



Ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
**'Petroleum-Zuid: gevangenis
en technische schoolcampus'**

Bijlage IIIa: toelichtingsnota (tekst)



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Petroleum-Zuid: gevangenis en technische campus' bestaat uit volgende documenten:

- **Bijlage I. Verordenend grafisch plan**
- **Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften**
- **Bijlage IIIa. Toelichtingsnota – tekst**
- **Bijlage IIIb. Toelichtingsnota – kaarten**
- **Bijlage IV. Register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een plan-batenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie**
- **Bijlage V. Plan-MER**
- **Bijlage VI. Nota aspect externe veiligheid**

Het onderzoek naar de milieueffecten en de milieuverklaring zijn opgenomen in het plan-MER dat is opgenomen als afzonderlijke bijlage (bijlage V). Het plan-MER werd op 18 juli 2018 goedgekeurd.

De elementen voor de watertoets zijn opgenomen in de toelichtingsnota als onderdeel van het milieueffectenonderzoek.

Een verscherpte natuurtoets/passende beoordeling is niet vereist. Hierover zijn elementen opgenomen in de toelichtingsnota en in het plan-MER.

De opmaak van een RVR is voor het voorliggend plan niet vereist. Om de impact van het GRUP op de risico- en veiligheidszoning is een 'Nota aspectn externe veiligheid' opgesteld door een erkend VR-deskundige. De dienst VR heeft zich akkoord verklaard met de inhoud van deze nota op 12 juli 2018. De 'nota aspect externe veiligheid' is opgenomen als bijlage VI.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Inhoud van een uitvoeringsplan volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.....	4
1.2	Leeswijzer.....	5
2	Toelichting	6
2.1	Situering.....	6
2.2	Aanleiding tot opmaak van het plan	7
2.2.1	Masterplan 2008-2012-2016 voor een gevangenisinfrastructuur in humane omstandigheden	7
2.2.2	Twee projecten	8
2.3	Administratieve voorgeschiedenis	9
3	Planningscontext.....	10
3.1	Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	10
3.1.3	Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen	11
3.2	Relatie met gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen	13
3.2.3	Provinciaal ruimtelijke structuurplan Antwerpen	13
3.2.4	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Antwerpen	13
4	Bestaande feitelijke en juridische toestand.....	15
5	Gewenste ruimtelijke ontwikkeling.....	18
5.1	Te realiseren programma.....	18
5.2	Verantwoording planvoorstel.....	21
6	Specifieke beoordelingen en toetsen	29
6.1	Milieu-effectrapportage en milieuverklaring.....	29
6.2	Voortoets passende beoordeling	37
6.3	Passende beoordeling	38
6.4	Watertoets	38
6.5	Ruimtelijk veiligheidsrapport	39
7	Vertaling naar stedenbouwkundige voorschriften.....	40
7.1	Stedenbouwkundige voorschriften	40
7.2	Op te heffen voorschriften	43
8	Ruimtebegroting.....	44
9	Fotoreportage.....	45

1 Inleiding

Voorliggend document is de toelichtingsnota bij het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Het GRUP wordt opgemaakt om de realisatie van een nieuwe gevangenis en een technische schoolcampus in Antwerpen mogelijk te maken op de site Blue Gate of Petroleum-Zuid.

1.1 Inhoud van een uitvoeringsplan volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening):

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften betreffende de bestemming, de inrichtingen en/of het beheer, en, desgevallend de normen, vermeld in artikel 4.1.12 en 4.1.13 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een zo limitatief mogelijke opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van (a) het planmilieueffectenrapport, (b) de passende beoordeling, (c) het ruimtelijk veiligheidsrapport, (d) andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten. In dit geval gaat het om een plan-MER en RVR.
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. Dit grup omvat geen register omdat het gaat om een herbestemming van bedrijventerrein naar bestemming gemeenschapsvoorzieningen.
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een gebruikersschadecompensatie vermeld in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut. Dat is hier niet van toepassing

Het grafisch plan (Bijlage I) en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften hebben verordenende kracht. De teksten en kaarten van de toelichtingsnota (Bijlage IIIa en IIIb) hebben als dusdanig geen verordenende kracht (het zijn informatieve documenten) maar behouden hun waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De milieubeoordeling wordt toegevoegd als afzonderlijke bijlage (bijlage V) met een informatief karakter. De milieubeoordeling bestaat enerzijds uit het plan-MER met de bijhorende richtlijnen en goedkeuringsbeslissing. Het plan-MER bevat eveneens de watertoets en de voortoets van een passende beoordeling.

De opmaak van een RVR is voor het voorliggend plan niet vereist. Om de impact van het GRUP op de risico- en veiligheidszoning is een 'Nota aspect externe veiligheid' opgesteld door een erkend VR-deskundige. De dienst VR heeft zich akkoord verklaard met de inhoud van deze nota op 12 juli 2018. De 'nota aspect externe veiligheid' is opgenomen als bijlage VI.

1.2 Leeswijzer

Deze toelichtingsnota bestaat uit volgende delen.

Deel 1, waar deze tekst toe behoort, omvat een beschrijving van de inhoud van een uitvoeringsplan volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) en een leeswijzer.

Deel 2 bevat een toelichting van het plangebied, de aanleiding tot de opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, de administratieve voorgeschiedenis, een toelichting omtrent het te realiseren programma voor gevangenis en schoolcampus.

In deel 3 wordt de relevante planningscontext die van toepassing is voor dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan beschreven. Naast de richtinggevende en bindende bepalingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden eveneens andere beleidsmatige randvoorwaarden genoemd. Daarnaast wordt in deel 3 ook nog de bestaande toestand omschreven zowel de feitelijke als juridische toestand.

In deel 4 wordt de bestaande feitelijke en juridische toestand besproken.

Deel 5 bevat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied en in het bijzonder de samenhang met beeldkwaliteitsplan voor de globale ontwikkeling van het bedrijventerrein Blue Gate.

In deel 6 wordt ingegaan op de wettelijke verplichte onderzoeken en toetsen:

- Plan-MER
- Voortoets en passende beoordeling
- Watertoets
- Veiligheidsrapportage

In deel 7 zijn de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen.

In deel 8. is de tabel van de ruimtebegroting weergegeven.

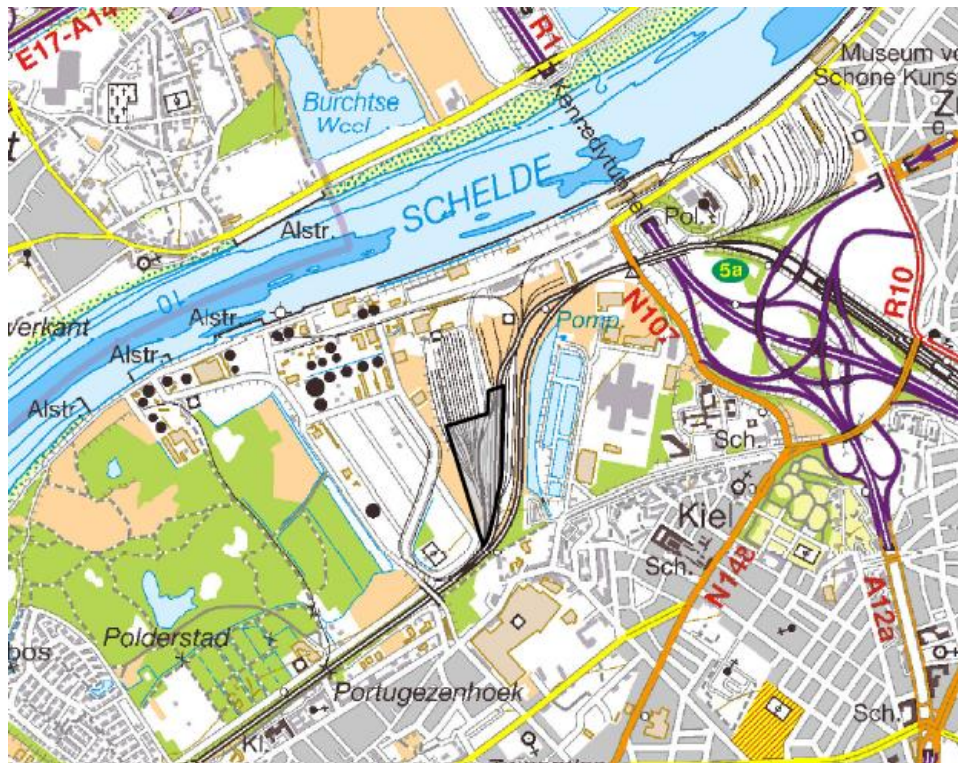
Deel 9 bevat een fotoreportage van het plangebied en de omgeving.

2 Toelichting

2.1 Situering

Kaart 0: Situering

De voorgestelde inplanting voor de nieuwe gevangenis en de technische schoolcampus is gelegen in Antwerpen, ten zuiden van het stadscentrum van Antwerpen.



Het plangebied is gelegen op de rechter Schelde-oever, ten zuidwesten van het stadscentrum. Het betreft een terrein waarop verlaten spoorbundels gelegen zijn, de omgeving van het voormalige Petroleum-Zuid.

Het plangebied grenst in het noorden en westen aan het toekomstige bedrijventerrein Blue Gate, een brownfield die herontwikkeld zal worden tot een hoogwaardig, watergebonden en eco-effectief bedrijventerrein. Blue Gate Antwerp moet een topterrein in Vlaanderen en Europa worden.

Ten oosten van het plangebied ligt de RWZI Antwerpen Zuid en ten zuiden, aan de overzijde van de Herenpolderbrug, liggen de woonkernen van Hoboken en Kiel.

De percelen zijn gelegen binnen het GRUP 'Afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen'. Het voorgenomen GRUP zal worden opgemaakt voor enkele percelen die in het oosten gelegen zijn van het oorspronkelijk geplande Gemengd Regionaal Bedrijventerrein "Petroleum Zuid". De percelen omvatten een deel van de oude spoorwegbundel. Na de geplande herbesteding zullen beide percelen aansluiten bij het geplande bedrijventerrein Blue Gate.

2.2 Aanleiding tot opmaak van het plan

2.2.1 Masterplan 2008-2012-2016 voor een gevangenisinfrastructuur in humane omstandigheden

De federale overheid, FOD Justitie, stelt een tekort aan gevangenisplaatsen en een overbevolking in de bestaande gevangenissen vast en heeft daarvoor een Masterplan gevangenisinfrastructuur opgesteld.

In het masterplan wordt een actieplan opgesteld waarin aangegeven wordt welke gevangenissen behouden worden, welke verbouwd worden, welke gevangenissen vervangen worden en waar nieuwe gevangenissen worden ingericht. Hiervoor zijn de verschillende plannen opgedeeld volgens categorieën. De gevangenis van Antwerpen maakt deel uit van een aanvulling op dit Masterplan (nota aan de Ministerraad dd. 19 december 2008) door toevoeging van nieuwbouw, ter vervanging van sterk verouderde inrichtingen, en is dan ook opgenomen in de categorie 'bouw van nieuwe inrichtingen ter vervanging van sterk verouderde inrichtingen'.

In de nota aan de Federale ministerraad van december 2008 is toegelicht waarom de betreffende gevangenissen werden geselecteerd voor vervanging. *“Deels is dit te wijten aan de verouderde infrastructuur. Een groot deel van de inrichtingen dateert immers van de 19de of begin 20ste eeuw. Deels belemmeren omgevingsfactoren uitbreiding tot een efficiënt niveau of verhinderen ze de uitwerking van aangepaste detentietrajecten. Daarbij bleek het economisch onverantwoord te blijven investeren in de verouderde inrichtingen zonder perspectief op een resultaat dat beantwoordt aan de voorschriften en de vereisten die noodzakelijk zijn om een detentiebeleid te voeren dat de toets van de controleorganen op een humane detentie kan doorstaan. De vervanging van deze verouderde inrichtingen, vaak gelegen in de stadcentra, door een nieuwbouw aan de rand van de agglomeratie en/of op een beter toegankelijke plaats biedt als bijkomende voordelen dat het mogelijk is tegemoet te komen aan de eisen van Justitie verwoord in de selectiecriteria en dat het heel wat perspectieven biedt met betrekking tot een herwaardering van het stedelijk gebied. Het biedt de mogelijkheid om een modern en aangepast beleid te voeren inzake kernversterking, het realiseren van specifieke projecten voor huisvesting, kantoorbehoeften of kleinschalige handel of nijverheid.”*

De huidige penitentiaire inrichting in Antwerpen, gelegen in de Begijnenstraat, dateert van 1855. Het daar beschikbare terrein heeft een oppervlakte van ongeveer 1,6 ha en is volledig ingesloten in het stadsweefsel waardoor er geen uitbreiding mogelijk is. Daarom kan de beheerder van de gebouwen (Regie der Gebouwen) zich enkel beperken tot instandhoudingswerken en beperkte aanpassingen om operationele werking mogelijk te houden. In deze inrichting, met een theoretische capaciteit van 439 gedetineerden, is er een structurele overbevolking van ongeveer 50 procent. In de nota aan de Ministerraad dd. 19 december 2008 is eveneens vermeld dat Antwerpen zowel nood heeft aan een 'arresthuis' (gevangenissen voor personen die nog niet veroordeeld zijn) als aan een 'strafhuis' (inrichting voor veroordeelden). De mogelijkheid moet worden aangeboden om aangepaste detentietrajecten uit te werken. Het is dan ook nodig om de bestaande inrichting te vervangen door een nieuwbouw, omdat dit alleen maar met aangepaste infrastructuur kan. De huidige gevangenissen zijn immers zodanig verouderd dat ze qua model niet meer kunnen voldoen aan de huidige eisen voor detentie. Zo ontbreken niet enkel de nodige hedendaagse technieken en de nodige ruimtes om een gedifferentieerd en humaan detentiebeleid mogelijk te maken, maar laat de klassieke structuur ook weinig flexibiliteit op vlak van spreiding van detentieregimes toe.

2.2.2 Twee projecten

Gevangenis

Het project voor een nieuwe gevangenis op Petroleum-Zuid in Antwerpen kadert in het Masterplan 2008-2012-2016 van de Federale Overheidsdienst (FOD) Justitie voor een gevangenisinfrastructuur in humane omstandigheden. Het Masterplan biedt onder meer een antwoord op het probleem van de overbevolking in de Belgische gevangenissen.

Voor de nieuwe gevangenis in Antwerpen werd een populatie van 440 gedetineerden (uit De nota aan de Ministerraad dd. 19 december 2008) in het Masterplan voorzien. Het resterend aandeel gedetineerden dat in de uitgangssituatie verblijft in de Begijnenstraat wordt opgevangen in de andere projecten van het Masterplan.

Op 28/02/14 heeft de Ministerraad haar akkoord gegeven om besprekingen te voeren over de aankoop van een terrein op de site van Blue Gate, in de directe nabijheid van het Justitiepaleis. Op 2 september 2016 heeft de Ministerraad goedkeuring gegeven omtrent de principenota voor de overdracht. Op 21 december 2017 werd het terrein eigendom van de Federale Staat.

Technische campus

De locatie van het AGSO (Stedelijk Onderwijs) Antwerpen aan de D'Herbouvillekaai 94 (ten westen van het plangebied) moet verlaten worden om plaats te maken voor de ontwikkeling van Blue Gate Antwerp. Op de locatie bevinden zich een vestiging van het SCVO (Stedelijk centrum voor volwassenenonderwijs) Encora en van WLAZ (Werkend Leren Antwerpen Zuid). Binnen het bestaande patrimonium van het AGSO is er geen geschikte ruimte voor de organisatie van deze onderwijsactiviteiten.

Het is de bovendien de wens van SCVO Encora en Werkend Leren Antwerpen Zuid om de opleidingen Harde technieken maximaal te clusteren op één technische campus. De huidige vestigingen beschikken over onvoldoende atelierruimte en bovendien zijn deze vaak enkel buiten de reguliere schooluren beschikbaar (in cohabitatie met voltijds secundair onderwijs). Omwille van het groeipotentieel wenst Encora in te zetten op deze technische opleidingen en daarvoor is er nood aan één Technische Campus met voldoende atelierruimte die ook overdag beschikbaar is voor Encora en WLAZ. Door het clusteren van opleidingen van WLAZ en SCVO Encora die gebruik maken van dezelfde infrastructuur kunnen de beschikbare voorzieningen efficiënter en opleidingsoverschrijdend ingezet worden.

Op 25 maart 2016 heeft de Vlaamse regering in het kader van de inbreiding van het DBFM-programma Scholen voor Morgen t.g.v. de BTW-verlaging het project Technische Campus Blue Gate goedgekeurd.

De Raad van Bestuur van AGSO besliste op 24 juni 2016 over de verwerving van de gronden en gaf de opdracht om een concreet voorstel uit te werken voor bouw van de Technische Campus Blue Gate.

2.3 Administratieve voorgeschiedenis

In het kader van de opmaak van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen werd een plan-MER opgesteld. Het plan-MER werd goedgekeurd op 25/08/2008. In het GRUP "Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen", dat definitief werd vastgesteld bij Besluit van de Vlaamse Regering op 19/06/2009, kreeg Petroleum Zuid de bestemming "Gemengd regionaal bedrijventerrein" (deelplan 5 van het GRUP).

In 2013 werd een project-MER opgemaakt voor de ontwikkeling van Blue Gate Antwerp. Het plangebied dat nu wordt voorzien voor een nieuwe gevangenis en schoolcampus was destijds in het project-MER ondergebracht in het projectonderdeel "Gemengd Regionaal Bedrijventerrein". Conform de beschrijving in het project-MER zou deze zone plaats bieden aan hoogwaardige productieactiviteiten en bedrijven actief in onderzoek en ontwikkeling.

3 Planningscontext

3.1 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het kader voor het Vlaams ruimtelijk beleid.

3.3.1 Richtinggevend gedeelte

Het plangebied behoort tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. De stedelijk gebieden zijn een beleidsmatige benadering waar een stedelijkgebiedbeleid wordt gevoerd. Ontwikkeling, concentratie en verdichting zijn hier belangrijke uitgangspunten, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve leefomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen,) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan gaat het dus om het plaats bieden aan stedelijke voorzieningen in het grootstedelijk gebied Antwerpen.

Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied.

Voor gemeenschapsvoorzieningen wordt maximale verweving met de woonfunctie nagestreefd. Wat betreft de ontwikkeling in voorzieningen met een belangrijke impact op de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied (zoals grote ziekenhuizen, universiteiten, hogescholen, rechtbanken,...) wordt, veeleer dan voor een herlokalisatie, bij voorkeur gekozen voor een optimale ruimtebenutting op de bestaande locatie. Het niveau en de reikwijdte van de gemeenschaps- en nutsvoorzieningen wordt afgestemd op het belang van het stedelijke gebied. Dit betekent dat de hier voorgestelde indeling van stedelijke gebieden (Antwerpen behoort tot de grootstedelijke gebieden) naar reikwijdte doorwerkt in het sectorale beleid en bepalend wordt in de locatiekeuze. Locatiebeleid stelt de bereikbaarheid van de verkeersgenererende gemeenschaps- en nutsvoorzieningen veilig. Voor hinderende nutsvoorzieningen worden in het afbakeningsplan voor het stedelijk gebied locaties voorzien die rekening houden met de hinder van de voorziening.

Om stedelijke gebieden leefbaar te houden moet in bepaalde delen de automobiliteit verminderen. Dit vereist een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachte vormen van verkeer (te voet en per fiets), efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer en een gericht parkeerbeleid. Activiteiten die personenmobiliteit genereren, worden bij voorkeur gebundeld nabij de stations. De bereikbaarheid van de kleinhandel moet gegarandeerd blijven.

Het ongeordend uitzwermen van functies langs verbindings-, inval- en ringwegen en andere vormen van woon- of bedrijflinten moeten worden vermeden. De bundeling en de concentratie van activiteiten hebben tot doel een verdere versnippering van de ruimte te voorkomen.

In voorliggend ontwerp-GRUP wordt gebruik gemaakt van de ontsluitingsmogelijkheden die voorzien worden voor het bedrijventerrein Blue Gate. Het gaat in eerste instantie om een auto-gerichte locatie waarbij op termijn een versterking van het openbaar vervoer is voorzien.

3.1.2 Bindende bepalingen

In het bindend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn geen opties opgenomen die rechtstreeks van toepassing zijn voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

3.1.3 Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

In uitvoering van de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de stedelijke gebieden afgebakend om ruimte te voorzien voor wonen, werken, groen, recreatie en andere stedelijke activiteiten. De algemene filosofie en de methodiek van het voeren van een afbakingsproces wordt in het richtinggevend deel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beschreven.

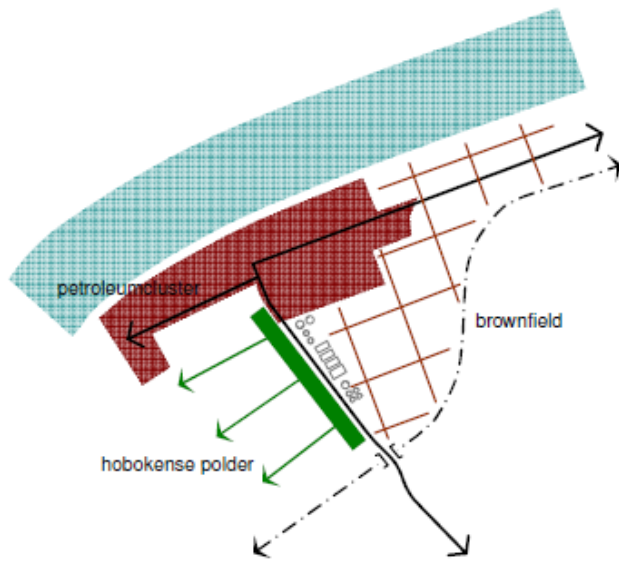
De zoektocht naar geschikte locaties voor (een) gevangenis(sen) of technische schoolcampus is niet aan bod gekomen in het afbakingsproces. De nood aan dergelijke inrichtingen was op dat moment niet gekend.

In hoofdstuk 8.4 Regionaal bedrijventerrein Petroleum-Zuid wordt aangegeven dat de site in aanmerking komt om te herontwikkelen (brownfield). Omwille van zijn ligging aan de Schelde, de aanwezig spoorweginfrastructuur en de goede ontsluiting naar de Antwerpse Ring. Die herontwikkeling is aan de gang.

Bestaande ruimtelijke structuur

Een groot deel van de site en de ruimere omgeving werd in het verleden gebruikt door de petroleumindustrie. Deze activiteiten werden geclusterd langs de Scheldeoever waardoor de landinwaartse gronden braak kwamen te liggen. In het zuiden wordt nu een deel van het terrein ingenomen door een voetbalclub. De bestaande petroleumcluster sluit nog steeds aan op de verlaten terreinen in het noorden. De oostelijke gronden worden ingenomen door het voormalige vormingsstation Kiel van de NMBS. Dit vormingsstation sluit verder oostwaarts aan op de plas van het Kielsbroek, de installaties van de RWZI en de groothandelsmarkt van Antwerpen. In het noorden kent de site een zeer gemengd gebruik gaande van concert- en feestzaal (Petrol), jeugdhuis (Scheldapen) tot een zone voor woonwagenbewoners. Tussen de D'Herbouvillekaai en de Schelde zijn de gronden in gebruik voor de containertrafiek van Mexiconatie. De site wordt ontsloten via de D 'Herbouvillekaai (richting stad) en de Naftaweg (richting Kiel). Beide wegen voorzien een aansluiting op het hogere wegennet. De Naftaweg zorgt voor een duidelijke begrenzing met de Hobokense polder, opgenomen als grote eenheid natuur. In het zuiden wordt de site gekenmerkt door een risicozone voor overstromingen.

Aansluitend op de Scheldeoeveren worden watergebonden activiteiten voorzien zodat de watergebonden potenties optimaal worden benut. Meer zuidelijk wordt een gemengd regionaal bedrijventerrein voorzien om de economische potenties binnen Antwerpen te ondersteunen. De noordelijke tip komt in aanmerking voor een stedelijk programma waaronder mogelijk een voetbalstadion. Bij de ontwikkeling van de site moeten ecologische relaties mogelijk blijven tussen de Hobokense polder, de Schelde en de groenstructuur langs de ring. Deze relatie zal voornamelijk bestaan uit een brede groenstrook tussen de watergebonden bedrijven en de regionale bedrijven. De realisatie van een dergelijke strook kan aantakken op een groene parkstructuur rond het voetbalstadion en ingezet worden in de waterbuffering van het gebied.



Figuur 3 Punt 8.4.5 Ruimtelijke uitgangspunten p199 - GRUP
Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

Naast de gevangenis zal het plangebied ook ruimte bieden aan een schoolcampus. In het GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen' wordt onder punt 3.3.1 aangegeven dat onderwijs een cultuur essentiële hoekstenen blijven voor een toekomstig grootstedelijk beleid. Daarnaast wordt ook aangegeven dat niet alle noodzakelijke functies in Antwerpen zelf kunnen worden ondergebracht. De hele stadsregio kan bijdragen tot het gewenste ambitieniveau. Dit houdt een verruiming van 'Antwerpen als stad' naar 'Antwerpen als grootstedelijk gebied'.

Als krachtlijn voor de ruimtelijke ontwikkeling op en rond het plangebied staat, in het GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen', het volgende weergegeven:

De economische ruggengraat van het grootstedelijk gebied wordt gevormd door een aantal grootschalige dragers. De ontwikkelingen langs de knopen aan de ring, de potenties voor uitbreidingen langs de hoofdwegen E17/E19/E313, de economische as A12 en de zeehaven zijn sturend voor de economie in grootstedelijk gebied. Zij zijn complementair aan de vele kleinere economische knopen verspreid over de hele stad en de verweven economische activiteiten. De industrieband langs Hoboken en Hemiksem is momenteel ook een economische drager. Op lange termijn kan gewerkt worden aan een herstructurering waar mogelijk gezocht wordt naar een evenwicht tussen bedrijvigheid, wonen, grootstedelijke openbare voorzieningen en recreatie.



Figuur 4 Punt 3.3.2 Krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen – GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

3.2 Relatie met gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen

3.2.3 Provinciaal ruimtelijke structuurplan Antwerpen

Richtinggevend gedeelte

Het plangebied is gelegen binnen de structuur van het grootstedelijke gebied net op de rand met de gordel rondom Antwerpen. Voor het grootstedelijke gebied worden verschillende doelstellingen vooropgesteld:

- Vernieuwen van het grootstedelijk gebied
- Uitbouwen van een kwalitatieve woonomgeving
- Vrijwaren van groene vingers
- Verbeteren van de bereikbaarheid
- Uitbouwen en inrichten van grootstedelijke assen

Voor deze gordel werden enkele doelstellingen vooropgesteld;

- Tegengaan van bebouwing
- Beschermen, versterken en verbinden van onderdelen van de Gordel
- Versterken van open ruimte functies zoals natuur, bossen, landbouw, recreatie en landschap

Er worden verder geen specifieke doelstellingen vooropgesteld voor gemeenschapsvoorzieningen zoals een gevangenis of een schoolcampus.

Bindende bepalingen

In het bindend gedeelte van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen zijn geen opties opgenomen die rechtstreeks van toepassing zijn voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

3.2.4 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Antwerpen

In hoofdstuk 4 van het strategisch ruimtelijke structuurplan onder 'Harde Ruggegraat' kan het volgende teruggevonden worden onder het punt 'Programma zuidelijke Scheldeoever' over de omgeving Petroleum-zuid.

De huidige vervuiling van dit verlaten gebied sluit een ontwikkeling voor wonen uit. Een haalbare kaart is de realisatie van een nieuw bedrijventerrein met een logistiek platform, verbonden met de rest van de regio via de spoorweg en het water.

In de Afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen wordt IPZ (Industrieterrein Petroleum Zuid) aangeduid als plangebied voor een gewestelijk RUP met het behoud van de aanwezige petroleumcluster (35 ha) en een ontwikkeling van het overige deel (75ha) als een bijkomend bedrijventerrein. Als suggestie aan de gewestelijke overheid stelt de stad Antwerpen in haar structuurplan voor om bijzondere aandacht te besteden aan volgende ruimtelijke aspecten:

- De ruimtelijke samenhang en het globaal ontwerp voor het gebied (75 hectare braakliggende terreinen plus 35 hectare petroleumcluster) en de specifieke bouwvoorschriften in functie van de toekomstige ontwikkeling.
- Het mogelijk maken van de ontwikkeling van de 75ha braakliggende en te saneren terreinen tot een gemengd bedrijventerrein in een groene omgeving, volgens volgende richtinggevendende oppervlakteverhoudingen:
 - 50 ha te ontwikkelen voor gemengde bedrijvigheid, overslagterminal en grootstedelijke en publieke voorzieningen.
 - 15 ha natuurontwikkeling;

- 10 ha infrastructuur.
- Herbestemming van smallere zone langs het water (“de kop”) van Petroleum Zuid, aan weerszijden van de d’Herbouvillekaai, tot een zone voor: een inlandterminal voor de overslag op water (binnenvaart) en spoor, aansluitend bij de petroleumcluster ten zuidwesten, met aansluitingen voor spoorinfrastructuur tussen de bestaande spoorbundel en de kaaizone grootstedelijke cultuur-recreatieve voorzieningen op de toplocatie, aansluitend aan Nieuw Zuid ten noordoosten bedrijven
- Herbestemming van het meer inlands gelegen deel (“de buik”) van Petroleum Zuid tot een zone voor de ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein met een kwalitatieve inrichting en ruimte voor groen met uitgeefbare kavels voor KMO’s en logistieke bedrijven die de trimodale infrastructuur optimaal benutten en voor toegevoegde waarde zorgen.
- Twee toegangen voor gemotoriseerd verkeer worden voorzien via de bestaande Kaaiweg, en via het knooppunt aan de bestaande Krugerbrug, met aansluiting op de toekomstige nieuwe spoorovergang tussen de Schroeilaan en de E.Vloerstraat.
- Verbindingen voor langzaam verkeer:
 - behouden en versterken van de bestaande verbinding langs de Kaaiweg, parallel aan de Scheldeboord
 - te voorzien van Hoboken Kiel tot aan de Scheldeboord
 - te voorzien van Hoboken Kiel naar de Kaaiweg richting Kernstad
- De mogelijkheid voor een tramverbinding over Petroleum Zuid te voorzien, aansluitend op de Kaaitram.
- Een ecologische verbinding tussen de Hobokense Polder en de ring.
- Bufferzone met publieke voorzieningen aan de Hobokense Polder.

Bijkomend stelt de stad Antwerpen in het ruimtelijk structuurplan voor om erover te waken dat de ontwikkeling van het terrein kan gebeuren volgens een gedetailleerder inrichtingsplan, met inbegrip van richtlijnen voor de beeldkwaliteit en typologie van de architectuur en het publiek domein, op te maken voor de volledige zone van Petroleum Zuid onder regie van de stad. Binnen het gecreëerd aanbod aan uitgeefbare kavels voor KMO’s en logistieke bedrijven wordt gesuggereerd aan de hogere overheid om ruimte te laten voor de herlokalisatiebehoefte van juridisch zonevreemde bedrijven die wordt geraamd op 1,8 ha. Zodoende kunnen de zonevreemde bedrijven uit de Zuidrand in de omgeving worden geherlokaliseerd.

Ten slotte wordt de groene dooradering van het gebied en de opvatting van de site als één grote aantrekkelijke landschappelijke ruimte als beleidssuggestie naar voren geschoven. Belangrijk hierin is het creëren van een ecologische verbinding tussen de Hobokense polder en het groene Ringsysteem via de site van IPZ. Deze kan worden gerealiseerd door een combinatie van ecologische stapstenen en open ruimteverbindingen. De huidige activiteiten (het jeugdhuis en de aanpalende concertclub ‘Petrol’) en de toekomstige uitbouw van de opslagloods tot jeugdhuis/dansgelegenheid kunnen coherent zijn met de visie van een grootstedelijke cultuur-recreatieve voorziening op de kop van deze plek (toplocatie). De landschappelijk goed ingepaste hoogspanningspost is verenigbaar met deze functie. Bij invulling van de toplocatie zal het huidige doortrekterterrein voor woonwagens geïntegreerd moeten worden of geherlokaliseerd indien verweving niet mogelijk is.

4 Bestaande feitelijke en juridische toestand

Kaart 2: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen

Het plangebied is volledig gelegen binnen de plancontour van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen' in een gebied voor gemengd regionaal bedrijventerrein. In het plangebied zijn geen gemeentelijke plannen van aanleg of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen gelegen alsook zijn er geen goedgekeurde verkavelingen. Het gebied is volledig gelegen in mogelijks overstromingsgevoelig gebied van de Schelde, maar overstroomt in de feiten niet gezien de Scheldedijken.

De relevante elementen van de bestaande juridische toestand binnen de plancontour worden weergegeven in onderstaande tabel en op de bijbehorende kaarten.

Tabel 1: Bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen gebieden voor regionale bedrijventerrein
Provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplannen of Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Verkavelingsvergunningen	Geen
Ankerplaatsen	Geen
Beschermde monumenten of beschermde stads- of dorpsgezichten of beschermde landschappen of beschermde archeologische site	Geen
Beschermde duingebieden of voor landbouw belangrijke duingebieden	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) of habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) of gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuurrezervaten of bosrezervaten	Geen
Polderlandschappen	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen of Onbevaarbare waterlopen	Geen
Oeverzone	Geen
Overstromingsgebied	Mogelijks overstromingsgevoelig
Voet-of buurtwegen	Geen

In de directe omgeving zijn drie bijzondere plannen van aanleg gelegen: 'BPA Schroelaan', 'BPA J. Pauwelsstraat en omgeving' en 'BPA Specifiek en duurzaam bedrijventerrein, groothandelsmarkt'.

Verder zijn er in de directe omgeving van het plangebied nog volgende waardevolle natuurgebieden gelegen:

- Beschermde landschap 'Hobokense Polder'
- VEN 'Slikken en schorren langsheen de Schelde'
- Vlaams Natuurrezervaat 'Hobokense Polder'
- SBZ-H 'Schelde-en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent'

Omwille van de ligging nabij een natuurreserveaat is in het beeldkwaliteitsplan voor Blue Gate Antwerpen een groen corridor voorzien. Deze ligt net buiten het plangebied.

Het plangebied is gelegen in de buurt van de Hollebeek (een rioleringsstelsel waarin de bovenloop, tot aan De Bruynlaan in open loop, verdwijnt), een waterweg van derde categorie; Grote Leiegracht en een bevaarbare waterloop: de Schelde. Ten westen van het plangebied is de Buurtweg 23 gelegen, in het zuidoosten ligt de Voetweg nummer 30.

Kaart 2: Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringplannen

Kaart 3: Bestaande juridische toestand: andere plannen

Infrastructuur - Bestaande voorzieningen

- Autoverkeer

De ring rond Antwerpen (R1) wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als hoofdweg. De A112 (ondergrond) wordt aangeduid als primaire weg type I. De Singel (R11) wordt in dit plan aangeduid als primaire weg type II.

In het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen worden de Singel en de Jan de Vos Lei (bovengrond) aangeduid als "Steenweg". De Emiel Vloorstraat, de Armstrongweg, de Silvertoplaan en de as Gerlachekaai-Ledeganckkaai (en verder) worden als "Wijkweg" aangeduid.

De stad duidt ook een gewenste verbinding op het niveau van een "Steenweg" aan parallel met de Kennedytunnel.

- Voetgangers

De percelen waarop de ontwikkelingen gepland worden, liggen momenteel grotendeels braak. Op deze percelen zelf zijn dan ook geen voetgangersvoorzieningen aanwezig.

Ook ter hoogte van de toegang tot het terrein van Blue Gate Antwerp, momenteel via de Krugerbrug en de Mazoutweg, zijn geen voetgangersvoorzieningen aanwezig.

- Fietsers

De Emiel Vloorstraat en de Armstrongweg worden in het provinciaal bovenlokaal fietsroutenetwerk aangeduid als fietsostrades. Beiden zijn (bijna) volledig conform. Deze routes sluiten aan op een aantal andere fietsostrades die vlotte fietsconnecties vanuit het Antwerpse mogelijk maken (Ringfietspad, fietspad Kaaien, Kennedy-fietsstunnel). Daarnaast sluiten ook een aantal functionele fietsroutes op deze assen aan. We kunnen dus stellen dat de site goed ontsloten is voor fietsverkeer.

Het provinciaal fietsroutenetwerk wordt verder aangevuld met lokale fietspaden op schaal van de stad. Relevant voor de ontwikkeling wordt de Olieweg geselecteerd als wijkroute. Daarnaast wordt een gewenste provinciale fietsroute tussen de Emiel Vloorstraat en het kruispunt D'Herbouvillekaai – Armstrongweg aangeduid over de site van de groothandelsmarkt.

- Openbaar vervoer

De site ligt op ongeveer 2,5 km van het station Antwerpen Zuid. Dit is te ver voor een vlotte verbinding te voet (ongeveer 30 min stappen), maar biedt wel mogelijkheden voor natransport per fiets (ongeveer 9 min fietsen).

De openbaar vervoerhalte het dichtst bij de site is de halte Waaslandstraat van bussen 1 en 13. Gezamenlijk bieden zij elke 10 minuten een verbinding met het centrum van Antwerpen, 's avonds neemt dit af tot elke 25 minuten. Deze lijnen bieden de snelste verbinding met het centrum van Antwerpen en de Rooseveltplaats.

Daarnaast is de site te bereiken via de tramlijnen 2, 4 en 24 en de buslijnen van bundel 290. De dichtstbijzijnde halte voor lijn 2 is “Zwaantjes” (1,5 km), aan het kruispunt van de St. Bernardse Steenweg met de VIIe Olympiadelaan. Ook de overige lijnen halteren hier, maar deze halteren ook aan de halte “Grens Kiel” die iets dichterbij (1,4 km) ligt. De tramlijnen rijden overdag elk om de 10 minuten, in de spits neemt dit toe tot elke 8 minuten. 's Avonds neemt de frequentie af tot elke 20 minuten. De buslijnen van de bundel 290 bieden tijdens de spits een frequentie van ongeveer een bus per 9 minuten, overdag neemt dit af tot een bus per kwartier. 's Avonds neemt dit af tot een bus per half uur.

Infrastructuur in ontwikkeling

Blue Gate Antwerp is een gebied in volle ontwikkeling. De site is een brownfieldproject waar een herinrichting zal gebeuren naar een hoogwaardig, watergebonden en eco-effectief bedrijventerrein. In functie van deze ontwikkeling werden reeds verschillende vergunningen verleend. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de ontsluitingsinfrastructuur (vergunning afgeleverd op 17/04/2018). Het plangebied van dit RUP sluit aan op deze site waardoor de toegang tot het plangebied zal verschaft worden via de nieuw aan te leggen infrastructuur.



Figuur 5:
Stedenbouwkundige
vergunning
infrastructuur Blue
Gate Antwerpen

5 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling

5.1 Te realiseren programma

Gevangenis

Het terrein heeft een totale oppervlakte van ongeveer 7 ha.

De bruto vloeroppervlakte bedraagt ca. 37.500 à 40.000 m² binnenruimte en ca. 6.500 m² buitenruimte.

- Programma

In het bouwprogramma zijn op hoofdlijnen volgende functionele delen opgenomen:

- Een inkomcomplex ter controle van alle in- en uitgaande bewegingen. Dit onderdeel is gelegen op de perimeter van de gevangenis;
- Een transitzone die de vele bewegingen binnen de gevangenis dient te centraliseren en efficiënt af te handelen;
- Cellen en randvoorzieningen, zowel voor mannen, vrouwen als geïnterneerden, met een streven naar maximale moduleerbaarheid;
- Grenzend aan het cellulair gedeelte: meerdere wandelingen, een medisch complex, een activiteitencomplex met onder meer een polyvalente zaal die voornamelijk als sporthal dient, maar ook gebruikt kan worden voor uitzonderlijke activiteiten en gemeenschappelijke functies voor het cellulaire gedeelte;
- Bezoekfaciliteiten;
- Logistieke diensten, meer bepaald werkplaatsen voor penitentiaire arbeid, zoals keuken, wasserij en technische dienst;
- Administratieve diensten, opgedeeld in een back-office en front-office met een aangepaste omkadering voor bewakings- en ander personeel, zoals bureau- en vergaderruimten, kledkamers en refter;
- Zittingszalen. Deze zullen gebruikt worden voor zittingen met gedetineerden die te gevaarlijk zijn voor verplaatsingen naar het arresthof;
- Overnachtingsmogelijkheid personeel;
- Een controle- en interventiepost.

- Parkeren

Bezoekersparkeren is mogelijk in een van de clusterparkings van Blue Gate Antwerp (ca. 100 autoparkeerplaatsen en 20 motorfietsen).

Personeelsparking is voorzien op de gevangenis-site zelf: grootte-orde 150 autoparkeerplaatsen en 15 staanplaatsen voor motorfietsen. Daarnaast zijn op de gevangenis-site ook fietsenstallingen voorzien.

- Capaciteit

De gevangenis zal voorzien in een grootte-orde van 450 plaatsen voor gedetineerden en de bijhorende infrastructuur.

- **Hoofdlijnen ontwerp**
 Er wordt vooropgesteld om maximaal aan te sluiten bij het beeldkwaliteitsplan (BKP) Blue Gate Antwerpen (randzone: 50% bezettingsgraad, maximale hoogte 9 bouwlagen, maximale V/T 2,5)
 Tevens wordt voorzien binnen het gebied een wadi op te nemen voor zover begroeiing de randvoorwaarden veiligheid niet in het gedrang brengt.
 Gelet op het programma en de relatief beperkte beschikbare bebouwbare oppervlakte kunnen gebouwen mogelijk meer dan 5 bouwlagen bevatten.
 Gelet op de vorm en beschikbare breedte van het terrein kan in eerste instantie verwacht worden dat het noordelijk gedeelte hoofdzakelijk zal gebruikt worden voor de bebouwing binnen de perimeter (opgebouwd uit een draadafsluiting aan de binnenzijde van 4 meter hoog, een muur van 6 meter hoog en een draadafsluiting aan de buitenzijde van 4 meter hoog) terwijl het zuidelijk gedeelte parkeergelegenheid kan bevatten en eventuele gebouwen die zich buiten de perimeter bevinden en/of infiltratie- en groenvoorzieningen. De perimeter en de afstand tot de perimeter van gebouwen binnen de perimeter is een vast gegeven binnen het ontwerp.
 Bij de toekomstige overheidsopdrachtenprocedure zal aan de inschrijvers een maximale ontwerpvrijheid geboden worden opdat een kwaliteitsvol en prijsgunstig evenwicht tussen alle randvoorwaarden van het gevangenisproject gevonden kan worden. Hierbij zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de principes van het BKP Blue Gate en met ruimtelijke draagkracht in het algemeen.
- **Ontsluiting**
 De gevangenis dient steeds minimaal twee verschillende toegangen tot de zone binnen de perimeter te hebben, namelijk enerzijds de gewone ingang voor bezoekers, gedetineerden, personeel en logistiek en gedetineerdentransport (via het inkomcomplex) en anderzijds de tweede toegang voor interventiediensten. Deze tweede toegang ligt idealiter t.o.v. de normale toegang aan de tegenovergestelde zijde van de site.
 Er wordt een hoofdontsluiting voorzien die aansluit op de ontsluiting voor Blue Gate als geheel. Daarnaast is bijkomende ontsluiting voor hulpdiensten mogelijk.

Technische schoolcampus

Het terrein heeft een totale oppervlakte van ongeveer 5.000 m² (excl. wadi).

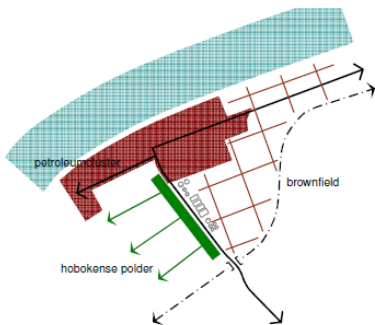
De voorziene bruto vloeroppervlakte van de gebouwen bedraagt ongeveer 10.400 m²

- **Programma**
 - Ateliers voor afdelingen auto, bouw, koeling en warmte, elektriciteit/mechanica, hout, metaal (lassen/draaien/frezen)
 - Magazijnen voor deze afdelingen
 - Theorielokalen
 - Sanitair
 - Ondersteunende functies (vergaderruimtes, leraarskamer, lockers)
- **Parkeren**
 Parkeren is mogelijk in de clusterparkings van Blue Gate Antwerpen. Op de site zelf zullen een tiental parkeerplaatsen voorzien worden.

- **Capaciteit**
Het aantal leerlingen wordt in de piekbezetting geraamd op grootteorde 140 (Werken Lerend Antwerpen Zuid) + 150 (Volwassenenonderwijs Encora) = grootteorde 290 leerlingen in totaal.
Het aantal personeelsleden wordt in de piekbezetting geraamd op grootteorde 20 (Werken Lerend Antwerpen Zuid) + 25 (Volwassenenonderwijs Encora) = grootteorde 45 personeelsleden in totaal.
- **Hoofdlijnen ontwerp**
Het ontwerp zal rekening houden met het beeld-kwaliteitsplan Blue Gate Antwerpen voor de "randzone": 50% bezettingsgraad, maximale hoogte 9 bouwlagen, maximale V/T (vloer/terreinverhouding) van 2,5.
- **Ontsluiting**
Er is een afzonderlijke ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer resp. zachte weggebruikers. De ontsluitingsmogelijkheden zijn conform het realisatieconvenant met betrekking tot de Investeringszone Petroleum Zuid.
De ontsluiting van de aanpalende kavels op de terreinen van Blue Gate wordt doorgetrokken, waardoor de ontsluiting voor auto's en vrachtverkeer gebeurt tussen het perceel van de gevangenis en de school. Aan de noordzijde van het perceel van de school zal een pad voorzien worden dat aantakt op het voorziene fietspad (of het fietspad wordt verlegd), zodat fietsers langs die zijde toegang krijgen.

5.2 Verantwoording planvoorstel

De ruimtelijke uitgangspunten van het gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijke gebied' en het Beeldkwaliteitsplan Blue Gate worden als uitgangspunt en randvoorwaarde genomen voor de inplanting van een gevangenis en schoolcampus. Deze activiteiten zijn inpasbaar in de voorziene ontwikkeling als hoogwaardig bedrijventerrein. De site Blue Gate wordt ontwikkeld als een hoogwaardig bedrijventerrein met plaats voor stedelijke functies.

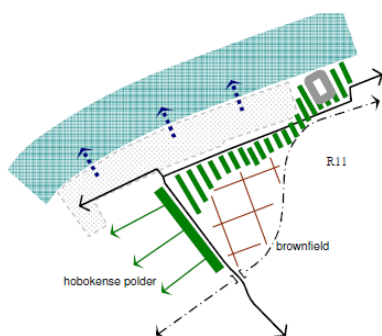
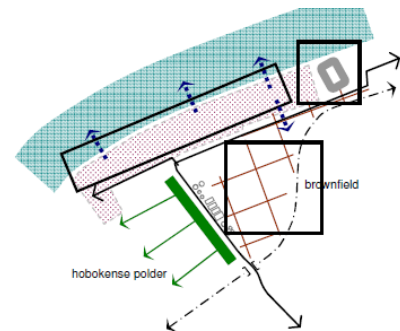


- Ontwikkeling en sanering brownfield

De bestaande, nog operationele petroleumindustrie blijft behouden tot de concessie verloopt. De verlaten en vervuilde site inclusief het voormalige rangeerstation zal worden ontwikkeld waardoor een regionaal bedrijventerrein op een strategische locatie kan worden gerealiseerd. De Naftaweg is de uiterste grens, vanaf deze grens wordt de Hobokense Polder maximaal gevrijwaard als natuurgebied.

- Gedifferentieerde ontwikkeling van de site

Aansluitend op de Scheldeoever worden watergebonden activiteiten voorzien zodat de watergebonden potenties optimaal worden benut. Meer zuidelijk wordt een gemengd regionaal bedrijventerrein voorzien om de economische potenties binnen Antwerpen te ondersteunen. In de strook voor watergebonden activiteiten kan een overslagterminal zorgen voor een trimodale ontsluiting waardoor er een relatie kan gelegd worden tussen water, spoor en weginfrastructuur. De noordelijke tip komt in aanmerking voor een stedelijk programma waaronder mogelijk een voetbalstadion.



- Een ecologische relatie mogelijk maken tussen polder, Schelde en ring

Bij de ontwikkeling van de site moeten ecologische relaties mogelijk blijven tussen de Hobokense polder, de Schelde en de groenstructuur langs de ring. Deze relatie zal voornamelijk bestaan uit een brede groenstrook tussen de watergebonden en de regionale bedrijven. De realisatie van een dergelijke strook kan aantakken op een groene parkstructuur rond het voetbalstadion en ingezet worden in de waterbuffering van het gebied.

- Ecologische verbinding

Blue Gate Antwerp is onderdeel van het stadslandschap van Antwerpen en het Schelde-estuarium en vormt daarmee de belangrijke ecologische verbinding tussen de Hobokense Polder en de Groene Singel.

- Samenhang

De verschillende lagen van het plan - waterhuishouding, topografie, bodemsanering, landschapstypes, kavelstructuur, morfologie en infrastructuur - dienen steeds integraal bekeken te worden, waardoor een samenhangend geheel ontstaat dat zorgt voor een optimaal en efficiënt plan dat sterk, ruim en genereus is.

- Overgang

Een zachte overgang richting de Hobokense Polder en de Groene Corridor is vereist om de landschappelijke omgeving integraal onderdeel te maken van de beeldkwaliteit van Blue Gate Antwerp.

- Meervoudig gebruik

Door gedeeld gebruik van de ruimte kan de functionaliteit van de bedrijven geoptimaliseerd worden, en kan er extra ruimte ontstaan voor een ecologische, hydrologische en recreatieve meerwaarde.

- Behoud erfgoed

Alle erfgoedelementen die zijn opgenomen in het Erfgoedconvenant dienen bewaard en gerestaureerd te worden, en een structurerende en educatieve/recreatieve rol te spelen binnen het plan, en waar mogelijk geprogrammeerd met aanvullende of ondersteunende functies. Binnen het plangebied voor de gevangenis en schoolcampus zijn geen erfgoedelementen aangeduid die bewaard moeten worden.

Fasering realisatie Blue Gate Antwerp

Op 17 februari 2016 heeft Blue Gate Antwerp zijn PPS-procedure afgesloten. Het project werd gegund aan Blue O'pen, een consortium rond DEC, Dredging International en Bopro. Er werd een nieuwe projectvennootschap opgericht tussen publieke en private partners, nl. Blue Gate Antwerp Development NV, om het nieuwe bedrijventerrein te realiseren. Deze realisatie omvat achtereenvolgens de sanering, ophoging en aanleg. Momenteel wordt het inrichtingsplan voor Blue Gate Antwerp verder uitgewerkt.

De aanleg van de eerste fase start in 2017 en eindigt eind 2019. De eerste fase omvat de logistieke zone en de oostelijke zijde van corridor (ter hoogte van het plangebied), weginfrastructuur en bedrijfskavels. Aan de volgende fasen wordt gestart naar gelang de vermarkting verloopt. Een nieuwe fase wordt pas opgestart, wanneer er voldoende middelen beschikbaar zijn om de sanering op te starten. Er wordt momenteel aangenomen dat de tweede fase van start gaat in 2021 en de derde fase in 2030 (einde 2036).



FASE-I

FASE-II

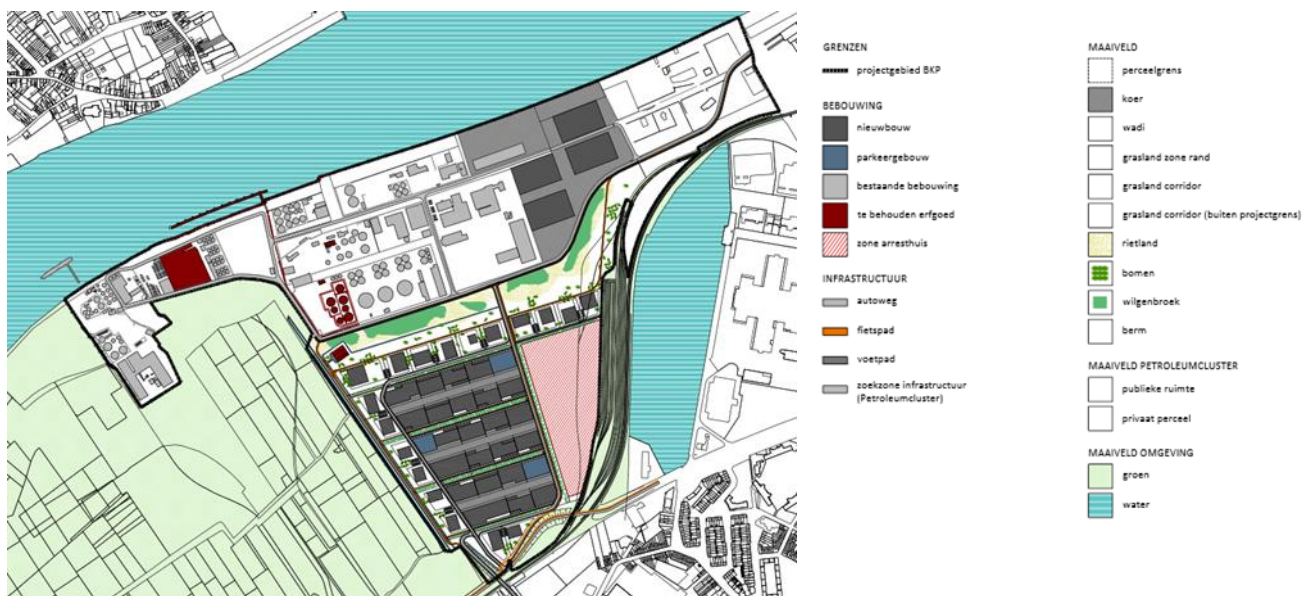
FASE-III

Inpassing gevangenis

De zone voor de gevangenis behoort niet tot het projectgebied van Blue Gate Antwerp. Door de parallelle ontwikkeling en de fysieke aanwezigheid van een gevangenis op BGA is het aangewezen de ruimtelijke samenhang te garanderen. Door een meer integrale ontwikkeling van BGA en gevangenis kan een meerwaarde ontstaan, niet enkel op het gebied van beeldkwaliteit, maar zeker ook op het gebied van functionaliteit. Om een beter begrip te hebben van de invloed van een gevangenis op BGA is het belangrijk om de principiële indeling te kennen. Centraal ligt het cellencomplex, met bijbehorende functies, die wordt omringd door de perimeter. Dit is een zone bestaande uit een hek, een muur en een hek. Dit bestrijkt het grootste deel van de oppervlakte en heeft een groot aantal eisen naar exacte indeling, controle, beveiliging, etc. Maar een deel van de oppervlakte ligt buiten deze perimeter, en kan dus een meer open karakter krijgen.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (onder 3.2.4.) stelt dat omwille van de huidige vervuiling van dit verlaten gebied geen ontwikkeling voor wonen mogelijk is. Omwille van de inpassing van een gevangenis werd op 19 december 2017 een nota opgemaakt met betrekking tot de aanwezige bodemverontreiniging en de mogelijk bodemsanering. De nota bevat een aantal mogelijkheden om de bodemsanering ifv de gevangenis aan te pakken, met de bijhorende randvoorwaarde dat een woonfunctie kan voorzien worden over het ganse projectgebied. OVAM gaat akkoord met de gehanteerde principes en redeneringen uit de nota. Dossiernummer bij OVAM: 65745.

Hieruit kan afgeleid worden dat indien de bodemsanering uitgevoerd wordt een gevangenisinstelling kan ingepast worden in de globale ontwikkeling van Blue Gate.



Figuur 10: Referentieplan – Beeldkwaliteitsplan BGA

Ontsluiting - Mobiliteit – Infrastructuur

- Voetgangers

De voetpaden hebben een rol voor het recreatieve verkeer als voor het bestemmingsverkeer. De routes door de corridor en langs de Leigracht worden dan ook gebruikt voor fietsers en voetgangers. Maar de voetpaden vormen ook een belangrijke rol voor de verbinding vanaf de centrale OV-haltes en parkeergebouwen naar de individuele kavels. Daarmee lopen er dus wandelpaden parallel aan de autowegen, en parallel aan de fietspaden door de wadi's.

- Fietsers

Fietsroutes worden zowel ingezet en gestimuleerd voor het bestemmingsverkeer, als gebruikt voor de recreatieve routes. De fietsverbindingen worden ontvlochten van de autoroutes, waardoor deze verbindingen rustiger, veiliger en comfortabeler zijn. De doorgaande verbinding krijgt vorm als een fietssostrade, die de doorgaande fietspaden van de kaaien koppelt aan die van de Schroelaan. Deze verloopt over de grens tussen Rand en Corridor en tussen Rand en polder (over de fietsdijk langs de Leigracht), waardoor natuur en bedrijvigheid steeds beiden voelbaar zijn en het fietspad een sterke visuele kwaliteit kent. Door dit traject worden gelijkvloerse kruisingen met de autowegen gemeden, waardoor men hier ongehinderd kan fietsen. Vanaf deze fietssostrade zijn de Rand-percelen direct ontsloten. Van hieruit zijn ook afslagen richting paden die verlopen door de wadi's. Deze paden vormen de ontsluiting van de Kern-gebouwen en ontlenen hun kwaliteit aan hun ligging.

De fietsdijk ligt voorlopig in het verlengde van de Krugerbrug, waardoor een directe verbinding richting Hoboken, over het spoor, mogelijk is. Of de Krugerbrug in zijn huidige vorm behouden blijft is echter zeer de vraag. Daarom pleit het BKP ervoor, dat wanneer de Krugerbrug verdwijnt, deze te vervangen door een fietsersbrug als voortzetting van de recreatieve fietssostrade. In de noordwestelijke richting is het interessant om het doorgaande fietspad te koppelen aan het jaagpad dat is gelegen op de dijk tussen de Schelde en de Hobokense polder. Dit dient echter bekeken te worden in relatie tot de verdere ontwikkeling van de zone Petroleumcluster.

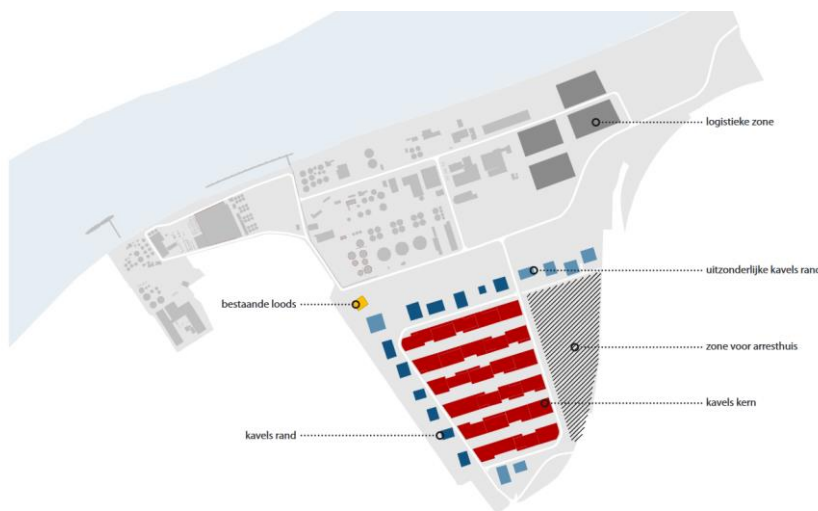
- Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van een busverbinding, deze verloopt logischerwijs via de autowegen. Deze infrastructuur biedt de mogelijkheid tot het maken van een doorgaande route, of voor het maken van een lus op het einde van een OV-traject. Aan de parkeergebouwen worden haltes gekoppeld. Zodoende kunnen deze bij grote stedelijke evenementen worden ingezet als overslagpunt en kunnen hier kleine knooppunten ontstaan waar de mogelijkheid ontstaat voor extra voorzieningen (winkels, sanitair, etc).

- Autoverkeer

Doorgaand verkeer dient gemeden te worden, aangezien dit een te grote verkeersdruk geeft op BGA en voor onnodig onveilige situaties zorgt. Er wordt dan ook geen direct doorgaande weg doorheen het gebied gelegd. Aan de zuidzijde wordt BGA ontsloten vanaf de Emiel Vloerstraat/Schroeiilaan en de Krugerbrug. Het verkeer van deze zijde komt direct uit in de zone voor Bedrijventerrein. Aan de noord-oost-zijde is er een hoofdonthoudingsweg die aansluit op de d'Herbouvillekaai en die verloopt aan de noordzijde van de groene corridor. Deze weg heeft het statuut van 50km/u en geeft toegang tot de secundaire onthoudingswegen van de Logistieke Zone, van de Petroleumcluster en van het Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Vanaf deze primaire weg zijn er geen directe afslaande bewegingen naar aanliggende percelen.

De onthouding van de zone Bedrijventerrein heeft dus ook het statuut van een secundaire weg. Deze wordt opgebouwd uit twee L-vormige wegen, die met twee ongelijkwaardige kruispunten in elkaar grijpen. Samen vormen deze twee een ringonthouding. Deze ring heeft niet alleen het voordeel dat deze doorgaande verkeersbewegingen ontmoedigt. Het zorgt er ook voor dat alle functies - bedrijfspercelen, koeren en gevangenis - hier direct vanaf deze ringweg onthouden worden. Dit betekent ook dat de koeren steeds aan weerszijden onthouden kunnen worden, wat belangrijk is voor het functioneren, de faseerbaarheid en de (brand)veiligheid van de Kern percelen.



Figuur 11 : Morfologie plan BGA - Beeldkwaliteitsplan BGA

De ligging van de ringweg (op de grens tussen Kern en Rand) zorgt ervoor dat de binaire kwaliteit van BGA maximaal voelbaar is voor de bezoekers, net zoals de landschappelijke kwaliteit van het geheel. Om die reden

verdienen ook de toegangen tot BGA bijzondere aandacht. Deze tonen direct het specifieke karakter van het gebied. In het noordoosten heeft deze de Groene Corridor aan de ene zijde en de Schelde en watergebonden activiteit aan de andere zijde. In het zuidwesten toont de toegang dan juist het samenkomen van Kern, Rand, wadi's en Polder. Uitzondering op dit systeem is de erfweg ten oosten van de ringweg. Deze onthoudt de percelen die gelegen zijn tussen gevangenis en corridor. Deze is enkel te gebruiken door bestemmingsverkeer; om verwarring te voorkomen wordt deze daarom anders geprofileerd. Deze krijgt het karakter van een 'karrespoor'.

Herinrichting Knoop Zuid – Conceptontwerp

De geplande herinrichting van de verkeersinrichting 'Knoop Zuid' zal op vlak van ontsluiting, mobiliteit en infrastructuur een impact hebben op het plangebied. De herinrichting van Knoop Zuid is mee opgenomen in de plan MER.

Onderstaande elementen zijn van belang of hebben invloed op het projectgebied :

- Bij de geplande heraanleg van de Knoop Zuid zullen ook een aantal fietsverbindingen gecreëerd worden. Het gaat om de volgende relaties:
 - o Aansluitend op de Singelfietspaden, aan weerszijden van de doorgetrokken Singel tot op de Kaaien;
 - o Aansluitend op de Singelfietspaden over de doorgetrokken Leien richting Nieuw Zuid;
 - o Parallel aan de Armstrongweg, vrijliggend in het complex, vanaf de Silvertopstraat (ongelijkvloerse kruising) tot de Kaaien;
 - o Vanaf de Vlaamsekaai, vrijliggend in het complex, tot de Armstrongweg.
- In het nieuwe ontwerp voor Knoop Zuid wordt de trambedding langs de Silvertopstraat excentrisch aan de oostzijde voorzien. Hierdoor is er minder interactie met het wegverkeer ter hoogte van de kruispunten.

Het externe netwerk voor autoverkeer wijzigt sterk voor wat betreft de aansluitingen van en naar de R1 en de A12. Dit houdt in dat:

- De Singel wordt doorgetrokken langsheen de knoop tot de Kaaien;
- De Leien worden doorgetrokken over de knoop tot de Armstrongweg;
- De aansluitingen van en naar de R1 aangesloten worden op het verlengde van de Leien, via lichtengeregelde kruispunten.

Aandachtspunten openbaar vervoer

In functie van het openbaar vervoer werd een realisatieconvenant afgesloten tussen de Vlaamse Regering, Blue Gate Antwerp NV, de stad Antwerpen, het agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn. Hierin staat het volgende aangegeven:

- Blue Gate Antwerp NV, of haar mogelijke rechtsopvolger die belast wordt met de herontwikkeling, staat in voor een voldoende performant en flexibel vervoersaanbod door middel van een shuttledienst, of alternatief, die het bedrijventerrein Blue Gate Antwerp bedient vanaf de beginfase (vanaf de vestiging van het eerste bedrijf) tot op het moment dat een openbaar vervoersaanbod op de site wordt voorzien.
- De Lijn staat in voor een voldoende performant en flexibel openbaar vervoersaanbod door middel van een busdienst, of alternatief, die de voorziene halteplaatsen aan de collectieve parkeergebouwen op het bedrijventerrein Blue Gate Antwerp. De Lijn start hiervoor het noodzakelijke studiewerk op in de periode 2016-2019. Dit onderzoek wordt voor rekening van en door De Lijn uitgevoerd.
- De Lijn onderzoekt in de periode 2016-2019 de haalbaarheid van een voldoende performant en flexibel openbaar vervoersaanbod door middel van een tramlijn, die het bedrijventerrein Blue Gate Antwerp op langere termijn bedient. De tramlijn kan bestaan uit de doortrekking van de tramlijn ter hoogte van Nieuw Zuid tot een openbaarvervoersplein in de zone voor stedelijke activiteiten of het voorzien van een nieuwe verbinding ten zuiden van het bedrijventerrein Blue Gate Antwerp. Dit onderzoek

wordt voor rekening van en door De Lijn uitgevoerd. Op dit ogenblik wordt binnen de studie Livan 2 de tramuitbreiding over de Emiel Vloorsstraat onderzocht

- Binnen de vervoersregio Antwerpen onderzoekt NMBS in de periode 2016-2019 de haalbaarheid van een versterkt openbaar vervoersaanbod en een bijkomende stopplaats t.h.v. de gevangenis op spoorlijn 52. Dit onderzoek wordt voor rekening van en door NMBS uitgevoerd.

Ongeveer 8 hectare van de industriële bestemming uit het GRUP afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen zal omgezet worden naar een zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Omwille van de bestaande indeling op het bedrijventerrein en de verschuiving van de groene corridor richting de spoorgronden zal er in werkelijkheid circa 1,6 hectare bedrijventerrein effectief ingenomen worden. De stad engageerde zich door de aankoop van 3 hectare grond van NMBS en Infrabel voor de aanleg van de groene corridor.



Figuur 12 Beeldkwaliteitsplan BGA



Figuur 13 BKP BGA - inpassing gevangenis en schoolcampus

De basisprincipes volgens het beeldkwaliteitsplan Blue Gate Antwerpen blijven behouden of worden verder opgenomen in voorliggend GRUP. De ecologische verbinding tussen de Hobokense Polder en de Groene Singel blijft bestaan. Deze ligt net buiten de plancontour. De samenhang van het plan wordt gegarandeerd door de toevoeging van een inrichtingsstudie bij de vergunningsaanvraag, dit zodat een integraal, samenhangend geheel zou ontstaan. Het meervoudig gebruik van het GRUP zal sterk afhankelijk zijn van de nodige veiligheidsmaatregelen, er zal echter wel de mogelijkheid geboden worden voor nevenactiviteiten zolang ze de werking van de hoofdactiviteit niet in het gedrang brengen.

Op het vlak van mobiliteit wordt de aanleg van infrastructuur mogelijk gemaakt zowel voor gemotoriseerd als voor zacht verkeer. De nodige toegangen tot de gebouwen worden gegarandeerd, alsook de heraanleg, herstel, enz.

Aandachtspunten erfgoedwaarden

De bestaande landschapswaarden binnen het studiegebied zijn beperkt. Het betreft een voormalig industrieel landschap (spoorbundels,...) dat getuigt van de ontwikkeling van het gebied als belangrijke petroleumhaven. Bij de aanleg van dit industrieel landschap werd de historische polderstructuur volledig tenietgedaan. Het plan zal niet resulteren in een betekenisvolle aantasting van de landschapswaarden in de omgeving, in vergelijking met de ingrijpende wijzigingen aan het landschap die kunnen toegewezen worden aan de ontwikkeling van Blue Gate.

Het gebruik van het gebied als goederenstation heeft geleid tot een zeer typerende landschapsstructuur die gevormd wordt door parallelle spoorwegbundels. Als gevolg van het plan verdwijnt deze structuur.

Voor de ontwikkeling van Blue Gate Antwerp werd een beeldkwaliteitsplan opgemaakt waarin veel aandacht besteed werd aan de landschappelijke en beeldkwaliteit van het project en waarin inrichtingsprincipes werden voorgesteld die streven naar een optimale inpassing van het project binnen de omgeving. De aanbevelingen van dit plan blijven nuttige richtsnoeren voor de inrichting van het plangebied.

In het beeldkwaliteitsplan wordt ook gestreefd naar een integratie van het bouwkundig en industrieel erfgoed dat binnen het projectgebied aanwezig is. Binnen het plangebied zijn echter geen erfgoedwaarden gedetecteerd die werden opgenomen in het realisatieconvenant. Er dienen binnen de twee planonderdelen dus geen erfgoedwaarden geïntegreerd te worden in het GRUP.

6 Specifieke beoordelingen en toetsen

6.1 Milieueffectrapportage en milieuverklaring

In overeenstemming met artikel 4.2.5 van het decreet van 27 april 2007 houdende de wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) wordt een plan-MER opgemaakt.

Doorlopen procedure

Er is bij de start van de m.e.r.-procedure gekozen om de in de kennisgeving voorgestelde methodologie reeds verder uit te werken tot ontwerp-MER en beide gebundeld in te dienen als één document.

In opdracht van het departement Omgeving werd door het studiebureau Tractebel een gebundelde kennisgeving/plan-MER opgemaakt. Deze nota omvat onder andere de reikwijdte en mogelijke inhoud van het milieuonderzoek. Deze nota is door de Dienst Mer volledig verklaard op 24 februari 2017.

De terinzagelegging liep van 3 maart 2017 tot 3 april 2017. Het kennisgevingsdossier was gedurende de terinzagelegging te raadplegen op het stad- of gemeentehuis van Antwerpen en Zwijndrecht, bij Ruimte Vlaanderen (Departement Omgeving), bij de Dienst Mer en via de website van de Dienst Mer. Dit werd aangekondigd via de website van de Dienst Mer, via de krant 'De gazet van Antwerpen – ed. stad' en via aanplakking op de officiële aanplakplaatsen van de betrokken gemeenten.

Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

De dienst Mer stelde bijzondere richtlijnen vast, die in de inhoudsafbakening van het MER gevolgd moeten worden. Zij houden rekening met principieel verplichte onderdelen van het plan-MER op basis van art. 4.2.8 §1 5° van het DABM en de ontvangen adviezen. Deze richtlijnen hebben betrekking op de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER.

De richtlijnen werden in het verslag PLMER-242-RL, vastgelegd op 10 mei 2017.

Er werd geen richtlijnenvergadering georganiseerd, aangezien er weinig opmerkingen werd ontvangen.

Omdat sinds de kennisgevingsfase aanpassingen zijn gebeurd aan de verkeersmodellen wordt geopteerd om de doorrekening van de effecten op mobiliteit, geluid en fijn stof opnieuw te doen, zodat in het plan-MER de meest actuele gegevens gehanteerd zijn. De nieuwe doorrekening leiden niet tot aangepaste resultaten of bijkomende milderderende maatregelen.

De dienst MER heeft het plan-MER (bijlage V) goedgekeurd op 18 juli 2018.

Locatie alternatieven

De mogelijke locatiealternatieven voor zowel de schoolcampus als de gevangenis werden vergeleken in het rapport "Nota locatiealternatieven nieuwe gevangenis en onderwijscampus Antwerpen" (SWEKO, januari 2017). Het rapport is opgenomen als een bijlage van het plan-MER (bijlage V).

De onderzochte mogelijke alternatieve locaties voor de inplanting van een gevangenis zijn:

1. Blue Gate (Antwerpen)
2. Konijnenwei (Antwerpen)
3. Burchtse Weel (Linkeroever)
4. Stuivenberg ziekenhuis (Borgerhout)
5. Havanastraat (Antwerpen)
6. Grote Put (Ekeren)
7. Rijkswachtkazerne Boomsesteenweg (Wilrijk)
8. Een terrein op het grondgebied van Burcht (tussen de Burchtse Weel en de dorpskern van Burcht)

Op basis van het gevoerde alternatievenonderzoek blijkt dat van de 8 locaties, 7 (locaties 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8) locaties kunnen geschrapt worden op basis van de uitsluitingscriteria geselecteerd voor de inplanting van een gevangenis.

De overgebleven locatie, zijnde 1 Blue Gate Antwerp, werd verder geëvalueerd. Hieruit blijkt dat deze locatie goed scoort op deze afwegingscriteria. Op slechts 3 van de 20 selectiecriteria scoort de locatie negatief, meer bepaald op de criteria met betrekking tot de vorm van het terrein (inpassing van vierkant van 225 m op 225 m is niet mogelijk); beschikbaarheid van het terrein en de terreingesteldheid (ter hoogte van het terrein zijn gekende bodemverontreinigingen aanwezig) en externe mensveiligheid (nabijheid Seveso-inrichting). Deze laatste kan echter genuanceerd worden, uit advies van veiligheidsrapportage (VR) blijkt immers dat de locatie buiten de maximale effectafstand van het bedrijf gelegen is, waardoor de noodzaak tot de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) bij de inplanting van een gevangenis op deze locatie strikt genomen niet nodig wordt geacht. Voor het aspect externe veiligheid is een afzonderlijk onderzoek uitgevoerd. Zie hiervoor paragraaf

De locatie Blue Gate Antwerp wordt bijgevolg, van de in deze nota overwogen locatiealternatieven, als enige redelijke locatie weerhouden voor de inplanting van een gevangenis. Andere locatiealternatieven worden dan ook niet onderzocht in het plan-MER.

Mogelijke alternatieve locaties voor de inplanting van de technische campus

1. Blue Gate (Antwerpen)
2. Burchtse Weel 102 (Antwerpen-Linkeroever)
3. Everaertstraat (Antwerpen)
4. Emiel Vloorstraat (Antwerpen)
5. Klaproosstraat 51-53 (Wilrijk)
6. Konijnenwei (Antwerpen)

Op basis van het gevoerde alternatievenonderzoek volgens bovenstaande stappen blijkt dat van de 6 locaties, 5 locaties (locaties 2, 3, 4, 5 en 6) kunnen geschrapt worden op basis van de uitsluitingscriteria geselecteerd voor de inplanting van een gevangenis (stap 2).

De overgebleven locatie, zijnde 1 Blue Gate Antwerp, wordt in stap 3 verder afgewogen op basis van de overgebleven criteria.

Hieruit blijkt dat deze locatie op 2 van de 16 selectiecriteria negatief scoort, meer bepaald op de criteria met betrekking tot beschikbaarheid van het terrein en de terreingesteldheid (ter hoogte van het terrein zijn gekende bodemverontreinigingen aanwezig) en externe mensveiligheid (nabijheid Seveso-inrichting). Deze laatste kan echter genuanceerd worden, uit een toelichting van de dienst Veiligheidsrapportage blijkt immers dat de locatie buiten de maximale effectafstand van het bedrijf gelegen is.

De locatie Blue Gate Antwerp wordt bijgevolg, van de in deze nota overwogen locatiealternatieven, als enige redelijke locatie weerhouden voor de inplanting van een technische campus. Bovendien wordt een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt.

Referentiesituatie

In voorliggend ontwerp-plan-MER worden, in overeenstemming met de richtlijnen, 2 referentiesituaties beschouwd, enerzijds de feitelijke toestand in het referentiejaar en anderzijds de juridische toestand.

Tabel 2: Referentiesituaties plan-MER - Tractebel

REFERENTIESITUATIE 1	REFERENTIESITUATIE 2
<p><u>Plangebied</u> = huidige feitelijke toestand in combinatie met autonome en gestuurde ontwikkelingen.</p> <p><u>Beide percelen in het plangebied:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Niet gesaneerd - Niet opgehoogd - Met struweel begroeide verlaten spoorbundels <p><u>Omgeving:</u> Blue Gate Fase I is ontwikkeld.</p>	<p><u>Plangebied</u> = realisatie van de huidige planologische toestand (Gemengd Regionaal bedrijventerrein). Er wordt van uitgegaan dat de ontwikkeling gelijkaardig is aan wat voorzien is voor Blue Gate Antwerp</p> <p><u>Beide percelen in het plangebied:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesaneerd - Opgehoogd - Bebouwd - In exploitatie als bedrijf <p><u>Omgeving:</u> Bestemming Gemengd Regionaal Bedrijventerrein is volledig ontwikkeld. Dit bedrijventerrein kan in theorie verschillende invullingen krijgen. Er wordt voor de terreinen binnen de grenzen van het Gemengd Bedrijventerrein maar buiten het plangebied uitgegaan van een invulling overeenkomend met de realisatie van Blue Gate fases I, II en III.</p>

In het plan-MER wordt er daarom voor gekozen voor het plangebied in Referentiesituatie 2 uit te gaan van een invulling die naar morfologie en type activiteiten vergelijkbaar is met de invulling die voorzien wordt op de terreinen van Blue Gate. Deze keuze is te verdedigen vanuit volgende punten:

1. De invulling is niet strijdig is met de bestemming “gemengd regionaal bedrijventerrein” zoals gedefinieerd in het GRUP;
2. de invulling is aannemelijk, gezien de site als een “natuurlijke uitbreiding” van Blue Gate kan gezien worden (en dat oorspronkelijk ook was);
3. de invulling resulteert in effecten in de referentiesituatie die aannemelijk en realistisch zijn, zodat de vergelijking van het Plan met de referentiesituatie geen overdreven pessimistisch of optimistisch beeld geeft.

Eindsynthese van de onderzochte disciplines

In de discipline **Bodem** wordt de wijziging van het bodemgebruik binnen het plangebied van (onverhard naar deels verhard) als beperkt negatief beoordeeld in vergelijking met referentiesituatie 1. De sanering van de bestaande bodemvervuiling, als noodzakelijke voorwaarde om de doelstellingen van het plan te realiseren, wordt als aanzienlijk positief beoordeeld. Het mogelijk ontstaan van nieuwe vormen van bodemverontreinigingen als gevolg van de exploitatie van school en gevangenis wordt beschouwd als beperkt negatief.

In vergelijking met referentiesituatie 2 wijzigt de beoordeling binnen de discipline Bodem licht. Er wordt immers van uitgegaan dat in het kader van het realiseren van de huidige bestemming (gemengd regionaal bedrijventerrein) het volledige plangebied gesaneerd werd. De positieve impact van de bodemsanering op het terrein van de gevangenis kan dus niet meer toegewezen aan het voorliggend plan, wat resulteert in een neutrale beoordeling voor dit criterium.

Vanuit de discipline **Water** wordt, in vergelijking met referentiesituatie 1, een beperkt positief effect verwacht als gevolg van de grondwatersanering die inherent is aan de realisatie van de doelstellingen van het plan. Het risico op nieuwe verontreinigingen van grondwater of oppervlaktewater als gevolg van accidentele situaties wordt als beperkt negatief ingeschat. Als gevolg van het plan zal ook afvalwater geproduceerd worden dat zal worden afgevoerd naar en behandeld in de RWZI Antwerpen-Zuid. Rekening houdend met de beperkte gegenereerde vuilvracht in relatie tot de capaciteit van de RWZI (ongeveer 0,5% in termen van inwonerequivalenten) wordt dit effect beoordeeld als beperkt negatief. Het effect van de toename van afstromend hemelwater als gevolg van de verharding binnen het plangebied wordt als verwaarloosbaar beschouwd, aangezien in het plan de nodige garanties zijn opgenomen voor infiltratie/buffering binnen de grenzen van het plangebied.

In vergelijking met referentiesituatie 2 vervalt het positief effect van de grondwatersanering, die immers ook in de referentiesituatie wordt verondersteld uitgevoerd geweest te zijn. Ook de effecten van nieuwe verontreiniging van grond- en oppervlaktewater worden beschouwd als niet fundamenteel verschillend van de referentiesituatie, en dus verwaarloosbaar. Van de productie van afvalwater wordt aangenomen dat deze in de plansituatie niet significant zal verschillen van referentiesituatie 2.

Zoals blijkt uit de discipline **Mobiliteit** heeft het plan geen significante gevolgen voor het functioneren van de voetgangersvoorzieningen, het fietsnetwerk of het openbaar vervoer. Toenames in de verzadigingsgraad van de kruispunten in de omgeving als gevolg van het plan, in vergelijking met referentiesituatie 1, zijn dermate klein dat ze als verwaarloosbaar worden beschouwd. In vergelijking met referentiesituatie 2 kan het plan eerder leiden tot een afname van de verzadigingsgraad op de kruispunten, aangezien de nieuwe functies minder verkeer genereren dan de oorspronkelijk voorziene bedrijven, maar ook hier wordt dit effect als verwaarloosbaar beoordeeld.

De **luchtemissies** veroorzaakt door aan het plan toe te wijzen verkeer (berekend met IFDM Traffic) zullen voor het volledige studiegebied toenemen met ongeveer 0,8% tegenover referentiesituatie 2. Tegenover referentiesituatie 1 kan uitgegaan worden van iets hogere emissies, maar dit verschil kan als nauwelijks onderscheidend aanzien worden. In termen van immissies bedraagt de hoogste berekende jaargemiddelde impact inzake NO₂ veroorzaakt door het plan bedraagt maximaal 0,2 µg/m³, wat als een verwaarloosbare bijdrage te aanzien is. De impactbijdragen voor PM₁₀, PM_{2,5} en EC zijn nog beperkter. Ook met het CAR-model worden na planrealisatie nauwelijks verhoogde waarden berekend t.o.v. referentiesituatie 2. Voor geen enkele locatie wordt een impact berekend van meer dan 1% van de beoordelingswaarde. De impact van het plan kan dan ook als verwaarloosbaar beoordeeld worden voor veruit het grootste deel van het studiegebied. Zeer lokaal kan langs bebouwde wegsegmenten sprake zijn van een beperkte impact inzake NO₂ (maar enkel op zeer korte afstand van de wegas), in casu langs de lokale toegangswegen van het

plangebied die aansluiten op enerzijds de Emiel Vloorsstraat en anderzijds op de Generaal Armstrongweg. Ten opzichte van referentiesituatie 1 zal de impact van het plan op de luchtkwaliteit iets groter zijn. Ook hier is het verschil echter zo klein dat het effect als verwaarloosbaar wordt beschouwd. Voor wat betreft de discipline **geluid** blijkt uit de berekeningen dat de geluidssituatie niet betekenisvol wordt beïnvloed door het verkeersgeluid dat aan het plan kan worden toegewezen. De vaste geluidsbronnen eigen aan het plan zullen evenmin een effect hebben op het geluidsniveau in de omgeving. Dit geldt ten opzichte van referentiesituatie 1 maar a fortiori ook ten opzichte van referentiesituatie 2. Mits aandacht voor een oordeelkundige inplanting wordt evenmin geluidshinder verwacht van de luidsprekers in open lucht die in de gevangenis zullen geïnstalleerd worden. Bijkomende geluidshinder ten gevolge van sirenes kan wel verwacht worden. Het is hierbij aan te raden deze, zeker 's nachts, enkel te gebruiken indien noodzakelijk om de veiligheid te garanderen.

Uit de discipline **biodiversiteit** blijkt dat, in vergelijking met referentiesituatie 1, de beperkte oppervlakte aan waardevolle vegetaties in het noorden en het oosten van het plangebied en de spontaan ontstane struwelen centraal permanent zullen verdwijnen bij realisatie van het plan. Gezien de eerder beperkte oppervlakte en/of de beperkte biologische waarde wordt het effect als matig negatief beoordeeld. Tegenover referentiesituatie 2 is er geen effect, vermits de vegetatie in dat geval, als gevolg van de ontwikkelingen eigen aan de inrichting van een gemengd regionaal bedrijventerrein, zullen verdwenen zijn. Door het verwijderen van de vegetaties in het plangebied verdwijnt hier ook een verbindingsgebied voor zoogdieren, vogels en vlinders. Doordat echter in Fase I de groene corridor reeds deels werd gerealiseerd en de braakliggende terreinen van het gebied Petroleum-Zuid de rest van de verbinding met de Hobokense Polder garanderen, blijft de migratie van deze soorten in oost-westelijke richting wel mogelijk en is het effect dus verwaarloosbaar. Met referentiesituatie 2 wordt op dit vlak geen verschil verwacht, zodat ook hier kan uitgegaan worden van een verwaarloosbaar effect. Verstoring door geluid is tegenover beide referentiesituaties verwaarloosbaar. Verstoring door licht wordt wel als beperkt negatief aanzien, zij het dat het effect iets groter is tegenover referentiesituatie 1 dan tegenover referentiesituatie 2.

In de discipline **Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie** wordt gesteld dat, tegenover referentiesituatie 1, de aantasting van de bestaande landschapswaarden beperkt is. Aan de verwachte visuele impact wordt geen negatieve of positieve beoordeling gegeven. Er is wel een negatieve impact op de landschapsstructuur. Er is geen rechtstreekse impact op bouwkundig erfgoed, maar door het verdwijnen van de spoorbundels is er wel sprake van contextverlies voor enkele industriële erfgoedrestanten binnen het studiegebied. Een negatieve impact op de archeologische waarden in het gebied valt niet uit te sluiten. Veel hangt af van de diepte waarop deze zullen aangetroffen worden. Een archeologisch vooronderzoek in de projectfase kan hier duidelijkheid in scheppen. Bovenstaande beschouwingen gelden in relatie tot referentiesituatie 1. Tegenover referentiesituatie 2 worden geen bijkomende effecten verwacht.

Binnen de discipline **Mens** wordt de wisselwerking van het plan met de ruimtelijke context positief beoordeeld. Het effect van de intensivering van het ruimtegebruik wordt beschouwd als aanzienlijk positief. Ook in termen van het creëren van mogelijkheden voor medegebruik scoort het plan positief. Anderzijds wordt de flexibiliteit van het ruimtegebruik verminderd door het plan, wat resulteert in een beperkt negatieve score. Er wordt geen hinder verwacht van het functioneren van het plan. De sociale veiligheid zal er in objectieve termen op vooruitgaan, onder meer door de grotere menselijke aanwezigheid. In subjectieve termen kan er bij sommigen wel een gevoel van onveiligheid ontstaan door de aanwezigheid van een gevangenis. Het effect op de externe veiligheid wordt beoordeeld als beperkt negatief. Dit heeft meer te maken met de beperkingen die het plan oplegt op bepaalde (bijvoorbeeld Seveso-gerelateerde) ontwikkelingen dan met de feitelijke gevoeligheid van de planfuncties aan de huidige situatie op het vlak van externe veiligheid. Bovenstaande geldt ten opzichte van referentiesituatie 1. Ten opzichte van de

referentiesituatie 2 is de beoordeling eveneens overwegend positief, maar iets minder uitgesproken. De intensiteit en flexibiliteit van het ruimtegebruik (op lange termijn) zijn positiever, de mogelijkheden voor medegebruik in het plan zijn beperkter ten opzichte van regionale bedrijven.

Samengevat kan gesteld worden dat de meeste effecten van het plan beoordeeld worden als beperkt negatief, neutraal of positief. Dit geldt in de eerste plaats als de plansituatie wordt vergeleken met referentiesituatie 1. Bij een vergelijking met referentiesituatie 2 zijn de negatieve effecten doorgaans minder negatief en de positieve effecten minder positief. Dit volgt logischerwijze uit het gegeven dat het verschil van de planinvulling met referentiesituatie 2 minder groot is dan het verschil ervan met referentiesituatie 1.

Volgende effecten scoren in vergelijking met elk van de referentiesituaties als beperkt negatief of negatief:

Tegenover referentiesituatie 1:

- Wijzigingen in bodemgebruik (-1)
- Potentieel ontstaan van nieuwe bodemverontreiniging (-1)
- Potentieel ontstaan van nieuwe grondwaterverontreiniging (-1)
- Productie van afvalwater (-1)
- Accidentele vervuiling van oppervlaktewater (-1)
- Impact op de luchtkwaliteit (enkel op een zeer korte afstand van de weg op enkele toegangswegen; -1)
- Verdwijnen van natuurlijke vegetatie (-2)
- Lichtverstoring van fauna (-1)

Tegenover referentiesituatie 2:

- Lichtverstoring van fauna (-1)

Globaal genomen bestaat het belangrijkste effect van het plan dus in het verdwijnen van de in het plangebied aanwezige (semi-)natuurlijke vegetatie. Enkel dit effect krijgt een score toegekend groter dan "beperkt negatief". Het effect is enkel aan de orde als men de vergelijking maakt met referentiesituatie 1 (wat voor het plangebied in essentie overeenkomt met de huidige situatie). Als men ervan uitgaat dat de terreinen binnen het plangebied ook los van dit plan ontwikkeld worden volgens de huidige bestemming (gemengd regionaal bedrijventerrein) dan kan ervan uitgegaan worden dat in die referentiesituatie de vegetatie waarvan sprake ook verdwenen is. Het effect is dan niet toe te wijzen aan voorliggend plan, maar aan de normale beleidsgestuurde evolutie voor de site.

Aangezien er geen aanzienlijk negatieve effecten zijn vastgesteld worden er in geen enkele discipline milderende maatregelen voorgesteld. Het voornaamste effect (verwijderen van vegetatie) kan ook niet gemilderd worden aangezien het inherent is aan het bereiken van de plandoelstelling.

Milderende maatregelen en aanbevelingen

In het ontwerp-plan-MER worden zowel milderende maatregelen als aanbevelingen geformuleerd. De manier waarop met deze maatregelen en aanbevelingen in voorliggend GRUP wordt omgegaan is terug te vinden onder de verschillende disciplines. Samengevat houdt dit in dat er in het plan-MER geen milderende maatregelen worden opgelegd die een vertaling vereisen in het voorontwerp-GRUP.

Discipline	Milderende maatregel	Vertaling in het GRUP
Bodem	Gezien de beperkte effecten op de bodem, is het niet noodzakelijk om voor deze discipline milderende maatregelen voor te stellen. Er wordt van uit gegaan dat maatregelen die tot de goede praktijk behoren (bijvoorbeeld snelle interventie na accidentele bodemvervuiling) inherent zijn aan de impacten van het plan en de manier waarop er mee wordt omgegaan.	Er zijn geen milderende maatregelen zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is.
Water	Gezien de beperkte effecten op water, is het niet noodzakelijk om voor deze discipline milderende maatregelen voor te stellen.	Er zijn geen milderende maatregelen zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is.
Watertoets	Zie discipline water: geen milderende maatregelen.	Zie discipline water
Mens-Mobiliteit	Aangezien er geen negatieve effecten werden vastgesteld, zijn ook geen milderende maatregelen nodig. Als flankerend beleid is de ondertekening van de mobiliteitsconvenant door alle partners en de realisatie van de hierin opgenomen maatregelen van belang om de gewenste modal split te realiseren. Het is wenselijk hiermee aan te vatten voor de verdere realisatie van Bluegate. Als monitoring is bij de uitwerking van de nieuwe wegenis op en in de omgeving van de site van belang rekening te houden met de wijzigingen in de verkeersstromen ten gevolge van het project.	Er zijn geen milderende maatregelen zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is. De ondertekening van het mobiliteitsconvenant kadert in de ontwikkeling van Blue Gate en vereist geen vertaling in het GRUP voor de gevangenis en de schoolcampus De voorgestelde monitoring situeert zich niet op planniveau en vereist geen vertaling in het GRUP.
Lucht	Gezien de impactbijdrage van het plan globaal gezien als verwaarloosbaar kan aanzien worden (minimale impact door het beperkt extra verkeer), dient cfr. het richtlijnenboek lucht geen onderzoek naar milderende maatregelen uitgevoerd te worden. Wel dient opgemerkt dat gezien het feit dat er verwacht wordt dat er in 2020 nog overschrijdingen van grenswaarden zullen optreden er door de verschillende overheden (zowel stedelijk, regionaal als federaal) er best nieuwe en/of een versnelde invoering van reeds voorziene maatregelen gepland worden, zodat de achtergrondconcentraties en de impact van het verkeer versneld kan afnemen. Deze maatregelen kunnen betrekking hebben op o.a.: – Uitbreiding van de lage emissiezone – Versnelde aanscherping van de eisen waaraan verkeer in lage emissiezones dient te voldoen – Invoeren van een snelheidsbeperking op de R0, A12, ... (op autosnelwegen kan een snelheidsbeperking tot bv. 80 km/u leiden tot een afname van de emissies) – Extra stimuleren van openbaar vervoer en fietsers	Er zijn geen milderende maatregelen zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is. De aanbevolen maatregelen op het vlak van emissie zijn generiek van aard, dus op het niveau van een stadsdeel, de volledige stad of Vlaanderen als geheel en vereisen dus geen concrete vertaling in het GRUP.

	<ul style="list-style-type: none"> - Versnelde invoering van openbaar vervoer aangedreven met alternatieve aandrijf-systemen in plaats van motoren met klassieke brandstoffen of zelfs hybride varianten (gezien deze laatste nog altijd een aanzienlijke emissie van verbrandingsgassen veroorzaken) - Extra stimuleren van het gebruik van elektrische voertuigen (fietsen, motoren wagens) door zowel voorzien van een voldoende aantal (goedkope) oplaadmogelijkheden, als aanpassen tarifiering bij parkeren, ... 	
Geluid en Trillingen	<p>Voor de discipline geluid zijn geen milderende maatregelen nodig. Het geluidseffect van zowel het bestemmingsverkeer als het industrielawaai t.g.v. exploitatie van de gevangenis en de technische campus wordt als verwaarloosbaar beschouwd (score 0).</p> <p>Voor de discipline geluid wordt t.g.v. de in open lucht opgestelde afroepsystemen als aanbeveling opgenomen dat bij het ontwerp van het systeem voldoende aandacht besteed dient te worden aan een oordeelkundige inplanting/oriëntatie/spreiding van de luidsprekers zodat het volume minimaal gehouden kan worden waarbij toch een duidelijke verstaanbaarheid gegarandeerd wordt. Er dient dan ook bekeken te worden dat de geluidshinder in de omgeving van de gevangenis t.g.v. het luidsprekersysteem m.b.t. de spraakverstaanbaarheid zo beperkt mogelijk blijft.</p> <p>Het geluid van sirenes van prioritaire voertuigen dient zoveel mogelijk beperkt te blijven. Vermits dit gepaard gaat met zeer hoge geluidsniveaus, zou dit (als de sirenes bij elk transport zouden ingezet worden) leiden tot frequente geluidshinder in de omgeving van de gevangenis en de ontsluitingswegen. Het wordt hier dan ook sterk aanbevolen het gebruik van de sirenes in de mate van het mogelijke te vermijden.</p>	<p>Er zijn geen milderende maatregelen zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is.</p> <p>De aanbevolen maatregelen over het afroepsysteem en sirenes situeren zich op het vlak van beheer (plaatsen en richten van luidsprekers, aan en uitschakelen van sirenes) en dus geen concrete vertaling in het GRUP.</p>
Biodiversiteit	<p>Het biotoopverlies dat ontstaat in vergelijking met referentiesituatie 1 kan niet gemitigeerd of vermeden worden, aangezien deze impact samenhangt met de realisatie van het plan. Sowieso verdient het aanbeveling de groene ruimtes op beide percelen zo in te richten dat ze een zo hoog mogelijke ecologische waarde hebben. De kleine restoppervlakten en de versnippering ervan maken dat de ecologische waarde hiervan nooit erg hoog zal zijn. In die zin wordt deze aanbeveling dan ook niet als een milderende maatregel sensu stricto te zien.</p> <p>Voor de andere effecten zijn geen milderende maatregelen nodig.</p>	<p>Er wordt vastgesteld dat het biotoopverlies niet gemitigeerd kan worden zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is.</p>
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	<p>Voor de ontwikkeling van Blue Gate Antwerp werd een beeldkwaliteitsplan opgemaakt waarin veel aandacht besteed werd aan de landschappelijke en beeldkwaliteit van het project en waarin inrichtingsprincipes werden voorgesteld die streven naar een optimale inpassing van het project binnen de omgeving. De aanbevelingen van dit plan blijven nuttige richtsnoeren voor de inrichting van het plangebied.</p>	<p>Er zijn geen milderende maatregelen zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is.</p>

	<p>In het beeldkwaliteitsplan wordt ook gestreefd naar een integratie van het bouwkundig en industrieel erfgoed dat binnen het projectgebied aanwezig is.</p> <p>Binnen het plangebied zijn echter geen erfgoedwaarden gedetecteerd die werden opgenomen in het realisatieconvenant. Milderende maatregelen zijn dan ook niet nodig.</p> <p>Desalniettemin wordt aanbevolen om na te gaan of de spoorwegbundel (ofwel als object, of als figuur) gebruikt kan worden bv. voor de inrichting van groengebieden, de aanleg van wegenis etc.</p>	
Mens-Ruimtelijke aspecten	<p>Er is geen relevante mildering mogelijk voor de negatieve effecten.</p> <p>De beperkt negatieve impact voor de mogelijkheden voor medegebruik ten opzichte van de referentiesituatie 2 kan niet gemilderd worden op planniveau. Eventuele mogelijkheden zijn sterk afhankelijk van de nodige veiligheidsmaatregelen en het gevoerde beleid in de gevangenis. Daar het voornamelijk om mensen in voorlopige hechtenis gaat, is het weinig waarschijnlijk dat eventueel medegebruik van bv. recreatieruimtes of zalen voor buitenstaanders mogelijk kan gemaakt worden.</p> <p>Relevante milderingen inzake de flexibiliteit van het ruimtegebruik zijn er niet. Eventuele veiligheidsvoorschriften in een gevangenis primeren op deze plaats op de principes van goed en flexibel ruimtegebruik.</p> <p>De beperkt negatieve beoordeling voor de veiligheid, dit in relatie tot de Seveso-activiteiten, kan niet gemilderd worden op planniveau.</p>	<p>Er wordt vastgesteld dat de impact op beperking van medegebruik, flexibiliteit en externe veiligheid niet gemitigeerd kan worden zodat er geen vertaling in het GRUP vereist is.</p> <p>Voor het aspect externe veiligheid wordt ook verwezen naar de 'Nota aspect veiligheid' (bijlage VI). En paragraaf 6.5</p>

6.2 Voortoets passende beoordeling

Artikel 36ter van het Vlaamse Natuurdecreet stelt dat een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in combinatie met een of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, onderworpen dient te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone (SBZ).

De eerste stap is het uitvoeren van een voortoets. Deze voortoets onderzoekt of het plan een risico inhoudt op een betekenisvolle aantasting van een nabijgelegen speciale beschermingszone. Indien uit de voortoets blijkt dat er een impact zal of kan zijn, dient een passende beoordeling te worden opgemaakt.

Nabij het studiegebied is de Schelde aangeduid als "SBZ-H Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent". Er zijn geen habitats of zoekzones gelegen in de nabijheid van het plangebied.

Het plan houdt geen rechtstreekse ingrepen in ter hoogte van de Schelde of de Scheldeoevers. Uit de effectbespreking volgt dat er evenmin onrechtstreekse effecten worden verwacht op deze speciale beschermingszone.

Op basis van deze informatie kan er besloten worden dat het plan geen risico inhoudt op het optreden van effecten op de speciale beschermingszone. De opmaak van een Passende Beoordeling is daarom niet vereist.

Het biotoopverlies dat ontstaat in vergelijking met referentiesituatie 1 kan niet gemitigeerd of vermeden worden, aangezien deze impact samenhangt met de realisatie van het plan. Sowieso verdient het aanbeveling de groene ruimtes op beide percelen zo in te richten dat ze een zo hoog mogelijke ecologische waarde hebben. De kleine restoppervlakten en de versnippering ervan maken dat de ecologische waarde hiervan nooit erg hoog zal zijn. In die zin wordt deze aanbeveling dan ook niet als een milderende maatregel *sensu stricto* te zien.

Voor de andere effecten zijn geen milderende maatregelen nodig.

6.3 Passende beoordeling

De geplande activiteiten hebben geen impact over een afstand van enkele honderden meters en de impact reikt dus niet tot het Habitatrichtlijngebied BE2300006 "Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent". Er is een voortoets passende beoordeling opgemaakt (§11.8.7). Bij deze toets wordt nagegaan of een risico bestaat op een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een Speciale Beschermingszone. Enkel indien een risico bestaat, is een passende beoordeling vereist, dat is hier niet het geval.

6.4 Watertoets

In toepassing van het decreet Integraal Waterbeleid werd er een watertoets uitgevoerd. Deze watertoets maakt deel uit van het plan-MER (bijlage V).

Het plangebied wordt op de watertoetskaarten aangeduid als:

- mogelijk overstromingsgevoelig. Het plangebied is volgens de overstromingskaarten overstroombaar vanuit de Schelde. Uit de grondwatermodellering (Arcadis, 2013) is gebleken dat de overstromingsproblematiek te maken heeft met de grondwaterdruk;
- niet infiltratiegevoelig;
- zeer gevoelig voor grondwaterstroming;
- niet gelegen in de winterbedding van de Schelde;
- een vlak gebied met hellingen kleiner dan 5%;
- niet erosiegevoelig

In onderstaande tabel is een samenvattend overzicht gegeven van de milieueffecten op het vlak van oppervlaktewater en de daarbij behorende milderende maatregelen. Er zijn dus geen milderende maatregelen opgelegd in het plan-MER.

Ingreepgroep "Aanleggen van gebouwen en wegen (verhardingen en ondergrondse constructies)"		
Effectgroep	Milieueffect van het plan	Maatregelen
Gewijzigd overstromingsregime	Momenteel is het plangebied mogelijk overstromingsgevoelig. Door de geplande ophoging en toegenomen waterbuffering neemt het waterbergend vermogen in het gebied toe.	/
Gewijzigde infiltratie naar grondwater en gewijzigde afstroming	De verharde oppervlakten en dakoppervlakten in het plangebied en in Blue Gate zullen sterk toenemen. De nodige buffering werd voorzien in het waterhuis-houdingsconcept dat werd opgemaakt voor Blue Gate. Bijkomend zal binnen het plangebied de nodige infiltratie/buffering worden voorzien die ook functioneel losstaat van de maatregelen op de terreinen van Blue Gate.	/
Gewijzigde grond-oppervlaktewaterkwaliteit of	Zowel tijdens de aanleg van de campus en de gevangenis als tijdens de exploitatie (bv bij het parkeren) kan het grondwater verontreinigd worden door accidentele situaties met olie of brandstof. Indien bij het optreden van een calamiteit wordt overgegaan tot een snelle interventie, kan dit effect als beperkt negatief beschouwd worden.	/

Ingreepgroep "Wijzigingen van bodemgebruik"		
Effectgroep	Milieueffect van het plan	Maatregelen
Vegetatiewijziging	In de referentiesituatie is struweel aanwezig in het plangebied, wat bij uitvoering van het plan zal verdwijnen. In combinatie met bijkomende verharding zal dit leiden tot een toename van de component "afstroming" van de waterbalans, die echter opgevangen wordt door bijkomende buffervoorzieningen.	/
Ingreepgroep "Reliëfwijzigingen"		
Effectgroep	Milieueffect van het plan	Maatregelen
Wijziging van de afvoer door wijziging van reliëf	Het plan houdt geen grote reliëfwijzigingen in.	/
Ingreepgroep "Wijziging van het aantal punt- en/of diffuse bronnen"		
Effectgroep	Milieueffect van het plan	Maatregelen
Lozingen	Het afvalwater van de school en de gevangenis zal gescheiden worden afgevoerd naar de ten oosten gelegen rioolwaterzuiveringsinstallatie van Aquafin, en wordt na zuivering in de Schelde geloosd. De totale bijkomende vuilvracht kan geraamd worden op 920 IE. Gezien de RWZI Antwerpen Zuid een capaciteit heeft van 171.000 IE wordt dit effect als beperkt negatief beoordeeld.	/
Ingreepgroep "Aanpassing aan de bedding en structuur van de waterloop"		
Effectgroep	Milieueffect van het plan	Maatregelen
Toename/bestendiging van vismigratieknelpunten in de waterloop	Niet van toepassing.	/
Wijziging van de structuurkwaliteit van de waterloop met verlies van de habitatdiversiteit	Niet van toepassing.	/

Op basis van de watertoets worden er geen milderende maatregelen opgelegd.

6.5 Ruimtelijk veiligheidsrapport

De opmaak van een RVR is voor het voorliggend plan niet vereist. Om de impact van het GRUP op de risico- en veiligheidszoning is een 'Nota aspect externe veiligheid' opgesteld door een erkend VR-deskundige. De dienst VR heeft zich akkoord verklaard met de inhoud van deze nota op 12 juli 2018. De 'nota aspect externe veiligheid' is opgenomen als bijlage VI.

7 Vertaling naar stedenbouwkundige voorschriften

7.1 Stedenbouwkundige voorschriften

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <p><i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'gemeenschapsvoorzieningen – nutsvoorzieningen'.</i></p> <p>Artikel 1. Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen</p> <p>Het gebied is bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, meer bepaald voor een gevangenis en een schoolcampus.</p> <p>De bijbehorende voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van een gevangenis en een schoolcampus zijn toegelaten.</p> <p>Activiteiten die aansluiten bij de gevangenis of de schoolcampus en die dus medegebruik van de infrastructuur mogelijk maken zijn toegelaten voor zover zij steeds een nevenactiviteit zijn en het functioneren van de hoofdfunctie niet in gedrang brengen.</p> <p>Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor het realiseren en inrichten van deze functies zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik en verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none">- de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;- de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;- de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;- de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen;- het optimaal gebruiken van de ruimte, rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid- het groeperen en organiseren van parkeermogelijkheden <p>Volgende handelingen zijn eveneens toegelaten: het herstellen of heraanleggen van de bestaande ontsluitingswegen en het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van nutsleidingen.</p>	<p>Bijhorende voorzieningen zijn bijvoorbeeld veiligheidsvoorzieningen, parkeergelegenheid, interne wegen, sporthal, huisvesting van administratie, buitenruimtes, afsluitingen met inbegrip van een ommuring, toegangsinfrastructuur, groenaanleg ,...</p>
<p>Voor de gebouwen en constructies bedraagt de maximale hoogte 9 bouwlagen met een maximale V/T van 2,5. De V/T geldt per activiteit, afzonderlijk voor de gevangenis enerzijds en voor de schoolcampus anderzijds.</p>	<p>De V/T wordt berekend door de totale vloeroppervlakte (bebouwde en overdekte) te delen door de terreinoppervlakte.</p>

<p>Het terrein mag voor maximaal voor 50 procent bebouwd worden. Van deze bebouwbare oppervlakte kan gebruik gemaakt worden voor verharding.</p> <p>Van de overige 50 procent van het gebied mag maximaal 60 procent verhard worden en bestaat de overige 40 procent verplicht uit groenvoorzieningen.</p> <p>Er wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende verharding. Niet-waterdoorlatende verharding kan enkel waar deze omwille van het gebruik strikt noodzakelijk is en dient af te wateren naar de resterende groenzone voor lokale infiltratie op eigen terrein of naar de groen bufferzone.</p> <p>Niet-verharde oppervlakten worden ingericht met een hoge ecologische waarde.</p> <p>De lichtvervuiling en geluidshinder dient tot een minimum beperkt te worden, vooral langs de wadi-, polder-of corridor zijde. Geluidsbronnen en verlichting dienen zo veel mogelijk beperkt te worden zodanig dat de hinder naar de omgeving zo minimaal mogelijk is.</p> <p>Binnen de inrichting wordt gebruik gemaakt van naar beneden gerichte verlichting die beperkt is tot maximum 100 lux.</p> <p>Verlichting en geluidsbronnen dienen zo veel mogelijk beperkt te worden en worden zodanig geplaatst dat de licht- en geluidsimpact van de gevangenis en school naar de omgeving zo veel mogelijk beperkt wordt.</p> <p>Ten noorden van het gebied wordt voorzien in een groene overgangszone die de ruimtelijke samenhang met de omgeving garandeert als onderdeel van een gedifferentieerde landschappelijke inpassing en tegelijk zorgt voor een visuele afscherming. In deze overgangszone is het aanleggen van waterpartijen, wadi's en andere waterbeheersingswerken toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.</p>	<p>Er wordt een maximaal percentage bebouwde oppervlakte opgelegd dat 50 procent bedraagt. Binnen de maximale oppervlakte te bebouwen is ook verharding toegelaten.</p>
<p>In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.</p>	
<p>Bij vergunningsaanvragen voor nieuwe gebouwen en/of voor inrichtingswerken van het plangebied, wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke</p>	

<p>ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie geeft aan het voorgenomen project zich verhoudt tot wat er al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkelingen van de rest van het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van een omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen.</p>	
<p>De principes van het integraal waterbeheer zoals hergebruik, lokaal vasthouden, buffering en infiltratie en finaal vertraagde afvoer naar oppervlaktewater worden toegepast. De hemelwaterbuffering wordt voorzien op eigen terrein.</p>	<p>Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Blue Gate is voorzien in waterbuffering in het gebied met oost-west georiënteerde wadi's. De ontwikkeling van gevangenis en schoolcampus wordt op dat systeem aangesloten. Ten westen van de geplande gevangenis ligt een noord-zuid georiënteerde wadi die de overige wadi's met elkaar verbindt. De wadi's staan zo in contact met elkaar en ook met de gracht parallel aan de Leigracht. Waar de parallelgracht en de corridorgracht samenkomen, is ook een overstort voorzien naar de Leigracht.</p> <p>Bovendien zullen de gevangenis en school voorzien in een hemelwaterbuffering op het eigen terrein. Rekening houdend met een totale afwaterende oppervlakte (dakoppervlakte en verharde grondoppervlakte) van ca. 55.300 m², dient conform de voorwaarden uit de verordening hemelwater, minimaal een volume infiltratie- of buffervoorziening van 1.382,5 m³ (55.300 m² x 0.025 m³/m² afwaterende oppervlakte) en met een oppervlakte van 2.212 m² voorzien te worden (1 m² per 25 m² afwaterende oppervlakte). De niet verharde oppervlakte van het terrein, is voldoende om de buffer- of infiltratievoorzieningen op het perceel van de gevangenis te realiseren.</p>
<p>Vergunningen voor nieuwe gebouwen en/of voor inrichtingswerken van het bedrijventerrein worden enkel verleend, indien auto-ontradende en openbaar vervoersstimulerende maatregelen, die de mobiliteitsimpact beperken, zoals bedrijfsvervoersplannen, en indien de nodige maatregelen worden genomen in functie van het sturen van het verkeer van het bedrijventerrein naar het hogere wegennet, in het aanvraagdossier zijn opgenomen.</p>	



Artikel 2. Ontsluiting

Aanduiding in overdruk

Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.

De hoofdontsluiting van de gevangenis gebeurt door een aansluiting op de ontsluitingswegen van het bedrijventerrein Blue Gate.

Het gebied wordt voor autoverkeer en langzaam verkeer op een verkeersveilige manier rechtstreeks ontsloten naar de D'Herbouvillekaai en de Naftaweg via een aan te leggen ontsluitingsweg of gebruik makend van de ontsluitingswegen van het naastliggende bedrijventerrein. Er wordt voorzien in gescheiden toegangen voor de gevangenis enerzijds en voor de schoolcampus anderzijds.

Daarnaast wordt voor beide functies, gevangenis en schoolcampus, voorzien in verkeersveilige toegangen voor dienstvoertuigen en hulpdiensten, waartoe ook het vervoer van gedetineerden wordt gerekend.

De parkeerplaatsen (voor gemotoriseerd verkeer en fietsers) van de voorzieningen, worden waar mogelijk zo veel mogelijk gekoppeld ter hoogte van de perceelgrens en de autoweg.

Voor de ontwikkeling van Blue Gate is voor autoverkeer een ontsluitingslus (dubbel L) voorzien. De ontsluiting van de gevangenis en de schoolcampus wordt op dit systeem aangesloten. Voor de schoolcampus gaat het om de oostwest georiënteerde ontsluitingsweg.

Ook voor fietsers en voetgangers wordt aangesloten op de verkeersveilige ontsluitingswegen die voorzien zijn voor Blue Gate.

7.2 Op te heffen voorschriften

Onderstaande artikel uit de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen' worden opgeheven:

Artikel 5C.2. Gemengd regionaal bedrijventerrein

In dit gebied zijn geen verkavelingen, geen plannen van aanleg en geen gemeentelijke of provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen van toepassing. Er worden dus geen verkavelingen, geen plannen van aanleg en geen gemeentelijke of provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opgeheven.

8 Ruimtebegroting

Het plangebied heeft een totale oppervlakte van 8 ha.

Bestemmingscategorie	Huidige bestemmingen in het plangebied	Bestemmingen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	Vershil
Gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut	0 ha	8 ha	+ 8 ha
Industrie	8 ha	0 ha	- 8 ha

9 Fotoreportage





Foto 3 Herenpolderbrug



Foto 4 Naftaweg



Foto 5 Hobokense Polder



Foto 6 Kruising Naftaweg – D'Herbouvillekaai



Foto 7 Kerk Burcht



Foto 8 D'Herbouvillekaai



Foto 9 D'Herbouvillekaai