



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid'

In Antwerpen

Bijlage VII: Nota flankerend beleid



DEPARTEMENT
OMGEVING

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

Dit document is **bijlage VII: Nota flankerend beleid**

Het RUP bestaat uit volgende documenten:

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

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

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

De ontwerpers,

Filip HENDRICKX

Peter DAVID

NOTA FLANKEREND BELEID IN HET KADER VAN HET GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 'Ringpark Zuid'

1. Aanleiding

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar zijn, verankerd in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Enkele aannames, preventieve maatregelen, aanbevelingen en milderende maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Hiervoor wordt flankerend beleid voorgesteld dat deze maatregelen op planniveau vastlegt. De opgenomen maatregelen zullen in samenspraak met de functioneel bevoegde ministers of stedelijke mandatarissen uitgewerkt worden. Maatregelen uit deze nota die budgettair niet voorzien zijn, zullen opgevangen worden binnen de eigen kredieten.

2. Inhoud

In onderstaande hoofdstukken wordt het flankerend beleid uitgewerkt. Voor elk aspect wordt aangegeven wat de te nemen maatregel is, welk aspect men desgevallend wenst te milderen, en tegen wanneer deze maatregelen gerealiseerd dienen te worden.

A. VERTALING VAN AANNAMES

A.1.

Aanname

In het ontwerp van de gekozen combinatie van alternatief en varianten wordt een snelheid gehanteerd van 70km/u in de Jan De Vostunnel (de A112)

Uitwerking

In de Jan De Vostunnel wordt een toegelaten snelheid van 70 km/u geïmplementeerd.

Timing

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B. VERTALING VAN DE MILDERENDE MAATREGELLEN EN AANBEVELINGEN

B.1.

Effect: Geluid

Maatregel.

Om de geluidsniveaus ten gevolge van het wegverkeer te reduceren, kan bij de heraanleg of herinrichting van lokale wegen, zeker ter hoogte van zones met gebouwen waarvoor maatregelen inzake geluid nodig zijn, geopteerd worden voor een geluidsarmer wegdek, een weginrichting die in overeenstemming is met een beperkte snelheid en/of andere geluidsbeperkende maatregelen.

Uitwerking.

Bij de heraanleg of herinrichting van de lokale wegen binnen het studiegebied (zie bijlage V plan-MER, figuur 7 74: afbakening van het studiegebied voor de discipline geluid), wordt geopteerd voor een weginrichting die in overeenstemming is met een beperkte snelheid en/of andere geluidsbeperkende maatregelen.

Het Antwerpse geluidsactieplan heeft de ambitie om de blootstelling aan overmatig omgevingslawaai te verminderen, te milderen en te voorkomen. Onder meer door onderstaande ontwerpstrategieën:

- In de eerste plaats via bronmaatregelen: verkeersingrepen (bv. snelheidsverlaging, meer ruimte creëren voor stille modi zoals stappen en fietsen), geluidsarme wegdekken (bv. voorkeur asfalt i.p.v. klinkers of kasseien), vermijden geluidsoverlast aan verkeersdrempels of oneffenheden (voegovergangen, tramsporen, putdeksels...), elektrisch rijden en modal shift faciliteren, ...
- Bijkomend via mitigerende maatregelen om geluidsoverdracht te verminderen: buffers creëren (reliëf, geluidsschermen), afstand tussen bron en ontvanger vergroten, geluidsreflectie verminderen door ontharding of gevelgroen... .
- Behoud en realisatie van rustige plekken (bv. binnengebieden bouwblokken, parkje, pleintje) in de buurt van elke woning.

Timing.

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met heraanleg van desbetreffende lokale wegen.

B.2

Effect: Geluid

Maatregel.

Om de geluidsniveaus ten gevolge van het wegverkeer op de Ring R1 te reduceren, kunnen bij de aanleg van het Ringpark Groene Vesten/Pomppark Zuid in het ontwerp elementen opgenomen worden die het geluid beperken of maskeren of het mentaal welbevinden verhogen ter hoogte van de eerstelijnsgebouwen. Dergelijke elementen zijn bijvoorbeeld bomen(rijen) of struiken die het geluid kunnen maskeren of het mentaal welbevinden verhogen en zo de hinder verlagen of andere natuurlijke geluidsschermen of bermen die het geluid reduceren.

Uitwerking.

Voor het Ringpark Groene Vesten zijn in het ontwerp reeds elementen opgenomen die het geluid beperken of maskeren of het mentaal welbevinden verhogen. Het Ringpark wordt gefaseerd uitgevoerd in deelprojecten.

Pomppark Zuid is een deelproject van Ringpark Groene Vesten, het definitieve ontwerp is reeds goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen. Hierbij zijn er een aantal geluidsmaatregelen genomen.

Tussen de spoorweg en het park komen geluidswanden. Dankzij die geluidsdemping zullen bezoekers van het park aangenamer kunnen vertoeven, met minder hinder door de naastliggende Ring en treinspoor. De geluidswanden bestaan uit schanskorven, wanden die worden opgevuld met stenen.

Om het effect van die wanden vooraf te onderzoeken, zijn begin 2024 vijf proefopstellingen gebouwd, met elk een andere opbouw en materialisatie. Een geluidstest bracht de geluidsabsorptie en -isolatie van de varianten in kaart en brengt uitsluitend of de varianten voldoen aan de gestelde eisen. Zo moet de geluidsabsorptie ter hoogte van het schermelement minimaal 5 dB bedragen, en de geluidsisolatie minimaal 28 dB. Stad Antwerpen hanteert daarbij de normen zoals bepaald door Agentschap Wegen en Verkeer en Infrabel.

Naast de resultaten van de test worden ook de kostprijs en esthetiek van de verschillende varianten in kaart gebracht. Bij de aanleg van Pomppark Zuid in 2024 zal gestart worden met de bouw van de wanden.

Timing.

De maatregel voor het deelproject Pomppark Zuid worden in elk geval gelijktijdig gerealiseerd met de aanleg van Pomppark Zuid. Voor de andere deelprojecten uit het ontwerp Ringpark Groene Vesten worden de overige maatregelen in elk geval gelijktijdig gerealiseerd met de aanleg van de overeenstemmende delen van het Ringpark Groene Vesten.

B.3

Effect: Geluid

Maatregel.

Om de geluidsniveaus ten gevolge van het wegverkeer te reduceren, kan op het gedeelte van de Ring R1 met betonverharding (oostelijk van Kolonel Silvertopstraat, buiten plangebied) de NGCS-techniek (Next Generation Concrete Surface) toegepast worden. Hierbij worden fijne groeven in het betonnen wegdek geslepen om het rolgeluid te verminderen. Ook andere technieken met equivalente geluidsreductie zijn uiteraard te overwegen.

Uitwerking.

Op de Ring R1 wordt door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de bestaande betonverharding op de R1 Zuid omgevormd tot een Next Generation Concrete Surface (NGCS). Dit verwijst naar een betonoppervlak dat ontworpen is om het geluidsniveau te verminderen zonder dat de banden hun grip op het wegdek verliezen.

Daarnaast engageert het Agentschap Wegen en Verkeer om bij een eventuele toekomstige heraanleg van de R1 (na de levensduur van de huidige betonverharding) stille wegverharding te gebruiken.

Timing.

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken. De aanpassing van het wegdek (toepassing NGCS-techniek) zal reeds in 2024 aanvangen.

B.4

Effect: Geluid

Maatregel.

Om de geluidsniveaus ten gevolge van het tramverkeer te beperken, voornamelijk in de omgeving van de nieuw aan te leggen tramlijn in de Jan de Voslei, kan bij het uitwerken van de concrete projecten inzake tramverkeer het gebruik van stillere trams en/of het gebruik van specifieke smeersystemen (om het snerpende geluid te dempen) of andere technische oplossingen voor meer geluidsafscherming aanbevolen worden.

Uitwerking:

Bij het uitwerken van concrete projecten inzake tramverkeer worden geluidsreducerende maatregelen genomen, zoals het gebruik van specifieke smeersystemen (om het snerpende geluid te dempen) of andere technische oplossingen voor meer geluidsafscherming.

Timing:

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B.5

Effect: Lucht

Maatregel:

Om de uitstoot ter hoogte van de tunnelmonden van de Jan de Vostunnel zoveel mogelijk te beperken kan de snelheid in de tunnel verlaagd worden van 90 km/u naar 70 km/u.

Uitwerking:

In de Jan de Vostunnel wordt een maximaal toegelaten snelheid van 70 km/u geïmplementeerd. Deze maatregel vond reeds zijn doorwerking in de start- en projectnota mobiliteit waar de snelheidsvoorwaarde van max. 70 km/h al werd in opgenomen.

In de stedenbouwkundige voorschriften is reeds ook dit voorschrift opgenomen:

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

Timing:

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B.6

Effect: Geluid en lucht

Maatregel:

Ter hoogte van de Verlegde Emiel Vloorsstraat en de nieuwe aansluiting met de Emiel Vloorsstraat kunnen op planniveau geen milderende maatregelen opgenomen worden. Hierbij wordt wel benadrukt dat door het verleggen van de Emiel Vloorsstraat het verkeer verplaatst wordt van een woonwijk naar een industriegebied, waardoor ook de emissies zich zullen verplaatsen naar het bedrijventerrein. Bovendien bevinden zich hier ook geen normoverschrijdingen en is de weg voorzien op 50 km/u wat de ideale snelheid is naar verkeersveiligheid en emissies.

Uitwerking:

Het voorziene snelheidsregime van 50km/u wordt aangehouden in de Verlegde Emiel Vloorsstraat, tenzij aangetoond kan worden dat dit niet langer het ideale snelheidsregime is naar verkeersveiligheid en emissies toe.

Timing:

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd bij ingebruikname van de Verlegde Emiel Floorsstraat. .

B.7**Effect: Biodiversiteit****Maatregel.**

In de uit te werken inrichtingsstudie (inclusief maaibeheerplan) wordt voor de percelen onder natuurbeheer (niet de percelen voor recreatieve of sociale functies) een optimalisatie van het beheer nagestreefd: percelen die reeds voldoende schraal zijn worden maximaal 1x per jaar gemaaid na 15 juli met afvoer van het maaisel. Dit biedt kansen voor ontwikkeling van bloemrijke grasland. Indien voldoende schraal kunnen bepaalde stroken alternerend en niet jaarlijks gemaaid worden, wat gunstig is voor de ontwikkeling van insecten.

In de uit te werken inrichtingsstudie (inclusief maaibeheerplan) wordt voor de percelen onder natuurbeheer (niet de percelen voor recreatieve of sociale functies) een optimalisatie van het beheer nagestreefd: percelen die voedselrijk zijn kunnen verder verschaald worden met afvoer van maaisel door meerdere keren per jaar te maaien

Uitwerking.

Het Bermdecreet van 27 juni 1984 is in dit gebied van toepassing. Dit omvat maatregelen inzake natuurbehoud op de bermen beheerd door publiekrechtelijke rechtspersonen.

Daarnaast wordt in artikel 1.1 'Ringpark Zuid' volgend voorschrift toegevoegd:

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

Timing:

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

B.8**Effect: Mobiliteit****Maatregel.**

Parkeeraanbod binnen en buiten de projectcontour in relatie brengen: door de blik voor parkeren ruimer te beschouwen dan de zone binnen de projectcontour, kunnen op ruimere schaal parkeeroplossingen gevonden worden.

Uitwerking.

In de voorlopig vastgestelde ontwerp Bouwcode van stad Antwerpen zijn een aantal bepalingen opgenomen die op een ruimere schaal parkeeroplossingen vinden dan strikt binnen de eigen projectcontour.

De ontwerp bouwcode:

- Voorziet in de mogelijkheid van gedeeld gebruik van parkeerplaatsen van functies binnen één project waarvan de mobiliteitsvraag complementair is;
- Voorziet in het geval de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgevangen, de mogelijkheid deze geheel of deels op aanpalend terrein op te vangen;
- Legt aan grootschalige projecten bijkomende specifieke voorwaarden op omtrent parkeerboekhouding, de mogelijkheid tot geclusterd parkeren en verplicht vooroverleg

met het autonoom gemeentebedrijf Mobiliteit en Parkeren Antwerpen over de wenselijke integratie van een buurtparking.

- De aanduiding van de interregionale en regionale multimodale knooppunten en Park en Rides is opgenomen als bijlage bij de bouwcode. Binnen een wandelafstand van 10 minuten (of 800 meter) van deze punten wordt de parkeernorm verlaagd met 50% voor interregionale knooppunten, met 30% bij regionale knooppunten en met 20% bij Park & Rides. Dit geldt voor kantoren op de basisnorm, en voor de overige functies op het aandeel bezoekersparkeren (inbegrepen in de norm).

Eéns de bouwcode van kracht is, geldt zij voor het geheel van het grondgebied van stad Antwerpen.

Timing.

Het definitief ontwerp van de Bouwcode van Stad Antwerpen werd door het College van Burgemeester en Schepenen goedgekeurd op 1 maart 2024, en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad op 25 maart 2024.

B.9

Effect: Lucht

Maatregel.

De effecten voor lucht buiten het plangebied, zijn enkel te milderen met maatregelen die niet te vertalen zijn binnen het plangebied, noch op planniveau, noch op projectniveau. Dergelijke maatregelen situeren zich voornamelijk op niveau van het beleid en dienen in een breder kader dan het plangebied genomen te worden. De resultaten op het lokale wegennet zijn gevoelig aan de beperkingen van het strategisch verkeersmodel. Er dient bovendien opgemerkt dat het project hoofdzakelijk verkeersdragend is en niet verkeersgenererend (enkel de stadsontwikkelingsprojecten zijn verkeersgenererend).

Uitwerking.

In oktober 2019 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 goed. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen.

Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 bevat doelstellingen op korte, middellange (2030) en lange (2050) termijn én een uitgebreid pakket maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Om de twee jaar maakt de Vlaamse Milieumaatschappij een stand van zaken op in het voortgangsrapport. De Vlaamse Milieumaatschappij bekijkt de recente evolutie van de luchtkwaliteit en of we op schema zitten om de doelstellingen op middellange termijn te realiseren.

De maatregelen die de Stad Antwerpen en andere lokale besturen reeds nemen om dit plan in uitvoering te brengen, kunnen geraadpleegd worden in [bijlage 2](#) van het luchtbeleidsplan.

Timing.

Deze maatregel is van kracht.

De overheden en instanties bevoegd voor de implementatie van deze flankerende maatregelen

- De Vlaamse Overheid
- Agentschap Wegen en Verkeer
- De Vlaamse Milieumaatschappij
- Departement Omgeving
- DeLijn
- Stad Antwerpen

verbinden zich tot in elk geval een realisatie gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

Voorname maatregelen inzake het snelheidsregime in de Jan de Vostunnel worden desgevallend genomen binnen de daartoe voorziene reguliere kredieten en meegenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de ring rond Antwerpen.

Voorname maatregelen inzake het snelheidsregime op de lokale wegen binnen het plangebied worden desgevallend genomen binnen de daartoe voorziene reguliere kredieten en meegenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag van de heraanleg en/of herinrichting van de lokale wegen binnen het plangebied.

Voor de maatregelen voorzien in B.3. dient de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht te geven aan DeLijn om de verdere uitwerking en implementatie op te nemen.