

AANGETEKEND
Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening
(vlacoro)
Koning Albert II-laan 19 bus 13
1000 Brussel

24 november 2008

Bezwaarschrift gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

Algemeen

De Vlaamse regering heeft op 5 september 2008 het Grup Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen voorlopig vastgesteld. Dit plan stelt een aantal aanpassingen voor aan de bestemmingen en de geldende stedenbouwkundige voorschriften in delen van de gemeenten Antwerpen, Aartselaar, Beveren, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Kruibeke, Lint, Mortsel, Niel, Rumst, Schelle, Schilde, Schoten, Wijnegem, Wommelgem en Zwijndrecht.

Met dit plan stelt de Vlaamse regering twee zaken voor:

- (1) een afbakeningslijn die aangeeft waar de stedelijke ontwikkeling van het Antwerpse in de toekomst kan gebeuren.
- (2) aanpassingen aan de stedenbouwkundige voorschriften op verschillende locaties om nieuwe ruimte te creëren voor wonen, werken, verkeersinfrastructuur, stadsbossen en stedelijk groen.

De afbakening kadert in de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen waar in de bindende bepalingen de Antwerpse regio als grootstedelijk gebied aangeduid werd. Het is de Vlaamse regering die bevoegd is om deze gebieden af te bakenen.

Het basisonderzoek dat voorafging aan dit Grup is opgestart in 2003. Eind 2005 heeft de Vlaamse regering kennis genomen van het eindrapport. Het eindrapport heeft als basis gediend voor dit Grup maar werd verder aangepast en verfijnd. Zo werden ondermeer elementen uit de zone Albertkanaal opgenomen in een apart Grup, bepaalde groene gebieden of woongebieden werden beter omschreven, nieuwe onderzoeken of plannen aangevuld,...

Het openbaar onderzoek loopt van 6 oktober tot en met 4 december 2008.

Alle adviezen en inspraakreacties moeten overgemaakt worden aan de VLACORO (Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening). Zij maken een gezamenlijke evaluatie op van alle ontvangen reacties. Dit wordt aan de Vlaamse regering overgemaakt.

Maximaal 10 maanden na het openbaar onderzoek zal de Vlaamse regering het GRUP definitief vaststellen.

Samenstelling van het dossier

Het dossier bestaat uit het besluit van de Vlaamse regering met 5 bijlagen: de stedenbouwkundige voorschriften, het grafisch plan, de toelichtingsnote, het plan-MER en de RVR.

Relevante delen voor Mortsel

Het voorliggend GRUP heeft op vier plaatsen een link naar Mortsel met name:

- De afbakeningslijn
- Het woonuitbreidingsgebied Koeisteert (kaart 11)
- Het gebied voor stedelijke activiteiten Vredebaan (kaart 10)
- De zone luchthaven (kaart 7).

Deze vier punten worden behandeld in dit bezwaarschrift.

Bezwaarschrift

1. De afbakeningslijn

Een gedetailleerde beschrijving van de grenslijn is beschreven in de toelichtingsnota op de pagina's 36 tem. 38. Grondgebied Mortsel valt grotendeels in de afbakeningslijn, met uitzondering van een deel van het landbouwgebied rondom Fort 3.

Belangrijk is wel dat de grenslijn verschillende motiveringen kent. Op sommige plaatsen volgt de grenslijn de gemeentegrens maar dit kan ook infrastructuur, een gewestplanbestemming, een morfologische grens,... zijn.

Bestaande plannen (bpa of rup) vervallen niet tenzij uitdrukkelijk vermeld in de nieuwe voorschriften en nieuwe initiatieven die over de grenslijn gaan zijn niet per definitie onmogelijk.

Aandachtspunten

Op p37 van de toelichtingsnota zijn er 2 verwijzingen naar Mortsel:

- Ter hoogte van de Koude beekvallei worden de omleidingsweg R11 en Fort 3 meegenomen in het stedelijk gebied. Het luchthavengebied maakt deel uit van het stedelijk gebied zoals voorzien in de bindende bepalingen van het RSV. Fort 3 maakt net zoals de andere forten van de 1^{ste} fortengordel deel uit van het stedelijke gebied. Ze zijn ingevuld met stedelijke en recreatieve programma's en zijn historisch, functioneel gelinkt aan het stedelijk gebied.
- Verder wordt de reservatiestrook van de omleidingsweg gevolgd om terug nauw aan te sluiten op de bebouwing van Boechout.

De gecoro gaat akkoord met de voorgestelde afbakeningslijn wat betreft het grondgebied Mortsel, maar vraagt bijzondere aandacht voor het bestaande (en te behouden) woonwagenterrein ter hoogte van Fort 3, en voldoende garanties dat een mogelijke verbindingsweg tussen Borsbeeksesteenweg en R11 (zie reservatiestrook gewestplan) geen hypotheek legt op het gemeentelijk rup Sportlandschap.

2. Koeisteerthof

De afbakening en het al dan niet aansnijden van woonuitbreidingsgebieden is eveneens een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Het woonuitbreidingsgebied Koeisteert is daarom opgenomen in de afbakening van het grootstedelijk gebied. Het gebied sluit aan bij een grote woonwijk en is in feite de laatste fase van ontwikkeling in dit gebied. Er is een theoretisch ontwikkelbare zone van +/- 2.5 Ha.

Structuurplan Mortsel/advies gecoro

In het stadsdeel Savelkoul van het structuurplan werd al gesuggereerd om niet de ganse zone te ontwikkelen. Er moest bovendien aandacht zijn voor de waterproblematiek in de zone (cfr. advies milieuraad/gecoro) en voor de problematiek van sociale woningen (advies gecoro rond woontypologie). Ook mogelijke zachte verbindingen moesten bekeken worden.

Aandachtspunten

Het voorstel houdt rekening met een beperkte aansnijding van het gebied. Op p64 van de toelichting staat: "het noordelijk deel van het woonuitbreidingsgebied wordt niet opgenomen. (...). Aangezien de functies lokaal functioneren (...) legt men de ruimtelijke perspectieven best vast via een lokaal planinitiatief."

In de voorschriften wordt duidelijk rekening gehouden met de watertoets (cfr. plan-MER) en beperkt men ook de kavelgrootte om zo tegemoet te komen aan de problematiek van de sociale woningen en de specifieke woontypologie. Voor grote kavels moet er eerst een inrichtingsschets komen.

Belangrijk is wel te duiden op de ruime definitie met betrekking tot handel en horeca voor dit gebied: in extreme zin kan er in de zone een grootwarenhuis komen of een groot café.

De gecoro adviseert de zone Koeisteert gunstig maar heeft wel enkele vragen en bedenkingen:

- **Wat is de motivatie van de begrenzing aan de noordelijke zijde, met name de 'hap' die uit de noordwestelijke hoek genomen is, heeft dit te maken met vegetatie of andere landschappelijke elementen?**
- **De verdere verfijning van de mogelijke bestemmingen en voorschriften zal moeten gebeuren in het gemeentelijk rup, zodat bv. grootschalige en verkeerswekkende activiteiten uit het**

binnengebied worden geweerd, maar kleinschalige activiteiten in functie van de woonbestemming mogelijk blijven. Aan de Liersesteenweg kunnen eventueel bestemmingen worden voorzien die meer zijn afgestemd op het nieuwe station en op de schaal van de gewestweg.

- **De gecoro vraagt aandacht voor het opnemen van zachte verbindingen naar de omliggende wijken, dit kan ook op lokaal niveau gerealiseerd worden.**

3. Gebied voor stedelijke activiteiten Vredebaan

Het bedrijventerrein wordt als bestemming omgevormd naar een gebied voor stedelijke activiteiten. Het gebied is dan bestemd voor lokale bedrijfsactiviteiten, wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen. Een aantal activiteiten zijn niet toegelaten: afvalverwerking, logistiek, kleinhandel en autonome kantoren. Ontsluiting moet voorzien worden langs de R11-Vredebaan en bij de ontwikkeling moet rekening gehouden worden met de waterproblematiek. Tussen de woningen en de bedrijvenzone moet een bufferzone aangelegd worden. Langsheen de Vredebaan is er ook een zone voor leidingen.

De bedrijvenzone wordt gebundeld en neemt minimaal 25% tot maximaal 30% in van het totale gebied voor stedelijke activiteiten. Het gebied is 16,8ha groot (dus maximaal 4,2 à 5ha wordt bestemd voor bedrijven).

Structuurplan mortsel/advies gecoro

In het structuurplan komt de zone Vredebaan uitgebreid aan bod ondermeer op de pagina's 228, 230, 253 en 258. Hierin is uitgegaan van een kmo-zone die beter intern georganiseerd werd en inpasbaar met de aanwezige woonfuncties. Dit laatste item is mede ingegeven op basis van het structuurplan Edegem. Ook het voorstel van de centrale uitrit langs de Vredebaan werd voorzien alsook de voorzieningen in het kader van de waterproblematiek.

Over dit item heeft de gecoro advies gegeven in punt 14. Ook de gecoro heeft rekening gehouden met de opmerkingen van Edegem. Anderzijds volgt het voorstel van het Grup het advies van de gecoro en structuurplan Mortsel niet.

Aandachtspunten

Het voorstel van Grup spreekt zichzelf tegen. Aan de ene kant gaat men akkoord met de noodzaak van bedrijfsruimte maar voor de betrokken zone past men dit niet toe. Enerzijds wordt de oppervlakte beperkt tot maximaal 30% van het terrein, zorgen de voorgestelde voorschriften voor problemen en is het duidelijk dat op korte termijn het ganse terrein woonzone wordt.

De ontsluiting langs Vredebaan is positief maar het moet dan wel mogelijk gemaakt worden door de nodige infrastructuur wat dan weer in tegenspraak is met het voorstel van wegcategorisering (lokale weg). De uitrit langs de Fort-V-sstraat blijft wel best bewaard in het kader van noodgevallen.

Wie legt de buffer concreet aan en wie onderhoudt dit? Hierover wordt niets gezegd.

Door de wijziging naar lokale bedrijvigheid kunnen er geen Seveso-bedrijven op het terrein komen wat positief is naar de aanpalende woningen. Ook de aandacht voor de parkeerproblematiek in de ruimere omgeving wordt meegenomen maar niet als concreet voorschrift opgelegd.

Het advies van de gecoro is grotendeels ongunstig:

De gecoro onderkent de nood aan meer bedrijventerreinen en wenst dat wordt rekening gehouden met de gemeentelijke structuurplannen van Mortsel en Edegem:

- **De hoofdbestemming van het gebied moet bedrijventerrein zijn, met uitzondering van de randen van het bouwblok, dus: een grotere oppervlakte voorbehouden voor bedrijven, behoud van het bestaande woongebied, en het mogelijk (doch niet verplicht) maken van wonen door een gemengde bestemming bedrijventerrein + woonfunctie, die een flexibiliteit naar ontwerp en inrichting moet toelaten zonder in een vroege fase de gebieden te strikt af te lijnen.**
- **Buffer: in het voorstel is niet bepaald of de nodige oppervlakte voor de buffer inbegrepen is in de oppervlaktebalans van het bedrijventerrein of van de woonzone**
- **In het rup zou de verplichting moeten worden opgenomen dat alle publieke infrastructuur, inclusief de buffer en de aansluiting van de nieuwe wegen op de bestaande wegen, dient te worden aangelegd volgens één geïntegreerd ontwerp.**

- **Mobiliteit:** akkoord met de hoofdontsluiting van de Vredebaan. Om voldoende ontverpflexibiliteit te hebben mag het Grup secundaire ontsluiting via de aanliggende straten niet onmogelijk maken.
- Het grup mag het gebied niet uitsluiten als mogelijke locatie voor een recyclagecentrum. Deze functie dient vergunbaar te zijn binnen het gebied.
- Aandacht voor duurzaamheidsaspecten in brede zin bij de ontwikkeling van het gebied is op te nemen in de voorschriften. Specifiek moet ook verwezen worden naar de aanwezigheid van de beek die het terrein doorkruist.
- Het grup moet aangepast worden zodat het mogelijk blijft de bestaande bedrijven te behouden en ontwikkelingsmogelijkheden te geven. Nieuwe ontwikkelingen dienen aan te sluiten op de bestaande. Het voorstel dat voorligt geeft een risico op planschade: het grup mag zeker géén zonevreemdheid creëren.

4. Luchthaven

Het gebied is bestemd om te functioneren als luchthavengebied, als onderdeel van de regionale luchthaven Antwerpen. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie en het beheer van de luchthaven zijn toegelaten. Daarnaast zijn er ook 2 symbolische aanduidingen voor de toegangswegen maar met een duidelijke knip zodat geen sluipverkeer mogelijk is; alleen wandel en fietsverbindingen zijn mogelijk alsook hulpdiensten en openbaar vervoer. De nabestemming als parkgebied is beschreven alsook de gebieden voor stedelijke activiteiten (bedrijventerrein en recreatie). Daarnaast is er een specifiek voorschrift voorzien voor het ontsluitingscomplex.

In het gebied voor stedelijke activiteiten is de oppervlakte beperkt tot 110 000 m² waarbij wonen, hotel, congresfaciliteiten, kleinhandel en afvalverwerking, logistiek niet toegelaten zijn.

Opvallend is ook de verplichting voor de financiering van de kruispunten R11/Herentalsebaan, R11/Robianostraat en het ontsluitingscomplex.

Structuurplan mortsel/advies gecoro

Zowel in het structuurplan als in het advies van gecoro (punt 7) werd er behoorlijk voorbehoud gemaakt bij deze ontwikkeling. Ook in de aanvullende adviezen van de plan-MER en het grup ontsluitingsweg R11 werden de bekommernissen nogmaals verwoord.

De problemen blijven zitten in zowel de ontwikkeling van het gebied voor stedelijke activiteiten als de mobiliteitsproblematiek.

Aandachtspunten

Er is een verschil tussen het plan en de voorschriften. De aanduiding klopt niet wat tot verwarring kan leiden. Ook de beschrijvingen van de toegangswegen A en B zijn niet duidelijk.

Het ontsluitingscomplex en enkele kruispunten moeten gefinancierd worden maar het grote knelpunt R11/N1 zit niet in dit pakket.

Het is niet duidelijk wat de impact is van het ontsluitingscomplex op het RUP sportvelden.

Het advies van de gecoro is ongunstig:

- In haar advies bij het grs Morsel heeft de gecoro het volgende gesteld:
'De gecoro is van mening dat de plannen van de Vlaamse regering indruisen tegen het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, het provinciaal ruimtelijk structuurplan en het gewestplan Antwerpen. De ontwikkeling van een bedrijventerrein zou hoedanook een zeer negatieve invloed hebben op de leefbaarheid van de stad en het hele grootstedelijke gebied. De gecoro kant zich niet tegen de optimalisering van de luchthaven als 'City Airport' maar kant zich wel tegen elke 'verkaveling' van het gebied als bedrijventerrein.'
Ook in haar bezwaarschriften bij de plan-MER Luchthaven Antwerpen PL0014 en bij het grup R11 omleiding luchthaven Antwerpen, heeft de gecoro zich steeds verzet tegen een verdere uitbreiding van de luchthaven.
- Mobiliteit: ook het grote kruispunt N1-R11, welk nu al meer dan overbelast is, moet worden opgenomen bij de heraanleg van kruispunten, vóór ontwikkeling kan vergund worden, vanuit een integrale mobiliteitsoplossing. Ook hier is de geplande bestemming in strijd met de indeling van de R11 als lokale weg.

- De nabestemmingen van de verschillende bestemmingszones moeten op elkaar zijn afgestemd en naar elkaar verwijzen. Dat is in het huidige voorstel niet het geval: indien de luchthaven verdwijnt en de nabestemming 'parkgebied' intreedt, dient ook de bestemmingszone SA een relatie tot het parkgebied (open bestemming) te kunnen ontwikkelen ipv. de relatie tot een luchthaven (gesloten bestemming). In dat opzicht moet het Grup ook aandacht hebben voor de relaties tot de omgeving (bv. Klein Zwitserland, de 'groene vinger' vanuit de richting Boechout-Borsbeek). In het huidige voorstel vormt de zone met (na)bestemming 'stedelijke activiteiten' een grote barrière tussen de respectievelijke natuurgebieden en tussen de parkgebieden en de woonzone.
- De gearceerde zone voor verkeersinfrastructuur (ontsluiting bedrijventerrein) overlapt voor een groot deel met de bestaande sportinfrastructuur Cantincrode en het het geplande sportlandschap.
- Het plan en de voorschriften moeten beter op elkaar afgestemd worden.

Dit bezwaarschrift werd voorbereid en goedgekeurd in de vergadering van 24-11-2008 in aanwezigheid van 10 van de 13 stemgerechtigde leden.

Philippe Teughels
voorzitter

Veerle De Munck
secretaris