

Bedrijventerrein Katwilgweg

Het bedrijventerrein 'Katwilgweg' is op het gewestplan ingekleurd als zone voor ambachtelijke activiteiten en heeft een bruto oppervlakte ca. 20 ha. Binnen dit bedrijventerrein kunnen grosso modo 5 deelgebieden onderscheiden worden:

- **Deelgebied 1:** tussen de Blancefloerlaan en de Waterwilgweg: in dit deelgebied zijn een 12-tal kleinschalige KMO's gevestigd. Het gaat om verschillende type lokale bedrijven actief in ondermeer telecom, marmer- en granietwerken, twee autogarages, een bedrijf actief in de sector van zwembaden en fitness, ... De gemiddelde gebouwenoppervlakte van deze bedrijven bedraagt $\pm 1.050 \text{ m}^2$.
- **Deelgebied 2:** site van de Gazet van Antwerpen: De site van de Gazet van Antwerpen is in eigendom van één eigenaar en heeft een oppervlakte van grosso modo 81.700 m^2 (8,17 ha). De gebouwen op de site zijn grootschaliger dan in deelgebied 1. De voormalige gebouwen van de Gazet van Antwerpen in het meest noordelijke gedeelte zijn gesloopt. Momenteel zijn de werken bezig voor de bouw van een nieuw gebouw voor de Gazet van Antwerpen op de plaats waar de vroegere gebouwen zijn gesloopt. De footprint van het nieuwe gebouw bedraagt ongeveer 4050 m^2 . Het gebouw heeft een vloeroppervlakte van $\pm 13.600 \text{ m}^2$ en telt 5 bouwlagen waarvan 1 ondergronds (4 kantoorlagen en een technische verdieping). Het oude gebouw van de Gazet van Antwerpen in het zuidelijk deel is nog niet afgebroken. Dit gebouw heeft een oppervlakte van $\pm 9.300 \text{ m}^2$ en telt eveneens 4 bouwlagen. De gebouwen van de Gazet van Antwerpen zijn zichtbaar vanaf de E17/Ring.
- **Deelgebied 3:** site Mercedes Truck Center. Het is een terrein van ongeveer 1,68 ha waar in 2006-2007 de nieuwe gebouwen van de Mercedes Truck Center werden opgetrokken (*bouwvergunning dd. 21/04/2006 – verbouwen garage + werkplaats en bijhorende kantoren*).
- **Deelgebied 4:** tussen de Site Gazet van Antwerpen en de spoorlijn. Dit gedeelte van het bedrijventerrein ligt tussen de spoorlijn en de Katwilgweg. Het heeft ongeveer een oppervlakte van 1,4ha en ligt braak. Een deel is eigendom van de NMBS.
- **Deelgebied 5:** vrijkomende terreinen na heraanleg knoop Linkeroever: een vijfde deelgebied dat kan onderscheiden worden is het gebied waar momenteel nog de snelweg met bermen liggen van de verkeerswisselaar. Na de heraanleg van de knoop Linkeroever komt een deel van deze gronden ($\pm 31.000 \text{ m}^2$, momenteel in eigendom/beheer van de BAM) vrij.

De ontsluiting van het bedrijventerrein Katwilgweg gebeurt via de Blancefloerlaan in het noorden (Waterwilgweg) en de R1-Nieuwe Singel in het Oosten (Katwilgweg). Net naast de spoorweg is er een fietsdoorgang onder het bruggenhoofd van de R1-Nieuwe Singel.

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

Blancefloerlaan/N70

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

6 Knelpunten en potenties

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

6.1 Ruimtelijke kwaliteiten (waarden) en kansen

Goede bereikbaarheid: autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverbinding

In potentie heeft het toekomstig bedrijventerrein Katwilgweg voor wegverkeer goede ontsluitingsmogelijkheden. In het gebied liggen veel kansen om deze mogelijkheden te optimaliseren. Daarnaast is het terrein door de nabijheid van de tramlijn naar Zwijndrecht, verschillende tramlijnen richting Antwerpen en busverbindingen naar verschillende plaatsen in het Waasland, vandaag reeds goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De mogelijkheid bestaat dat op lange termijn ook een nieuwe tramlijn en station voorzien worden parallel aan het treinspoor en in het verlengde van de R1-Nieuwe Singel (nieuwe Scheldebrug). Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van kantoorachtige functies.

De stad plant ook de verplaatsing van de P&R van de bestaande locatie ter hoogte van de Katwilgweg naar de omgeving van 't Zand en de toekomstige parallelweg (oosterweelverbinding). Deze verplaatsing kadert in de toekomstige downgrading van de Blancefloerlaan, waarbij men sluipverkeer naar de Waaslandtunnel zo veel mogelijk van de Blancefloerlaan wil weren.

Het structuurplan van Antwerpen oppert om op Linkeroever opnieuw een treinhalte te voorzien. In het verleden was er immers een station aan de zuidzijde van het plangebied. De NMBS heeft hier omtrent evenwel geen concrete plannen.

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

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

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

Ligging langs de verkeersknoop Linkeroever en de Blancefloerlaan

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

Een gediversifieerd terrein

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

Eigendomsstructuur

De oostelijke helft van de bedrijventone is in bezit van één eigenaar. Voordeel is dat dit deel van het bedrijventerrein relatief snel, gemakkelijk en éénvormig kan ontwikkeld worden.

6.2

Knelpunten

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

Momenteel is onduidelijk in hoeverre het uiteindelijke profiel van mogelijke nieuwe tramlijnen impact heeft op de inrichting van het bedrijventerrein (bv. qua rechtstreekse ontsluiting van bedrijfspercelen op de R1-Nieuwe Singel en in hoeverre vanuit het RUP een profielkeuze moet/kan afgedwongen worden).

Onzekerheid over de periode van realisatie van de Oosterweelverbinding

Momenteel is nog niet duidelijk binnen welk tijdsbestek de Oosterweelverbinding zal gerealiseerd worden. Relevant in dit kader zijn o.a. de termijn waarop bedrijven rechtstreeks ontsloten kunnen worden op de R1-Nieuwe Singel (o.a. ook voorzien in tussentijdse ontsluiting site Prestibel/Regatta) en de periode waarin de werfzone (aangeduid op het verordenend grafisch plan van het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding) in gebruik zal zijn (oplevering werfzone).

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

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

Versnipperde eigendomsstructuur deelgebied tussen Katwilgweg en Waterwilgweg

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

7 Stedenbouwkundig programma

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

- Een groen bedrijventerrein: De algemene ontwikkelingsvisie moet uitgaan van een landschappelijke en groene inrichting van het bedrijventerrein (cfr. beleidsvisie s-RSA). De richtnorm die naar voor geschoven wordt is 40% groen en 60% bebouwd. Het groen moet als ordenend principe gehanteerd worden.
- Er wordt gestreefd naar het aantrekken van bedrijven die waarde hechten aan de uitstraling en architectuur van hun bedrijfsgebouw. In de praktijk zijn dit tot op vandaag veelal bedrijven met een (veelal hoogtechnologische) activiteit inzake productie, onderzoek en ontwikkeling, offsetbedrijven of laboratoria die gevestigd zijn in bedrijfsgebouwen en waarvan tussen de 25 en 75% van de ruimte wordt ingenomen door kantoorruimte moeten kunnen gehuisvest worden.
- Lokale bedrijvigheid: De herlokalisatiebehoefte van juridisch zonevreemde bedrijven wordt in het s-RSA geraamd op 1,8 ha. Daarnaast zijn er ook nog een aantal omgevingsvreemde bedrijven aanwezig in het woonweefsel waarvoor een herlokalisatiebehoefte bestaat.
- Veranderende trends: Het RUP moet voldoende flexibiliteit garanderen om te kunnen inspelen op veranderende trends in de bedrijfswereld en de gevolgen daarvan op ruimtelijk vlak. De trends die zich vandaag aftekenen kunnen als volgt samengevat worden:
 - er is immers meer en meer vraag naar professionele en kwaliteitsvolle werkgebieden. Dit betekent dat niet enkel het bedrijfsgebouw van belang is maar ook de directe omgeving en de mate waarin flankerende faciliteiten al dan niet aanwezig zijn.
 - Gezien de ligging van het gebied zal het bedrijventerrein zich richten op lokale productie en logistiek. Het beeld van de logistiek verschuift. Een breed scala aan meer of minder waardetoevoegende activiteiten behoort nu ook tot de logistiek⁷.
 - Er is sprake van een groeiende maatschappelijke weerstand tegen nieuwe grootschalige bedrijventerreinen
 - Er is een spanning tussen de rigide bestemming en de feitelijke hybride samenstelling van activiteiten binnen één onderneming.
 - De maatschappelijke behoefte aan onmiddellijk merkbare resultaten en just-in-time leveringen heeft een sterke invloed op de productiestructuur en organisatie van bedrijven.

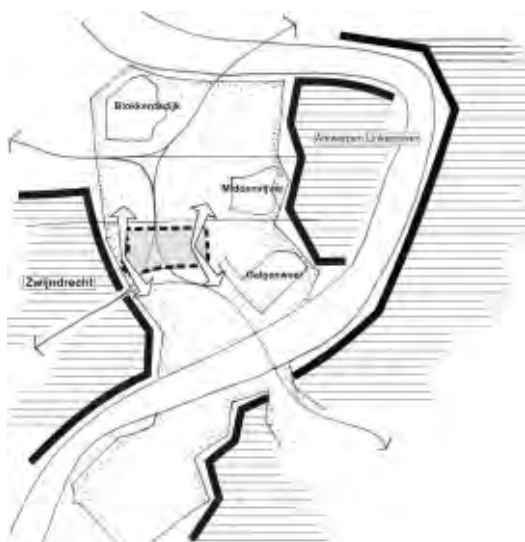
⁷ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen pag. 99

8 Globale visie op de ontwikkeling van het bedrijventerrein

8.1 Een bedrijventerrein met hoge omgevingskwaliteit en innovatieve gebouwen

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

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



De uitwerking van het bedrijventerrein Katwilgweg moet mee vormen geven aan de beleidsvisies van 'Antwerpen Ecocastad' en 'Antwerpen Werkstad' zoals dit in het s-RSA wordt benoemd. Zoals reeds aangehaald past de herstructurering van het bestaand bedrijventerrein Katwilgweg binnen de strategische ruimte van de 'zachte ruggengraat' uit het s-RSA (cfr. gebruikte terminologie in goedgekeurd s-RSA). Binnen deze strategische ruimte worden 5 parken onderscheiden. Het plangebied maakt deel uit van het programma Scheldepark en meer specifiek als onderdeel van de strategische ruimte Linkeroever (cfr. s-RSA). Het beeld van het bedrijventerrein kan nog eens extra worden verhoogd door het voorzien van architectonisch interessante gebouwen.

De ontwikkeling van dergelijke locaties in een groene setting biedt tal van voordelen: kwalitatiever aanbod, een attractief en wervend vestigingsmilieu voor bedrijven, een aangenamer werkomgeving, grotere acceptatie van bedrijven met een aandeel kantooroppervlakte, ...

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

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

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

9 Gewenste structuur

9.1 Ontwerpend onderzoek

In functie van het RUP is in de periode maart 2006 – juni 2007 ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Het ontwerpend onderzoek heeft een ruimer gebied bekeken dan enkel het gebied Katwilgweg. Eén van de doelstellingen van dit onderzoek was immers om na te gaan voor welk gebied precies het instrument 'RUP' moest worden ingezet. Zo werden – ontwerpmatig – ook de gebieden tussen de spoorlijn en de E17, tussen Katwilgweg en het Regatta-project en het 't Zand onderzocht.

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

9.2 Ontwerpend onderzoek vertaald naar krachtlijnen voor het RUP

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

9.2.1 Basislaag – uitgangsprincipe

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

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

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

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

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

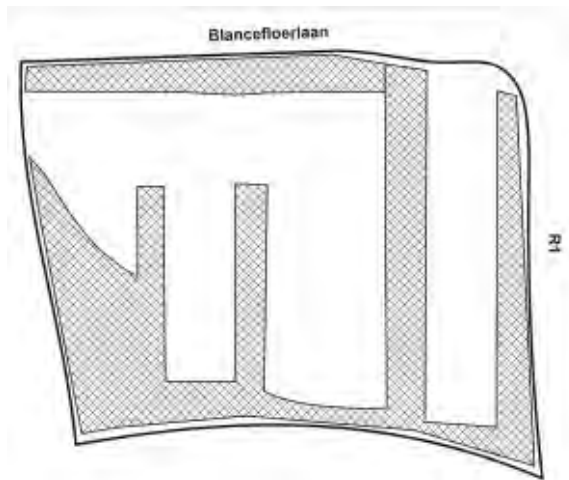
Verderzetten orthogonaleit stedelijk weefsel Linkeroever

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

9.2.2 Publieke ruimte, groen , infrastructuur en toegankelijkheid

Groenstrook langs de Blancefloerlaan en parkachtige noord-zuid georiënteerde groenzones op het bedrijventerrein

Langs de Blancefloerlaan wordt een groenstrook voorzien.



Daarnaast worden noord-zuid georiënteerde parkachtige en open groenstroken voorzien doorheen het bedrijventerrein.

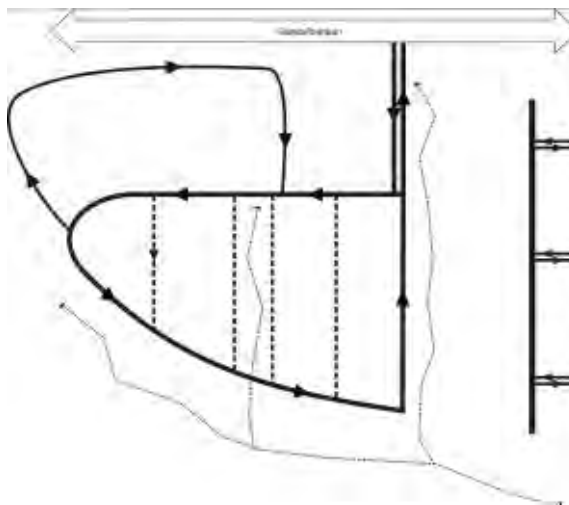
Deze zones bestaan uit attractieve groene ontvangstruimten (parken) voor de bezoekers en ontspanningsruimte voor de werknemers op het bedrijventerrein. Ze hebben voldoende breedte zodat ze ruim zicht laten op de omgeving.

Bij de uitwerking ervan zal de aandacht ook uitgaan naar de functionele aspecten (wandelen- en rustruimte), de bruikbaarheid en de toegankelijkheid. Met respect voor het parkachtig karakter kunnen aan de randen parkeervoorzieningen ingericht worden om gemeenschappelijk parkeren te organiseren.

Verkeersorganisatie

Wegverkeer:

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



Een hoofdontsluiting die grotendeels gevormd wordt door de bestaande Katwilgweg. Met een aantal aanpassingen zal de bestaande Katwilgweg fasegewijs omgevormd worden tot een lusvormig ontsluitingssysteem. Deze hoofdvlus moet alle auto- en vrachtverkeer van de bedrijvenzone verzamelen en van en naar de Blancefloerlaan leiden. De gebouwenstrook langs de R1-Nieuwe Singel zal na volledige realisatie van de Nieuwe Singel hierop ontsloten worden, ofwel rechtsreeks ofwel via een parallelweg.

- Haaks op deze lusvormige hoofdontsluiting komen een aantal nevenontsluitingen die de bedrijvenclusters bedienen. Ook deze nevenontsluitingen vormen in principe kleine

lusvormige systemen. Doorsnijding wordt zoveel mogelijk vermeden waardoor dus een ontsluitingsstructuur ontstaat van één centrale en aantal nevenlussen.

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

Fiets- en voetgangersverkeer:

Het fiets- en voetgangersverkeer moet zoveel als mogelijk ingebed worden in het groene raamwerk. Deze keuze impliceert dat er langs de wegen voor auto- en vrachtverkeer in principe geen afzonderlijke fiets- of voetpaden voorzien moeten worden.

Het bedrijventerrein ook toegankelijk vanaf de R1-Nieuwe Singel

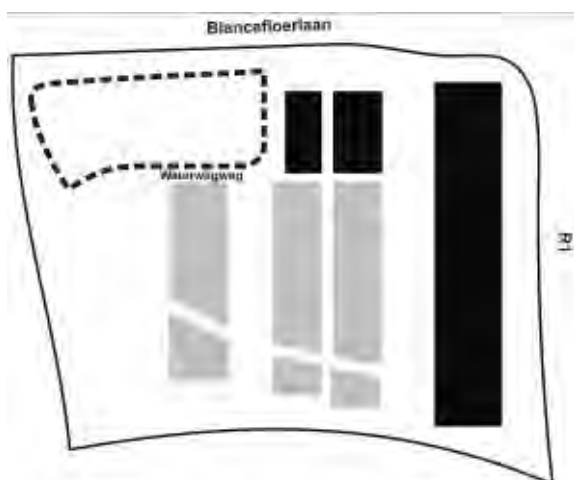
De stad ziet de R1-Nieuwe Singel in de toekomst niet meer als verbindingsweg maar in de eerste plaats als een stedelijke, publieke ruimte waar langzaam verkeer en openbaar vervoer de krijtlijnen voor het wegverkeer bepalen. De R1-Nieuwe Singel wil een verblijfsruimte zijn, een aantrekkelijke en functionele leefomgeving waar kantoren en voorzieningen naast wonen deel uitmaken van een globaal programma voor multifunctionele stedelijke ontwikkeling. Ze kan ook een rol spelen in het ontwikkelen van een stedelijke parkstructuur. Het is een ruimte die kan werken als een functionele verbinding tussen de binnenstad en de buitenstad.

9.2.3 Bebouwing

Gedifferentieerde bouwzones of –clusters

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

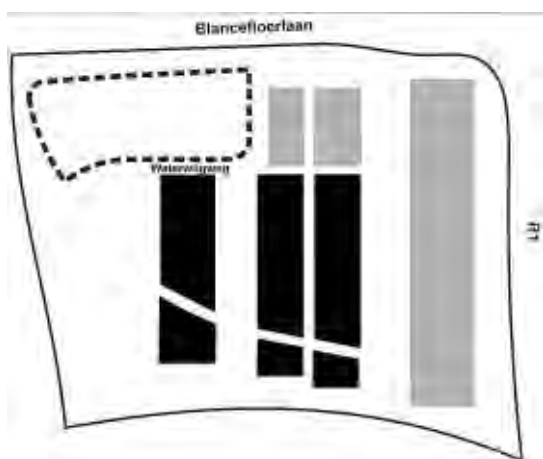
Bedrijven die een hoogwaardige architectuur nastreven voorzien langs de R1-Nieuwe Singel en de Blancefloerlaan



De strook langs de Nieuwe Singel bezit als zichtlocatie belangrijke potenties. Bij de inplanting van gebouwen zal optimaal gebruik gemaakt worden van deze strategische ligging. Daarom is het van belang dat op deze locatie diverse varianten volumetrisch en typologisch onderzocht worden zodat de gebouwen kunnen fungeren als bakens. Het realiseren van een 'front' van beeldbepalende gebouwen zal een nieuwe 'skyline' vormen die bovendien ook de poort-functie van de plek (cfr. s-RSA) ondersteunt. Alle gevels zijn 'voorgevels'. De gevelopbouw maakt abstractie van de functionele indeling van de gebouwen.

Het type bedrijven dat hierop een antwoord kan geven zijn bedrijven waar er naast productiegerichte of licht industriële activiteiten ook aan relatief groot aandeel bureauwerk verricht wordt. Ze hebben een veelal hoogtechnologische activiteit inzake productie, onderzoek en ontwikkeling. Dit type bedrijven wordt maximaal voorzien in deze strook. Ook zuivere kantoren zonder loketfunctie zijn mogelijk omwille van de ligging t.o.v. het openbaar vervoer (tram).

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



In het centrale gedeelte worden zones gereserveerd voor bedrijven met een beperkte hoogte. Er wordt uitgegaan van een minimale bouwhoogte (10,50 meter) en een maximale bouwhoogte (14,50 meter). De voorkeur gaat uit naar bedrijven die atelierruimte nodig hebben voor verwerking, opslag of assemblage. Maar ook bedrijven die hun productie-activiteiten willen aanvullen met een beperkte showroom. In deze zones moeten de bedrijfsgebouwen minstens als halfopen bebouwing worden opgericht en moet de voorgevel verplicht opgetrokken worden op een vastgelegde voorbouwlijn.

Naast de bouwhoogte en de verplichte voorbouwlijn zijn ook andere inrichtingsaspecten van belang in het bereiken van een optimaal ruimtegebruik, bijvoorbeeld gezamenlijk parkeren en het stapelen van functies (bedrijfshal-kantoor, bedrijfshal-parkeren, ...). Het hanteren van een minimale bouwhoogte is een eerste aanzet voor zorgvuldig ruimtegebruik. Er wordt voorkomen dat bedrijfsgebouwen met een hoogte lager dan 10,50 meter gerealiseerd kunnen worden. Ook het opleggen van een minimaal bebouwingspercentage van 60% leidt tot zuinig ruimtegebruik. De voorschriften voorzien ook de mogelijkheid in het oprichten van één bedrijfsverzamelgebouw dat vervolgens in modules kan worden opgedeeld. Deze bebouwingswijze geniet de voorkeur. Naargelang de grootte van het bedrijf kunnen deze modules verschillend zijn van oppervlakte. Het bouwen van een bedrijfsverzamelgebouw garandeert dat het centrale gedeelte van het bedrijventerrein zich aan de buitenwereld als een samenhangend geheel zal presenteren.

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

De bestaande bedrijven tussen de Waterwilgweg en Blancefloerlaan blijven behouden.

Parkeren

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

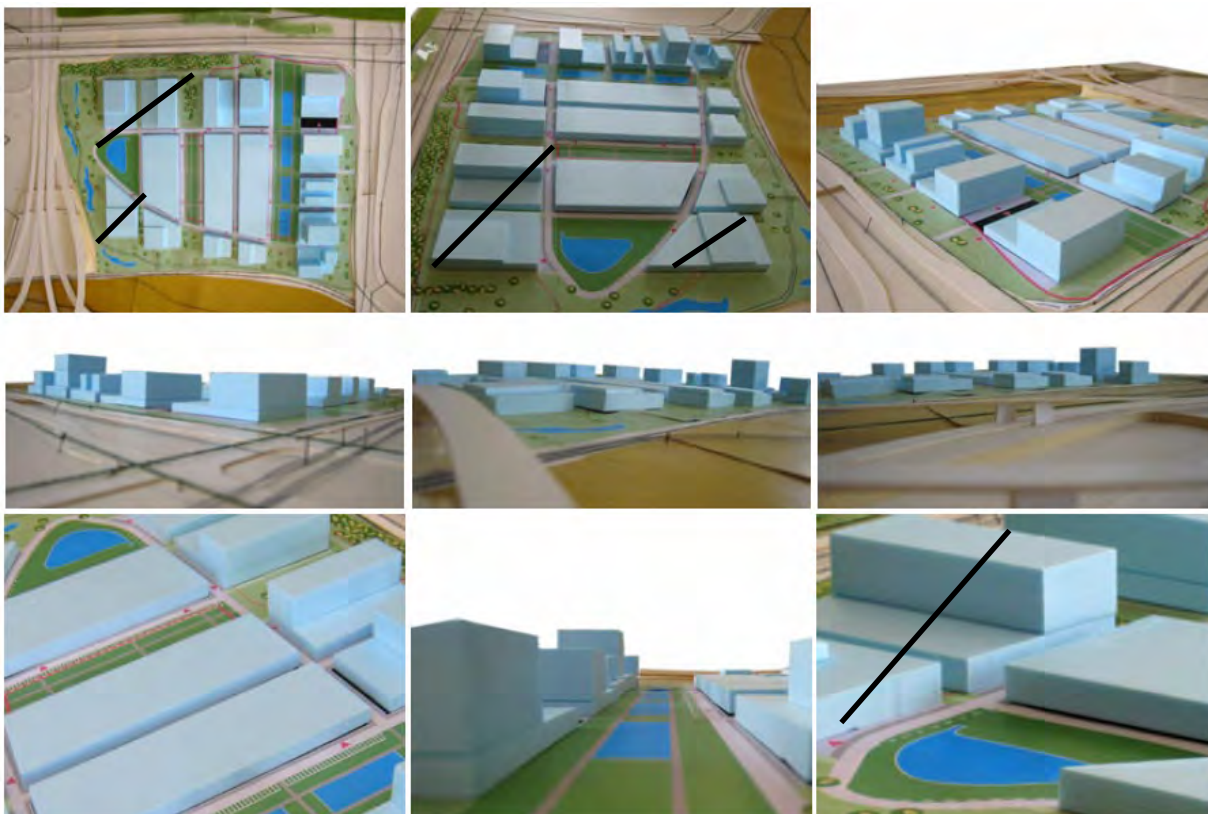
Indien dit onvoldoende zou zijn dan kan het bedrijf op eigen terrein en inpandig bijkomende plaatsen voorzien, tot een maximum van 1 parkeerplaats per 100m² bruto vloeroppervlakte (incl. gemeenschappelijke parkeerplaatsen) Aan de randen van het bedrijventerrein en vooral de strook langs de Nieuwe Singel wordt parkeren op eigen terrein voorzien én inpandig, op enkele bezoekersparkings na.

Intensief en zorgvuldig ruimtegebruik: schakelen, stapelen, groeperen

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

9.2.4 Totaalbeeld

Onderstaand inrichtingsvoorstel geeft een beeld van hoe het gebied na ontwikkeling en inrichting eruit kan zien. Het te ontwikkelen terrein heeft een bruto oppervlakte van ca. 20 ha. Door het aanbieden van verschillende type bedrijfsgebouwen, wordt een gemengd project gerealiseerd. De planfilosofie gaat uit van een sterk landschappelijk georiënteerd bedrijventerrein waarbij de bedrijvenszones als het ware om het groen heen worden geploid.



Figuur 5: ruimtelijke impressies bedrijventerrein Katwilgweg op lange termijn

10 Gewenste ontwikkeling vertaald naar verordenend grafisch plan en voorschriften

10.1 Verordenend grafisch plan

De gewenste ontwikkeling van het plangebied zoals toegelicht in hoofdstuk 9 wordt vertaald naar een verordenend grafisch plan met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Dit plan met voorschriften bestaat uit zones en bijkomende aanduidingen die de verordenende vertaling zijn van de inhoudelijke opties die voor de inrichting van het centrumgebied noodzakelijk zijn.

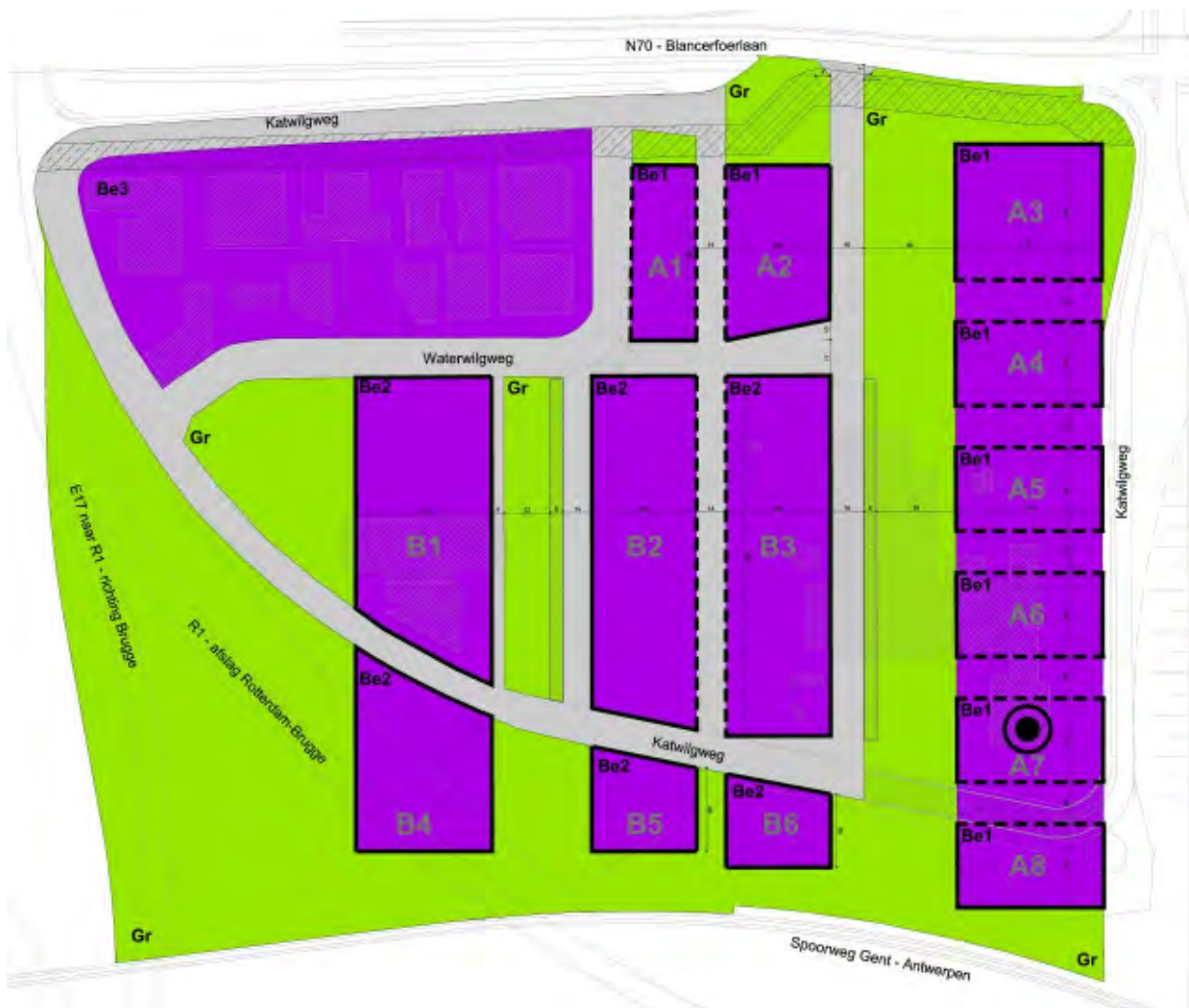
De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van de bebouwing.

De zones zijn:

- Groen Gr1 – Parkachtig groen
- Bedrijf Be1 (met bouwvelden A1 tot en met A8)
- Bedrijf Be2 (met bouwvelden B1 tot en met B6)
- Bedrijf Be3 – bestaande bedrijven
- Lijninfrastructuur – wegenis

De aanduidingen zijn:

- Aanduiding – parkeren
- Aanduiding – tijdelijke ontsluitingsweg
- Aanduiding – zone non-aedificandi
- Aanduiding – verplichte bouwlijn
- Aanduiding – uiterste bouwlijn
- Aanduiding – hoogteaccent
- Aanduiding – bouwrijke strook



Figuur 6: aanzet verordenend grafisch plan

10.2 Artikelsgewijze toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften

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



Groen – parkachtig groen (GR1)

Algemene visie groen bedrijventerrein

Het bedrijventerrein ligt in de zachte ruggengraat van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, meer specifiek in het Scheldepark-Linkeroever. De algemene ontwikkelingsvisie voor dit bedrijventerrein gaat dan ook uit van een landschappelijke integratie en groene inrichting van het bedrijventerrein. De richtnorm die naar voor geschoven wordt is 40% groen en 60% bebouwing. Het groenconcept van het bedrijventerrein gaat uit van een groen raamwerk dat aantakt op de groene elementen uit de omgeving zoals Middenvijver en de groene buffers langs de infrastructuren. Het groen wordt als ordenend principe gehanteerd en dient als basis voor de verdere inrichting van het bedrijventerrein. De realisatie van een samenhangende groenstructuur als hoofdstructuur van het bedrijventerrein staat voorop.

Gewenst beeld van de groene ruimten

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

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

Functie van de groene ruimten

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



Bedrijf (BE1)

Functie/doel van de zone voor bedrijf BE 1:

Algemeen:

In deze zone wordt gekozen voor bedrijvigheid enerzijds en de mogelijkheid voor het voorzien van kantoren anderzijds. De kantoren zijn al of niet gerelateerd aan het vervaardigen van een product ter plaatse, maar hebben in geen geval een loketfunctie. De keuze om binnen deze zones van het bedrijventerrein mogelijkheden te voorzien voor kantoren vloeit voort uit:

1. 1° de goede (toekomstige) bereikbaarheid vanuit het openbaar vervoer (huidige tramlijn en mogelijk toekomstige tramlijn langs R1-Nieuwe Singel)
2. 2°de ligging langs de (toekomstige) R1-Nieuwe Singel en langs de Blancefloerlaan
3. 3°de toekomstige invulling van het Regatta-project aan de andere zijde van de R1-Nieuwe Singel

In de voorschriften wordt evenwel niet gekozen om een strikt onderscheid te maken tussen bedrijvigheid, kantoorachtigen en kantoren. Dit is een bewuste keuze om op flexibele wijze te kunnen inspelen op veranderende trends in de bedrijfsvoering waarbij activiteiten verweven kunnen voorkomen. Deze keuze impliceert dat de beoordeling zal gebeuren in het vergunningenbeleid, op het moment dat zich concrete projecten aandienen en hiervoor stedenbouwkundige aanvragen worden ingediend. Daarbij kunnen dan per geval alle belangen ten opzichte van elkaar worden afgewogen.

Dergelijke functies trekken evenwel meer autoverkeer en personeel aan dan klassieke bedrijven. Om in afdoende parkeergelegenheid te voorzien, zal daarom per bouwaanvraag moeten worden bekeken of het plan hierin voorziet. De ruimtewinst is aanzienlijk bij het realiseren van een ondergrondse parkeerlaag die onderdeel uitmaakt van het gebouw. Daarnaast is er ook winst voor de omgeving door een betere landschappelijke inpassing (geen grote parkeeroppervlakte).

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

Specifiek voor de bouwvelden A1 en A2:

In de bouwvelden A1 en A2 zijn reeds KMO-bedrijven gevestigd. Het gaat overwegend om kleine panden die allemaal georiënteerd zijn naar de Waterwilgweg en de Katwilgweg en zich presenteren naar de straatzijde toe. Qua bebouwingsdichtheid is sprake van een variatie. Sommige bedrijfsterreinen zijn voor meer dan de helft volgebouwd en andere slechts voor een beperkt gedeelte. Opvallend is dat een groot deel van de onbebouwde delen van de bedrijfsterreinen wordt gebruikt voor opslag of parking. De uitstraling van de bebouwing is gering en heeft een beperkte architectonische waarde.

In de voorschriften moet rekening gehouden worden met deze bestaande situaties zonder de globale inrichtingsvisie van het volledige bedrijventerrein te hypothekeren. Daarom is gezocht naar voorschriften die enerzijds rekening houden met de bestaande toestand maar die anderzijds ook een aantal regelingen bevatten die voortbouwen op de globale stedenbouwkundige opzet van het plan. Daarom zijn er in de voorschriften overgangsbepalingen opgenomen voor bestaande vergunde activiteiten, gebouwen en constructies. De overgangsbepaling zorgt ervoor dat de bestaande bedrijven kleinschalige uitbreidingen en instandhoudings- en onderhoudswerken mogen uitvoeren aan hun gebouwen zonder dat de voorschriften van het RUP hier expliciet van toepassing voor zijn. Bij volledige afbraak en nieuwbouw moeten echter de voorschriften van het RUP gevolgd worden.

Als gevolg van verkoop of verhuring van de bestaande bedrijfsgebouwen kan het zijn dat er in de bestaande gebouwen andere activiteiten zullen uitgeoefend worden dan deze op het moment van goedkeuring van het RUP. Voor deze nieuwe activiteiten geldt dat zij moeten voldoen aan de bestemmingsvoorschriften van het RUP. Uitbreidingen van de gebouwen als gevolg van deze nieuwe activiteit worden niet toegestaan aangezien door het van kracht zijnde RUP de stedenbouwkundige regels gekend zijn.

In tweede instantie en op langere termijn wenst de stad Antwerpen de bestaande configuratie echter geleidelijk aan om te vormen zodat de inrichting van het bedrijventerrein aansluiting vindt op het globale orthogonale stedenbouwkundige ontwerp van de rest van het bedrijventerrein. Dit is een bewuste stedenbouwkundige keuze.

Gewenst beeld:

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

Door een aantal accenten in de skyline zal de aanwezigheid van een nieuw kwaliteitsvol bedrijventerrein verduidelijkt worden. De bouwvelden A5, A6, A7, A8 en A9 zijn in die zin symbolisch voor heel Katwilgweg. Ze liggen zowel aan de R1-Nieuwe Singel, de ruimte tussen de spoorlijn en Katwilgweg als aan de E17. Een aparte expressie in de architectuur op deze plek is aangewezen. Daarom wordt in het bouwveld A8 plaatselijk een hogere bouwhoogte toegelaten (symbolische aanduiding op grafisch plan). Door deze accenten krijgt de ruimte naast het spoor en de R1-Nieuwe Singel een representatieve baken die de eigenheid van het gebied ruimtelijk moet ondersteunen.

In de overige delen van deze zone moeten representatieve en imagorijke gebouwen bijdragen tot een verzorgd en aantrekkelijk beeld vanaf de R1-Nieuwe Singel en moeten de positieve beeldvorming van het bedrijventerrein ondersteunen.

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

Wat – type bedrijven?

In deze zone wordt gemikt op een middencategorie van bedrijfshuisvesting, tussen bedrijven en kantoren. Naast bureauwerk moeten er ook productiegerichte of licht industriële activiteiten verricht worden. Het zijn bedrijven met een (veelal hoogtechnologische) activiteit inzake productie, onderzoek en ontwikkeling of laboratoria die gevestigd zijn in bedrijfsgebouwen die op kantoorgebouwen lijken, en waarvan tussen de 25 en 75% van de ruimte wordt ingenomen door kantoorruimte.

Autonome kantoren zijn eveneens toegelaten maar niet op de gelijkvloerse bouwlaag. Bovendien mag het niet gaan om kantoren met een loketfunctie.

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Inplanting gebouwen:
 - enkel binnen een bouwperimeter aangeduid op grafisch plan;
 - opleggen van een verplichte bouwlijn;
 - gebouwen langs R1–Nieuwe Singel: hoofdtoegangen gericht naar Katwilgweg/R1-Nieuwe Singel.
- Minimale bouwhoogte van 11,00 meter en maximale bouwhoogte van 32,00 meter
- Bebouwing-terreinindex (B/T): minimum B/T van 0,60
- Enkel platte daken of licht hellende daken
- Gebruik van duurzame materialen en duurzame bouwprincipes (vb. zongericht bouwen, water opvangen, ...)
- Parkeren:
 - parkeernorm opleggen van maximum 1 parking per 50m² vloeroppervlakte
 - ondergronds of inpandig parkeren verplichten (ook de toegang)
 - opmaak van een mobiliteitsnota verplichten
- Laden en lossen steeds via de zijkant van de gebouwen; niet via de voorgevel
- Opslag van materiaal integreren in het gebouw; geen buitenopslag



Bedrijf (BE2)

Functie/doel van de zone voor bedrijf

In deze zone gaat de voorkeur uit naar kleinere bedrijven die atelierruimte nodig hebben voor de vervaardiging, verwerking, opslag of assemblage van producten. Maar ook andere bedrijven die hun productieactiviteiten willen aanvullen met een showroom komen in aanmerking.

Gewenst beeld:

De bouwvelden B1 tot en met B6 worden met hun voorgevel gericht naar de zone voor groen – parkachtig groen. De bouwvelden worden opgevat als één samenhangend geheel. Door het opleggen van een continue doorlopende voorgevel op een verplichte bouwlijn zal de buitenopslag aan het zicht onttrokken worden. Dit waarborgt dat het bedrijvencomplex zich aan de buitenwereld als een geheel zal presenteren. Tegelijk stimuleert het investeerders om hun gebouw creatief in te vullen. Een zorgvuldige en kwaliteitsvolle afwerking ervan is gewenst. De positie van de gebouwen (in langsrichting) zorgt ervoor dat de groene centrale ruimte extra wordt benadrukt.

De voorkeur gaat uit naar het bouwen van een bedrijfsverzamelgebouw, waarin verschillende bedrijven onder hetzelfde dak, maar onderverdeeld in modules hun activiteiten uitoefenen. Indien een bedrijfsverzamelgebouw niet mogelijk blijkt wordt er toch geopteerd om de bedrijven minimaal 2 aan 2 te bouwen (= met minimum één gemene zijgevel).

Omwille van de ligging langs de groene ruimten is het in deze bouwvelden niet aangewezen om toeritten en poorten voor het laden en lossen van vrachtwagens te voorzien in de gevels die gericht zijn naar de groene ruimten. Daarom wordt voorzien in een afzonderlijke 'laad en losweg' voor vrachtwagens tussen de bedrijvenzones in, langs de achterzijde van de gebouwen.

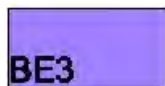
Wat – type bedrijven?

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

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Inplanting gebouwen:
 - enkel binnen een bouwperimeter aangeduid op grafisch plan
 - voorgevel gericht naar parkachtige groenzone
 - opleggen van een verplichte bouwlijn
 - halfopen bebouwing of bedrijfsverzamelgebouw
- Minimale bouwhoogte van 10,50m; maximale bouwhoogte 14,50m.
- Bebouwing-terreinindex (B/T): minimum B/T van 0,60
- Vloer-terreinindex (V/T): minimum V/T van 0,60 en maximum V/T van 1,50

- Enkel platte daken
- Gebruik van duurzame materialen en duurzame bouwprincipes (vb. zongericht bouwen, water opvangen, ...)
- Parkeren:
 - parkeernorm opleggen van 1 parking per 100m² bruto vloeroppervlakte (incl. gemeenschappelijke parkeerplaatsen en bezoekersparkings)
 - inpandig parkeren verplichten (ook de toegang)
 - opmaak van een mobiliteitsnota verplichten
- Laden en lossen aan de achterzijde van de gebouwen; niet via de voorgevel
- Opslag van materiaal integreren in het gebouw; geen buitenopslag



Bedrijf (BE3) – bestaande bedrijven

Functie/doel van de zone

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

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

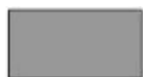
Daarom is gezocht naar voorschriften die enerzijds rekening houden met de bestaande toestand maar die anderzijds ook een beperkt aantal regelingen bevatten die – waar mogelijk – voortbouwen op de globale stedenbouwkundige opzet van het plan.

Gewenst beeld (op lange termijn):

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

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Overgangsbepalingen opnemen voor bestaande bedrijven



Lijninfrastructuur – wegenis

Functie/doel van de zone voor infrastructuur:

De verschillende bouwvelden worden met elkaar verbonden door middel van één centrale ontsluitingsweg, die aantakt op de Blancefloerlaan. Binnen deze zone voor wegenis wordt geopteerd voor een wegprofiel van 7,00 meter (enkel rijweggedeelte). Gezien de aard van de te verwachten bedrijvigheid is een parkeerstrook voor vrachtwagens niet noodzakelijk.

Ter hoogte van het kruisen van de parkachtige groene ruimtes wordt het karakter van de weg aangepast aan zijn omgeving: het profiel wordt plaatselijk versmald om o.a. trager verkeer aan te moedigen.

Haaks op deze centrale hoofdonsluitingsweg worden een aantal nevenonsluitingen voorzien. Deze nevenonsluitingen zijn in hoofdzaak bedoeld voor de bevoorrading van de bedrijven (laden en lossen) en liggen in principe langs de achterzijde van de bedrijfsgebouwen. Langs deze wegen is het niet gewenst om bomenrijen te voorzien.

Wat?

Aanleg van wegenis

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

- Wegenhiërarchie vastleggen:° as voor laad- en losweg



Aanduiding – tijdelijke ontsluitingsweg

Functie/doel van de aanduiding 'tijdelijke ontsluitingsweg':

Om de hoofdontsluiting te kunnen realiseren zoals is vooropgesteld in het ontwerpend onderzoek zal een infrastructurele aanpassing noodzakelijk zijn van de Katwilgweg ter hoogte van de bouwvelden A8 en A9. Omdat de toekomstige ontsluiting van het bedrijventerrein anders zal verlopen zal dit gedeelte van de Katwilgweg haar functie verliezen. Daarom wordt voorzien dat de bestaande wegeenis op termijn wordt opgebroken en ingericht als groene zone.



Aanduiding – zone non-aedificandi

Wat ?

Aanduiding in overdruk voor de bestaande Fluxys-leiding

Elementen vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

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

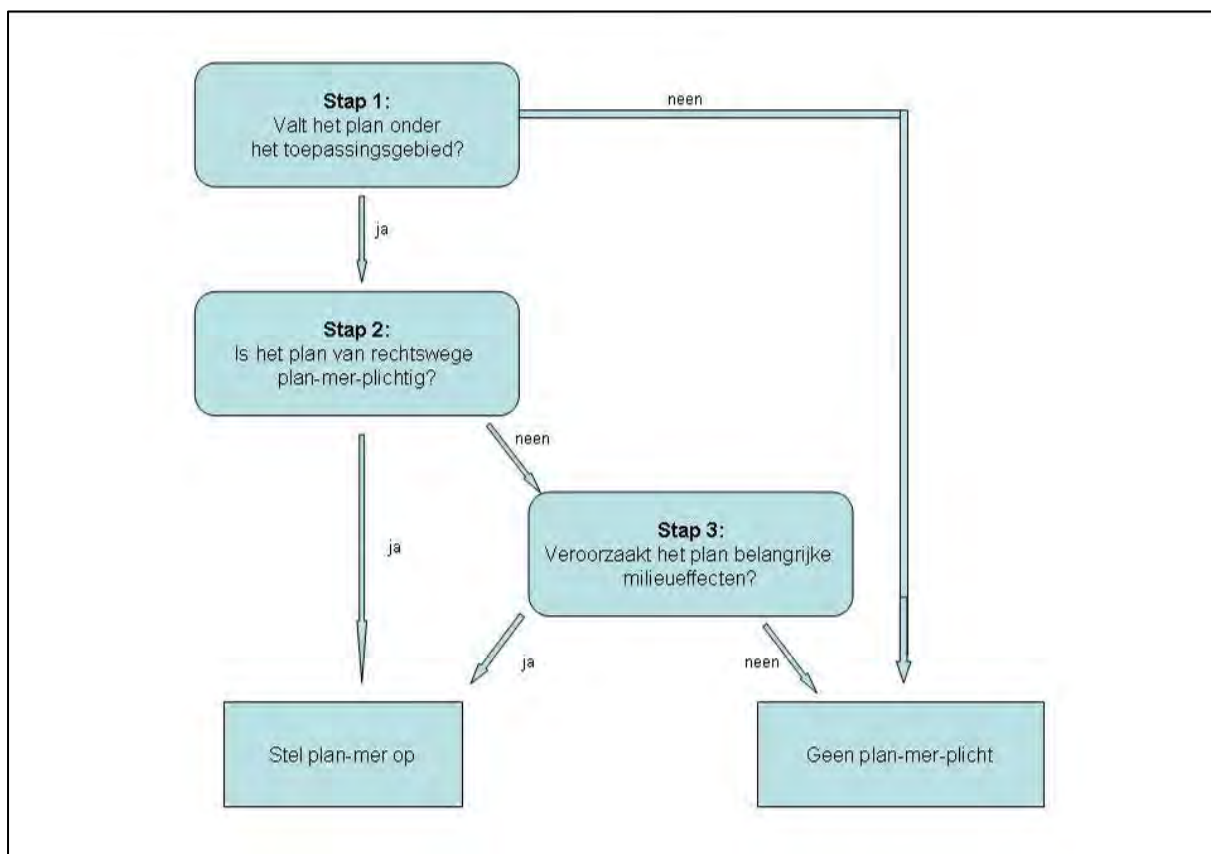
DEEL 2 Onderzoek tot milieueffectrapportage

1 Inleiding

Dit rapport onderzoekt of het RUP voor het bedrijventerrein Katwilgweg van rechtswege plan-MER-plichtig is enerzijds en, zoniet, of er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. Het plan-mer-decreet beschrijft de stappen die doorlopen moeten worden om de plan-MER-plicht na te gaan. Deze stappen zijn:

- stap 1: nagaan of het plan onder het toepassingsgebied valt;
- stap 2: voor plannen die onder het toepassingsgebied vallen: nagaan of het plan “van rechtswege” plan-MER-plichtig is;
- stap 3: voor plannen die onder het toepassingsgebied vallen én niet “van rechtswege” plan-MER-plichtig zijn: nagaan of het plan aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Deze laatste stap wordt ook wel **screening** genoemd.

Hieronder wordt dit stappenplan schematisch voorgesteld:



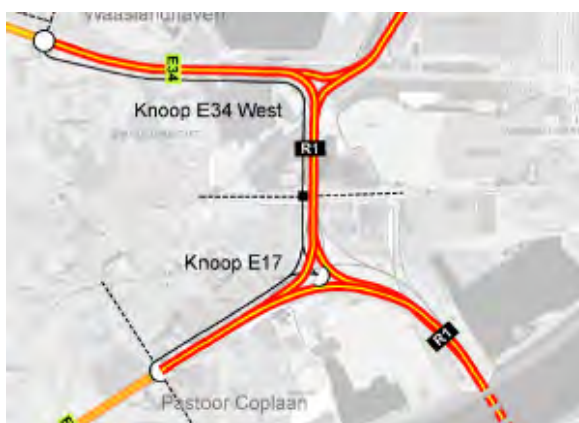
Deze nota doorloopt deze verschillende stappen.

Alvorens het stappenplan te doorlopen wordt hierna een opsomming gegeven van verschillende ontwikkelingen die in de buurt van het plangebied op stapel staan. Het vermelden van deze ontwikkelingen is relevant, daar zij een invloed hebben op de referentiesituatie en er mogelijks cumulatieve effecten dienen te worden beschouwd.

2 Toekomstige ontwikkelingen in de buurt van het plangebied

2.1 Oosterweelverbinding (M.B. 16 juni 2006)

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



- oosterweelverbinding
- hoofdweg
- aansluiting op hoofdweg
- aansluiting op verdeelweg
- lokale weg

Verordenend grafisch plan gewestelijk RUP

- Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur
- Artikel 5 - Werfzone

Knoop E34 West en Knoop E17 (zie figuur hierboven) worden gerealiseerd voor de uitwisseling van het verkeer tussen E17/E34/Oosterweel/R1-Nieuwe Singel in alle richtingen.

Op de E34 wordt een compact en volwaardig aansluitingscomplex aangelegd ter hoogte van de Canadastraat. Er wordt een aansluiting voorzien op de nieuwe parallelweg. Op deze manier worden Zwijndrecht en Linkeroever ontsloten.

De aansluiting van de parallelweg op de E17 wordt in twee richtingen gesplitst. Richting Kennedytunnel wordt een aansluiting voorzien in knoop E17. De aansluiting richting Gent wordt voorzien aan de Pastoor Coplaan.

De Blancefloerlaan sluit aan op de parallelweg.

Bij de heraanleg van de knoop Linkeroever wordt de bestaande infrastructuur sterk gecomprimeerd. De bestaande infrastructuurzone wordt deels als werfzone gebruikt. Door dit compacter ruimtegebruik komt ruimte vrij voor nieuwe ontwikkelingen: ca. 5 ha net ten noorden van de spoorlijn Gent-Antwerpen, aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg (zie bovenstaande linkse figuur).

In het kader van de Oosterweelverbinding geeft de BAM aan dat een snelfietsroute langs de spoorlijn richting Burcht mogelijk is. Bij een eventuele realisatie van deze snelfietsroute

ontstaat hierdoor een doorlopende oost-west-fietsas die de Galgenweellaan verbindt langs de oevers van het Galgenweel over het terrein Prestibel/Regatta verbindt met de Blancefloerlaan enerzijds en via de bestaande tunnel met de snelfietsroute richting Burcht anderzijds.

In het kader van de Oosterweelverbinding werd het gebied van de Middenvijver, gesitueerd ten noorden van de Blancefloerlaan en ten oosten van de verbindingsweg E17-E34 (de geplande ring), heringericht.

Onderstaande figuur geeft een beeld van de ingrepen die voorzien worden op vlak van ecologie, hydrologie, landschappelijke inpassing en recreatie.



In het verkeersmodel dat in het kader van de Oosterweelverbinding is opgemaakt, is rekening gehouden met de herstructurering van de bedrijvenzone Katwilgweg. Ook met de ontwikkeling van het Regattaproject (zie verder onder § 2.4) is in het verkeersmodel reeds rekening gehouden

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

De herstructurering van de bedrijvenzone Katwilgweg evenals de realisatie van het Regattaproject zijn in het genoemde project-MER reeds mee beschouwd in het nulalternatief⁸.

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

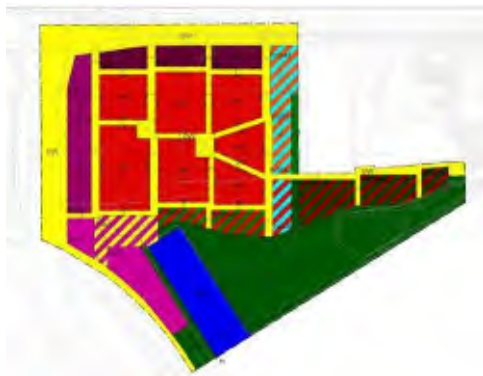
⁸ D.w.z. dat er bij de opmaak van het MER van uitgegaan werd dat deze ontwikkelingen hoe dan ook zouden plaatsgrijpen

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

2.2

BPA Galgenweel–Borgerweert (Prestibel-Regatta)

Het BPA Galgenweel–Borgerweert (Prestibel-Regatta) op Linkeroever werd door de Vlaams minister bevoegd voor ruimtelijke ordening goedgekeurd op 2 mei 2007. De openbare wegenis van de Groene Singel en de Blancefloerlaan werd door de minister van goedkeuring onthouden. Het BPA is gesitueerd net ten oosten van het plangebied Katwilgweg (ten oosten van de verbindingsweg tussend e E17 en Antwerpen Linkeroever).

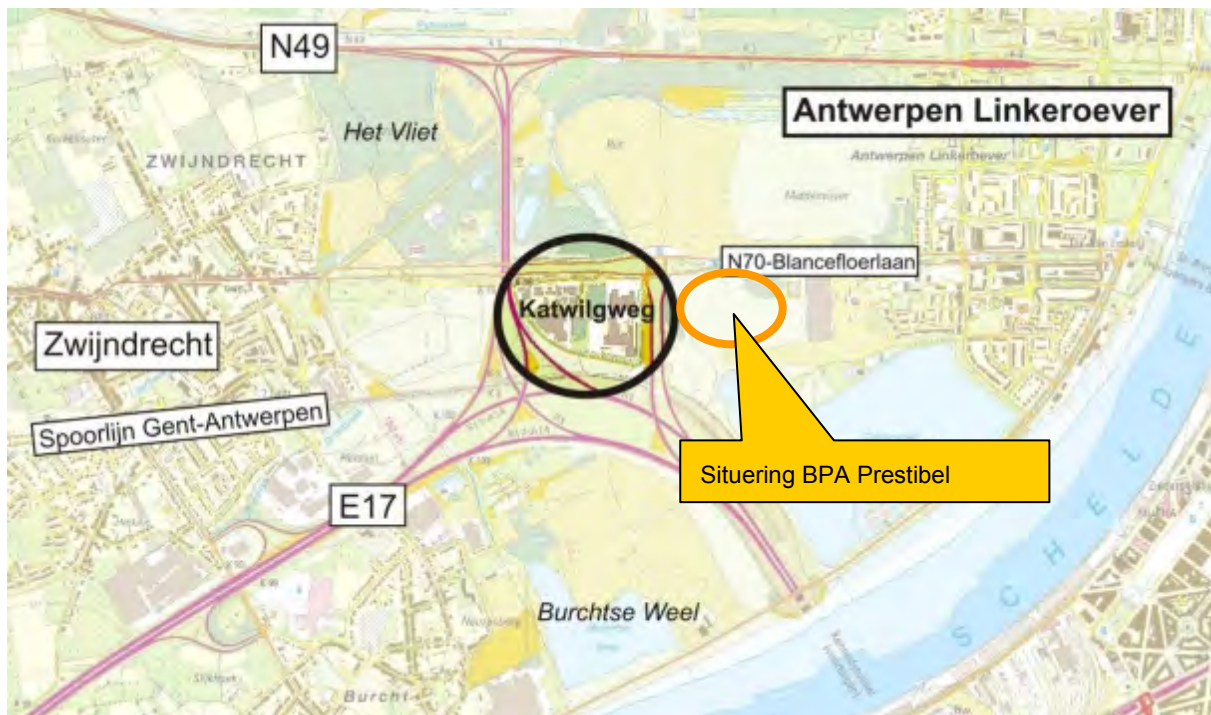


Het BPA omvat het gebied tussen de op- en afrit 'Linkeroever' van de E17 in het westen, De Blancefloerlaan in het noorden, de sporthal Linkeroever in het oosten en de recreatieve plas 'het Galgenweel' in het zuiden.

Volgende kwantitatieve randvoorwaarden uit dit BPA kunnen in het kader van de opmaak van het RUP Katwilgweg relevant zijn:

- Er kan op de Prestibelsite een kantoorprogramma worden gerealiseerd dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:
 - Er kan maximaal 40.000 m² vloeroppervlakte voor kantoren gerealiseerd worden in de bestemmingszone rand Groene Singel (Gb)
 - Bijkomend kunnen kleinere kantoren gerealiseerd worden in de bestemmingszone Wijk (W) en Rand Blancefloerlaan (Ga) met een maximale bruto vloeroppervlakte van 1.500 m² per kantoor.

De Regattasite wordt hoofdzakelijk ontsloten naar de Blancefloerlaan.



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

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

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

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

2.3 RUP Galgenweel Oost

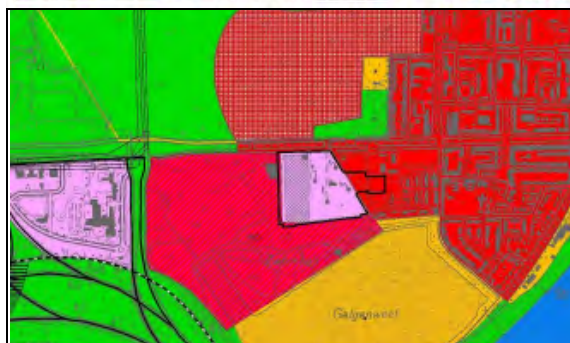
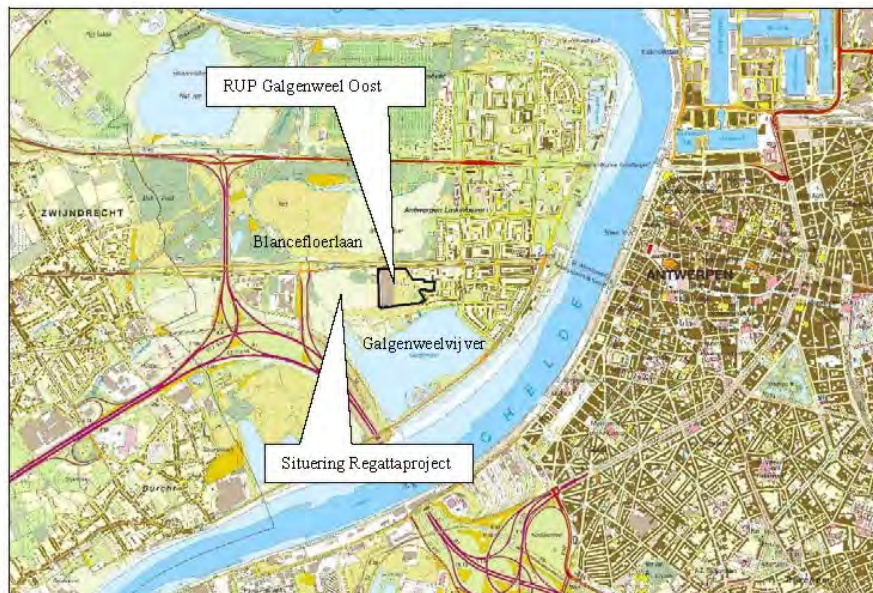
Het RUP Galgenweel Oost wil het woonweefsel op Linkeroever versterken.

Tussen het ingevulde gedeelte van de KMO-zone langs de Blancefloerlaan en het bestaande woonweefsel rond de Edmond De Coussemakersstraat, is een braakliggend driehoekig perceel gesitueerd. Dit perceel moet op korte termijn een cruciale rol bekleden in het tot stand komen van een aaneengesloten woonweefsel tussen de bestaande wijk rond de Galgenweelvijver en de geplande woonwijk Regatta. Omdat de huidige bestemming volgens het gewestplan (KMO) geen woonontwikkeling toelaat wordt dit perceel opgenomen binnen het plangebied van het RUP Galgenweel Oost. Op korte termijn worden een 70 à 80-tal nieuwe wooneenheden gepland.

Op korte termijn kunnen de bedrijven die reeds gevestigd zijn in de KMO-zone hier gevestigd blijven of kunnen nieuwe bedrijven in de reeds bestaande gebouwen hun intrek nemen.

Bedoeling is dat de bedrijvenzone op lange termijn zal verdwijnen en plaats zal geven aan een bijkomende zone met een woonfunctie. Samen met de woonfunctie die op korte termijn gerealiseerd wordt, gaat het om ongeveer 450 bijkomende wooneenheden.

Op de figuren hieronder is het plangebied Galgenweel-Oost gesitueerd op de topokaart en op het gewestplan. Tevens is het voorlopige ontwerpplan weergegeven.



2.4

Ruimtelijk ontwikkelingsconcept Scheldepark-Linkeroever

In het kader van het strategische Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) heeft de stedelijke dienst van de stad voor heel Linkeroever een ruimtelijk ontwikkelingsconcept uitgewerkt: Scheldepark-Linkeroever.

Het Scheldepark-Linkeroever behoort tot de strategische ruimten van het s-RSA. Verschillende stedelijke projecten en initiatieven van de Vlaamse overheid dienen zich aan in dit gebied. Het college gaf in februari 2008 de opdracht om een ontwerpend onderzoek voor heel het park op te starten met het oog op het zoeken naar ruimtelijke samenhang en de formulering van ontwikkelingsperspectieven. Na overleg met de verschillende stedelijke diensten en kabinetten werd het ruimtelijk ontwikkelingsconcept voor het Scheldepark van Linkeroever goedgekeurd bij collegebesluit van 1 februari 2008.

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

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

Onderstaand is de laatste versie van de visie voor het Scheldepark weergegeven: ten



westen van het Regattaproject is een groene verbinding gepland die samenvalt met de toekomstige Groene Singel, die via een nieuw te bouwen Scheldebrug linker- en rechteroever verbindt voor openbaar vervoer, zachte weggebruikers en lokaal verkeer.

Deze brede strook (+/- 100 m) wordt groen ingekleed en herbergt tramlijnen, een fietspad en wegenis voor lokaal verkeer.



Deze groene boulevard moet een verbinding vormen tussen de Middenvijver en het Galgenweel.

Het is de bedoeling om de oversteekbaarheid van de Blancfloerlaan te verbeteren. Dit is nog niet concreet uitgewerkt, maar mogelijkheden zijn het verplaatsen van de carpool parking en het inzaaien van de trambedding.

2.5

De Lijn: Pegasusplan 2003 – 2015

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

3 Stap 1: Valt het plan onder het toepassingsgebied van het plan-MER-decreet⁹?

3.1 Toelichting decreet

De artikels 4.1.1 en 4.2.2 van het gewijzigde decreet DABM¹⁰ bepalen het toepassingsgebied voor het decreet.

De definitie van plan of programma bevat volgens het decreet **drie voorwaarden die tegelijkertijd moeten vervuld worden**. Het betreft volgende drie voorwaarden:

1. decretale of bestuursrechtelijke bepalingen moeten voorschrijven dat een plan of programma wordt opgesteld en/of vastgesteld;
2. het moet gaan om een plan of programma dat door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau is opgesteld;
3. het plan of programma moet via een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering worden vastgesteld of door een instantie (regionaal, provinciaal of lokaal niveau) worden vastgesteld.

Volgende plannen en programma's vallen anderzijds niet onder het toepassingsgebied van het decreet en zijn derhalve ook niet plan-MER-plichtig (uitzonderingsregels):

- plannen of programma's die uitsluitend bestemd zijn voor nationale defensie;
- financiële of begrotingsplannen en –programma's;
- plannen of programma's die worden medegefinancierd in het kader van de programmeringsperiode 2000-2006 betreffende EG-Verordening nr. 1260/1999 van de Raad van 21 juni 1999 houdende algemene bepalingen inzake de Structuurfondsen en de programmeringsperiode 2000-2006 en 2000-2007 van EG-Verordening nr. 1257/1999 van de Raad van 17 mei 1999 inzake steun voor plattelandsontwikkeling uit het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de landbouw.

Een uitzondering vormen eveneens de plannen of programma's die uitsluitend bestemd zijn voor noodsituaties. Deze zijn niet onderworpen aan de plan-MER-plicht. Deze plannen en programma's vallen in beginsel wel onder het toepassingsgebied, maar niet onder de plan-MER-plicht.

3.2 Toetsing aan het plan-MER-decreet

Het plan waarvoor deze nota opgesteld wordt is een gemeentelijk RUP. Dit plan valt onder het toepassingsgebied want er is voldaan aan de drie voornoemde voorwaarden :

1. Het decreet houdende de organisatie van ruimtelijke ordening schrijft de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor;
2. De opsteller van het plan is de stad Antwerpen
3. De provincie Antwerpen zal het plan vaststellen.

Het plan valt bovendien niet onder de specifieke uitzonderingsregels.

⁹ Decreet van 27 april 2007 houdende wijziging van titel IV van DABM en van art. 36ter decreet natuurbehoud (B.S. 20/06/2007) – titel IV van het DABM behandelde plan-MER's, maar is dus integraal vervangen door het plan-MER-decreet van 2007

¹⁰ DABM = Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid

4 Stap 2: Is het plan van rechtswege plan-MER-plichtig?

4.1 Bepaling Plan-MER-plicht van rechtswege

Onder de plannen en programma's die onder het toepassingsgebied van het decreet DABM vallen, onderscheidt men twee groepen van plannen en programma's die 'van rechtswege' onderworpen zijn aan de plan-MER-plicht:

Categorie A

plannen en programma's, of de wijziging ervan, die tegelijkertijd :

- betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecomunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (artikel 4.2.3, §2, 1° DABM);
én
- een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlagen I en II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opgesomde projecten
én
- niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden

Categorie B

plannen en programma's of de wijziging ervan waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist is cf Art. 36ter van het Decreet Natuurbehoud (artikel 4.2.1, tweede lid DABM).

Hieronder wordt bekeken of het plan van rechtswege plan-MER-plichtig is, door na te gaan of het plan voldoet aan alle voorwaarden voor plannen van categorie A of valt onder de plannen van categorie B.

4.2 Categorie A

4.2.1 Heeft het plan betrekking op bepaalde sectoren genoemd in het decreet?

Voorliggend plan is een RUP en heeft bijgevolg betrekking op de ruimtelijke ordening.

4.2.2 Vormt het plan een kader voor project-mer-plichtige projecten?

Zoals hoger aangegeven wordt het beoogde plan aan een toetsing aan het DABM en meerbepaald het hieraan gekoppelde uitvoeringsbesluit van 10/12/2004 waarin het toepassingsgebied voor MER-plichtige projecten is vastgelegd, onderworpen.

Voor voorliggend RUP kan het volgende gesteld worden:

- In casus betreft het een reeds bestaand bedrijventerrein (gewestplanbestemming zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (code1100) dat herontwikkeld/geherstructureerd wordt;
- het bedrijventerrein in kwestie is kleiner dan 50,00 ha. De oppervlakte van het plangebied in voorliggend RUP bedraagt ca.22 ha;

- voor de realisatie van het bedrijventerrein is een beperkte ontbossing vereist. Het betreffende perceel met spontane opslag is kleiner dan 1 ha.

Voorliggend plan vormt dus geen kader voor vergunningen voor projecten die vermeld worden onder bijlage I of II van het project-MER-besluit.

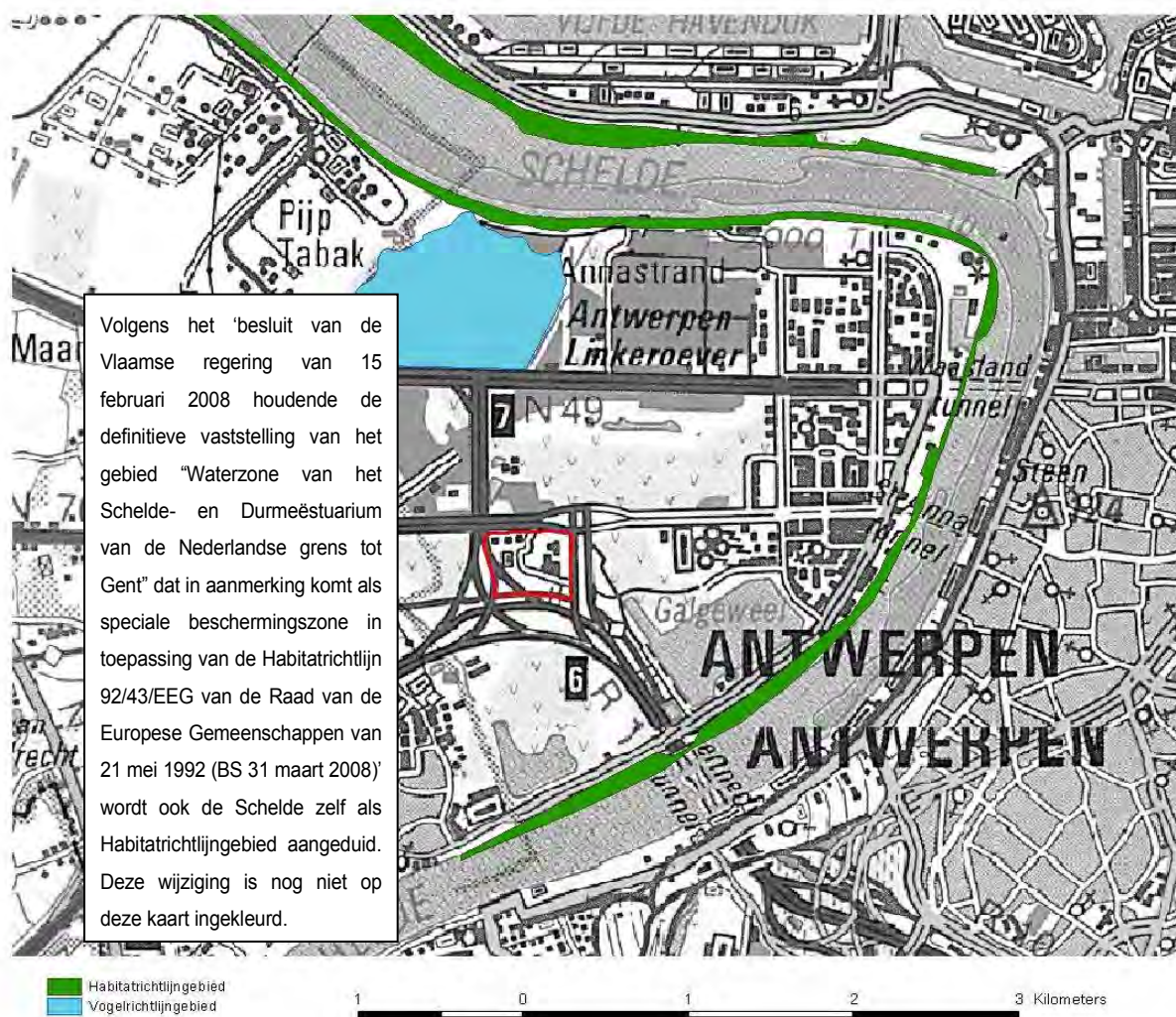
Aan deze voorwaarde is bijgevolg niet voldaan.

4.3 Categorie B : Is een passende beoordeling vereist?

Een tweede toetsing betreft de noodzaak tot het opstellen van een passende beoordeling conform de vigerende bepalingen van het decreet Natuurbehoud (art. 36ter §3 eerste lid).

De bepalingen van de Europese plan-MER richtlijn en de omzetting hiervan in het Decreet DABM (cf. supra), voorzien immers een koppeling van milieueffectrapportage voor plannen met de passende beoordeling (i.k.v. Habitatrictlijn). In concreto moet nagegaan worden of het plan een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken.

Indien blijkt dat een passende beoordeling voor het RUP noodzakelijk is uit hoofde van art. 36ter §3 eerste lid van decreet Natuurbehoud, dan is het plan van rechtswege plan-MER plichtig.



Situering t.o.v. Speciale beschermingszones (SBZ) "De Kuifeend en de Blokkersdijk" (Vogelrichtlijngebied)

Het plangebied ligt ongeveer 1 km ten zuiden van het Vogelrichtlijngebied 'De Kuifeend en de Blokkersdijk'. Blokkersdijk bevindt zich ten zuiden van de Schelde en ten noorden van de N49/E34. Het plangebied heeft een ingesloten karakter (Blancefloerlaan, verkeersknoop E17, Groene Singel) en wordt van Blokkersdijk gescheiden door bestaande autowegen (N49, Blancefloerlaan) en het open ruimtegebied (Het Rot, Donkers en Middenvijver).

Het plangebied ligt op ongeveer 1 km van het Habitatrichtlijngebied Schelde & Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent. Het plangebied wordt van het Habitatrichtlijngebied gescheiden door het Galgenweel en de brede Beatrijslaan langs de Schelde enerzijds en de bebouwing van Linkeroever anderzijds.

Beoordeling & conclusie

- Blokkersdijk is een belangrijk broedgebied voor soorten van de Bijlage I Vogelrichtlijn en tevens verblijfplaats voor tal van trekvogels. Het is als speciale beschermingszone aangeduid als broedgebied voor Bruine kiekendief, Roerdomp en Blauwborst.
- Het plangebied is niet gelegen binnen een Vogel- of Habitatrichtlijngebied (geen direct ruimteverlies), noch in de onmiddellijke omgeving van dergelijk beschermd gebied. Een leefgebied en -verbetering voor beoogde vogelsoorten wordt bovendien beoogd in het kader van de aanleg van de Oosterweelverbinding.
- in de huidige situatie zijn er geen betekenisvolle verstorings- of netwerkeffecten op de natuurwaarden van de speciale beschermingszones vanwege het reeds bestaande bedrijventerrein bekend; er zijn geen betekenisvolle verstorings- en netwerkeffecten op de natuurwaarden in het Vogelrichtlijngebied te verwachten:
- In de huidige toestand is er reeds een sterke versnippering van de natuurwaarden in de verschillende waardevolle gebieden door de aanwezige verkeersinfrastructuur.
- In het plangebied wordt een groene en landschappelijke inrichting en dooradering beoogd. Indien op terrein gerealiseerd, draagt dit bij tot een beter netwerk en verbinding tussen verschillende vanuit natuur waardevolle gebieden in de nabije omgeving (Het Vliet, Het zand, Het Rot, de Middenvijver en Donkers, Galgenweel, Buchtse Weel) en valt als positief effect te beschouwen ten opzichte van de huidige situatie (nieuwe verbindingsmogelijkheden).
- geen significante wijzigingen te verwachten voor geluids- (in vergelijking met autonome ontwikkeling) of lichtverstoring.
- De leefbiotopen van de soorten waarvoor de speciale beschermingszone is aangemeld en die er voorkomen zijn in hoofdzaak watergebonden. Voorliggend plan houdt geen mogelijke betekenisvolle verstoring van deze watergebonden habitat in.
- Het open ruimte gebied dat het plangebied van Blokkersdijk scheidt en waar eveneens waardevolle biotopen voorkomen, zorgt reeds voor een afdoende buffering van eventuele mogelijke verstoringen (visueel, geluid).

Rekening houdend met voornoemde en rekening houdend met het feit dat het plan de herontwikkeling van een reeds bestaand bedrijventerrein betreft en in de huidige situatie zich geen verstorings- of netwerkeffecten op de natuurwaarden van de speciale beschermingszones voordoen, kan worden aangenomen dat geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan worden veroorzaakt. Er dient gesteld dat voor voorliggend RUP geen passende beoordeling is vereist uit hoofde van artikel 36ter van de decreet voor natuurbehoud.

4.4

Conclusie over plan-MER-plicht van rechtswege

Het plan voldoet niet aan alle punten beschreven onder de plan-MER plichtige werken van categorie A. Het vormt immers geen kader voor project-mer-plichtige projecten. Hieruit volgt als besluit dat het plan op basis hiervan niet van rechtswege plan-mer-plichtig is.

Voor het plan is bovendien geen passende beoordeling vereist (categorie B).

Uit voorgaande volgt aldus dat het plan niet van rechtswege plan-mer-plichtig is. Aldus dient een 'onderzoek tot milieueffectrapportage (screening)' te gebeuren.

5 **Stap 3 : Veroorzaakt het plan belangrijke milieueffecten? (screening)**

5.1 **Inleiding**

5.1.1 **Screeningsplicht**

Voor plannen die het kader vormen voor een vergunning, doch niet vallen onder de plannen die van rechtswege plan-MER-plichtig zijn, dient een onderzoek uitgevoerd te worden naar het mogelijke voorkomen van aanzienlijke milieueffecten, i.e. een **screening**. Indien uit dit onderzoek als besluit volgt dat aanzienlijke negatieve effecten kunnen optreden, dient de initiatiefnemer alsnog een plan-MER op te (laten) stellen.


5.1.2 **Screeningscriteria plan-MER-decreet**

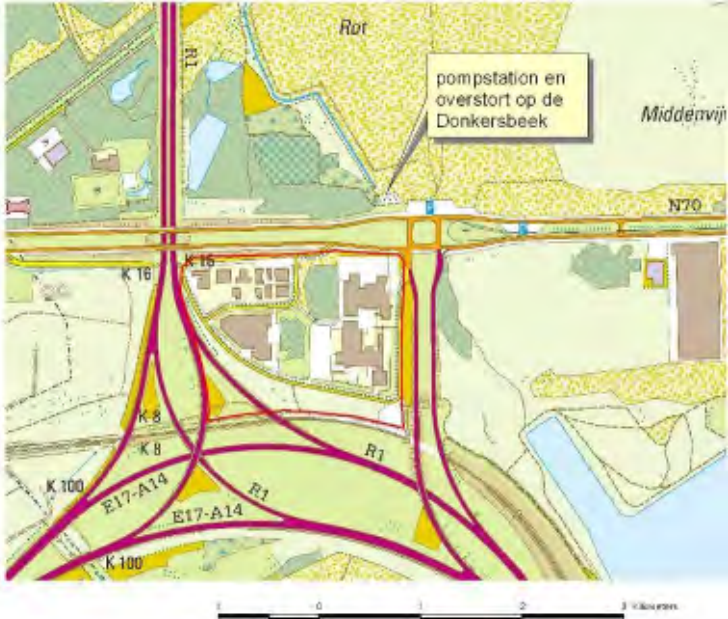
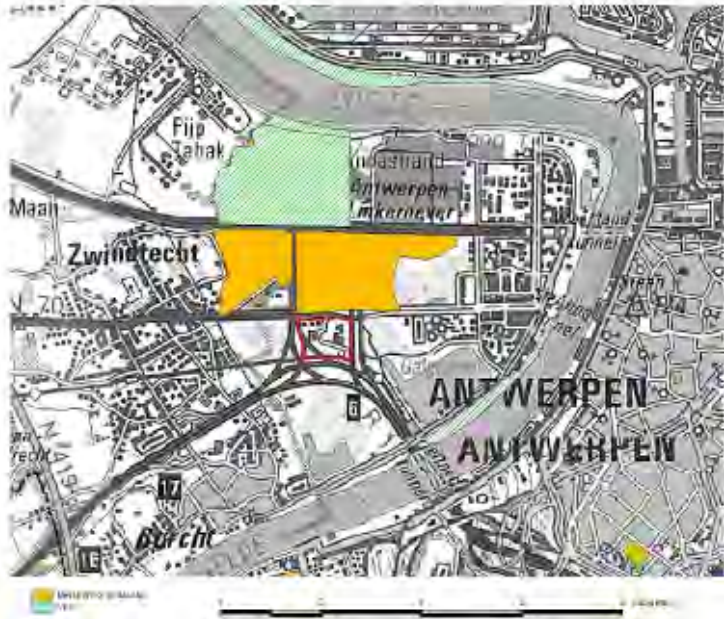
Een screening is noodzakelijk indien uit het stappenplan blijkt dat nader onderzoek dient te gebeuren naar het mogelijks optreden van aanzienlijke milieueffecten. Dit gebeurt aan de hand van een lijst van selectiecriteria, opgenomen in bijlage I van het plan-MER decreet, teneinde te oordelen over het al dan niet MER-plichtig zijn van plannen en programma's die niet van rechtswege MER-plichtig zijn. Deze criteria hebben enerzijds betrekking op de kenmerken van het plan en anderzijds op de kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen worden beïnvloed.

In onderstaande tabel zijn de criteria opgelijst. Tevens is de relevantie in het kader van het plan Katwilgweg aangegeven.

	criteria	Bespreking
1.	<u>kenmerken van plan</u>	
a.	de mate waarin het plan een kader vormt voor projecten en andere activiteiten met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden, alsmede wat betreft de toewijzing van hulpbronnen	In het RUP wordt aangegeven hoe het gebied moet worden ontwikkeld. Het RUP is juridisch bindend. In concreto legt het RUP de inrichtingsvoorschriften vast voor de beoogde ontwikkeling.
b.	de mate waarin het plan andere plannen en programma's, met inbegrip van die welke deel zijn van een hiërarchisch geheel, beïnvloedt;	De opmaak van het gemeentelijk RUP is een actie volgend uit het richtinggevend deel en de bindende bepalingen van het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen (s-RSA). Uit het s-RSA komt duidelijk naar voor dat Antwerpen een belangrijkere rol wil spelen op de internationale kantorenmarkt en dat hiervoor een behoefte bestaat. Om hieraan tegemoet te komen werden in het s-RSA een aantal sites aangeduid waaronder de site Katwilgweg. Geplande ontwikkelingen in de omgeving: <ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijk Ontwikkelingsconcept Scheldepark-Linkeroever: het plan Katwilgweg past binnen het ruimtelijk ontwikkelingsconcept uitgewerkt voor Scheldepark-Linkeroever (eveneens in het kader van het s-RSA);

	criteria	Bespreking
		<ul style="list-style-type: none"> plan/project Regatta: dit project vloeit net als het RUP Katwilgweg voort uit het s-RSA. In het project Regatta worden de bestemmingen wonen en kantoorfuncties voorzien. Het RUP Katwilgweg voorziet bedrijvigheid en kantoorfuncties onder bepaalde voorwaarden. <p>Volgende geplande ontwikkelingen kunnen als positief beschouwd worden in het kader van het plan Katwilgweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oosterweelverbinding: Dit plan is een pluspunt voor het plan Katwilgweg wegens verbetering verkeerssituatie. Pegasusplan van de Lijn: Dit plan is een pluspunt voor het plan Katwilgweg wegens verbetering bereikbaarheid met openbaar vervoer. <p>Het plan past binnen de geplande ontwikkelingen.</p>
	de relevantie van het plan voor de integratie van milieuoverwegingen, vooral met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling;	<p>Het plan zelf legt essentiële regels en randvoorwaarden vast voor de inrichting van het gebied, die erop gericht zijn een voor mens en milieu duurzame ontwikkeling van het plangebied te verzekeren.</p> <p>Er gaat veel aandacht uit naar landschappelijke inpassing van het plangebied.</p> <p>Op het terrein wordt een gescheiden rioleringstelsel voorzien.</p> <p>Het plangebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer.</p>
d.	milieuproblemen die relevant zijn voor het plan;	<p>Worden als relevant beschouwd:</p> <ul style="list-style-type: none"> de te verwachten effecten van mobiliteit en verkeer; effecten op de waterhuishouding door bijkomende verharding en toename afvalwater. <p>Deze mogelijk relevante effecten worden hierna nader bekeken.</p>
e.	de relevantie van het plan voor de toepassing van de milieuwetgeving van de Europese Gemeenschap (bijv. plannen in verband met afvalstoffenbeheer of waterbescherming);	Niet relevant
2.	<u>kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen worden beïnvloed</u>	
a.	de waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van de effecten;	Zie verder onder de scoping per discipline en verdere uitwerking in de screening.
b.	de cumulatieve aard van de effecten;	Voornamelijk effecten van verkeer dienen cumulatief te worden bekeken met de geplande ontwikkelingen (zie verder in deze screeningsnota)

	criteria	Bespreking
c.	de grensoverschrijdende aard van de effecten	Niet van toepassing, geen grensoverschrijdende effecten te verwachten
d.	de risico's voor de menselijke veiligheid of gezondheid of voor het milieu (bijvoorbeeld door ongevallen)	<p>Effecten op luchtkwaliteit door verkeer en gebouwenverwarming. Met de herstructurering van het bedrijventerrein worden geen Seveso-bedrijven beoogd. Het kaartje hieronder situeert de 2km contour voor bestaande SEVESO-bedrijven.</p>  <p>Het plangebied valt voor het grootste gedeelte buiten de 2-km-contour. Deelzone 4 en 5 vallen gedeeltelijk binnen de contour. Het gaat om terreinen van Alca Petroleum, aan de Herbouvillekaai 100.</p>
e.	de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden)	<ul style="list-style-type: none"> • beperkte omvang van het plangebied • momenteel reeds grotendeels bestemd als bedrijventone • plan draagt bij tot een betere visuele kwaliteit en landschappelijke inpassing in het geheel van Linkeroever • beperkt ruimtelijk bereik van mogelijke effecten
f.	de waarde en kwetsbaarheid van het gebied dat kan worden beïnvloed gelet op: bijzondere natuurlijke kenmerken of cultureel erfgoed; de overschrijding van de milieukwaliteitsnormen of van grenswaarden; intensief grondgebruik;	<p>Plangebied is reeds grotendeels bestemd als bedrijventone. Ligt niet in kwetsbaar gebied. Er gaat bijzondere aandacht naar de landschappelijke inpassing in de structuur van Linkeroever. Voor wat de omgeving betreft moet nagegaan worden of de bijkomende afvalwaterstroom niet voor een hogere overstortfrequentie en verontreinigingsgraad zorgt ter hoogte van de Donkersbeek. De Donkersbeek stroomt door de Middenvijver, natuurcompensatiegebied in het kader van de Oosterweelverbinding.</p>

	criteria	Bespreking
		 <p data-bbox="651 936 1382 1003">Voor het overige worden geen effecten verwacht op kwetsbare gebieden in de omgeving.</p>
<p data-bbox="156 1043 177 1070">g.</p>	<p data-bbox="220 1043 612 1211">de effecten op gebieden en landschappen die door een lidstaat, door de Europese Gemeenschap, dan wel in internationaal verband als beschermd gebied zijn erkend.</p>	 <p data-bbox="639 1682 970 1709">Beschermd gebieden in de buurt:</p> <ul data-bbox="639 1720 1437 1899" style="list-style-type: none"> • beschermd landschap van de Middenvijver en het Rot ten noorden van het plangebied en het Vlietbos (oranje) ten noordwesten van het plangebied • VEN-gebied Blokkersdijk en Scheldeoevers (groen). • SBZ : zie kaart (aangevuld met de Schelde – volgens een besluit van de Vlaamse Regering van 15/02/2008) en bespreking onder § 4.3. <p data-bbox="639 1944 1406 2011">Met uitzondering van mogelijke effecten door een gewijzigde overstortfrequentie, worden er geen effecten verwacht op beschermde gebieden.</p>

Tijdens de screening is het niet de bedoeling een gedetailleerde studie over de milieueffecten uit te voeren. Het betreft hierbij immers enkel een globale inschatting van mogelijke effecten. Indien dit niet voldoende wordt geacht om uitsluitel te geven over de significantie van deze effecten, dient een verdere milieubeoordeling overwogen te worden, eventueel slechts voor een deelaspect.

5.2 Scoping

Op basis van bovenstaande aanduiding van de relevantie van de criteria en de plankenmerken wordt in onderstaande tabel een selectie gemaakt van de mogelijke relevante disciplines en te beschouwen effectgroepen.

Discipline	Toelichting en relevantie voor verdere bespreking in deze screening
Bodem	<p>Het plangebied is reeds grotendeels ingenomen door bedrijvigheid. Het aanvullend gebied komt vrij na realisatie van de oosterweelverbinding en betreft aldus ook een reeds verstoorde bodem. Volgens officiële gegevens van OVAM komen er in het plangebied geen vervuilde sites of percelen voor¹¹.</p> <p>De wetgeving (Bodemsaneringsdecreet en VLAREBO) bieden voldoende waarborg voor de kwaliteit van de bodem.</p> <p>Deze effectgroep wordt niet relevant geacht voor verder onderzoek in deze screening</p>
Water	<p>Relevant wegens bijkomende verhardingen en bedrijvigheid.</p> <p>Ondergrondse parkings mogelijk (1 bouwlaag).</p>
Lucht	<p>De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt sterk bepaald door het verkeer op het omliggend wegennet en de nabijheid van industrie in de Antwerpse haven.</p> <p>Verderop in deze screening wordt beknopt ingegaan op de manier waarop het plan hier mee omgaat.</p>
Geluid	<p>Het geluidsklimaat in de directe omgeving wordt beheerst door het verkeer op de E17 en E34. Momenteel reeds verkeersgeneratie van de bestaande bedrijventoneel maar beperkt in relatie tot verkeer op de aanliggende autosnelwegen. Dit geldt zowel voor de huidige situatie als voor de situatie na realisatie van de oosterweelverbinding.</p> <p>Deze effectgroep wordt niet verder meegenomen.</p>
Landschap, onroerend erfgoed en archeologie	<p>Geen beschermd monumenten of landschappen aanwezig in het plangebied zelf. Het beschermd landschap van de Middenvijver en het Rot is gesitueerd ten noorden van het plangebied en het Vlietbos ten noordwesten van het plangebied.</p> <p>Geen archeologische waarden vanwege de reeds verstoorde bodem, reeds bedrijventoneel aanwezig.</p> <p>Niettemin moet met een nieuw inrichtingsplan de kans gegrepen worden om het plangebied landschappelijk in de omgeving in te passen. Er wordt nagegaan of dit het geval is.</p>
Fauna en flora (Natuur)	<p>Er wordt nagegaan of met de realisatie van het plan belangrijke natuurwaarden of verbindingen verdwijnen</p>
Mens – functies	<p>Momenteel reeds grotendeels bedrijventoneel in plangebied.</p> <p>Overige gedeelte is restruimte die vrijkomt na realisatie Oosterweelverbinding.</p> <p>Er wordt kort bekeken welke functies het bedrijventoneel kan vervullen.</p>

¹¹ OVAM spreekt zich enkel uit over de sites en percelen waar zij over bruikbare gegevens beschikt (bodemonderzoek, analyse grondmonsters, ...).

Discipline	Toelichting en relevantie voor verdere bespreking in deze screening
Mens – mobiliteit	<p>Omliggend wegennet op dit moment reeds oververzadigd. Bovendien zijn er in de onmiddellijke omgeving nog heel wat initiatieven gepland (Regattaproject, ontwikkelingen op 't Zand...).</p> <p>Daarnaast is er de geplande Oosterweelverbinding.</p> <p>Het is belangrijk om na te gaan of de realisatie van het plan voor problemen kan zorgen.</p>
Lichthinder	<p>Wegens nabijheid knooppunt autosnelwegen en Blancefloerlaan in het noorden niet relevant.</p>

5.3 Screening voor de relevant geachte disciplines en effectgroepen

5.3.1 Discipline water

5.3.1.1 Beschrijving referentiesituatie

Na raadpleging van de NOG-, ROG- en MOG-kaarten via AGIV¹² blijkt dat het plangebied niet gelegen is in een risicozone voor overstromingen en ook niet binnen een zone die overstroombaar is vanuit een waterloop.

Er stroomt geen waterloop doorheen het plangebied.

In het noorden gaat een recent aangelegde persleiding van Aquafin langsheen het plangebied. Deze persleiding vertrekt van aan het pompstation aan de overzijde van de Blancefloerlaan. Op dit pompstation komt een collector toe die de vuilvracht van linkeroever verzamelt. Het plangebied is momenteel ook via een gemengd rioleringsstelsel op dit pompstation aangesloten. Bij het pompstation bevindt zich ook een overstort op de Donkersbeek die meer naar het noorden uitmondt in de Palingbeek en via de Tophatgracht uitmondt in de Schelde. De collector/persleiding vervoert het verzamelde afvalwater naar de RWZI van Burcht (Zwijndrecht).

De Middenvijver was tot voor kort een overwegend droog, opgespoten gebied.

Recent is het gebied heraangelegd in het kader van de realisatie van de oosterweelverbinding. Sinds juni 2007 werden de nodige herinrichtingswerken uitgevoerd om Middenvijver om te vormen tot een waterrijk en waardevol natuur- en recreatiegebied. De Middenvijver beschikt na de herinrichting over een grote waterplas en verschillende waterlopen, kijkheuvels en nieuwe wandel- en fietspaden.

5.3.1.2 Het plan

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

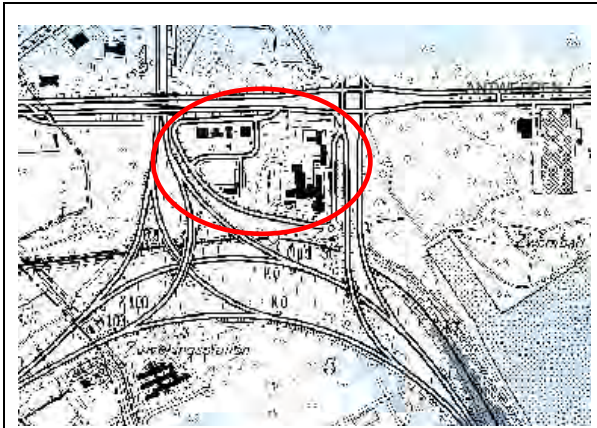
Watertoets op planniveau

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

Na raadpleging van de NOG-, ROG- en MOG-kaarten via GIS-Vlaanderen¹³ blijkt dat het projectgebied niet gelegen is in een risicozone voor overstromingen en ook niet binnen een zone die overstroombaar is vanuit de waterloop.

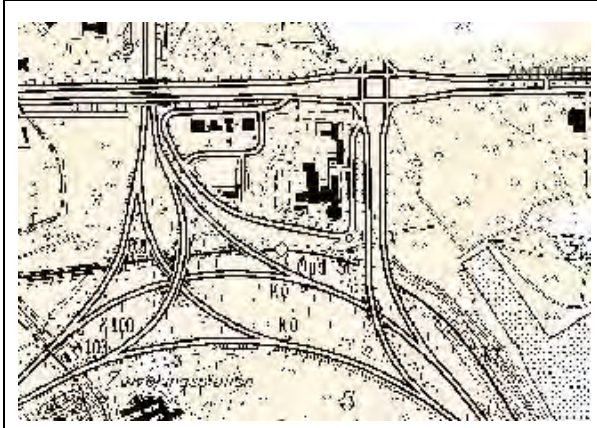
¹² Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen: ([http:// www.agiv.be](http://www.agiv.be))

¹³ www.agiv.be



Kaart overstromingsgevoelige gebieden

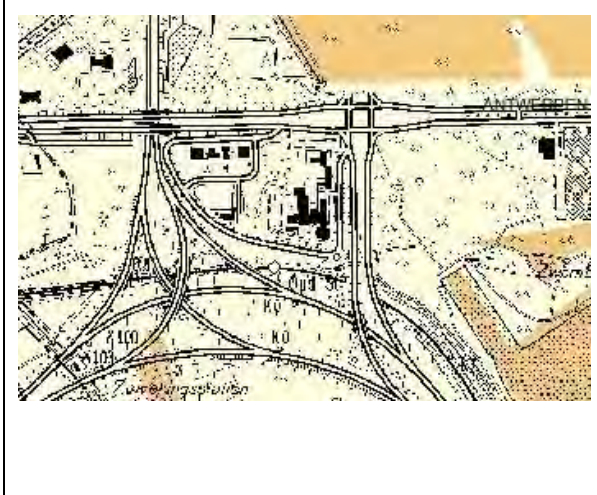
Het RUP ligt niet in een overstromingsgevoelig gebied.



Kaart infiltratiegevoelige gebieden

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

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



Kaart grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De kaart met de grondwaterstromingsgevoelige¹⁴ gebieden geeft aan dat het plangebied in een gebied ligt dat matig gevoelig is voor grondwaterstromingen.

Dit wil zeggen dat het grondwater op een diepte zit van minder dan 10,00 meter. Bij een ondergrondse constructie met een diepte van meer dan 5m en een horizontale lengte van meer dan 100m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

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

¹⁴ Grondwater is al het water dat zich onder het bodemoppervlak in de verzadigde zone bevindt en dat in direct in contact met bodem of ondergrond staat.

Watertoets op projectniveau:

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

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

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

Het plan voorziet dat voldaan wordt aan de normen vastgelegd in de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening m.b.t. de opvang en afvoer van hemelwater.

Door een toename van het aantal tewerkgestelden in het plangebied, zal ook de af te voeren vuilvracht toenemen.

Momenteel is een gemengd rioleringsstelsel in het plangebied aanwezig. In de toekomst zal een gescheiden rioleringsstelsel voorzien worden. Het afvalwater zal aangesloten blijven op de collector van Aquafin die het afvalwater naar de RWZI van Burcht brengt.

5.3.1.3**Beschrijving en beoordeling effecten**

Het plangebied is reeds deels verhard. Voor de realisatie van het plan zal bijkomende verharding voorzien worden.

Hemelwater wordt deels hergebruikt, deels geïnfiltreerd. Het plan voorziet dat voldaan wordt aan de normen vastgelegd in de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening m.b.t. de opvang en afvoer van hemelwater.

Afvalwater wordt gescheiden afgevoerd. Volgens Aquafin is het momenteel niet duidelijk wat de restcapaciteit is op de RWZI van Burcht. Indien deze niet volstaat, o.a. in het licht van de aankoppeling van het Regattaproject en ook andere ontwikkelingen waaronder die van de Katwilgweg, dan zal bekeken worden hoe die capaciteit kan worden uitgebreid.

De vervanging van een gemengd rioleringsstelsel door een gescheiden stelsel, zal ervoor zorgen dat het overstort op de Donkersbeek niet vaker in werking treedt, ook niet bij een verhoging van de vuilvracht van de bedrijvenzone Katwilgweg.

Het is momenteel nog niet duidelijk of er kelderverdiepingen zullen voorzien worden en of hiervoor bemaling noodzakelijk is. Om de stabiliteit van de nabijgelegen weginfrastructuur niet in het gedrang te brengen zal voor de concrete bouwprojecten waarbij bemaling nodig is, een technische studie moeten uitwijzen of maatregelen nodig zijn om de stabiliteit te garanderen. Conform Art. 8 van het Decreet Integraal Waterbeleid moet deze informatie voor concrete projecten aangeleverd worden bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning. Bij bemaling wordt de kans op verdroging van natuurwaarden gering geacht.

Er wordt niet verwacht dat het project in negatieve effecten zal resulteren voor wat de waterhuishouding betreft.

5.3.2 Discipline landschap

5.3.2.1 Beschrijving referentiesituatie

De beschrijving van de huidige structuur van het landschap is hoofdzakelijk gebaseerd op de toelichting uit het s-RSA.

Op Linkeroever zijn grote aaneengesloten oppervlakten open ruimte gespaard gebleven. Het betreft hier vrijwel allemaal opgespoten en opgehoogde gebieden. Doordat na de opspuitingen deze gebieden jarenlang onaangetaast bleven, ontstonden hier en daar spontaan natuurgebieden. De zandvlakten, waters en duingebieden zijn kenmerkend voor dit stadsdeel en tegelijkertijd ook de troef. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van enkele grote plassen (Blokkersdijk, Middenvijver, Galgenweel, Burchtse weel). Deze plassen, die ontstonden door het ophogen van de omliggende gronden (zoals Middenvijver) en deels vanuit bestaande, doodlopende zij- en getijdearmen van de Schelde ('welen'), worden omringd door afwisselende landschappen van moerasbos (o.a. Blokkersdijk), open terreinen en pioniersvegetatie (o.a. Middenvijver, het Rot), beken die uitmonden in de Schelde (o.a. Laarbeek en Rotbeek), populierenbos (Sint-Annabos) en moeraszones (o.a. Vlietbos). Het beheer en de ontwikkeling van open water bepalen het landschap.



Overwogen wordt om binnen de herinrichting van Linkeroever - naar aanleiding van de Oosterweelverbinding - de Sigmadijk verder landinwaarts te plaatsen ter hoogte van Blokkersdijk en Sint-Annabos.

Recent is het gebied van de Middenvijver heringericht. Het project Middenvijver is een mitigerend project voor de Oosterweelverbinding en dient om de eventuele tijdelijke impacten ter hoogte van Blokkersdijk, veroorzaakt door de bouw van de Oosterweelverbinding, op te vangen. De nieuwe waterplas zal dienen als mogelijke uitwijkplaats voor de avifauna die momenteel verblijft in het Vogelrichtlijngebied Blokkersdijk. Eens de Oosterweelverbinding aangelegd en operationeel is, blijft het gebied een natuurgebied dat deels toegankelijk is voor recreanten.

Het plangebied overlapt niet met een Ankerplaats of relictzone.

Het plangebied zelf is momenteel weinig gestructureerd. Een deel van het terrein is ingenomen door grotere bedrijven. In het noordwesten van het plangebied bevinden zich kleinschalige KMO's. Een zone tussen het bestaande bedrijventerrein en de spoorweg ligt momenteel braak. Een deel van het plangebied ligt momenteel nog onder de bestaande infrastructuur en berm van de aanliggende autosnelwegen. Deze zone zal vrijkomen na realisatie van de Oosterweelverbinding.

5.3.2.2

Het plan

De planfilosofie gaat uit van een sterk landschappelijk georiënteerd bedrijventerrein waarbij de bedrijvenszones als het ware om het groen heen worden geplooid.

Volgens het s-RSA ligt het plangebied binnen de zone "Scheldepark-Linkeroever". De algemene ontwikkelingsvisie voor het bedrijventerrein gaat daarom uit van een landschappelijke integratie en groene inrichting van het bedrijventerrein. De richtnorm die naar voor geschoven wordt is 40% groen en 60% bebouwing. Het groenconcept van het bedrijventerrein gaat uit van een groen raamwerk dat aantakt op de groene elementen uit de omgeving zoals Middenvijver en de groene buffers langs de infrastructuren. Het groen wordt als ordenend principe gehanteerd en dient als basis voor de verdere inrichting van het bedrijventerrein. De realisatie van een samenhangende groenstructuur als hoofdstructuur van het bedrijventerrein staat voorop.

Het bedrijventerrein bestaat volgens het plan enerzijds uit een groen raamwerk (ingepast in de parkstructuur voor Linkeroever) en anderzijds uit bouwvelden.

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

Doorheen het bedrijventerrein worden noordzuid georiënteerde parkachtige en open groenstroken voorzien.

Ook de bebouwing volgt de noordzuid gerichte orthogonaliteit. De strook langs de Nieuwe Singel bezit als zichtlocatie belangrijke potenties. Het plan wil hierop inspelen bij de inplanting en de typologie van de gebouwen (bakens). *"Het realiseren van een 'front' van beeldbepalende gebouwen zal een nieuwe 'skyline' vormen die bovendien ook de poortfunctie van de plek (cfr. s-RSA) ondersteunt."*

5.3.2.3

Beschrijving en beoordeling effecten

Het plangebied zelf is momenteel weinig gestructureerd. Het staat op zich in het omliggende landschap en sluit in de eerste plaats landschappelijk aan bij de bestaande infrastructuur.

In het inrichtingsplan wordt gepoogd om structuur te brengen in het plangebied zelf enerzijds, en om het plangebied landschappelijk in de omgeving in te passen anderzijds. Deze inpassing gebeurt zowel door de buffering als door de inrichting van het terrein.

Het centrale uitgangspunt is het realiseren van een hoogwaardig bedrijventerrein in een groene en parkachtige omgeving als onderdeel van de 'zachte ruggengraat' zoals beschreven in het s-RSA.

Het is de bedoeling dat de groenstructuur in het plangebied aantakt op de groene elementen uit de omgeving. Dit heeft gunstige effecten op zowel de ecologische ('stepping stones') als op de visuele waarde van het gebied.

Door de grote aandacht die gaat naar de landschappelijke inpassing van het plangebied in de omgeving, en dit cf. de visies vooropgesteld in bestaande plannen zoals het s-RSA, kan gesteld worden dat het plan op landschappelijk gebied voor een meerwaarde zorgt t.o.v. de referentiesituatie.

5.3.3 Fauna en flora

5.3.3.1 Beschrijving referentiesituatie

Huidige feitelijke toestand

Het plangebied zelf is grotendeels ingevuld met bedrijven. Een beperkt gedeelte van het huidige bedrijventerrein is niet bebouwd: het gaat om een kapvlakte met opslag van allerlei aard op gestoorde grond aan de noordzijde van het plangebied, en een ingezaaid grasveld centraal in het plangebied.

Het zuidelijke gedeelte van het plangebied is momenteel ingenomen door weginfrastructuur (hoofdwegennet) en de tussenliggende grasbermen.



Op de Biologische waarderingskaart is de opslag- en kapvlakte in het noorden van het plangebied als waardevol ingekleurd. De waarde op het terrein is evenwel eerder beperkt.

Ook de grasbermen van de autostrade zijn als waardevolle soortenrijke graslanden ingekleurd. Hier dient evenwel te worden aangegeven dat deze stroken bij de aanleg van de oosterweelverbinding als werfzone zullen dienen, waarbij de bestaande vegetatie vernietigd wordt.

Het plangebied is langs alle zijden omgord door wegeninfrastructuur. Buiten het plangebied kan de omgeving als volgt beschreven worden:

Noord Middenvijver-Donckers-Rot

In het kader van de Oosterweelverbinding en het Parkproject Linkeroever werd het gebied van de Middenvijver recent heringericht om het ecologische potentieel van het gebied te verhogen. De Middenvijver was tot voor kort een droog, opgespoten gebied. Door de nodige ingrepen uit te voeren, werd het omgevormd tot een waardevolle en waterrijke natuurzone. Ook voor ontspanning en recreatie is plaats voorzien. Samen met de Middenvijver vormen het Rot en Donckers een aaneengesloten open ruimtegebied dat zich uitstrekt tussen de bewoningskern van Linkeroever en de verbindingsweg tussen E17 en de N49. Het is van Blokkersdijk en Sint-Annabos gescheiden door de N49.

Het gebied is ingekleurd als faunistisch belangrijk gebied. Het Rot en Middenvijver zijn zeer geschikt habitat voor bunzing. Het Rot is tevens geschikt voor waterspitsmuis en Middenvijver is zeer geschikt voor levendbarende hagedis. Bij de herinrichting van de Middenvijver is een waterplas aangelegd met ruimte voor broedplaatsen voor vogels. In het gebied van de Donckers broedt een Blauwe reigerkolonie.

Oost Grazige vlakte met ruigtevegetatie die een grote open vlakte vormt tussen de Blancefloerlaan en de waterplas van het Galgenweel. Aan de randen ten westen en noordoosten van de open vlakte komen opgaande elementen voor, bestaande uit bomenrijen en boomgroepen. Ten zuiden van de bedrijfsgebouwen Combori komt dichtere bebossing voor.

In de Vogelatlas is het Galgenweel aangeduid als een waterplas van regionaal belang voor pleisterende eenden. De Rugstreepad werd waargenomen in het zuidwestelijk deel, ten westen van het Galgenweel

Zuid Ten zuiden van het plangebied en de wegeninfrastructuur bevindt zich het Burchtse Weel. Dit is zoals het Galgenweel een uitgestrekte waterplas ontstaan na een dijkdoorbraak van de Schelde en vergroot bij de bouw van de Kennedytunnel. Dit gebied is een rust- en broedplaats voor een groot aantal vogelsoorten.

Het gebied van het Burchtse weel wordt momenteel omgevormd tot een slikken- en schorregebied in het kader van het Parkproject voor Linkeroever.

West 't Zand

Onbebouwd gebied met ruderaal vegetatie.

Toekomstige toestand o.b.v. geplande ontwikkelingen

Geplande ontwikkeling die de huidige geplande toestand zullen wijzigen, zijn:

Regattaproject Hierdoor zal het open gebied ten oosten van het plangebied verdwijnen. Momenteel is dat gebied nog ingekleurd als biologisch waardevol (voor korte omschrijving zie gebied ten oosten van het plangebied hierboven). Hier komen woningen en kantoorgebouwen (zie § 2.2). Een BPA en project-MER zijn goedgekeurd. Een vergunning is momenteel nog niet verleend.

Oosterweelverbinding Ter realisatie van de oosterweelverbinding zullen zowel het gebied van 't Zand als het zuidelijk gedeelte van het plangebied ingericht worden als werfzone (zie ook § 2.1). De bestaande vegetatie verdwijnt hierdoor volledig. Voor het gebied van 't Zand is er nog geen concrete nabestemming. Voor de Oosterweelverbinding is reeds een RUP opgemaakt en een project-MER opgesteld.

Groene Singel Het is de bedoeling dat na de realisatie van de Oosterweel de oprit Linkeroever verdwijnt (is in RUP Oosterweel ingekleurd als werfzone). Hier wordt een brede groene strook voorzien (richtbreedte 100 m) die naast een verbinding voor 'traag verkeer' ook een groene verbinding moet vormen tussen het gebied van de Middenvijver en het gebied rond het Galgenweel.

Er wordt momenteel nog bekeken hoe de oversteekbaarheid van de Blancefloerlaan kan verbeterd worden. Ideeën die momenteel leven zijn:

- het verplaatsen van de carpoolparking
- groene trambeddingen



Er wordt ook over nagedacht om de nieuwe infrastructuur van de E17 (in het kader van de oosterweelverbinding) op peilers in plaats van op bermen aan te leggen. Op deze manier zou de verbinding met het gebied van het Burchtse weel versterkt worden.

Bij de inrichting van de Groene Singel is het zeer wenselijk dat de nodige aandacht gaat naar de realisatie van een openruimteverbinding tussen het Galgenweel en de Middenvijver.

5.3.3.2 Het plan

Het centrale uitgangspunt is het realiseren van een hoogwaardig bedrijventerrein in een groene en parkachtige omgeving als onderdeel van de 'zachte ruggengraat'. Het groen krijgt een duidelijke plaats in het plan door een groenstructuur die aantakt op de groene elementen uit de omgeving. Dit heeft gunstige effecten op zowel de ecologische als op de visuele waarde van het gebied. Op die manier kan het bedrijventerrein mogelijk een rol spelen als 'stepping stone' van plant- en diersoorten. De richtnorm die naar voor geschoven wordt is 40% groen en 60% bebouwing.

De noord-zuid georiënteerde groenstroken doorheen het bedrijventerrein hebben een parkachtig en open karakter. Het is de bedoeling dat deze groene stroken ingericht worden met hoogstammig groen en waterpartijen.

De meest oostelijke van deze groenstroken doorsnijdt het gebied van noord naar zuid, zonder dat deze door een harde structuur doorsneden wordt.

5.3.3.3 Beschrijving en beoordeling van effecten

Het plangebied zelf vervult noch op planologisch vlak, noch wat de feitelijke toestand betreft een ecologische (verbindings)functie.

Ruimtebeslag t.o.v. feitelijke toestand en toekomstige volgens geplande ontwikkelingen in de omgeving Wat de feitelijke toestand betreft kan gesteld dat het gebied reeds grotendeels is ingenomen door bedrijven. Enkele percelen zijn niet ingenomen. Hier heeft zich spontane opslag ontwikkeld. Ten zuiden van de Katwilgweg bevinden zich brede grasbermen aan de rand van en tussen de rijbanen van een knooppunt van autosnelwegen. Deze zone zal bij de aanleg van de oosterweelverbinding evenwel dienst doen als werfzone, wat inhoudt dat de bestaande vegetatie zal verdwijnen. Na de werken zal het resterend gebied ten noorden van de spoorlijn bij het plangebied aangehecht worden. Het gaat om de deelgebieden 4 en 5. Er is in het RUP

Oosterweelverbinding geen ecologische verbindingfunctie gegeven aan het deze vrijgekomen gebieden ter hoogte van het plangebied.

Ten opzichte van de feitelijke toestand kan gesteld dat het aandeel groen in het plangebied niet zal afnemen, maar eerder zal toenemen. De grootste groenstrook wordt zelfs zo aangelegd, dat deze niet doorsneden wordt door harde infrastructuur. De oppervlakte van deze 'corridor' (+/- 1,3 ha), die wordt ingericht met hoogstammig groen en waterpartijen, is groter van het perceel met spontane opslag (< 1 ha) in het noorden van het plangebied dat momenteel nog niet is bebouwd, maar in het plan verdwijnt.

**Netwerkeffecten
t.o.v. feitelijke
toestand en
toekomstige
volgens geplande
ontwikkelingen in
de omgeving**

Wat de functie van het plangebied in het ruimer geheel betreft moet gesteld dat in de feitelijke toestand een sterke barrièrewerking uitgaat van de bestaande wegeninfrastructuur. Het plangebied is als het ware van de omgeving afgesneden door brede infrastructuurbundels. Ten opzichte van de feitelijke toestand kan aldus niet gesteld dat het plan versnipperend werkt. De groene inkleding van het plan biedt (eventueel als stepping stone) in tegendeel zelfs meer kansen dan de huidige feitelijke toestand.

Toekomstige ontwikkelingen beogen de downgrading van de infrastructuur ten oosten van het plangebied, nl. door realisatie van de toekomstige 'Groene Singel' die plaats biedt aan een tramverbinding en fiets- en wandelpad enerzijds en lokaal verkeer anderzijds, en dit in een brede groene gordel.

Daarnaast wil men werk maken van de oversteekbaarheid van de Blancefloerlaan. Hiervoor bestaan momenteel evenwel nog maar enkele losse ideeën. Ook kan vermeld dat men overweegt om de vernieuwde aansluiting van de E17 op de Ring te realiseren op peilers in plaats van op grondbermen. Ook dit idee is nog weinig concreet.

Deze ontwikkelingen kunnen er voor zorgen dat de infrastructuur om het plangebied heen minder versnipperend gaat werken.

Anderzijds zal bv. de realisatie van het Regattaproject voor een verdere versnippering van groengebieden zorgen op Linkeroever. Deze ontwikkeling is dan weer wel reeds concreet. Een BPA en project-MER zijn goedgekeurd. Een vergunning is momenteel evenwel nog niet verleend.

Zoals reeds gesteld biedt de beoogde invulling van het plangebied meer kansen op een functie in het ruimer ecologisch geheel dan de feitelijke situatie. Daarom kan aangenomen worden dat ook met inachtnaam van andere ontwikkelingen op Linkeroever, het plan niet als negatief kan beoordeeld worden.

**Planologische
toestand als
referentiesituatie**

Niet alleen de feitelijke toestand moet in rekening gebracht worden, ook de planologische waarbij het plangebied verder ingevuld wordt volgens de geldende bestemmingen.

In dit geval is het weinig denkbaar dat er grote groenstroken gevrijwaard blijven in het plangebied. De kans is reëel dat het gebied volledig ingevuld wordt met bedrijven.

Enkel deelgebied 5 heeft momenteel een groene bestemming, meer bepaald bufferzone. In het RUP is dit stuk opgenomen als tijdelijke werfzone. Na de werken moet het gebied volgend de geldende bestemmingen worden hersteld. Bij volledige invulling van het bestaande bedrijventerrein en behoud van deelgebied 5 als bufferzone, ontstaat een ecologisch eerder geïsoleerde groene bufferzone, die geprangd zit tussen de spoorlijn, de snelweg en het bedrijventerrein.

Het plan biedt aldus op ecologisch vlak eerder een meerwaarde ten opzichte van de huidige planologische bestemmingen.

5.3.4 Lucht en gezondheid

5.3.4.1 Beschrijving referentiesituatie

Voor de beschrijving van de referentiesituatie wordt het project-MER voor het Regattaproject als bronmateriaal gebruikt (Ecorem, 2008 – PR0194).

Met betrekking tot de bestrijding van luchtverontreiniging heeft de wetgever voor het Vlaams Gewest beschermingszones en speciale beschermingszones voorzien (VLAREM II art. 1.1.2). Speciale beschermingszones zijn zones waarin de te verwachten toename van de verontreiniging ten gevolge van de stedelijke en industriële ontwikkelingen moet worden beperkt of voorkomen. De zone Antwerpen, waaronder ook Linkeroever, werd aangeduid als speciale beschermingszone.

Voor de beschrijving van de luchtkwaliteit heeft dit MER zich gebaseerd op gegevens van de meetnetten beheerd door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Via het model CAR Vlaanderen werd de luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied van Regatta ingeschat. Wegens de directe nabijheid van het Regattaproject kunnen deze gegevens ook hier aangehaald worden voor de beschrijving van de referentiesituatie.

Voor NO₂¹⁵ is er in de huidige situatie geen overschrijding van de grenswaarden voor 2005 (=50 µg/m³). Wel wordt de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³, die pas vanaf 2010 van kracht wordt, benaderd. De berekende waarde van 38 µg/m³ voor de Blancefloerlaan stemt overeen met 95% van de grenswaarde die vanaf 2010 van toepassing is. De berekende waarde van 37 µg/m³ voor de op- en afrit stemt overeen met 92,5 % van de grenswaarde die vanaf 2010 van toepassing is.

Voor PM₁₀¹⁶ werden t.h.v. de Blancefloerlaan 17 en t.h.v. de open afrit van de E17 13 overschrijdingen teveel op jaarbasis opgetekend (35 overschrijdingen per jaar toegestaan). Dit betekent dat in de huidige situatie de grenswaarden niet worden gehaald voor PM₁₀.

De berekende waarde van 34 µg/m³ (jaargemiddelde) voor de Blancefloerlaan én voor de op- en afrit stemt overeen met 85 % van de grenswaarde die vanaf 2010 van toepassing is.

Het MER stelt dat gelet op de gezondheidsrisico's die vooral gekoppeld worden aan de aanwezigheid van fijn stof, kan besloten worden dat de luchtkwaliteit zekere risico's inhoudt voor de gezondheid van de mens.

Bij implementatie van het Regattaproject (= toekomstige situatie in omgeving plangebied) stelt het MER dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ voor 2015 verwacht worden. Evenmin worden overschrijdingen verwacht voor de jaargrenswaarden voor PM₁₀. Voor PM₁₀ zijn wel overschrijdingen van de daggrenswaarden mogelijk.

Aanvullend wordt in het project-MER m.b.t. de oosterweelverbinding gesteld dat quasi voor heel Linkeroever de berekende NO₂-concentratie 30 tot 32 µg/m³ bedraagt en de PM₁₀ concentratie 30 tot 40 µg/m³ (d.i. rekening houdende met het Regatta-project). De verhoogde immissies voor beide parameters beperken zich tot een zone van ca. 50 m langs de autosnelweg E17.

5.3.4.2 Het plan

Het plan beoogt de kwalitatieve invulling van het bedrijventerrein in het plangebied.

¹⁵ Antropogene emissies van NO₂ ontstaan voornamelijk door de verbranding van bijvoorbeeld fossiele brandstoffen zoals petroleum, steenkool of aardgas. De belangrijkste bron van NO_x is het wegverkeer, daarnaast zijn elektriciteitsproductie en de industrie (incl. raffinaderijen) de belangrijkste emissiebronnen. NO₂ heeft nadelige gezondheidseffecten, door de inwerking op het ademhalingsstelsel.

¹⁶ Fijn stof is een complex mengsel van deeltjes in de lucht die verschillen in grootte, herkomst en chemische samenstelling. PM₁₀ staat voor deeltjes met diameter 2,5-10 µm en vinden hun oorsprong in opwaaiend wegstof en slijtagepartikels uit motoren en remmen. PM_{2,5} staat voor deeltjes kleiner dan 2,5 µm voornamelijk komend uit de uitlaat van dieselmotoren.

Naast blokken voor bedrijfsgebouwen wordt ruimte voorzien voor brede groenstroken met hoogstammig groen.

5.3.4.3 Beschrijving en beoordeling van effecten

Vertrekkend vanuit de referentietoestand zoals voorgesteld in het project-MER voor het Regattaproject en het project-MER voor de oosterweelverbinding, kan gesteld dat er best voor gezorgd wordt dat er geen extra bebouwing voorzien wordt in een strook van 50 m langs de autosnelweg.

Het plan voorziet een verbetering van de situatie op het bedrijventerrein zelf door het voorzien van brede groenstroken begroeid met hoogstammig groen. Ook in de groene zone tussen de gebouwen en de autosnelwegen, worden bomen voorzien.

Volgens het plan kunnen logistieke functies en sterk verkeersgenererende bedrijven zich niet langer vestigen op het terrein. Volgens de huidige bestemmingsplannen zijn dergelijke bedrijven wel mogelijk. Bovendien dient te worden benadrukt dat het plangebied zeer goed bereikbaar is via het openbaar vervoer (vanuit Antwerpen, zowel als vanuit Zwijndrecht en het Waasland).

In de voorschriften van het plan Katwilgweg wordt bovendien voorzien dat bedrijven die zich willen vestigen bij de aanvraag een mobiliteitsnota moeten voegen. Hierbij kan er op toegezien worden dat verplaatsingen met het openbaar vervoer of met de fiets gestimuleerd worden.

Bepalingen m.b.t. verstrengde normen voor wat betreft energiegebruik, isolatie, etc. worden hier niet voorgesteld. Deze kunnen immers niet vastgelegd worden in een RUP maar kunnen enkel via flankerende maatregelen in de vergunning doorgevoerd worden.

Ten opzichte van het behoud van de geldende bestemmingsplannen kan gesteld, dat voorliggend plan een verbetering vormt, daar in het plan groenstroken met hoogstammig groen opgelegd worden. Bovendien worden in het plan logistieke functies geweerd.

5.3.5

Mens - functies

5.3.5.1

Beschrijving referentiesituatie

Huidige feitelijke toestand

Linkeroever kan gezien worden als het meest groene deel van de stad Antwerpen. Er zijn het Sint-Annabos, Bloklersdijk, het Vliet, het gebied van de Middenvijver-Doncker-Rot, het gebied rond het Galgenweel en de Burchtse Weel. In deze gebieden is de ecologische functie verweven met een recreatieve functie.

Het woongebied van Linkeroever bevindt zich aan de oostelijke zijde van Linkeroever, in een bocht van de Schelde.



Het plangebied zelf vervult momenteel hoofdzakelijk de functie van bedrijventerrein. Het bedrijventerrein 'Katwilgweg' is op het gewestplan ingekleurd als zone voor ambachtelijke activiteiten en heeft een bruto oppervlakte ca. 20 ha. Binnen het plangebied kunnen grosso modo 5 deelgebieden onderscheiden worden:

- **Deelgebied 1:** tussen de Blancefloerlaan en de Waterwilgweg: in dit deelgebied zijn een 12-tal kleinschalige KMO's gevestigd. Het gaat om verschillende type lokale bedrijven actief in ondermeer telecom, marmer- en granietwerken, twee autogarages, een bedrijf actief in de sector van zwembaden en fitness, ... De gemiddelde gebouwooppervlakte van deze bedrijven bedraagt ± 1.050 m².
- **Deelgebied 2:** site van de Gazet van Antwerpen: De site van de Gazet van Antwerpen is in eigendom van één eigenaar en heeft een oppervlakte van grosso modo 81.700



m² (8,17 ha). De gebouwen op de site zijn grootschaliger dan in deelgebied 1. De voormalige gebouwen van de Gazet van Antwerpen in het meest noordelijke gedeelte zijn gesloopt. Momenteel zijn de werken bezig voor de bouw van een nieuw gebouw voor de Gazet van Antwerpen op de plaats waar de vroegere gebouwen zijn gesloopt. De footprint van het nieuwe gebouw bedraagt ongeveer 4050 m². Het gebouw heeft een vloeroppervlakte van ± 13.600 m² en telt 5 bouwlagen waarvan 1 ondergronds (4 kantoorlagen en een technische verdieping). Het oude gebouw van de Gazet van Antwerpen in het zuidelijk deel is nog niet afgebroken. Dit gebouw heeft een oppervlakte van ± 9.300 m² en telt eveneens 4 bouwlagen. De gebouwen van de Gazet van Antwerpen zijn zichtbaar vanaf de E17/Ring.

- **Deelgebied 3:** site Mercedes Truck Center. Het is een terrein van ongeveer 1,68 ha waar in 2006-2007 de nieuwe gebouwen van de Mercedes Truck Center werden opgetrokken (*bouwvergunning dd. 21/04/2006 – verbouwen garage + werkplaats en bijhorende kantoren*).
- **Deelgebied 4:** tussen de Site Gazet van Antwerpen en de spoorlijn. Dit gedeelte van het bedrijventerrein ligt tussen de spoorlijn en de Katwilgweg. Het heeft ongeveer een oppervlakte van 1,4ha en ligt braak. Een deel is eigendom van de NMBS.
- **Deelgebied 5:** vrijkomende terreinen na heraanleg knoop Linkeroever: een vijfde deelgebied dat kan onderscheiden worden is het gebied waar momenteel nog de snelweg met bermen liggen van de verkeerswisselaar. Na de heraanleg van de knoop Linkeroever komt een deel van deze gronden (± 31.000 m², momenteel in eigendom/beheer van de BAM) vrij.

Het aspect mobiliteit (autoverkeer-zachte weggebruiker-openbaar vervoer) wordt onder een aparte hoofding behandeld.

Toekomstige toestand o.b.v. geplande ontwikkelingen

Geplande ontwikkeling die de huidige geplande toestand zullen wijzigen, zijn:

Regattaproject en RUP Galgenweel-Oost Hierdoor zal het open gebied ten oosten van het plangebied verdwijnen. Hier komen woningen en kantoorgebouwen (zie § 2.2). Een BPA en project-MER zijn goedgekeurd. Een vergunning is momenteel nog niet verleend.

Meer oostwaarts zal het woonnetwerk verdicht worden door het plan Galgenweel-Oost.

Oosterweelverbinding Ter realisatie van de oosterweelverbinding zullen zowel het gebied van 't Zand als het zuidelijk gedeelte van het plangebied tijdelijk ingericht worden als werfzone (zie ook § 2.1). Daarna wordt de huidige bestemming in principe terug opgenomen.

Voor de Oosterweelverbinding is reeds een RUP opgemaakt en een project-MER opgesteld.

Het aspect mobiliteit wordt zoals eerder gesteld onder een aparte hoofding behandeld.

5.3.5.2

Het plan

Het centrale uitgangspunt is het realiseren van een hoogwaardig bedrijventerrein in een groene en parkachtige omgeving.

De ontwikkeling van een bedrijventerrein in een groene setting biedt tal van voordelen: kwalitatiever aanbod, een attractief en wervend vestigingsmilieu voor bedrijven, een aangename werkomgeving, grotere acceptatie van bedrijven met een aandeel kantooroppervlakte, ...

Er is een belangrijke rol weggelegd voor het opvangen van lokale bedrijven. De rol die het bestaande bedrijventerrein Katwilgweg in de toekomst zal opnemen ligt ondermeer in het huisvesten van kleine en middelgrote ondernemingen.

5.3.5.3 Beschrijving en beoordeling van effecten

Het grootste gedeelte van het plangebied vervult momenteel de functie van bedrijventerrein, zowel wat de bestemming betreft, als wat de feitelijke toestand aangaat.

Dit verandert niet door de implementatie van het plan. Het plangebied zal nog steeds deze functie vervullen, zij het op een beter gestructureerde manier. Het plan volgt de principes van zuinig ruimtegebruik en heeft aandacht voor de ruimtelijke inpassing in de groenere omgeving van Linkeroever.

Hiermee komt het plan tegemoet aan doelstellingen vooropgesteld in het s-RSA (zie § 3.4).

De inkleuring van het plan zorgt er niet alleen voor dat de bestaande functie (bedrijventerrein) kan behouden blijven, maar wil ook bijkomende functies creëren. De groene ruimten binnen het bedrijventerrein kunnen immers verschillende functies opnemen: representatief groen om het bedrijventerrein voldoende uitstraling te geven, schakelfunctie binnen de globale parkstructuur van Linkeroever en pauzeruimte voor werknemers van het bedrijventerrein (zitbanken, zitweide, ...) of fietsers die (door of) langs het plangebied fietsen (voor geplande fietsverbindingen zie figuur onder § 2.1). Ook waterpartijen, die nodig zijn voor de waterbeheersing van het bedrijventerrein en/of bluswater, zullen in deze groene ruimte worden opgenomen.

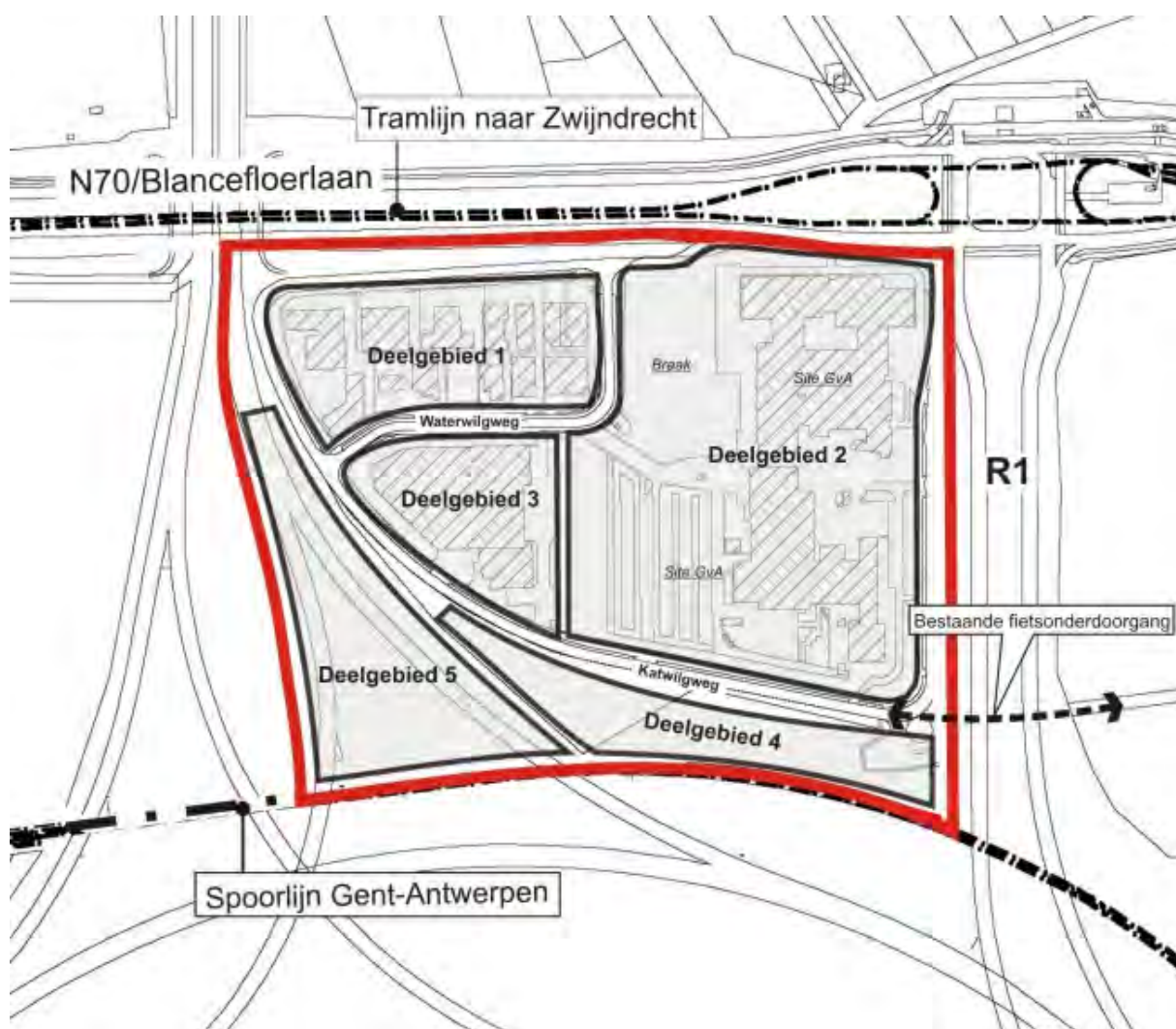
Samenvattend kan gesteld dat het plan op functioneel vlak voor een meerwaarde kan zorgen.

5.3.6 Discipline mens–mobiliteit

5.3.6.1 Beschrijving huidige toestand

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

- De Blancefloerlaan die fungeert als ontsluitingsweg en als belangrijke drager van openbaar vervoer (tramlijn naar Zwijndrecht);
- De (ingesleufde) spoorlijn Gent-Antwerpen;
- De bestaande/geplande (heraanleg) van de knoop Linkeroever;
- De R1-Nieuwe Singel



De ontsluiting van het bedrijventerrein Katwilgweg gebeurt via de Blancefloerlaan in het noorden (Waterwilgweg) (= uitrit) en de Katwilgweg, parallel aan de R1-Nieuwe Singel in het oosten (Katwilgweg) (= uitrit). Net naast de spoorweg is er een fietsdoorgang onder het bruggenhoofd van de R1-Nieuwe Singel.

5.3.6.1.1

Autoverkeer

Huidige situatie

De **Blancefloerlaan** is een 2x2-weg met groene middenberm.

In het provinciaal structuurplan is de weg geselecteerd als een **secundaire weg type III**: een belangrijke fiets- en openbaar vervoersas met een lokale en bovenlokale verbindingfunctie. De stad Antwerpen heeft de weg in haar mobiliteitsplan evenwel gecatalogeerd als wijkverzamelweg (**lokale weg type II**) voor het gedeelte tussen het Van Eedenplein en de bestaande park & ride ter hoogte van de Katwilgweg; **lokale weg type I** of stedelijke hoofdverkeersweg voor het gedeelte vanaf de grens met Zwijndrecht tot aan de bestaande park&ride.

In het project-MER voor het Regatta-project wordt de draagkracht van de Blancefloerlaan aangegeven. Rekening houdend met het feit dat de Blancefloerlaan een 2x2 weg betreft met een toegestane snelheid van 70 km/uur, wordt een capaciteit van 28.000 pae/dag per rijrichting verondersteld. Tellingen geven aan dat de draagkracht in de richting van Zwijndrecht voor iets meer dan de helft is ingevuld (+/- 56 %), in de richting van Antwerpen voor +/- 38 %.

Naast de dagcapaciteit heeft het project-MER ook nagegaan of de uurcapaciteit overschreden wordt. Hier heeft het MER evenwel niet getoetst aan de uurcapaciteit voor de 2x2 weg die de Blancefloerlaan nu is, maar aan het type weg zoals door de stad voorzien voor het gedeelte ten oosten van de park&ride (lokale weg type III – streefwaarde maximum aantal voertuigen volgens het mobiliteitsplan Antwerpen: 800 pae/rijrichting/uur). Bij die oefening besluit het MER dat de streefwaarde tussen 7u. en 19 u. doorlopend overschreden wordt voor de rijrichting Zwijndrecht. In de richting van Antwerpen zijn er overschrijdingen tijdens de spits (8-9 u en 16-18 u). Toetsen we evenwel aan de draagkracht voor een 2x2 weg, 1.800 pae/uur per rijrichting, dan wordt de capaciteit voor beide rijrichtingen nergens overschreden. In de richting van Zwijndrecht werd bij tellingen in het kader van het Regattaproject maximaal 77 % van de capaciteit ingevuld (17-18u), in de richting van Antwerpen 52 % (eveneens 17-18u).

Voor het gedeelte ten westen van de park&ride is als categorie '**lokale weg type I** of stedelijke hoofdverkeersweg' vooropgesteld. Zowel voor de huidige situatie als voor de vooropgestelde categorie kan aldus een 2x2 weg beschouwd worden (capaciteit 28.000 pae/dag per rijrichting en 1.800 pae/uur per rijrichting).

Voor het weggedeelte ten westen van de park&ride werden voor een werkdag 10.348 wagens geteld richting Zwijndrecht (zowel komend van Linkeroever als van de afrit van de E17), 7.451 vanuit Zwijndrecht (richting Antwerpen of richting E17). De dagcapaciteit wordt hier momenteel aldus voor minder dan 50 % ingevuld.

Wat de uurcapaciteit betreft kan gesteld dat de verzadigingsgraad lager zal liggen dan deze in het gedeelte ten oosten van de park&ride, daar het gedeelte van het verkeer dat tussen Linkeroever en de E17 beweegt, niet op het gedeelte van de Blancefloerlaan ten westen van de park&ride komt (op dagbasis gaat het om 19,18 % dat van Antwerpen richting E17 gaat en om 11,65 % dat van de E17 richting Antwerpen gaat).

Er stelt zich momenteel op de Blancefloerlaan ter hoogte van het plangebied geen probleem.

Toekomstige situatie Blancefloerlaan (na realisatie Regattaproject & Oosterweel)

Het project-MER voor het Regattaproject beoordeelt het effect op het verkeer ten gevolge van het Regattaproject als significant negatief. We moeten hierbij evenwel herhalen dat opnieuw de streefwaarden voor een lokale weg type II gehanteerd worden, wat niet strookt met de huidige dimensionering van de Blancefloerlaan.

Doen we de oefening opnieuw, maar toetsen we aan de draagkracht van de Blancefloerlaan als 2x2 weg (dit is ook cf. de categorisering die voor de Blancefloerlaan vooropgesteld wordt), dan blijkt dat voor de uurbelasting de draagkracht van 1.800 voertuigen op geen enkel moment overschreden wordt. Wel stijgt het aantal voertuigen in de avondspits tot 90 % van de veronderstelde maximumcapaciteit voor de rijrichting Zwijndrecht, 65 % voor de rijrichting Antwerpen.

Volgens de huidige verkeerssituatie maakt een deel van dit verkeer gebruik van het op- en afrittencomplex Linkeroever. In de toekomst, na realisatie van de Oosterweel wordt deze aantakking op de E17 westwaarts verplaatst (parallelweg Oosterweel). Ook de P&R zal mee verplaatst worden.

Momenteel plant de stad ook een nieuw woningproject tussen de huidige bewoning van Linkeroever en het Regattaproject. Hiermee zou de capaciteit van de Blancefloerlaan (vnl. richting Zwijndrecht) mogelijk volledig kunnen ingevuld worden. De termijn voor realisatie van het volledige plan Galgenweel Oost is nog niet gekend. Vermoedelijk gaat het hier om redelijk lange termijn, daar de bestaande bedrijven in het gebied nog voor onbepaalde termijn actief kunnen blijven.

Aan de andere kant heeft de stad de ambitie om de verkeersdruk op de Blancefloerlaan te verminderen, door sluipverkeer richting Waaslandtunnel en parking Van Eedenplein te weren, zodat de Blancefloerlaan echt de functie van een lokale weg kan krijgen. De concrete studie hiertoe moet nog opstarten. Maatregelen waar reeds aan gedacht wordt; zijn het verplaatsen van de P&R (zie hoger) en het knippen van de Blancefloerlaan voor doorgaand verkeer.

5.3.6.1.2

Openbaar vervoer

Huidige situatie

In de middenberm van de Blancefloerlaan liggen tramsporen. Volgende verbindingen worden hier verzorgd:

- tramlijn 2: Linkeroever - Antwerpen-Centrum – Hoboken;
- tramlijn 5: Linkeroever - Antwerpen-Centrum – Deurne;
- tramlijn 15: Linkeroever - Antwerpen-Centrum – Mortsel;
- tramlijn 3: Zwijndrecht - Antwerpen-Centrum – Merksem.



Netplan De Lijn Antwerpen

Daarnaast is het gebied via de Blancefloerlaan ook bereikbaar via de volgende busverbindingen:

- verbinding Antwerpen L.O - Sint-Niklaas en Lokeren (buslijnen 81 en 82);
- verbinding Antwerpen L.O - Kallo (83);
- verbinding Antwerpen L.O - Doel (lijnen 84, 89);
- verbinding Antwerpen L.O - Sint-Gillis-Waas (85).

Al deze bussen rijden over de Blancefloerlaan en via Melsele en Beveren.

Toekomstige situatie volgens reeds gekende mogelijke ontwikkelingsscenario's

In de buurt van het plangebied spelen heel wat ontwikkelingen die betrekking hebben op het openbaar vervoer:

- Pegasusplan: binnen de context van het Pegasusplan wenst De Lijn een tramlijn naar Burcht aan te leggen. In het kader van het project Oosterweelverbinding werd rekening gehouden met een mogelijk tracé langs de huidige oprit nr. 6 en spoorlijn 59.
- naast het Pegasusplan bestaat ook het idee om de tramlijn naar Zwijndrecht door te trekken tot Beveren. Hier bestaan evenwel nog geen concrete plannen voor.

5.3.6.1.3

Fietsverkeer/voetgangers

Langsheen de Blancefloerlaan is in beide richtingen een vrijliggend fietspad aanwezig.

Fietsers en wandelaars kunnen het centrum van Antwerpen op de rechteroever van de Schelde bereiken via de voetgangerstunnel die het Van Eedenplein verbindt met het Sint-Jans-plein.

Onder § 2.2 zijn geplande fietsverbindingen beschreven die gepland zijn in het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding.

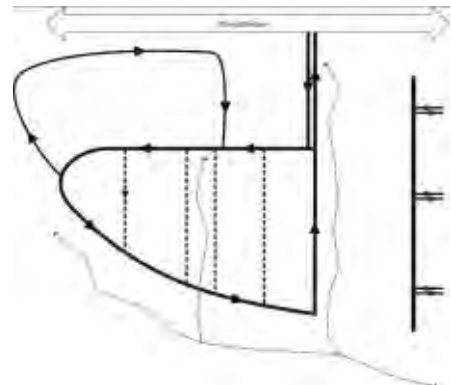
5.3.6.2

Het plan

Het plan voorziet de ontsluiting van het plangebied voor autoverkeer op korte termijn op de Blancefloerlaan enerzijds en de R1-Nieuwe Singel anderzijds. De gebouwenstrook langs de R1-Nieuwe Singel zal na volledige realisatie van de R1-Nieuwe Singel zelf hierop ontsloten worden.

De geplande ontsluiting kan als volgt voorgesteld worden:

- De hoofdontsluiting wordt grotendeels gevormd door de bestaande Katwilgweg. Fasegewijs zal deze omgevormd worden tot een lusvormig ontsluitingssysteem dat alle auto- en vrachtverkeer van de bedrijvenzone verzamelt en van en naar de Blancefloerlaan leidt. De gebouwenstrook langs de R1-Nieuwe Singel zal na volledige realisatie van de Nieuwe Singel hierop ontsloten worden, ofwel rechtsreeks ofwel via een parallelweg .
- Haaks op de lusvormige hoofdontsluiting komen een aantal nevenontsluitingen die de bedrijvenclusters bedienen. Ook deze nevenontsluitingen vormen in principe kleine lusvormige systemen. Doorsnijding wordt zoveel mogelijk vermeden waardoor dus een ontsluitingsstructuur ontstaat van één centrale en aantal nevenlussen.
- Met uitzondering van de toegang ter hoogte van de Blancefloerlaan wordt éénrichtingsverkeer voorzien.



- In de voorschriften wordt voorzien dat bedrijven die zich willen vestigen bij de aanvraag een mobiliteitsnota moeten voegen.

5.3.6.3 Beschrijving en beoordeling effecten

Er zijn geen gegevens voorhanden van de huidige verkeersgeneratie van het bedrijventerrein Katwilgweg. Algemeen kan gesteld dat het plan ervoor zal zorgen dat de bestaande bedrijvenzone intensiever gebruikt zal worden ten opzichte van de feitelijke toestand, d.w.z. dat er meer mensen tewerkgesteld zullen zijn.

Er worden geen logistieke of veel vrachtverkeer genererende activiteiten voorzien.

Op het vlak van mobiliteit biedt de ligging van het plangebied de volgende pluspunten:

- Goede ontsluiting door ligging nabij autosnelweg – de realisatie van de oosterweelverbinding moet er voor zorgen dat de doorstroming op het hoger wegennet verbetert;
- Aansluiting is voorzien op de Blancefloerlaan, waar streefbeeld van lokale weg type 1 vooropgesteld wordt, op korte afstand van de aantakking op de parallelweg die naar het hoger wegennet leidt, en op de toekomstige Groene Singel anderzijds.
- Uitstekende bereikbaarheid via het openbaar vervoer: zeer frequente tramverbindingen met Antwerpen (linker- en rechteroever) en de grens met Oost-Vlaanderen. Ook verschillende busverbindingen met het Waasland. Momenteel zijn er ook plannen om een tramlijn door te trekken naar Burcht. Minder concreet zijn de plannen voor een bijkomend treinstation ten zuiden van het plangebied.
- Een vrijliggend fietspad verbindt het plangebied met zowel Zwijndrecht als met Linkeroever. In het kader van de Oosterweelverbinding worden nieuwe fietsverbindingen voorzien met Burcht. Plannen voor een nieuwe Scheldebrug (Groene Singel) voor lokaal verkeer maakt het plangebied ook beter per fiets bereikbaar vanaf de rechter-Scheldeoever

De stad plant bovendien maatregelen om de verkeersdruk op de Blancefloerlaan in de toekomst te beperken. Zo overweegt men momenteel om de Blancefloerlaan te knippen (om sluijverkeer richting Waaslandtunnel en parking Van Eedenplein tegen te gaan) en om de carpoolparking evenals de eindhaltes voor de trams 2, 5 en 15 ter hoogte van de Katwilgweg te verplaatsen naar de omgeving van 't zand, bij de aansluiting van de parallelweg op de Blancefloerlaan.

In de voorschriften van het plan Katwilgweg wordt voorzien dat bedrijven die zich willen vestigen bij de aanvraag een mobiliteitsnota moeten voegen. Hierbij kan er op toegezien worden dat verplaatsingen met het openbaar vervoer of met de fiets gestimuleerd worden.

Op basis van de unieke locatie van het plangebied en de opgelegde mobiliteitsnota kan gesteld dat er niet verwacht wordt dat het plan op vlak van mobiliteit extra in problemen zal resulteren.

Het is ook belangrijk te vermelden dat de beoogde ontwikkelingen nu reeds, d.i. volgens de huidige bestemmingen, nagenoeg volledig kunnen plaatsgrijpen. Met de huidige bestemmingsplannen bestaat echter de kans dat de situatie verslechtert: logistieke of veel vrachtverkeer genererende activiteiten kunnen zich vandaag immers wel vestigen in het plangebied met een grote verkeersgeneratie tot gevolg. Een RUP is noodzakelijk om dit uit te sluiten.

6

Conclusie

Het plan valt onder de toepassing van het plan-mer-decreet, maar is niet van rechtswege plan-mer-plichtig.

Noch voor water, noch voor landschap wordt verwacht dat het plan in negatieve effecten zal resulteren. Het is bovendien de bedoeling dat het plangebied landschappelijk beter in de omgeving ingepast wordt.

Ten opzichte van de feitelijke toestand kan gesteld dat het aandeel groen in het plangebied niet zal afnemen, maar eerder zal toenemen. De beoogde invulling van het plangebied biedt meer kansen op een functie in het ruimer ecologisch geheel dan de feitelijke situatie. Daarom kan aangenomen worden dat ook met inachtnaam van andere ontwikkelingen op Linkeroever, het plan op ecologisch vlak niet als negatief kan beoordeeld worden. Het plan biedt op ecologisch vlak eerder een meerwaarde ten opzichte van de huidige planologische bestemmingen. Het is immers weinig denkbaar dat er volgens de huidige bestemmingen grote groenstroken gevrijwaard blijven in het plangebied. Volgens de huidige bestemmingen is de kans reëel dat het gebied volledig ingevuld wordt met bedrijven.

Op het vlak van mobiliteit biedt de ligging van het plangebied heel wat pluspunten:

- goede ontsluiting door ligging nabij autosnelweg;
- aansluiting voorzien op de Blancefloerlaan, die Linkeroever in de toekomst via een parallelweg verbindt met het hoofdwegennet, enerzijds en de toekomstige Groene Singel anderzijds;
- zeer goede bereikbaarheid via het openbaar vervoer en fietspaden.

De stad plant ook maatregelen om sluipverkeer op de Blancefloerlaan in de toekomst tegen te gaan.

In de voorschriften van het plan Katwilgweg wordt bovendien voorzien dat bedrijven die zich willen vestigen bij de aanvraag een mobiliteitsnota moeten voegen. Hierbij kan er op toegezien worden dat verplaatsingen met het openbaar vervoer of met de fiets gestimuleerd worden.

Belangrijk is nog te melden dat het plangebied volgens de huidige bestemmingen nú reeds (d.i. zonder de opstelling van een RUP) grotendeels kan ingericht worden in functie van bedrijvigheid. De beoogde invulling kan m.a.w. nu reeds, met uitzondering van het gedeelte dat vrijkomt bij de aanleg van de Oosterweelverbinding. Met de opstelling van een RUP wil de initiatiefnemer vermijden dat de inrichting van het bedrijventerrein op ongeordende wijze of met een sterk verkeersgenererende werking gebeurt en wil hij ervoor zorgen dat de inrichting van het bedrijventerrein stedenbouwkundig en landschappelijk aansluit op de structuur van Linkeroever. Bovendien voorziet het RUP dat grosso modo 40 % van het plangebied als groene (private en publieke) ruimte wordt ingekleurd.

De initiatiefnemer is van oordeel dat het RUP Katwilgweg niet in negatieve milieueffecten zal resulteren, maar eerder negatieve effecten helpt voorkomen, en dat de opmaak van een plan-MER aldus niet is vereist.

Hoofdkantoren ARCADIS Belgium	Bijkantoren ARCADIS Belgium	www.arcadisbelgium.be
Deurne-Antwerpen Clara Snellingsstraat 27 B-2100 Deurne-Antwerpen T +32 3 360 83 00 F +32 3 360 83 01	Berchem-Antwerpen Roderveldlaan 3 B-2600 Berchem T +32 3 328 62 86 F +32 3 328 62 87	Kortrijk Sint-Jorisstraat 21 B-8500 Kortrijk T +32 56 24 99 20 F +32 56 24 99 21
Gent Kortrijksesteenweg 302 B-9000 Gent T +32 9 242 44 44 F +32 9 242 44 45	Bastogne Rue Thier De Luzéry 6 B-6600 Bastogne T +32 61 21 38 85 F +32 61 21 52 28	Leuven Fonteinstraat 1/a B-3000 Leuven T +32 16 63 95 00 F +32 16 63 95 01
Hasselt Kempische steenweg 301 B-3500 Hasselt T +32 11 28 88 00 F +32 11 28 88 01	Diest Vroentestraat 2 B-3290 Diest (Schaffen) T +32 13 35 55 70 F +32 13 55 69 48	Luik Rue des Guillemins 26, 2de verd. 4000 Luik T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10
	Charleroi 119, Avenue de Philippeville 6001 CHARLEROI T.. +32 71 298 900 F. +32 71 298 901	Oostende Archimedesstraat 7 B-8400 Oostende T +32 59 27 38 00 F +32 59 27 39 00
	Haaltert Bruulstraat 35 9450 Haaltert T. +32 53 83 04 80 F.+32 53 83 59 54	



Iso gecertificeerd voor

Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening