

RUP
RUP

RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
EILANDJE TOELICHTING
EILANDJE

't Stad
is van
iedereen.



**RUIMTELIJK
EILANDJE
EILANDJE**

**UITVOERINGSPLAN
TOELICHTING**

Antwerpen, juni 2011
Opdrachtgever stad Antwerpen

COLOFON

- **Projectleider**
Isabelle Verhaert
Renke Brijs (opvolging vergunningenbeleid)
- **Programmaleider**
Filip Smits
Katlijn Van der Veken
- **Planologisch ambtenaar**
Frank De Bruyne

Secretariaat

Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling
Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen
tel +32 3 338 23 81
ludo.lorrendopt@stad.antwerpen.be

INHOUDSTAFEL

1	INLEIDING.....	7
1.1	Aanleiding voor de opmaak van het RUP	7
1.2	Situering	11
2	JURIDISCHE EN PLANCONTEXT.....	13
2.1	Juridische context	13
2.2	Planningscontext	17
3	VISIE	32
3.1	Globale visie op het Eilandje	32
3.2	Visie op deelwijniveau: Oude Dokken, Montevideobuurt en Cadixwijk	37
3.3	Visie op bouwblokkeniveau	52
4	VOORSCHRIFTEN	83
4.1	Stedenbouwkundige voorschriften	83
4.2	Op te heffen voorschriften	92
4.3	Ruimteboekhouding	93
4.4	Planschade en planbatens	93
5	PLANNEN	95
6	BIJLAGEN	103
6.1	Watertoets	103
6.2	MER-screening	107
6.3	Toetsing aan de plan-MER-plicht	109
6.4	Voorgeschiedenis	110
6.5	Beschrijving van het RUP Eilandje	110
6.6	Screening mogelijke effecten	113
6.7	Argumentatie waarom geen plan-MER opgemaakt dient te worden	122
6.8	Verzoek tot advies binnen 30 dagen.....	122
	LIJST MET FIGUREN	123



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding voor de opmaak van het RUP

1.1.1 Technische aanpassingen

Het bijzonder plan van aanleg Eilandje, met deelplannen Cadixwijk, Montevideo en Oude Dokken, werd goedgekeurd bij ministerieel besluit op 15 december 2005. In deze vijf jaar zijn er heel wat praktische problemen opgedoken bij de dagelijkse vergunningverlening op basis van dit BPA. Met de overgang van bijzondere plannen van aanleg naar ruimtelijke uitvoeringsplannen, is de tijd gekomen om ook het BPA Eilandje om te zetten in een ruimtelijk uitvoeringsplan volgens de standaardisering van vorm van de andere RUP's en op basis van opmerkingen van de dienst stedenbouwkundige vergunningen van de stad Antwerpen. De voorschriften van het aanpalend RUP Binnenstad, dat eveneens een aantal oudere BPA's vervangt en overkoepelt, vormen de basis voor die van het RUP Eilandje.

Een algemene opmerking bij de dienst stedenbouwkundige vergunningen is dat de voorschriften van het BPA Eilandje te ingewikkeld zijn. Dit leidt tot verwarring, misinterpretatie en discussie bij de vergunningsaanvraag. Naast deze algemene opmerking vormen de volgende onderwerpen aandachtspunten bij de opmaak van een nieuw RUP:

1. De begrippenlijst van het BPA Eilandje zorgt voor problemen en discussie. Specifiek moeten de begrippen bruto-vloeroppervlakte en terras duidelijker geformuleerd worden. De begrippenlijst van het handboek RUP, die gebruikt wordt in alle RUP's en verordeningen van de stad Antwerpen, zal worden toegevoegd.
2. De harmonieregel moet anders gedefinieerd worden. De harmonieregel van het BPA Eilandje heeft getracht om harmonie op een kwantitatieve manier te definiëren, met een mathematische regel die de bouwhoogte bepaalt. Dit gaf aanleiding tot afspraken tussen bureaus of speculatie om de bouwhoogte telkens trapsgewijs te kunnen verhogen. De harmonieregel zal daarom opnieuw kwalitatief gedefinieerd worden, en volgt hiermee het RUP Binnenstad - in opmaak.
3. De huidige overgangsmaatregelen zorgen voor verwarring en discussie. Deze zullen helderder en eenvoudiger gedefinieerd worden.
4. Onduidelijkheden en fouten zullen uit het grafisch plan weggenomen worden: de rooilijn van "de Shop" (deelplan Montevideo), die de voortuinstrook van het gebouw in openbaar domein plaatst; de breedte van de straat Kempisch Dok-Westkaai (deelplan Cadixwijk), die niet overeenkomt met de bestaande bebouwing; de breedte van de Bataviastraat (deelplan Oude Dokken) naar aanleiding van een procedure bij de Raad van State en zoals bepaald door de bij gemeenteraadsbesluit goedgekeurde dading (25 januari 2010, jaarnummer 10).
5. Het begrip discotheek moet duidelijker geformuleerd worden. De huidige definitie is zeer strikt waardoor bijna elk café hieronder kan vallen. Aan de andere kant is het BPA terecht zeer strikt tegenover de term discotheek.

1.1.2 Aanpassingen om het bestaande historisch weefsel beter te kunnen beschermen

Het ontwerp van BPA Eilandje, zoals goedgekeurd door de gemeenteraad, voorzag de opmaak van een CHE-rapport bij elke vergunnings-aanvraag, om de impact van projecten op de culturele, historische en esthetische waarde van hun omgeving te kunnen nagaan. Dit voorschrift had tot doel om de bestaande waardevolle en beeldbepalende bebouwing maximaal te behouden en een interessante mix te krijgen tussen oud en nieuw. Het voorschrift werd echter om juridisch-technische redenen, die van toepassing waren op BPA's, onthouden van goedkeuring in het ministeriële goedkeuringsbesluit. Daardoor lijkt het goedgekeurde BPA op maat geschreven te zijn van nieuwbouw. Het bestaande weefsel kwam onder druk te staan en vijf jaar na de goedkeuring van het BPA kunnen de gevolgen ervan vastgesteld worden.

Hoewel nieuwbouw een belangrijke stimulans kan geven aan een wijk, bepaalt het bestaand weefsel sterk de identiteit van de wijk en geeft deze een historische gelaagdheid. Het masterplan van het Eilandje, de beeldkwaliteitplannen en het BPA Eilandje – zoals het oorspronkelijk was opgevat – hadden tot doel een evenwichtige mix te bekomen van nieuwbouw, behoud van woningen en omvorming van gebouwen tot woningen. Maar door het schrappen van het CHE-rapport heeft het BPA in zijn huidige vorm dit niet altijd kunnen realiseren.

Het is vandaag dringend tijd om het BPA aan te passen zodat de bestaande waardevolle en beeldbepalende bebouwing behouden blijft en men een interessante mix krijgt tussen oud en nieuw. Hiervoor worden verschillende grote en kleine veranderingen aan de voorschriften en het grafische plan van het BPA Eilandje voorgesteld:

- Invoeren van het voorschrift “gebied met culturele, historische en/of esthetisch waarde” voor de bestaande bebouwing van het Eilandje, naar analogie van RUP Binnenstad – in opmaak
- Invoeren van een kwalitatieve harmonieregel
- Verplichten van het CHE rapport als onderdeel van de beschrijvende nota bij een stedenbouwkundige aanvraag
- Verplichten van een motivering op basis van het Beeldkwaliteitplan Architectuur in de beschrijvende nota bij een stedenbouwkundige aanvraag
- Verwijderen van het maximaal toegelaten bouwlagen op het grafische plan
- Verwijderen van een maximale bruto-vloeroppervlakte horeca en detailhandel in de winkelstraten voor de bestemmingszone met bestaande bebouwing.

1.1.3 Aanpassingen om een mix van functies te stimuleren

Het Masterplan Eilandje en alle volgende documenten gaan ervan uit dat het Eilandje een voortzetting moet zijn van de binnenstad (vb. harde ruggengraat, strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen) . Dit betekent dat er zowel grootschalige stedelijke functies als een kleinschalige verweving van functies mogelijk moeten zijn. Het Eilandje is dus een algemeen 'woongebied' zoals geïnterpreteerd in het gewestplan. Toch heeft het BPA Eilandje ervoor gekozen om specifiek de woonfunctie te beschermen, door een verplichting in te voeren van minimaal 50% woningen per gebouw in vele zones. Deze regel werd ingevoerd met als doelstelling het wonen maximaal te stimuleren. Vandaag stelt men echter vast dat deze regel een mix van functies eerder afremt. Het opdelen van een gebouw met verschillende functies is relatief haalbaar tussen gelijkvloers en bovenliggende verdiepingen, maar wanneer men in een bestaand gebouw ook de circulatieruimte verticaal wil opsplitsen wordt dit al moeilijker. Op het Eilandje kan vastgesteld worden dat de binnenstedelijke mix sterk wordt afgeremd en dat de vestiging van sommige functies zoals hotels en gemeenschapsfuncties hierdoor zo goed als onmogelijk gemaakt worden in sommige zones.

Gemeenschapsfuncties zijn woonondersteunende functies en moeten volgens het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen overal toegelaten worden in een woonwijk gelegen in de harde ruggengraat. Zij zorgen ervoor dat er geen monofunctionele wijken ontstaan en dat er een positieve mix van functies mogelijk wordt.

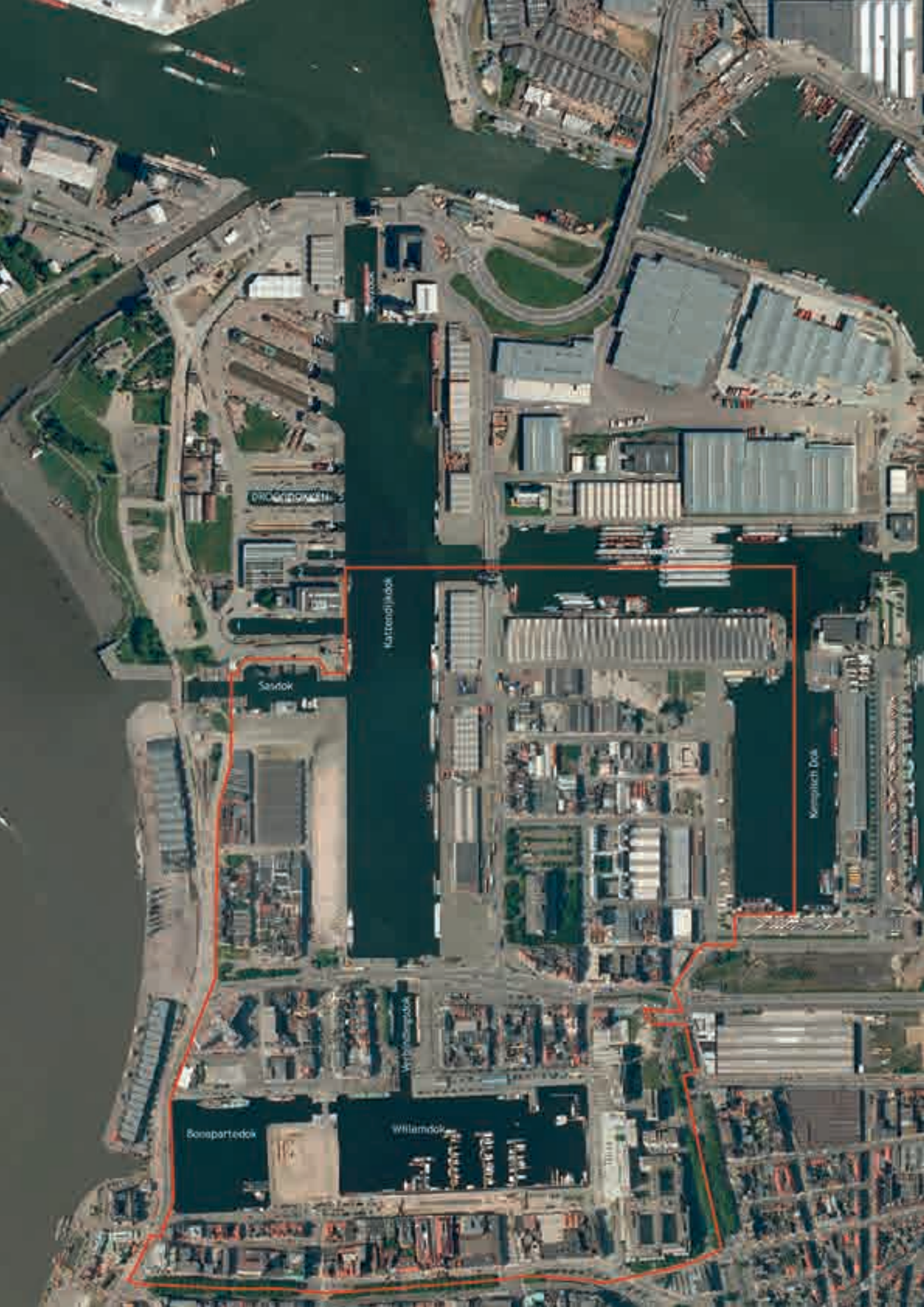
Een hotelfunctie komt slechts sporadisch voor en zal in het RUP Eilandje naar analogie met het RUP Binnenstad – in opmaak - in een woonzone worden beperkt op haar schaal.

Voor andere functies gelden de beperkingen zoals ze vandaag in het BPA Eilandje zijn opgenomen.

De strikte 50% woningen-regel wordt weggelaten. Dit komt de flexibiliteit en dynamiek van de functionele verweving op het Eilandje ten goede.

1.1.4 Inpassing van het RUP Cadix

Het RUP Cadix, dat goedgekeurd werd door de deputatie op 25 februari 2010, hield een gedeeltelijk herziening in van de inrichting van het westelijk deel van het deelplan Cadixwijk van het BPA Eilandje. De aanleiding voor deze herziening was het feit dat een nieuwe tramlijn gepland is vanaf de Londenstraat door Kattendijkdok Oostkaai richting het Mexico-eiland. Om in Kattendijkdok Oostkaai een vrije trambedding te kunnen realiseren, was het noodzakelijk om de zone voor openbaar domein in deze straat te verbreden van 18,5 m naar 27,5 m. Daarbij werden de nieuwe bouwblokken ten westen van de straat opgeschoven richting Kattendijkdok. Voorts werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de stedenbouwkundige voorschriften van de bouwblokken langs het Kattendijkdok en het Houtdok, en van het douanegebouw aan te passen. De bestemmingen en voorschriften van het RUP Cadix worden geïntegreerd in het nieuwe RUP Eilandje met een aantal herschikkingen en herformuleringen in afstemming op de artikels van het globale RUP. De algemene inhoud is evenwel behouden.



Kattendijck

Sasvok

Bonapartedok

Willemdok

Koningrijck Dock

1.2 Situering

Het Eilandje is een oud-havengebied langs de Schelde net ten noorden van de Antwerpse binnenstad. Het vormt een overgangsgebied tussen het stadscentrum en de actuele haven van Antwerpen. Wanneer de herontwikkeling tot stadswijk zal gerealiseerd zijn, zal het Eilandje tot de binnenstad gaan behoren.

Planologisch strekt het Eilandje zich noordelijk uit tot aan het Straatsburgdok of de zuidgrens van de haven van Antwerpen. In totaliteit gaat het om ca. 170 ha. Het voorliggende RUP behandelt evenwel enkel de zuidelijk deel van het Eilandje overeenkomend met het Masterplan Eilandje fase 1 en het gelijknamige BPA.

Het plangebied van het RUP Eilandje omvat 75 ha opgedeeld in drie deelwijken met daartussen dokken. Deze deelwijken Oude Dokken, Montevideobuurt en Cadixwijk vormen als het ware eilandjes aan het water. Het Eilandje met zijn vele watervlakken en brede kaaien wordt dan ook gekenmerkt door een inverse vorm van stedelijkheid waarbij de verhouding tussen bebouwde en open ruimte is omgekeerd.

Het plangebied van het RUP Eilandje komt overeen met dit van het BPA Eilandje en het Masterplan Eilandje fase 1 en wordt begrensd door:

- De Brouwersvliet-Oude Leeuwenrui (aanpalend aan het Schipperskwartier) in het zuiden;
- De Rijnkaai (langs de Schelde) in het westen;
- De saskom van het Kattendijkdok en het Houtdok in het noorden;
- Het Kempisch dok en de Italiëlei in het oosten.



2 JURIDISCHE EN PLANCONTEXT

2.1 Juridische context

2.1.1 Gewestplan

Het plangebied van het RUP Eilandje maakt deel uit van het Gewestplan (KB 3.10.1979). Het bestaat overwegend uit woongebied en zone voor waterwegen. Een deel van het woongebied (omgeving Brouwersvliet) is bestemd als cultureel, esthetisch en historisch waardevol gebied. De voorschriften en aanvullende voorschriften zijn meerdere malen gewijzigd.

2.1.2 BPA's en RUP's

Het plangebied van het RUP Eilandje omvat het plangebied van het BPA Eilandje (MB 15.12.2005) en het RUP Cadix (BD 25.02.2010) en volgt ter hoogte van de Droogdokken de westrand van het Kattendijkdok in plaats van de aslijn zoals in het BPA Eilandje. Dit laatste betreft een beperkte verruiming van het plangebied om redenen van een logische ruimtelijke afbakening. In dit deel is het Gewestplan nog niet afgedekt door het BPA Eilandje.

Aangrenzend aan het plangebied van het RUP Eilandje is het BPA Binnenstad (KB 25.03.1980) en het BPA Spoor Noord (MB 29.06.2005) gelegen. Twee bouwblokken aan de Brouwersvliet van het BPA Binnenstad zijn reeds overschreven door het BPA Eilandje. Het BPA Spoor Noord legt de bestemming van een park vast op een oud spoorwegemplacement van de NMBS en een stedelijke kop aan de Italiëlei. Het park Spoor Noord is intussen gerealiseerd. Het BPA binnenstad wordt herzien in het nieuwe RUP Binnenstad, welke procedure grotendeels gelijkloopt met deze van het RUP Eilandje. Bij de opmaak van beide RUP's wordt onderling zoveel als mogelijk inhoudelijk afgestemd.

Overeenkomstig het gewestelijk RUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (BVR 19.06.09) situeert het plangebied zich integraal binnen de afbakening van het stedelijk gebied. Er gelden ter plaatse geen deelplannen met herbestemmingen.

2.1.3 Monumenten, stadsgezichten en archeologie

In de lijst van beschermde momenten en stadsgezichten in en grenzend aan het plangebied zijn het type, beschrijving, adres, beslissingsdatum en dossiernummer opgenomen.

- monument Adriaan Brouwerstraat 5 18/06/1986 000674
- monument "Waterhuis" Adriaan Brouwerstraat 20 03/07/1942 000150
- monument Adriaan Brouwerstraat 33 18/06/1986 000674
- monument Adriaan Brouwerstraat 35 18/06/1986 000674
- monument Enkelhuis (ingangsomlijsting) Adriaan Brouwerstraat 29 10/07/1984 000623
- monument gevel en aansluitende bedaking Bordeauxstraat 12-14 07/04/1995
- monument Het pomphuis Droogdokken 01/02/1993 000758 B.DD.01
- monument Stapelhuis Sint-Felix Godefriduskaai 30 02/02/1976 000367

- monument Pakhuis Rubens noord Godefriduskaai 16 03/03/1994 000803
- monument Pakhuis Michiels-Loos Godefriduskaai 28 03/03/1994 000803
- monument Pakhuis Godfried Godefriduskaai 36 03/03/1994 000803
- monument Pakhuis Marnix Godefriduskaai 50 03/03/1994 000803
- stadsgezicht Bouwblok Godefriduskaai 03/03/1994 000803
- monument kaaimuren Kattendijkdok 29/05/2001 002313
- monument Kattendijksluis Kattendijkdok-Schelde 29/05/2001 002313
- monument Sluiswachtershuisjes Kattendijksluis 29/05/2001 002313
- monument Stadsdroogdokken 1-6 en 8-10 Kattendijkdok 29/05/2001 002313
- monument Korte Zeevaartstraat 2 18/06/1986 000674
- monument Schuilplaats voor Werklieden Londenstraat 52 03/04/1995 000843
- monument Magazijnen Montevideo Montevideostraat 29/05/2001 002313
- monument Gebouwen Red Star Line Montevideostraat-Rijnkaai 29/05/2001 002313
- monument houten afdak Napoleonkaai 13/09/1996 002074
- monument Nassaubrug en Kaapstander Nassaubrug 13/09/1996 002074
- monument Bedieningshuis Nassaubrug Oostendekaai 13/09/1996 002074
- monument Willebrug Napoleonkaai 13/09/1996 002074
- monument Sluiswachterswoning Royerssluis Oosterweelsteenweg 29/05/2001 002313
- monument Pakhuis Rubens Zuid Oudeleeuwenrui 13 03/03/1994 000803
- monument Werf- en Vlasnatie Oudeleeuwenrui 19 03/03/1994 000803
- monument Pakhuis Arend Oudeleeuwenrui 25 03/03/1994 000803
- monument Aanwervingsbureau voor havenwerklieden Rijnkaai 15 / Braziliëstraat 2C-2D 29/05/2001 002313
- monument Bedieningshuis Bonapartesluis Tavernierkaai 13/09/1996 002074
- monument Kunstencentrum SISA Napelsstraat 37 10/03/2007 007371
- monument Technicum-Noord Londenstraat 41-43 10/03/2007 007236
- monument Noorderpershuis Kattendijkdok Oostkaai 1-3 10/03/2007 006986

2.1.4 Beschermd archeologisch erfgoed

In het plangebied is geen beschermd archeologisch erfgoed aanwezig. Volgens de lokale archeologische advieskaart van de stad Antwerpen ligt het projectgebied in archeologisch aandachtsgebied met adviesplicht van de stedelijke dienst archeologie. De historische waarde van de plek dient weerspiegeld te worden in de herontwikkeling van het gebied. Toekomstige projecten met ingreep in de bodem dienen op voorhand ter advies te worden voorgelegd aan de dienst archeologie van de stad Antwerpen. Op basis van hun expertise kunnen ze bekijken wat de beste opties zijn: vooronderzoek/werfbegeleiding/behoud in situ/opgraving/...

2.1.5 Statuut van de wegen en waterlopen

De Noorderlaan en Italiëlei zijn gewestwegen. Alle resterende wegen gelegen in het plangebied zijn gemeentewegen. Er zijn geen buurt- en voetwegen aanwezig in het plangebied. Binnen het plangebied zijn er geen waterlopen opgenomen binnen de Atlas der waterwegen.

2.1.6 Woningbouwgebied met recht van voorkoop

De statistische sectoren J84 (Willemdok) en J85 (Eilandje) zijn vermeld als woningbouwgebied waar het recht van voorkoop van toepassing is (MB 26.10.1999). Deze statistische sectoren komen nagenoeg overeen met het plangebied van het RUP Eilandje.

2.1.7 Rooilijn- en verkavelingsplannen

In het plangebied bevindt zich één verkavelingsplan (CADIX C2, nr. 20112, CBS 22/04/2011).

2.1.8 Gewestelijke verordening hemelwaterputten

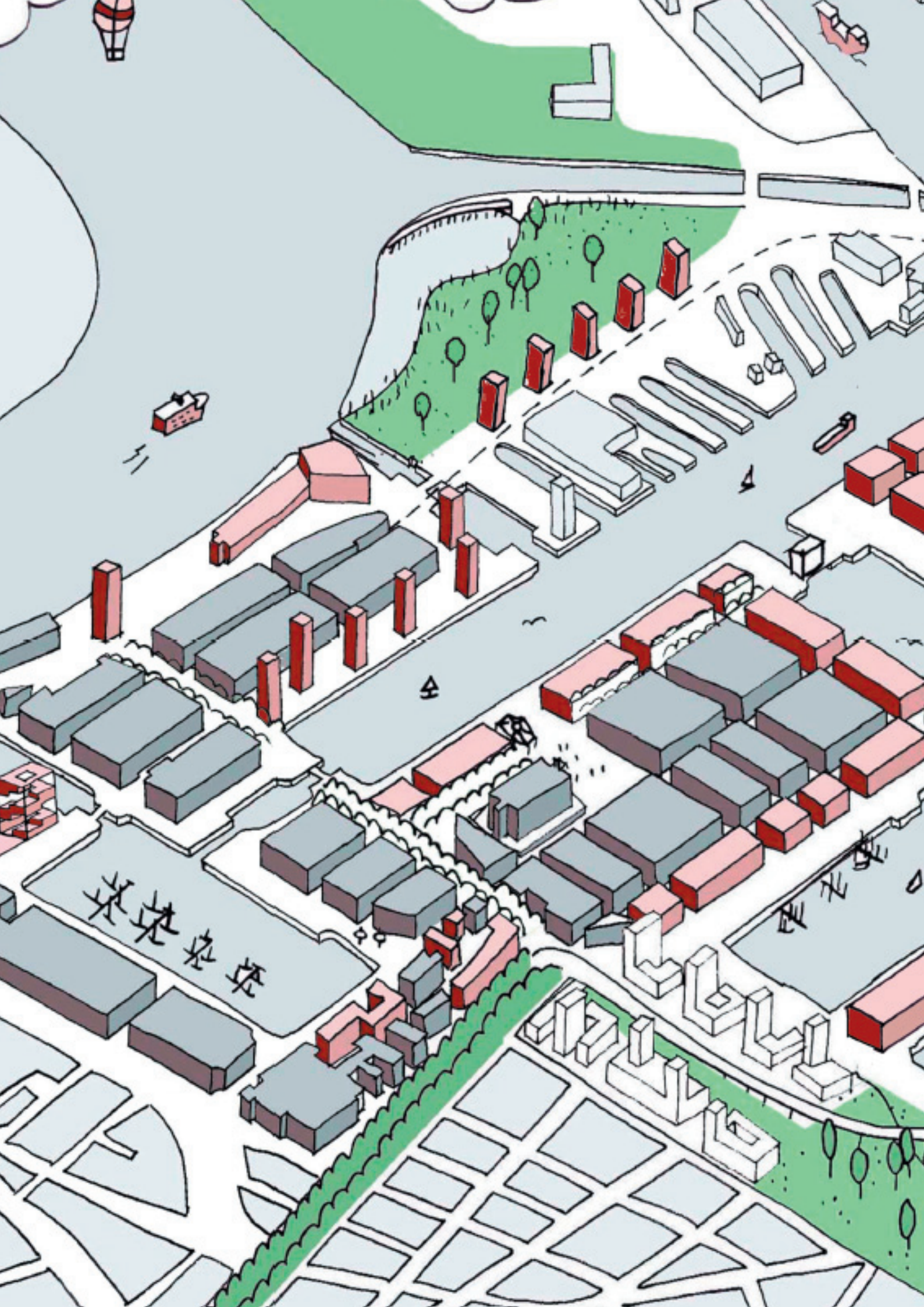
De Gewestelijke verordening hemelwaterputten (BVR 01.10.2004) bevat minimale voorschriften voor de lozing van niet verontreinigd hemelwater, afkomstig van verharde oppervlakken. Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd. Ook de plaatsing van de overloop van de hemelwaterput en de infiltratievoorziening dient aan dit principe te beantwoorden.

2.1.9 Bouwcode

De gemeentelijke bouw- en woningverordening of de 'bouwcode' (GR 25.10.2010) herzielt de vorige versie van 11 september 1984. De bouwcode legt o.a. op dat bij nieuwbouw en grondige verbouwingen platte daken dienen uitgerust te worden als groendak. De bouwcode is van toepassing op het plangebied van het RUP Eilandje voor zover de RUP-voorschriften geen specifieke richtlijnen of afwijkingen hierop voorzien.

2.1.10 Eigendomstitels, concessies en protocols eigendomsoverdracht

Het plangebied is zowel in privé als in overheidseigendom. Het bestaande bebouwingsweefsel is grotendeels in privé-eigendom en heeft een versnipperde eigendomsstructuur. De Stad Antwerpen is eigenaar van de straten, het Felixarchief, het MAS, bouwveld B2 aan de Sint Laureiskaai, de Red Star Linegebouwen en de kunstencampus SISA. Het Gemeentelijk Havenbedrijf draagt zijn gronden aan de dokranden, op de kop van de Montevideowijk en aan de randen van de Cadixwijk over aan de Stad Antwerpen op basis van het Protocol Stad-Haven (GR 19.02.2009) en desbetreffend gemeenteraadsbesluit (GR 25.10.2010). De dokken en watervlakken zullen worden overgedragen op basis van een Waterprotocol (in opmaak). Hierdoor komen grote delen van het plangebied in stadseigendom. De Federale Overheid heeft het gebouw van het Ministerie van Financiën in eigendom en draagt de eigendom van het Douanegebouw over aan een private partij. De concessies zijn weergegeven op het plan bestaande feitelijke en juridische toestand.



2.2 Planningscontext

2.2.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Volgens het RSV (BVR 23.09.1997) moet het stedelijk beleid volgende doelstellingen nastreven:

- Het stimuleren en concentreren van activiteiten;
- Het vernieuwen van de woon- en werkstructuur via strategische stedelijke projecten
- Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
- Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van mobiliteit en locatiebeleid
- Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

Binnen het RSV werd Antwerpen, geselecteerd als grootstedelijk gebied, binnen het stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit. Er zijn ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld voor de grootstedelijke gebieden zoals o.a. minimale woondichtheden, een differentiatie en verbetering van de woningvoorraad, een versterking van de multifunctionaliteit, het ontwikkelen van kantoren aan de knooppunten van openbaar vervoer, het afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied, het bundelen van de kleinhandel en het behoud en de ontwikkeling van Randstedelijke groengebieden.

Er is in het RSV ook een specifiek beleid inzake stedelijke mobiliteit uitgewerkt. Overeenkomstig de benadering van het RSV dient aan het locatiebeleid (afstemmen bereikbaarheidsprofiel locatie versus mobiliteitsprofiel activiteit) een gebiedsgericht parkeerbeleid gekoppeld te worden, dat gericht is op een selectieve uitbouw van parkeermogelijkheden rondom goed door openbaar vervoer bediende locaties. Het gunstige geplande bereikbaarheidsprofiel van het plangebied (met o.m. geplande traminfrastructuur) en het selectief parkeerbeleid met maximale parkeernormen voor o.a. wonen en kantoren. Voor grootschalige handelszaken, groothandel, bedrijvigheid, zorginstellingen, sportcomplexen, vrijetijdsinstellingen, gemeenschapsvoorzieningen en publieke parkings wordt evenzeer een selectief parkeerbeleid en goede modal split nagestreefd. Hiervoor zijn geen normen in de voorschriften opgenomen en zal bij de vergunningverlening een afweging worden gemaakt op basis van enerzijds een duurzame afweging tussen het bereikbaarheidsprofiel van de locatie en het mobiliteitsprofiel van de activiteit en anderzijds een gebiedsgerichte toetsing aan de draagkracht van de omgeving.

De inhoudelijke uitgangspunten van het BPA Eilandje worden behouden in het huidige RUP. Deze uitgangspunten (ontwikkeling van het Eilandje als stadsinbreidingsgebied voor de kernstad met verweving van diverse stedelijke functies) geven uitvoering aan de principes van het RSV waardoor het voorliggende RUP met het RSV in overeenstemming is. De verdere ontwikkeling van het Eilandje kan beschouwd worden als strategisch stedelijk project met belangrijke impuls voor stedelijke vernieuwing.

RSV p.332: *'Het is noodzakelijk de stedelijke gebieden te vernieuwen door het voeren van o.a. een meer dynamische stadsvernieuwing. De vernieuwing van verwaarloosde of onderbenutte terreinen is hiervan een essentieel onderdeel.'*

2.2.2 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)

Binnen het RSPA (MB 10.07.2001) worden vier hoofdruimten onderscheiden: de Antwerpse Fragmenten, de Noorderkempen, de Oostelijke Netwerken en het Netegebied. Antwerpen behoort uiteraard tot de Antwerpse Fragmenten. Elk van deze hoofdruimten werd verder uitgewerkt in deelruimten. Op die manier zijn 14 deelruimten afgebakend. De stad Antwerpen is onderdeel van de deelruimte 'Grootstedelijk Antwerpen'. Antwerpen heeft een centrale rol binnen de provincie en biedt ruimte aan de meest hoogwaardige functies. Het voorliggend RUP is in overeenstemming met het RSPA.

Een ruimtelijk concept voor deze deelruimte vanuit de invalshoek van de provincie bevatvolgende ruimtelijke principes of ordeningsbeginselen:

- Het grootstedelijk gebied wordt gezien als een geheel van gelijkwaardige grootstedelijke woonomgevingen met een hoog voorzieningenniveau. De meer perifere woonomgevingen nemen daarbij een aantal taken over van de kernstad. Het onderscheid tussen het voorzieningenniveau van deze laatste en dat van de andere woonomgevingen vervaagt. De dichtheid van de kernstad verlaagt, deze van de meer perifere woonmilieus verhoogt.
- De samenhang tussen de verschillende woonomgevingen wordt verzekerd door grootstedelijke elementen als een grootstedelijke groenstructuur en grootstedelijke assen. De groenstructuur bestaat uit groene vingers, geworteld in de Antwerpse gordel en doorlopend in een natuurlijk netwerk verweven tussen de woonomgevingen. De grootstedelijke assen zijn dragers van voorzieningen, van hoogdynamische activiteiten en van openbaar vervoer.
- De Schelde wordt opgenomen in een nieuwe gemengd groene, gemengd stedelijke vinger van het grootstedelijk gebied. Een nieuwe band van stedelijkheid aan het water met wonen, natuur en groen, dienstverlening en voorzieningen vervangt daarbij de vroegere en huidige bedrijvigheid.
- De woonomgevingen worden verbonden door een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. In principe moet elke woonomgeving in contact staan met elke andere.

Rond Antwerpen zijn drie andere deelruimten gedefinieerd: de Antwerpse haven, het bebouwd perifeer landschap en de Antwerpse gordel.

Relevante aspecten voor het RUP Eilandje zijn:

- Het Eilandje is een overgangsgebied tussen de stad en de haven. In principe maakt het deel uit van de woonomgeving Antwerpen kernstad. Allerlei overgangsfuncties vinden hier plaats, zo ook een toegang tot de haven van waaruit het openbaar en collectief vervoer in de haven wordt georganiseerd.
- Door het verdichten, hergebruiken en efficiënt benutten van de oudere havendelen, kunnen de voortgaande verschuiving en verwijdering van de haven ten opzichte van de stad Antwerpen worden tegengegaan.

2.2.3 Relatie met het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA)

Het RUP Eilandje wordt opgemaakt in uitvoering van het s-RSA (BD 21.12.2006). Het s-RSA stelt in de bindende bepalingen een verdere implementatie en perationalisering van het actief beleid voor aan de hand van een aantal hefboomprojecten. Het RUP Eilandje is in overeenstemming met het s-RSA.

Het Eilandje fase 1 met de deelwijken Oude Dokken, Montevideowijk- en Cadixwijk worden aangeduid als onderdelen van de strategische ruimte 'harde ruggengraat' en geselecteerd als hefboomproject (s-RSA, pg 324, bindend deel). Het RUP vormt een essentieel onderdeel van het Masterplan Eilandje voor dit hefboomproject.

Het s-RSA wil het Eilandje ontwikkelen tot een aangename woonwijk aan het water. Hierbij is de visie van het Masterplan Eilandje geïmplementeerd in het richtinggevend deel van het s-RSA. Bij de herontwikkeling wordt uitgegaan van de bestaande historische en maritieme identiteit van het Eilandje. Via strategische interventies in het bestaande bebouwingsweefsel en het openbaar domein aangevuld met nieuwe invullingen aan de dokranden wordt een stapsgewijze en duurzame transformatie voorzien.

Het s-RSA bepleit sterk het principe van de 'Renovatio Urbis' of de kleine stapsgewijze ingrepen in het bestaande weefsel en openbaar domein waarbij verleden, heden en toekomst hand in hand gaan. Op het Eilandje vertaalt zich dit in de vele renovatie- en invulprojecten in het historische weefsel van pakhuizen, loodsen en rijwoningen. Het Masterplan Eilandje en het s-RSA maken van het behoud van beeldbepalende bebouwing een speerpunt.

Aan de dokranden is er ruimte voor geheel nieuwe ingrepen. Daar worden in de visie van Masterplan Eilandje en het s-RSA de voormalige en huidige bedrijfsgebouwen vervangen door torens (in de Montevideobuurt) en bouwblokken (in de Cadixwijk). Temidden van de Oude Dokken van Napoleon en Koning Willem I verrijst de toren van het MAS of Museum aan de Stroom als voornaamste stapsteen van de denkbeeldige culturele noord-zuidas die het Eilandje met het stadscentrum verbindt.

Het s-RSA ziet een kwalitatief openbaar domein als onderlegger voor duurzame stadsvernieuwing. Dit strookt eveneens met de visie van het Masterplan Eilandje, Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte, Groenplan en Waterplan waarin de brede kaaivlaktes en omvangrijke watervlakken van de dokken als kwalitatief openbaar domein zullen worden heringericht hierbij refererend naar het verleden ('een vloeiende ruimte van kasseien en dokken') en tegelijk aangepast aan de huidige noden van een levendige en leefbare stadswijk. Zo worden de dokranden aangelegd als groene corridors met boomgroepen en parkvakken, de brede straten als groene boulevards en de huidige parking van het Douanegebouw als parkachtig Cadixplein of groene long van de wijk." (s-RSA, pg 218, richtinggevend deel).



Het s-RSA duidt het Eilandje in het mentale beeld van ‘Dorpen en Metropool’ aan als een stadswijk met een dynamische mix van functies. De nadruk komt hierbij te liggen op een woonwijk ondersteund door een spectrum aan culturele, recreatieve en nutsvoorzieningen. Verder wordt het Eilandje en de kop van Spoor Noord aangeduid als kantoorlocatie waar kleinschalige kantoren en headquarters zich kunnen vestigen. Tevens moet plaats kunnen geboden worden aan de zogenaamde creatieve economie.

Het s-RSA wil inzetten op hoogbouw en neemt de opmaak van een hoogbouwnota op in de bindende bepalingen. (s-RSA, pg 322, richtinggevend deel). Het s-RSA wil het idee van “stad aan de stroom” versterken door in te zetten op torens: “In het bijzonder kunnen torens de nieuwe centraliteit van de Schelde op symbolische wijze aangeven ter hoogte van het Eilandje en nieuw zuiden en hiermee de Antwerpse skyline ten noorden en ten zuiden vervolledigen. het gaat hier in hoofdzaak om het leggen van kwalitatieve accenten in de skyline.” (s-RSA, pg 35, richtinggevend deel). Het s-RSA specificeert door voor het Eilandje expliciet als doelstelling te stellen: “Het vervolledigen van de Antwerpse skyline door in te zetten op hoogbouwprojecten op het Eilandje zodat op die manier een dens stedelijk programma kan worden gecreëerd met een beperkte footprint zodat de openheid van het gebied en de vele doorzichten behouden blijven.” (s-RSA, pg 215, richtinggevend deel). Momenteel is de **hoogbouwnota** in opmaak waarin de principes van het s-RSA en deze van het Masterplan Eilandje als uitgangspunt dienen.

Het s-RSA voorziet de aanleg van tramlijnen op het Eilandje door: “In te zetten op een duurzaam evenwicht tussen een kwalitatieve aanleg van het verblijfsdomein, openbaar vervoersontsluiting (tram) en parkeermogelijkheden. Volgende tramlijnen worden voorzien: Kaaitram, Londenstraat-Amsterdamstraat, Kattendijkdok Oostkaai-Mexicostraat en benoemt de tram-as Kattendijkdok Oostkaai- Mexicostraat en Groene Singel.”(s-RSA, pg 215, richtinggevend deel).

2.2.4 Masterplan Mobiliteit Antwerpen

Het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (BVR 15.12.2000) is geen globaal mobiliteitsplan. Het wil korte termijnoplossingen bieden voor een groot deel van de mobiliteitsproblemen voor Antwerpen en omgeving. Het Masterplan biedt geen oplossing voor alle problemen, het beperkt zich tot 'de prioriteiten der prioriteiten'. Op 9 mei 2008 besliste de Vlaamse Regering de uitbouw van de stedelijke tramlijnen op het Eilandje onder te brengen in het project Braboll (heraanleg Leien 2de fase – tramlijn Ekeren) als uitvoering van de 1ste fase van het Masterplan Antwerpen.

2.2.5 Bestuursakkoord 2007-2012

De algemene visie van het bestuursakkoord is: "Antwerpen wil een aantrekkelijke stad zijn om te wonen of te bezoeken. Daarom wil het stadsbestuur samen met de districten zwaar blijven investeren in de kwaliteit van stedenbouw in al zijn vormen: de ontwikkeling van nieuwe wijken en de opleving van bestaande stadsdelen, de organisatie van het verkeer, de inplanting van openbare gebouwen met architecturale kwaliteit, de aanleg van pleinen, parken en plantsoenen, en van kleine en grote straten."

Om deze visie waar te maken vormt het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen de basis van de verdere uitwerking het bestuursakkoord. Naast de gebiedsgerichte uitspraken doet het bestuursakkoord ook stadsbrede uitspraken die van tel zijn binnen het Eilandje.

Naar mobiliteit wordt er algemeen gesteld dat de stad bereikbaarder moet worden: te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer. Om dit te bekomen moeten de fietsers en voetgangers zich veilig en comfortabel kunnen bewegen. Ter ondersteuning van deze gedachte dienen er meer fietsenstallingen voorzien te worden in wijken waar er veel rijhuizen en appartementen zijn. Tenslotte wil men meer tramlijnen aanleggen tijdens deze legislatuur.

Toch moet de stad ook met de auto bereikbaar blijven, daarom wil men het parkeerplan evalueren en optimaliseren. Tevens wil men autodelen versterken en dan vooral in de nieuwe stadsprojecten.

Ten aanzien van duurzaamheid wil Antwerpen een voorbeeldige milieustad zijn en bij de verschillende facetten van het bestuur (van stadsontwikkeling over aanbestedingen tot huisvesting en organisatie van het eigen vervoer en dat van het personeel,...) rekening houden met ecologische criteria.

Met deze algemene en gebiedsgerichte ambities wil de stad Antwerpen een aangename stad zijn voor gezinnen in alle mogelijke samenstellingen. Daarenboven wil het stadsbestuur blijven ijveren voor een betaalbare en comfortabele woning voor al deze mensen.

Toch wil de stad de komende jaren in de eerste plaats extra inzetten op één doelgroep: het is voor de toekomst van de stad van groot belang dat gezinnen met kinderen in de stad blijven wonen. Of, nog ambitieuzer, dat deze gezinnen terug in de stad komen wonen. De stad wil het woningaanbod opvoeren met grote projecten voor stadsvernieuwing, en met bijkomende privé-woningen en sociale woningen (waar het huidige gemiddelde van sociale huurwoningen niet is bereikt).

Antwerpen bestrijdt sociale segregatie in het wonen en streeft naar sociale vermenging door sociale woningen, betaalbare huizen en duurdere woningen zoveel mogelijk te mengen. Het stadsbestuur erkent de noodzaak aan bijkomende sociale huisvesting in Antwerpen. Antwerpen wil dat er meer sociale koopwoningen op zijn grondgebied worden aangeboden. De sociale woningbouw moet door de kwaliteit van concept en architectuur een meerwaarde betekenen voor de buurt. Kleinschaligheid moet de norm zijn.





2.2.6 Masterplan en beeldkwaliteitplannen Eilandje

Het Masterplan Eilandje (CBS 20.03.2002) gaat uit van een aantal strategische interventies om een levendige en leefbare stadswijk te creëren. Vooreerst wordt bijzondere aandacht besteed aan de kwalitatieve uitbouw van het publieke domein met de vele dokken en watervlakken als een belangrijk onderdeel ervan. De realisatie van een jachthaven in het Willemdok en de geplande heraanleg van de kaairanden langs de Oude Dokken kaderen hierbinnen.

Verder wil het Masterplan Eilandje de historische en maritieme identiteit van dit historische havengebied benadrukken. Vandaar dat ingezet is op de bescherming van monumenten en beeldbepalende gebouwen die geherprogrammeerd worden naar wonen-, kantoren-, culturele en wijkondersteunende functies. Nieuwe invulprojecten rond de Oude Dokken moeten de geest ademen van de historische pakhuizen en depots. Het beschermde Sint-Felixpakhuis is zodoende gerenoveerd als stadsarchief en rond de Oude Dokken zijn de voorbije jaren diverse loftprojecten gerealiseerd in de bestaande en nieuwe gebouwen.

Het Masterplan Eilandje definieert tevens een culturele noord-zuidas die centraal oer het Eilandje loopt en het gebied linkt met de historische binnenstad. Langs deze as worden culturele stapstenen uitgezet, zoals de realisatie van het Museum aan de Stroom (MAS) op de Hanzestedenplaats.

De oost-west gerichte Londen-Amsterdamstraat vormt de belangrijkste wijkontsluitingsweg vanaf de Italiëlei. De heraanleg voorziet een verblijfsboulevard met centrale trambaan waarlangs de vestiging van plaatselijke winkels en horeca kan worden gestimuleerd.

Om deze globale visie verder thematisch te detailleren werden beeldkwaliteitplannen goedgekeurd. Hier worden meer in detail spelregels vastgelegd voor de aanleg van het publieke domein, groenvoorziening, bebouwing en functionele programmatie van de dokken.

Het betreft:

- **Het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte** van Atelier JPLX i.s.m. Desvignes Landschapsarchitecten (CBS 20.03.2002)
- **Het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur** of de 'Architectuurnota' van Atelier JPLX (CBS 07.05.2004),
- **Het Waterplan** van Urhahn Urban Design-Vrolijkx (CBS 07.05.2004)
- **Het Groenplan** van Desvignes Landschapsarchitecten (CBS 15.07.2005).

Het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte bevat heldere visierichtlijnen voor de vormelijke herinrichting van straten, pleinen en dokranden. Ook hier moet het typische karakter van het Eilandje met al haar ruwheid en éénvoud duidelijk uitspringen. De specifieke aanleg van de dokranden en kades in eenheid en uniformiteit definieert het beeld van het Eilandje en maakt het Eilandje tot een herkenbaar geheel. Hierbij wordt gewerkt met bestaande materialen zoals kasseien, platines en blauwe hardsteen. Sporen van de geschiedenis: monumenten, sluisen, bruggen, pakhuizen en kranen... zijn de kwaliteiten van het Eilandje en dienen hierbij gevrijwaard te worden. Het publieke karakter van de dokkades dient eveneens

behouden te worden De ondergrondse parkeergarage is een belangrijke toevoeging aan de publieke ruimte waarbij de ontwikkelingen in hun eigen parkeerbehoefte moeten voorzien.

In het Groenplan wordt een groenstrategie uitgewerkt voor het Eilandje. De wijk wordt opgespannen tussen twee stadsparken: het geplande Droogdokkenpark en het intussen gerealiseerde Park Spoor Noord. In de wijk zelf wordt een groenstructuur voorzien bestaande uit: boomgroepen langs de kades en in de binnenstraten, tijdelijke landschappen, parkstructuren langs de Westkaai en op het wijkplein Cadix en laanaanplantingen langs de boulevards. Er is gekozen voor aanleg door middel van boomgroepen die verspreid worden over de dokranden omdat klassieke laanbeplantingen hier te transparant zijn om een antwoord te kunnen bieden op de schaalgrootte van de open ruimte op het Eilandje. Dit principe is al toegepast bij de heraanleg van de kades rond de Oude Dokken.

De Architectuurnota geeft een visie op de ontwikkeling van de bestaande en de toekomstige bebouwing op het Eilandje. Het plan biedt een stevig kader zodat private en publieke bouwplannen eraan getoetst kunnen worden. Op basis van de uitvoerige inventaris in het plan zijn reeds meerdere monumenten beschermd op het Eilandje. De voormalige havenactiviteiten hebben de buurt een eigen karakter gegeven met een sterke sociale en culturele geladenheid. Renovatie- en nieuwbouwprojecten moeten zoveel mogelijk binnen de authentieke sfeer van het Eilandje passen. Een belangrijk aspect is bijvoorbeeld het gebruik van specifieke materialen zoals kasseien, staal, baksteen en hardsteen. Zij zijn typisch voor het Eilandje omdat ze een gevoel van éénvoud en ruwheid creëren.

Het Waterplan vormt een belangrijke aanvulling op het Masterplan. Het accent ligt hier op het verder uitbouwen van het maritieme karakter. De havenbekkens blijven behouden en krijgen maritieme functies: een commerciële havenfunctie, een toeristisch-recreatieve functie of zelfs een woonbestemming. Het water is de sfeerdrager van het nieuwe Eilandje en moet vanaf het land zichtbaar zijn. Het waterprogramma van het Eilandje moet voor iedere Antwerpenaar iets te bieden hebben. De komst van de jachthavens in het Willem- en Kempisch dok waren de eerste waterprojecten op het Eilandje. Momenteel wordt gewerkt aan een verdere operationalisering van het Waterplan met aanmeerplaatsen voor riviercruises en rondvaarten in het Kattendijkdok, een Museumhaven in het Bonapartedok, zones voor woonboten in het Hout- en Kempisch dok en een drijvend open luchtwembad. Waterwegen en Zeekanaal renoveert de Kattendijksluis voor schepen.

2.2.7 Plannen van aanpak en sectorale studies voor het Eilandje

Ondanks het zeer uitgebreide planningskader voor het Eilandje, was het noodzakelijk om de concrete uitvoering van de publieke ruimte en de Cadixwijk vorm te geven in plannen van aanpak.

Het betreft:

- **Het Plan van Aanpak Publieke Ruimte** (CBS 07.04.2007)
- **Het Plan van Aanpak Cadixwijk** (CBS 11.05.2008)

Daarnaast vereisten een aantal complexe thema's een verdere uitdieping in sectorale beleidsplannen.

Het gaat om:

- **De Mobiliteitsstudie Eilandje** van Libost groep-Vectris (CBS 10.07.2009)
- **De Duurzaamheidsstudie Cadixwijk** of Masterplan Duurzaamheid Cadix van EVR-Daidalos Peutz (CBS 27.11.2009)

2.2.7.1 Het Plan van Aanpak Publieke Ruimte

Het Plan van Aanpak Publieke Ruimte Eilandje (CBS 07.04.2007) geeft een raming, fasering en timing weer voor de heraanleg van de publieke ruimte op het Eilandje. Hierbij wordt uitgegaan van de inrichtingsprincipes van het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte en het Groenplan. Volgend op de heraangelegde Oude Dokken worden in de meerjarenplanning en –begroting achtereenvolgens de aanleg van de Londen-Amsterdamstraat, de Montevideowijk en de Cadixwijk opgenomen. In het Plan van Aanpak worden tevens de diverse subsidiemogelijkheden (Provinciaal Fietsfonds, Vlaams Stadsvernieuwingsfonds en Stedenfonds en Europees Interreg IVA) in beeld gebracht. Voor de Cadixwijk wordt voorgesteld om op basis van de vastgoed-ontwikkeling het publieke domein te financieren. AG Stadsplanning Antwerpen i.s.m. District Antwerpen en Aquafin voeren uit.

2.2.7.2 Het Plan van Aanpak Cadixwijk

Het Plan van Aanpak Cadixwijk (CBS 11.05.2008) regisseert vanuit het Masterplan en de Beeldkwaliteitplannen de gefaseerde gebiedsontwikkeling van de Cadixwijk. Op basis van het protocol stad-haven (GR 19.02.2009) en desbetreffend gemeenteraadsbesluit (GR 25.10.2010) zullen de dokranden van de Cadixwijk aan de Stad worden overgedragen. In 10 krachtlijnen geeft het Plan van Aanpak de ambities voor de ontwikkeling weer zoals het creëren van een gemengde ontwikkeling met ruimte voor sociaal en betaalbaar wonen, energiezuinig en duurzaam bouwen, het inzetten op wijkvoorzieningen zoals scholen, kinderopvang en sport (zie verder). De wijkontwikkeling wordt in tandem aangestuurd door AG Stadsplanning Antwerpen en AG Vespa waarbij de opbrengsten uit de verkoop onder voorwaarden aan huisvestingsmaatschappijen en ontwikkelaars wordt gebruikt voor de kwalitatieve heraanleg van de publieke ruimte. Dit principe wordt 'ontwikkelen onder een glazen stolp' genoemd. Na het RUP Eilandje worden verkavelingsplannen op gemaakt om de bouwzones verder op te delen in kavels van ca. 5000m² en zodoende samengestelde bouwblokken te bekomen. De verkavelingsplannen geven meer in detail bestemmings- en inrichtingsvoorschriften weer op kavelniveau. Dit vormt het concrete kader voor de verkoop onder voorwaarden die een wedstrijdformule inhoudt met een evaluatie op basis van ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en financieel bod. Voor de compacte bouwzones en de Cadixdoren zal meteen een wedstrijd worden uitgeschreven. De aanleg van een nieuw wijkplein Cadix en de uitbouw van de SISA-school tot Kunstencampus verloopt via een open oproepprocedure bij de Vlaams Bouwmeester.

2.2.7.3 De Mobiliteitsstudie Eilandje

De Mobiliteitsstudie Eilandje (CBS 10.07.2009) bestaat uit drie onderdelen: de ontwerpmatige uitwerking van een tramnetwerk Eilandje, de ontwerpmatige uitwerking van de twee belangrijkste wijkontsluitingsassen (Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai) en de opmaak van een parkeerstudie. De mobiliteitsstudie



Eilandje voorziet in een tramnetwerk met tramlijnen langs de Londen-Amsterdamstraat, de Rijnkaai en de Kattendijkdok Oostkaai. Het ontwerp van de mobiliteitsstudie tekent binnen het kader van het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte en het Groenplan groene stadsboulevards met vrije trambaan en veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Als gevolg van de voorgestelde vrije tramdoorgang langs de Kattendijkdok Oostkaai werd het wegprofiel zoals voorzien in het BPA Eilandje verbreed in het RUP Cadix. De parkeerstudie legt ten slotte parkeernormen op voor het Eilandje

2.2.7.4 De Duurzaamheidsstudie Cadixwijk

De Duurzaamheidsstudie Cadixwijk of het Masterplan Duurzaamheid Cadix-Eilandje (CBS 27.11.2009) is een verdere uitwerking van de 10^e krachtlijn van het Plan van Aanpak Cadixwijk waarin de focus wordt gelegd op een duurzame wijkontwikkeling. Op basis van een duurzaamheidsmeting met 11 criteria (ligging, mobiliteit, energie, water, groen, innovatie...) worden maatregelen weergegeven op gebouw- en wijkniveau. De belangrijkste maatregelen zijn bij collegebesluit vastgelegd. Het gaat om:

- Structureel verderzetten van het stadsinbreidingsproject Eilandje waarbij een oude haven wordt omgevormd tot een bruisende stadwijk aan het water met een mix aan bewoners, gebruikers en functies
- STOP principe nog verder doorvoeren in de verdere uitwerking van het ontwerp van het openbaar domein
- Autodelen en publieke fietsen doorvoeren in de wijk
- Opmaak groenbeheersplan door de groendienst en een waterbeheersplan; het voorzien van gescheiden riolering
- Aanmoedigen van groene gevels naast de verplichte groene daken uit de bouwcode en groenaanleg om de stedelijke opwarming tegen te gaan
- Hergebruik van grijs- en regenwater stimuleren in gebouwen/bouwblokken; gebruik van waterbesparende toestellen in gebouwen aanmoedigen
- Hergebruik van bouwmaterialen stimuleren; duurzaam materiaalgebruik aanmoedigen
- Trias energetica nastreven; maximum E-peil en isolatiecoëfficiënt opleggen bij nieuwbouw; energiezuinig en passief bouwen stimuleren door milieubonussen toe te kennen
- Haalbaarheid wijkverwarming nagaan
- Zonlichttoetreding bewaken bij nieuwbouw; windhinder indijken
- Meegroeiwoningen introduceren
- Haalbaarheid van een fietspunt en sociaal restaurant nagaan
- Tijdelijk gebruik van sites voorafgaand aan de definitieve ontwikkeling onderzoeken; een sociaal planningsbeleid voeren om de transitie in de wijk in goede banen te leiden
- Haalbaarheid van certificering van wijken (bvb. LEED, BREAM...) op stadsbreedniveau nagaan en toepassen op de Cadixwijk
- Bij de ontwikkeling van de wijk aanknopingspunten zoeken bij kennisuitwisselingsprogramma's en subsidieprogramma's; opmaken van een wijkcharter inzake beheer ('Cadix, wijk van A')

Deze maatregelen zullen worden uitgevoerd op wijkniveau door de Stad of als randvoorwaarden worden meegenomen in de verkoop onder voorwaarden.

De duurzaamheidsmeting geeft eveneens de sterk negatieve milieu-impact weer van de geplande bouw van het zogenaamde Lange Wapperiadiuct. De studie maakte dan ook onderdeel uit van het discours binnen de Stad Antwerpen om een tunnelalternatief bij het Vlaams Gewest te bedingen hetgeen intussen formeel beslist werd door de Vlaamse regering.

De ambities en maatregelen uit het Masterplan Duurzaamheid Cadixwijk kaderen binnen een stedelijke ambitie om een energiezuinige, ecologische en duurzame stad uit te bouwen. In deze context zijn op stadsbreedniveau een aantal plannen in opmaak:

- Voor groen: **het stedelijk groenplan** (in opmaak)
- Voor mobiliteit: **het mobiliteitsplan** (herziening in opmaak)
- Voor energie en klimaat: **het stedelijk klimaatplan** (in opmaak)
- Voor luchtkwaliteit en geluidshinder: **het geïntegreerd actieplan van de luchtkwaliteit en beheersing van de geluidshinder** (in opmaak, oplevering begin 2011)
- Voor water: **het beleidsplan rond ‘water in de stad’** (opmaak in voorbereiding)
- **Het lichtplan** (in voorbereiding)

Dit plannenkader zal bij de verdere ontwikkeling van de wijk in de mate van het mogelijk meegenomen worden.

2.2.8 Masterplan Scheldekaaien

Ten slotte wordt het Masterplan Scheldekaaien, als belangrijk aangrenzend beleidsplan aan het RUP Eilandje, besproken. Het Masterplan Scheldekaaien van PROAP en de bijbehorende principe-overeenkomst (GR 20.09.2010) bevatten de krijtlijnen voor de heraanleg van de Scheldekaaien en een financiële overeenkomst tussen de Stad Antwerpen en Waterwegen en Zeekanaal voor de uitvoering. Het Masterplan Scheldekaaien voorziet de integratie van een nieuwe verhoogde waterkering in een hertekend kaaienlandschap vanaf het Noordkasteel tot Hobokenpolder bestaande uit meanderende mobiele waterkeringen, dijklichamen, taluds en gebouwsokkels. Het behoud van de bestaande historische identiteit van de Scheldekaaien staat hierbij voorop. Het Masterplan doet eveneens uitspraken over het doortrekken van een kaai tram vanaf het Eilandje (ter hoogte van de Londen-Amsterdamstraat) tot Nieuw Zuid. De Scheldekaaien moeten autoluw worden met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Aan de Rijnkaai ter hoogte van de Oude Dokken wordt de site van het Loodswezen heringericht met een getijdentuin. Meer naar het noorden wordt de bouwblokstructuur van de Montevideowijk doorgetrokken tot op de kaaien. Op het Droogdokeneiland voorziet het Masterplan Scheldekaaien een gevarieerd parklandschap bestaande uit een getijdenoever, een stedelijk park en de minerale droogdokenzone.

3 VISIE

De onderstaande visie voor het RUP Eilandje is gebaseerd op het Masterplan Eilandje, de Beeldkwaliteitplannen en operationele plannen met voortschrijdend inzicht.

3.1 Globale visie op het Eilandje

Het Eilandje is de schakel tussen stad en haven; het is een levendig stadsdeel voor iedereen

Het Eilandje heeft potentie om uit te groeien tot een nieuw deel van de binnenstad, door de positie tussen stad en haven. De structuur en het gebouwenpatrimonium bieden goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van een stedelijk gebied met een eigen kwaliteit en een herkenbare identiteit.

Om de druk in de stad op te vangen, zal er op het Eilandje een gedifferentieerd woningaanbod worden gecreëerd, dat rekening houdt met de behoeftes van zowel uitgesproken stedelijke bewoners zoals starters en senioren, als met het klassieke gezin met suburbane eisen. Het is van belang dat het Eilandje een gemengd woonmilieu blijft voor alle lagen van de bevolking en de huidige bewoners. Het dagelijkse voorzieningenaanbod zal hierop moeten worden afgestemd. Om een levendig en leefbare stadswijk te creëren stelt het Masterplan Eilandje een globale richtinggevende functiemix van 60% wonen, 30% kantoren en handel en 10% culturele en wijkvoorzieningen voorop.

De structuur van dokken en open ruimtes en de aanwezigheid van grootschalige gebouwen dient als basis voor de ontwikkeling van een nieuwe stedelijkheid op het Eilandje. Er ontstaat een gemengd woon- en werkmilieu waarbij de nadruk wordt gelegd op cultuur en stedelijke recreatie. Voorbeelden hiervan zijn de jachthaven, het MAS en het Ballet van Vlaanderen.

De bestaande ruimtelijke kwaliteiten zijn het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen

Door de geschiedenis heen combineert het Eilandje de rationele opbouw en de openheid van de haven met het kleinschalige, gemengde milieu van een stedelijke wijk. Het Masterplan Eilandje gaat uit van een behoud en een versterking van de lokale ruimtelijke karakteristieken. De beleving van de open ruimte en zichten, een essentiële kwaliteit die elders in de stad nauwelijks te vinden is, is de basis van elke ontwikkeling in het gebied.

De confrontaties tussen de verschillende schaalementen worden uitgebuit waar ze een kwaliteit bieden en verzacht waar ze de woonkwaliteit aantasten. Het introduceren van nieuwe landmarks en de versterking van doorgaande lijnen maken het Eilandje maximaal toegankelijk en begrijpbaar, zonder het “eilandkarakter” en de rust teniet te doen.

Culturele as en Londen-Amsterdams functioneren als verbinding en ontmoetingselement

Het Masterplan Eilandje is voor een stuk gebaseerd op het gedachtegoed van Manuel de Solà-Morales. Die tekende een denkbeeldige lijn van noord naar zuid door





Antwerpen die tal van culturele toplocaties met mekaar verbindt. Deze culturele as krijgt een centrale rol op Het Eilandje. Onder meer het Ballet van Vlaanderen, de Red Star Line en de Montevideoloodsen maken er deel van uit. Maar het belangrijkste scharnierpunt is het Museum aan de Stroom (MAS). Dat wordt dé attractiepool en ontmoetingsplaats tussen noord en zuid, tussen west en oost, tussen haven en stad, tussen bewoners, bezoekers, zakenlui en toeristen.

De Londen-Amsterdamstraat vormt de belangrijkste oost-westas die enerzijds het park Spoor Noord verbindt met de Scheldekaaien en anderzijds een link legt tussen de deelwijken op het Eilandje. De Londen-Amsterdamstraat wordt de groene stadsboulevard op het Eilandje uitgerust met een tramlijn die de geplande Leientram met de Kaientram zal verbinden en zodoende het Eilandje optimaal bereikbaar maakt vanuit binnenstad en omgeving.

De drie deelwijken worden verbonden tot één geheel met behoud van de eigen identiteit

Het Eilandje tekent zich als havenwijk als een bijzonder element af op de kaart van Antwerpen. Binnen het gebied worden verschillende deelgebieden onderscheiden met een duidelijk eigen karakter: het gebied rond het Willem- en Bonapartedok of de Oude Dokken genoemd, de Cadixwijk en de Montevideobuurt. Ze fungeren nu als relatief autonome entiteiten.

Het Masterplan Eilandje tracht deze deelgebieden meer met elkaar in verbinding te brengen en het Eilandje als geheel meer aan de stad enerzijds en de haven anderzijds te verankeren. Voor de deelgebieden zijn er uitwerkingen gemaakt die een antwoord geven op de specifieke ruimtelijke en functionele mogelijkheden en noden van elk deelgebied. Daardoor worden binnen het ruimtelijk geheel van het Eilandje drie deelwijken met een eigen karakter en identiteit gecreëerd.

Het Eilandje is een omgekeerde vorm van stedelijkheid met enorme potenties tot het inzetten van de kaivlaktes en watervlakken als levendig openbaar domein

Het Eilandje wordt gekenmerkt door een omgekeerde vorm van stedelijkheid, de verhouding tussen bebouwde en open ruimte is hier als het ware omgekeerd. De brede kaivlaktes en omvangrijke watervlakken van de dokken creëren een stadsgebied met veel open ruimte. De dense bebouwing in de straten wordt gecompenseerd door veel openheid aan de dokranden.

Het Masterplan Eilandje en het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte, het Groenplan en het Waterplan zetten hierop in. De kaaien en het water worden gezien als het nieuwe publieke domein op het Eilandje. Hier kunnen de toekomstige bewoners en bezoekers van het Eilandje tot rust komen, spelen, kuieren, praten, mijmeren... Een kwalitatieve heraanleg van de publieke ruimte met veel verblijfsplekken en plaats voor zachte weggebruikers is één van de speerpunten in de planontwikkeling van het Eilandje. Bij de heraanleg wordt teruggegrepen naar de historische identiteit van het Eilandje door een 'vloeiende ruimte van kasseien' te creëren waarop een patchwork van groen wordt geprojecteerd.

Het Waterplan herprogrammeert de dokken met een dynamische en aantrekkelijk stedelijk programma bestaande uit een museumhaven, jachthaven, aanmeerplaatsen voor riviercruises en rondvaarten, woonbotenlusters en een drijvend zwembad.

De ontwikkeling is dynamisch en laat een flexibele invulling in tijd en ruimte toe

De ontwikkelingsstrategie voor het Eilandje is richtinggevend en daardoor dynamisch en flexibel. Er kan ingespeeld worden op ontwikkelingen in de komende decennia die niet altijd voorspelbaar zijn. Hiermee wordt bewegingsruimte gegeven aan de stad en de diverse overheden en private marktpartijen die het Eilandje verder zullen vormgeven.

Rond de Oude Dokken worden veelal pakhuizen gerenoveerd en invulprojecten gerealiseerd door de privémarkt. Bakens zoals het Felixarchief en het MAS zijn strategische stedelijke interventies die het gebied opladen tot een wijk met stedelijke allure.

Aan de randen van de Montevideowijk zijn de monumenten en gronden door de haven doorverkocht aan private ontwikkelaars met uitzondering van de Red Star Linegebouwen die stadseigendom werden. De monumentale kop van de Montevideowijk wordt gerestaureerd als culturele trekpleister aan het stedelijke Limaplein langs de Kattendijksluis. Op de westkaai van het Kattendijkdok verrijzen 6 torens temidden van een groene parkstructuur aan het water.

In de Cadixwijk worden de dokranden overgedragen van haven naar stad. De stad zal hier de regie kunnen voeren om circa de helft van de nieuwe wijk gefaseerd te ontwikkelen in een duurzame en sociale mix van woningen, wijkvoorzieningen en economische functies. In het bestaande weefsel realiseert de private markt renovatie- en invulprojecten. Een tramlijn langs de groene wijkboulevard Kattendijkdok Oostkaai en een nieuw centraal wijkplein maken het plaatje compleet.

3.2 Visie op deelwijniveau: Oude Dokken, Montevideobuurt en Cadixwijk

Oude Dokken

Het water als plein

De ruimtelijke structuur van de Oude Dokken is vrij coherent. De bebouwing en de open ruimte zijn er goed op elkaar afgestemd. De pakhuizen aan de rand zijn in volle renovatie of wachten op een herbestemming (zoals het stadsarchief in het Sint-Felixstapelhuis). De ontwikkelingen op het AMCA-terrein sluiten binnenkort het gat dat geslagen was na het verdwijnen van de Koninklijke Stapelhuizen. Met het MAS krijgen de Oude Dokken een nieuw centrum, en de jachthaven heeft ook het water toegankelijk gemaakt, zodat de dokken als het ware een groot plein gaan vormen, dat langzamerhand ingelijfd wordt bij de stad.

Het Masterplan gaat uit van een bestendiging van deze situatie en een verdere aanvulling van de wanden. Die ingrepen zijn vooral noodzakelijk rond het Bonapartedok. De Tavernierkaai is een brede verkeersader die geen afstemming zoekt met het voetgangerskarakter rond de dokken en die de relatie met de Schelde in de weg staat. Het traject langs deze kaai en de route langs de Falcon-Nassau as zijn onaantrekkelijk, voetgangersvriendelijk en vol obstakels. Het Chiquitagebouw aan de Rijnkaai en het tankstation ernaast staan met de rug naar het Bonapartedok en vormen een dood punt in de wandeling rond het water.

Vervolledigen van de ‘wanden’ rond de dokken

De nieuwe bebouwing rond de dokken is erop gericht de ‘wanden’ te vervolledigen. Het Koninklijk Entrepot-gebouw op de AMCA-site sluit de ruimte af aan de oostzijde. Het Chiquitagebouw of de Rijnkaaisite wordt aan de kant van de dokken afgemaakt met een bouwblok, volgens de maat van de noordelijke bouwblokken. Op termijn kan het volledige Chiquitagebouw aan de Rijnkaai verdwijnen en worden vervangen door een bouwblok volgens dezelfde maat.

In het zuiden van het Eilandje is de relatie tussen de bebouwing en het water optimaal is. Het Masterplan Eilandje gaat dan ook uit van een bestendiging en aanvulling van bestaande bebouwing en op gang zijnde initiatieven, samen met een vervolledigde aanleg van de kaaien.

Het Museum aan de Stroom en het Felixarchief als stapstenen van de culturele as

De Falcon-Nassau as, of culturele as is, een tweede traject dat de binnenstad bindt met het Eilandje. In het Masterplan Eilandje is deze as opgevat als een traject over de Oude Dokken en de Montevideowijk, langs een aantal solitaire gebouwen die culturele functies huisvesten. Men voelt er dus niet alleen de nieuwe dynamiek van dit stadsdeel maar ook de weidsheid die typisch is voor het Eilandje.

Het schiereiland dat de Hanzestedenplaats vormt wordt ingevuld met een alleenstaand publiek gebouw met name het MAS of het Museum Aan de Stroom dat het centrum en baken van de Oude Dokken wordt. Bovendien geldt het MAS als belangrijkste culturele stapsteen langs de Culturele as op het Eilandje. Dit nieuwe stadsmuseum zal de het verleden, heden en de toekomst van de ‘Scheldestad’





verbeelden in een vaste collectie en thematische tentoonstellingen.
Op het dak komt een panoramarestaurant en uitzicht over de stad dat ook publiek toegankelijk is na de sluitingsuren van het museum.

Een ander belangrijke stapsteen wordt gevormd door het Felixarchief of het gerenoveerde Sint-Felixpakhuis waarin een publieke galerij het Eilandje met het stadscentrum verbindt. Als respectievelijk stadsmuseum en stadsarchief vervullen MAS en Felixarchief eveneens een belangrijke culturele bakenfunctie.

Funciemix met accent op lofts, horeca en kantoren

Het Masterplan Eilandje wil rond de Oude Dokken een levendige en leefbare stadswijk aan het water creëren via de invulling van een dynamische mix aan functies en activiteiten. De voormalige pakhuizen lenen zich perfect tot de verbouwing van appartementen en lofts met een mooi uitzicht op het water. Daarnaast kunnen invulprojecten in pakhuisstijl plaats bieden aan nieuwe woongelegenheden en kantoren.

Met de AMCA-site, de Rijnkaaisite en de kantoorgebouwen aan de Brouwersvliet hebben de Oude Dokken ook heel wat troeven als kwalitatieve kantoorlocatie, een potentie die het Masterplan Eilandje nog verder in de verf wil zetten.

De brede kaaivlaktes aan het water die heringericht worden als groene verblijfsruimten bieden de optimale onderlegger voor terrasjes van allerlei horecagelegenheden. De opening van de culturele trekpleister het MAS centraal in het gebied zal de levendigheid van deze stadswijk nog verder opvijzelen.

Publieke voorzieningen zoals een postkantoor en het Felixarchief ondersteunen bijkomend het wijkweefsel. Het Masterplan Eilandje wil tevens ruimte laten om in te spelen op nieuwe opportuniteiten die zich voortschrijdend in de tijd aanbieden en bepleit een flexibiliteit naar voorschriften.

Het aantal bewoners aan de Oude Dokken zal in de toekomst stijgen tot een kleine 2000 mensen.

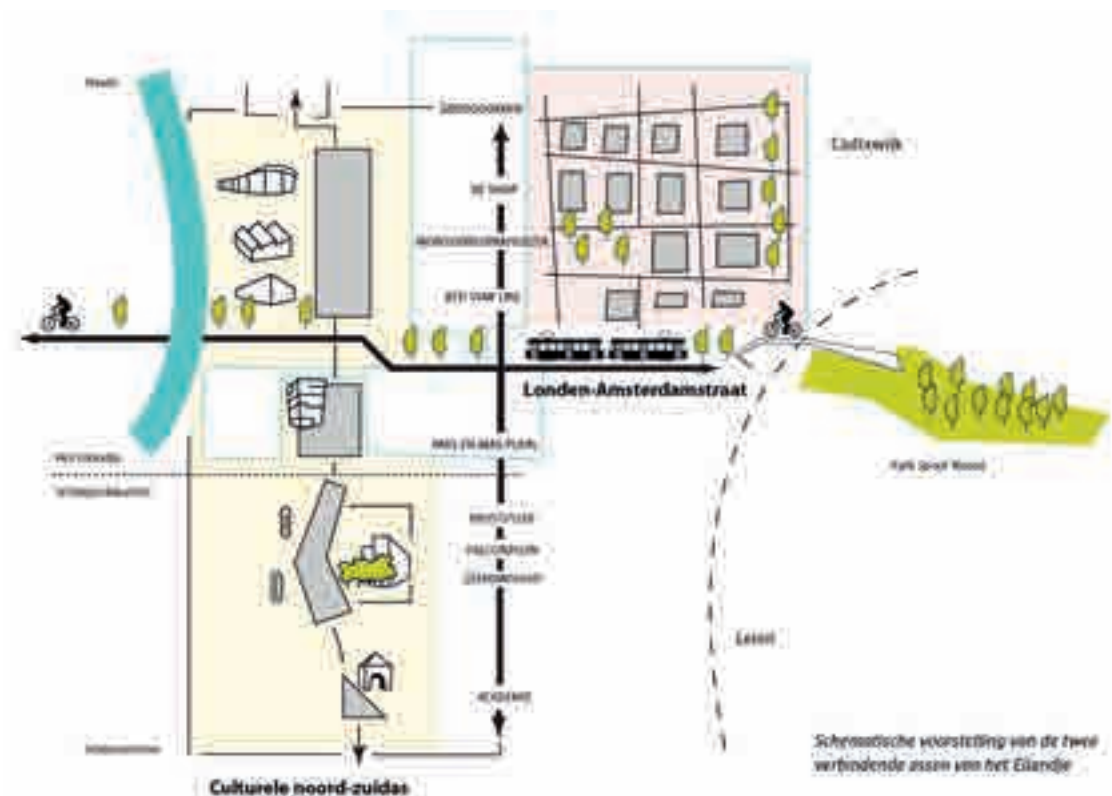
Ontwikkelingsstrategie op basis van speerpuntprojecten en invul-/renovatieprojecten

De Oude Dokken zijn sinds enige tijd onderwerp van renovaties en invulprojecten. Het 'Renovatio Urbis'-principe uit het s-RSA wordt toegepast in de visie van het Masterplan Eilandje dat een herontwikkeling op twee sporen voorziet. Enerzijds via puntsgewijze, vaak particuliere ingrepen in het bestaande bebouwingsweefsel van pakhuizen en rijwoningen. Anderzijds via grote speerpuntprojecten zoals het Koninklijk Entrepotgebouw, het MAS en de Londentower- of toren.

Steeds dient evenwel een dialoog aangegaan te worden met de omgeving. In de eerste plaats resulteert dit vaak in het behoud van het bestaande beeldbepalende gebouw. Het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur werkt dit thema verder uit in spelregels waarbij op basis van de kwaliteiten van de bestaande bebouwing spelregels worden opgemaakt voor de nieuwe invullingen en projecten. Zo verwijst het MAS in zijn moderniteit naar een verticale stapeling van de vele depots die het Eilandje rijk is. Daartussen kronkelt een publiek ruimte naar een panoramaview als mooie verderzetting van het openbaar domein langs de kaairanden van de Oude Dokken.

Het Koninklijk Entrepot neemt de typologie van het pakhuis over in een neo-klassiek ontwerp dat aangepast is aan de huidige noden van woningbouw. De Londentoren gaat de dialoog aan met de 'waterstad' die aan de rede een herkenbare skyline projecteert op het Eilandje.

Elk renovatie-, invul- of geheel nieuw project wordt kritisch bekeken in relatie tot zijn omgeving. Het Masterplan Eilandje en het coördinerende projectbureau Eilandje voorzagen inzake opvolging van de kwaliteitsvolle invulling van architectuur in de oprichting van een kwaliteitskamer wat resulteerde onder impuls van de vorige stadsbouwmeester tot de oprichting van een welstandscommissie op stadsniveau die architectuurprojecten op het Eilandje evalueert binnen de krijtlijnvisie van Masterplan Eilandje en het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur.



Cadixwijk

Wijk aan het water

De Cadixwijk is een dichte, gedifferentieerde woonwijk met een stedelijk type bouwblokken op een orthogonaal patroon, waar men het gevoel krijgt zich binnenin een wijk te bevinden. In de bouwblokken zijn uiteenlopende gebouwtypes terug te vinden: opslagplaatsen en oude scheepsherstelplaatsen staan er naast rijwoningen. Gaandeweg worden oude gebouwen ook opgelapt. De pakhuizen lenen zich heel goed tot allerlei nieuwe functies. Die menging maakt een groot deel van de sfeer uit van het Eilandje. Het is dan ook de bedoeling die in de toekomst te versterken.

Nu bestaat de Cadixwijk uit een beperkt aantal bouwblokken, die gevat zitten in een schil van loodsen en dus afgesloten zijn naar de dokken toe. Het Masterplan Eilandje trekt de wijk door tot aan het water, zodat de Cadixwijk een gezicht krijgt naar het water. Door de uitbreiding krijgt de wijk ook meer een binnenkant, zodat het rustige, beschutte wijkgevoel wordt versterkt, terwijl elke straat een zicht en toegang naar de dokken behoudt. De strategie in de Cadixwijk bestaat eruit enerzijds het wijkgevoel te versterken en anderzijds het contact met het water te herstellen. In het Masterplan Eilandje wordt gestreefd naar een toenadering van de Cadixwijk tot de Oude Dokken en de rest van de stad. De sterke barrièrewerking van de Londenstraat wordt afgezwakt.

Homogeen raster

Het hoofdprincipe in deze wijk is de uitbreiding van de bestaande bouwblokstructuur. De grootte en het type van de huidige bouwblokken wordt tot aan de rand gereproduceerd. De zogenaamde 'ontwikkelbare rand' van de Cadixwijk zal in regie van de stad worden ontwikkeld.

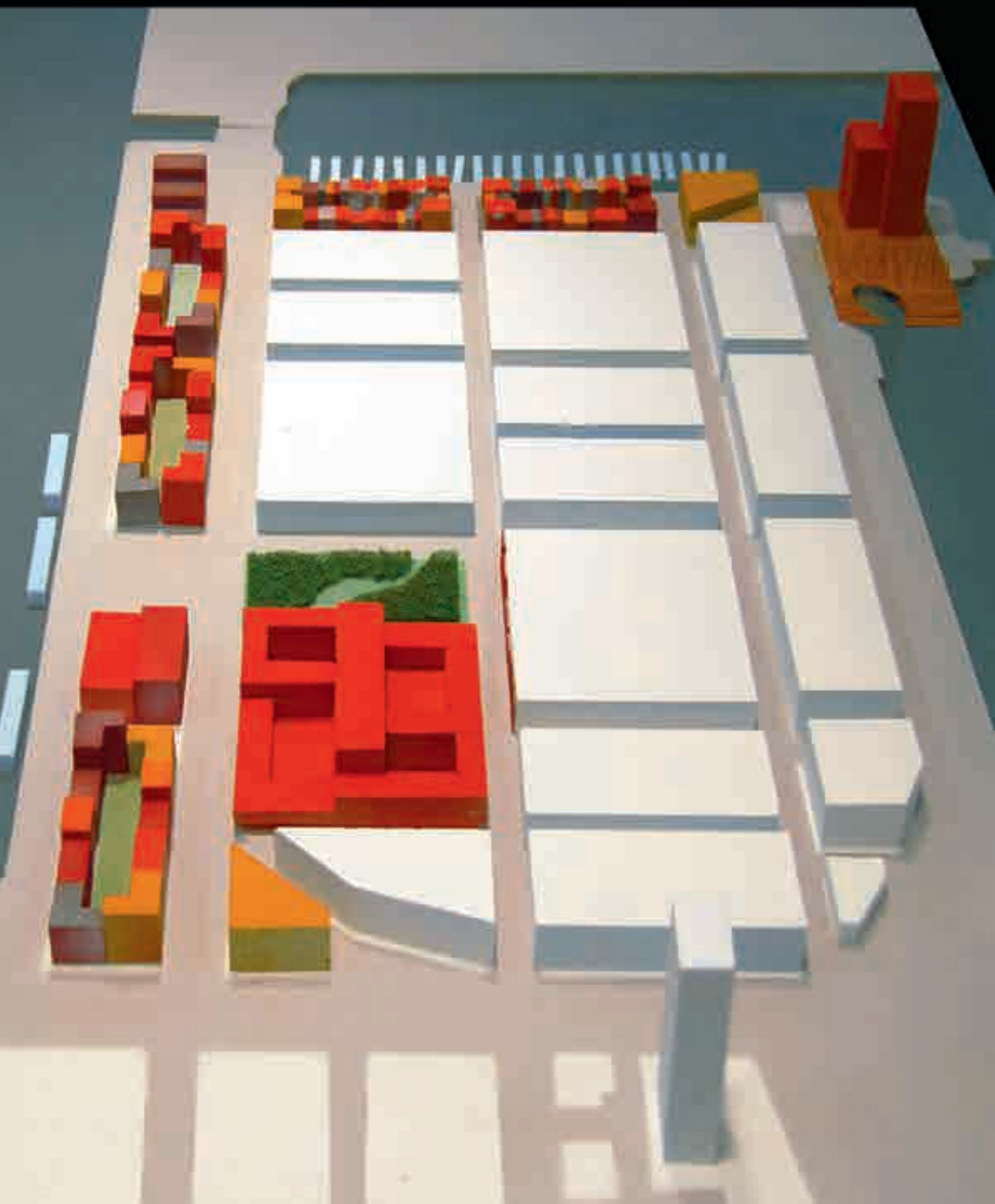
Het bestaande weefsel ontleent zijn karakter aan de afwisseling van individuele rijwoningen en pakhuistypes. Door de ritmiek van de invulling van de bouwblokken en de ingangen behoudt de buurt ook bij de uitbreiding haar kleinschalig karakter. De overgang tussen de types wordt op een dergelijke manier opgelost dat meerdere functies mogelijk blijven en de bouwblokken niet dichtslibben met onleefbare toestanden tot gevolg.

Het landhoofd aan de kade aan de Kempische brug wordt geaccidenteerd door een torenvolume. Deze toren vormt een bijzonder element aan de rand van de Cadixwijk, maar schrijft zich in de hogere skyline die vooral wordt geïnitieerd langs de Kattendijkdok Westkaai in de Montevideowijk.

Hart en as

Het wijkplein Cadix, als groen parkachtig plein, wordt de centrale ontmoetingsplaats van de wijk en combineert een verblijfsfunctie met evenementenplek met halteplaats voor de tram. De wanden ervan worden opgeladen met voorzieningen die interageren met het publiek plein. We kunnen dit doen door in de omgevende bouwblokken in de voorschriften van het RUP meer toe te laten.

Anderzijds speelt de Douanesite een belangrijke rol in de toekomstige beleving van het plein. Op dit moment trekt dit gebouw zich terug van het openbaar domein. Door



de herontwikkeling van de plint kan de nieuwe functie sterk bijdragen aan de verlevendiging van het plein.

In het as-model wordt de Kattendijkdok Oostkaai als belangrijkste wijkontsluitingsas en tramboulevard opgeladen met een aangepaste functiemix. Wederom speelt de Douanesite een belangrijke rol in de toekomstige beleving van deze as. Op dit moment trekt dit gebouw zich terug van het openbaar domein. Door de herontwikkeling van de plint kan de nieuwe functie sterk bijdragen aan de verlevendiging en de continuïteit van de as. Hiermee moet rekening gehouden worden bij de opmaak van het RUP.

Samengestelde bouwblokken

Het feit dat we voorop stellen dat de Cadixwijk uit een homogeen raster van gesloten bouwblokken bestaat betekent niet dat er binnen deze bouwblokken naar diversiteit kan worden gezocht, integendeel. We willen de grote bouwblokken verdelen in kleinere gehelen. Ze worden dus niet als één gebouw uitgewerkt.

Op deze manier brengen we veel meer diversiteit en menselijke schaal in de wijk zoals dat nu ook reeds al aanwezig is in het bestaande weefsel van de Cadixwijk en de rest van het Eilandje. Het is een schaal die het midden houdt tussen de individualiteit van het stadscentrum en de monotonie van de grootschalige havenloodsen.

Tegelijkertijd levert deze verdeling van de grote bouwblokken het voordeel op van een grotere flexibiliteit en faseerbaarheid in de ontwikkeling. Het wordt ook veel gemakkelijker om de functiemix die we nastreven in de hand te houden aangezien we kavel per kavel kunnen bijsturen. We streven naar een menging van verschillende functies naast elkaar op bouwblokniveau in plaats van een menging van verschillende functies boven elkaar op kavelniveau.

Het Masterplan Eilandje wil de nieuwe bouwblokken van de Cadixwijk ontwikkelen als samengestelde bouwblokken. De grote bouwblokken worden verdeeld in kleinere loten van ongeveer 5000m² vloeroppervlakte.

Functiemix met het accent op een gediversifieerd woonaanbod

Het Masterplan Eilandje wil een gelijkmatige functiemix bekomen voor de Cadixwijk. Het operationeel Plan van Aanpak Cadixwijk heeft de functieverdeling verder verfijnd als de richtinggevende verhouding 75% wonen - 4% wijkvoorzieningen - 21% kantoren en handel over de 'ontwikkelbare rand'. Binnen het woonaanbod wordt gestreefd naar 25% sociaal wonen, 50% betaalbaar wonen en 25% residentieel wonen. De stad zal dit in de 'ontwikkelbare rand' verder afdwingen in verkavelingsplannen en een verkoop onder voorwaarden aan private marktpartijen en de sociale huisvestingsmaatschappij. De bedoeling is om een gediversifieerd woonaanbod te creëren van appartementen en grondgebonden gezinswoningen voor een breed publiek. De stad heeft tevens de ambitie om in de nieuwe Cadixwijk gezinnen met kinderen aan te trekken.

Het aantal toekomstige wooneenheden in de Cadixwijk wordt geschat op een kleine 2000 units (appartementen, eengezinswoningen). Hierdoor zal de komende 10 jaar het huidige bewonersaantal van ca. 500 mensen aangroeien tot een 4000-tal. Ondersteunend zal door de stad Antwerpen geïnvesteerd worden in scholen (kleuter-lager- en middenschool), kinderopvang, jeugd- en seniorenontmoetingsruimte, sportinfrastructuur...

Ontwikkelingsstrategie in 10 krachtlijnen

In het operationele Plan van Aanpak Cadixwijk wordt de concrete ontwikkelingsstrategie van de Cadixwijk samengebond in 10 krachtlijnen:

1. Ontwikkelbare rand in regie van de stad (AG Stadsplanning - Ag Vespa)

De west –en noordrand van de Cadixwijk met een ontwikkelbare vloeroppervlakte van ca. 200.000m² is eigendom van de stad en zal in regie van de stad worden ontwikkeld. Hiervoor is een protocol ondertekend met het havenbedrijf dat zijn eigendommen aan de dokranden zal afstaan aan de Stad Antwerpen. De programmatandem AG Stadsplanning - AG Vespa coördineert de ontwikkeling. Dit wil zeggen dat de gronden onder voorwaarden zullen worden verkocht aan derden (projectontwikkelaars, huisvestingsmaatschappijen...). De stad bepaalt wat er komt en met de opbrengsten van de verkoop zal het openbaar domein in de ganse Cadixwijk worden heraangelegd. Dit heet een 100% returnproject. Bovendien moet voldoende ruimte worden gelaten voor een sociale mix en duurzame leefomgeving (zie verder).

2. Ontwikkelbare rand: 75% wonen, 4% voorzieningen, 21% kantoren & handel

Om het door het Masterplan vooropgestelde woningaandeel voor het Eilandje fase 1 te kunnen halen zal een extra inspanning moeten worden gedaan in de Cadixwijk. Voor de ontwikkelbare rand wordt daarom 75% wonen nagestreefd (ca. 150.000m²). de ondersteunende wijkvoorzieningen (kinderopvang, scholen...) worden geraamd op 4% van de ontwikkelbare vloeroppervlakte. Kantoren en handel kunnen 21% innemen of ca. 42.000m². Bovenstaande verdeelsleutel is richtinggevend op schaal van de wijk.

3. Bestaande weefsel: maximaal inzetten op het ontwikkelen van de woonfunctie

Naast het voorziene woningaandeel in de ontwikkelbare rand zijn extra woonimpulsen nodig in het bestaande weefsel van de Cadixwijk. Strategische projecten hierin zijn de herontwikkeling van de Douanesite⁴, de kunstencampus SISA en de tweede fase van het Gouden Anker. In deze projecten zitten potenties om een verweven woningaandeel te voorzien.

4. 25% residentiële woningen, 50% betaalbare woningen (streefcijfer), 25% sociale woningen en een gevarieerd aanbod aan woontypologieën

Er wordt een woningenmix vooropgesteld van 25% sociale woningen (15% huur- en 10% koopwoningen), 50% betaalbare woningen en 25% residentiële woningen. Het percentage betaalbare woningen geldt hierbij als een na te streven bovengrens. Daarnaast wordt eveneens een mix van woningtypologieën beoogd. Op die manier wil de stad verschillende doelgroepen aantrekken in de Cadixwijk waaronder gezinnen met kinderen. Voor de bestaande bewoners in een sociaal zwakkere positie wordt een flankerbeleid uitgewerkt.

5. Een gemengde woonwijk met een verweving op schaal van het bouwblok

Om een levendige wijk te bekomen is verweving van verschillende functies een noodzaak. Er wordt een menging voorgesteld op bouwblokniveau. Dit wil zeggen dat een bouwblok in de Cadixwijk kan samengesteld worden uit een sociale woningproject, naast een residentiële en betaalbare woningen, naast een kantoorgebouw, naast een school... Op deze manier bekomen we een verticale verdeling van de functies die aanleunt bij de typologie en het gevarieerde beeld van de bestaande Cadixwijk. Er moet wel altijd voor worden gezorgd dat de klemtoon van de wijk op het wonen blijft liggen. Daarvoor moet er een minimum per bouwblok worden opgelegd.

6. Drie ruimtelijke strategieën: homogeen raster/ hart en as/ samengestelde bouwblokken

De Cadixwijk zal worden ontwikkeld volgens drie ruimtelijke strategieën: homogeen raster, hart en as, samengestelde bouwblokken (zie hoger).

7. Gefaseerde lange termijn ontwikkeling in fasen

Elke fase moet een afgewerkt geheel vormen. Er worden verschillende ontwikkelingsfasen onderscheiden. De eerste fase bestaat uit de bouwblokken C2 en D2 en de lopende projecten. De Napelsstraat is de enige noord-zuidstraat die op dit moment doorheen de Cadixwijk loopt. Zowel het Douanegebouw als de SISA-kunstcampus liggen aan deze as geschakeld. De Napelsstraat kan in de eerste fase een belangrijke rol als wijkas opnemen met daaraan gekoppeld verschillende voorzieningen. De daarop volgende fasen bestaan uit de bouwblokken van de noordrand (B1, C1, D1) en uit de bouwblokken van de Kattendijkdok Oostkaai (A1, A2, A3, A4, A5, B6'). Dit moet nog verder verfijnd worden. In de fasering is het belangrijk om ook de uitvoering van het openbaar domein en de ontwikkeling van het openbaar vervoer mee te nemen om zo bij elke fase tot een af en leefbaar geheel te komen.

8. Werken met flexibele ontwikkelingstools of uitvoeringsinstrumentarium in drie stappen

De voorschriften en de enveloppes van het RUP worden flexibel gehouden. Deze worden verfijnd aan de hand van verkavelingsvoorschriften/wedstrijdproject en voorwaarden in de verkoopbundels. Dit laat toe de instrumenten voor de ontwikkeling van de Cadixwijk doelgericht in te zetten waarbij verschillende stappen kunnen worden onderscheiden: RUP, verkavelingsplan/wedstrijdontwerp en verkoop onder voorwaarden, met een toenemende mate van detail.

- Het **RUP** doet enkel uitspraken op schaal van de Cadixwijk en op schaal van de bouwblokken.
- Het **verkavelingsplan** doet gedetailleerde uitspraken op schaal van elk individueel bouwproject (bijvoorbeeld over de kavelverdeling, specifieke bouwhoogte per kavel, specifieke functie per kavel, parkeernormen, duurzaamheidscriteria) en implementeert het grond- en pandenbeleid binnen de Vlaamse en gemeentelijke richtlijnen en de verdeelsleutel uit punt 4 van deze krachtlijnen. Het verkavelingsplan kan de voorschriften immers makkelijk koppelen aan de kavelopdeling die niet aan de orde is in het RUP. Het **wedstrijdproject**, in geval van grotere projecten, levert een gedetailleerd ontwerp op dat op basis van kwaliteit en duurzaamheid kritisch kan worden geëvalueerd.
- De **verkoop onder voorwaarden** kan makkelijk elementen opnemen die zeer variabel zijn, of die beter contractueel vastgelegd worden.

Deze taakverdeling geldt als basisprincipe voor de opmaak van het RUP en de detaillering van de voorschriften.

9. Verbreding van de Kattendijkdok Oostkaai in functie van tram

Voor de realisatie van een vrije trambedding op de Kattendijkdok Oostkaai is een verbreding van het wegprofiel nodig zoals voorzien in het Masterplan Eilandje. Het goedgekeurde RUP Cadix heeft deze verbreding juridisch vastgelegd en zal geïncorporeerd worden in het RUP Eilandje.

10. **De Cadixwijk moet als een duurzame wijk worden ontwikkeld en geprofileerd.**
Reeds een heel aantal aspecten zijn opgenomen in de bestaande plannen. De toepassingen op schaal van het gebouw worden verwerkt in de verkoop onder voorwaarden van de kavels. Voor de toepassingen op schaal van het bouwblok of op schaal van de wijk is een Masterplan Duurzaamheid opgesteld dat de duurzame infrastructuur op grote schaal uitwerkt en de precieze relatie tussen de individuele infrastructuur en de publieke infrastructuur bepaalt.

Montevideobuurt

Buurt aan de Schelde

In de Montevideobuurt zijn de ruimtelijke en functionele confrontaties veel sterker dan in de Cadixwijk. Het bouwblokkenpatroon is er veel minder uitgebreid en de bouwblokken bestaan er grotendeels uit pakhuizen. De bebouwing staat er in contrast met grote open ruimtes en zware infrastructuur, zoals de Kattendijksluis.

Bovendien loopt er over de Montevideowijk een traject met een stedelijke schaal en aantrekkingskracht: de Scheldekaaien. De Scheldekaaien vormen de overgang van de wijken naar de Schelde. De ontwikkeling van deze kaaien wordt gezien in de ritmiek van open en bebouwde ruimtes over de hele lengte van de Scheldeoever. De kaaien vormen zo een langgerekt, publiek toegankelijk plein dat de stad bindt met het Eilandje.

Torens langs het Kattendijkdok

De Montevideobuurt volgt een andere strategie. De wijk is minder een klassieke woonwijk dan de Cadixwijk. De vier bestaande bouwblokken vormen minder een aanzet tot de uitbouw van een klassieke woonwijk. Ze worden dan ook beschouwd als een afgebakend eiland. Anderzijds bestaat de buurt voor een groot deel uit weidse open ruimtes waar de schaal van de haven sterk voelbaar is en die in het Masterplan versterkt worden.

De randen naar het Kattendijkdok en de Rijnkaai worden ingevuld met lossere bebouwing met een variërende typologie en functie. Er is hier dus eerder sprake van een confrontatie van verschillende grootschalige elementen, een morfologie die eigen is aan de haven. De trajecten door de Montevideobuurt lopen meer kriskras; de weidsheid van de haven en het contact met het water zijn er geoptimaliseerd.

Naar het noorden wordt de bebouwing ijler en vormt een overgang naar het meer landschappelijk opgevatte Droogdokeneiland. De boomaanplant, voorgesteld in het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte, speelt hierop in. Het Montevideopakhuis krijgt een nieuw front, onder de vorm van een nieuw gebouw of door het vrijmaken en eventueel deels openmaken van de bestaande gevel.

De culturele as loopt verder in de Montevideobuurt

De Falcon-Nassau as, of culturele as is, een tweede traject dat de binnenstad bindt met het Eilandje. In het Masterplan is deze as opgevat als een traject over de Oude Dokken en de Montevideowijk, langs een aantal solitaire gebouwen die culturele functies huisvesten. Men voelt er dus niet alleen de nieuwe dynamiek van dit stadsdeel maar ook de weidsheid die typisch is voor het Eilandje.

Het Ballet van Vlaanderen en de Koninklijke Filharmonie vestigden zich in de jaren '90 reeds langs de culturele as die het eerst als zodanig werd gedoopt door Manuel de Sola Morales in het kader van Stad aan de Stroom. De pakhuizen aan de noordzijde of op de kop van de Montevideobuurt aan het Limaplein beëindigen voorlopig de as die in een tweede fase meer noordwaarts over het Droogdokeneiland zou kunnen verderlopen.



Deze monumenten aan de kop van Montevideobuurt zijn een voormalige schuilplaats voor havenwerklieden (De Shop), de voormalige gebouwen van de legendarische rederij Red Star Line en de voormalige Montevideopakhuizen. De gebouwen zijn onder impuls van de visie van het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur beschermd en worden momenteel gerenoveerd waarbij ze een nieuwe culturele en publiekstreckende functie krijgen. De Red Star Line wordt een memorial waarin de Stad Antwerpen het verhaal zal vertellen van de miljoenen landverhuizers die destijds vanaf dit punt de oversteek maakten naar New York.

Funciemix met accent op culturele kop en stadstorens

In de Montevideobuurt wordt de vooropgestelde funciemix van wonen, kantoren, handel en culturele en publieke voorzieningen verdergezet. Ook hier wordt naar analogie met de andere wijken een specifiek accent gelegd. Door de gecombineerde ontwikkelingsstrategie van behoud van het bestaand weefsel met hierin de beschermde 'kop van de Montevideowijk' en slanke en ranke torens aan de rand van het Kattendijkdok worden mogelijkheden gecreëerd om een wijkgericht verwevingsmodel te implementeren.

Hierin wordt de nadruk gelegd op het creëren van een culturele kop van de Montevideowijk met culturele en publiekstreckende functies. Het aangrenzende Limaplein aan de beschermde Kattendijksluis zal vrijgehouden worden als evenementenplein en tevens als balkon naar de naastgelegen Droogdokkenzone.

Aan de dokrand van het Kattendijkdok wordt in 6 torens ruimte gecreëerd voor een dens woon- en kantorenprogramma dat tegelijk de open doorzichten grotendeels behoudt. De torens moeten alle uitgerust zijn met een 'stedelijke plint' dit wil zeggen dat het gelijkvloers levendige functies die interageren met de omgeving dient te herbergen. Tussen de torens worden parkjes aangelegd die het woonmilieu ondersteunen en tevens als rustplek dienst doen langs de Culturele as en voor de toeristen van de aanmerende riviercruises in het Kattendijkdok.

In de Montevideobuurt wordt de programmatische verdeelsleutel wonen/kantoren-handel/voorzieningen van het Masterplan Eilandje gebiedsgericht doorvertaald in een 50/30/20 verhouding. De 20% behelst de culturele publiekstreckers op de kop van de wijk en het Ballet van Vlaanderen. Het woningbestand zal stijgen tot ca. 1000 woningen overeenkomstig met een kleine 2000 bewoners.

Ontwikkelingsstrategie via marktbevragingen door het havenbedrijf

In de Montevideobuurt zijn grote delen in eigendom van het havenbedrijf. Voorafgaand aan het protocol stad-haven van 2008, dat een gefaseerde overdracht van alle gronden en patrimonium naar de stad bedingt, zijn door het havenbedrijf vanaf 2002 marktbevragingen georganiseerd. De bevragsbundels voorzagen een verkoop onder voorwaarden binnen de krijtlijnen van het Masterplan Eilandje.

Vijf bundels werden gelanceerd met betrekking tot de ontwikkeling van respectievelijk: De Shop, de Red Star Line, de Montevideopakhuizen, de torens Westkaai en het Droogdokeneiland. De laatste bevraging is intussen stopgezet. De overige hebben geresulteerd in de selectie van consortia die intussen het desbetreffende patrimonium van de haven hebben verworven en gestart zijn met herontwikkeling. Enkel in het geval van de Red Star Linegebouwen bestaat het consortium uit publieke partijen met name de Stad Antwerpen en AG Vespa.

De private ontwikkelaar van het Westkaaiproject, de zogenaamde nv Kattendijkdok is bij akte gehouden om een parkstructuur aan te leggen tussen de torens die bij oplevering als publiek domein wordt overgedragen aan de stad.

3.3 Visie op bouwblokniveau

3.3.1 Generieke regels uit het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur

In het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur (BKP/AR) worden generieke regels meegegeven die slechts ten dele kunnen doorvertaald worden in een RUP. Er worden kwaliteiten geformuleerd en de architecturale mogelijkheden en/of voorwaarden om deze kwaliteiten te kunnen realiseren. Deze kwaliteiten gaan over het effect van de architectuur op de openbare ruimte, het woonklimaat, duurzaamheid... Bij de beoordeling van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen is het echter belangrijk om deze kwalitatieve generieke spelregels mee in het achterhoofd te houden.

- **Duurzaamheid en ecologie**
Duurzaamheid en ecologie zijn noodzakelijke actuele thema's. De milieueffecten van het bouwen reiken verder dan de werf zelf. De werkelijke kostprijs van bijvoorbeeld afbraak is niet de prijs die we er vandaag voor betalen. Architectuur leeft niet alleen langer dan diegenen die haar gebouwd hebben, maar overleeft ook de functie van het gebouw. Duurzame architectuur heeft een interpreteerbare structuur, die maakt dat een voormalig pakhuis vandaag tot lofts wordt verbouwd. Zelfs in de korte periode tussen planning en oplevering kan de vraag naar bijvoorbeeld kantoorruimte wijzigen. De capaciteit van een gebouw om in functie te veranderen is essentieel, want niet alleen het gebouw, maar ook de publieke ruimte lijdt onder leegstand en verkommering.
- **Generositeit en gelaagdheid**
Goede architectuur neemt niet alleen 'plaats' in, ze geeft ook iets in de 'plaats'. Architectuur is schatplichtig aan een groter ruimtelijk geheel. De kwaliteit van de publieke ruimte is in hoge mate afhankelijk van de kwaliteit van de gebouwde ruimte. De gelaagdheid van architectuur maakt dat ze niet alleen gebouw is, maar ook bouwt aan een bouwblok en aan een straatwand. De generositeit van architectuur speelt niet alleen in op de zintuiglijke kwaliteiten van het gebouw zelf. Het karakter van architectuur straalt ook af op het woonklimaat van de omgeving.
- **Schaal**
De meeste bouwblokken op het Eilandje grenzen aan één van de dokken. De schaal van deze open ruimte is erg verschillend van die van de straten die door dezelfde bouwblokken worden gevormd. Dit gegeven is belangrijk voor de eigenheid van het gebied en staat voorop bij de ontwikkeling als een kwaliteit. De grootschaligheid van de ruimte op het Eilandje is uitzonderlijk voor een stedelijk gebied. Deze 'grote maat' is niet tegenstrijdig met de schaal van het wonen of 'de menselijke maat'. De twee schalen moeten op een goede manier gecombineerd worden.

Verschillende factoren hebben effect op de schaalwerking:

- bouwhoogte, de afwisseling en de continuïteit ervan
- ritme door de afwisseling van de verschillende panden
- ritme door geleding
- de maatvoering van openingen en onderbrekingen
- de continuïteit van materiaalgebruik
- functie



- **Bouwlagen en verdiepingshoogten**
De maximum bouwhoogte wordt uitgedrukt in aantal bouwlagen. Het is de bedoeling enerzijds een gevarieerde kroonlijsthoogte te bekomen en anderzijds het gebruik van grotere verdiepingshoogten te stimuleren. Het gelijkvloers is bij voorkeur hoger dan de bovenliggende verdiepingen. Een dakvorm bevat maximaal één bouwlaag.
- **Gelijkvloers**
Door de gelijkvloerse verdieping ontstaat de fysische overgang tussen privé en publiek. De functie van het gelijkvloers bepaalt of deze ruimte al dan niet strikt privé is. De architectuur kan de gewenste verhouding bepalen tussen het privé of publiek karakter van deze ruimte.

handel / horeca of publieke functie

In deze gevallen maakt het gelijkvloers of minstens de gevelpui als het ware deel uit van de publieke ruimte. Het is wenselijk om alle hoeken deze potentie te geven. Het doorzichtig maken van de hoeken is hierbij belangrijk en geeft ook een veiligheidsgevoel. Deze functies hebben behoefte aan een grotere verdiepingshoogte. Een duurzaam gebouw draagt deze potentie in zich.

wonen

In het geval van gelijkvloers wonen is de scheiding privé-publiek erg strikt. In plaats van de grens te verdunnen dient ze in dit geval vaak 'verdikt' te worden. Een verhoogd gelijkvloers niveau is een klassieke oplossing om privacy te geven aan het gelijkvloerswonen. Ook de uitwerking van plint, dorpel, het reliëf van de gevel, enz. zijn elementen die de relatie tussen privé en publiek verfijnen.

dienstruimten

Dienstruimten, garagetoegangen en diensttoegangen leveren meestal gesloten gevels op en hebben een negatieve werking op het straatbeeld en woonklimaat. Bij voorkeur liggen deze functies niet aan de straatzijde. Anderzijds is het belangrijk voor de welstand van het publiek domein dat de architectuur genoeg aandacht heeft voor dienstfuncties zoals fietsenberging, vuilnisberging, afzetruimte voor kinderwagens en boodschappen, bereikbaarheid voor verhuiswagens, enz.

- **Dakvormen**
Het BKP/AR wil in principe geen beperkingen opleggen inzake architecturale vormgeving. Alle dakvormen zijn toegelaten, mits verwijzing naar de nonsensie architectuur op het Eilandje. In die zin is het belangrijk oog te hebben voor de eenvoud en de schaal. Dakvlakken maken deel uit van de huid van de architectuur en zijn vaak niet aan het zicht onttrokken. Het principe van eenvoud en monochromie in materiaalgebruik is ook hier van toepassing. Platte daken die zich onder de hoogste bouwlaag ontwikkelen, moeten als volwaardig gevelement worden beschouwd en als zichtbaar worden behandeld. Het bruikbaar maken van platte daken is dan ook logisch, bijvoorbeeld door een esplanade, balkon, terras of een groen dak.
- **Raamopeningen**
Ook inzake raamopeningen wil het BKP/AR geen onnodige beperkingen opleggen, maar wel nogmaals verwijzen naar de context. De bestaande rijwoningen hebben de klassieke verticale ramen van de stadswoning.

De pakhuizen hebben soms een vrij gesloten gevel, maar vaak ook zeer open gevels met grote raamopeningen. De meer gesloten gevelwanden worden vaak geritmeerd door geledingen in de gevel gevormd door reliëf, kaders en het materiaalgebruik. Volledig opengewerkte skeletgevels en bandramen kunnen gebruikt worden, maar zijn meer aangewezen aan de dokzijden. De pakhuisgevels dragen, zoals de klassieke stadsgevel, een bepaalde mate van abstractie in zich. Vorm of grootte van de uitsparingen vertellen niets over de verschillende functies binnen het gebouw. De gevels zijn, met uitzondering van het gelijkvloers, opgebouwd met een gering aantal types raamopeningen. Dit principe wordt als kwaliteit vooropgesteld. Anderzijds kan door afwisseling van raamopeningen of geveltype variatie en ritme gebracht worden in de nieuwe bouwblokwallen.

- **Inpandige open ruimte**

Voor de nieuwe bouwblokken en voor nieuwe patiogebouwen in de bestaande bouwblokken wordt een minimum aan niet-bebouwde oppervlakte voorzien, minimaal 20% van de totale oppervlakte. De diepte van de ondergrondse parkeergarages moet aanplanting van hoogstammige bomen mogelijk maken in de niet-bebouwde zone. De inpandige open ruimten hebben een 'groen' karakter. Dit groen heeft niet alleen effect op de private of collectieve ruimte, maar kan via doorzichten inwerken op de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte. Bij de patiogebouwen in de bestaande bouwblokken kan de patio (al dan niet met tuinmuur) aan de straat grenzen. Die patio's hebben het statuut van private of collectieve ruimte (dus niet publiek), tenzij de ruimte deel uitmaakt van een publiek gebouw.

- **Terrassen, balkons, loggia's**

In de bespreking van de enveloppes van de bouwblokken van het Eilandje is reeds gesteld dat in- en uitsprongen van het gevelvlak moeten dialogeren met de aard en de schaal van het grotere geheel. Terrassen grenzend aan de publieke ruimte zullen een grote maat hebben en de hele gevel of een aanzienlijk deel ervan beslaan (zie Godfriedpakhuis). Loggia's zijn uitsprongen van de gevel in een andere constructie en materiaal dan de gevel zelf. Ook hier is de grote maat een vereiste en de verhouding van dit element tot het geheel.

▪ **Relatie inpandige ruimte – publieke ruimte, onderbreking van de straatwand**

De bouwblokken hebben een gesloten karakter. De bouwblokwallen kunnen onderbrekingen hebben mits ze het gesloten karakter respecteren. Onderbrekingen hebben een verhouding van hoogte/breedte groter dan of gelijk aan één. Het Eilandje heeft een grote oppervlakte publiek domein dankzij de open ruimte rond de dokken. Het 'Groenplan Eilandje' beschouwt de totaliteit als een groen gebied. Het is dus onnodig om de binnengebieden van bouwblokken publiek doordringbaar te maken. Een visueel contact vanuit de publieke buitenruimte met de binnengebieden heeft echter wel een positieve uitwerking op het woonklimaat.

▪ **Materiaal en kleur**

De schaal en het materiaalgebruik geven een soort ruwheid en monochromie aan het Eilandje, zowel in het horizontaal vlak van de open ruimte als in de verticale vlakken van de gevelwanden. Deze eigenschap wordt vooropgesteld als kwaliteit in de keuze van materiaal en kleurgebruik.

De no-nonsense architectuur van de pakhuizen en de loodsen zijn hierbij toonaangevend:

- monochromie
- baksteen/blauwe hardsteen/staal/beton/hout...
- eigen kleur van materiaal
- sterk gedempte kleuren
- grijswaarden
- geen spiegelende beglazing

▪ **Ondergronds parkeren**

De ondergrondse parkeergarage heeft een grote invloed op de structuur van het bovengrondse gebouw. Deze ruimte is meestal niet alleen verborgen maar ook niet voorzien van natuurlijke licht- en luchttoevoer. Een visuele relatie met de collectieve en/of publieke ruimte kan verrijkend zijn voor beiden. Ook een parking kan een boeiende ruimte zijn, parkeren hoeft geen straf te zijn. De vormgeving van in- en uitritten van parkeergarages verdient dezelfde aandacht als de andere gelijkvloerse bouwdelen. De juiste verschaling ervan in de gevelwand is belangrijk. Voor de nieuwe bouwblokken in de Cadixwijk is de inplanting van in- en uitritten wenselijk in de korte dwarsstraten eventueel aan de langszijde binnen de wijk maar nooit aan de dokzijde van de bouwblokken. Deze toegangen moeten opgenomen zijn in de bouwblokken.



3.3.2 Bouwblokspecifieke regels

Hieronder worden de bouwblokspecifieke regels uit het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur aangegeven, eventueel aangevuld of bijgestuurd door bijkomend ontwerp onderzoek en voortschrijdend inzicht bij toepassing van het voorgaande BPA Eilandje. Deze regels en richtlijnen vormen de concrete basis voor de uitwerking van stedenbouwkundige voorschriften in dit RUP.

Bestaande bouwblokken

In het bestaande bebouwingsweefsel op het Eilandje wordt ruimte gecreëerd voor het wonen als hoofdfunctie ondersteund door andere functies die verweven kunnen voorkomen. Daarnaast kunnen gemeenschapsfuncties overal 100% voorkomen.

In het voorgaande BPA Eilandje werd bij de goedkeuring het CHE of cultuur-historisch erfgoedrapport geschrapd uit de voorschriften omdat het hier een bijkomende procedure, aanvullend aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, betrof. Bovendien kwam het bestaande weefsel onder druk te staan door de aanduiding van een maximum bouwhoogte van veelal 6 bouwlagen ten aanzien van het bestaande weefsel. Hoewel deze bouwhoogte geen verplichting is maar enkel een bovengrens stelt aan bebouwing in het bestaande weefsel wordt dit vaak door de aanvrager als streefdoel gezien. Zonder bijkomende bescherming via de procedure van een CHE-rapport leidt dit vaak tot afbraak en hogere nieuwbouw. Anderzijds bevat het BPA Eilandje een harmonieregel die op een haast mathematische manier een invulling geeft aan dit principe hetgeen niet steeds strookt met een goede ruimtelijke kwaliteit.

In dit RUP Eilandje wordt het CHE-rapport terug ingevoerd maar ditmaal als onderdeel van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. In de bestaande bouwblokken of het bestaande bebouwingsweefsel wordt bovendien, naar analogie met de binnenstad, de volgende getrapte redenering gevolgd bij een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor een bouwproject:

- Het behoud van beeldbepalende gebouwen of gebouwen met culturele, historische en/of esthetische waarde primeert of de **CHE-regel** primeert.
- In de andere gevallen dient in harmonie met de omgeving gebouwd te worden of de **harmonieregel** wordt toegepast bij nieuwbouw (met het voorschrift van de bouwdiepte als beperking).
- De voorschriften van de bouwdiepte primeren op het harmonisch bouwen of het **strengere stedenbouwkundige voorschrift** met betrekking tot bouwdiepte primeert boven de harmonieregel.

De bestaande bebouwing in het bestaande stedelijk weefsel op het Eilandje wordt geacht waardevol te zijn en de wijziging van de bestaande toestand van elk gebouw of constructie is onderworpen aan de wenselijkheid van het behoud. Dit geldt zowel voor het exterieur, als het interieur. Het behoud van de elementen met culturele, historische en/of esthetische waarde in het bouwblok primeert.

Het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur heeft op perceelsniveau aangeduid welke gebouwen beeldbepalend en/of beschermenswaardig zijn qua exterieur. Op basis van deze evaluatie zijn reeds een heel aantal gebouwen beschermd op het Eilandje. De formeel niet beschermde maar beeldbepalende en/of beschermenswaardige gebouwen op het Eilandje verdienen een bijkomende bescherming. Anders dreigt het karakter van het typische bestaande bebouwingsweefsel met pakhuizen en rijwoningen

teloor te gaan ten koste van kaalslag en een teveel aan nieuwbouwprojecten. Tijdens de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag worden de culturele, historische en/of esthetische waarden van alle aanwezige elementen dan ook afgetoetst. De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag dient in de beschrijvende nota voldoende informatie te bevatten over het cultuurhistorisch profiel van de aanwezige elementen zodat de vergunningverlenende overheid deze kan afwegen.

Bij nieuwe invullingen in het bestaande bebouwingsweefsel wordt voornamelijk uitgegaan van de harmonieregel. Dit wil zeggen dat indien het gebouw of delen ervan niet behouden dienen te worden, geldt de harmonieregel voor het bepalen van de bouwhoogte, de kroonlijsthoogte, de bouwdiepte, de vrije hoogte, de terreinbezetting en de plaatsing van de gebouwen. Aspecten zoals gevelmaterialen zitten niet vervat in de harmonieregel van het RUP Eilandje om meer flexibiliteit naar accentbebouwing toe te laten. Sowieso wordt bij de vergunningverlening en het richtinggevend advies van de welstandscommissie rekening gehouden met de krijtlijnen van de Architectuurnota die pleit voor no-nonsense pakhuisarchitectuur eigen aan het Eilandje. Accentbebouwing in het bestaande weefsel wordt slechts in bepaalde gevallen toegestaan waarbij door de Welstandscommissie steeds de dialoog met de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit en welstand wordt nagegaan.

In een omgeving waar de bestaande bebouwing homogene kenmerken vertoont, moeten de op te richten of de te verbouwen gebouwen zodanig worden ontworpen dat ze in harmonie zijn met de kenmerken van de omgeving. Bij toepassing van de harmonieregel kijkt men naar de aangrenzende gebouwen, naar de straatwand of naar een ander ruimtelijk geheel. Men bekijkt het gebouw steeds vanuit een logisch geheel in de omgeving waar een harmonische samenhang merkbaar is.

De bouwdiepte bijvoorbeeld wordt in de eerste plaats bepaald door de harmonieregel. Voor nieuwbouw, functiewijzigingen en verbouwing met volumewijziging gelden ook afmetingen waarbinnen alle gebouwen van de bestemmingszone moeten vallen en die met de harmonieregel niet overschreden kunnen worden: de bouwdiepte voor de gebouwen bedraagt maximaal 24 meter op het gelijkvloers en 14 meter op de verdiepingen.

In de zone voor bestaand weefsel waar de harmonieregel geldt is geen maximum bouwhoogte opgenomen. Reden hiertoe is te verhinderen dat bestaande lagere bebouwing onder druk komt te staan van afbraak en nieuwbouw met maximum kroonlijsthoogte. De ervaring bij de dienst stedenbouwkundige vergunningen leert dat deze praktijk courant voorkomt op het Eilandje en leidt tot vrij veel kaalslag van beeldbepalende gebouwen. In het RUP Eilandje willen we deze praktijk tegengaan door de dubbele inzet van de CHE-regel en de harmonieregel. Deze regels draaien de regelgeving om en maken het bestaande als referentie voor het nieuwe waardoor hoge gebouwen in weefsel met lagere gebouwen niet mogelijk zijn (bijvoorbeeld delen van de Londen-Amsterdamstraat) en bijvoorbeeld afwijkende hoogbouw in het CHE-gebied aan de Brouwersvliet niet mogelijk is. De mediaanhoogte van de monumentale pakhuizen is daar allesbepalend voor nieuwe bouwhoogte.

Samenvattend kan gesteld worden dat de regels (die zijn doorvertaald in de voorschriften van dit RUP) aangaande de culturele, historische en/of esthetische waarde (de CHE-regel), de harmonieregel en de maximale bouwdiepte zijn een trapconstructie en moeten op een correcte manier ten opzichte van elkaar toegepast worden. De CHE-regel primeert boven alle andere voorschriften. Een gebouw of een deel van het gebouw dat waardevol is moet blijven bestaan en





hersteld worden. Hier gelden tegenstrijdige regels (met inbegrip van de harmonieregel en de maximale bouwdiepte) niet. Wanneer iets niet zo waardevol is dat het behouden moet blijven vanuit cultuurhistorisch perspectief geldt de harmonieregel. Maar deze harmonieregel heeft een limiet op het vlak van bouwdiepte. Indien de harmonieregel vraagt om dieper te bouwen dan de maximale bouwdiepte, geldt de harmonieregel met betrekking tot de bouwdiepte niet, maar wel de regel van de maximale bouwdiepte.

Verder stelt het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur in haar generieke regels dat in de mate van het mogelijke open binnengebieden met een groen karakter in de bouwblokken dienen gecreëerd te worden. Dit veronderstelt een ontpittingsbeleid dat evenwel steeds dient afgewogen te worden ten opzichte van het wenselijke behoud van bepaalde pakhuizen met een grotere bouwdiepte. In bepaalde gevallen kan dit leiden tot deels ontpitting, deels behoud van de meest waardevolle delen van een pakhuis. Dit veronderstelt sowieso steeds een kritische en nauwgezette afweging vanuit het duurzaam ruimtelijk ordeningsbeleid zoals weergegeven in het Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur.

Ten slotte dienen in geval van een ondergrondse parking parkingritten mee geïntegreerd te worden in het gebouw op een kwalitatieve manier en in een gepaste verhouding tot het gebouw zelf. Doodse gevels dienen vermeden te worden.

Opmerking: Het Koninklijk Entrepotgebouw als afwerking van de AMCA-site uit de jaren '90 aan de rand van het Willemdok is opgenomen in het artikel van het bestaand weefsel of de bestaande bouwblokken omwille van de specifieke randvoorwaarden die het Masterplan Eilandje stelt aan dit project naar inpassing in het bestaand weefsel van de Oude Dokken. Zo doorbreekt het Koninklijk Entrepotgebouw aan het Willemdok als woongebouw de geplande monofunctionele invulling van de AMCA-site als maritieme kantoorzone en past het zich vormelijk naadloos in in de wanden met pakhuizen die de Oude Dokken begrenzen.

Nieuwe samengestelde bouwblokken aan de dokranden

In de nieuwe bouwblokken aan de dokranden van de Cadixwijk en het hoekblok aan de Oude Dokken en de Rijnkaai ligt de nadruk op het creëren van een woonweefsel ondersteund door andere functies. De voorgestelde morfologie door het Masterplan is er één van verderzetting van de bestaande orthogonale bouwblokkenstructuur. Ten aanzien van de nieuwe bouwblokken aan de randen van de Cadixwijk die door de Haven aan de Stad zullen worden overgedragen (en dus in eigendom van de Stad komen) zijn bestemmingswijzigingen aangebracht ten opzichte van het RUP Cadix om het toekomstige woonweefsel in de Cadix nog te versterken. Zo zijn de bouwblokken niet langer ingekleurd als zone voor centrumfuncties maar als zone voor wonen zodat de beoogde ontwikkeling van 75% wonen met bijbehorende wijkvoorzieningen (4%) en 'slechts' 21% kantoren en handel duidelijk wordt benadrukt. Sowieso zijn en zullen op basis van het RUP Cadix door de Stad Antwerpen geen gronden worden uitgegeven zodat geen sprake is van wijzigingen qua randvoorwaarden ingevolge het RUP Eilandje tegenover andere eigenaars dan de Stad.

- **Hoekblok Sint-Laureiskaai (Oude Dokken B2)**

Het nieuwe bouwblok B2 aan de Sint-Laureiskaai zal zich inpassen in het kadefront en in de orthogonale bouwblokstructuur van het Eilandje. Het bouwblok sluit aan bij de schaal van de andere bouwblokken en maakt de overgang naar de weidsheid van de Scheldekade. De maximale kroonlijsthoogte is beperkt tot 7 bouwlagen. Sowieso is steeds een teruggetrokken extra bouwlaag toegelaten. De bouwlijn van de buitenzijde van het bouwblok ligt in principe op de perceelsgrens. De bouwlijn aan de inpandige ruimten kan gevarieerder en vrijer zijn, maar moet wel het resultaat zijn van een compositie. De inpandige open ruimte kan bestaan uit één of meerdere patio's. Voor deze ruimten moet het principe gelden dat ze als ruimte ontworpen zijn en niet het resultaat zijn van negatieve restruimten met 'achterkantgevels'. Het is wenselijk de ondergrondse parkeergarages te concentreren om ook het aantal in- en uitritten te beperken. Deze toegangen zijn bij voorkeur gesitueerd aan de straatzijden en niet aan de dokzijden. Het concept en de inplanting van de parkeergarages moet de aanplanting van bomen toelaten in de binnenruimte.

- **Lange bouwblokken aan de New Yorkkade (A2, A3, A5)**

De basisstructuur van het homogeen raster uit het Masterplan Eilandje vormt de basisfiguur voor de ontwikkeling van de bouwblokstructuur van de Cadixwijk. Door de straten uit het bestaande rastervormige weefsel door te trekken tot tegen de dokranden wordt dit raster vervolledigd en ontstaan duidelijk begrensde bouwblokken met een binnengebied dat private of collectieve tuinen kan bevatten. Oeningen of onderbrekingen in de bouwblok wand zijn toegelaten voor zover ze het gesloten karakter van het bouwblok respecteren.

De bouwblokken aan de New Yorkkade betreffen samengestelde bouwblokken met een middenschalige korrelmaat van de bebouwing (cfr maat van pakhuis) en variatie in architectuur. Aansluitend en op maat van de tram-as wordt een gemiddelde bouwhoogte van zes bouwlagen vooropgesteld. Een gelijke kroonlijsthoogte over het volledige bouwblok is echter, vanuit de beeldkwaliteit van de Cadixwijk, niet kenmerkend voor de bebouwing in de Cadixwijk. Er wordt daarom gestreefd naar variabele, afwisselende kroonlijsthoogten zodat een speels beeld ontstaat tussen de verschillende projecten en de eigenheid van elk gebouw tot uiting komt. Naar de dokranden, het Cadixplein, de Kattendijkdok Oostkaai en de Londen-Amsterdamstraat moet het mogelijk zijn accenten toe te voegen op de gemiddelde hoogte, waarbij 7 bouwlagen als maximum geldt. Sowieso is steeds een teruggetrokken extra bouwlaag toegelaten. Als principe blijft wel gelden dat de gemiddelde bouwhoogte van het bouwblok niet hoger mag zijn dan zes bouwlagen.

Het Masterplan Duurzaamheid Cadixwijk geeft aan dat in functie van bezonning lagere gebouwdelen en openingen noodzakelijk zijn. Zo niet kunnen vrij donkere binnengebieden ontstaan.

De kern van het bouwblok dient open en onbebouwd te blijven. Deze binnengebieden dienen open, groene verblijfsruimtes te worden voor bewoners en gebruikers van het bouwblok. Hier worden geen publieke parken of groenruimtes beoogd, maar kwalitatieve, private of collectieve tuinen. Dit aangezien de Cadixwijk reeds zeer veel publieke ruimte aan de dokranden heeft en bovendien in het raster een publiek park voorzien wordt. De tuinen dienen het woonkarakter en

de verblijfskwaliteiten van de bouwblokken te versterken. Door de inzet van een getrap instrumentarium waarbij in een volgende fase een verkavelingsplan of uitgewerkte projectdefinitie voor een wedstrijd of open oproep wordt opgemaakt wordt als voorschrift in het RUP een vrije bouwdiepte ingeschreven mits vrijhouden van 20% open ruimte per bouwblok. Bijkomende randvoorwaarden naar het openhouden van het binnengebied kunnen later worden ingevuld waarbij eventueel bijkomende inzichten vanuit een wedstrijdontwerp kunnen worden meegenomen.

Deze bouwblokken zullen ontwikkeld worden in regie van de stad waarbij een getrap instrumentarium wordt ingezet via de opmaak van een verkavelingsplan en verkoop onder voorwaarden. Indien een bouwblok als totaalproject zou worden gerealiseerd zal een open oproep of wedstrijd worden georganiseerd op basis van een uitgewerkte projectdefinitie zodat ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van het project kritisch kunnen worden geëvalueerd door een jury.

Omwille van de stedelijke regiefunctie en het inzetten van een getrap instrumentarium legt het RUP de vooropgestelde functie- en woningenmix voor de Cadixwijk niet vast in de voorschriften. De beoogde functie- en woningenmix wordt door de stad opgevolgd bij de gefaseerde realisatie van de ontwikkelbare rand en verder gedetailleerd in verkavelingsplannen of projectdefinities van wedstrijden. Hierbij wordt een verweving op schaal van het bouwblok voorgesteld om een levendige wijk te bekomen. Dit wil zeggen dat een bouwblok of gebouwgeheel in de Cadixwijk kan samengesteld worden uit een sociale woningproject, residentiële en betaalbare woningen, een kantoorunit, een school.... Op deze manier bekomen we een flexibele verdeling van functies die aanleunt bij de typologie en het gevarieerde beeld van de bestaande Cadixwijk. Er moet wel altijd voor worden gezorgd dat de klemtoon van de wijk op het wonen blijft liggen.

- **Bouwblokken aan de noord- en ooststrand van de Cadixwijk (Cadix B1, B2, C1, C2, D2, D3, D4)**

De bouwblokken aan de noord- en ooststrand van de Cadixwijk kaderen binnen dezelfde visie van het Masterplan Eilandje met name het doortrekken van het bouwblokraster van de Cadixwijk tot op de dokranden.

Bij de ontwikkeling van de bouwblokken aan de noord- en ooststrand wordt een gesloten bouwblokvorm nagestreefd met een open en groene binnenruimte. De bouwblokken hebben een middenschalige tot kleinere korrelmaat van bebouwing die enerzijds aansluiting vindt bij de maat van de dokken, en anderzijds op de kleinschaligere bebouwing centraal in de Cadixwijk. Omwille van een betere bezonning voor de noordkaai en de mogelijke ligplaatsen voor woonboten aan de zuidelijke oever van het Houtdok, wordt de bouwhoogte voor de noordelijke bouwblokken beperkt. De bouwhoogte wordt aangepast aan de bouwhoogte van de blokken in het binnengebied om de overgang tussen rand en binnengebied niet te scherp te maken. Een maximale bouwhoogte voor de noordelijke bouwblokken van 4 lagen wordt vastgelegd. Voor de bouwblokken aan de ooststrand wordt een maximale bouwhoogte van 6 lagen vastgelegd.

Ten opzichte van de samengestelde bouwblokken aan de Kattendijkdok Oostkaai wordt er voor de noordrand gestreefd naar een verdere opdeling in kleinere loten. Bij de uitwerking van het verkavelingsplan kan er dan geopteerd worden om in te



zetten op een groot aantal grondgebonden rijwoningen. Om die reden wordt het parkeren voor deze bouwblokken niet overal verplicht ondergronds georganiseerd. Voor kleinere loten wordt een kwalitatieve inpandige oplossing op het maaiveldniveau mogelijk geacht.

- **Compacte blokken (Cadix A1, A4, B6', D1, C5, D6)**

De compacte bouwblokken in de Cadixwijk, veelal gelegen aan een pleinruimte, kunnen uitgewerkt worden als één project: een monoblok of monovolume met een éénvormige architectuur. Een verdere opdeling van deze bouwblokken in loten is mogelijk, maar wordt niet verplicht. De compacte bouwblokken kunnen ontwikkeld worden als een gesloten bouwblokvorm met flexibel indeelbare open binnenruimten.

Het model van een gesloten 'schil' met een open 'pit' of binnengebied vormt voor deze bouwblokken nadrukkelijk geen streefdoel. De open ruimten kunnen op een flexibele en creatieve wijze worden ingevuld. Het bouwblok is volledig bebouwbaar voor het aantrekken van grotere functies. Ook de compacte blokken passen zich strak in, in het Cadixraster. In de compactere bouwblokken kan is een open kern niet noodzakelijk de garantie om tot een kwalitatieve inrichting van het bouwblok te komen. In deze bouwblokken wordt de verplichting van de open kern, via de bouwveloppe, niet opgelegd, maar blijft wel mogelijk.

Opmerking 1: De bouwblokken A4 en A5 werden fysiek 'gewisseld' ten opzichte van het Masterplan Eilandje om volgende redenen:

- Er ontstaat een logischere afstemming met het homogeen Cadixraster: de inplanting van het bouwblok volgt niet meer de randen van het bouwblok van de Douanesite, dewelke een echte uitzondering vormt in het raster.
- Door het positioneren van een langgerekt samengesteld bouwblok op de hoek van de Londenstraat wordt het typerend beeld van de Cadixwijk versterkt en sterker afleesbaar vanaf deze as. Enkel het bouwveld B6' kan als een monoblok worden ontwikkeld langs de Londenstraat.
- De compacte bouwblokken A1, D1 en A4 grenzen elk aan een publieke pleinruimte. Dit versterkt de aanwezigheid van deze blokken in de wijk en verhoogt de herkenbaarheid van de publieke ruimten.

Opmerking 2: Het bouwblok A5 en B6', wijkt iets terug ten opzichte van de bouwlijn langs de Londenstraat, en dit -in afstemming op advies van de openbare vervoersmaatschappij De Lijn- om de trambedding in de Londenstraat en de nodige bochtstralen te kunnen realiseren.

Opmerking 3: Het bouwblok A1 wijkt iets terug van de bouwlijn van de andere blokken in de Kattendijkdok Oostkaai omwille van de aanlanding van de Mexico-brug.

Opmerking 4: Het bouwblok D1 wordt sterker uitgelijnd binnen het Cadixraster. Op deze manier vormt het effectief een deel van het raster terwijl het in het BPA al een deel er buiten viel en aansluiting zocht bij E1. Het verschil tussen deze twee blokken wordt op die manier sterker uitgewerkt.

Torens op het Eilandje

- **MAS op de Hanzestedenplaats (Oude Dokken C2)**

Op de Hanzestedenplaats verrijst het MAS naar een ontwerp van Neutelings-Riedijk architecten. Het MAS heeft een hoogte van 63m. De functie van stadsmuseum sluit perfect aan bij de culturele publieke functie die het Masterplan Eilandje voorziet op deze centrale plek temidden van de Oude Dokken. Verder past het MAS zich perfect in in de skyline van het Eilandje en belichaamt het gebouw op een eigentijdse en eigenzinnige wijze de identiteit van het Eilandje door de stapeling van depots.

Voor het project is een internationale wedstrijd georganiseerd waarbij de ontwerpers een grote ontwerprijheid kregen binnen bewust vage krijtlijnen aangegeven door het Masterplan voor de Hanzestedenplaats. Enkel de laureaat koos voor een torengedouw en wist daarmee de jury te overtuigen. Het MAS-ontwerp als speerpuntproject op het Eilandje heeft in deze haar eigen stedenbouwkundige kader gecreëerd dat evenwel naadloos aansluiting vindt bij de globale visie van het Masterplan voor het Eilandje.

- **Londentoren (Oude Dokken H8)**

Het in het Masterplan voor de AMCA-site uit de jaren '90 geplande torengedouw aan het Willemdok wordt door het Masterplan Eilandje verschoven naar de Noorderplaats als poort tot het Eilandje en de Leienboulevard. Bovendien biedt de hier intussen gerealiseerde Londentoren een antwoord op de geplande hoogbouw op de kop van park Spoor Noord aan de overzijde van de Italiëlei. Een parkbrug (zoals opgenomen in het BPA Spoor Noord) tussen de sokkel van de Londentoren en de kop van Spoor Noord legt een functionele link tussen het park en het Eilandje.

In de voorschriften wordt de maximumhoogte van de toren vastgelegd op 77m. Ter inpassing in de gebouwde omgeving van de AMCA-site wordt een sokkel en toren voorgeschreven waarbij de sokkel beperkt is tot 9 bouwlagen en gelegen op de gevellijn aan de Italiëlei. Qua toegelaten functies doorbreekt de toren de monofunctionele invulling van de AMCA-site door ook andere functies zoals wonen toe te laten.

Intussen is de Londentoren gerealiseerd als een torengedouw met woonfunctie. Aansluitend is een lager kantoorvolume opgericht. Beide gebouwen zijn verbonden door een lagere sokkel van 7m hoog die ruimte laat voor de aanlanding van de parkbrug van Spoor Noord.

- **Torens aan de Westkaai van het Kattendijkdok (Montevideo D2-D7)**

Aan de Westkaai van het Kattendijkdok voorziet het Masterplan Eilandje zes torens met een gemixt programma. Het gaat om zes ranke en slanke torens met een beperkt grondvlak die temidden van een parkstructuur worden inplant. Op die manier wordt tegelijk een dens stedelijk programma toegevoegd en de doorzichten naar de dokken en de monumenten op de kop van de wijk behouden. Op die manier gaat de rij torens een dialoog aan met de omgeving. Ze verwijzen naar een verticaal stapelen van de typische pakhuisstructuur dewelke het best zichtbaar is in het beschermde Godfriedpakhuis aan de Oude Dokken. In hun strenge vormgeving sluiten ze aan bij de 19e eeuwse no-nonsense-architectuur van loodsen zoals de Montevideopakhuizen.





De torens worden inplant aan weerszijden van een strip die op respectievelijk 20m van de bestaande gevels en op 10m van het Kattendijkdok verwijderd is. Ondergronds kan een parkeergarage doorlopen vanaf toren 1 tot en met toren 6. Tussen de torens worden publieke parkvakken aangelegd met plaats voor hoogstammige bomen. Om de rankheid van de torens te waarborgen is het grondvlak beperkt tot 400m² (voor 4 torens) of 600m² (voor 2 torens). Om de realiseerbaarheid van het project te verhogen wordt in de bindende voorschriften voor de smalle torens het grondvlak opgetrokken tot 440m². Dit biedt iets meer speelruimte in het bouwtechnisch en architectonisch herbergen van een gemengd programma (inclusief liften, trappenkokers, technische lokalen...) én vooral in het integreren van een parkinginrit met hellingbaan naar de ondergrondse parking. De bouwhoogte is vastgelegd op maximum 60m. Op die manier refereren de toren naar de MAS-toren aan de Oude Dokken. Het gelijkvloers van de torens moet levendige functies herbergen zodat er interactie ontstaat met de omgeving, een principe dat wordt aangeduid als dat van 'de stedelijke plint'.

In 2002 organiseerde het havenbedrijf een verkoop onder voorwaarden waarbij de nv Kattendijkdok werd geselecteerd en de havengronden in eigendom kreeg ter realisatie van het torenproject. Internationaal befaamde architecten zoals Diener, Chipperfield en Gigon & Guyer ontwerpen de torens volgens de hoogste kwaliteitsvereisten en de randvoorwaarden van een windstudie opgemaakt door de ontwikkelaar. Desvigne landschapsarchitecten tekent de parkvakken volgens de richtlijnen van hun eigen Groenplan Eilandje. De torens worden gefaseerd gebouwd.

- **Cadixtoren op kaai 38 (Cadix E1)**

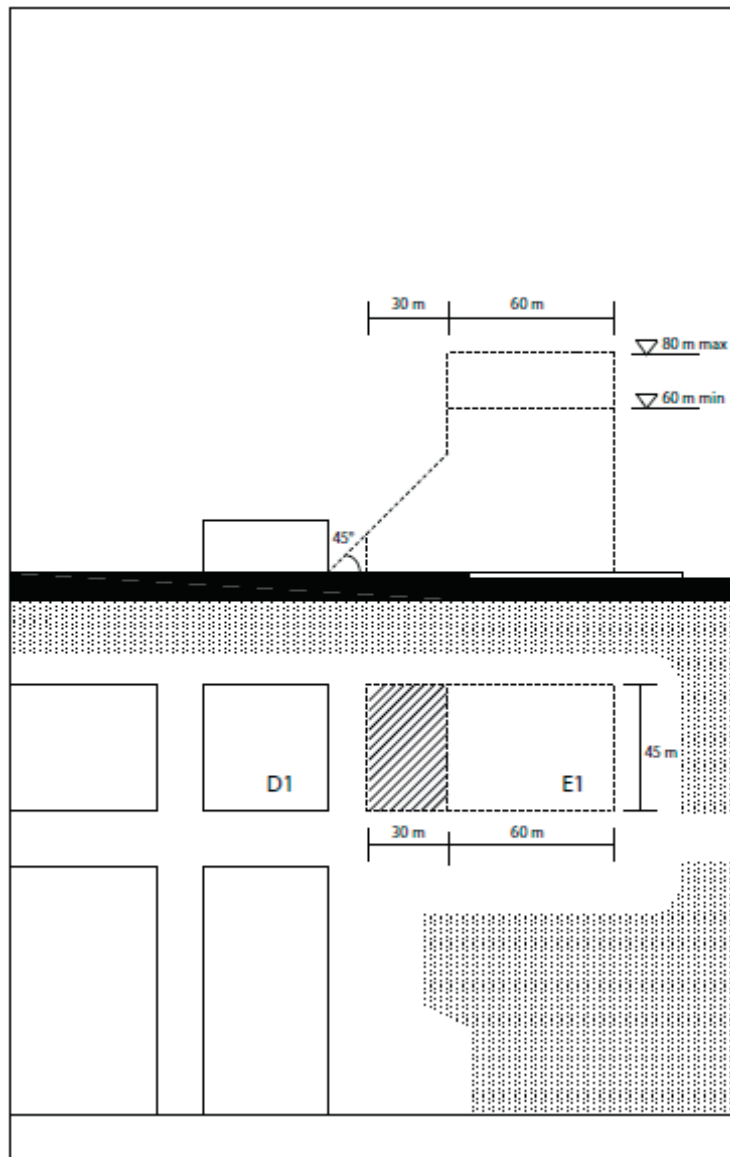
Het Masterplan Eilandje voorziet een toren op kaai 38 in de Cadixwijk. De onderliggende visie is dat het bestaande bebouwingsraster van de Cadixwijk wordt doorgetrokken tot tegen de dokranden, maar dat het bouwveld E1, door zijn ligging op een landhoofd (kaai 38) omgeven door water aan drie zijdes, buiten het raster valt. Deze locatie leent zich volgens het Masterplan Eilandje daardoor voor de bouw van een solitair en massief torenvolume buiten het homogeen raster van de Cadixwijk. De visie is gebaseerd op het verscherpen van het onderscheid tussen raster en bouwblok enerzijds en solitaire toren met open ruimte van de dokken anderzijds.

De keuze voor een torengedouw op deze locatie past in het algemeen ruimtelijk beleid voor de stad en in het bijzonder het beeld van de waterstad uit het s-RSA. De stad wil haar relatie met het water versterken. Torengedouwen zijn bij voorbaat elementen die de stad en het water verbinden. Het stimuleren van hoogbouw is vanuit ruimtelijk-economisch oogpunt zeker te verdedigen. Het stapelen van functies is een teken van zuinig ruimtegebruik. Door hoger te bouwen blijven gronden beschikbaar voor latere ontwikkelingen.

In dit RUP wordt een minimum hoogte opgelegd voor de toren van 60 meter. Deze minimumhoogte refereert naar de andere torens op het Eilandje: alle torens zijn er minimaal 60m hoog. Door een minimumhoogte op te leggen garandeert het RUP dat er effectief een toren, en dus een hoogteaccent op kaai 38, zal komen. De ervaring van het BPA Spoor Noord toont immers aan dat het voorzien van een bouwveloppe voor een toren zonder opgelegde minimumhoogte niet noodzakelijk leidt tot een effectief gebouwde toren maar een proportioneel te laag volume toelaat.

Bovendien wordt een maximum bruto-vloeroppervlakte vastgelegd van 30.000m² om de realiseerbaarheid (vanuit ruimtelijk-economisch oogpunt) van een toren te verhogen. Volgens het principe van communicerende vaten zal dan in de ontwikkelbare rand van de Cadixwijk aan de Kattendijkdok Oostkaai en het Houtdok minder vloeroppervlakte gerealiseerd worden zodat de theoretische bovengrens van het vorige BPA Eilandje m.n. 160.000m² voor deze rand niet wordt overschreden. Maximum 20.000m² mag ingevuld worden met kantoren. Dit zorgt voor een functiemix in de toren. Deze kan aangewend worden om een levendige plint te realiseren, maar ook bijvoorbeeld voor een publiekstoegankelijke top in de toren. Uit ontwerpend onderzoek blijkt verder dat de combinatie van de minimumhoogte van 60m en een maximum bruto-vloeroppervlakte van 30.000m² een slank, en geen plomp, volume oplevert.

Om ervoor te zorgen dat de toren ver genoeg verwijderd is van het Cadixraster wordt opgelegd om de toren aan de oostzijde van de zone op te richten. Het meeste westelijke deel van de bouwzone laat een lagere bouwhoogte toe zodat een toren met sokkel kan worden gecreëerd en zodoende een overgang naar de bouwblokstructuur van de Cadixwijk. In de voorschriften wordt dit doorvertaald als over een afstand van 30 m vanaf de westelijke grens van de zone wordt de kroonlijsthoogte begrensd door een denkbeeldig schuin vlak onder 45° vertrekende vanaf de westelijke grens van het bouwvlak D1. Dit principe wordt geïllustreerd door een figuur. Hier kan een lagere sokkel als overgang naar de toren gerealiseerd worden.



De bouwdiepte is vrij om de ontwerpvrijheid zo ruim mogelijk te houden. de ambitie van de stad is sowieso om naar analogie met de torens Westkaai en het MAS een wedstrijd te organiseren zodat het enkel het allerbeste project wordt geselecteerd om gebouwd te worden.

De maximumhoogte van de toren op kaai 38 wordt vastgelegd op 80m zodat de toren zich inpast in de skyline van het Eilandje en kop Spoor Noord met torens variërend van 60 tot 80m hoogte. Bijkomend ontwerpend onderzoek via 3D-renderings toont bovendien de inpassing van de toren in een ruimere omgeving aan.

Op basis van een eerste windsimulatie kan er windhinder verwacht worden. Daarom zal er in de procedure voor verkoop onder voorwaarde voor de toren een windstudie verplicht worden. De maatregelen die uit deze windstudie komen,

zullen in de verkoopvoorwaarden worden opgenomen. In de verkoopbundel wordt er aangegeven om deze maatregelen zoveel mogelijk deel te laten uitmaken van het ontwerp. Zo suggereert het ontwerpend onderzoek en het Masterplan duurzaamheid Cadixwijk om de plint van de toren zo te ontwerpend dat deze kan voorzien in de opvang van valwind. De schaduw van de toren zal bijna volledig over het watervlak van het Houtdok vallen en dus geen bewoners in de schaduw zetten.

Op het vlak van mobiliteit worden er specifieke maatregelen opgenomen in de aanleg van de vervoersinfrastructuur van de Cadixwijk en bij de ontwikkeling van de site zelf via de verkoop onder voorwaarden. Voor deze locatie wordt een multimodale ontsluiting beoogd. De toren is vlot bereikbaar met het openbaar vervoer: in een straal van circa 300 meter worden minstens drie tramhaltes voorzien, namelijk aan (de keerlus van) de Kattendijkdok Oostkaai, aan de Kempisch dok Westkaai, en aan de kruising Noorderlaan-IJzerlaan. Voor deze laatste halte zijn twee bruggen noodzakelijk. Deze twee bruggen vormen onderdeel van een belangrijke fiets- en wandelroute die het verlengde vormt van de Groene Singel. Ze verbindt enerzijds de IJzerlaan over het Asiadok en het Kempische dok met de Cadixwijk en kaai 38.

Bijzondere gebouwen: Rijnkaaisite en Cadixhart

- **Rijnkaaisite**

Het Chiquitagebouw of hierna Rijnkaaisite genaamd is een stedenbouwkundig ‘accident’ aan de Rijnkaai. Het solitaire gebouw doorbreekt de rigide bouwblokstructuur van de Oude Dokken en kan gezien worden als een overgang naar de solitaire loodsgebouwen aan de Rijnkaai. Vandaar dat deze wordt ingeschreven bij de bijzondere gebouwen in de voorschriften van dit RUP die de intentie hebben om de vermelde overgangssituatie te accentueren. Dit resulteert in voorschriften waarbij op termijn wordt gestreefd naar een bouwblok met gevellijnen grenzend aan de aanpalende straten (Rijnkaai, Amsterdamstraat, Bataviastraat en Dinanstraat). De oorspronkelijke straatbreedte van de Bataviastraat wordt in het RUP behouden om voldoende licht en zicht te garanderen voor de appartementen aan de andere zijde van de straat zoals tevens werd vastgelegd in een juridische dading die bij gemeenteraadsbesluit werd goedgekeurd. De bouwhoogte ervan wordt in harmonie met de omgeving vastgelegd op een spel tussen 5 en 7 bouwlagen, waarbij de bebouwing aan de Bataviastraat om hoger vermelde redenen niet hoger mag zijn dan 5 bouwlagen. Centraal in het bouwblok mag hoger gebouwd worden tot 9 bouwlagen mits voldoende open ruimte (15%) in het binnengebied wordt gevrijwaard. Op die manier kan op termijn een bijzondere nieuwe bouwveloppe worden gecreëerd die tegelijk in harmonie is met de bouwblokken aan de Oude Dokken als met de solitairaan aan de Rijnkaai.

- **Cadixhart (Cadix B5)**

Bij de ontwikkeling van het Cadixhart of de Douanesite, wordt een gesloten bouwblok nagestreefd, met centraal in het bouwblok een of meerdere hogere volumes. Het bestaande gebouw van de Douane vormt nu reeds een uitzondering in de morfologie en typologie van de Cadixwijk. Het bestaande gebouw volgt, als solitair bouwvolume, de bestaande configuratie van het gesloten bouwblok niet en is beduidend hoger dan de omliggende bebouwing (32m).

Ook de Douanesite dient zich in te schrijven in het homogeen raster van gesloten bouwblokken in de Cadixwijk. De hoogte van het bouwblok op de rooilijn (=schil) wordt afgestemd op de gemiddelde bouwhoogte van de bestaande, omliggende bouwblokken. Minimaal dient de schil op de rooilijn 3 bouwlagen hoog te zijn en maximaal 5 bouwlagen.

Het bestaande Douanegebouw kan binnen in het bouwblok behouden blijven of vervangen worden door een of meerdere nieuwe hogere volumes. Om dit mogelijk te maken wordt, naast de bouwenvolp van de schil (zoals hierboven beschreven) nog een tweede bouwenvolp opgesteld voor het bouwen in het binnengebied. Deze enveloppe is zo opgesteld dat het bestaande gebouw van de Douane er in past, dat het gebouw uitgebreid kan worden, maar ook dat het gebouw vervangen kan worden door andere hogere volumes. De bouwhoogte wordt daartoe beperkt tot 32m.

Voor de totale site van bouwblok B5 wordt een maximaal te realiseren bruto-vloeroppervlakte opgelegd van 40.000m². Wat kantoren betreft wordt er een maximale bruto – vloeroppervlakte van 10.000m² toegestaan. Door deze beperkingen blijft er voldoende ruimte over voor wonen, wijkvoorzieningen en commerciële functies, culturele, recreatieve en sportieve voorzieningen. Gezien de centrale ligging van het bouwblok in de Cadixwijk wordt de mogelijkheid voorzien om een ondergrondse buurtparking onder het gebouw te realiseren tot 200 parkeerplaatsen.

Gebouwen en bouwblokken met stedelijke functies aan de Italiëlei en op de kop van de Montevideowijk

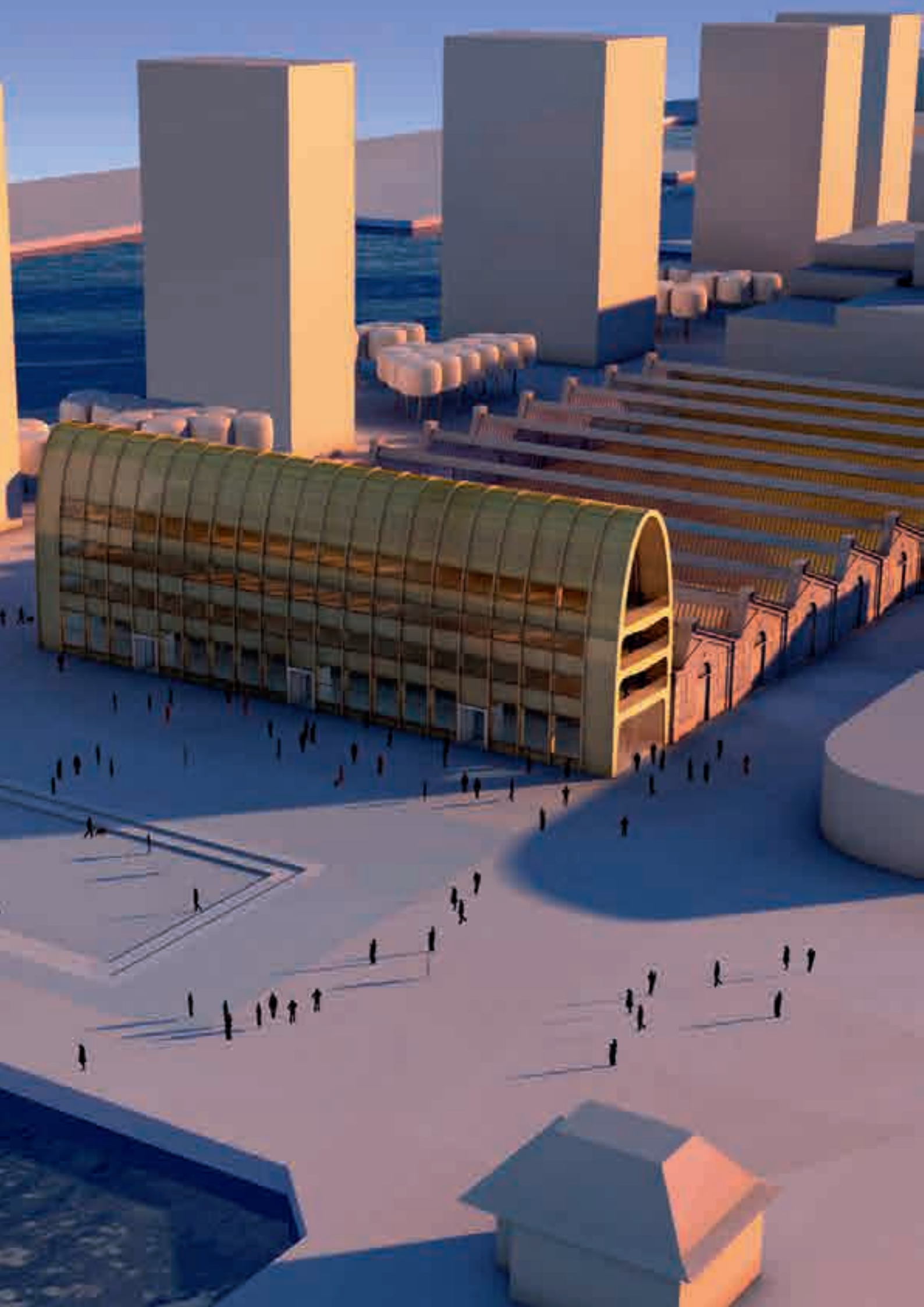
In een stadswijk zoals het Eilandje moet ook ruimte worden voorzien voor stedelijke centrumfuncties zoals voorzieningen, kantoren, publiekstreckende functies... Waar in het woonweefsel deze functies beperkt kunnen voorkomen naast de hoofdfunctie wonen worden in de bouwblokken en gebouwen met stedelijke functies een ruimere invulling met dergelijke functies toegelaten. Sowieso is het wonen ook steeds toegelaten als programma.

▪ **AMCA-site (H1, H2, H4, H5, H6, H7, H9)**

De bouwvolumes van de AMCA-site (Administratief Maritiem Centrum Antwerpen) aan de Italiëlei zijn grotendeels het resultaat van een Masterplan voor deze site dat is opgemaakt aan het eind van de jaren '90. De resterende projecten ten tijde van de opmaak van het Masterplan Eilandje zijn naar vorm en functie bijgestuurd volgens de globale visie van dit nieuwe plan. Het betreft de Lontoren aan de Noorderplaats en het Koninklijk Entrepotgebouw aan het Willemdok, die omwille van hun specifieke vorm en functie in de respectieve visie en bijbehorende artikels van 'torens' en 'bestaand weefsel' aan bod komen.

▪ **Publiekstreckers op de kop van de Montevideowijk (Montevideo B1, C1, C2)**

Het Masterplan Eilandje projecteert de historische kop van de Montevideowijk als voorlopige eindpunt van de Culturele noord-zuidas (behoudens een verdere noordwaartse doortrekking in fase 2). De monumenten Montevideopakhuizen, Schuilplaats voor Havenwerklieden (De Shop) en de Red Star Linegebouwen vallen onder een beschermingsbesluit. Dit betekent dat de gebouwen met respect moeten worden gerestaureerd en gerenoveerd en anderzijds dat een breder spectrum aan functies (wederom aangepast aan het monument) mogelijk is.



Enkel aan de front van de Montevideopakhuizen wordt een hoger portaalvolume toegelaten van 3 bouwlagen en op de niet-beschermd hoek van de Braziliëstraat en Montevideostraat kan 4 bouwlagen hoog gebouwd worden in harmonie evenwel met de monumenten.

Op basis van een verkoop onder voorwaarden door het havenbedrijf (in navolging van het Masterplan Eilandje) werden de Red Star Line-gebouwen overgedragen aan de stad die er een gelijknamige memorial van gaat maken. De overige monumenten zijn overgedragen aan de private markt die gestart zijn met de renovatie voor publiekstrekkende functies.

Een ontwikkeling van de jaren '90 is de nieuwbouw van het Ballet van Vlaanderen die zich als een 'vreemde eend' nestelt in het historische bebouwingsweefsel van de Montevideowijk. Als stapsteen langs de Culturele noord zuidas is het belangrijk om dergelijke stedelijke functies ter plaatse te bestendigen.

Dynamische watervlakken (Wa)

Het Waterplan Eilandje projecteert een stedelijk waterprogramma op de watervlakken van het Eilandje. In twee fasen wordt de uitbouw van de dokken met een recreatief, cultureel en woonprogramma weergegeven met een museumhaven in het Bonapartedok, jachthavens in het Willem- en Kempisch dok, een opstapplaats voor rondvaarten aan de Londenbrug, aanmeerplaats voor riviercruises in het Kattendijkdok, woonbotenclusters in het Houtdok en aan de rand van het Kempisch dok. Daarnaast is er ruimte voor flexibele liplaatsen voor horecaboten en schepen van socio-culturele verenigingen. Ook walvoorzieningen en nautische infrastructuur (kaaimuren, steigers en bruggen) staan ingepland. Het RUP Eilandje wil de uitbouw van een stedelijk waterprogramma en ondersteunende nautische infrastructuur en voorzieningen mogelijk maken. Het desbetreffende voorschrift is ruim en flexibel opgesteld. In praktijk is er een werkgroep Water waarin afstemming wordt gezocht met de havenkapiteinsdienst van het havenbedrijf inzake toekenning van ligplaatsen en uitbouw van nautische infrastructuur.

Kwalitatieve publieke ruimte (Pu)

- **Aangenaam verblijfsgebied met karakter**

Het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte en Groenplan Eilandje geven een globale en gedetailleerde visie over de heraanleg van de publieke ruimte op het Eilandje. Op macroniveau wordt het Eilandje fase 1 begrensd door twee parken: het Droogdokkenpark in het noordwesten en het park Spoor Noord in het zuidoosten. De watervlakken maken in de visie integraal onderdeel uit van de publieke ruimte op het Eilandje.

Op het niveau van de wijk zelf wordt een inrichtings- en groenstrategie uitgewerkt die op het niveau van de dokranden, boulevards, straten en pleinen. Bij de heraanleg wordt qua materiaalgebruik sterk verwezen naar de historische maritieme identiteit van het Eilandje door een zogenaamde 'vloeiende ruimte van kasseien en platines' te creëren. Op de dokranden en langs de brede straten worden boomgroepen geplaatst die tegelijk een groen karakter verlenen aan de publieke ruimte als de weidsheid en open doorzichten behouden. Voor het ruimtelijk functioneren van het publiek domein inclusief de watervlakken is het wenselijk dat de mogelijkheid bestaat om kleine constructies zoals kiosken op het openbaar domein toe te staan. Gesloten horecaconstructies zijn evenwel niet toegelaten.

Het voorschrift aangaande publiek ruimte is ruim en flexibel gehouden. In praktijk doorloopt een openbaar domeinproject bij de stad Antwerpen een uitgebreide goedkeuringsprocedure waarbij concept- schets, voor- en definitief ontwerp kritisch worden geëvalueerd en geadviseerd door interne en externe actoren (stadsbouwmeester, politie, brandweer, groendienst, De Lijn...).

- **Duurzame ontsluiting en parkeerbeleid**

Het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte Eilandje, de mobiliteitsstudie Eilandje en uitgewerkte concepten en ontwerpen publieke ruimte voor het Eilandje werken een ontsluitingsstructuur uit op wijk- en straatniveau voor het

Eilandje. De hoofdontsluitingsas wordt gevormd door de Londen-Amsterdamstraat die de drie deelwijken met elkaar verbindt en het Eilandje aantakt op de Scheldekaaien en de Leien. Hierop takt een wijkboulevard aan met name de Kattendijkdok Oostkaai in de Cadixwijk. Op beide vermelde assen zal een tramnet worden uitgebouwd dat het Eilandje verbindt met het centrum en het noorden van de stad of meebepaald met de geplande Leientram, Kaaientram en tramlijn op het Mexico-eiland.

Op deze hoofd- en tramassen met verkeersregime 30 km/u takken woonstraten aan met beperkt bestemmingsverkeer en eveneens verkeersregime 30 km/u. Via enkelrichtingen en knippen van bepaalde straten worden sluiproutes tussen de assen vermeden. Bijvoorbeeld aan de Oude Dokken is gewerkt met éénrichtingslussen, in de Montevideowijk wordt de connectie Limaplein-Rijnkaai geknipt en in de Cadixwijk de rechtstreekse aantakkingen van woonstraten op de Noorderplaats en Londenstraat geweerd.

De dokranden en pleinen worden autovrij gehouden met uitzondering van laden en lossen. Overal worden brede voetpaden aangelegd en langs verschillende noord-zuid en oost-westassen brede fietspaden of fietscomfortstroken.

Het parkeerbeleid is bijgestuurd door de mobiliteitsstudie Eilandje waarin wordt gewezen op het 'eilandkarakter' van het gebied en daardoor de beperkte toegankelijkheid voor autoverkeer via bruggen en sluisen. Hetzelfde parkeerregime als dat van de binnenstad zal worden aangehouden op het Eilandje wat resulteert in een parkeernormtabel die in de algemene voorschriften van het RUP is opgenomen. Op die manier kan de autogerichte mobiliteit op het Eilandje beheersbaar worden gehouden.

Functie	Maximale gebouwgebonden parkeerplaatsen
Wonen	1,5 / woning
Detailhandel en reca	0
Hotel	0,5 / kamer
Kantoren en diensten	1 / 100 m ²
Onderwijs	0

Bij grootschalige handelszaken met netto-handelsoppervlakte (nho) > 1000m², groothandel, bedrijvigheid, zorginstellingen, sportcomplexen, vrije tijdsinstellingen, gemeenschapsvoorzieningen en publieke parkings wordt de parkeernorm bepaald op basis van het aantal gebruikers, de schaal, het type van gebruik, de capaciteit van de openbare weg en de draagkracht van de omgeving.

Door uit te gaan van een maximum parkeernorm van 1,5 / woning kunnen voor alle woningen (ook kleine) parkeerplaatsen ondergronds voorzien worden en wordt tegemoet gekomen aan de vraag om voldoende stallingscapaciteit te voorzien voor auto's ondergronds (weg van het maaiveld). Deze norm refereert naar gangbare parkeernormen voor stedelijke gebieden (CROW, Vademecum mobiliteit, Gent, Leuven) en voorziet maximaal iets meer marge in het ondergrondse stallingsaanbod waardoor de parkeeroverlast op de straat beperkt wordt.

Hier zal wel degelijk een selectief parkeerbeleid en een goede modal split worden nagestreefd. Echter voor de opgesomde functies is het zeer moeilijk om algemene parkeernormen op te stellen en bindend vast te leggen. Maximum parkeernormen kunnen immers ook omgekeerd werken en een ongewenst of te grote parkeercapaciteit toestaan in relatie tot de plek. Grootschaligere functies resulteren al gauw in een omvangrijke parkeercapaciteit. Vandaar dat op het niveau van de bouwaanvraag een grondige afweging zal gebeuren tussen het bereikbaarheidsprofiel van de locatie en het mobiliteitsprofiel van de specifieke activiteit waarbij een duurzame modal split steeds voorop staat. De evaluatie of parkeertoets gebeurt in de praktijk via adviesinwinning van de dienst stedenbouwkundige vergunningen bij de dienst mobiliteit die dergelijke dossiers zeer nauwgezet en strikt opvolgt.

Voor nieuwe bouwblokken worden de voorziene parkeerplaatsen steeds ondergronds gerealiseerd op basis van bovenstaande parkeernormen. Parkinginritten dienen steeds op een kwalitatieve manier in het bouwvolume geïntegreerd te worden zodat het openbaar domein hierdoor niet wordt aangetast. Aan de dokranden worden geen inritten voorzien en bij bepaalde bouwblokken of torens wordt aangegeven aan welke zijde parkingtoegangen mogen worden ingeplant. Het aantal ondergrondse parkeerlagen is afhankelijk van de toegelaten parkeercapaciteit op basis van de parkeernormen of parkeertoets en kan beperkt worden door fysische randvoorwaarden in de ondergrond.

Extra impulsen voor reca en detailhandel langs dokken, pleinen en wijkassen; ruimte voor creatieve economie

Naar analogie met het BPA Eilandje wordt in het voorliggende RUP met een overdruk of blauwe lijnaanduiding gewerkt die reca en detailhandel ter plaatse eveneens toelaat op de eerste verdieping. Dit wil zeggen dat op die plekken ruimere randvoorwaarden worden gesteld ten aanzien van reca en detailhandel met de bedoeling ze extra impulsen te geven. Ruimtelijk wordt gekozen voor dit beleid langs de voornaamste wijkassen: Culturele noord zuidas, Londen-Amsterdamstraat en Kattendijk Oostkaai. Aanvullend wordt aan de randen van de voornaamste dokken met name het Bonaparte- en Willemdok en het Kattendijkdok eenzelfde beleid gevoerd. De randen van Hout- en Kempisch dok wensen we omwille van het woonkarakter van de Cadixwijk niet extra te stimuleren voor reca en detailhandel. Ten slotte krijgen handel en reca ook meer kansen aan het wijkplein Cadix.

Naar oppervlaktebegrenzing van restaurants, cafés en detailhandel wordt eveneens een gedifferentieerd beleid gevoerd dat gelinkt is aan bepaalde plekken langs dokken en wijkassen. Zo wordt een ruimere netto-handelsoppervlakte toegelaten op kruisingen van wijk- en stadsassen: de hoek Amsterdamstraat-Rijnkaai (OUDE DOKKEN B1, B2), de hoek Londenstraat-Kattendijkdok Oostkaai (CADIX A4, A5) en de Noorderplaats (OUDE DOKKEN H1, H2, H4-H8; CADIX D5, D6). Aan het toekomstige Limaplein, Mexicoplein en Wijkplein Cadix gelden eveneens ruimere nho's (MONTEVIDEO B1, C1; CADIX A1, B5). Voor de torens is een beleid op maat uitgestippeld dat eveneens ruimte laat voor reca op de hoogste verdieping (bijvoorbeeld panoramarestaurant) of in de Londentower in de bouwlaag waar de parkbrug over de Italiëlei aanlandt.

Het RUP Eilandje wil ook ruimte bieden voor de zogenaamde creatieve economie via de bestemming van ateliers als zijnde 'werkruimten waar creatieve processen worden verricht (mode, design, media, beeldende kunsten...).

Opmerking: De in het voorontwerp RUP Eilandje gevolgde piste om reca te begrenzen op basis van personencapaciteit is om juridische redenen niet weerhouden zodat vanaf het ontwerp enkel oppervlaktebegrenzings zijn opgenomen.



4 VOORSCHRIFTEN

4.1 Stedenbouwkundige voorschriften

De bovenstaande richtinggevende visie is doorvertaald in de bindende stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP, waarvan een aparte bundel is opgemaakt met een bijbehorende bindend grafisch plan.

De bundel van de voorschriften bevat:

- 0 Algemene voorschriften
- 1 Bijzondere voorschriften
- 2 Terminologie

4.1.1 Algemene voorschriften

De algemene voorschriften onder hoofdstuk 0 in de bundel van de voorschriften zijn van toepassing op het ganse plangebied zoals aangegeven op het grafisch plan.

4.1.1.1 Inleiding

De voorschriften worden toegepast op het perceel/de percelen waarop de handelingen of bouwwerken betrekking hebben en op alle aangrenzende percelen binnen een bepaalde zone die in de feiten met het desbetreffende perceel zijn verbonden (bijvoorbeeld door doorgeslagen scheimuren).

De voorschriften worden dus niet perceelsgewijs toegepast. De beoordeling van de verenigbaarheid met de voorschriften gaat uit van het te realiseren bouwwerk, zijnde het geheel van constructies en al dan niet open ruimten, die functioneel of materieel samenhangen.

Vaak zijn er meerdere gebouwen aanwezig op een perceel of is een gebouw uitgestrekt over meerdere percelen. Een bouwaanvraag moet steeds alle informatie bevatten waardoor men op de plannen alle onderstaande voorschriften kan controleren. Gebouwen die fysisch verbonden zijn, bijvoorbeeld door doorgeslagen scheimuren, worden beschouwd als één geheel, ongeacht de percelering.

4.1.1.2 Ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit

In de voorschriften is eveneens een artikel met betrekking tot algemene ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit opgenomen dat bepaalt:

Op stadsniveau wordt duurzame stedenbouw als volgt gedefinieerd: 'Stedenbouw die in alle stadia van het planproces maximaal kansen en mogelijkheden benut om een hoge ruimtelijke kwaliteit in combinatie met een hoge milieukwaliteit tot stand te brengen, en die deze in de tijd weet te handhaven, zodat ook toekomstige generaties daarin delen'.

Ruimtelijke kwaliteit is nauw verbonden met:

- Ruimtelijke differentiatie (gebruiks- en belevingswaarde);
- Flexibiliteit (toekomstwaarde);
- De opgave en het concreet te realiseren programma;
- Landschappelijke en cultuurhistorische onderlegger en stedenbouwkundige uitgangssituatie;
- De ruimtelijke invulling en ruimtelijke structuur.

Milieukwaliteit gaat over:

- Bovenlokale milieukwaliteit: uitputting van energie, water, grondstoffen; klimaatverandering; verzuring;
- Lokale milieukwaliteit: bodem, water, lucht, hinder, stank, gevaar, leefbaarheid en gezondheid;
- Kwaliteit van de natuur: biodiversiteit en ecologische kwaliteit.

Algemene ruimtelijke kwaliteit komt als volgt aan bod in de voorschriften:

In functie van de gewenste beeld- en belevingskwaliteit moeten de constructies en de inrichting van het gebied kwaliteitsvol uitgevoerd worden. Zowel de architectuur van de gebouwen als de vormgeving en inrichting van de buitenruimte moeten bijdragen tot een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Het Masterplan Eilandje, het Beeldkwaliteitplan Buitenruimte Eilandje, het Waterplan, het Groenplan en het Beeldkwaliteitplan Architectuur Eilandje vormen het afwegingskader voor het beoordelen van deze ruimtelijke kwaliteit en de goede ruimtelijke ordening.

Alle constructies moeten uitgevoerd worden met het oog op de functionaliteit (het gebruik van de ruimten), de herkenbaarheid (aard van de activiteiten en locatie) en het verhogen van de beeldkwaliteit (plaatsing en vormgeving).

Algemene milieukwaliteit als volgt aan bod in de voorschriften:

De constructies en de inrichting van het gebied moeten voldoen aan de gewenste kwaliteit op het vlak van milieu. Zowel de vormgeving en uitrusting van de gebouwen als de inrichting en uitrusting van de buitenruimte moeten een zo minimaal mogelijke milieubelasting tot stand brengen (en waar mogelijk een verbetering van het milieu en een verhoging van de leefbaarheid).

Het Masterplan Duurzaamheid Cadix-Eilandje, maar ook de volgende beleidsplannen vormen het richtinggevende afwegingskader voor het beoordelen van de duurzaamheid:

- Voor groen: het stedelijk groenplan (in opmaak)
- Voor mobiliteit: het mobiliteitsplan (herziening in opmaak)
- Voor energie en klimaat: het stedelijk klimaatplan (in opmaak)
- Voor luchtkwaliteit en geluidshinder: het geïntegreerd actieplan van de luchtkwaliteit en beheersing van de geluidshinder (in opmaak, oplevering begin 2011)
- Voor water: het beleidsplan rond 'water in de stad' (opmaak in voorbereiding)
- Het lichtplan (in voorbereiding)

4.1.1.3 Afstemming categorieën van gebiedsaanduiding Vlaams Codex

In artikel 2.2.3, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering op 15 mei 2009, wordt opgelegd dat een stedenbouwkundig voorschrift ten allen tijden sorteert onder een categorie of subcategorie van gebiedsaanduiding. In de volgende tabel wordt aangegeven in welke categorie elke bestemmingszone uit voorliggend RUP valt.

Categorieën Vlaams Gewest	Bestemmingszones RUP Eilandje
[1°] Wonen, [a] woongebied	Art 1 Zone voor wonen – bestaand weefsel (Wo1) Art 2 Zone voor wonen – samengesteld bouwblok (Wo2) Art 3 Zone voor centrumfuncties – torens (Ce3) Art 4 Zone voor centrumfuncties – bijzondere gebouwen (Ce4) Art 5 Zone voor centrumfuncties – stedelijke functies (Ce5) Art 6 Zone voor water (Wa) Art 7 Zone voor publiek domein (Pu)

In een stedenbouwkundige vergunning betreffende een bestaande hoofdzakelijk vergunde constructie die krachtens decreet definitief of voorlopig beschermd is als monument, of deel uitmaakt van een krachtens decreet definitief of voorlopig beschermd stads- of dorpsgezicht of landschap, kan worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften, voor zover de betrokken handelingen gunstig worden geadviseerd vanuit het beleidsdomein onroerende erfgoed.

4.1.1.4 Archeologisch patrimonium

Elke bouwaanvraag met bodemverstoring wordt afgetoetst aan de aanbevelingen van de stedelijke dienst archeologie over de waarschijnlijkheid van archeologische vondsten op het terrein.

4.1.1.5 Draagkracht

De aard en grootte van de functie, de typologie en schaal van een project worden afgetoetst aan de draagkracht van de omgeving. De functie kan overlast genereren door middel van onder andere geluidsproductie, parkeerdruk, mobiliteitsgeneratie, laden en lossen, dag- en nachtactiviteiten. Indien de te verwachten overlast te groot is tegenover de draagkracht van de omgeving, kan een vermindering van het programma, een vermenging van functies of andere bijkomende maatregelen opgelegd worden.

Bedrijven die hinderlijk zijn voor een woonomgeving zoals handelszaken in brandbare, giftige of explosieve stoffen of bedrijven die lawaai-, stof- of geurhinder ontwikkelen zijn over het hele plangebied niet toegelaten.

4.1.1.6 Overgangsmaatregel

Deze overgangsmaatregel heeft enkel betrekking op de bestaande hoofdzakelijk vergunde en niet-verkrotte constructies. Hier wordt de definitie van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gebruikt.



Deze overgangsmaatregel heeft geen betrekking op bouwaanvragen met functiewijzigingen, nieuwbouw, herbouw en verbouwingen met volume-uitbreiding.

Indien de bestaande bebouwing niet voldoet aan de voorschriften van dit RUP, dan vormen de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot de bestemming en de inrichting op zichzelf geen weigeringsgrond bij de beoordeling van aanvragen tot het verkrijgen van een vergunning.

De vigerende wetgeving van de Vlaamse Codex aangaande zonevreemde constructies blijft natuurlijk onverwijld geldig zonder dat dit expliciet wordt vermeld in de stedenbouwkundige voorschriften.

4.1.1.7 Parkeren en toegangen

Deze voorschriften gelden niet voor de zone voor publiek domein.

Indien parkeren wordt voorzien op het perceel, dient dit ondergronds georganiseerd te worden.

De toegang naar een eventuele ondergrondse parkeergarage is in het gebouw gesitueerd. In- of uitritten van deze parkeergarages kunnen niet op het publiek domein gesitueerd worden.

Het aantal parkeerplaatsen is beperkt tot deze noodzakelijk voor het functioneren van het project of de instelling zelf. De maximum gebouwgebonden parkeernormen zijn vastgelegd in onderstaande tabel.

Functie	Maximale gebouwgebonden parkeerplaatsen
Wonen	1,5 / woning
Detailhandel en reca	0
Hotel	0,5 / kamer
Kantoren en diensten	1 / 100 m ²
Onderwijs	0

Als vloeroppervlakte wordt de bruto-vloeroppervlakte van die functie in rekening genomen. De getallen die bekomen worden door de toepassing van de normen uit bovenstaande tabel wordt afgerond tot op de lagere eenheid.

Door uit te gaan van een maximum parkeernorm van 1,5 / woning kunnen voor alle woningen (ook kleine) parkeerplaatsen ondergronds voorzien worden en wordt tegemoet gekomen aan de vraag om voldoende stallingscapaciteit te voorzien voor auto's ondergronds (weg van het maaiveld). Deze norm refereert naar gangbare parkeernormen voor stedelijke gebieden (CROW, Vademecum mobiliteit, Gent, Leuven) en voorziet maximaal iets meer marge in het ondergrondse stallingsaanbod waardoor de parkeeroverlast op de straat beperkt wordt. Voor woningen wordt gemiddeld uitgegaan van een woning van 70 à 80 m² bvo.

Bij grootschalige handelszaken met netto-handelsoppervlakte (nho) > 1000m², groothandelsbedrijf, bedrijvigheid, zorginstellingen, sportcomplexen, vrije tijdsinstellingen, gemeenschapsvoorzieningen, activiteiten op het water en publieke parkings wordt de parkeernorm bepaald op basis van het aantal gebruikers, de schaal, het type van gebruik, de capaciteit van de openbare weg en de draagkracht van de omgeving.

In geval van bijkomende bijzondere voorschriften aangaande parkeren en toegangen worden deze weergegeven in de bijzondere voorschriften per artikel.

4.1.1.8 Overige

- De aanleg van publiek domein is in alle zones toegelaten, conform de inrichtingsvoorschriften van Artikel 7.
- Bij nieuwbouw is de vrije hoogte van het gelijkvloers minimaal 3,20m.
- De dakvorm is vrij. Een dak mag maximaal één bouwlaag bevatten, die verder niet horizontaal is onderverdeeld. Technische ruimtes, installaties, liftschachten, dienen in het gebouw mee geïntegreerd te zijn.
- De aanleg van ondergrondse ruimten onder de volledige zone is toegelaten, indien men rekening houdt met de beperkingen rond het archeologisch patrimonium. De ondergrondse ruimten mogen het groene karakter van een binnengebied en de aanwezigheid van hoogstammige bomen niet hypothekeren.
- De materialen moeten per bouwblok in harmonie zijn. Alle gevels grenzend aan het publiek domein zijn voorgevels en worden als zodanig afgewerkt, zowel voor het gelijkvloers als voor de overige verdiepingen.

4.1.2 Bijzondere voorschriften

De bijzondere voorschriften onder hoofdstuk 1 in de bundel van de voorschriften zijn van toepassing op bepaalde bouwblokken die steeds per artikel staan aangegeven en eveneens op het grafisch plan. Hierin zijn volgende artikels opgenomen:

ARTIKEL 1: ZONE VOOR WONEN_BESTAAND WEEFSEL (Wo1)

ARTIKEL 2: ZONE VOOR WONEN _ SAMENGESTELD BOUWBLOK (Wo2)

ARTIKEL 3: ZONE VOOR CENTRUMFUNCTIES_TORENS (Ce3)

ARTIKEL 4: ZONE VOOR CENTRUMFUNCTIES _ BIJZONDERE GEBOUWEN (Ce4)

ARTIKEL 5: ZONE VOOR CENTRUMFUNCTIES _ STEDELIJKE FUNCTIES (Ce5)

ARTIKEL 6: ZONE VOOR WATER (Wa)

ARTIKEL 7: ZONE VOOR PUBLIEK DOMEIN (Pu)

ARTIKEL 8: OVERDRUK RECA EN DETAILHANDEL

De artikels zijn telkens opgedeeld in bestemmings- en inrichtingsvoorschriften. De bestemmingsvoorschriften geven aan welke functies al dan niet toegelaten zijn en onder welke voorwaarden (binnen welke grenzen). Hier wordt het principe van hoofd- en nevenfuncties gehanteerd in die zin dat hoofdfuncties zonder beperkingen zijn toegelaten en nevenfuncties met beperkingen. Industrie en logistiek zijn nergens toegelaten.

In alle zones zijn gemeenschapsvoorzieningen als hoofdfunctie toegelaten. Dit heeft als reden om meer flexibiliteit in te bouwen naar de creatie van gepaste gemeenschaps- en wijkvoorzieningen door de Stad. Aan deze hoofdfunctie is evenwel geen voorkooprechtregeling gekoppeld zodat deze bepaling geen druk zal uitoefenen op private eigendommen.

In de zones voor wonen (Wo1 en Wo2) is wonen onbeperkt toegelaten als hoofdfunctie. Hierdoor kan een stimuleringsbeleid voor wonen in het bestaand en nieuw bouwblokweefsel worden gevoerd (waarbij de nieuwe bouwblokken in regie van de Stad zullen worden ontwikkeld met de nadruk op het wonen). Kantoren kunnen er conform aan de visie van het s-RSA tot 1500m². Restaurants en cafés in principe enkel op het gelijkvloers tenzij de overlay reca en detailhandel dit anders bepaalt (in dit geval ook toegelaten op eerste verdieping).

In de zones voor centrumfuncties, slechts beperkt voorkomend in het plangebied, zijn naast wonen en gemeenschapsvoorzieningen meerdere functies onbeperkt toegelaten gaande van hotels en vrijetijdsvoorzieningen tot (in artikel 5) alle functies.

In de inrichtingsvoorschriften komen aspecten als bouwhoogte, bouwdiepte, gevelvlak, open ruimte... aan bod. De voorschriften uit artikel 2 met betrekking tot de nieuwe samengestelde bouwblokken zullen verder worden verfijnd in verkavelingsplannen die door de stad als eigenaar van de gronden zullen worden opgemaakt. In een laatste trap worden nog extra ruimtelijke en milieukwaliteitsvoorwaarden opgelegd in verkoopbundels.

4.1.3 Terminologie

In hoofdstuk 2 van de bundel van de voorschriften is een verklarende woordenlijst opgenomen conform aan de terminologie die zal gehanteerd worden in de nieuwe RUP's van de stad Antwerpen. Hieronder staan een aantal verduidelijkende opmerkingen aangaande de gehanteerde terminologie opgesomd.

- Ateliers staan gedefinieerd als 'werkruimten waar als hoofdactiviteit creatieve processen worden verricht (mode, cultuur, design, media, beeldende kunsten,...)' waardoor kansen worden gecreëerd voor de ontplooiing van creatieve economie op het Eilandje.
- Inpandige en uitpandige terrassen worden expliciet niet tot de bruto-vloeroppervlakte van een gebouw gerekend, geheel conform aan de vermelde algemene verklarende woordenlijst voor nieuwe RUP's in de Stad Antwerpen. Reden hiertoe is een stimuleringsbeleid te voeren ten aanzien van terrassen waarbij ook ruimte wordt gelaten voor inpandige varianten, eigen aan ontwerpkeuzes van de architect en/of comfortvereisten. Deze interpretatie is steeds door de Stad gehanteerd bij de vergunningverlening maar leidde door een onduidelijke definitie van bvo in het BPA Eilandje tot discussies met de hogere overheid hetgeen met een duidelijke definitie van bvo in dit RUP wordt opgelost.
- Discotheken, feest- en fuifzalen vallen onder de term 'café' die ruim staat gedefinieerd als: 'Handelszaak waar hoofdzakelijk drank wordt verkocht om ter plaatse te worden genuttigd zoals praatcafés, bars, dansgelegenheden...'
- Overheidskantoren behoren niet tot de definitie van gemeenschapsvoorzieningen.





4.2 Op te heffen voorschriften

4.2.1 Op te heffen Gewestplan voorschriften

Bij de inwerkingtreding van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Eilandje worden de voorschriften van de bestemmingen van het Gewestplan nr. 14 Antwerpen (KB 03/10/1979), die binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan liggen, opgeheven en vervangen door de voorschriften van het gemeentelijk uitvoeringsplan. Volgende bestemmingen zijn terug te vinden in het plangebied: 'woongebied' en 'zone voor waterwegen'. Een deel van het woongebied (omgeving Brouwersvliet) is bestemd als cultureel, esthetisch en historisch waardevol gebied.

Het KB van 28/12/72 definieert een woongebied als: "De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving."

Ten noorden van het Sasdok (ter hoogte van de Droogdokken) volgt de grenslijn van het plangebied RUP Eilandje om redenen van logische ruimtelijke afbakening de westrand van het Kattendijkdok. De hier voorkomende gewestplanbestemming 'zone voor waterwegen' is zodoende nog niet overschreven door het BPA Eilandje maar wordt dus door RUP Eilandje opgeheven en vervangen door 'zone voor water' (Wa).

4.2.2 Op te heffen bestemmingsvoorschriften BPA Eilandje en RUP Cadix

Voorliggend RUP betreft een herziening van het BPA Eilandje en het RUP Cadix. Concreet worden het BPA Eilandje en het RUP Cadix integraal opgeheven door het RUP Eilandje.

Van het BPA Eilandje worden in concreto de volgende artikels opgeheven door het RUP Eilandje:

- Art. 0 Algemene bepalingen
- Art. 1 Zone voor bebouwing type I
- Art. 2 Zone voor bebouwing type II
- Art. 3 Zone voor bebouwing type III
- Art. 4 Zone voor bebouwing type IV - hoogbouw, solitair
- Art. 9 Zone voor representatieve bebouwing
- Art. 10 Zone voor gemeenschapsvoorzieningen
- Art. 11 Zone voor kantoren en stedelijke functies
- Art. 12 Zone voor publiekstreckende functies
- Art. 13 Zone voor wateroppervlak
- Art. 14 Zone voor openbaar domein
- Art. 15 Overlay voor winkels en horeca
- Art. 16 Overlay semi openbaar domein

De onderstaande artikels van BPA Eilandje zijn reeds opgeheven door RUP Cadix aangezien ze enkel betrekking hadden op het deelplan Cadix. Voor de volledigheid en ten informatieve titel worden ze hier nog eens opgesomd:

- Art. 5 Zone voor bebouwing type V - samengestelde bouwblokken
- Art. 6 Zone voor bebouwing type VI - strokenbouw
- Art. 7 Zone voor bebouwing type VII - patiogebouwen
- Art. 8 Zone voor woningbouw of gemeenschapsvoorzieningen

Van het RUP Cadix worden in concreto volgende artikels opgeheven door het RUP Eilandje:

- Algemene voorschriften en terminologie
- Art. 1 Zone voor centrumfuncties – HART (CE1 – HART)
- Art. 2 Zone voor centrumfuncties – TOREN (CE2 – TOREN)
- Art. 3 Zone voor centrumfuncties – SAMENGESTELDE BOUWBLOKKEN KATTENDIJKDOK (CE3 – KATTENDIJKDOK)
- Art. 4 Zone voor centrumfuncties – SAMENGESTELDE BOUWBLOKKEN HOUTDOK (CE4 – HOUTDOK)
- Art. 5 Zone voor centrumfuncties – COMPACTE BOUWBLOKKEN (CE5 – COMPACT)
- Art. 6 Zone voor publiek domein (PD)

4.2.3 Op te heffen verkavelings- en rooilijnplannen

Er komt één verkavelingsplan voor in het plangebied (CADIX C2, nr. 20112, CBS 22/04/2011) en dat wordt niet opgeheven door het RUP Eilandje.

4.3 Ruimteboekhouding

Het plangebied is bestemd als ‘woongebied’ en ‘zone voor waterkopen’ volgens het geldende Gewestplan. De bestemming ‘woongebied’ en ‘zone voor waterlopen’ wordt opgeheven en vervangen door de bestemmingen van het RUP Eilandje.

4.4 Planschade en planbaten

Overeenkomstig artikel 2.2.2. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dient een ruimtelijk uitvoeringsplan een register te bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal-of gebruikersschadecompensatie ingevolge een bestemmingswijziging of overdruk. Aangezien er geen bestemmingswijzigingen worden doorgevoerd ten opzichte van het BPA Eilandje en het RUP Cadix en er dus ook geen aanleiding is voor een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal-of gebruikersschadecompensatie is dergelijk register voor dit RUP niet noodzakelijk.

De regeling over de planschade is terug te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet gronden pandenbeleid kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordering.be, rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op www.codex.vlaanderen.be, zoekterm “gebruikerscompensatie”.

5 PLANNEN

Het plan van de bestaande feitelijke en juridische toestand en het grafisch plan zijn als vouwplan opgenomen in de RUP-bundel.

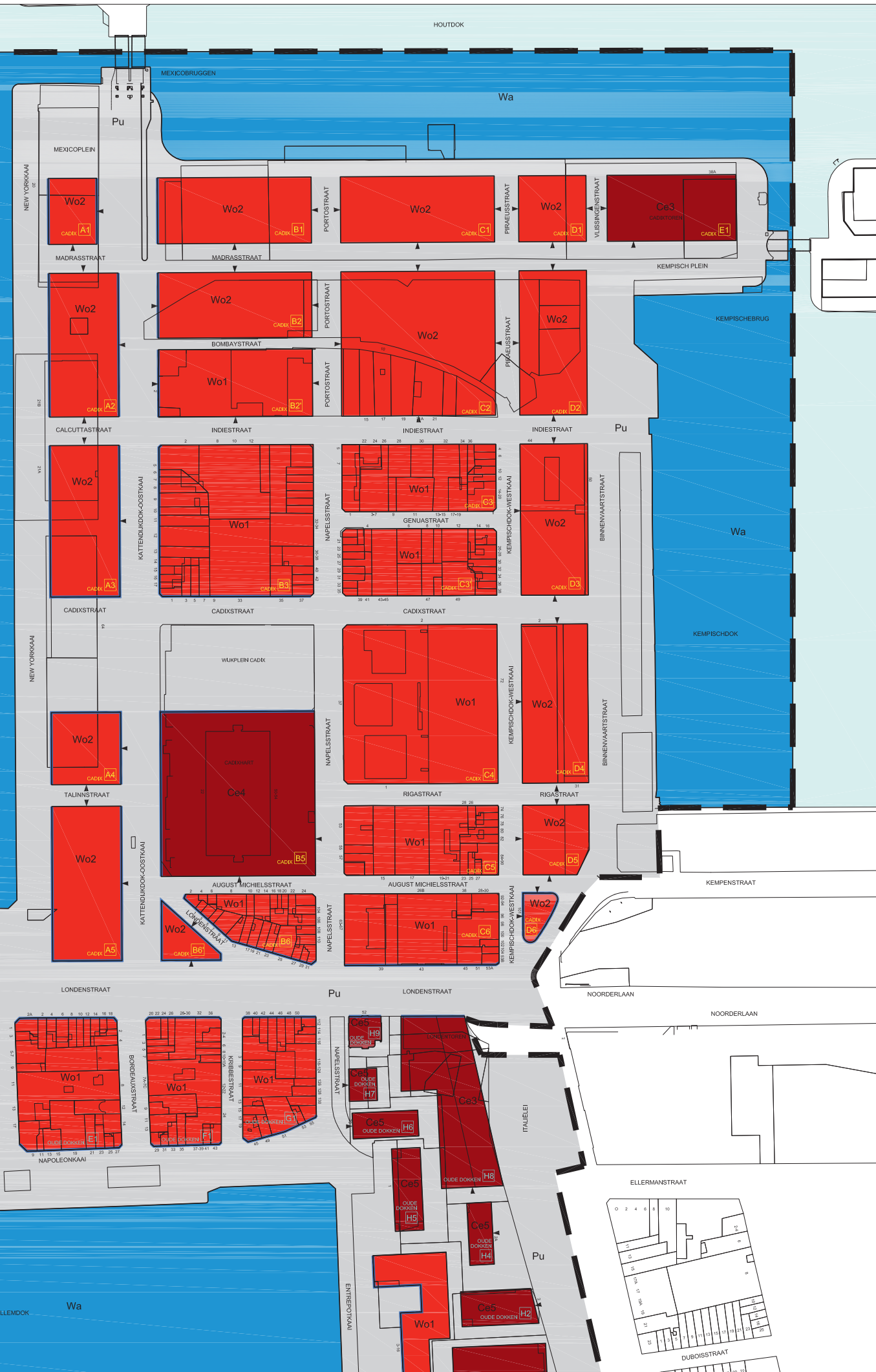


EURO

EUROPA

DEUTSCHER VERBAND

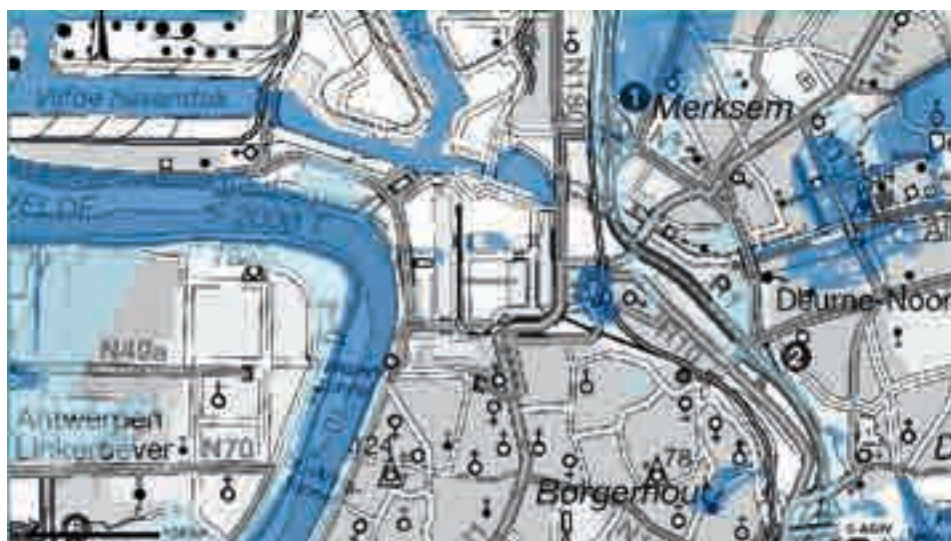




6 BIJLAGEN

6.1 Watertoets

Het plangebied Eilandje ligt in een waterrijk gebied. Ten westen van het projectgebied loopt de Schelde. Het Eilandje vormt een kunstmatig opgehoogd en genivelleerd stuk land, dat deel uitmaakte van de 19de eeuwse havenontwikkeling van Antwerpen. Oorspronkelijk was het gebied een moerassige zone, gelegen aan de monding van het Schijn in de Schelde. Door de ontwikkeling van de Antwerpse haven is deze natuurlijke waterloop echter omgeleid rondom het havengebied. In het plangebied zijn geen relicten meer aanwezig van deze waterloop. Het waterpeil van de dokken wordt op een kunstmatige wijze op peil gehouden. Overstromingsgevaar vanuit de Schelde wordt tegengegaan door de waterkering langs de Schelde. De waterkering wordt in het kader van het geactualiseerd sigmaplan verhoogd evenals de waterkerende sluisdeuren die toegang verlenen tot de dokken van het Eilandje. Alle watertoetskaarten werden geraadpleegd: de hellingenkaart, de kaart met erosiegevoelige gebieden, de winterbed-kaart, de kaart met overstromingsgevoelige gebieden, de kaart met grondwaterstromingsgevoelige gebieden en de kaart met infiltratiegevoelige bodems. De meest relevante watertoetskaarten voor het studiegebied worden hieronder besproken. Uit de kaart met overstromingsgevoelige gebieden kan worden afgeleid dat het plangebied niet overstromingsgevoelig is.



De kaart met de gebieden die gevoelig zijn voor grondwaterstroming werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er minder of meer aandacht moet uitgaan naar de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming. Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Voor de watertoets, die onder meer van belang is voor het evalueren van geplande bouwwerken, gaat de aandacht in de eerste plaats uit naar de ondiepe grondwaterstroming. Deze stroming kan worden beïnvloed of verstoord door ondergrondse constructies: tunnels, schachten, kelders, ondergrondse garages, damwanden, kwelschermen en dergelijke. Voor dergelijke constructies zijn meestal ook uitgravingen nodig, en vaak gaat de aanleg of de instandhouding ervan ook gepaard met het onttrekken van grondwater door drainering, tijdelijke bemaling of permanente bemaling. Ingevolge de vele watervlakken in de nabijheid van het

projectgebied is het volledige projectgebied gelegen in een zone die zeer gevoelig is voor grondwaterstroming (type 1). Wanneer in deze zone ondergrondse constructies gebouwd worden met een diepte van meer dan 3 m of een horizontale lengte van meer dan 50 m, dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie. Bij de oprichting en constructie van de gebouwen en gerelateerde ondergrondse constructies (parkings) dient extra aandacht uit te gaan naar deze (grond) waterproblematiek. Het risico is reëel dat men zeer sterk moet bemalen waardoor verzakkingen in de omgeving kunnen optreden. Het opstellen van een retourbemaling is hiervoor een mogelijke oplossing. Dit wordt reeds opgelegd in de stedenbouwkundige verordening 'Bouwcode' die vandaag de goedkeuringsprocedure doorloopt. Aandachtspunt in dit onderzoek is ondermeer het nagaan van de stabiliteit en de waterdichtheid van de bestaande kaaimuren.



De kaart met infiltratiegevoelige gebieden toont voor het ganze plangebied niet infiltratiegevoelige bodems. Dit wil zeggen dat ze niet geschikt zijn voor infiltratie. De reden voor hun ongeschiktheid voor infiltratie ligt waarschijnlijk in het feit dat het plangebied volledig verhard en/of bebouwd is.



Momenteel is het plangebied voorzien van een gemengd rioleringsstelsel. hemelwater en afvalwater worden gemengd afgevoerd via de Royerssluis naar de RWZI Kielsbroek gelegen ten zuiden van het stadscentrum op enkele kilometers van het plangebied. Er zijn evenwel plannen (maken geen deel uit van voorliggend RUP) om het plangebied op termijn af te koppelen en te voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel.

6.1.1 Het plan

De realisatie van het RUP brengt geen noemenswaardige toename van de verharde oppervlakte met zich mee (het plangebied is reeds volledig verhard). Goedkeuring van het RUP zal eerder leiden tot een beperkte afname van de verharde oppervlakte (creatie van open, groene binnengebieden in sommige bouwblokken, aanleg van plantvakken op het openbaar domein).

Het plan voorziet ook dat voldaan wordt aan de normen vastgelegd in de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening m.b.t. de opvang en afvoer van hemelwater. Voor de nieuw te bouwen delen van de Cadixwijk in het plangebied ligt de ruimtelijke regie in de handen van de stad Antwerpen. Dit stelt de stad in staat om bijkomende maatregelen omtrent het integraal waterbeheer in het plangebied op te leggen in het kader van verkavelingsplannen en/of verkoop onder voorwaarden.

6.1.2 Beschrijving en beoordeling effecten

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.

6.1.3 Watertoets op planniveau

Een eerste toetsing gebeurt op het planningsniveau. Zoals reeds gesteld ligt het plangebied niet in een recent overstroomd gebied of in een risicogebied voor overstromingen. Het volledige plangebied is gelegen in een zone die zeer gevoelig is voor grondwaterstroming (type 1). Wanneer in deze zone ondergrondse constructies gebouwd worden met een diepte van meer dan 3 m of een horizontale lengte van

meer dan 50 m, dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie. De kaart met infiltratiegevoelige gebieden toont voor het ganse plangebied Cadix niet infiltratiegevoelige bodems. Dit wil zeggen dat de bodem in het plangebied niet geschikt is voor infiltratie.

In deze fase kan reeds gesteld dat in de geplande situatie:

- De verharde oppervlakte niet toeneemt;
- Hemelwater afkomstig van gebouwen deels zal aangewend worden voor hergebruik (hemelwaterputten), en voor het overige vertraagd afgevoerd worden (vb. door aanleg groendaken).
- Hemelwater en afvalwater op termijn gescheiden zal worden.
- De vuilvracht mogelijk zal toenemen. Gezien de afkoppeling zal het volume dat naar het RWZI moet afgevoerd worden, evenwel afnemen (helpt overstortfrequentie stroomafwaarts dalen);
- Er wordt niet verwacht dat het plan in negatieve effecten zal resulteren voor wat de waterhuishouding betreft.

6.1.4 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.

Indien bemaling noodzakelijk is voor de aanleg van ondergrondse constructies, zal om de stabiliteit van de nabijgelegen weginfrastructuur niet in het gedrang te brengen, 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.

6.2 MER-screening

6.2.1 Inleiding

6.2.1.1 Inlichtingen en coördinaten initiatiefnemer

De initiatiefnemer voor het opstellen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Eilandje is de stad Antwerpen, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen.

6.2.1.2 Aanleiding voor de opmaak van het RUP

Technische aanpassingen n.a.v. problemen bij de vergunningverlening

Het bijzonder plan van aanleg Eilandje, met deelplannen Cadixwijk, Montevideo en Oude Dokken, werd goedgekeurd bij ministerieel besluit op 15 december 2005. In deze vijf jaar zijn er heel wat praktische problemen opgedoken bij de dagelijkse vergunningverlening op basis van dit BPA. Met de overgang van bijzondere plannen van aanleg naar ruimtelijke uitvoeringsplannen, is de tijd gekomen om ook het BPA Eilandje om te zetten in een ruimtelijk uitvoeringsplan op basis van opmerkingen van de dienst stedenbouwkundige vergunningen en volgens de standaardisering van vorm van de andere RUP's. De voorschriften van het aanpalend RUP Binnenstad, dat eveneens een aantal oudere BPA's vervangt en overkoepelt, vormen de basis voor die van het RUP Eilandje.

Een algemene opmerking bij de dienst stedenbouwkundige vergunningen is dat de voorschriften van het BPA Eilandje te ingewikkeld zijn. Dit leidt tot verwarring, misinterpretatie en discussie bij de vergunningsaanvraag. Naast deze algemene opmerking vormen de volgende onderwerpen aandachtspunten bij de opmaak van een nieuw RUP:

- De begrippenlijst van het BPA Eilandje zorgt voor problemen en discussie. Specifiek moeten de begrippen bruto-vloeroppervlakte en terras duidelijker geformuleerd worden. De begrippenlijst van het handboek RUP, die gebruikt wordt in alle RUP's en verordeningen van de stad Antwerpen, zal worden toegevoegd.
- De harmonieregel moet anders gedefinieerd worden. De harmonieregel van het BPA Eilandje heeft getracht om harmonie op een kwantitatieve manier te definiëren, met een mathematische regel die de bouwhoogte bepaalt. Dit gaf aanleiding tot afspraken tussen bureaus of speculatie om de bouwhoogte telkens trapsgewijs te kunnen verhogen. De harmonieregel zal daarom opnieuw kwalitatief gedefinieerd worden, en volgt hiermee het RUP Binnenstad - in opmaak.
- De huidige overgangsmaatregelen zorgen voor verwarring en discussie. Deze zullen helderder en eenvoudiger gedefinieerd worden.
- Onduidelijkheden en fouten zullen uit het grafisch plan weggenomen worden: de rooilijn van "de Shop" (deelplan Montevideo), die de voortuinstrook van het gebouw in de zone openbaar domein plaatst; de breedte van de straat Kempisch Dok-Westkaai (deelplan Cadixwijk), die niet overeenkomt met de bestaande bebouwing; de breedte van de Bataviastraat (deelplan Oude Dokken) naar aanleiding van een procedure bij de Raad van State en zoals bepaald door de bij gemeenteraadsbesluit goedgekeurde dading (25 januari 2010, jaarnummer 10).
- Het begrip discotheek moet duidelijker geformuleerd worden. De huidige definitie is zeer strikt waardoor bijna elk café hieronder kan vallen. Aan de

andere kant is het BPA terecht zeer strikt tegenover de term discotheek. Hierdoor blijft de discussie bestaan over wat een discotheek is (valt een café, een feestzaal en dergelijke hier ook onder ?).

Aanpassingen om het onder druk staand bestaande weefsel beter te kunnen beschermen

Het BPA Eilandje voorzag oorspronkelijk in de opmaak van een CHE-rapport bij elke vergunnings-aanvraag, om de impact van projecten op de culturele, historische en esthetische waarde van hun omgeving na te gaan. De randvoorwaarde van een CHE-rapport had aldus tot doel om de bestaande waardevolle en beeldbepalende bebouwing maximaal te behouden en een interessante mix te krijgen tussen oud en nieuw. Maar een dergelijk CHE-rapport werd om juridisch-technische redenen bij het ministeriële besluit ter definitieve bekrachtiging van het BPA in extremis geschrapt. Daardoor leek het goedgekeurde BPA volledig op maat geschreven van nieuwbouw. Het bestaande weefsel kwam zeer sterk onder druk te staan en vijf jaar na de goedkeuring van het BPA zien wij hier de gevolgen van.

Hoewel nieuwbouw een belangrijke stimulans kan geven aan een wijk, bepaalt het bestaand weefsel sterk de identiteit van de wijk en geeft de wijk een historische gelaagdheid. Het masterplan van het Eilandje, de beeldkwaliteitplannen en het BPA Eilandje – zoals het oorspronkelijk was opgevat – hadden tot doel een evenwichtige mix te bekomen van nieuwbouw en behoud van / omvorming tot woningen van het bestaande weefsel. Maar door het schrappen van het CHE-rapport heeft het BPA in zijn huidige vorm dit niet altijd kunnen realiseren.

Het is vandaag dringend tijd om het BPA aan te passen zodat de bestaande waardevolle en beeldbepalende bebouwing behouden blijft en men een interessante mix krijgt tussen oud en nieuw. Hier worden verschillende grote en kleine veranderingen aan de voorschriften grafische plan van het BPA Eilandje voorgesteld:

- Invoeren van het voorschrift “gebied met culturele, historische en/of esthetisch waarde” voor de bestaande bebouwing van het Eilandje, naar analogie van RUP Binnenstad – in opmaak
- Invoeren van een kwalitatieve harmonieregel
- Het CHE rapport als onderdeel van de beschrijvende nota
- Verwijzing naar het Beeldkwaliteitplan Architectuur in de voorschriften
- Verwijdering van het maximaal toegelaten bouwlagen op het grafische plan
- Verwijdering van een maximale bruto-vloeroppervlakte horeca en detailhandel in de winkelstraten voor de bestemmingszone met bestaande bebouwing; enkel het gelijkvloers en de eerste verdieping blijven behouden voor deze functies.

Aanpassingen om een mix van functies stimuleren

Het masterplan Eilandje en alle volgende documenten gaan ervan uit dat het Eilandje een voortzetting moet zijn van de binnenstad. Dit betekent dat er grootschalige stedelijke functies en verweving aanwezig moeten zijn. Het Eilandje is dus een woongebied zoals geïnterpreteerd in het gewestplan. Toch heeft het BPA Eilandje ervoor gekozen om specifiek de woonfunctie te beschermen, door een verplichting in te voeren van 50% woningen per gebouw in vele zones. Dit is een zeer krachtige regel om het wonen maximaal te stimuleren, maar het remt een mix van functies eerder af.

Een gebouw opdelen werkt goed als het om een opdeling tussen gelijkvloers en bovenliggende verdiepingen gaat. Vanaf het moment dat men in een bestaand gebouw de circulatieruimte moet opsplitsen tussen de verschillende functies wordt dit al moeilijker. We zien op het Eilandje dat de binnenstedelijke mix sterk wordt afgeremd en sommige functies zoals hotels en gemeenschapsfuncties worden zelfs onmogelijk gemaakt in deze zones.

Gemeenschapsfuncties zijn woonondersteunende functies en moeten overal toegelaten worden in een woonwijk gelegen in de “harde ruggengraat” (zie planningscontext). Zij zorgen ervoor dat er geen monofunctionele wijk ontstaat en dat er een positieve mix van functies mogelijk wordt. Een hotel komt slechts sporadisch voor en zal in het RUP Eilandje naar analogie met het RUP Binnenstad – in opmaak worden beperkt op haar schaal in een woonzone. Voor andere functies gelden de beperkingen zoals ze vandaag in het BPA Eilandje zijn opgenomen, enkel de strikte 50% woningen-regel wordt weggelaten. Dit komt de flexibiliteit en dynamiek van de functionele verweving op het Eilandje ten goede.

Inpassing van het RUP Cadix

Het RUP Cadix, dat goedgekeurd werd door de deputatie op 25 februari 2010, hield een gedeeltelijk herziening in van de inrichting van het westelijk deel van het deelplan Cadixwijk van het BPA Eilandje. De aanleiding voor deze herziening was het feit dat een nieuwe tramlijn gepland wordt vanaf de Londenstraat door Kattendijkdok Oostkaai richting het Mexico-eiland. Om in Kattendijkdok Oostkaai een vrije trambedding te kunnen realiseren, was het noodzakelijk om de zone voor openbaar domein in deze straat te verbreden van 18,5 m naar 27,5 m. Daarbij werden de nieuwe bouwblokken ten westen van de straat opgeschoven richting Kattendijkdok. Voorts werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de stedenbouwkundige voorschriften aan te passen van de bouwblokken langs het Kattendijkdok en het Houtdok en van het douanegebouw. Tevens werd een onteigeningsplan toegevoegd om de parking van het douanegebouw om te kunnen vormen tot een publieke en groene ruimte voor de Cadixwijk. De bestemmingen en voorschriften van het pas zeer recent opgemaakte RUP Cadix zullen integraal overgenomen worden in het nieuwe RUP Eilandje.

6.3 Toetsing aan de plan-MER-plicht

Stap 1: Het RUP valt onder de definitie van een plan of programma.

Stap 2: Het RUP valt onder het toepassingsgebied van het DABM aangezien het een kader vormt voor stedenbouwkundige vergunningen.

Stap 3: Onderhavig RUP is niet van rechtswege plan-MER-plichtig omdat het slechts een kleine wijziging inhoudt tegenover de geldende bestemmingsplannen BPA Eilandje en RUP Cadix. Het RUP houdt voornamelijk een vereenvoudiging van het bestaande BPA in, om dagdagelijkse problemen en onduidelijkheden aan het loket stedenbouwkundige vergunningen uit te klaren. Inhoudelijk betekent het slechts een kleine aanpassing aan het bestaande plan, behalve op het vlak van de bestaande bebouwing, die via de procedure van het CHE-rapport beter beschermd zal worden. Het RUP valt in principe wel onder de “screeningplicht”, vandaar onderhavige screeningsnota.

6.4 Voorgeschiedenis

In 2000 gaf de stad Antwerpen opdracht aan Buro 5 Maastricht voor het opmaken van een verfijning van het Masterplan Eilandje, dat zelf opgemaakt was door Mens en Ruimte en in 1998 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen. Het definitieve Masterplan werd goedgekeurd door het college op 20 maart 2002. Zo werd het Masterplan de onderlegger voor de verdere ontwikkeling van het Eilandje. De globale visie uit het masterplan werd thematisch verder uitgewerkt en verfijnd in vier beeldkwaliteit-plannen:

- Beeldkwaliteitplan Buitenruimte, opgemaakt door atelier JPLX en goedgekeurd door het college op 20 maart 2002
- Beeldkwaliteitplan Architectuur, eveneens opgemaakt door atelier JPLX en door het college goedgekeurd op 7 mei 2004
- Beeldkwaliteitplan Water, opgemaakt door Urhahn Urban Design en Vrolijks en eveneens door het college goedgekeurd op 7 mei 2004
- Groenplan, opgemaakt door Michel Desvigne en op 7 juni 2004 goedgekeurd door het college.

Dit goedgekeurde plannenkader werd juridisch verankerd in het bijzonder plan van aanleg Eilandje, dat definitief werd vastgesteld door de gemeenteraad op 27 juni 2005 en werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 15 december 2005.

Op 11 april 2008 werd het plan van aanpak Cadixwijk goedgekeurd door het college waarin de krachtlijnen staan aangegeven van de concrete wijkontwikkeling van de Cadixwijk met ruimte voor een sociale mix in regie van de stad, duurzame en gefaseerde ontwikkeling van samengestelde bouwblokken in fasen en inplanting van een centraal wijkplein en een Cadixtram. Nadien werd gestart met de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan Cadix, naar aanleiding van de beslissing om een tram door te trekken naar de Cadixwijk (zie hierboven). Dit ruimtelijk uitvoeringsplan Cadix werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad van 14 december 2009 en goedgekeurd door de deputatie op 25 februari 2010.

Naar aanleiding van de eerste gesprekken met de provincie en het gewest werd voorgesteld om het RUP Cadix mee op te nemen in de globale herziening van het BPA Eilandje om terug één duidelijk plannings-kader te maken voor het ganse Eilandje.

6.5 Beschrijving van het RUP Eilandje

6.5.1 Plangebied

Het plangebied bevindt zich op de rechteroever van de Schelde. Het wordt in het noorden afgebakend door het Houtdok en de Saskom, in het zuiden door de Oudeleeuwenrui en de Ankerrui. In het oosten grenst het plangebied aan het Kempisch Dok en de Leien, in het westen aan de Rijnkaai. Het gebied bestaat uit drie wijken: de Cadixwijk, de Montevideowijk en de Oude Dokken. Het gebied vormt een overgangsgebied tussen de Antwerpse binnenstad in het zuiden en het havengebied in het noorden.

Het plangebied bevat aldus de volledige fase 1 van het Masterplan van het Eilandje, zijnde het zuidelijk deel van het gebied. Het noordelijk deel, met het Droogdokkeneiland en het Mexico-eiland, vormt fase 2 van het Masterplan. Dit deel

wordt nog niet ontwikkeld en is nog grotendeels door het havenbedrijf in concessie gegeven.

6.5.2 Herziening BPA Eilandje en integratie RUP Cadix

De visies en concepten van de verschillende studies die aan het BPA Eilandje voorafgingen, nl. het Masterplan Eilandje, het Beeldkwaliteitplan Buitenruimte, het Beeldkwaliteitplan Architectuur, het Waterplan, het Groenplan, de mobiliteitsstudie, het Plan van Aanpak Cadixwijk, het Masterplan Duurzaamheid Cadixwijk en het RUP Cadix worden allemaal overgenomen in het RUP Eilandje. De voorschriften van alle recente en te ontwikkelen bebouwing worden bijna letterlijk overgenomen. Waar discussie was over begrippen en afmetingen werden deze verduidelijkt, waar geen discussie was worden de voorschriften overgenomen.

De vereenvoudiging en de wijzigingen waarvan sprake is in §1.2 hebben voornamelijk betrekking op de bestaande bebouwing van het Eilandje en op enkele kleine wijzigingen van het grafisch plan. Doordat de nadruk en het overleg met betrekking tot het BPA Eilandje zich voornamelijk concentreerde op de nieuwe bebouwing, kwamen de voorschriften voor het bestaande weefsel wat in de schaduw terecht. De voorschriften in het BPA Eilandje voor de bestaande bewoning (zone voor bebouwing type I, II, III en IV) waren vrijwel zonder aanpassingen overgenomen uit die van het vroegere, dertig jaar oude BPA Binnenstad. Zoals aangegeven werd de voorschriften van het BPA Binnenstad recent gemoderniseerd in het nieuwe RUP Binnenstad dat in opmaak is. De doorgevoerde aanpassingen aan de voorschriften voor de bebouwing in de binnenstad zullen doorgetrokken worden naar die voor de bestaande bebouwing in het Eilandje.

Het schetsontwerp van het grafisch plan op de volgende bladzijde is voorlopig en nog te bespreken, en dient nog aangevuld te worden met de bestemmingszones van het RUP Cadix. Maar uit de vergelijking met de plannen in §2.1.2 kan duidelijk afgeleid worden dat de wijzigingen minimaal zijn en vooral neerkomen op vereenvoudigingen.

6.5.3 Monumenten en archeologie

Het plangebied wordt in navolging van de binnenstad in zijn geheel aangeduid als een CHE-gebied (zone met culturele, historische en esthetische waarde). Dit is een verstrenging ten opzichte van het gewestplan, waarin het Eilandje grotendeels aangeduid is als een “gewoon” woongebied. Het CHE-gebied geldt zowel voor de buitenzijde als voor de interieurs van de gebouwen.

De stad Antwerpen is bezig met de opmaak van een databank die informatie over waardevolle gebouwen en waardevolle elementen in de bestaande bebouwing zal bevatten. Hier zou in eerste instantie informatie over monumenten en de gebouwen van de inventaris van bouwkundig erfgoed worden ingevoerd. Ook de CHE rapporten die bij een bouwaanvraag worden bijgevoegd, kunnen op deze wijze ontsloten worden. In een latere fase kan bouwhistorisch onderzoek naar aanleiding van het onderzoek voor ruimtelijke uitvoeringsplannen hieraan worden toegevoegd.

In het Beeldkwaliteitplan Architectuur worden uitspraken gedaan over het waardevolle karakter van de voorgevel van alle bestaande bebouwing in het plangebied. Door het BKP Architectuur expliciet te vermelden in de voorschriften, worden de waarderings van de voorgevels zo veel mogelijk juridisch verankerd.

In de voorschriften wordt een archeologisch advies noodzakelijk bij elke terreinwijziging. De toelichtingsnota beschrijft de te verwachten archeologische situatie, verklaart de archeologische beleidsadvieskaart en legt de procedure en overeenkomst uit die gevolgd wordt bij een eventueel archeologisch onderzoek tussen de stad en de bouwheer.

6.5.4 Beleidsvisie en planningscontext

Gewestplan

Op het gewestplan (KB 3/10/1979, herzien MB 28/10/1998 en 7/7/2000) wordt het ganse plangebied aangeduid als woongebied, behalve de zone ten zuiden van het Bonapartedok en het Willemdok, die aangeduid is als woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde.

BPA Eilandje en RUP Cadix

De voorschriften van het gewestplan werden verfijnd via het BPA Eilandje (MB 15/5/2005), dat op zijn beurt voor een klein deel werd vervangen het RUP Cadix (goedkeuring deputatie 25/2/2010). Voor meer toelichting omtrent het tot stand komen van deze plannen verwijzen we naar hoofdstuk 1.

Beleidsvisie: strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA)

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) werd goedgekeurd in 2006 en vormt het beleidskader voor het ruimtelijk beleid van de stad Antwerpen.

Het Eilandje maakt deel uit van de strategische ruimte “harde ruggengraat”, het meest metropolitane gedeelte van de stad, dat zich uitstrekt langs de oostelijke oever van de Schelde en opnieuw meer binding zoekt met de rivier. Binnen de “harde ruggengraat” is het Eilandje aangeduid als één van de strategische projecten (de andere zijn Noorderlaan, Binnenstad, Centraal Station, Kaaien, Scheldebrug en oversteken, Zuid en Nieuw Zuid, Petroleum Zuid en Zuidelijke Scheldeboord.

Het Eilandje is in de bindende bepalingen van het s-RSA geselecteerd als een uit te voeren hefboomactie. Dit wil zeggen dat het stadsvernieuwingsproces in dit gebied moet uitgevoerd worden met als één van de doelstellingen “een kwalitatief openbaar domein inzetten als katalysator voor een duurzame wijk-ontwikkeling”. Deze beleidsdoelstelling is opgenomen in het bestuursakkoord 2007-2013.

De mogelijkheden voor een aanzienlijk contingent bijkomende woningen betekent een bijdrage tot het invullen van de eigen stedelijk woningbehoefte en de taakstelling inzake wonen vanuit het grootstedelijk gebied Antwerpen. Naast woningen is er ook ruimte voor bijkomende kantoren, horeca en gemeenschaps-voorzieningen op schaal van en in functie van de behoeften van de wijk. Aan de dokranden van het Kattendijkdok en het Houtdok worden de bestaande bedrijfsgebouwen en loodsen, die hun functie verloren (zullen) hebben en een barrière vormen tussen de centrale bouwblokken en het water, vervangen door bouwblokken naar analogie met de rest van het bebouwingsweefsel.

De opmaak van het s-RSA liep grosso modo parallel aan de opmaak van het Masterplan Eilandje (het Masterplan Eilandje dateert reeds van voor de start van het s-RSA), en de beleidsvisie van het s-RSA met betrekking tot het Eilandje bouwt logischerwijs voort op het Masterplan Eilandje, dat aldus ingepast werd in de ruimere visie op de “harde ruggengraat”.

6.6 Screening mogelijke effecten

6.6.1 Inleiding

Het RUP Eilandje betreft een beperkte herziening van het BPA Eilandje en een integrale overname van het RUP Cadix. Het BPA Eilandje (2005) dateert van voor het plan-MER-decreet van 2007, waardoor er geen plan-MER-screening voor werd uitgevoerd. Omdat het plan geen aanleiding gaf tot projecten die op zich project-MER-plichtig zijn, werd er evenmin een project-MER voor uitgevoerd. Wel wordt in de memorie van toelichting van het BPA, bij de toetsing van de (toen geldende) MER-plicht, een zeer beknopte beoordeling van de milieueffecten van het plan gegeven (memorie van toelichting, p. 132-133).

Het RUP Cadix werd in februari 2010 goedgekeurd, en viel dus wel onder het plan-MER-decreet van 2007. Conform dit decreet werd een plan-MER-screening uitgevoerd voor dit RUP¹. Hoewel het plangebied van dit RUP zich beperkt tot de westelijke en noordelijke rand van het deelgebied Cadixwijk van het Eilandje, werd de beschrijving van de referentiesituatie en de milieueffecten in de screening vaak verruimd tot heel het Eilandje. Tevens zijn de aard van de geplande ontwikkelingen binnen het plangebied van RUP Cadix en dus ook hun milieueffecten vergelijkbaar met die op het Eilandje in het algemeen. Het enige specifieke en nieuwe element was de voorziene tramlijn door Kattendijkdok Oostkaai, maar deze tramlijn is in haar geheel (dus inclusief de gedeelten buiten het Eilandje) een project-MER-plichtig project en zal dus in de nabije toekomst het onderwerp uitmaken van een eigen project-MER. Naar analogie zal voor de tramlijn langs de Londen-Amsterdamstraat, centraal in het plangebied, een project-MER moeten worden opgemaakt.

Het nieuwe RUP Eilandje houdt t.o.v. het BPA Eilandje zeer beperkte wijzigingen in qua bestemmingen (in feite enkel uitzuivering van fouten en onduidelijkheden) en beperkte wijzigingen inzake stedenbouwkundige voorschriften.

6.6.2 Beschrijving van referentiesituatie, geplande situatie en milieueffecten

Referentiesituatie

De referentiesituatie is de bestaande toestand van het Eilandje. Dit kan men het beste beschrijven als een overgangssituatie tussen een oud havengebonden industriegebied en een binnenstedelijk woongebied. Het Eilandje is aangelegd als een havengebied in de tijd van Napoleon. Het is een industriegebied geweest, maar langzaam zijn de havengebonden industriële activiteiten verplaatst naar het noorden. Het gebied wordt al sinds de jaren '80 aangeduid als woongebied in het gewestplan. Toch zijn er nog bedrijven actief, de laatste concessie van havengebonden bedrijven zullen aflopen in het jaar 2015. Andere kleinere bedrijven, pakhuizen en ambachten bevinden zich nog sporadisch in het woonweefsel. Het Eilandje is een gebied in transitie. Er zijn vele nieuwe ontwikkelingen, waar voornamelijk woningen worden gebouwd. Andere pakhuizen staan nog leeg, velen ervan zijn reeds verkocht en moeten in de komende jaren nog ontwikkeld worden.

¹ Arcadis, Screening plan-MER-plicht voor RUP Cadix te Antwerpen, augustus 2008

Bodem en grondwater

Op de bodemkaart is het volledig plangebied ingetekend als “antropogeen”. Het gaat immers om een oorspronkelijk laaggelegen poldergebied dat in de 19^{de} eeuw volledig vergraven is, voor de uitgraving van de dokken en de opspuiting van de er omheen liggende haventerreinen. Het grondwater in het gebied is zeer kwetsbaar (klasse Ca1) omdat de watervoerende laag zandig en bovendien verzilt is (cfr. getijdenwerking Schelde) en de onverzadigde laag minder dan 10 m dik is.

Het plangebied is/was quasi volledig bebouwd of verhard (wegenis, kaaien). Vanwege het (gewezen) industrieel karakter van het gebied, komen op talrijke percelen bodemverontreinigingen voor, die zich vertalen in oriënterende bodemonderzoeken (OBO), beschrijvende bodemonderzoeken (BBO) en/of bodemsaneringsprojecten (BSP).

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje geen significante effecten opleveren, aangezien de bebouwbare zones en de aard van en de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende functies quasi gelijk blijven.

Ten opzichte van de referentietoestand kan gesteld worden dat:

- Geen bijkomende profiel- of structuurverstoringen van de bodem mogelijk zijn, aangezien deze sinds de 19^{de} eeuw reeds volledig verstoord was;
- De verharde oppervlakte niet zal toenemen (integendeel, plaatselijk zal ze afnemen, bvb. t.h.v. het nieuwe, groene Cadixplein), zodat er geen (negatieve) effecten inzake infiltratiecapaciteit zijn. Het volledig versteende havengebied zal omgevormd worden naar een woongebied met groene binnengebieden en groene pleinen;
- Bij de bebouwing van verontreinigde percelen zal moeten toegezien worden op de toepassing van de wetgeving terzake en de bodem desgevallend gesaneerd zal worden;
- De nodige stabiliteitsstudies zullen uitgevoerd worden in het kader van de bouw van infrastructuren en gebouwen;
- Bij grondverzet de VLAREBO-wetgeving zal moeten gerespecteerd worden, en de VLAREA-wetgeving bij afbraakwerken;
- Bij uitgravingen met bemaling (b.v. parkeergarages) gezorgd zal moeten worden dat er geen significante effecten zijn op de grondwatertafel en –stromingen in de omgeving, en desgevallend retourbemaling zal moeten toegepast worden.

Indien aan de in de milieuwetgeving vastgelegde regels wordt voldoen, zal de impact van het plan inzake bodem en grondwater niet significant zijn.

Oppervlaktewater

De afwatering van het plangebied is volledig artificieel. De havendokken Kattendijkdok, Houtdok en Kempisch Dok wateren via de Kattendijksluis af naar de Schelde.

Volgens de Watertoetskaart bevinden zich binnen het plangebied geen overstromingsgevoelige gebieden. Bepaalde zones ten NW (Droogdokkeneiland) en O (wijk Dam) van het plangebied zijn mogelijk overstromingsgevoelig (de aanduiding van wateroppervlakken als overstromingsgevoelig wordt hierbij buiten beschouwing gelaten).

Inzake rioolwaterzuivering behoort het Eilandje tot het zuiveringsgebied van de RWZI Antwerpen-Zuid, met een capaciteit van 171000 IE (inwoner-equivalenten). De aansluiting van het Eilandje op de collector Royerssluis, in functie van de ontwikkeling van het Eilandje als volwaardig stadsdeel, is voorzien voor september 2011 (bron: Aquafin).

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje geen significante effecten opleveren, aangezien de bebouwbare zones en de aard van en de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende functies quasi gelijk blijven.

Ten opzichte van de referentietoestand kan gesteld worden dat:

- De afwatering van het gebied niet wezenlijk gewijzigd wordt;
- Bij alle bouwprojecten zijn de gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen inzake hemel-waterputten, infiltratievoorzieningen en buffervoorzieningen (het zgn. Hemelwaterbesluit) van toepassing; aangezien het gebied actueel ook reeds quasi volledig verhard is, maar zonder (wettelijk genormeerde) opvang-, buffer- of infiltratievoorzieningen, zal de toekomstige situatie mét dergelijke voorzieningen een positieve evolutie zijn inzake mogelijke wateroverlast;
- Er wordt over het hele gebied een gescheiden lozing van afval- en hemelwater voorzien, waarbij het afvalwater zoals gezegd zal afgevoerd worden naar de RWZI Antwerpen-Zuid via collector Royerssluis.

Indien aan de in de milieuwetgeving vastgelegde regels wordt voldoen, zal de impact van het plan inzake oppervlaktewater niet significant zijn; inzake potentiële wateroverlast zal het effect zelfs positief zijn.

Geluid en trillingen

Het plangebied ligt in een sterk verstedelijkte omgeving, waardoor de kwaliteit van het omgevingsgeluid vrij laag is. Het geluid wordt in hoofdzaak veroorzaakt door het verkeer, zowel binnen het plangebied (vooral op de assen Londenstraat-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai) als in de omgeving (Leien, Noorderlaan, in- en uitrit Waaslandtunnel, Rijnkaai). Hoewel de verkeersintensiteiten vrij beperkt zijn binnen het gebied (behalve op de genoemde assen), ligt het verkeersgeluid toch vrij hoog door de dominante kasseibekleding van het wegennet. Doordat de haven- en industriële activiteiten grotendeels uitgedoofd zijn, zijn er weinig of geen relevante puntbronnen in het plangebied meer.

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje geen significante effecten opleveren, aangezien de aard en onderlinge verhoudingen tussen de verschillende functies quasi gelijk blijven. De voorschriften

omtrent discotheken, een potentiële bron van geluids-overlast, worden in het RUP eenduidiger gemaakt t.o.v. die van het BPA.

Ten opzichte van de referentiesituatie genereren de ontwikkelingen op het Eilandje (bijkomende woningen, kantoren, horeca, kleinhandel, gemeenschapsvoorzieningen) bijkomend verkeer en dus bijkomend verkeersgeluid. Daar staat tegenover dat het (vracht)verkeer van de uitdovende bedrijvigheid en het doorgaand (sluip)verkeer in principe zullen afnemen, en dat via een performant OV-aanbod (tramlijn) het autoverkeer kan beperkt worden (zie ook §3.2.8). Daarenboven zal het wegdek op de belangrijkste wijkconsluitingswegen met name de Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai in asfalt worden uitgevoerd wat een geluidsbeperking zal inhouden ten opzichte van de bestaande ongelijk liggende kasseistroken. Het geluidsniveau op het Eilandje wordt bovendien in grote mate bepaald door het verkeer op de omringende verkeersinfrastructuren, die niet significant beïnvloed worden door de ontwikkelingen op het Eilandje. Inzake geluid heeft het plan dus niet significante tot maximaal zwak negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie.

De geluidseffecten van de nieuwe tramlijn door Kattendijkdok Oostkaai en Londen-Amsterdamstraat, en de mogelijke milderende maatregelen, zullen beschreven worden in het door De Lijn op te maken project-MER.

Lucht

Het plangebied ligt in een sterk verstedelijkte omgeving, waardoor de luchtkwaliteit vrij laag is. De emissies zijn in hoofdzaak afkomstig van het verkeer, zowel binnen het plangebied (vooral op de assen Londenstraat-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai) als in de omgeving (Leien, Noorderlaan, in- en uitrit Waaslandtunnel, Rijnkaai). Doordat de haven- en industriële activiteiten grotendeels uitgedoofd zijn, zijn er weinig of geen relevante puntbronnen in het plangebied meer.

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje geen significante effecten opleveren, aangezien de aard van en de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende functies quasi gelijk blijven. Ten opzichte van de referentiesituatie genereren de ontwikkelingen op het Eilandje (bijkomende woningen, kantoren, horeca, kleinhandel, gemeenschapsvoorzieningen) bijkomend verkeer en dus bijkomende luchtmissies. Daar staat tegenover dat het (vracht)verkeer van de uitdovende bedrijvigheid en het doorgaand (sluip)verkeer in principe zullen afnemen, en dat via een performant OV-aanbod (tramlijn) het autoverkeer kan beperkt worden (zie ook §3.2.8). De luchtkwaliteit op het Eilandje wordt bovendien in grote mate bepaald door het verkeer op de omringende verkeersinfrastructuren en door de luchtmissies in het havengebied, die niet significant beïnvloed worden door de ontwikkelingen op het Eilandje. De bijkomende emissies ten gevolge van gebouwenverwarming en –koeling zijn normaliter verwaarloosbaar ten opzichte van de verkeersemissies. Inzake lucht heeft het plan dus niet significante tot maximaal zwak negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie.

Fauna en flora

Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde natuurgebieden. De Scheldeoeveren ten W en NW van het plangebied behoren wel tot het Habitatrichtlijngebied “Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent” en het GEN “Slikken en Schorren langs de Schelde”. De vogelatlas geeft aan dat het gebied niet van belang is voor avifauna.

Op de biologische waarderingskaart (BWK) worden het Bonapartedok, het Willemdok en het Verbindingsdok aangeduid als “complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen”. De zeer waardevolle elementen hebben daarbij betrekking op de mosvegetatie op de kaaimuren van deze vroeg-19^{de} eeuwse dokken. De “landzijde” van het Eilandje heeft geen ecologische waarde. De slikken en schorren langs de Schelde ten W en NW van het plangebied zijn aangeduid als biologisch zeer waardevol.

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje geen significante effecten opleveren, aangezien de aard en onderlinge verhoudingen tussen de verschillende functies quasi gelijk blijven en er geen voorschriftwijzigingen voorzien zijn inzake groenvoorzieningen.

Ten opzichte van de referentiesituatie zal de omvorming van een verwaarloosd industrieel gebied naar een volwaardige stadswijk positieve effecten hebben. Het Groenplan voorziet nl. in de aanleg van groenzones en beplantingen, waarbij (ook) rekening wordt gehouden met hun potentie om de ecologische waarde en connectiviteit van het gebied te verhogen. Bij de inname van actueel verwaarloosde restructies kunnen ruderales vegetaties van enige waarde verloren gaan, maar de positieve effecten van het Groenplan wegen hier ruimschoots tegenop. Aan de waardevolle vegetatie op de kaaimuren van de oude dokken wordt niet geraakt.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Aangezien het plangebied in een stedelijke agglomeratie gelegen is, is het in de Landschapsatlas niet opgenomen in een traditioneel landschap en komen er geen ankerplaatsen, relictzones, lijn- of punt-relicten voor.

Het plangebied telt daarentegen heel wat (voorlopig) beschermde monumenten en één beschermd stadsgezicht, nl. het bouwblok Godefriduskaai-Zeevaartstraat-Oude Leeuwenrui-Van Schoonbekeplein (MB 3/3/1994). De beschermde monumenten zijn (in chronologische volgorde van bescherming, bron: VIOE):

- Waterhuis of Brouwershuis, Adriaan Brouwerstraat 20 (KB 3/7/1942)
- Pakhuis Sint-Felix, Godefriduskaai 30 (KB 2/2/1976)
- Pand Adriaan Brouwerstraat 29 (KB 4/7/1984)
- Panden Adriaan Brouwerstraat nrs. 5, 33 en 35 (MB 18/6/1986)
- Pakhuis Rubens Zuid, Oude Leeuwenrui 13 (MB 3/3/1994)
- Pakhuis Werf- en Vlasnatie, Oude Leeuwenrui 19 (MB 3/3/1994)
- Pakhuis Arend, Oude Leeuwenrui 25 (MB 3/3/1994)
- Pakhuis Rubens Noord, Godefriduskaai 14-16 (MB 3/3/1994)

- Pakhuis Michiels-Loos, Godefriduskaai 28 (MB 3/3/1994)
- Pakhuis Godfried, Godefriduskaai 36 (MB 3/3/1994)
- Pakhuis Marnix, Godefriduskaai 50 (MB 3/3/1994)
- Pakhuis Montevideo, Montevideostraat (MB 29/5/2001)
- Gebouwen Red Star Line, Rijnkaai 17A (MB 29/5/2001)
- Aanwervingsbureau havenwerklieden Rijnkaai/Braziliëstraat (MB 29/5/2001)
- Kaaimuren Kattendijkdok, Kattendijksluis en 2 sluiswachtershuisjes (MB 29/5/2001)
- Stedelijke Middenschool SISA, Cadixstraat 2 (MB 10/3/2007)
- Noorderpershuis, Indiënstraat (MB 10/3/2007)
- Aanwervingslokaal havenarbeiders Kempisch Dok Westkaai (MB 10/3/2007)
- Red Star Line 1, Rijnkaai 14 (MB 5/6/2007)
- Kaaimuren en bedieningshuis Bonapartedok (voorlopig beschermd)
- Kaaimuren Willemdok en houten afdak op Napoleonkaai (voorlopig beschermd)

Daarnaast zijn er nog tientallen panden die opgenomen zijn in de “Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed” van VIOE.

Uit de kaart van de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) (bron: AGIV/VIOE) blijkt dat in grote delen van het plangebied archeologische vondsten zijn gedaan. Dit gebeurde logischerwijs vooral bij de graafwerken voor de aanleg van de dokken en sluisen. Onder de opgespoten haventerreinen van het Eilandje, ongeveer ter hoogte van de as Londenstraat-Amsterdamstraat, bevinden zich de relictten van het noordelijke deel van de 16^{de} eeuwse Spaanse Vesten met hun uitspringende bastions.

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje gunstige effecten hebben op het vlak van erfgoedwaarde. De verplichte opmaak van een CHE-rapport bij elke vergunningsaanvraag, stelt de vergunningsverlener in staat om het bestaand 19^{de} en vroeg 20^{ste} eeuws bouwkundig patrimonium veel beter te beschermen dan op basis van het BPA Eilandje mogelijk was. Ook de opname van procedures met betrekking tot archeologisch advies en vooronderzoek is een positief effect op het vlak van erfgoedwaarde.

Ten opzichte van de referentiesituatie zal de omvorming van een verwaarloosd industrieel gebied naar een volwaardige stadswijk positieve effecten hebben op het vlak van landschappelijke structuren en perceptieve kenmerken. Zoals hierboven aangegeven zullen de bestaande erfgoedwaarden maximaal beschermd worden. Toetsing van alle projectvoorstellen aan de Beeldkwaliteitsplannen Buitenruimte en Architectuur van het Masterplan Eilandje moet ervoor zorgen dat de nieuwe of gerenoveerde gebouwen van een voldoende hoge kwaliteit zijn en goed ingepast zijn in het omringend stedelijk weefsel. In het gebied worden op strategische plaatsen een aantal torengebouwen voorzien die als visuele baken voor het Eilandje zullen fungeren, met het MAS als belangrijkste baken.

Mens – ruimtelijke en sociale aspecten

Vóór de uitvoering van het Masterplan werd het plangebied gedomineerd door verwaarloosde en grotendeels leegstaande bedrijfsgebouwen, vnl. opslagloodsen. Tussen deze bedrijfsgebouwen bevindt zich kleinschalige woningbouw, waarin ook veel leegstand voorkwam. Begin jaren '90 telde het Eilandje nog ca. 1600 inwoners, veel minder dan de drukke havenbuurt in het begin van de 20^{ste} eeuw. Ook het openbaar domein (straten, kaaien) had een doorgaans lage kwaliteit, met veel verwilderde wegbermen e.d.

Het deelgebied Oude Dokken, dat het dichtst bij de binnenstad ligt, werd vanaf de jaren '80 als eerste terug opgewaardeerd. In de zone tussen het Willemdok en de Italiëlei werden o.a. het gebouw van het Ministerie van Financiën, het Havenhuis en een groot luxeappartementenblok gebouwd (na de gecontesteerde afbraak van een historisch waardevol pakhuizencomplex). Tevens werden verschillende pakhuizen langs de oude dokken gerenoveerd en omgevormd tot exclusieve appartementen en lofts, en werd het openbaar domein heringericht. Daardoor leefde de vroeger belangrijke horecafunctie van deze wijk weer enigszins op. Op de Hanzestedenplaats, tussen het Bonaparte- en het Willemdok, werd/wordt het MAS (Museum aan de Stroom) gebouwd.

In de andere deelgebieden kwam de stadsvernieuwing later op gang. In het deelgebied Montevideo werd gestart met de renovatie van o.a. de gebouwen van de Red Star Line en het aanwervingsbureau voor havenarbeiders en werd aangevat met de bouw van de rij torengedragingen langs de westelijke oever van het Kattendijkdok.

De Cadixwijk onderging voorlopig de minste wijzigingen. In deze wijk wil de Stad Antwerpen een extra inspanning leveren om een sociale mix te creëren, duurzaam te bouwen en ondersteunende wijkvoorzieningen (scholen, wijkplein, sport, kinderopvang...) in te planten. De Stad Antwerpen zal dit doen door de op basis van het ondertekende protocol stad-haven overgedragen gronden aan de randen van de wijk te verkopen onder voorwaarden aan de sociale huisvestingsmaatschappij Woonhaven en private ontwikkelaars. Op basis van verkavelingsplannen en verkoopbundels zullen ambitieuze eisen worden gesteld waarbij een mix van 25% sociale woningen, 50% betaalbare woningen en gefaseerd een kleuter-, -en basisschool, kinderopvang, sportfaciliteiten, wijkontmoetingsruimte in energiezuinige tot passieve gebouwen en een groen wijkplein zullen worden gecreëerd in de komende 10 jaren. De krachtlijnen van deze ontwikkeling zijn verankerd in een goedgekeurd Plan van Aanpak voor de Cadixwijk. Het aspect duurzaamheid van de wijkontwikkeling is verder uitgewerkt in een Masterplan Duurzaamheid voor de Cadixwijk.

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje in principe geen significante effecten opleveren, aangezien de aard van en de onderlinge verhoudingen tussen de verschillende functies quasi gelijk blijven. Het loslaten van de strikte 50% woningbouw-regel die in het BPA Eilandje vervat zat, laat toe om meer flexibel in te spelen op de marktfragen en een goede mix van functies te bekomen. De stedenbouwkundige voorschriften bieden ook zonder deze 50%-regel voldoende garanties voor een voldoende hoog aandeel woningbouw en een relatieve beperking van kantoren en andere verkeersaantrekkende functies.

Ten opzichte van de referentiesituatie zal de omvorming van een verwaarloosd industrieel gebied naar een volwaardige stadswijk positieve effecten hebben op het vlak van gebruikswaarde en beeld- en belevings-waarde. Door de geplande woonprojecten zouden ca. 2000 bijkomende woningen gerealiseerd worden. Deze bijkomende bewoning levert een sociaal draagvlak voor de bestaande en geplande publieke en private voorzieningen. Het MAS en het geplande Red Star Line-museum zullen belangrijke toeristisch-culturele attractiepolen zijn en als trekkers fungeren voor de horeca en kleinhandel in hun omgeving.

Bovendien plant de stad Antwerpen binnen de krachtlijnen van een Plan van Aanpak voor de Cadixwijk de gefaseerde ontwikkeling van een sociaal gemixte en duurzame stadswijk waar verschillende doelgroepen waaronder gezinnen met kinderen een plaats kunnen vinden.

Hierdoor zal de sociale leefbaarheid van de wijk in principe sterk verbeteren. De fysieke leefbaarheid (geluidshinder, luchtverontreiniging,...) hangt vooral af van de evolutie van de verkeersintensiteit binnen en rond het plangebied. Het door de nieuwe functies gegenereerde verkeer zou in belangrijke mate moeten gecompenseerd worden door het verdwijnen van het resterende bedrijfsgebonden verkeer, het beperken van sluipverkeer door de wijk en een daling van het gemiddeld autogebruik door de uitbouw van het OV-net (nieuwe tramlijn) (zie §3.2.8). Netto zal het effect van het plan qua leefbaarheid aldus normaliter niet significant tot maximaal zwak negatief zijn.

Mens – verkeer

Het Eilandje heeft momenteel geen duidelijke ontsluitingsstructuur. De belangrijkste assen zijn de Londenstraat-Amsterdamstraat, Kattendijkdok Oostkaai en (net buiten de grens van het plangebied) de Rijnkaai. Kattendijkdok Oostkaai fungeert daarbij als sluiproute tussen de binnenstad en het havengebied. Vanwege hun historische oorsprong als havenwegen zijn de meeste straten in het plangebied zeer breed en vrij van wegmarkeringen. Dit stimuleert te snel rijden (weliswaar getemperd doordat de meeste straten een licht verzakte kasseibekleding hebben), ongeordend parkeren en onveiligheid voor zwakke weggebruikers. Met name de Londenstraat-Amsterdamstraat heeft een zeer breed wegprofiel en het voorkomen van een “expressweg”. Op ruimere schaal gebeurt de ontsluiting van het Eilandje via de Leien en de Noorderlaan, en zo naar het autowegennet (R1, E19).

Het openbaar vervoer is momenteel matig uitgebouwd. Er zijn geen tramlijnen die het Eilandje aandoen. Stadsbuslijn 9 en streekbuslijnen 291, 502 en 503 hebben hun terminus aan de Rijnkaai en bedienen het westelijk deel van het Eilandje. Stadsbuslijnen 1 en 13 en streekbuslijn 502 hebben hun terminus t.h.v. de Cadixstraat en maken een lus rond de Cadixwijk. Stadsbuslijnen 31, 35 en 37 lopen doorheen de Cadixwijk richting haven. De streekbus- en havenlijnen hebben een eerder lage frequentie en sommige routes (o.a. de oost-westverbinding via Londenstraat-Amsterdamstraat) hebben een beperkte bediening (stippellijnen op het netplan). Enkel de ZO-rand van het Eilandje, grenzend aan de Italiëlei, is (zeer) goed ontsloten.

Effecten

Ten opzichte van de huidige juridische toestand (BPA Eilandje en RUP Cadix) zal het RUP Eilandje in principe geen significante effecten opleveren, aangezien het RUP geen wijzigingen voorziet in de ontsluitingsstructuur of het profiel van de straten. Ten opzichte van de referentiesituatie worden wel relevante wijzigingen in de weginfrastructuur voorzien. Dit gebeurt op rechtstreekse wijze, door het inplanten van nieuwe bouwblokken en het verschuiven van rooilijnen, zodat het dwarsprofiel van bepaalde straten, in de eerste plaats van de hoofdas Londenstraat-Amsterdamstraat, aanzienlijk versmald wordt. Via de inrichtingsprincipes in de toelichtingsnota wordt een herinrichting van de openbare wegen nagestreefd met beperking van de rijwegbreedte, betere voorzieningen voor zwakke weggebruikers en een duidelijkere parkeerstructuur.

Het spreekt voor zich dat het stedenbouwkundig programma van het Masterplan Eilandje, met bijkomende woningen, nieuwe kantoren, horeca, openbare en private diensten en nieuwe toeristisch-culturele attractiepolen zoals het MAS of het Red Star Line-museum, een aanzienlijke hoeveelheid verkeer zal genereren. Maar door de parallelle uitbouw van het openbaar vervoer, met nieuwe tramlijnen in eigen bedding) op het noordelijke deel van de Leien, op de as Londenstraat-Amsterdamstraat en in Kattendijkdok Oostkaai, en het voeren van een duurzaam parkeerbeleid in het RUP, moet het in principe mogelijk zijn om voor het bestaand én het bijkomend verkeer een gunstigere model split te bekomen en aldus het netto bijkomend autoverkeer maximaal te beperken. Door het hanteren van eenzelfde parkeernorm voor woningen of andere functies, wordt sterk autoverkeer genererende functies ontmoedigd. Voorts zal het (vracht)verkeer van de resterende havenactiviteiten in het gebied verdwijnen, en worden ingrepen voorzien om het gebruik van Kattendijkdok Oostkaai als sluiproute tussen binnenstad en haven te ontmoedigen.

Het RUP Eilandje heeft weliswaar zelf geen vat op de ontwikkelingen inzake openbaar vervoer of verkeersdoorstroming, maar ze maken wel inherent deel uit van het flankerend beleid ter uitvoering van het Masterplan Eilandje. Het RUP Eilandje heeft wel vat op het parkeerbeleid van het gebied en het neemt voor alle functies ambitieuze parkeernormen op, op deze manier wordt het gebruik van de private auto afgeremd en het gebruik van openbaar vervoer en fietsen gestimuleerd. De mobiliteitsstudie Eilandje en het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte Eilandje vormen het kader voor het uitvoeren van een duurzaam openbaar domein volgens het STOP-principe met veel ruimte voor de zwakke weggebruiker, een tramnet en een duurzaam parkeerbeleid met ambitieuze parkeernormen. Aldus zou de verkeerskundige impact van het plan niet significant tot maximaal zwak negatief zijn, en zal het plan op het vlak van verkeersveiligheid en comfort van de zwakke weggebruikers positieve effecten hebben.

6.7 Argumentatie waarom geen plan-MER opgemaakt dient te worden

Gelet op de beperkte veranderingen die het ruimtelijk uitvoeringsplan zal doorvoeren tegenover de bestaande juridische situatie van het BPA Eilandje en het RUP Cadix, is er geen significante bijkomende milieu-impact te verwachten op de omgeving, integendeel, voor bepaalde aspecten (vnl. erfgoedwaarde) houdt het RUP een verbetering in van de juridische situatie. Ten opzichte van de referentiesituatie worden de milieueffecten ofwel als niet significant tot maximaal zwak negatief (verkeer en daarvan afgeleide effecten), ofwel als positief (ruimtelijke structuur, gebruikswaarde, beeld- en belevingswaarde, ecologische waarde) beoordeeld.

Gelet op deze argumenten en het ontbreken van grensoverschrijdende effecten, zijn we van mening dat geen plan-MER dient opgemaakt te worden.

6.8 Verzoek tot advies binnen 30 dagen

Wij vragen U om uiterlijk binnen de 30 dagen na ontvangst van het verzoek tot raadpleging het advies over te maken door betekening of tegen ontvangstbewijs aan de initiatiefnemer.

De beslissing van de Dienst MER werd overgemaakt op 16 november 2010 waarin staat aangegeven dat het RUP geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat derhalve de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

LIJST MET FIGUREN

- Figuur 1 cover: Panoramisch luchtbeeld van het Eilandje (foto: AG Stadsplanning Antwerpen)
- Figuur 2 – p 6: De Oude Dokken van het Eilandje in de 19^e eeuw (bron: Felixarchief)
- Figuur 3 – p 10: Afbakening van het plangebied RUP Eilandje (bron: AG Stadsplanning Antwerpen)
- Figuur 4 – p 12: Ochtendzon op de beschermde pakhuizen aan de Godefriduskaai (foto: Stad Antwerpen)
- Figuur 5 – p 16: Schetstekening van het Masterplan Eilandje uit 2002 (bron: Masterplan Eilandje)
- Figuur 6 – p 20: Het Eilandje behoort tot de Harde Ruggengraat van het s-RSA (bron: s-RSA)
- Figuur 7 – p 24-25: De maquette van het Masterplan Eilandje (foto: AG Stadsplanning Antwerpen)
- Figuur 8 – p 29: De Londen-Amsterdamstraat volgens het BKP Buitenruimte en Groenplan (foto AG Stadsplanning Antwerpen)
- Figuur 9 – p 33-34: Een panoramisch luchtbeeld Eilandje
- Figuur 10 – p 38-39: Zicht op het Koninklijk Entrepot aan de jachthaven Willemdok (foto: Inge Vandamme photography)
- Figuur 11 – p 42: Schets van de Culturele noord zuidas op het Eilandje (bron: Masterplan Eilandje)
- Figuur 12 – p 44: Ontwerpmaquette ontwikkelbare rand Cadixwijk (bron: Cel ontwerpend onderzoek Stad Antwerpen)
- Figuur 13 – p 49: Luchtbeeld Montevideobuurt (bron: Masterplan Eilandje)
- Figuur 14 – p 53: Referentiebeelden uit het BKP Architectuur (bron: BKP Architectuur)
- Figuur 15 – p 57: Bouwmateriaalwaaier uit het BKP Architectuur (bron: BKP Architectuur)
- Figuur 16 – p 61: Maquette van het Felixarchief aan de Brouwersvliet (bron: Felixarchief)
- Figuur 17 – p 65: Referentiebeelden uit de verkoopbundels Cadix en het BKP Architectuur (bron: verkoopbundel C2 Cadix en BKP Architectuur)
- Figuur 18 – p 70-71: Impressie van de Westkaaitorens (foto: Project²)
- Figuur 19 – p 75: Impressie van de renovatie van de Montevideopakhuizen (foto: Chris Poulissen architect)
- Figuur 20 – p 81: Avondbeeld van het Museum aan de Stroom (bron: MAS)
- Figuur 21 – p 85: Zicht op de heraangelegde Oude Dokken (foto: Inge Vandamme photography)
- Figuur 22 – p 90-91: Zicht op de Cadixwijk vanaf het Kempisch dok (foto: AG Stadsplanning Antwerpen)
- Figuur 23 – p 95: Grafisch plan van het RUP Eilandje (bron: Stad Antwerpen)
- Figuur 24 – p 124: Zicht op het MAS (foto: Stad Antwerpen)
- Figuur 25 – pg 127: Stratenplan Eilandje





