

't Stad
is van
iedereen.



Scheldekaaien

Op weg naar een masterplan voor de kaaien





Scheldekaaien

Op weg naar een masterplan voor de kaaien



INHOUD

	Voorwoord	07
	Inleiding	09
1.	Het wat en het waarom van het masterplan	
1.1	Kader	13
1.2	Wat is het masterplan?	15
1.3	De opvolging van het masterplan	21
2.	Doelstellingen en ambities van het Scheldekaaien project	
2.1	Herstel van de band tussen de stad en de Schelde	27
2.2	Ruimtelijke integratie van de waterkering	27
2.3	Behoud van het publieke karakter van de Scheldeoevers	31
2.4	De Scheldeoevers als 1 samenhangend geheel	33
2.5	Ruimtelijke verankering van de Scheldeoevers in de aanliggende stadsdelen	33
2.6	Mobiliteit	35
2.7	Respectvolle houding ten aanzien van het historisch en archeologisch erfgoed op de Scheldekaaien	35
3.	Communicatie en participatie	
3.1	Betrokken partijen	39
3.2	Het belang van communicatie en participatie	41



Voorwoord

Antwerpen. Met haar kathedraal, diamant, den Brabo, gezellige cafétjes, de haven en ... de Schelde. Hoewel de havenactiviteiten al decennialang uit het stadscentrum zijn verdwenen, blijven de Scheldeoevers bewoners en bezoekers charmeren. Haalt u er zelf wel eens een frisse neus? Laat u uw hond er uit? Parkeert u er wel eens uw wagen of kijkt u er jaarlijks mee naar het vuurwerk boven de Schelde? Dan bent u allicht geïnteresseerd in de heraanleg van de kaaïen.

Net zoals het rechte trekken van de rechteroever meer dan honderd jaar geleden dat deed, zal de heraanleg van de Scheldekaaiën het aangezicht van de stad en de band met de rivier voor de komende decennia bepalen en veranderen. Een eerste voorstel voor de herinrichting van de kaaïen zal klaar zijn tegen het einde van dit jaar.

Dit noemt het Masterplan voor de Scheldekaaiën. Het bevat de algemene krijtlijnen voor de heraanleg van de kaaïen.

In het voorjaar van 2009 willen we dit voorstel samen met u bekijken en bespreken. Deze brochure is een handleiding om het masterplan goed te lezen en beter te begrijpen. Ze sluit aan bij de vormingsinitiatieven die de stad Antwerpen samen met bewonersverenigingen organiseert in het najaar van 2008.

Veel leesplezier!

Het stadsbestuur

De verklaring van de woorden aangeduid met een * kan u vinden in de terminologielijst achteraan de brochure.



Inleiding

Water vormt het centrale thema bij de heraanleg van de Scheldekaaien. De Schelde is altijd erg bepalend geweest voor het ontstaan van Antwerpen. De ligging aan de Schelde heeft van Antwerpen een wereldstad gemaakt.

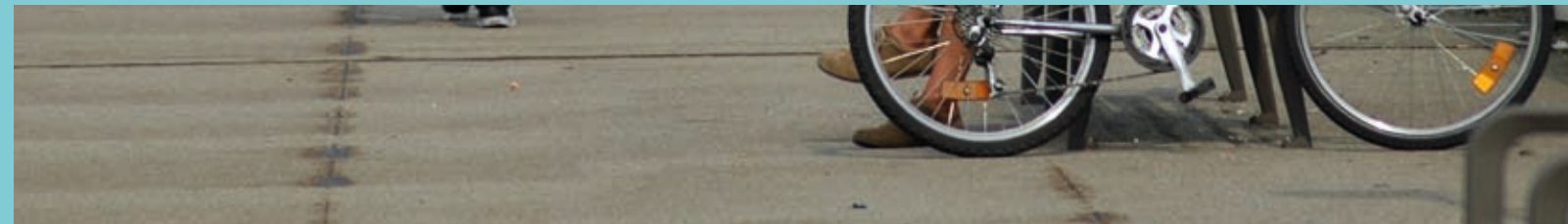
Nu nog vormen de beide oevers, de natuurlijke linkeroever en de verharde rechteroever, het beeld van onze stad. De herwaardering van de Scheldekaaien, die de eigenheid van Antwerpen als stad aan de stroom waar maken, is de verantwoordelijkheid van de stad Antwerpen.

De Schelde vormt anderzijds ook een bedreiging voor de stad. De stad moet zich tegen mogelijke overstromingen beschermen. De Vlaamse overheid neemt hierin het initiatief. Zij is verantwoordelijk voor de bescherming van de stad tegen overstromingen.

De Stad Antwerpen en de Vlaamse overheid hebben dan ook de handen in elkaar geslagen voor de heraanleg van de Scheldekaaien. Het masterplan voor de Scheldekaaien, dat eind dit jaar wordt opgeleverd, vormt de eerste belangrijke stap in de heraanleg. Het bepaalt de hoofdlijnen voor een goede en veilige nieuwe invulling van de kaaien.



1. HET MASTERPLAN





1. Het wat en het waarom van een masterplan

1.1 Kader

De plannen voor de heraanleg van de Scheldekaaien komen niet uit het niets.

De stad Antwerpen heeft in het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA)* een aantal stadsvernieuwingsprojecten vastgelegd. De heraanleg van de Scheldekaaien is één van deze projecten. De Scheldekaaien bepalen in sterke mate het beeld van de stad. Door de heraanleg moet de band tussen de stad en de Schelde terug versterkt worden. Ook is er nood aan een open en toegankelijke ruimte dicht tegen het centrum van de stad.

De aanpassing van de waterkering* is daarnaast ook een van de projecten van het nieuwe Sigmaplan* (een plan tegen overstromingen). Men verwacht dat in de toekomst het waterpeil van de Schelde zal toenemen. De bescherming van de stad tegen overstromingen moet daarom verbeterd worden.

Het Vlaams Gewest, met als projectleider Waterwegen en Zeekanaal nv (W&Z nv)*, staat in voor het aanpassen van de waterkering. De stad Antwerpen staat in voor het inrichten van de ruimte tussen de Schelde en de kaaiweg.



Mogelijk simulatiebeeld uit masterplan Scheldekaaien.

1.2 Wat is het masterplan?

Het masterplan kan je omschrijven als een structuurschets.

Een schets dus

Meteen wordt duidelijk wat het masterplan niet is. Het is geen kant en klaar, tot in de puntjes uitgewerkt, plan van hoe de Scheldekaaien er zullen uitzien. Het masterplan bepaalt vooral hoe de kaaien in de toekomst zullen gebruikt worden, of zullen 'functioneren' voor verschillende gebruikers. Zo legt het masterplan vast welke functies er achteraf concreet moeten uitgewerkt worden op de kaaien.

Met een afgelijnde structuur

Vroeger hadden de Scheldekaaien een duidelijke functie. Ze waren het hart van de havenactiviteiten. 'Kongoboten' en anderen meerden aan en af. Nu is deze havenactiviteit verhuisd naar het noorden van de stad. Gevolg is dat grote delen van de Scheldekaaien er verlaten en haveloos bijliggen. Andere delen zijn een wirwar geworden van allerlei functies. Je zou kunnen zeggen dat de kaaien een parking zijn, of een camping, of een evenementenplek, of een wandelgebied, of een plek om te BBQ'en, of een bedrijvenpark....het is van alles wat, door elkaar. Bovendien staat er nu over de hele lijn een betonnen muur als een dam tussen Schelde en stad.

Eén ding is duidelijk. Vooraleer er een spade in de grond wordt gestoken, moet er een akkoord zijn over het gebruik van de Scheldekaaien in de toekomst. Er moet structuur aangebracht worden in dit gebruik, uiteraard rekening houdend met de behoeften van de gebruikers. En die structuur kan maar gerealiseerd worden als de functies vooraf worden vastgelegd. En die kunnen uiteraard verschillen naargelang de plek op de kaaien.



Mogelijk simulatiebeeld uit masterplan Scheldekaaien.

Een plan van aanpak

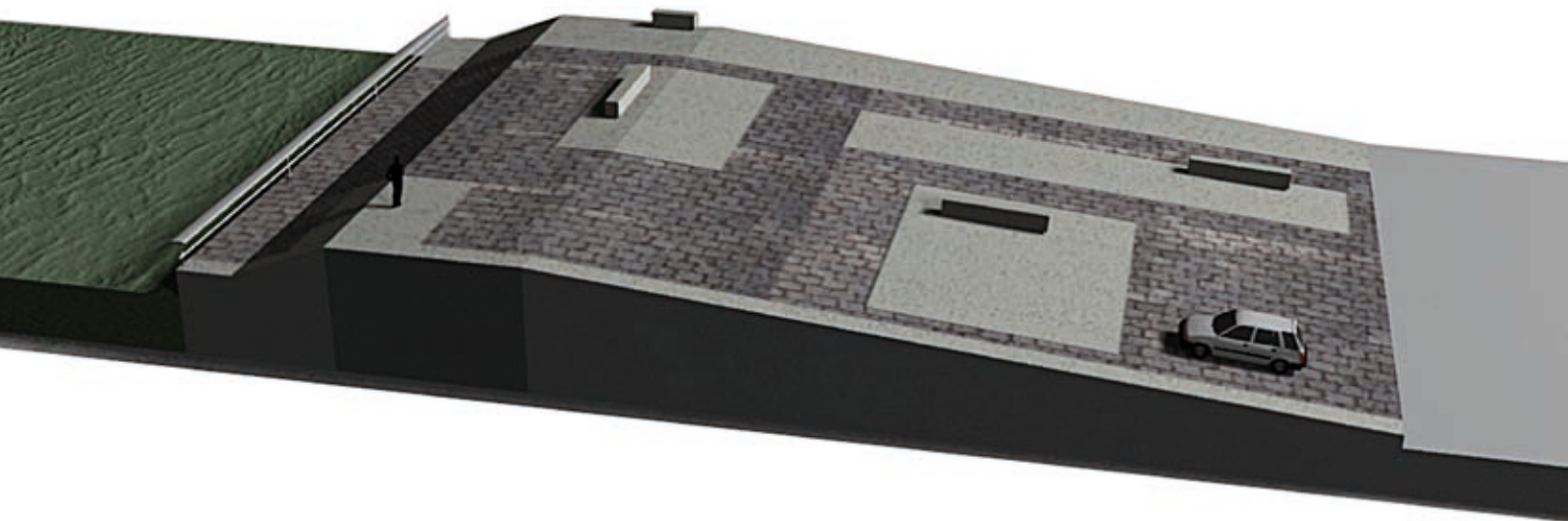
Deze algemene structuurschets zal in een latere fase ook uitgevoerd worden. Alles tegelijk aanpakken kan niet. Daarom zal het masterplan ook een uitspraak doen over een strategie van aanpak.. Hoe wordt dit totale plan verdeeld in deelopdrachten? Hoe worden deze deelopdrachten afgebakend? Wanneer worden deze opgestart? Hoe worden ze op elkaar afgestemd? Kortom, het masterplan deelt de uitvoering ervan op in deelprojecten die op elkaar zijn afgestemd.

Een onderbouwd plan

Het masterplan is het resultaat van een studie, die opgezet werd half 2007 en die loopt tot einde 2008. Het is immers veel meer dan lukraak een aantal functies neerpoten in kaaizones. Een functie staat niet op zich. Bij de opmaak van een masterplan houdt men rekening met heel wat randvoorwaarden. Wat is de band met het achterliggende stadsdeel? Zijn er gevolgen voor mobiliteit? Kadert het in het landschap? Is er eenheid in het geheel? Enzovoort.

Deelstudies

Maar er is meer. Men kan mooie plannen maken, maar deze moeten ook technisch uitvoerbaar zijn en te financieren. En ze moeten ook rekening houden met alle bestaande en toekomstige aspecten verbonden aan de herinrichting van de kaaien.



Detail uit mogelijke waterkering voor de Scheldekaaien.

Daarom zijn aan het masterplan verschillende deelstudies gekoppeld: een technische studie, een financiële studie en een mobiliteitsstudie. Zo wordt het masterplan heel dynamisch opgebouwd en loopt het over verschillende sporen die op elkaar afgestemd worden. Op deze wijze wordt het masterplan een goed onderbouwd plan dat niet alleen een deskundige visie ontwikkelt op ruimtelijk vlak, maar ook een haalbare visie voorstelt op basis van de drie deelstudies.

Het eindresultaat: een principe-overeenkomst

De principe-overeenkomst ‘herinrichting van de Scheldekaaien’ wordt afgesloten tussen de Stad, het Vlaams Gewest (W&Z NV) en alle betrokken publieke partijen, zoals het Gemeentelijk Havenbedrijf, De Lijn en anderen.

Deze overeenkomst omvat de goedkeuring van het masterplan met de omschrijving van de deelprojecten, de financiële engagementen van de betrokken partijen, een samenwerkingsmodel voor de onderlinge verdeling van de uitvoering, enz. Kortom, voor elke partij die ondertekent, worden de engagementen voor de herinrichting van de Scheldekaaien bepaald. Met de principe-overeenkomst eindigt de hoofdpdracht van de ontwerpers van het masterplan.



1.3 De opvolging van het masterplan

Na de oplevering van het masterplan, volgt de planfase en vervolgens de uitvoeringsfase.

De planfase

Op basis van de principe-overeenkomst start de planfase die uitvoering geeft aan de deelprojecten zoals bepaalt in de principe-overeenkomst. Vervolgens worden er aanbestedingsprocedures opgestart. Deze zijn nodig voor de opmaak van concrete plannen en ontwerpen per deelgebied.

In deze fase worden eveneens de nodige juridische plannen opgemaakt zoals bijvoorbeeld een BPA*, een RUP* of een MER*. Ook hier blijft het masterplan het kader waarbinnen deze plannen worden opgesteld.

De uitvoeringsfase

Na de planfase volgt de uitvoeringsfase. In deze fase zullen de zichtbare werken echt van start gaan. Deze fase verloopt verspreid over verschillende jaren en ook over de verschillende kaaizones. Ook hier blijven de ontwerpers van het masterplan een begeleidende rol spelen.



SCHEMATISCH OVERZICHT

1. STUDIEFASE (tot eind 2008)

- A) FINANCIËLE DEELSTUDIE
- B) TECHNISCHE DEELSTUDIE
- C) MOBILITEITSSTUDIE

RESULTAAT: OPLEVERING MASTERPLAN EN DEELSTUDIES

2. PRINCIPE-OVEREENKOMST 'HERINRICHTING SCHELDEKAAIEN' (2009)

3. PLANFASE : UITWERKING VAN DEELPROJECTEN (start in 2009)

4. UITVOERINGSFASE : EIGENLIJKE UITVOERING VAN DE WERKEN (ten vroegste eind 2009 – begin 2010)





2. DOELSTELLINGEN EN AMBITIES





2. Doelstellingen en ambities van het Scheldekaaien project

2.1 Herstel van de band tussen de stad en de Schelde

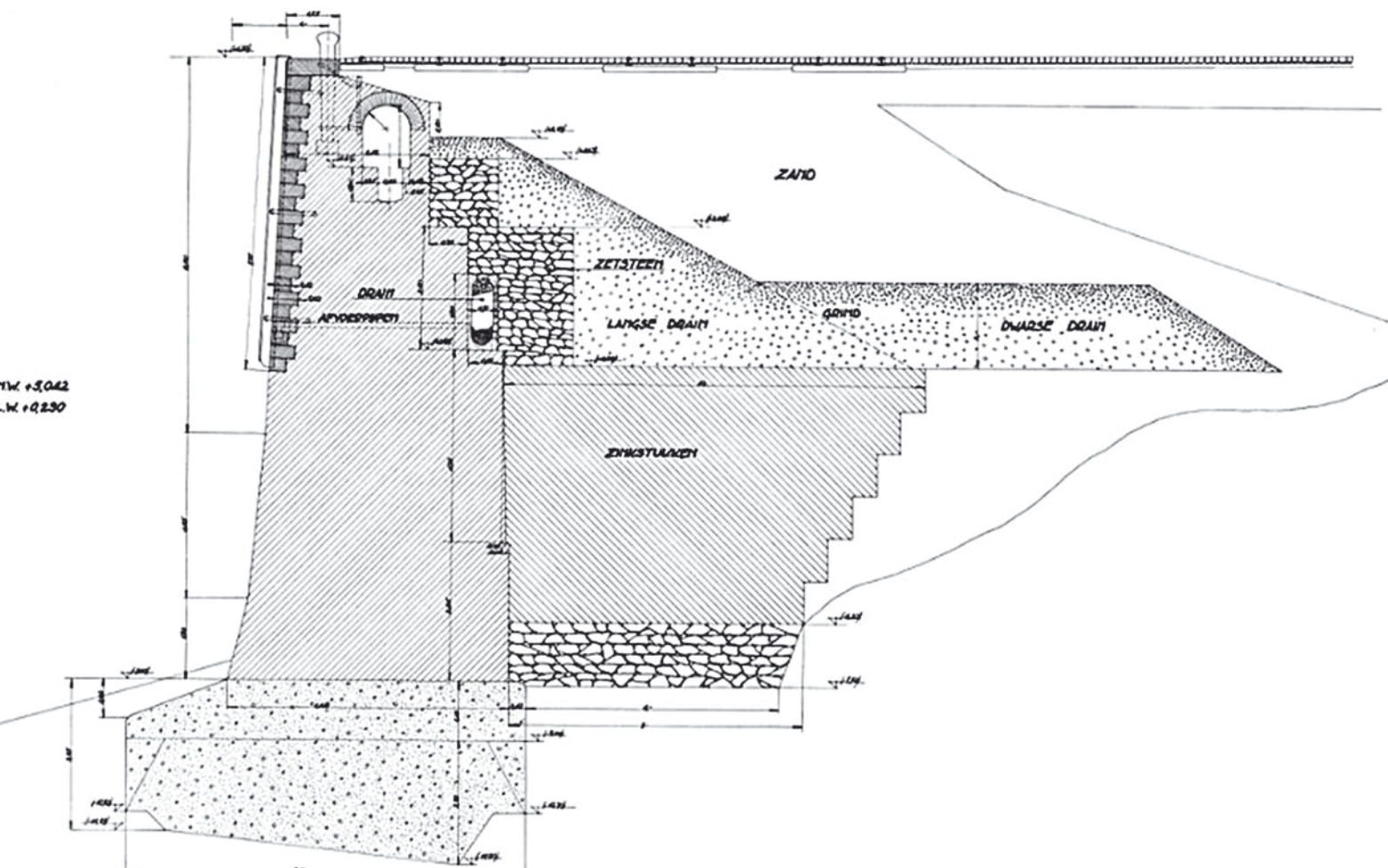
De aanpassingen aan de waterkering en de stabilisatie van de kaaimuur vormen de aanleiding om een globale visie voor de Scheldekaaien te ontwikkelen. In de toekomst moet dit stedelijk gebied uitgroeien tot een aantrekkelijke wandelzone en toeristische trekpleister van formaat waar allerlei bruisende activiteiten plaatsvinden. De heraanleg staat niet alleen in het teken van een kwalitatieve en duurzame herinrichting van de publieke ruimte, ook een herwaardering van de ruimte door het aantrekken van nieuwe hoogstaande activiteiten en functies moet bijdragen tot het herstellen van de band tussen de stad en de Schelde.

2.2 Ruimtelijke integratie van de waterkering

Veiligheid tegen overstromingen

Het niveau van 8m35 TAW (Tweede Algemene Waterpassing)* van de huidige waterkeringsmuur op rechteroever en de dijk op linkeroever is onvoldoende. Bij stormspringtij bestaat er een gevaar dat de waterkering niet hoog genoeg is. De waterkering zou op 9m25 TAW moeten worden gebracht. Dit is 2.25 meter boven de 'blauwe steen' van de kaaimuur op rechteroever. In theorie betekent dit dat de huidige betonnen waterkeringsmuur met 90 cm verhoogd zou moeten worden om de stad te beschermen tegen overstromingsgevaar.

DETAIL BESTAANDE KAAIMUUR *schaal 1:50*



De verhoging van de huidige waterkeringsmuur zou de stad volledig van het water afsnijden. Het toekomstig gebruik en het uitzicht van de kaaien zou sterk veranderen. Daarom moet er gezocht worden naar andere manieren om de stad te beschermen tegen overstromingen.

Verschillende technische oplossingen zijn mogelijk, zoals bijvoorbeeld een dijk, een muur, een gebouw, hellingen, mobiele oplossingen zoals een opklapbare muur. Het uitgangspunt is het vrijwaren van de zichten op het water, het opheffen van de barrièrewerking en het inwerken van de waterkering als een functioneel en esthetisch element in de publieke ruimte.

Stabilisatie van de kaaimuur

Verschillende zones van de kaaimuur vertonen stabiliteitsproblemen. Rekening houdend met de voorgeschiedenis van de kaaimuren, zijn renovatie en stabilisatie noodzakelijk om het risico op verzakkingen tegen te gaan. Het Vlaamse Gewest is als eigenaar verantwoordelijk voor de stevigheid van de kaaimuren.

De kaaimuren werden aangelegd met de rechte trekking van de Schelde. Het noordelijk gedeelte van de kaaimuur werd tussen 1877 en 1884 gerealiseerd over een lengte van 3.5 km. De zuidelijke kaaimuur werd in de periode van 1889 tot 1903 gebouwd en is 2 km lang. De bakstenen kaaimuren werden gebouwd op een stalen bekisting gevuld met beton. Reeds tijdens de bouw werden stabiliteitsproblemen geconstateerd. Na de voltooiing werden onmiddellijk stabilisatiewerken uitgevoerd. Een absolute stabiliteit werd echter nooit verzekerd.. Op sommige plaatsen was de kaaimuur rechtstreeks op de Boomse kleilagen gefundeerd, waardoor de kaaimuur begon te schuiven en naar het water ging overhellen. Op andere plekken hebben het gebruik van minderwaardige bouwmaterialen en het ontbreken van een zandlaag als ondergrond voor de fundering de instabiliteit van de kaaimuren veroorzaakt.



2.3 Behoud van het publiek karakter van de Scheldeoevers

De Scheldekaaien zijn in het verleden altijd het toneel geweest van de Antwerpse havenactiviteiten en het vertrekken en aankomen van schepen. Met de jaren is de haven opgeschoven naar het noorden en zijn de kaaien op veel plekken een eigen leven gaan leiden. Momenteel liggen ze er eerder verwaarloosd bij, worden ze voor een groot stuk enkel als parking gebruikt. Gebruikers van de Scheldekaaien hebben zich ook bepaalde stukken kaaien toegeëigend voor divers gebruik (camping, bbq, gezellig langs de oevers zitten, muziek maken, enz). Een groot stuk van de kaaien is op dit moment een onbestemd terrein, zonder een welomschreven, afgebakende functie.

De kaaistrook wordt bovendien van de stad gescheiden door een betonnen waterkeringsmuur met slechts hier en daar een mogelijke doorgang. Daardoor lijken de kaaien eerder een drempel te vormen in plaats van een verbindingselement tussen stad en stroom.

De Scheldekaaien vormen nochtans een belangrijke publieke ruimte in Antwerpen. Bewoners en bezoekers beleven dit uniek stuk landschap elk op hun manier. Bij de herinrichting van de Scheldekaaien moet het uitgesproken publiek karakter dan ook op de beste manier worden behouden. Dit moet wel gepaard gaan met een aanzienlijke kwaliteitsverhoging om de belevingswaarde, de uitstraling en het gebruik te verbeteren.



2.4 De Scheldeoevers als één samenhangend geheel

De Schelde en zijn oevers vormen de ruggengraat van de stedelijke structuur van Antwerpen. Het gebied zorgt voor een belangrijke verbinding tussen de grote stadsdelen: de haven, de historische binnenstad, de zuidrand en Linkeroever. Om deze verbindende rol waar te maken, moeten de Scheldekaaien als één ruimtelijk en functioneel geheel worden benaderd. De vele projectaanvragen op en langs de Scheldekaaien duiden op een grote belangstelling voor dit stadsdeel. Ontwikkelingen gebeuren vaak zonder onderlinge afstemming en versterken het versnipperd beeld dat vandaag de Scheldekaaien bepaalt. Er is nood aan een totaalvisie die uitgaat van de samenhang van het volledige projectgebied.

2.5 Verbinding tussen de Scheldeoevers en de aanliggende stadsdelen

Op kleinere schaal moeten de Scheldeoevers een lokale binding hebben met de achterliggende stadswijken. De sfeer en het karakter van de wijken moeten doorwerken en voelbaar zijn langs de Schelde. De verscheidenheid van de wijken vormt op die manier een insteek voor de invulling en de ruimtelijke verschillen op de Scheldekaaien zelf. Tegelijk kunnen deze kaaizones functioneren als een aanvulling op de achterliggende wijken.



2.6 Mobiliteit

De kaaiweg is een belangrijke stedelijke verkeersas, en vormt ook een belangrijke route voor uitzonderlijk vervoer naar de haven. De kaaien nemen vandaag de dag een groot aandeel van het parkeeraanbod in de binnenstad voor hun rekening. Mobiliteit is dus een heel belangrijk aandachtspunt voor de herinrichting van de Scheldekaaien. Het autoluw maken van de historische binnenstad is een belangrijke doelstelling van de Stad. De organisatie van de kaaistrook, de profilering van de kaaiweg, het openbaar vervoer en een aangepast parkeerbeleid op de Scheldekaaien moeten deze doelstelling ondersteunen.

2.7 Respectvolle houding ten aanzien van het historisch en archeologisch erfgoed op de Scheldekaaien

De Schelde speelt een belangrijke rol in de geschiedenis van onze stad. Langs de Schelde en zeker ten noorden van het Steen bevindt zich het belangrijkste historisch erfgoed van onze stad: de middeleeuwse bewonerskern van waaruit de huidige stad zich ontwikkelde. Resten van middeleeuwse houten woningen werden daar reeds ontdekt. Het zijn getuigen vanuit een ver verleden. Maar ook het industrieel erfgoed zoals de hangars en de havenhekkens heeft cultuurhistorische waarde.

Met deze rijke voorgeschiedenis zal het masterplan rekening moeten houden. Opgravingen en historische studies zullen daarom mee de uitvoering van het masterplan bepalen.



3. COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE





3. Communicatie en participatie

3.1 Betrokken partijen

De Stad treedt op als lokale overheid en staat in voor de ruimtelijke ordening van de Scheldekaaien en de inrichting van het openbaar domein. Intern zijn er verschillende stedelijke actoren direct betrokken bij het proces: de Planningscel van de stad Antwerpen, Toerisme, Cultuur, Monumentenzorg, Archeologie, de Stadsbouwmeester, AG Vespa, GAPA, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

W&Z nv treedt op als projectleider voor het Vlaams Gewest voor het beheer van de geconcessioneerde gronden binnen de Scheldekaaien en het realiseren van het geactualiseerd Sigmapijn. De Vlaams Bouwmeester is bij het project betrokken om toezicht te houden op de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van de herinrichting.

Naast deze trekkers zijn er ook verschillende andere partijen indirect betrokken bij het proces. Goede communicatie met deze actoren is nodig om een draagvlak voor het project te bekomen, enthousiasme te creëren en het aantrekken van investeerders te vergemakkelijken. Betrokken actoren zijn ondermeer: de Lijn, Toerisme Vlaanderen, het Loodswezen, de huidige concessiehouders, de Provincie Antwerpen, Ook het middenveld, bewonersgroepen en Antwerpse belangenverenigingen worden actief betrokken bij het Scheldekaaien project.



3.2 Het belang van communicatie en participatie

Het communicatietraject voor de Scheldekaaien is een verantwoordelijkheid van de Stad en W&Z nv. Vanuit het maatschappelijk belang van de Scheldekaaien als belangrijk stadsdeel en publieke ruimte voor een brede groep van bewoners en gebruikers, moet voornamelijk de Stad zichtbaar zijn in dit communicatietraject en zich profileren als aanspreekpunt.

Voor de coördinatie en de uitwerking van het communicatietraject werd een samenwerkingsovereenkomst rond communicatie ondertekend tussen de Stad en W&Z nv. Het communicatietraject verloopt over drie sporen: informatieverstrekking, overleg en participatie en inspirerende acties. Elk van de drie sporen wordt vanaf de studiefase uitgewerkt.

Informatieverstrekking moet bij een zeer brede doelgroep inzicht over het project geven. Het publiek moet voortdurend geïnformeerd worden tijdens de verschillende fasen van het planningsproces. Het moet een basis leggen voor constructief overleg tussen de verschillende doelgroepen en het ontwikkelen van maatschappelijk draagvlak voor het project.

De Stad gaat hiervoor een samenwerking aan met bewonersgroepen, belangenverenigingen en het middenveld. Samen trachten ze via gerichte acties en informatie- en participatiemomenten zoveel mogelijk mensen op de hoogte te brengen van het lopende project.

In het communicatieplan van de Scheldekaaien werden een aantal mijlpalen vastgelegd die zorgvuldig over het ganse traject werden gespreid. Tijdens deze mijlpalen bereikt de communicatie een hoogtepunt en worden de verschillende sporen maximaal op elkaar afgestemd. Daarbij kunnen deelprojecten van de Scheldekaaien en evenementen en projecten in de omgeving elkaar wederzijds ondersteunen. Een eerste mijlpaal in dit proces is de ondertekening van een principeovereenkomst door de betrokken publieke actoren. De oplevering van het Masterplan zal aanleiding geven tot een publiek congres, geflankeerd door de nodige ondersteunende initiatieven op de drie sporen.



TERMINOLOGIE



Terminologie

a) strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA)

Het strategisch ruimtelijk structuurplan biedt een overkoepelend beleid inzake stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening en stedenbouw. Het structuurplan vormt bovendien een totaalvisie waarin ook toekomstige stadsontwikkelingsprojecten, ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's), bouwprojecten, e.d. moeten passen.

Meer informatie op <http://www.ruimtelijkstructuurplanantwerpen.be/>

b) Waterwegen & Zeekanaal nv (W&Z nv)

In het westen en het centrum van Vlaanderen beheert Waterwegen en Zeekanaal NV, kortweg W&Z, de bevaarbare waterwegen en heel wat van de gronden erlangs. W&Z stimuleert het multifunctioneel gebruik van deze waterwegen en gronden, met oog voor de belangen van alle actoren en extra aandacht voor veiligheid en integraal waterbeheer. Meer informatie op <http://www.wenz.be>

c) Sigmaplan

Het Vlaamse Sigmaplan werd in 1977 opgesteld omdat het veiligheidsniveau tegen overstromingen rond de Zeeschelde onvoldoende was. Het plan moet ervoor zorgen dat het gehele Zeeschelde-bekken is beschermd tegen stormvloed. Veiligheid langs de Schelde en haar bijrivieren blijft ook in de toekomst voor Vlaanderen en Nederland een belangrijk aandachtspunt, o.a. omwille van de stijging van de hoogwaterstanden. Hiertoe heeft de afdeling Zeeschelde van Waterwegen en Zeekanaal NV in samenwerking met de betrokken overheden een geactualiseerde Sigmaplan opgemaakt. Meer informatie op <http://www.sigmaplan.be>

d) B.P.A. (Bijzonder Plan van Aanleg)

Een Bijzonder Plan van Aanleg is een beleidsdocument waarin de visie van de overheid wordt uitgedrukt omtrent de toekomstige ruimtelijke ordening.

Een Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) is een plan dat aan de hand van kaartmateriaal en stedenbouwkundige voorschriften aangeeft wat en hoe in een bepaald stadsdeel gebouwd en verbouwd mag worden: waar woningen mogen komen, waar kantoren, waar groenvoorziening, enz. Door het opmaken van een BPA concretiseert de stad haar ruimtelijk beleid. Een BPA legt immers bestemmingen en bouwvoorschriften vast op perceelsniveau. Door het verlenen van een statuut aan het eigendom wordt rechtszekerheid verschaft voor alle betrokkenen. Zo worden onder meer aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning getoetst aan de bepalingen in het BPA .

Een BPA heeft meestal betrekking op een deel van het gemeentelijk grondgebied, wat betekent dat er op het grondgebied van een gemeente meerdere BPA's van toepassing kunnen zijn.

e) R.U.P. (Ruimtelijk Uitvoeringsplan)

Een RUP is een juridisch document dat bepaalt waar en hoe er in de toekomst gebouwd en verbouwd mag worden. Op welke plaatsen kunnen er woningen, bedrijven, winkels, openbare ruimte en recreatie komen? Hoe hoog en hoe uitgebreid mag er worden gebouwd? Alle toekomstige ontwikkelingen, binnen welke termijn ook, zullen dan aan dit plan getoetst worden. In de toekomst zullen er enkel nog RUP's worden opgemaakt. Bovendien zullen de bestaande BPA's ook vervangen worden door RUP's.

f) M.E.R.

Een M.E.R. is een milieu effectenrapport. Milieueffectrapportage is een instrument om de doelstellingen en beginselen van het milieubeleid te helpen realiseren, nl. het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen.

Milieueffectrapportage is een juridisch-administratieve procedure waarbij voordat een activiteit of ingreep (projecten, beleidsvoornemens zoals plannen en programma's) plaatsvindt, de milieugevolgen ervan op een wetenschappelijk verantwoorde wijze worden bestudeerd, besproken en geëvalueerd.

De achterliggende grondgedachte suggereert dat het beter is om de voor het milieu schadelijke activiteiten (plannen en projecten) vanaf een vroeg stadium in de besluitvorming te ondervangen en bij te sturen. Het principe is eigenlijk eenvoudig: eerst denken en dan doen. Zo laat de milieueffect-rapportage toe daadwerkelijk een preventief milieubeleid te voeren. Meer informatie op <http://www.mervlaanderen.be>

g) TAW (Tweede Algemene Waterpassing)

De Tweede Algemene Waterpassing (TAW) is de referentiehoogte waartegenover hoogtemetingen in België worden uitgedrukt. Een TAW hoogte van 0 meter is gelijk aan het gemiddeld zeeniveau bij eb te Oostende. De tweede algemene waterpassing dateert uit 1947 en werd uitgevoerd door het Nationaal Geografisch Instituut.

h) Waterkering

Een waterkering is een lijnvormig object dat twee peilgebieden scheidt. Een waterkering kan in de vorm van een dam, een dijk, een duin of een wal.

Contact

Antwerpen aan 't Woord
Koen Kuylen
Dambruggestraat 109, 2060 Antwerpen
E-mail: antwerpenaanwoord@hotmail.com
Tel: 0485 94 71 41

UNIZO Antwerpen Stad
Nico Volckeryck
Kammenstraat 80, 2000 Antwerpen
E-mail: nico.volckeryck@unizo-antwerpen-stad.be
Tel: 0496 25 97 45

Waterwegen en Zeekanaal NV
Oostdijk 110, 2830 Willebroek
E-mail: info@wenz.be
Tel: 03 860 62 11

Stedelijk Wijkoverleg Stad Antwerpen
Piet Van Laecke
Gen. Armstrongweg 1, 020 Antwerpen
E-mail: piet.vanlaecke@stad.antwerpen.be
Tel: 03 241 9841

ACW-Antwerpen
Steven Wouters
Nationalestraat 111, 2000 Antwerpen
E-mail: steven.wouters@acw.be
Tel: 0486 95 47 54

Colofon

Deze brochure kwam tot stand via een samenwerking tussen stad Antwerpen, Waterwegen en Zeekanaal NV, Antwerpen aan 't Woord, UNIZO Antwerpen stad en ACW-Antwerpen.

Tekst:	Ian Coomans en Sofie Bullynck
Tekst afgesloten op:	02 10 2008
Realisatie:	Stad Antwerpen – Gemeentebedrijf Planningscel
Opmaak:	Grafisch Centrum van de stad Antwerpen
Wettelijk depotnummer:	D/2008/0306/235
V.U.:	Eddy Schevernels, Desguinlei 33, 2018 Antwerpen



STAD ANTWERPEN



Waterwegen en Zeekanaal NV

www.antwerpen.be
03 22 11 333