelt dat in het plan-MER de reguliere verkeerssituatie werd onderzocht. Voor deze straat werden geen significante effecten voorspeld in het verkeersmodel.

Het GRUP heeft niet tot doel om de afwikkeling van de bestaande Silvertoptorens op te lossen.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen merken op aan de Vlaamse Regering dat het afsluiten van de Kolonel Silvertopstraat voor autoverkeer de verkeersproblematiek naar de omgeving Volhardingstraat en Camille Huymanslaan verplaatst.

De Vlaamse Regering stelt dat het ontwerp van de nieuwe verkeersknoop in een nieuwe verbinding tussen de Leien en de Sint-Bernardsesteenweg voorziet, namelijk de Verlengde Leien. Deze nieuwe verbinding is exclusief voor gemotoriseerd verkeer en

neemt de functie die de Silvertopstraat vandaag heeft voor autoverkeer over. Verder blijken in het verkeersmodel geen toenames te zijn op de Camille Huysmanslaan en Volhardingstraat

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel' te ontsluiten via de nieuwe Singel door een directe ondergrondse tunnelverbinding aangesloten op de nieuwe ondergrondse parkeergarage, met aparte in- en uitgang.

De Vlaamse Regering stelt dat de locatie van de nieuwe Singel geen ongelijkvloerse aansluiting van een verbindingsweg naar de parking toelaat vanuit de stadsontwikkelingszone 'Oude Singel'. Daarvoor ligt de Nieuwe Singel te dicht bij de spoorweg, een keuze die voortvloeit uit het maximaal bundelen van infrastructuur. Dit bundelingsprincipe vloeit voort uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarmee het GRUP in overeenstemming dient mee te zijn, alsook de beleidsopties uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Een oplossing deels op het maaiveld is niet wenselijk omwille van de nood aan een extra verkeerslichtengeregeld kruispunt en de impact op het Leienpark, hetgeen haaks zou staan op de plandoelstellingen omtrent het verhogen van de (verkeers)leefbaarheid en de inrichting van toegankelijke groene ruimte.

Het ontwerp van de verkeersinfrastructuur voorziet een vereenvoudigde ontsluiting van de stadsontwikkeling via Brederodestraat naar het hoger wegennet en is in lijn met de plandoelstellingen en de geldende beleidskaders.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering wat er bedoeld wordt met het downgraden van de Singel? Zal hierdoor de Singel dichter bij de Brusselstraat liggen?

De Vlaamse Regering stelt dat het 'downgraden' van de Singel geen deel uitmaakt van de plandoelstelling of het planvoornemen. De verkeersfunctie wijzigt niet, de Singel wordt verplaatst in bundeling met de ringinfrastructuur.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vrezen dat door de slechte dienstverlening van de NMBS, te weinig bewoners de trein zullen nemen, waardoor het autoverkeer in het plan-MER onderschat wordt.

De Vlaamse Regering stelt dat het plan-MER rekening houdt met de bestaande dienstregeling en het referentiescenario van Routeplan 2030, het Antwerpse regionale mobiliteitsplan.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering of er voldoende is nagedacht over het vermijden van sluiproutes in de nieuwe verkeerssituatie?

Uit het verkeersmodel komen geen sluiproutes naar voor. Eventuele maatregelen om sluiproutes te vermijden worden niet gehypothekeerd door het GRUP.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een advies vraagt aan de Vlaamse Regering niet enkel traminfrastructuur, maar ook infrastructuur voor bussen toe te laten binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

De Vlaamse Regering stelt dat de relevante stedenbouwkundige voorschriften enkel een beperking opleggen voor de ontsluiting van de stadsontwikkelingszones. De afgebakende ontwikkelingszones omvatten niet het publiek domein waar het tram-en busverkeer over rijdt.

De Vlaamse Regering past de voorschriften artikel 1.2 'Afbakeningslijn Ringinfrastructuur' en artikel 2 'Antwerpen-Zuid' aan, zodat in plaats van een tramboulevard, een tram-en busboulevard wordt toegelaten.

Een advies vraagt aan de Vlaamse Regering om de toelichtingsnota op pagina 36 aan te passen. Er wordt in de paragraaf over "Tramverbindingen in Antwerpen" gesproken over "een vertramming van buslijnen". In tegenstelling tot wat er hier vermeld staat, is er geen weet van "een vertramming van buslijnen". Tot nader order blijven buslijnen aanwezig in deze omgeving.

De Vlaamse Regering stelt dat het GRUP enkel stelt dat volgens de huidige beleidsdocumenten een tramlijn langsheen de Jan De Voslei gepland is. Hierop dient voldoende geanticipeerd te worden. Dit sluit niet uit dat buslijnen ook aanwezig zullen blijven in deze omgeving.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een advies merkt op aan de Vlaamse Regering dat in de paragraaf over "Openbaar vervoer" er wordt gesproken over "de (tijdelijke) busbuffer" ter hoogte van de Montignystraat en Brederodestraat. In plaats daarvan moet aan Station Zuid een vast busstation ingericht worden.

De Vlaamse Regering stelt dat de passage enkel gaat over de huidige situatie, ter situering. Het GRUP hypothekeert de aanleg van een busstation niet.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen merken op aan de Vlaamse Regering dat in de paragrafen van de plan-MER over Blue Gate en Nieuw Zuid vermeld staat dat er een

performant openbaar vervoer aanbod moet zijn om de site Blue Gate en het Nieuw Zuid te kunnen bedienen. Aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd hoe dit gegarandeerd kan worden.

De Vlaamse Regering stelt dat die aanname vertrekt vanuit het referentiescenario Routeplan 2030, het regionaal mobiliteitsplan Antwerpen. De ruimtelijke inpassing van dit aanbod voor de sites Blue Gate en Nieuw Zuid wordt niet beoordeeld noch behandeld binnen dit GRUP. Dit is immers niet noodzakelijk voor de realisatie van de plandoelstellingen.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering dat in de paragraaf van de plan-MER over Basisbereikbaarheid duidelijk te vermelden dat de vermelde plannen voor buslijnen nog niet zijn goedgekeurd.

De Vlaamse Regering gaat in op deze vraag en past het plan-MER hiervoor aan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering wat de Antwerpse parkeernorm is die in het MER wordt vermeld?

De Vlaamse Regering stelt dat dit verwijst naar de geldende parkeernormen uit de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, bouwcode. De actuele versie is bekrachtigd op 1 maart 2018.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om geen minimale, enkel een maximale parkeernorm op te leggen.

De Vlaamse Regering stelt dat in het plan-MER wordt aanbevolen om minimale of maximale parkeernormen op te leggen, maar gezien de diversiteit aan mogelijke programma's van de stadsontwikkelingsprojecten wordt geen strikte normering verordend opgelegd. Parkeervoorzieningen dienen volgens cumulatief/gemengd gebruik ingericht te worden, waarbij de beschikbare parkeerplaatsen meervoudig gebruikt worden door afstemming met de parkeernoden van de functies. Het parkeeraanbod dient maximaal beperkt te worden.

In de stedenbouwkundige voorschriften artikel 3 'Gebied voor stadsontwikkelingsprojecten' wordt voor het geheel van de projecten functies met een hoog verkeersgenererend profiel en/of een grote parkeerbehoefte niet toegelaten. Parkeervoorzieningen dienen volgens cumulatief/gemengd gebruik ingericht te worden, waarbij de beschikbare parkeerplaatsen meervoudig gebruikt worden door afstemming met de parkeernoden van de functies. Het parkeeraanbod dient maximaal beperkt te worden. Binnen de inrichtingsstudie voor het hele deelgebied dient minstens aandacht besteed te worden aan mobiliteitseffecten, om het autoverkeergenererend profiel en parkeerbehoefte te kunnen beoordelen.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om, gekoppeld aan een lage parkeernorm, een voldoende aanbod deelwagens aan te bieden.

De Vlaamse Regering stelt dat in het plan-MER wordt aanbevolen om minimale of maximale parkeernormen op te leggen, maar gezien de diversiteit aan mogelijke programma's van de stadsontwikkelingsprojecten wordt geen strikte normering verordend opgelegd. Parkeervoorzieningen dienen volgens cumulatief/gemengd gebruik ingericht te worden, waarbij de beschikbare parkeerplaatsen meervoudig gebruikt worden door afstemming met de parkeernoden van de functies. Het parkeeraanbod dient maximaal beperkt te worden.

In de stedenbouwkundige voorschriften artikel 3 'Gebied voor stadsontwikkelingsprojecten' wordt voor het geheel van de projecten functies met een hoog verkeersgenererend profiel en/of een grote parkeerbehoefte niet toegelaten. Parkeervoorzieningen dienen volgens cumulatief/gemengd gebruik ingericht te worden, waarbij de beschikbare parkeerplaatsen meervoudig gebruikt worden door afstemming met de parkeernoden van de functies. Het parkeeraanbod dient maximaal beperkt te worden. Binnen de inrichtingsstudie voor het hele deelgebied dient minstens aandacht besteed te worden aan mobiliteitseffecten, om het autoverkeergenererend profiel en parkeerbehoefte te kunnen beoordelen.

Het GRUP hypothekeert de aanleg van de specifieke parkeervoorzieningen in functie van deelwagens niet.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om het voorschrift met betrekking tot de ontsluiting te verwijderen omdat ontsluitingsvoorstellen en verkeersafwikkelingen beter worden gescreend en gemotiveerd op een ander niveau zoals bij aanvraag omgevingsvergunning en bijhorende project-MER. Het is aan de aanvrager om middels de inrichtingsstudie aan te tonen dat de ontsluiting past binnen de mobiliteitscontext.

De Vlaamse Regering stelt dat in functie van de plandoelstellingen, met betrekking tot het verhogen van de leefomgevingskwaliteit en het realiseren van kwalitatieve verbindingen voor actieve weggebruikers, werd gekozen om de ontsluiting van gemotoriseerd verkeer te weren van de grootste verbindingen voor actieve weggebruikers. De omgevingseffecten hiervan werden ook onderzocht binnen het plan-MER en gevalideerd. Om die redenen werd ervoor gekozen om ontsluitingsvoorwaarden verordend op te nemen in het GRUP.

Deze vraag of opmerking leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Een aantal bezwaren en adviezen vragen aan de Vlaamse Regering om bij de inrichtingsstudie voor de stadsontwikkelingsprojecten volgend punt als volgt aan te vullen:

"De ruimtelijke en verkeerskundige samenhang van het geheel en de integratie ervan binnen de omgeving, met voldoende aandacht voor functionele, verkeerskundige, ecologische en recreatieve verbindingen".

De Vlaamse Regering neemt de gevraagde aanpassingen van de stedenbouwkundige voorschriften op binnen het GRUP.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gewijzigd bij decreet van 19 juli 2013, artikel 8, § 1, eerste lid.
- Het koninklijk besluit van 28 december 1972 houdende de vaststelling van het gewestplan Antwerpen, en latere wijzigingen.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011, wat de bindende bepalingen betreft.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 15 februari 2008 tot aanwijzing met toepassing van de Habitatrichtlijn van de Speciale beschermingszone "Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Antwerpen" (BE2300006) en van de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage I, het verordenend grafisch plan;
2. bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.

De niet-normatieve delen van dit ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage IIIa, de toelichtingsnota met de tekstuele toelichting;
2. bijlage IIIb, de toelichtingsnota kaarten;
3. bijlage IV, register planbaten, planschade, kapitaalschade en gebruikersschadecompensatie;
4. bijlage V, het plan-MER;
5. Bijlage VI; het besluit over het ruimtelijk veiligheidsrapport;
6. Bijlage VII; de nota flankerend beleid.

Artikel 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Ringpark Zuid’

In Antwerpen

Bijlage I. Verordenend grafisch plan

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' ligt op grondgebied van de stad Antwerpen.

Dit document is **bijlage I**: **het 'Grafisch Plan'.**

Het RUP bestaat uit volgende documenten:

- **Bijlage I. Verordenend grafisch plan**
- Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa. Toelichtingsnota – tekst
- Bijlage IIIb. Toelichtingsnota – kaarten
- Bijlage IV. Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V. Plan-MER
- Bijlage VI. Beslissing over het RVR
- Bijlage VII. Nota flankerend beleid

De elementen m.b.t. de watertoets zijn geïntegreerd in het plan-MER.

Het plan-MER bevat eveneens een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets.

De ontwerpers,

Filip HENDRICKX

Peter DAVID

Art. 1.1

Art. 1.2

Art. 1.3

Art. 2

Art. 3.1
A
SA
Art. 3

Art. 3.1
SA
Art. 3
Art. 3.2

Art. 3.1
B
SA
Art. 3

Art. 3.1
B
Art. 3.1

C
SA
Art. 3

Art. 4

Art. 4.1

Art. 4.1

Achtergrond : GRB, Bron : Digitaal Vlaanderen, januari 2023

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
Ringpark Zuid
Bijlage I Verordenend Grafisch Plan

Plancode - 2.12_00516_00001
Definitieve Vaststelling

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT OMGEVING

schaal : 1:5.000

0 50 100 200 M

ANTWERPEN
KERN - OUDE STAD
LINKEROEVER
SINT-AMANDUS
STATIEKWARTIER
BORGERHOUT
ZWIJNDRECHT
SCHELDE
WAALSE KAAI
CHARLOTTALEI
DEURNE
BURCHT
MELSELE
SINT-CATHARINA
BERCHEM
SINT-LAURENTIUS
DEURNE
KRUIBEKE
HOBOKEN
WILRIJK
MORTSEL
EDEGEM

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Ringpark Zuid’

In Antwerpen

Bijlage II. Stedenbouwkundige voorschriften

Vlaamse overheid

DEPARTEMENT OMGEVING

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' ligt op grondgebied van de stad Antwerpen.

Dit document is **bijlage II**: de **'Stedenbouwkundige voorschriften'**

Het RUP bestaat uit volgende documenten:

- Bijlage I. Verordenend grafisch plan
- **Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften**
- Bijlage IIIa. Toelichtingsnota – tekst
- Bijlage IIIb. Toelichtingsnota – kaarten
- Bijlage IV. Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V. Plan-MER
- Bijlage VI. Beslissing over het RVR
- Bijlage VII. Nota flankerend beleid

De elementen m.b.t. de watertoets zijn geïntegreerd in het plan-MER.

Het plan-MER bevat eveneens een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets.

De ontwerpers,

Filip HENDRICKX Peter DAVID

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 0. Algemene bepalingen.

Artikel 0.1: Wijze van meten

- Bebouwingspercentage of bebouwingsindex: een op het plan of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de minimum of maximum totaal bebouwde oppervlakte binnen de zonering aangeeft dat mag worden bebouwd ten aanzien van desbetreffende totale zoneringsoppervlakte.
- Bouwhoogte: de bouwhoogte wordt loodrecht gemeten van de kroonlijsthoogte tot het maaiveld.
- Kroonlijsthoogte: hoogte van een gebouw die gemeten wordt van het maaiveld tot de bovenkant van de deksteen of kroonlijst.
- Bebouwde oppervlakte: de aan de buitenzijde van het gebouw gemeten oppervlakte van de gelijkvloerse bouwlaag, inclusief de delen die overbouwd zijn door hoger gelegen bouwlagen. Overdekte ruimten die afsluitbaar zijn zoals veranda's worden meegerekend. Overdekte ruimten die niet afsluitbaar zijn zoals een speelplaats met overkapping worden niet meegerekend.
- Verhardingspercentage: een in de voorschriften aangegeven percentage, dat de oppervlakte binnen de zonering aangeeft die verhard is inclusief de totale bebouwde oppervlakte en alle ondergrondse constructies zoals parkeergarages, ten aanzien van desbetreffende totale zoneringsoppervlakte.
- Bruto-vloeroppervlakte van een gebouw: De bruto-vloeroppervlakte van een gebouw is de som van de bruto-vloeroppervlakten van alle vloerniveaus. Vloerniveaus zijn bij voorbeeld verdiepingen, geheel of gedeeltelijk in de grond, verdiepingen boven de grond, verdiepingen voor installaties, dakverdiepingen, zolders. De bruto-vloeroppervlakte van ieder vloerniveau volgt uit de buitenomtrek van aan het gebouw begrenzende bouwdelen op vloerhoogte. Hierbij zijn de buitenvlakken van de begrenzingen bepalend. De oppervlakte van trappen, liften en installatieschachten dienen op elk vloerniveau tot de bruto-vloeroppervlakte te worden gerekend.
  Niet tot de bruto-vloeroppervlakte moeten worden gerekend de oppervlakten van:
  - uitstekende delen van de buitenwand kleiner dan 0,50 vierkante meter;
  - nissen aan de buitenzijde van het gebouw groter dan 0,50 vierkante meter;
  - uitwendige vrijstaande kolommen kleiner dan 0,50 vierkante meter;
  - schalmgaten en vides groter dan 4,00 vierkante meter;
  - holle ruimten of kruipruimten tussen het maaiveld en de onderzijde van het gebouw;
  - kruipkelders, tenzij deze volledig geconstrueerd zijn en deel uitmaken van het gebouw met een hoogte van ten minste 1,50 meter;
  - (dak-)terrassen en daken;
  - open brand- of vluchttrappen aan de buitenzijde van het gebouw.
- Hoogteaccent: een incidenteel gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering en/of oriëntatiepunt van een bijzondere plek in een wijk of buurt.
- Netto-vloeroppervlakte: De netto-vloeroppervlakte van een gebouw is de vloeroppervlakte gemeten tussen de begrenzende bouwdelen. Ze wordt berekend als het verschil van de bruto-vloeroppervlakte en de constructieoppervlakte. Enkel de vloeroppervlakte gelegen in een zone met een minimale plafondhoogte van 2,60 meter en/of de vloeroppervlakte van een bewoonbare zolder komt hierbij in aanmerking.

  Tot de netto-vloeroppervlakte behoren ook:
  - de vloeroppervlakten ingenomen door leidingen, radiatoren en andere verwarmingselementen, kastenwand en dergelijke;

- de oppervlakten ingenomen door deuropeningen, vensternissen, uitsparingen en nissen in de verticaal opgaande bouwdelen, zolang de vloeroppervlakte die ze creëren groter is dan 0,50 vierkante meter;
- De niet-dragende wanden.

Niet tot de netto-vloeroppervlakte behoren:

- de vloeroppervlakten ingenomen door schouwen, kolommen, leidingkokers;
- verblijfsruimten, waarvan de in aanmerking te nemen netto-vloeroppervlakte kleiner is dan 4,00 vierkante meter;
- niet bewoonbare kelder en –zolder;
- oppervlakte onder schuine daken met een vrije hoogte minder dan 1,80 meter;
- borstweringen van terrassen;
- autostalplaatsen en fietsstalplaatsen.

– Vloer-terrein-index (V/T-index): de verhouding van vloeroppervlakte ten opzichte van desbetreffend terrein (zonering); als vloeroppervlakte worden alle vloeren van binnenruimten meegerekend, buitenkant muur, met uitzondering van kelders, ondergrondse parkeergarages. Verhardingen van buitenruimten en/of overdekte buitenruimten worden niet meegerekend.

Artikel 0.2: Gehanteerde begrippen

– Bestemming: de bestemming duidt de functie aan die door het plan juridisch vastgelegd wordt.
– Detailhandel: het leveren van fysieke goederen voor persoonlijk gebruik aan de consument. De detailhandel is de laatste schakel van de distributieketen die loopt van fabrikant tot consument. Ook het opslaan daarvan op de plaats van verkoop of op de plaats van levering behoort tot detailhandel.
– Categorieën van kleinhandelsactiviteiten: categorieën vastgelegd in het decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid van 29 juli 2016:
  - verkoop van voeding;
  - verkoop van goederen voor persoonsuitrusting;
  - verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw;
  - verkoop van andere producten.
– Gemeenschapsvoorzieningen: dit zijn dienstverleningen met een openbaar karakter: het betreft onder meer alle vormen van onderwijs (van kleuter, lager tot hoger, van dag tot avondonderwijs, …), cultuur en erediensten (museum, cultureel centrum, tentoonstellings- en congresruimten, bibliotheek, …), overheidsdiensten (politie, administratie, opslag, bescherming, nutsvoorzieningen, …), verzorging (polyklinieken, materniteiten, ziekenhuizen en bijbehorende diensten, bejaardentehuizen, seniorenhuisvesting, serviceflats …), sport, openbaar vervoer en recreatieve voorzieningen.
– Hoofdgebouw: het gebouw dat bedoeld is de voorziene bestemming te herbergen en dat door zijn constructie of afmetingen als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.
– Inrichtingsstudie: De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het licht van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is en wat mogelijks nog gerealiseerd kan worden binnen de bestemmingszone.
– Perceel: een aaneengesloten al dan niet bebouwd stuk grond. Op het plan zijn de percelen aangeduid zoals weergegeven op het kadasterplan.
– Perceelsgrens: een grens van het (bouw)perceel. De op plan aangeduide perceelsgrenzen zijn deze van het kadasterplan dat de basis vormt van het bestemmingsplan. De perceelsgrenzen kunnen door middel van herverkavelingen steeds aangepast worden.

- Verdieping: indeling van aaneensluitende volwaardige vertrekken boven elkaar in een gebouw, vertrekkend vanaf de bovenkant van de gelijkvloerse bouwlaag.
- Verharding de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-)ondoorlaatbare materialen van gebouwen, wegen, parkings ondergrondse constructies zoals parkeergarages …, waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan.
- Zone: een op het grafisch plan aangegeven vlak met éénzelfde bestemming.
- Natuurtechnische milieubouw: Werken volgens de principes van natuurtechnische milieubouw (NTMB) betekent nadenken hoe aan bouwtechnische vereisten (bescherming tegen erosie, wering van golfslag, stevigheid, …) kan voldaan worden via materialen die kansen bieden aan natuurontwikkeling. Dit betekent bijvoorbeeld waar mogelijk kiezen voor waterdoorlatende materialen, voor materialen waar gemakkelijk planten kunnen doorgroeien, materialen die afbreekbaar zijn nadat ze hun erosiewerende werking waargemaakt hebben en de vegetatie het overneemt. Natuurtechnische milieubouwmaterialen zijn materialen die aan deze functionaliteit voldoen en die in NTMB-werken (bijvoorbeeld aan oevers) worden gebruikt.

Artikel 0.3: Bepalingen in verband met het waterbeleid

Een integraal waterbeheer wordt nagestreefd. De focus ligt eerst op het vermijden van afstroming, vervolgens hergebruik, dan op infiltratie en pas nadien op het afvoeren van water.

Het regenwater moet, indien technisch mogelijk, aangesloten worden op de waterloop, het afvalwater moet worden aangesloten op de openbare riolering. Voor het waterbeheer moet er rekening gehouden worden met de richtlijn gewijzigde afstromingshoeveelheid en de ter zake geldende wetgeving.

Om geen bijkomend afvoerdebiet te laten ontstaan door het omzetten van onverharde oppervlakte in verharde ondoordringbare oppervlakten moet binnen het plan de nodige ruimte voorzien worden voor waterinfiltratie en/of waterberging. Lokaal afstromend hemelwater van bestaande en nieuwe verharde oppervlakten moeten maximaal afwateren naar open infiltratievoorzieningen. De dimensionering ervan moet aangepast worden aan de totaal aangesloten verharde oppervlakte. Hieraan kan enkel voorbijgegaan worden indien aan de hand van een haalbaarheidsstudie blijkt dat afkoppelen van de bestaande verharding niet mogelijk is.

Bij het uitvoeren van bergings- en infiltratiemaatregelen wordt voor nieuwe structuren gekozen voor open waterstructuren zoals grachten, vijvers, wadi's, … of voor de opvang in ondergrondse tanks voor hergebruik. De terzake geldende wetgeving m.b.t. het integraal waterbeleid, bescherming van de waterkwaliteit en de afvoer van hemelwater en afvalwater zullen strikt worden gerespecteerd.

Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van het gebied, het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden, het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstroming zijn toegelaten voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

De in de overige artikels genoemde werken, handelingen en wijzigingen dienen verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en moeten een minstens neutrale waterbalans hebben.

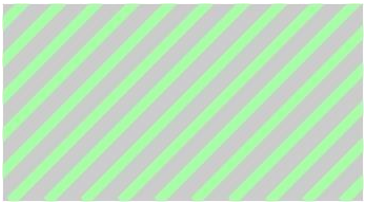
Artikel 0.4: Bepalingen in verband met openbare nutsvoorzieningen

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het aanbieden van openbare nutsvoorzieningen zijn toegelaten.

Artikel 0.5: Bepalingen in verband met de toepassing van duurzame materialen en bouwtechnieken

Alle nieuwbouw-, vernieuwbouw- of verbouwingswerken moeten op een duurzame wijze uitgevoerd worden. De vergunningverlenende overheid bepaalt bij elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of wordt voldaan aan volgende criteria:

- Zorgvuldig ruimtegebruik, minimaliseren ruimtelijke impact;
- Gebruik van duurzame bouw- en aanlegmaterialen;
- Waterhuishouding volgens het concept van 'afstroming vermijden- hergebruik - vasthouden-bergen-afvoeren', waarbij prioriteit uitgaat naar het hergebruik van hemelwater, vervolgens infiltratie en tot slot buffering met vertraagde afvoer;
- Waterveilig bouwen;
- Nieuwbouw moet verplicht aansluiten op het warmtenet in zoverre een warmtenet aanwezig is en indien warmtelevering is gegarandeerd. Het warmtenet voorziet in ruimteverwarming en warm tapwater.
- Weldoordachte openbare verlichting, met aandacht voor de ecologische impact, het terugdringen van lichtvervuiling en lichtverstrooiing en duurzaam energieverbruik.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut'.

Artikel 1.1 Ringpark Zuid

Dit gebied is bestemd voor een **Ringpark**.

Dit gebied is evenwaardig bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken; als voor de aanleg, het functioneren of aanpassen van de weginfrastructuur R1, A112, Singel, verlengde van de Leien, Generaal Armstrongweg, spoorlijn, de openbaar vervoersas Emiel Vloorsstraat, Kolonel Silvertopstraat, Brederodestraat-Brusselstraat, tramboulevard en aanhorigheden. De inrichtingslocaties van de weginfrastructuur en aanhorigheden zijn beperkt tot binnen de afbakeningslijn ringinfrastructuur (art. 1.2). Dit gebied heeft een ecologische en sociale functie.

Voor de instandhouding, herstel en ontwikkeling van park(en) in dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw en landschapszorg nevengeschikte functies. Ondersteunend aan de parkfunctie zijn bijkomend enkel recreatie en café/restaurant (reca) toegelaten, allen beperkt in impact en intensiteit met uitzondering van de overdrukzone 1.3 'Gebied voor voor openbare sport-, recreatie- en jeugdinfrastructuur'.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische erfgoedwaarden, de horticulturele waarden, de landschapswaarden en de natuurwaarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie ervan niet geschaad wordt. De inrichting van de ondersteunende functies dient maximaal in het landschap en parkinfrastructuur geïntegreerd te worden.

In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie

van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden.

De nodige geluidsschermen, bermen en diffractoren kunnen eveneens aangelegd worden. De geluidsschermen dienen landschappelijk ingepast/ingekleed te worden.

Indien er een tunnelmond zal gerealiseerd worden, moeten ter hoogte van de tunnelmond maatregelen voorzien worden om de negatieve luchteffecten ter hoogte van de tunnelmond te milderen.

Er dient minimaal een waterbuffering met een volume van 10.000 m^3 te worden voorzien.

Bij een vergunningsaanvraag wordt **een inrichtingsstudie voor het geheel van het ringpark** gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:

- Hoe de **infrastructuur en de parkomgeving maximaal geïntegreerd** worden op een kwalitatieve manier, alsook een ruimtelijke en functionele versterking betekenen voor de omgeving;
- Hoe de **langzame verkeersinfrastructuur** binnen dit gebied zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt bekomen. Minimaal volgende infrastructuur voor langzaam verkeer moet gerealiseerd worden:
    - Een noord-zuid verbinding doorheen het ringpark om de wijken binnen en buiten de ringinfrastructuur te verbinden met elkaar, waarbij maatregelen dienen voorzien te worden om de blootstelling voor de zachte weggebruikers te verminderen.
    - Singelfietspad, fietspad dat de Singel volgt, minstens kruisend met het verlengde van de Leien;
    - Ringfietspad met ongelijkvloerse kruising aan de Kolonel Silvertopstraat, het verlengde van de Leien, Kielsbroek, spoor en d'Herbouvillekaai, en met aansluiting naar de Scheldekaaien, de Scheldebrug en het Kaaienfietspad. Het Ringfietspad is een fietssnelweg met een streefbreedte van 6m en een minimale breedte van 4m.
    - Een pad tussen de tunnelmond van Bolivartunnel en het Justitiepaleis, kruisend met het verlengde van de Leien.
- Hoe de **hemelwateropvang en -afvoer** worden georganiseerd en waar eventuele waterberging wordt gecompenseerd. Er wordt maximaal ingezet op (decentrale) infiltratie, buffering en vertraagde afvoer;
- De **eventuele impact** op vlak van geluid, trillingen en luchtkwaliteit en hoe dit tot technisch tot een minimum wordt beperkt. Voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, dient voldoende geluidsbuffering voorzien te worden op locaties met intensievere betreding en rustplaatsen, waarbij de buffering maximaal uit natuurlijke obstakels bestaat. Bij de inrichting van rustplaatsen dienen de geluidsniveaus voldoende laag te zijn;
- Hoe de **natuurwaarden** geïntegreerd worden binnen het geheel van het ringpark. Voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, worden bestaande groenelementen behouden. Minimaal volgende ecologische verbindingen dienen gerealiseerd te worden:
    - Continue ecologische verbindingen doorheen het hele plangebied tussen de ecologische corridor Bluegate enerzijds en Ringpark Groene vesten anderzijds:
        - langsheen de spoorweg, zowel ten noorden als ten zuiden;
        - langsheen de R1/ Generaal Armstrongweg, zowel ten noorden als ten zuiden;
        - langsheen de promenade/ Ringfietspad.
    - Continue ecologische verbindingen doorheen het hele plangebied tussen (park) Nieuw Zuid intramuros enerzijds en het Kiel(park) extramuros anderzijds:

        - via de Konijnenwei en langsheen de opeenvolgende kunstwerken van de Kolonel Silvertopstraat;
        - via een nieuwe parkbrug over het verlengde van de Singel, het spoor, de R1 en de Generaal Armstrongweg en vervolgens doorheen de campussite ter hoogte van de August Leyweg.
    - Een continue ecologische verbinding specifiek voor natte natuur tussen De Houwer enerzijds en Mastvest anderzijds:
        - langsheen de noordzijde van de Emiel Vloorsstraat en Kolonel Silvertopstraat, via de kap Jan De Voslei.
- Hoe **cultuurhistorische waarden**, waarvan minstens archeologische resten, voor zover dit ruimtelijk wenselijk en technisch haalbaar is, geïntegreerd worden binnen het geheel van het ringpark.
- Hoe de **verharding en het ruimtebeslag** binnen het geheel van het ringpark tot het strikt minimale beperkt wordt.
- **Visuele en landschappelijke buffering**

De inrichtingsstudie bevat een maaibeheerplan dat de gebieden onder natuurbeheer aanduidt en waarin een optimaal beheer wordt nagestreefd in functie van de natuurwaarden.

De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

(aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 1.2 Afbakeningslijn ringinfrastructuur

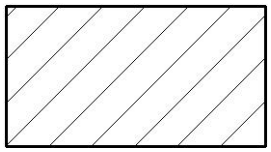
Deze grenslijn bakent de maximale inrichtingslocaties af van

- de weginfrastructuur R1, Singel, het verlengde van de Leien, Generaal Armstrongweg en A112, de openbaar vervoersas Emiel Vloorsstraat, Kolonel Silvertopstraat, Brederodestraat-Brusselstraat, kruisende en parallelle infrastructuren, de bestaande spoorlijn, tram-en busboulevard en aanhorigheden.
- de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse weginfrastructuur, waarvan minstens de Jan de Voslei en -tunnel, Kennedytunnel, Bolivartunnel en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerken en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van verkeers- en vervoersinfrastructuur niet in het gedrang worden gebracht.

Aanvragen voor een omgevingsvergunning in het gebied binnen deze afbakeningslijn, worden voor advies voorgelegd aan de betrokken beheerder van de wegeninfrastructuur

 (aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 1.3 Gebied voor openbare sport-, recreatie- en jeugdinfrastructuur

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de inrichting van openbare sport-, recreatie- en jeugdinfrastructuur. De inrichting van de ondersteunende infrastructuur dient maximaal in het landschap en parkinfrastructuur geïntegreerd te worden.

De samengevoegde oppervlakte van bebouwing en verharding mag niet meer bedragen dan 50 % van de zoneringsoppervlakte.

De volgende werken, handelingen en wijzigingen zijn uitgesloten:

- Sporthallen en overdekte stadia;
- Parkeervoorzieningen;
- Lawaaisporten;
- Infrastructuur voor nachtactiviteiten.

Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie 'gemeenschapsvoorzieningen – nutsvoorzieningen'

Artikel 2 Station Antwerpen-Zuid

Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen gerelateerd aan het functioneren van het multimodaal overstappunt 'Station Antwerpen-Zuid'.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het aanbieden van gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn toegelaten, waaronder een spoorstation, de weginfrastructuur R1, kruisende en parallelle infrastructuren, bestaande spoorlijn, tram- en busboulevard en aanhorigheden.

Behoudens de R1 en Singel zijn automobiliteit genererende functies uitgesloten.

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de buffers, ecologische verbindingen, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten, voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuurtechnische milieubouw.

Bij een vergunningsaanvraag wordt **een inrichtingsstudie voor het geheel van de bestemmingszone** gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:

- de integratie van de natuurwaarden;
- de realisatie van de noodzakelijke ecologische verbindingen parallel aan het treinspoor en de R1;

- de maximale landschappelijke inpassing en vergroening van de stationsomgeving;
- het beperken tot het strikt minimum van de verharding en het ruimtebeslag;
- de opvang en beheer van het hemelwater;
- het niet hypothekeren van toekomstige overkappingen van de R1.

De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

SA

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'wonen', subcategorie 'woongebied'

Artikel 3. Gebied voor stadsontwikkelingsprojecten

De zone is bestemd voor een combinatie van functies die typerend zijn voor een stedelijke omgeving. Toegelaten functies zijn wonen, economische functies, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, socioculturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen, groene en/of verharde openbare en private ruimten. Grootschalige detailhandelszaken moeten hoofdzakelijk de categorie van kleinhandelsactiviteit 'verkoop van voeding' aanbieden. Met grootschalige detailhandel worden winkels met minimale bruto-vloeroppervlakte van 1.500 m^2 en een netto-handelsoppervlakte van minimaal 1.000 m^2 bedoeld.

Niet toegelaten functies zijn:

- functies die omwille van hun intrinsiek hinderlijk en/of storend karakter niet verenigbaar zijn met de bestemming;
- functies met een hoog autoverkeergenererend profiel en/of een grote parkeerbehoefte;
- functies met overheersend gesloten gevels op maaiveldniveau.

Het gebied voor stadsontwikkelingsprojecten bestaat uit 3 deelgebieden, aangeduid op grafisch plan, waarvoor specifieke voorschriften gelden:

- stadsontwikkelingsproject A : Oude Singel
- stadsontwikkelingsproject B : Overkapping A112 (Jan De Voslei)
- stadsontwikkelingsproject C : Kolonel Silvertopstraat

Elk deelgebied op zich vormt een ruimtelijk samenhangend geheel. Het deelgebied wordt steeds in zijn totaliteit beoordeeld aan de hand van een inrichtingsstudie.

Parkeervoorzieningen dienen volgens cumulatief/gemengd gebruik ingericht te worden, waarbij de beschikbare parkeerplaatsen meervoudig gebruikt worden door afstemming met de parkeernoden van de functies. Het parkeeraanbod dient maximaal beperkt te worden.

De parkeergelegenheid voor alle voertuigen dient kwalitatief ingericht te worden met aandacht voor leveringen en onderhoud.

Het is verplicht om nieuwe daken van meldings- en vergunningsplichtige constructies aan te leggen als een groendak indien deze daken een helling hebben van minder dan 15° en een oppervlakte hebben van ten minste 20 m^2.

Aan dakopstanden, rond lichtkoepels, afvoerbuizen enzovoort moet eveneens een niet-brandbare strook van 30 cm aangebracht worden om branduitbreiding te beperken.

Voor daken groter dan 60 m^2 is maximaal 1/3de van de dakoppervlakte vrijgesteld van de verplichting een groendak te plaatsen indien op het dak een vergund dakterras aangelegd wordt. Voor daken kleiner of gelijk aan 60 m^2 is desgevallend tot 20 m^2 vrijgesteld van deze verplichting.

Indien op het dak energieopwekkende systemen geplaatst worden dan vervalt de verplichting om een groendak te plaatsen voor de oppervlakte die deze voorzieningen innemen op het dak.

De verplichting vervalt ook voor dat deel van de dakoppervlakte waarvan het regenwater wordt gerecupereerd voor hergebruik voor sanitaire doeleinden.

Voor platte daken of delen ervan die niet als groendak of dakterras worden ingericht, is een lichtkleurige dakbedekking verplicht.

Inrichtingsstudie

Bij vergunningsaanvragen binnen de deelgebieden wordt een inrichtingsstudie voor het hele deelgebied toegevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.

Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:

- Ruimtegebruik en bouwdichtheid (de totale brutovloeroppervlakte en het programma);
- De ruimtelijke en verkeerskundige samenhang van het geheel en de integratie ervan binnen de omgeving, met voldoende aandacht voor functionele, verkeerskundige, ecologische en recreatieve verbindingen;
- De inrichting van het publiek domein en de relatie tot de private percelen (adres, toegang alle modi, sociale controle en groeninrichting, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen);
- Mobiliteitseffecten, om het autoverkeergenererend profiel en parkeerbehoefte te kunnen beoordelen;
- Uitwerking van de gevels op het maaiveld;
- Hoe de hemelwateropvang en -afvoer wordt georganiseerd en waar waterberging wordt gecompenseerd;
- Hittestress, droogte en luchtkwaliteit;
- Mogelijke schaduwhinder en windhinder;
- Mogelijke geluidhinder (van de gebouwen op de omgeving) én geluidsmilderende maatregelen (in functie van geluidshinder van de omgeving op de gebouwen)
- Aandacht voor duurzaamheid van materiaal en technieken, natuurinclusief bouwen, aanleg groendaken, circulair bouwen, waterveilig bouwen en hernieuwbare energie.
- Een ruimteboekhouding die inzicht geeft in het aandeel van de aanvraag binnen het geheel van het stadsontwikkelingsproject.

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het deelgebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het deelgebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande, een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

Specifieke voorschriften per deelgebied:

<u>Stadsontwikkelingsproject A: Oude Singel</u>

Het toegelaten bouwprogramma voor het deelgebied bedraagt maximaal 47.000 m^2 bvo.

Het toegelaten bouwprogramma kan verhoogd worden tot maximaal 75.000 m^2 bvo mits van de bijkomende bvo minimaal 40% gemeenschapsfuncties, sociaal en/of maatschappelijk programma wordt voorzien.

De aanvraag bevat minstens volgende verplicht te voorziene functies:

- gemeenschapsfuncties:
    - minimaal 20% bvo ;
- economische functies:
    - minimaal 10% bvo bedrijvigheid (economische functies exclusief detailhandel, verblijfs- en dagrecreatie, reca, kantoren en dienstverlening) met een totaal van maximaal 40% bvo economische functies;
- wonen

Minimaal de eerste 47.000 m^2 bvo van het deelgebied dient te worden voorzien in de overdrukzone artikel 3.2 'Prioritaire ontwikkelingszone', waardoor het zwaartepunt van de ontwikkeling ter hoogte van de multimodale knoop station Antwerpen-Zuid komt te liggen.

Aan de zijden van het Ringpark en de Brederodestraat wordt integraal ingezet op een levendig maaiveldniveau onder andere door maximaal open gevels te voorzien.

De bouwhoogte in het deelgebied bedraagt maximaal 25 meter kroonlijsthoogte. Bijkomend is maximaal één hoogteaccent toegelaten ter hoogte van de Brederodestraat, binnen de overdrukzone artikel 3.2 'Prioritaire ontwikkelingszone'. De toren moet een bijdrage leveren aan de beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit en mag geen significant negatieve effecten teweegbrengen op vlak van windhinder, windgevaar, schaduwwerking en geluidsoverlast. De maximale bouwhoogte is beperkt tot 64m kroonlijsthoogte met de mogelijkheid tot één teruggetrokken verdieping.

De minimale afstand van de bouwlijn van alle nieuwe bebouwing binnen de bestemmingszone tot de bestaande bebouwing buiten de bestemmingszone, is de kroonlijsthoogte van de nieuwe bebouwing.

Het deelgebied wordt voor autoverkeer (exclusief noodvoertuigen) ontsloten door maximaal 1 erfontsluiting via de Brederodestraat. Het deelgebied heeft een autoluw karakter.

Bij het verwijderen van de parking op de Konijnenwei dienen de parkeerplaatsen voor buurtbewoners gecompenseerd te worden binnen het deelgebied of in nabijgelegen parkeergelegenheden.

De samengevoegde oppervlakte van verharding bedraagt maximaal 75% van het totale deelgebied.

In het deelgebied wordt, extra aan de reeds verplichte 25% onverharde ruimte, minimum 2.500m^2 aaneengesloten onverharde publieke ruimte (met inrichting) voorzien, deze ruimte kan niet ingezet worden voor de nodige waterinfiltratie en/of waterberging.

<u>Stadsontwikkelingsproject B: Overkapping A112 (Jan De Voslei)</u>

Het toegelaten bouwprogramma voor het deelgebied bedraagt maximaal 70.000m^2 bvo. De samengevoegde oppervlakte van verharding bedraagt maximaal 75% van het totale deelgebied.

De aanvraag bevat minstens volgende verplicht te voorziene functies:

- gemeenschapsfuncties: minimaal 15% bvo;
- economische functies: maximaal 25% bvo;
- wonen.

Aan de zijden van het Ringpark en de nieuwe kap Jan De Voslei wordt integraal ingezet op een levendig maaiveldniveau onder andere door maximaal open gevels te voorzien.

Ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer mag enkel via de Jan De Voslei georganiseerd worden, uitgezonderd voor noodvoertuigen.

<u>Stadsontwikkelingsproject C: Kolonel Silvertopstraat</u>

Het toegelaten bouwprogramma voor het deelgebied bedraagt maximaal 10.000m^2 bvo. De samengevoegde oppervlakte van verharding bedraagt maximaal 75% van het totale deelgebied.

De gelijkvloerse verdieping van de bebouwing bevat uitsluitend publiek toegankelijke functies.

Ontsluiting voor autoverkeer rechtsreeks op de Kolonel Silvertopstraat is niet toegelaten, uitgezonderd voor noodvoertuigen.

(symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

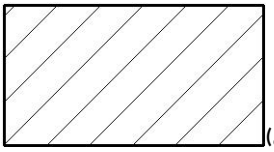
Artikel 3.1 Parkverbinding voor zacht verkeer

Om landschappelijke en functionele relaties te leggen tussen het Ringpark en de omgeving, worden minimaal de aangeduide verbindingen voor de zachte weggebruiker gerealiseerd.

De pijl op het grafisch plan is een symbolische aanduiding die geen exacte locatie voorstelt.

Handelingen voor een verbinding voor langzaam verkeer zijn alleen toegelaten als de verbinding zonder onderbreking en op een veilige manier aansluit op fiets- en voetgangersvoorzieningen.

Minstens het aantal verbindingen voor zacht verkeer zoals weergegeven op het grafisch plan worden gerealiseerd. Binnen de bestemmingszone hebben deze verbindingen op het smalste deel een minimum breedte van 20 meter. Deze verbindingen worden maximaal groen ingericht.

 (aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 3.2 Gebied voor prioritaire ontwikkelingszone

Om het zwaartepunt van het stadsontwikkelingsproject A Oude Singel te voorzien nabij de multimodale knoop Antwerpen-Zuid, dient minimaal de eerste 47.000 m2 bvo binnen het deelgebied te worden voorzien in deze overdrukzone.

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur en aanhorigheden'

Artikel 4. Verkeers- of vervoersinfrastructuur (verlegde Emiel Vloorsstraat)

Dit gebied is bestemd voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden.

(symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 4.1 Verbinding voor gemotoriseerd verkeer (verlegde Emiel Vloorsstraat)

Deze verbindingen zijn bestemd voor openbare wegeninfrastructuur en aanhorigheden voor gemotoriseerd verkeer en/of langzaam verkeer.

De pijl duidt symbolisch aan welke plaatsen/structuren/eenheden met elkaar verbonden dienen te worden:

- Pieter Rottiestraat met de verlegde Emiel Vloorsstraat en de August Leyweg
- de toegang voor gemotoriseerd verkeer tot de aangrenzende gebouwen