

**Gemeente Mortsel**  
**Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**  
**“Stadsplein”**  
**Toelichtingsnota**  
Dossier MOR103

Opdrachtgevend bestuur:  
Gemeentebestuur van Mortsel

10 september 2008



Provincie: Antwerpen  
Gemeente Mortsels  
Opdrachtgever: Gemeentebestuur van Mortsels  
Liersesteenweg 1  
2640 Mortsels  
Tel. : 03 444 17 17

Ontwerper: IGEAN dienstverlening  
Doornaardstraat 60  
2160 Wommelgem  
Tel: 03/350.08.11  
Fax: 03/353.34.10  
E-mail: ontwerp@igean.be

Dossiergegevens: Projectnummer MOR103

Opgemaakt: 25.05.2005 (1° aanzet verantwoordingsnota)

Aangepast:

- 27.01.2006 (1° concept voorontwerp)  
aangepast aan opmerkingen gemeente dd. 13.12.2005
- 14.03.2006  
werkdokument voorschriften voor bespreking met technische dienst
- 18.06.2007  
aanpassing voorschriften door GSA Mortsels
- 27.06.2007 (2° concept voorontwerp)  
aangepast aan opmerkingen gemeente dd. 02.02.2006 en 21.06.2007
- 08.08.2007 (3° concept voorontwerp)  
aanpassingen door GSA Mortsels ingevolge college
- 05.08.2008 (ontwerp)  
aangepast aan opmerkingen plenaire vergadering dd. 09.11.2007 en  
bespreking gemeente met NMBS en Infrabel dd. 25.06.2008
- 13.08.2008 (2° ontwerp)  
aangepast aan opmerkingen bespreking gemeente dd. 07.08.2008
- 04.09.2008 (3° ontwerp)  
aanpassingen door GSA Mortsels ingevolge college
- 10.09.2008 (4° ontwerp)  
aanpassingen ingevolge college

P. Geerts  
stedenbouwkundige

J. Van Hoydonck  
directeur-zaakvoerder



## Inhoud

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>5</b>
1.1. Situering van de opdracht .....	5
1.2. Leeswijzer.....	5
<b>2. Situering</b> .....	<b>6</b>
2.1. Situering van het plangebied.....	6
2.2. Ruimtelijke structuur op macroniveau.....	6
<b>3. Beleidskader</b> .....	<b>7</b>
3.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk.....	7
3.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	7
3.2.1. Afbakening van het Grootstedelijk gebied Antwerpen.....	7
3.2.2. Lijninfrastructuur op Vlaams niveau.....	7
3.3. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA) .....	8
3.3.1. Mortsel binnen de Antwerpse Fragmenten.....	8
3.3.2. De ruimtelijk-economische structuur.....	8
3.3.3. De verkeers- en vervoersstructuur .....	8
3.3.4. Het landschap .....	9
3.4. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mortsel .....	9
3.4.1. Stand van zaken .....	9
3.4.2. Richtinggevend gedeelte.....	9
3.4.3. Bindend gedeelte.....	13
3.5. Relevante sectorale beleidsplannen.....	14
3.5.1. Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP).....	14
3.5.2. Studies en plannen rond Fort 4 en de fortengordel .....	15
3.5.3. Mobiliteitsplan .....	15
3.5.4. Parkeerstudie .....	17
3.5.5. Provinciaal fietsrouteplan .....	17
<b>4. Bestaande juridische toestand</b> .....	<b>18</b>
4.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk.....	18
4.2. Synthesetabel bestaande juridische toestand .....	18
4.3. Nadere toelichting per plan.....	19
4.3.1. Gewestplan.....	19
4.3.2. Bijzondere plannen van aanleg .....	19
4.3.3. Afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Antwerpen.....	20
4.3.4. Rooilijnen.....	20
4.3.5. Beschermd monumenten .....	20
4.3.6. Lokale archeologische advieskaart .....	21
<b>5. Bestaande ruimtelijke context</b> .....	<b>22</b>
5.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk.....	22
5.2. Bestaande ruimtelijke structuur .....	22
5.2.1. Natuur en groen.....	22
5.2.2. Nederzettingstructuur.....	22
5.2.3. Verkeersstructuur .....	23
5.2.4. Bodemverontreiniging .....	23
5.3. Knelpunten, bedreigingen, kwaliteiten en potenties.....	24
5.3.1. Knelpunten.....	24

5.3.2. Bedreigingen.....	24
5.3.3. Kwaliteiten .....	24
5.3.4. Potenties .....	24
<b>6. Visie en ruimtelijke concepten .....</b>	<b>25</b>
6.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk.....	25
6.2. Visie.....	25
6.3. Doelstellingen.....	25
6.4. Ruimtelijke concepten.....	27
<b>7. Lijst met voorschriften die strijdig zijn en opgeheven worden.....</b>	<b>34</b>
7.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk.....	34
7.2. Op te heffen voorschriften.....	34
<b>8. Ruimtebalans .....</b>	<b>36</b>
8.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk.....	36
8.2. Ruimteboekhouding .....	36
<b>9. Watertoets.....</b>	<b>37</b>
9.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk.....	37
9.2. Resultaten watertoets.....	37
<b>Bijlage 1: sfeerbeelden .....</b>	<b>38</b>
<b>Bijlage 2: Overzicht procesverloop .....</b>	<b>42</b>
Procesverloop structuurschets Stadsplein via Open Oproep.....	42
Overlegmomenten opmaak BPA/RUP .....	42
<b>Bijlage 3: Bibliografie .....</b>	<b>43</b>
Literatuur .....	43
Bronnen kaartmateriaal.....	44

## Kaartenlijst

Kaart 1: situering van het plangebied.....	6
Kaart 2: ruimtelijke structuur op macroniveau.....	6
Kaart 3: gewestplan .....	19
Kaart 4: B.P.A.'s .....	19
Kaart 5: lokale archeologische advieskaart .....	21
Kaart 6: biologische waarderingskaart .....	22
Kaart 7: stadsontwerp (dakenplan).....	25

## Figurenlijst

Figuur 1: het winkelhart .....	10
Figuur 2: publieke ruimte .....	11
Figuur 3: centrummodel.....	16
Figuur 4: corridormodel .....	16
Figuur 5: publieke ruimte als drager .....	27
Figuur 6: luifels .....	27
Figuur 7: ondergrondse parking .....	28
Figuur 8: bestaande parkeerplaatsen te compenseren.....	28
Figuur 9: nieuwe bouwvolumes .....	29
Figuur 10: stationsgebouw en stadhuis.....	30
Figuur 11: nieuwe woongebouwen .....	30
Figuur 12: te bewaren zichtrelaties .....	31
Figuur 13: buffer en openbaar groen .....	31
Figuur 14: fietsverbindingen.....	32
Figuur 15: dynamische contour .....	32

## Lijst van foto's

Foto 1: stadhuis .....	22
Foto 2: straatwand zijde Grotenhof.....	23
Foto 3: Statielei.....	23

## Tabellenlijst

Tabel 1: synthese bestaande juridische toestand .....	18
Tabel 2: op te heffen voorschriften .....	34
Tabel 3: ruimteboekhouding.....	36

# 1. Inleiding

## 1.1. Situering van de opdracht

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de stad Mortsel werd door de gemeenteraad op 19 december 2006 definitief vastgesteld en het besluit van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 1 maart 2007 verleent goedkeuring aan het plan.

In de bindende bepalingen van dit GRS wordt de omgeving van station Oude God geselecteerd als plek voor stedelijke vernieuwing en wordt de ontwikkeling ervan als strategisch project in het vooruitzicht gesteld.

Om een juridisch kader te creëren voor deze ontwikkeling gaf het college van burgemeester en schepenen in zitting van 27 december 2004 de opdracht aan IGEAN Dienstverlening tot het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de site.

## 1.2. Leeswijzer

Het dossier bevat:

- een tekstbundel met de toelichtingsnota;
- een tekstbundel met stedenbouwkundige voorschriften;
- een grafisch plan met de bestaande en juridische toestand;
- een grafisch plan met de weergave van de verschillende bestemmingen.

### Inhoud van de toelichtingsnota

Na dit eerste inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plangebied gesitueerd in de ruimere context.

In hoofdstuk 3 worden de relevante beleidsplannen toegelicht. Deze vormen immers het kader waarbinnen dit RUP moet worden opgemaakt. Daarna wordt in hoofdstuk 4 een overzicht van de bestaande ruimtelijke en sectorale wet- en regelgeving, die van toepassing is bij de uitwerking van dit RUP, gegeven.

In hoofdstuk 5 wordt de bestaande ruimtelijke context beschreven. Dit resulteert in de weergave van knelpunten, bedreigingen, kwaliteiten en potenties.

In hoofdstuk 6 wordt een visie gevormd en worden ruimtelijke concepten uitgewerkt. Zoals in het decreet op de ruimtelijke ordening<sup>1</sup> bepaald, moet een opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en opgeheven worden eveneens deel uitmaken van het dossier. Deze lijst is te vinden in hoofdstuk 7.

In het 8<sup>de</sup> hoofdstuk komt de ruimtebalans aan bod en in het laatste hoofdstuk wordt het plan aan de watertoets onderworpen.

---

<sup>1</sup> Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening én alle latere wijzigingen, hiernavolgend DRO genoemd.

## 2. Situering

### 2.1. Situering van het plangebied

Kaart 1: situering van het plangebied

De gemeente Mortsel is een nagenoeg integraal verstedelijkt deel van het grootstedelijk gebied Antwerpen, doorkruist door wegen en infrastructuren. Er is uiteraard een sterke gerichtheid op Antwerpen, maar de gemeente Mortsel oefent zelf ook een aantrekkingskracht uit op de omliggende gemeenten.

Aan het kruispunt van de spoorlijn Antwerpen-Brussel en de Liersesteenweg (N10) situeert zich het plangebied: het plein dat gevormd wordt door de overwelving van de spoorweg.

### 2.2. Ruimtelijke structuur op macroniveau

Kaart 2: ruimtelijke structuur op macroniveau

Het plangebied is centraal in de gemeente gelegen. Het vormt in feite een begin- en eindpunt van het commerciële hart van de gemeente: de winkelstraten Antwerpsesteenweg en Statielei.

Bijna heel de gemeente is bebouwd, waarbij de spoorinfrastructuur als een begrenzend element van de stedelijke ontwikkeling heeft gefungeerd. Ten noorden van de spoorweg is er nog veel open ruimte aanwezig, waarvan wel een deel wordt ingenomen door de luchthaven van Deurne.

De terreinen van Afga-Gevaert op de grens met Antwerpen nemen een groot deel van de ruimte in beslag. Verder is er nog een industrieterrein tussen Vredebaan en Fort 5 en twee ambachtelijke zones.

Ook het ziekenhuis St.-Jozef en de psychiatrische instelling St.-Amadeus hebben een bovenlokale uitstraling.

Opvallend is het grote aantal recreatieterreinen in en rond Mortsel. Ook op dat vlak is er een aantrekkingskracht naar de omliggende gemeenten.

Op het vlak van groenvoorzieningen kan Mortsel bogen op een aantal groene ruimten die weliswaar ingesloten worden door bebouwing en infrastructuren. Ook de Forten zijn groene eilanden in de stedelijke ruimte. Verder maken de spoorwegbermen deel uit van de ecologische infrastructuur.

## 3. Beleidskader

### 3.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk wordt nagegaan welke beleidsdoelstellingen op het plangebied van toepassing zijn. Deze doelstellingen zijn te vinden in de verschillende ruimtelijke structuurplannen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hiervan worden de belangrijkste relevante elementen toegelicht.

Uiteraard is de relatie van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de stad Mortsel zeer belangrijk. Het RUP geeft immers uitvoering aan het GRS. In dit hoofdstuk worden daarom de aanknopingspunten die in het GRS werden opgenomen weergegeven. Later, in hoofdstuk 6, worden deze verder verfijnd en vertaald naar het plangebied van het RUP.

Ook beleidsplannen en studies met een sectorale invalshoek (zoals het mobiliteitsplan van de gemeente, het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan, parkeerstudie, ...) kunnen relevante beleidsopties en -elementen bevatten. Deze worden daarom eveneens in dit hoofdstuk kort besproken.

### 3.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

#### 3.2.1. Afbakening van het Grootstedelijk gebied Antwerpen

Mortsel behoort (gedeeltelijk) tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. In deze gebieden wordt een stedelijk gebiedbeleid gevoerd, waar ontwikkeling, concentratie en verdichting voorop staan. Dit betekent dat het ruimtelijk beleid gericht wordt op:

- het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving;
- het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten;
- het versterken van het stedelijk functioneren;
- en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit.

Volgende doelstellingen worden vooropgesteld:

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

Het afbakeningsproces voor de grootstedelijke gebieden wordt door het Vlaams gewest gestuurd; dit proces is momenteel nog gaande (zie ook 4.3.3).

De delen van de gemeente die niet binnen de begrenzing van het stedelijk gebied zullen vallen, behoren tot het buitengebied, waar de open ruimte domineert. Na de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen wordt duidelijk of er delen van Mortsel tot het buitengebied behoren.

#### 3.2.2. Lijninfrastructuur op Vlaams niveau

De spoorlijn Brussel-Antwerpen is een onderdeel van het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer.



## **3.3. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)**

### **3.3.1. Mortsel binnen de Antwerpse Fragmenten**

Het RSPA positioneert Mortsel binnen de hoofdruimte Antwerpse Fragmenten, een sterk verstedelijkt gebied waarin de hoogdynamische activiteiten thuishoren.

Elke hoofdruimte wordt nog eens onderverdeeld in een aantal deelruimten. Mortsel ligt grotendeels binnen de deelruimte Grootstedelijk Antwerpen (niet te verwarren met het grootstedelijk gebied Antwerpen, waarvan de afbakening een bevoegdheid is van het Vlaams gewest). Ook de deelruimte Antwerpse Gordel dringt d.m.v. groene vingers de gemeente binnen.

#### **Relevante doelstellingen**

- vernieuwen van het grootstedelijk gebied, dit vertaalt zich o.a. in:
  - vernieuwen van woonomgevingen;
  - realiseren van groenstructuren;
  - aantrekken van jonge bedrijfstakken;
  - stationsomgevingen als potentiële dienstzones.
- realiseren van een meer stedelijke dichtheid in de perifere woonomgevingen zoals Mortsel;
- verbeteren van de bereikbaarheid door het aanpassen en uitbouwen van het openbaar vervoersnet (Mortsel is hierbij een belangrijk knooppunt);
- realiseren van grootstedelijke fietsverbindingen (o.a. route langs spoorlijn Antwerpen-Brussel).

### **3.3.2. De ruimtelijk-economische structuur**

Als onderdeel van het grootstedelijk gebied is Mortsel eveneens een economisch knooppunt. De herstructurering van de industriële bedrijvigheid is hier een belangrijke opdracht.

Daarnaast biedt het grootstedelijk gebied Antwerpen met de openbaar vervoersknooppunten en binnenstedelijke plekken belangrijke potenties voor de vestiging van kantoorfuncties en voorzieningen.

### **3.3.3. De verkeers- en vervoersstructuur**

#### **Wegen**

N1 en N10 worden geselecteerd als secundaire wegen type III, dragers van fiets- en openbaar vervoersverbindingen. Auto- en vrachtverkeer blijven hier nog wel mogelijk maar zijn in principe ondergeschikt.

#### **Openbaar vervoer**

Het bestaande stelsel van radiale stamlijnen (gericht op Antwerpen-kernstad) wordt uitgebreid met tangentverbindingen. Mortsel wordt doorsneden door een tweetal stamlijnen (richting Kontich en Boechout) én door twee tangents (Zandvliet-Mortsel-Kontich en Hoboken-Mortsel-Boechout).

Mortsel-Oude God wordt bediend door treinen van het niveau L- en voorstadstreinen. Het station wordt eveneens geselecteerd als multimodaal en ingebed knooppunt.

## Fietsverbindingen

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bestaat uit non-stop hoofdroutes en bovenlokale fietsroutes. Langs de spoorlijn Antwerpen-Brussel ligt zo'n non-stop fietsroute en de N10 (Liersesteenweg) is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute.

### 3.3.4. Het landschap

De dubbele Antwerpse fortengordel is een bakenreeks op provinciaal niveau. Bvb. Fort 4 is een visuele blikvanger en fungeert als oriëntatiepunt.

## 3.4. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mortsels

### 3.4.1. Stand van zaken

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de stad Mortsels werd op 19.12.2006 definitief vastgesteld door de gemeenteraad. Het werd daarna goedgekeurd door de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 1 maart 2007.

### 3.4.2. Richtinggevend gedeelte

#### A. Gewenste groenstructuur

Relevant voor het RUP is het aangrenzende Fort 4, dat in de gewenste groenstructuur wordt aangeduid als structuurbepalend groenelement. Delen ervan zijn waardevol als natuurgebied en groene ruimte.

De inrichting van Fort 4 als stedelijk park wordt in het vooruitzicht gesteld:

*“Door het openstellen van Fort 4 veranderde een blinde vlek in het midden van de stad in een groene oase. De uitbouw van Fort 4 tot het bezoekerscentrum van de fortengordel vergroot de functionele waarde van het stedelijk park. De heraanleg van het buitenfort kan de aanpalende straten en gans de stad dichterbij het fort. In een gedeelte van het buitenglacijs is enkel ruimte voor ondersteunende ontwikkelingen van bestaande functies (recreatieve uitbouw in de omgeving van de sporthal) of bij gewenste ontwikkelingen die structuurversterkend zijn voor de stad (ontwikkeling stationssite).”<sup>2</sup>*

Over de bebouwing van het buitenglacijs wordt in het GRS nog het volgende bepaald:

*“Omwille van het grote historische en culturele karakter van het fort en de behoefte aan open ruimte in het centrum is bebouwing van het buitenglacijs van Fort 4 tot een minimum te beperken. De stad Mortsels vraagt de hogere overheid echter wel bebouwing voor wonen mogelijk te maken op de huidige parking achter het stadhuis en over het station. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de optie uit het RSV om wonen nabij stations te stimuleren. De bebouwing moet wel beperkt zijn, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving (o.a. mobiliteitsdruk en open zicht voor omwonenden), met het gabarriet van de omliggende gebouwen en met voldoende doorzicht naar het achterliggende Fort 4.*

*Dit betekent dat de huidige bestemming van ‘wegennis’ veranderd wordt in bestemming voor wonen. Voor het bebouwen van dit stukje open ruimte worden ruime compensaties voorzien door het afbreken van de hangars in Fort 4.”<sup>3</sup>*

<sup>2</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 121, GRS Mortsels, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsels

<sup>3</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 124, GRS Mortsels, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsels

## B. Gewenste nederzettingsstructuur

### B.1. Voorzieningen voor de regio

#### *Visie: uitbouw van de handelsas Antwerpsestraat-Statielei*

*“Het winkelcentrum van de Statielei is vandaag de sterkste troef voor Mortsel. De uitbouw en versterking van dit handelsapparaat kan de basis vormen voor aanvullende initiatieven. Een sterkere concentratie van winkels met een grote uitstraling dient nagestreefd. Daarvoor dient de kwaliteit van het bestaande handelsapparaat te worden verbeterd én bijkomende ruimte gezocht. Ook de wisselwerking met de markt speelt daarin mee.*

*Daarvoor moet de uitstraling van de omgeving verhogen, wat kan door de kwaliteit van de openbare ruimte van het hele winkelgebied sterk te verbeteren.*

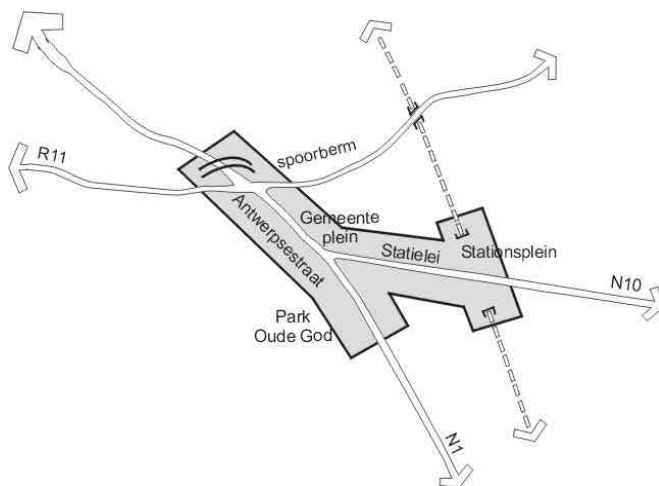
*De toekomst van het Gemeenteplein maakt deel uit van het project ‘Ruggengraat van Mortsel - kernversterking’. De heraanleg van het Gemeenteplein dient gelinkt te worden aan de heraanleg van de Statielei en het Stadsplein en aan het project rond de doortrekking van de tram.*

*Tegelijk moet de impact van het doorgaand autoverkeer verminderen, zonder de bereikbaarheid in het gedrang te brengen. Een aangepast parkeerbeleid moet dit ondersteunen. De geplande heraanleg van de hoofdwas is de uitgelezen kans om die vernieuwing door te voeren, dit project zal het beeld van Mortsel de komende decennia bepalen. Het is dus van het allergrrootste belang, een niet te missen kans.*

*Door niet alleen ruimte te bieden voor commerciële ontwikkeling, maar tegelijkertijd mogelijkheden te voorzien voor de aanvulling en verweving met niet-commerciële voorzieningen, kan de rol als handels- en dienstencentrum voor de regio nog versterken. Op die manier kan de stedelijke as het lokale niveau overstijgen en een functie vervullen voor het hele stedelijke gebied in de omgeving van Mortsel. De vernieuwing van het centrum hangt dus samen met de versterking van de hoofdstructuur, zowel richting Antwerpen, Lier als Mechelen.”<sup>4</sup>*

#### **Relevante concepten**

##### 1. Het winkelhart van de brug tot het station



*“De Statielei blijft het zwaartepunt. Aantrekkelijk openbaar domein, met ruimte voor voetgangers, een goede bereikbaarheid en aandacht voor het onafhankelijk bereikbaar houden van de bovenverdiepingen voor wonen boven winkels zijn noodzakelijk voor een sterk geheel. Bovendien moet deze hoofdwas een duidelijk begin en einde hebben. Daartoe kan het Stadsplein uitgebouwd worden tot een aantrekkelijke ruimte, doorlopend over de as Statielei-Liersesteenweg, geschikt voor markten en evenementen.*

Figuur 1: het winkelhart

*Met een concentratie van bijkomende voorzieningen (wonen, horeca, winkels, ...) zal het ruimtelijk een veel sterker eindpunt vormen van de commerciële as. Voeg daarbij de optimale bereikbaarheid en de sterke binding met de omliggende wijken en het*

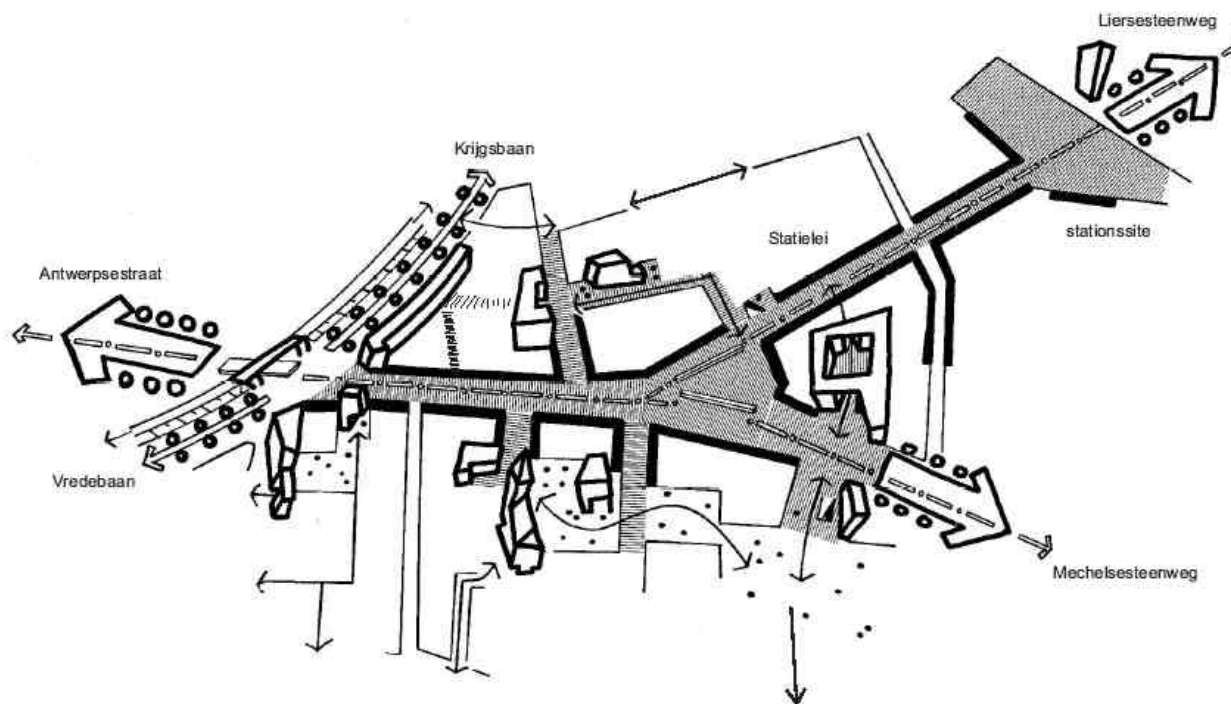
<sup>4</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 126, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

Stadsplein kan uitgroeien tot een echt knooppunt in de stad. De centrale open ruimte wordt echter zoveel mogelijk gevrijwaard.<sup>5</sup>

## 2. Fort 4: Hét uithangbord

“Om de toegankelijkheid van Fort 4 te optimaliseren en de wisselwerking met het centrumgebied te onderlijnen dienen beiden in de toekomst samen een sterk geheel te vormen. Een ruimtelijke koppeling van Fort 4 aan het kerngebied is daarom dan ook prioritair. Hier moet gedacht worden aan een directe toegang van op de Liersesteenweg, bijvoorbeeld via een bijkomende brug over de slotgracht.”<sup>6</sup>

## 3. Publieke ruimte als drager



Figuur 2: publieke ruimte  
bron: GRS Mortsel, Stramien cvba

“(…) om de globale uitstraling van de kern op niveau te brengen, moet werk worden gemaakt van het beeld.

Sterke architectuur voor bijkomende bebouwing, zeker op de scharnier- en focuspunten geven het centrumgebied een bijzondere uitstraling. Zowel de bebouwing aan het station, (...) vragen bijzondere aandacht. Ook de rol van de publieke ruimte is al sterk onderlijnd. Het is de hefboom bij uitstek om de beoogde vernieuwing en versterking op gang te brengen. De geplande doortrekking van de tramlijnen over de beide hoofdassen, biedt dé kans en dé uitdaging, voor de bepaling van het toekomstige beeld van Mortsel in de komende decennia.

Een samenhangend beeld, voor de hoofdassen en de bijbehorende clusters moet de ambitie van Mortsel verduidelijken. Uiteraard speelt de publieke ruimte ook een belangrijke rol in de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het gebied zelf én in de verkeersorganisatie van de ruimere omgeving. De inpassing van het verkeer in de ruimtelijke structuur en het ontwerp van de publieke ruimte is daarom essentieel,

<sup>5</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 128, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>6</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 130, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

waarbij doorgaand autoverkeer nooit meer de bovenhand mag halen, zeker niet in het globale beeld.

*Dat neemt niet weg dat de goede bereikbaarheid van de hele kern van levensbelang is. De voorziene doortrekking van de tramlijnen naar Boechout en Kontich zal de aantrekkingskracht naar het centrum van Mortsel gevoelig verhogen en daarvoor ook een geschikt alternatief bieden voor tal van verplaatsingen. Haltes van openbaar vervoer ondersteunen het goed functioneren. Daarvoor is de exacte ruimtelijke inpassing essentieel, juist op de scharnierpunten, voor het station en het stadhuis op de overwelfing zelf, aan het Gemeenteplein juist op de splitsing van beide hoofdassen en vlak onder de brug aan de spoorwegberm. (...)*

*Voor wie met de wagen komt zijn parkeervoorzieningen op loopafstand noodzakelijk, liefst aan begin en einde van de winkelas. (...) In het parkgebied Oude-God en op het Stadsplein kunnen ondergrondse parkeermogelijkheden worden voorzien.”<sup>7</sup>*

## **B.2. Aantrekkelijk stedelijk wonen**

### ***Boeiende plekken voor stedelijke vernieuwing ... verdichtingstrategieën in Mortsel***

Het Stadsplein wordt vanwege de strategische ligging als een zeer gunstige plek aangeduid voor nieuwe stedelijke inbreidingsprojecten in functie van kernversterking. Een beperkte bebouwing kan hier hoogwaardige (autoloze) woonmogelijkheden bieden. In de woonprogrammatie<sup>8</sup> wordt het Stadsplein dan ook opgenomen als een gebied op korte termijn te ontwikkelen.

### ***Een netwerk voor langzaam verkeer in Mortsel***

*“De uitbouw van een fietsroutenetwerk omvat voor Mortsel de realisatie van een non-stop hoofdrouthenetwerk langs de spoorlijnen Antwerpen-Brussel en Antwerpen-Lier (...)”<sup>9</sup>*

Dit hoofdrouthenetwerk omvat dus ook een mogelijke noord-zuid fietsverbinding onder het stadsplein.

## **C. Gewenste ruimtelijk-economische structuur**

### **Ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in het winkelhart**

*“Vanuit stedelijk perspectief kan Mortsel zich ook profileren in dienstverlening en kantoorvoorzieningen. De uitstekende bereikbaarheid met openbaar vervoer biedt mogelijkheden voor dit soort ontwikkelingen. Zowel de stationsomgeving als de terreinen langs de Edegemsestraat en de Mechelsesteenweg, komen hiervoor in aanmerking. Ook de vernieuwing van de hoofdassen kan nieuwe initiatieven op gang trekken, met een sterke combinatie van wonen, diensten en bedrijvigheid en commerciële activiteiten.”<sup>10</sup>*

### **Ontwikkelingsperspectief kantoorruimte Mortsel**

*“Bij de ontwikkeling van de stationssite en terreinen Oude God, dienen kantoorachtige ruimten te worden voorzien. Kantoorontwikkelingen in Mortsel bedienen slechts de lokale behoefte. Voor grootschalige ontwikkelingen is er geen ruimte.”<sup>11</sup>*

<sup>7</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 131, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>8</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 149-150, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>9</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 142, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>10</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 178, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>11</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 182, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

## D. Gewenste verkeers- en vervoersstructuur

### Uitbouwen van multimodale en kerngebonden knooppunten

*“De kruising Antwerpsestraat/Krijgsbaan, Gemeenteplein en station Mortsel Oude God zijn de bovenlokale schakels in Mortsel én in de zuidoostelijke Antwerpse stadsrand. Op deze overstappunten moet een vlotte transfer van tram naar bus of spoor en omgekeerd mogelijk zijn. Belangrijk is de uitbouw van een pendelaarsparking bij het station, ook voor fietsers, als bijdrage tot een vlot overstap-systeem (auto, bus, tram, trein.)”<sup>12</sup>*

### Parkeergebouwen sluiten aan op de hoofdverkeersstructuur

*“Een nieuwe parking aan het Stadsplein functioneert tegelijkertijd als overstapparking voor openbaar vervoer en als ‘activiteiten’ parking voor stadhuis, Fort 4 en de handelsas Statielei.”<sup>13</sup>*

## 3.4.3. Bindend gedeelte

### Nederzettingsstructuur

*“Selectie plekken voor stedelijke vernieuwing:*

- *stationsomgeving Oude God en deel buitenglacis (huidige parking)*
- *(...)*

*Mortsel wenst de realisatie van minimum 6% sociale woningen op haar grondgebied, overeenkomstig het gemiddelde dat nodig is om in Vlaanderen de vraag naar sociale huisvesting te dekken. Bij eigen projecten wordt daartoe een extra inspanning geleverd, met als streefdoel 15% van de nieuw te realiseren woningen.”<sup>14</sup>*

### Economische structuur

*“Selecteren van zones voor kantoren en dienstverlening in de binnenstad:*

- *Stationsomgeving Oude God”<sup>15</sup>*

### Strategische projecten

Het project stadsplein / omgeving station Oude God wordt in het bindend gedeelte aangeduid als strategisch project en als volgt omschreven:

*“Vooraf: Mortsel pleit voor het behoud van het hoofdstation Oude-God voor de ontwikkeling van de directe omgeving én voor de beheersing van de mobiliteit in de regio. Ook het goedgekeurde mobiliteitsplan is op dat vlak ondubbelzinnig. Samen met alle partners zal Mortsel pleiten voor oplossingen die de komst van de Hoge Snelheidslijn optimaal combineren met de regionale functies van het station Oude-God. Verder: het ‘Stadsplein en omgeving station Oude-God’ - waarvoor een RUP moet opgemaakt worden - is nu een kale, betonnen en lege vlakte die in de volksmond ‘de overwelving’ genoemd wordt. Het RUP-gebied wordt in het midden doorsneden door de Liersesteenweg, langs de noordelijke kant begrensd door Fortstraat en Dosfellei en in het zuiden begrensd door Sint-Benedictusstraat, Christus Koninglaan en Floralaan. Bij de opmaak van een RUP wordt rekening gehouden met volgende krachtlijnen:*

<sup>12</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 193, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>13</sup> Richtinggevend gedeelte, pag. 196, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>14</sup> Bindend gedeelte pag. 205, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

<sup>15</sup> Bindend gedeelte pag. 205, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

1. *Algemeen is het de bedoeling om van de 2 overwelvingen (de overwelvingen ten noorden en ten zuiden van de Liersesteenweg) één levendig 'stadsplein' te maken, een stedelijk plein dat ontmoeting stimuleert, de activiteiten langs en rond het stadhuis vrijwaart, met voorzieningen voor de markt, evenementen en parkeren. Bovendien is het stadsplein een knooppunt van openbaar vervoer (bus, tram en trein) met aandacht voor de zwakke weggebruiker en met een link tussen het commercieel centrum, stadhuis en Fort 4.*
2. *Zowel de overwelving zuid en noord alsook de Statielei voorzien nu bovengrondse parkeermogelijkheden. Een parking onder het stadsplein geeft mogelijkheden om het commercieel centrum Statielei meer ruimte te geven voor voetganger, fietser en handelaar (door de parkeerplaatsen uit de Statielei te halen) en het plein mogelijkheden te geven voor ontmoetingsruimte en evenementen.*
3. *Het 'knooppunt voor openbaar vervoer' wordt o.m. gerealiseerd door het treinstation Mortsel-Oude-God en de komende haltes van de tram die gepland worden in het kader van Fase 2 van het Masterplan-Antwerpen. Bijkomend keurde het Vlaams Gewest een fietserstunnel goed die Sint-Benedictusstraat en Dosfellei verbindt.*
4. *Het 'stadsplein' moet een duidelijk eind- of beginpunt worden van het commercieel winkelcentrum Statielei. Dat rafelt nu - richting stadsplein - uit.*
5. *Om het stadsplein levendig te maken en intimiteit voor de gebruiker te realiseren kan eventueel aan bebouwing gedacht worden (wonen, winkels, horeca, ...). Nieuwe bebouwing moet altijd rekening houden met de draagkracht voor de omgeving (bijv. mobiliteitsdruk, wat betreft hoogte niet hoger dan het gabariet van omliggende bebouwing). En moet de centrale open ruimte zoveel mogelijk vrijwaren.*
6. *Het stadsbestuur wil de parking achter het stadhuis van bestemming veranderen. Als de huidige bestemming 'wegenis' vervangen wordt door 'wonen', is een beperkte bebouwing mogelijk, met doorzicht naar het achterliggende Fort 4, bestemd o.a. voor senioren die daardoor vlak bij het stadscentrum kunnen wonen."*

16

## 3.5. Relevante sectorale beleidsplannen

### 3.5.1. Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP)

#### Stand van zaken

Het hiernavolgende is gebaseerd op het GNOP van de stad Mortsel, meer bepaald de basisinventaris van 10 maart 1996 en de natuurbeleidsnota en actieplan van 11 september 1996.

#### Inhoud

In het GNOP wordt o.a. de waarde van Fort 4 en de spoorwegbermen erkend. Voor beide worden een aantal voorstellen tot beheer en inrichting geformuleerd.

#### Fort 4

De doelstelling voor Fort 4 is het creëren van een aaneengesloten groengebied, waarin prioriteiten kunnen worden gelegd voor natuurbehoud of zachte recreatie, naargelang het deelgebied. Vooral het binnenglacis wordt best weerhouden voor natuurbehoud.

<sup>16</sup> Bindend gedeelte pag. 208-209, GRS Mortsel, juni 2006, Stramien i.o.v. stadsbestuur Mortsel

### **Spoorwegbermen**

Het behoud en de ontwikkeling van de typische spoorwegfauna en -flora is hier de doelstelling, evenals de optimalisatie van de corridor- en verbindingfunctie.

Voor de spoorwegen die nog in gebruik zijn gelden uiteraard een aantal randvoorwaarden: meestal geen hoge begroeiingen, goede begaanbaarheid van het emplacement en geen overwoekering van het schouwpad en ballastbed.

## **3.5.2. Studies en plannen rond Fort 4 en de fortengordel**

### **Structuurschets fortengordel**

In opdracht van het provinciebestuur werd in 2001 een structuurschets uitgewerkt voor de fortengordel rond Antwerpen. De binnenste fortengordel werd als één van de eerste strategische projecten uit het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen uitgekozen, vooral omwille van het structurerend belang voor het grootstedelijk gebied Antwerpen.

Fort 4 wordt in deze studie aangeduid als basisfort, met een bezoekers- en congrescentrum en stedelijke voorzieningen. Het onderscheidt zich namelijk van de andere forten door zijn strategische positie in de gordel. Dit was vroeger, in militair opzicht, zo en is ook vandaag, op stedelijk vlak, het geval.

Concreet vertaalt zich deze visie in onthaal en stedelijk amusement als hoofdfunctie. In het binnenfort kunnen ondersteunende voorzieningen als onthaal, expositieruimte, feestzaal, congresruimte en schouwburg. In het buitenfort kunnen het zwembad en de sporthal blijven bestaan met eventueel aanvullende functies in de groene omgeving van het buitenfort.

### **Masterplan Fort 4**

In opdracht van de stad Mortsel werd de voorgaande visie geconcretiseerd in een masterplan voor de site van Fort 4 (30 september 2002). Dit plan bevat een totaalconcept voor de site, een voorstel voor herbestemming, een fasegewijze planning en een raming.

Algemeen uitgangspunt is het valoriseren van het waardevolle groengebied in het hart van Mortsel en het herbestemmen van het historische patrimonium. De basisoptie is een culturele herbestemming in een groen parkgebied. Een gastvrije plek voor een brede groep van cultuurminnaars en ruimte voor zachte recreatie. Een oase van rust, natuur en cultuur in het centrum van de stad.

Belangrijk is de relatie met de stad en het openbaar vervoer. Vanaf het plein voor het stadhuis en het station moet er een verbinding gelegd worden. Een nieuwe voetgangersbrug moet het fort toegankelijk maken vanuit de stad.

## **3.5.3. Mobiliteitsplan**

### **Stand van zaken**

Beleidsplan conform verklaard door de auditor op 10 juni 2003 en goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 juni 2003.

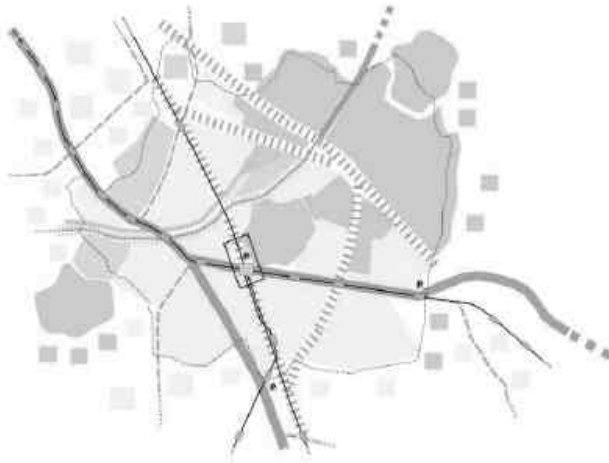
### **Inhoud**

In de synthesesnota werden drie ruimtelijke modellen voorgesteld, gebaseerd op mogelijke ontwikkelingen van het openbaar vervoer:

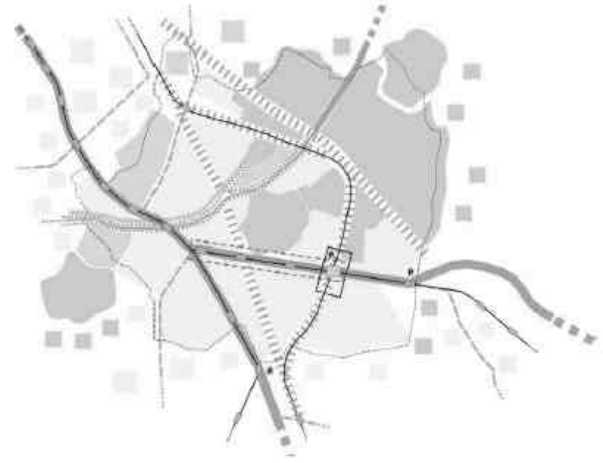
- centrummodel: station Oude God wordt verder uitgebouwd als voorstedelijk overstappunt, en versterkt zo de huidige compacte handelskern.



- corridormodel: station Oude God wordt vervangen door een nieuw station op de kruising van lijn 27 en de Liersesteenweg, wat leidt tot uitrekking van het centrumgebied tot aan het nieuwe station.
- diffuus model: combinatie van beide vorige modellen, waarbij het openbaar vervoersaanbod verspreid wordt tussen drie locaties.



Figuur 3: centrummodel



Figuur 4: corridormodel

bron: mobiliteitsplan Mortsel, Langzaam Verkeer vzw

De stad Mortsel is, net als AWW en De Lijn, voorstander van het centrummodel. De NMBS ziet het diffuus model beter passen in haar toekomstvisie inzake de bediening van Mortsel. Als basis voor de opmaak van het beleidsplan van het mobiliteitsplan werd uitgegaan van het centrummodel.

#### **Wegencategorisering**

- N10: secundaire weg type III (op provinciaal niveau)
- op lokaal niveau, volgende wegen als lokale wegen type II (gebiedsontsluitingswegen):
  - Fortstraat - Lodewijk Dosfellei
  - St.-Benedictusstraat

#### **Herinrichting stationsomgeving Mortsel Oude-God**

Mortsel zal als voorstedelijk knooppunt van openbaar vervoer fungeren. Ter ondersteuning zal deze locatie als een strategisch ruimtelijk project met nieuwe centrumfuncties (diensten, horeca, ...) ontwikkeld worden. Bestaande potenties in de omgeving, zoals Fort 4, worden gekoppeld aan deze nieuwe ontwikkelingen.

Het plein verwerft op die manier een zeer sterke ruimtelijke betekenis: enerzijds als toegangspoort tot de kern van Mortsel en anderzijds als belangrijke publieke ruimte in de stad.

Het mobiliteitsplan reikt ook enkele conceptelementen aan voor de herinrichting:

- polyvalent plein;
- verbinden van fietsroutes;
- rijlappers voor autoverkeer;
- ondergrondse parking als centumparking en Park & Ride (inclusief in- en uitrit);
- uitbouw van tramhaltes op plein;
- uitbouw van bushalte (terminus);
- integreren van treinstation als publieke ruimte;

- mogelijkheden tot verdichting van de pleinranden en aantrekking van nieuwe functies (bv. horeca en diensten);
- de herinrichting dient te worden gericht op de verblijfsfunctie.

De huidige gefragmenteerde situatie dient te worden vervangen door één ruimtelijk samenhangend geheel. Dit betekent de ruimtelijke en functionele koppeling van de ondergrondse parking, de treinperrons, en de zuidzijde van het plein.

Mogelijk kan er een mobiliteitswinkel worden uitgebouwd op initiatief van de stad Mortsel, waarin de verkoops- en ontvangstruimten van NMBS en De Lijn geïntegreerd worden.

Als toegangspoort tot het centrumgebied van Mortsel moet de herinrichting een centrumsfeer teweegbrengen die voldoende impact heeft op het rijgedrag van de automobilist. Het plein dient ervoor te zorgen dat de overgang van 50 km/u naar 30 km/u ruimtelijk tot uiting komt en bijgevolg nageleefd wordt.

### 3.5.4. Parkeerstudie

In opdracht van het stadsbestuur van Mortsel werd door Tritel een parkeerstudie opgemaakt. De hiernavolgende bespreking is gebaseerd op het eindrapport van deze studie (september 2005).

#### Eindconcept

Op basis van een onderzoek naar de parkeerproblematiek (vraag en aanbod van parkeerplaatsen) van het gebied wordt hierin via een aantal tussenstappen een globaal concept voorgesteld, dat reeds rekening houdt met de toekomstige situatie (herprofilering Antwerpsestraat, Statielei en Liersesteenweg en aanleg ondergrondse parking onder stadsplein en onder stadstuin Oude God) en dat volgende elementen omvat:

- creëren van extra parkeeraanbod op afstand (bvb. P&R aan eindpunten tramassen) zorgt voor een afname van de parkeerbehoefte;
- invoeren van stationsparkeren (bijkomend betalend parkeeraanbod van 175 plaatsen voor treinpendelaars);
- compensatie van het parkeeraanbod (uitbouw en optimalisatie van een betalende parking langs de Krijgsbaan);
- invoeren van een gedifferentieerde tarifiering (waarborgt een aanbod voor bewonersparkeren).

#### Balans eindconcept

Er blijft een tekort op woensdagvoormiddag (marktdag) en zaterdag in de zone Statielei, maar dit wordt opgevangen door een overschot in de zone Oude God. Op piekmomenten blijft er dus een druk bestaan binnen deze zones, maar het verder verhogen van het aanbod zou de rendabiliteit aantasten.

### 3.5.5. Provinciaal fietsrouteplan

Het traject langs de spoorlijn Antwerpen-Brussel is door het provinciebestuur geselecteerd als functionele hoofdroute.

Ook de selectie van de N10 (Liersesteenweg) als secundaire weg type III is van belang. Het ontwikkelingsperspectief van secundaire wegen type III is namelijk dat van een as voor fietsverkeer en openbaar vervoer. Dit impliceert dat de N10 eveneens als bovenlokale functionele fietsroute is geselecteerd in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

## 4. Bestaande juridische toestand

### 4.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk komen juridische plannen aan bod, die ofwel geheel of gedeeltelijk in het plangebied liggen ofwel in de nabije omgeving ervan liggen en door hun eigenheid van belang kunnen zijn bij de verdere uitwerking van het RUP.

Eerst wordt een overzichtstabel getoond, waarna er een korte toelichting per relevant plan volgt. Verder komen ook een aantal plannen waarvan de juridische draagkracht nog onduidelijk is in dit hoofdstuk aan bod.

### 4.2. Synthesetabel bestaande juridische toestand

Tabel 1: synthese bestaande juridische toestand

Plan	Kenmerken
Gewestplan en ontwerp-gewestplan	Gewestplan Antwerpen (KB 03.10.1979) zie paragraaf 4.3.1
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen: afbakeningsvoorstel 15.04.2005 zie paragraaf 4.3.3
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen
Algemene plannen van aanleg	geen
Bijzondere plannen van aanleg	– BPA Centrum (KB 16.01.1991) – BPA 3bis D Centrum (KB 23.03.1983) zie paragraaf 4.3.2
Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen	geen
VEN-gebieden (natuurdecreet)	geen
Verkavelingsvergunningen	geen
Rooilijnplannen	Rooilijnen vastgelegd volgens BPA Centrum: – Grotenhof – Statielei – Floralaan Rooilijnen vastgelegd volgens BPA 3bis Ten Dorpe: – Liersesteenweg – Sint-Benedictusstraat zie plan bestaande en juridische toestand en paragraaf 4.3.4
Buurtwegen	Buurtweg nr. 9: Sint-Benedictusstraat
Erfdienstbaarheden	geen
Habitatrichtlijngebieden	geen
Vogelrichtlijngebieden	geen
Erkende natuurreservaten	geen
Gebieden met recht van voorkoop	geen
Beschermde monumenten	Fort 4 (Besluit Vlaamse Executieve van 11.04.1984) zie paragraaf 4.3.5
Beschermde landschappen	geen
Beschermde stads- en dorpsgezichten	geen
Erfgoedlandschappen (Landschapsatlas)	geen

Archeologische advieszones	ja zie paragraaf 4.3.6
Waterlopen	geen
Beschermingszones grondwaterwinningen	geen
PV's van bouwovertreedingen	geen

bron: GRS Mortsel, gemeentebestuur Mortsel, OC-Gis Vlaanderen en eigen onderzoek

## 4.3. Nadere toelichting per plan

### 4.3.1. Gewestplan

Kaart 3: gewestplan

Het gewestplan Antwerpen (KB 03.10.1979) bepaalt dat het plangebied nagenoeg volledig gelegen is in woongebied waar bijzondere voorschriften van toepassing zijn betreffende de hoogte van de gebouwen.

Enkel de noordelijke zone (waar zich heden een parking bevindt) is parkgebied, aansluitend bij de terreinen van Fort 4, die ook volledig als parkgebied bestemd zijn. Verder vallen nog de zones voor dagrecreatie op. Hier bevinden zich een zwembad en sporthal.

### 4.3.2. Bijzondere plannen van aanleg

Kaart 4: B.P.A.'s

De bestemming van nagenoeg de hele zone die het plangebied bestrijkt, werd verfijnd in twee gemeentelijke bijzondere plannen van aanleg:

- BPA Centrum (KB 16.01.1991), waarvan binnen het plangebied van het RUP volgende artikels voorkomen:
  - Artikel 9 “Plaatsen bestemd voor openbare gebouwen” waar zich het station en het stadhuis bevinden. Deze bestemming is ten dele achterhaald, aangezien in de toekomst het stationsgebouw mogelijk een andere bestemming zal krijgen.
  - Artikel 10 “Groengebieden” omvat het bosje dat zich ten oosten van het stadhuis bevindt.
  - de rest van het plangebied is aangeduid als openbare wegenis, waarvoor geen stedenbouwkundige voorschriften terug te vinden zijn. Een deel van deze zone is gearceerd en valt onder het artikel 11 “Plaatsen bestemd voor de inwendige ontsluiting van woongebieden (verkeersarme straten en pleinen)” waar alle constructies verboden zijn, met uitzondering van schuilhuisjes, kaarthoekjes, beplanting, plantenbakken, straatmeubilering, speelplekken en dergelijke.
  - tenslotte is er nog artikel 13 “Plaatsen voor ondergrondse garages”
- BPA 3bis D Centrum (KB 23.03.1983).
  - de zones van dit BPA die binnen het plangebied van het RUP vallen zijn ingekleurd als rijweg, voetpad, fietspad of verkeersgroen, maar aan deze zones werd geen voorschrift gekoppeld (dit komt wel meer voor in BPA's uit die tijd)

Dit betekent dus dat bij de goedkeuring van het RUP voor het stadsplein de hierboven vermelde voorschriften worden opgeheven (zie ook hoofdstuk 7).

### 4.3.3. Afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Antwerpen

#### Visie: Mortsel als onderdeel van het stedelijk netwerk

Nagenoeg heel het grondgebied van Mortsel ligt binnen de voorlopige afbakeningslijn. Enkel de open ruimte tussen Fort III, de Krijgsbaan en de spoorweg richting Lier valt erbuiten.

De gewenste ruimtelijke structuur voor het grootstedelijk gebied spreekt van een policentrische aanpak voor het Antwerpse. Het tramnet heeft hierin een sterke ruimtelijk structurerende functie. Tramlijnen (en de geplande verlengingen) brengen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op gang en zijn een motor van stedelijke dynamiek.

De netwerkstad wordt hier gezien als een geheel van verschillende soorten polen, die zich situeren op kruispunten van infrastructuur, zowel voor privé-vervoer als voor openbaar vervoer.

De stationsite wordt geselecteerd als een pool van niveau 3. Deze komen in aanmerking voor programma's met een grootstedelijke uitstraling, maar minder grootschalig dan bijvoorbeeld een aantal knooppunten op de Singel (niveau 2). Specifiek over de omgeving van het IR-station van Mortsel wordt nog gezegd dat deze een zekere grootstedelijke uitstraling heeft, maar dat de ruimtelijke mogelijkheden beperkt zijn tot kleinschalige verdichting.

#### Stand van zaken

Op 1 juli 2008 werd er een plenaire vergadering georganiseerd over het voorontwerp van gewestelijk RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen. In dit voorontwerp kennen de opties rond het stadsplein van Mortsel geen doorvertaling naar het verordenende grafisch plan.

Deze doorvertaling wordt immers aan de gemeente toevertrouwd (en deze gebeurt door middel van het voorliggende RUP 'Stadsplein') zolang er maar over gewaakt wordt dat de ontwikkeling van het stadsplein past binnen het bovenlokale beleidskader.

### 4.3.4. Rooilijnen

De afbakening van het plangebied van het RUP wordt deels bepaald door bestaande rooilijnen:

- ten westen wordt het plangebied afgebakend door de rooilijnen van Grotenhof, Statielei en Floralaan, zoals vastgelegd in het BPA "Centrum" bij KB van 16.01.1991;
- het zuidoostelijke deel van het plangebied wordt afgebakend door de rooilijn van Liersesteenweg en Sint Benedictusstraat, zoals vastgelegd in het BPA "3bis D Centrum" bij KB van 23.03.1983.

Deze rooilijnen worden niet opgeheven door het voorliggende RUP en blijven dus bestaan.

### 4.3.5. Beschermd monumenten

Bij besluit van de Vlaamse Executieve van 11.04.1984 werden de oude delen van Fort 4, meer bepaald het binnenfort, de droge gracht, de contre-exarpe, de exarpe, de ingang, het hoofdfront, de caponnière, de halve caponnière links, de halve caponnière rechts, het officierengebouw en de totale aanleg gevormd door buitenglacées, grachten en aarden wallen om reden van de historische waarde beschermd als monument.

### 4.3.6. Lokale archeologische advieskaart

De lokale archeologische advieskaart duidt zones aan die beschermd worden als archeologische zone op basis van het decreet houdende bescherming van het archeologisch patrimonium<sup>17</sup>. Deze zones worden in verschillende types onderverdeeld, waarbij voor elk type bepaalde voorschriften gelden.

Het voorziene plangebied van het RUP omvat een deel van een zone type C. In dit type worden specifieke maatregelen tot actieve of passieve bescherming of vrijwaring en ontsluiting van de archeologische zone opgesomd. Het is de bedoeling dat deze vertaald worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Indien niet mogelijk is deze zones in de structuurplanning of bij het opmaken van RUP's te vrijwaren, gelden de volgende bepalingen:

- Bij bodemverstoringen dient steeds archeologisch advies ingewonnen te worden in de eerste fase van de planning. Het is de bedoeling dat archeologen van het 'BRON'<sup>18</sup> mee opgenomen worden in adviesraden en overlegorganen van de geplande werkzaamheden<sup>19</sup>. In overleg met deze archeologen wordt een bepaalde periode afgesproken en een bestek opgemaakt voor het archeologisch onderzoek vóór de aanvang van de werken.
- Het archeologisch onderzoek zal gebeuren in volgende stappen:
  - het 'prepareren' van het terrein: afgraven van de teelaarde of de verstoorde laag tot op het archeologisch leesbare niveau. Heel de zone die staat aangeduid en die verstoord zal worden wordt op deze manier geprepareerd.
  - selecteren van zones voor verder onderzoek.
  - het uitvoeren van het archeologisch onderzoek.
  - het vrijgeven van het terrein voor het vervolg van de werken.
- Verder geldt steeds de archeologische meldingsplicht.

---

<sup>17</sup> Op 16 januari 1992 werd in Valetta (Malta) de 'Europese conventie voor de Bescherming van het Archeologisch Erfgoed' (gewoonlijk het 'verdrag van Malta' genoemd) opgemaakt. Deze conventie duidt op de noodzaak archeologie beter te integreren in het beleid en geeft hiervoor richtlijnen aan, zowel wat betreft ruimtelijke planning en beschermingsbeleid als financiering van het archeologisch onderzoek. Deze richtlijnen werden gedeeltelijk opgenomen in het Vlaamse 'Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium' van 30 juni 1993 (BS 15.09.1993).

<sup>18</sup> voordien bekend als Instituut voor het Archeologisch Patrimonium

<sup>19</sup> art. 5 van het Verdrag van Malta en art. 5 van het decreet '93

## 5. Bestaande ruimtelijke context

### 5.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk wordt eerst de bestaande ruimtelijke structuur op microniveau beschreven, waarna een evaluatie onder de vorm van een knelpunten en potenties analyse wordt gegeven.

### 5.2. Bestaande ruimtelijke structuur

#### 5.2.1. Natuur en groen

Kaart 6: biologische waarderingskaart

De terreinen van Fort 4 hebben een belangrijke biologische waarde. Er bevindt zich een waardevolle bosvegetatie en een diversiteit aan flora en fauna. Vooral de grote vestinggracht is biologisch zeer waardevol.

Mogelijk wordt het binnenfort opgenomen als natuurverwevingsgebied in het Integraal Verbindend en Ondersteunend Netwerk (IVON) van de natuurlijke structuur op Vlaams niveau.

Ook de begroeiing van de spoorwegbermen heeft een (relatieve) ecologische waarde, omdat deze enigszins kunnen beschouwd worden als structurerende elementen. Vooral de beeldwaarde van deze groenstructuur is echter belangrijk.

Voor het stadhuis, aan de Liersesteenweg bevinden zich een vijftal waardevolle hoogstammen.

#### 5.2.2. Nederzettingstructuur



Foto 1: stadhuis

Het plein voor het stadhuis van Mortsel situeert zich grotendeels op de overwelving van de verdiepte spoorweg.

Het wordt verder afgebakend door de bebouwing van de Sint-Benedictusstraat, de Floralaan en de Grotenhof. Deze bebouwing heeft ter hoogte van het plein een sterk stedelijk karakter en bestaat hier meestal uit twee à drie bouwlagen met een plat dak.

In het noorden en noordoosten wordt het plein begrensd door het station, het stadhuis en de twee gebouwen van de lokale politie.

De overwelving van de spoorweg neemt de begrenzing aan de zuidelijke kopkant weg. De genoemde straatwanden horen ook niet echt bij het plein. Het stadhuis staat eerder geïsoleerd en verbreekt een mogelijke relatie met Fort 4.

In de omgeving van het stadhuis zijn een aantal gemeenschapsvoorzieningen terug te vinden: de stedelijke diensten, het zwembad en de sporthal, het marktplein met horeca en natuurlijk het station Oude God.



Foto 2: straatwand zijde Grotenhof

### 5.2.3. Verkeersstructuur



Foto 3: Statielei

De Statielei-Liersesteenweg, een gewestweg, is één van de belangrijkste verkeersaders van Mortsel en vormt hierdoor een ruimtelijke barrière die de noord- en zuidkant van het plein fysisch van elkaar scheidt.

De overgang van de Statielei (een drukke winkelstraat) naar de Liersesteenweg (lang en monotoon) is eerder onduidelijk. Het plein wordt verder nog in noord-zuid richting doormidden gesneden door de Lodewijk Dosfellei, een lokale gebiedsontsluitingsweg, die daardoor nog eens een tweede barrière vormt.

Ook Grotenhof en Floralaan krijgen veel (lokaal) verkeer te verwerken.

#### De spoorweg

De spoorlijn Antwerpen-Brussel is de oudste van België. Ze werd aangelegd in 1835 en toen al was er een halte voorzien aan de kruising met de Liersesteenweg.

Het elektrisch dieptespoor werd uitgegraven rond 1934 en de overwelving die het huidige stadsplein vormt werd door de NMBS in 1975 aangelegd.

### 5.2.4. Bodemverontreiniging

De OVAM heeft ter hoogte van de driehoek Statielei, Lindelei en spoorweg een belangrijke grond- en grondwaterverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen (VOC's) vastgesteld. Een beschrijvend bodemonderzoek werd opgestart met als doel de aangetroffen verontreiniging af te perken, zowel horizontaal als in de diepte.

Er kan echter al met zekerheid gesteld worden dat een saneringsproject zal moeten worden opgesteld.



## 5.3. Knelpunten, bedreigingen, kwaliteiten en potenties

### 5.3.1. Knelpunten

- Op niveau van de gemeente kan gesteld worden dat het woonaanbod te eenzijdig gericht is op grote woningen en niet afgestemd op de zich verder zettende gezinsverdunding en vergrijzing. Bouwmogelijkheden zijn schaars in de gemeente en het woningpatrimonium is eerder verouderd. Ook het aanbod aan sociale woningen is klein en nog te veel gericht op grote gezinnen.
- De open ruimte van het stadsplein wordt versnipperd door intense verkeersstromen. Dit maakt dat er op het plein een gebrek aan intimiteit, rust en menselijke aanwezigheid kan worden vastgesteld.
- De inrichting van Statielei en Liersesteenweg is niet afgestemd op hun dubbele functie (lokale ontsluiting en bovenlokale verbinding).

### 5.3.2. Bedreigingen

- Dat dit plein zelfs geen naam heeft is kenschetsend voor de ruimtelijke invulling en waarde ervan: een onaantrekkelijke parkeervlakte met onsamenhangende of ontbrekende randbebouwing. De enige activiteiten zijn de wekelijkse markt op het zuidelijke deel van het plein en sporadische evenementen zoals het jaarlijkse stadsfeest, middenstandsfeesten, circus en kermis.
- De groei van automobiliteit is een bedreiging voor de leefbaarheid van de kern. Er is daardoor een dringende nood aan alternatieven.

### 5.3.3. Kwaliteiten

- Het centrum van Morstel kan bogen op een hoogwaardig voorzieningenniveau. Er zijn zelfs mogelijkheden voor zachte en harde recreatie (in open lucht).
- Er is een zeer goede ontsluiting op lokaal én bovenlokaal niveau. Dit is niet alleen zo voor autoverkeer, maar ook een rechtstreekse treinverbinding met Antwerpen en Brussel en een goed uitgebouwd openbaar vervoersnet van tram en bus zorgen hiervoor.

### 5.3.4. Potenties

- Als onderdeel van het grootstedelijk gebied Antwerpen heeft Mortsel zeker potenties om zich te ontwikkelen als stad in de rand. In de stationsomgeving zijn er kansen om dienstverlening en kantoorvoorzieningen uit te bouwen.
- Mortsel kan inspelen op de toenemende vraag naar recreatieve voorzieningen vanwege de stedeling.
- De steenwegen hebben ruimtelijke en functionele potenties. Uiteraard zijn ze essentieel voor de ontsluiting en bereikbaarheid van Mortsel én voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoer. Ze fungeren ook als structurerende en ordenende elementen. De Statielei is een ruggegraat die potenties biedt voor toekomstige ontwikkelingen. Beeldbepalende elementen zoals stadhuis en station kunnen zorgen voor oriëntatie en herkenbaarheid.

## 6. Visie en ruimtelijke concepten

### 6.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk

Hiernavolgend worden de visie en concepten uit het GRS (zie hoofdstuk 3.4) verder verfijnd en vertaald op schaal van het plangebied.

In opdracht van het stadsbestuur (via de procedure van de Open Oproep) werd hiertoe door Robbrecht, Daem en Van Hee Architecten een stedenbouwkundig concept en stadsontwerp uitgewerkt. De beschrijvingen in dit hoofdstuk werden deels overgenomen uit de conceptnota hieromtrent.

Kaart 7: stadsontwerp (dakenplan)

### 6.2. Visie

De komende jaren worden de Statielei en Antwerpsestraat ingericht tot aangename groene stadsboulevards, dit project zal het beeld van Morsel de komende decennia bepalen. Het is dus van het allergrootste belang, een niet te missen kans om vernieuwing door te voeren.

Sterke stedelijke en architectonische projecten moeten het imago en de herkenbaarheid van Morsel opwaarderen en van Morsel méér stad maken. Een nieuw plein aan het stadhuis dient een hoogwaardige poort te worden tot de commerciële as Antwerpsestraat-Statielei, met een concentratie van winkels, horeca, kantoren, woningen, openbare diensten en aanvullende voorzieningen. Door de uitbouw van het commerciële centrum moet Morsel als handelsstad in de toekomst nog beter kunnen concurreren met andere randstedelijke vormen van distributie.

Het stadsbestuur streeft naar een grote uitstraling en wenst een duidelijk kader te scheppen waarbinnen privé-initiatieven kunnen leiden tot een kwalitatieve ruimtelijke inrichting van de stationsomgeving. Het plein dient een versterking te worden voor de heraangelegde winkelass en van de kern als geheel. Een betere bereikbaarheid, leefbaarheid, aantrekkelijkheid van het ruimtelijk beeld moet uiteindelijk leiden tot een beter functionerende stadskern.

De geplande doortrekking van de tram naar Boechout met een bus- en tramhalte aan het plein, het station, parkeermogelijkheden, de optimale bereikbaarheid van en de sterke binding met de omliggende wijken en Fort 4 kunnen van het plein voor het stadhuis een echt knooppunt in de stad maken.

In een samenwerking met de NMBS, De Lijn en AWV wil het stadsbestuur de stationssite Morsel Oude God verder ontwikkelen als een multifunctioneel centrum met o.a. administratie, kleinhandel, kleinschalige kantoren, horeca en wonen.

### 6.3. Doelstellingen

#### Verenigen en afstemmen van verschillende stedelijke activiteiten

Integratie van verschillende vormen van gebruik is noodzakelijk om het kerngebied een nieuw elan te geven. Het creëren van woningen, overheidsgebouwen, winkels, kantoren, horeca, ... rond het plein voor het stadhuis is een project met een belangrijke voorbeeldfunctie. Uitstekende bereikbaarheid, uitstraling van de openbare ruimte en architectuur, aansluiting aan de commerciële as van Morsel dienen winkels, kantoren, overheidsgebouwen en horeca aan te trekken.

Vooraf jongeren, alleenstaanden en ouderen kampen in Mortsel met woonproblemen. De versterking van de voorzieningen, de optimalisering van het openbaar vervoer, een kwalitatief openbaar domein zijn troeven om langs de hoofdassen aangepaste woningen aan te bieden.

Parkeervoorzieningen op loopafstand blijven noodzakelijk voor een winkelcentrum, mogelijk kunnen deze ondergronds voorzien worden samen met de ontwikkeling van de bebouwing rond het plein. De nieuwe parkeervoorzieningen dienen de bestaande te vervangen, met inbegrip van de parkeerplaatsen die bij heraanleg op de Statielei kunnen verdwijnen en moeten daarenboven volstaan voor de nieuwe bebouwing rond het plein voor het stadhuis.

### **Verkeer en publieke ruimte**

De inpassing van het verkeer in de ruimtelijke structuur en het ontwerp van de publieke ruimte is essentieel, al mag het verkeer nooit meer de bovenhand halen, zeker niet in het globale beeld. De goede bereikbaarheid van de kern blijft echter van levensbelang. Het plein wordt een knooppunt voor openbaar transport (tram, bus, trein) met voortreffelijke fietsverbindingen, parkeerfaciliteiten en een aangename verblijfsruimte voor voetgangers.

Het plein ligt op de kruising van non-stop hoofdfietsroute Berchem-Lier en de bovenlokale functionele fietsroute N10 Statielei-Liersesteenweg. Bovendien vinden hier diverse lokale fietsroutes en bovenlokale alternatieve functionele fietsroutes aansluiting op elkaar. De uitwerking van het fietsroutenetwerk dient bekrachtigd te worden in het concept voor de stationsomgeving.

Het traject van de trambusbaan alsook de afmetingen van de haltes zijn vastgelegde gegevens. De juiste inplanting van de haltes met wachtplaatsen en fietsenstallingen is essentieel voor de ruimtelijke werking van het plein.

Voor de aansluiting van de zijstraten op de Liersesteenweg/Statielei dient een veilige, verkeersluwe oplossing voorgesteld, zodanig dat de oversteek van de tram/buslijn fysiek onmogelijk gemaakt wordt. Uitstekende oversteekbaarheid van de Statielei en de zijstraten door voetgangers en fietsers is noodzakelijk en dient geïntegreerd te zijn in het globaal ontwerp van de publieke ruimte.

### **Ruimtelijke koppeling met Fort 4**

Mortsel heeft de ambitie om Fort 4 als bijkomende attractiepool van grootstedelijk niveau uit te bouwen. Deze ambitie wordt onderlijnd door culturele activiteiten door het stadsbestuur georganiseerd, en diverse festivals die op een steeds groter publiek kunnen rekenen. Tegelijkertijd blijft het fort een park met een hoge gebruikswaarde, de groene long voor elke inwoner van Mortsel en omgeving.

Om de toegankelijkheid van Fort 4 te optimaliseren en de wisselwerking met het centrumgebied te onderlijnen dienen beiden in de toekomst een sterk geheel te vormen. Een ruimtelijke koppeling van Fort 4 met het plein voor het stadhuis is dan ook zeer belangrijk.

## 6.4. Ruimtelijke concepten

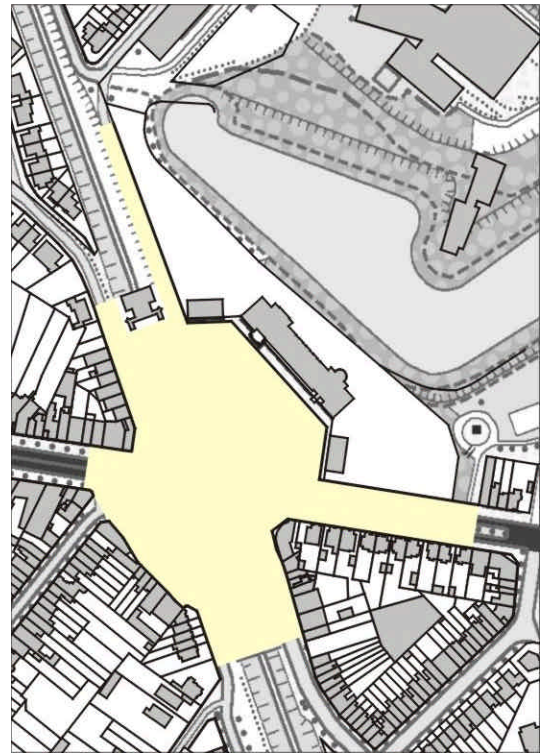
### Publieke ruimte als drager

Het ontwerp voor het stadsplein moet de ambitie hebben om, met de publieke ruimte als drager, prominente stedelijke componenten en activiteiten op elkaar af te stemmen.

Aan de ene kant is er een intense mobiliteit: inkomend en uitgaand autoverkeer, tram, bus en trein, en uiteindelijk fietsers en voetgangers.

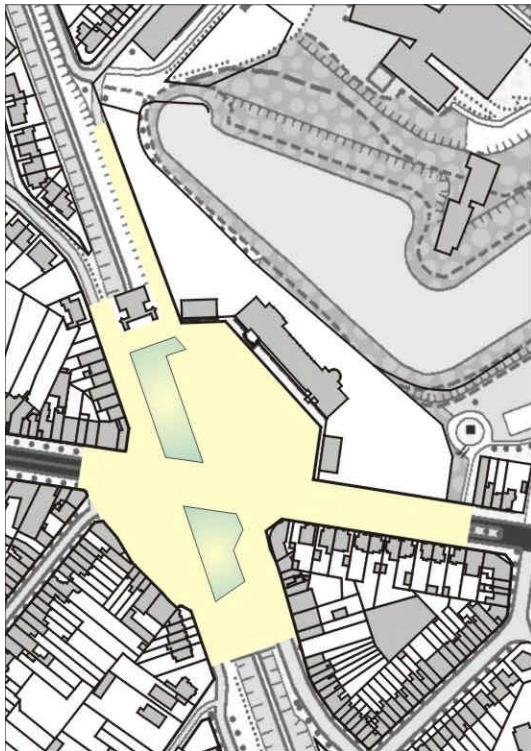
Aan de andere kant zijn er de intensief stedelijke impulsen van een winkelcentrum, stadswoningen, het stadhuis, evenementen, markten evenals rust en natuurbeleving.

Dit alles moet zijn plek vinden op en rond dit grote stadsplein van Morsel met een gelijktijdigheid en complementariteit. Bovendien is dit plein door zijn ligging de zuidoostelijke stadspoort voor de Antwerpse metropool.



Figuur 5: publieke ruimte als drager

### Luifels



Figuur 6: luifels

Centraal op het plein en in de lijn van de ondergrondse sporen kunnen aanzienlijke glazen luifels beschutting bieden aan verscheidene activiteiten: een deel van de wekelijkse markt, kleine fietsenstallingen, openlucht bijeenkomsten, beurzen, spel en cultuurmanifestaties.

Deze belangrijke overkappingen dragen eveneens bij tot de eenheid van de verschillende elementen op het plein. Zo creëren zij niet alleen een continuïteit tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het plein, gescheiden door de Liersesteenweg-Statielei, maar linken zij ook de verschillende bouwvolumes met elkaar en overdekken zij de bestaande en nieuwe toegangen naar de onderliggende perrons en parking evenals de in- en uitritten van deze laatste.

Het is dan ook belangrijk dat er gestreefd wordt naar kwaliteit in vormgeving en materiaalgebruik (duurzaamheid).

## Ondergrondse parking

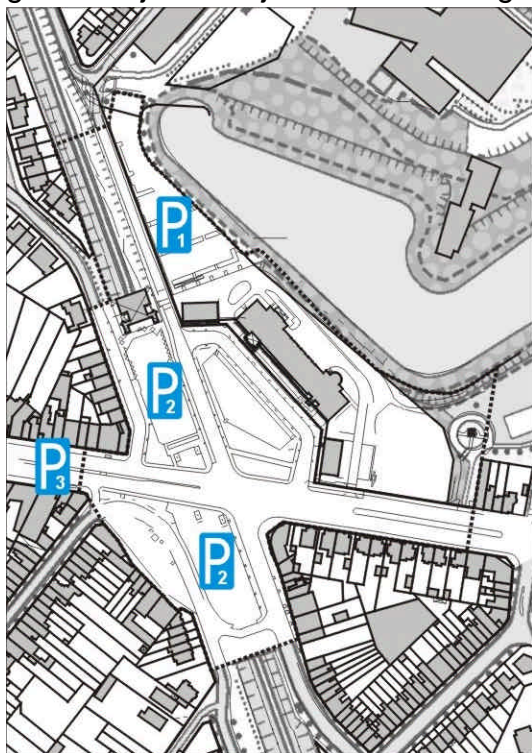
De parkeergarage heeft een capaciteit van ongeveer 500 wagens, verdeeld over drie ondergrondse niveaus.

Om de kwaliteit van de ondergrondse ruimtes te versterken wordt er best een grote openheid voorzien tussen de bestaande en de nieuwe ondergrondse infrastructuur. In de bestaande tunnelwanden kunnen enkele strategische openingen gemaakt waardoor enerzijds kan gekeken worden naar een voortrazende trein, en anderzijds naar de parking of naar de fietsers die gebruik maken van de fietsondertunneling onder de Liersesteenweg. Zo kan er een nauwe visuele en gebruiksrelatie ontstaan tussen de ondergrondse publieke parking en de treinperrons.

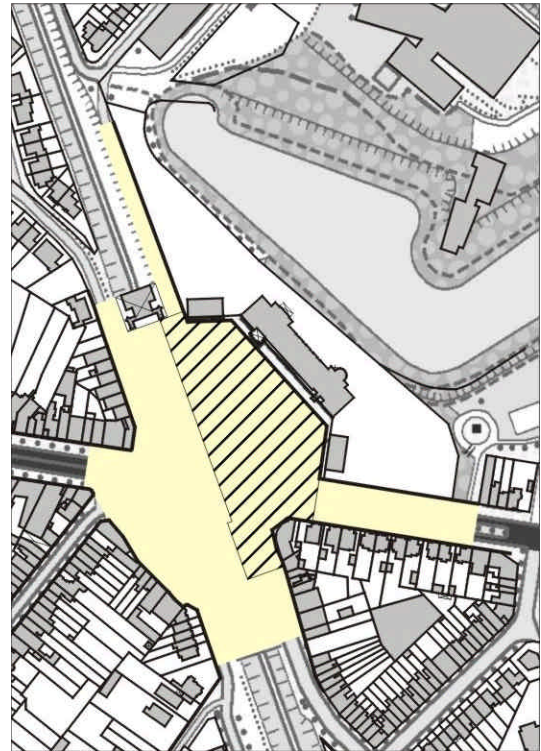
De inritten, de bestaande trappen en de fietshellingen worden bovendien benut om zo veel mogelijk daglicht te verkrijgen in de parking.

Er wordt eveneens een verbinding voorzien tussen de nieuwe parking en de bestaande parking onder het stadhuis.

Op bijgaande Figuur 8 worden de huidige parkeerplaatsen weergegeven die geheel of gedeeltelijk verdwijnen en dus best gecompenseerd worden.



Figuur 8: bestaande parkeerplaatsen te compenseren



Figuur 7: ondergrondse parking

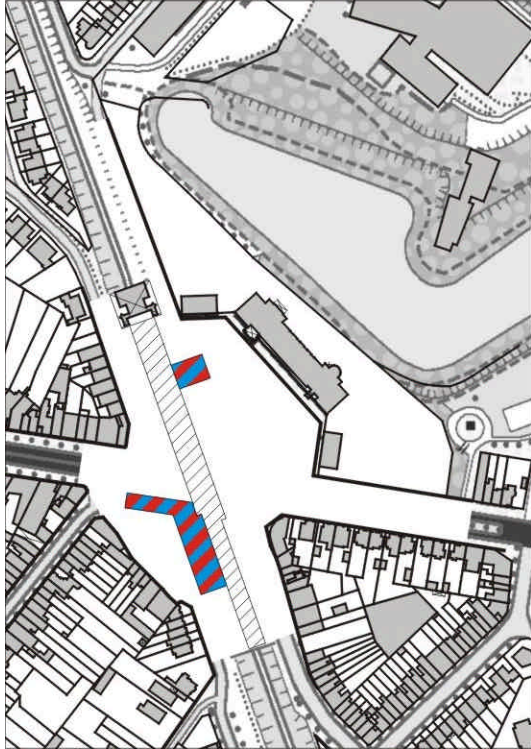
1. De parking ten noorden van het stadhuis zal plaats maken voor een woonproject. Hier bevinden zich momenteel 125 (gratis) parkeerplaatsen, die dus volledig zullen verdwijnen.
2. Op het huidige plein (noord en zuid) zijn er momenteel +/- 180 (betalende) parkeerplaatsen. Ook deze zullen na heraanleg van het plein volledig verdwijnen.
3. In de Statielei (het gedeelte tussen stadsplein en Antwerpsesteenweg) bevinden zich momenteel 72 betalende parkeerplaatsen. Bij de heraanleg van de Statielei zullen hiervan vermoedelijk een twintigtal plaatsen verdwijnen.

Dit maakt in totaal +/- 325 plaatsen die verdwijnen en best in de ondergrondse parking gecompenseerd worden. Hierbij dient nog het bijkomende parkeeraanbod voor treinpendelaars van 175 plaatsen geteld worden.

In totaal is het wenselijk dat er minstens 500 parkeerplaatsen voorzien worden in de nieuwe ondergrondse parking.

Dit is een minimaal aantal, aangezien er aan de randen van het huidige stadsplein (Grotenhof en Sint Benedictusstraat) nog een 15-tal plaatsen langs de rijweg zijn en voor het stadhuis bevinden zich ook nog een dertigtal parkeerplaatsen, die nog niet in rekening werden gebracht.

### **Nieuwe bouwvolumes**



De nieuwe bouwvolumes die op het plein geprojecteerd worden, hebben een dubbele functie. Enerzijds verlengen zij de inhoudelijke, commerciële functie van de Statielei en brengen de handelsactiviteit op een permanente manier tot op het plein. Deze nieuwe winkelruimtes intensifiëren de levendigheid van de plek en ondersteunen de activiteiten en de evenementen die er kunnen plaats vinden.

Daarnaast hebben deze nieuwe volumes ook een sterke ruimtelijke functie. Door hun schaal en positie geven zij een intiemere maat aan het plein. Plaatselijk worden deze nieuwe delen opgetrokken tot 5 bouwlagen. In de vier bovenste lagen bevinden zich appartementen of kantoren.

Het is belangrijk (o.a. om bouwtechnische redenen) dat deze nieuwe bouwvolumes niet op de overwelfing zelf (gearceerde gedeelte op Figuur 9) worden opgericht.

Figuur 9: nieuwe bouwvolumes

### **Nieuwe gebouwen ten zuiden van Statielei-Lierssesteenweg**

Het concept voorziet commerciële functies op de gelijkvloerse en ondergrondse verdiepingen van de nieuwe gebouwen. Deze kunnen voor een levendige wand zorgen aan het iets intiemere pleindeel dat hier ontstaat. In de bovenste bouwlagen komen woningen.

De aangeduide bouwzone moet worden opgesplitst in twee afzonderlijke bouwblokken zodanig dat een open zichtrelatie tussen Floralaan en stadhuis behouden blijft.

### **Nieuw gebouw aan het station**

Ter hoogte van het station komt een nieuw gebouw boven de inrit van de ondergrondse parking. Dit gebouw overdekt dus gedeeltelijk de inrit van de parking en eventueel de fietsondertunneling.

Op het gelijkvloers komen een toegang naar de hoger gelegen kantoren en de nieuwe toegangen tot de ondergrondse parking. Er zal ook een nieuwe lift komen naar de parking en de treinperrons, zodat ze toegankelijk zijn voor andersvaliden.

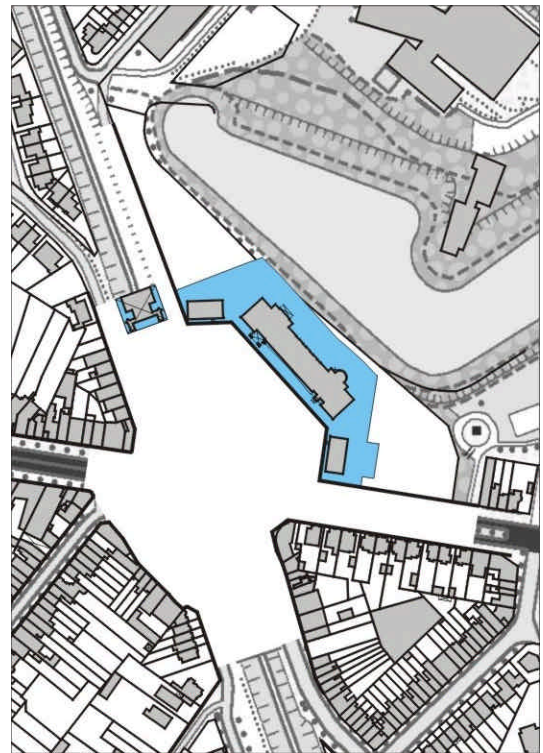
### **Bestaande stationsgebouw en stadhuis**

Men kan overwegen om de meest levendige of publieke activiteiten van het stadhuis op het gelijkvloers, achter de arcaden, onder te brengen.

Andere mogelijkheden zijn een cultuurcafé of een bijkomende winkelruimte, indien het stadhuis over teveel vloeroppervlakte beschikt. Het is belangrijk deze activiteit zowel met het plein, als met de omwalling van het fort te relateren.

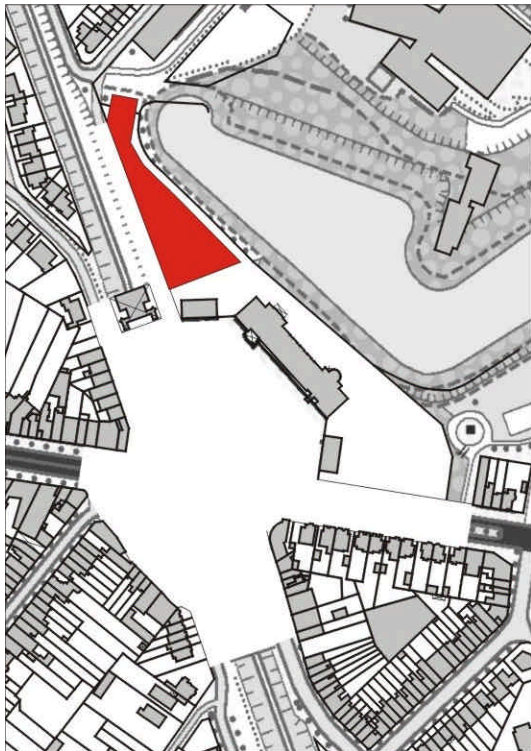
In de noordoostelijke hoek van het stadsplein, nabij de toren van het stadhuis kan er een plek worden voorzien voor ceremonie, ontvangst, trouwerijen enzovoort. In de nabijheid hiervan kan, op een flink bezonde plaats een groep banken worden voorzien van waarop men het hele gebeuren kan overzien.

De loketfunctie van het bestaande stationsgebouw zal in de toekomst worden afgebouwd. Een herbesteding van dit gebouw dringt zich dus op. Het ruimtelijk uitvoeringsplan creëert daarom de mogelijkheid tot herbesteding van het gebouw naar een functie van openbaar nut, kleinhandel, kantoren en/of reca.



Figuur 10: stationsgebouw en stadhuis

### Nieuwe woongebouwen



Figuur 11: nieuwe woongebouwen

Helemaal in het noordoosten, tussen de Lodewijk Dosfellei en de omwalling van Fort 4, situeren zich enkele woongebouwen die samen een zestigtal appartementen kunnen bevatten. De woningen hebben vrij uitzicht op het groene fortlandschap en bevinden zich op een licht verhoogd voetstuk. Voor deze woningen is een private ondergrondse parking voorzien.

De gebouwen moeten zodanig worden geplaatst dat er voldoende doorzicht naar het achtergelegen Fort 4 gegarandeerd blijft.

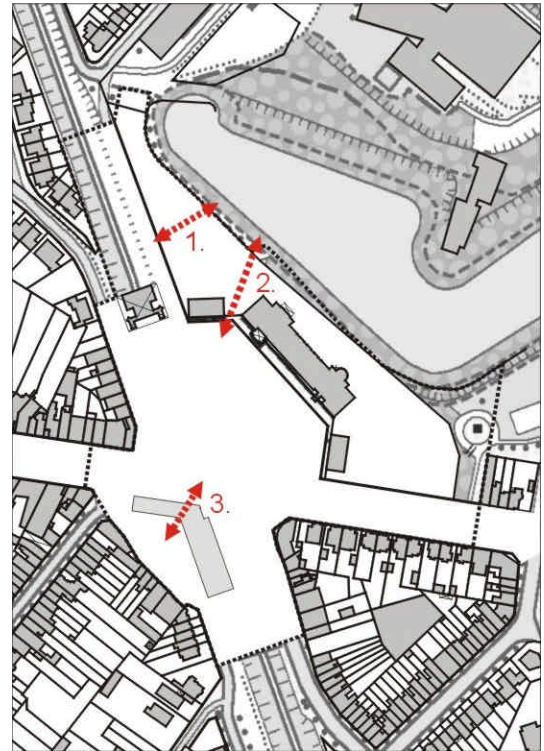
Bij de vergunningsaanvraag voor bebouwing binnen deze zone wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de

mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie heeft tot doel reeds in een voorbereidende ontwerpfase na te gaan op welke wijze de meest kwalitatieve invulling mogelijk is.

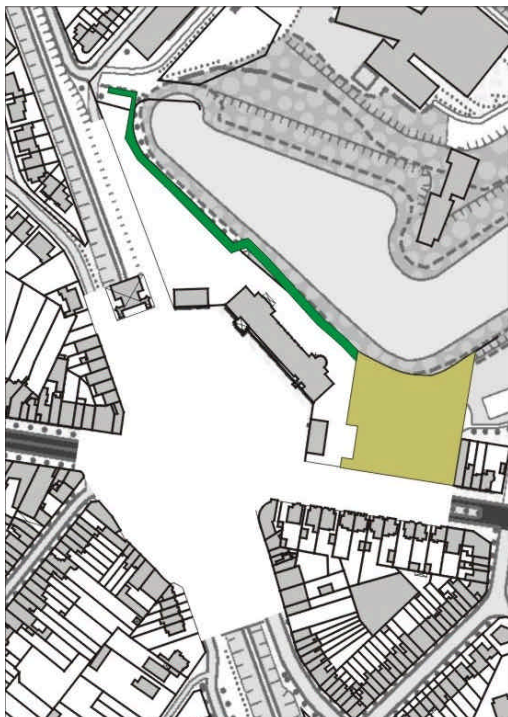
## Bewaren van zichtrelaties

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan bepaalde visuele of zichtrelaties tussen elementen binnen het plangebied en elementen in de directe omgeving.

1. Zoals reeds hoger vermeld werd, moet bij de realisatie van het woonproject op het parkeerterrein ten noorden van het stadhuis terdege rekening gehouden worden met de visuele relatie vanuit de stad (meer bepaald vanuit Grotenhof) naar Fort 4. De groene massa van de bomen op en om het Fort is hier heden nog duidelijk zichtbaar. De bouwvolumes in het woonproject moeten op een dusdanige manier geplaatst en vormgegeven worden dat deze visuele link aanwezig blijft.
2. Ook vanop het plein zelf is deze groene massa van het Fort tussen de gebouwen van het stadhuis door nog tastbaar aanwezig. Ook deze visuele link moet nu en in de toekomst gevrijwaard blijven.
3. Vanaf de Floralaan is er heden een mooi uitzicht op het monumentale gebouw van het stadhuis. Door de inplanting van nieuwe bouwvolumes op het plein dreigt dit uitzicht echter verloren te gaan. Het bouwproject dient hier dan ook rekening mee te houden en oplossingen te vinden opdat deze visuele relatie behouden blijft. Hierbij dient wel vermeden te worden dat er een tochtgat ontstaat tussen twee bouwvolumes. Een voorafgaande studie over wind en turbulentie is daarom aangewezen.



Figuur 12: te bewaren zichtrelaties



## Buffer en openbaar groen

Ten opzichte van het beschermd monument Fort 4 dient een bufferstrook te worden aangebracht die het nieuwe woonproject en het stadhuis scheidt van de natuurwaarden van het domein van Fort 4.

Het bebost gedeelte ten oosten van het stadhuis wordt in het plan opgenomen als parkzone.

Belangrijke aandacht dient in beide zones te gaan naar het bewaren en in stand houden van de bestaande hoogstammen en houtkanten.

Figuur 13: buffer en openbaar groen



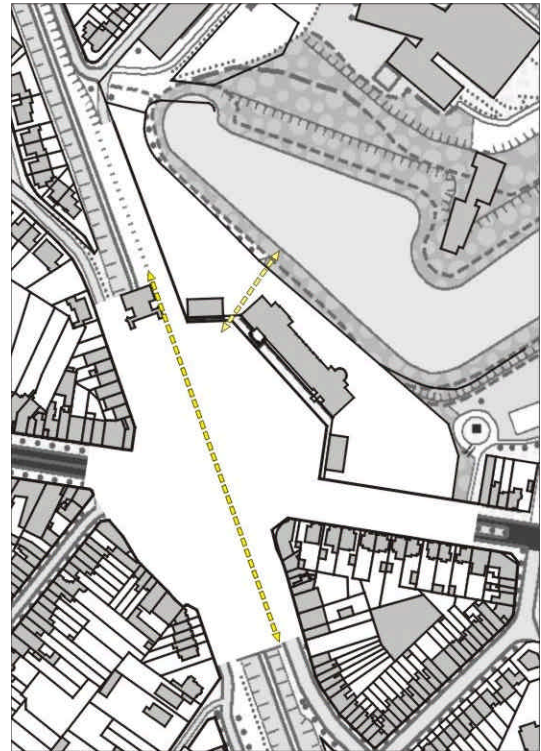
## Langzaam verkeersverbindingen

### Fietstunnel

Aan de oostzijde van het plein kan er een fietsondertunneling komen die onder de Liersesteenweg door gaat. Deze fietsondertunneling zorgt ervoor dat de fietsers de Liersesteenweg niet moeten oversteken en bevordert het doorgaand fietsverkeer langs de bestaande noord-zuid fietsroute.

### Brug naar Fort4

Vanaf het plein kijkend in noordoostelijke richting, is de nieuwe brug over de omwalling van het fort zichtbaar. Deze nieuwe brug verbindt de wandel- en fietspaden rond de omwallingen met deze in het fort. De evenementen in het fort en op het plein kunnen complementair en ondersteunend zijn en worden door de brug met elkaar verbonden. Vanaf het plein en de bus- en tramhalte is de nieuwe brug over de omwalling van het fort zichtbaar. Deze nieuwe brug verbindt de wandel- en fietspaden rond de omwallingen met deze in het fort. De brug kan evenementen in het fort en op het Stadsplein met mekaar verbinden en maakt eveneens de verbinding tussen de nieuwe ondergrondse parking en het fort.



Figuur 14: fietsverbindingen

### Dynamische contour



Figuur 15: dynamische contour

De mobiliteit van het stadsplein wordt opgenomen in één dynamische contour die het plein ontsluit. Deze lus is grotendeels een éénrichtingsweg, afgezoomd met bomen. Ook kan een fietspad de contour volgen.

De steenweg Lier-Antwerpen (N10) doorkruist het plein in oost-west richting. De bus- en tramhaltes liggen op het snijpunt van de steenweg en de spoorweg, vlakbij de bestaande toegangen tot de treinperrons. Op deze plaats kan ook in de toekomst de ticketing voor alle openbaar vervoer geconcentreerd worden.

Bij bijzondere evenementen, zoals marktdagen, kerstmarkt, stadsfeest, enz. kan de pleincontour één groot rond punt worden. Enkel bus en tram doorkruisen dan het stadsplein.

Zoals de gracht en de omwalling het fort omringen en er een eigenheid aan geven, zo ook verenigen de dynamische contour en aansluitend de bomenrij alle losstaande, hoge en lage bouwvolumes tot één nieuw stadsplein voor Mortsel.

De lus rond het plein neemt delen van Floralaan, Lodewijk Dosfellei, Grotenhof en Sint-Benedictusstraat in zich op. Zo wordt de versnippering van het plein grotendeels ongedaan gemaakt. Langs de rand van deze lus worden nieuwe bomen aangeplant. Het is belangrijk dat het plein zo vrij en open mogelijk gehouden wordt. Enkel op deze manier kan het plein optimaal gebruikt worden voor markten en evenementen.

### **Verkeersgebeuren op het plein**

De lus rond het plein vormt een verbinding tussen de hoofdweg Lier-Antwerpen en de lokale wegen maar ook tussen deze lokale wegen onderling. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of het verkeer in deze lus enkelrichting, dubbele richting dan wel een combinatie van beide zal zijn.

Het tram- en busverkeer blijft steeds in een rechte lijn de gewestweg N10 volgen en kruist dus het plein in oost-west richting.

De gewestweg is geselecteerd als as van uitzonderlijk transport. Indien dit zo blijft moet de doorgang van dergelijk transport ook in de toekomst mogelijk blijven dwars over het plein. Dit verkeer zal dus niet langs de dynamische contour worden geleid.

Betreffende het autoverkeer zijn er in feite twee opties: ofwel wordt het autoverkeer permanent in de dynamische contour opgenomen ofwel gebeurt dit slechts uitzonderlijk (in geval van markt en andere evenementen). Het voorliggende RUP laat beide opties open.

De opname van het autoverkeer in de dynamische contour (in voorkomend geval) gebeurt als volgt: voor het autoverkeer komende van de Statielei of van de Liersesteenweg is dan enkel rechts afslaan toegelaten. Ook wie vanuit de lus komt, kan enkel rechts afslaan naar de Statielei en Liersesteenweg. Op die manier wordt het autoverkeer rondgeleid.

De dynamische contour omvat eveneens een fietspad. Verder onderzoek zal uitwijzen of het al dan niet om een tweerichtingsfietspad zal gaan. Voetgangers en fietsers kunnen zich uiteraard vrij over het plein zelf verplaatsen.

### **Afwijkingen**

De afwijkingsregeling zoals bepaald in artikel 111bis van het DRO wordt in de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP nog verstrengd, in die zin dat er niet van de maximale bouwhoogte kan afgeweken worden en dat elk voorstel tot afwijking door de aanvrager uitgebreid moet worden gemotiveerd.

De bepalingen van het DRO (zoals de verplichting tot openbaar onderzoek) blijven onverminderd van kracht.

## 7. Lijst met voorschriften die strijdig zijn en opgeheven worden

### 7.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk wordt een lijst van voorschriften die strijdig zijn met het bestemmingsplan van het RUP en derhalve opgeheven worden, weergegeven.

### 7.2. Op te heffen voorschriften

Tabel 2: op te heffen voorschriften

Verordenend plan	Voorschrift
Voorschriften van het gewestplan Antwerpen (KB 03.10.1979)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1. de woongebieden 1.0. woongebied De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moet worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.</li> <li>– 4.4. parkgebied De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.</li> </ul>
Voorschriften van bijzondere plannen van aanleg: <ul style="list-style-type: none"> <li>– BPA 'Centrum' (KB 16.01.1991)</li> </ul>	<p><b>Art. 9: Plaatsen bestemd voor openbare gebouwen</b></p> <p><b>1. Bestemming</b> Openbaar nut, gemeenschapsuitrusting, openbare diensten.</p> <p><b>2. Bebouwingswijze</b> De gebouwen moeten worden opgetrokken binnen de op het plan aangegeven bouwzone. De maximale bebouwing wordt voor type 0 vastgelegd door het maximaal aantal verdiepingen, de maximale bebouwde oppervlakte en de maximale netto-vloerindex. Indien de gebouwen aansluiten met gebouwen met een ander profiel, dan moet een harmonische aansluiting verwezenlijkt worden.</p> <p><b>3. Dakvorm en materialen voor type 0</b> De dakvorm is vrij met dien verstande dat harmonisch moet aangesloten worden bij aanpalende gebouwen en het straatbeeld.</p> <p><b>Materialen:</b> Bij het gebruik van materialen moet naar bescheidenheid en naar een beperkte verscheidenheid gestreefd worden. Ook indien op de benedenverdieping winkelpuien verwezenlijkt worden, moet getracht worden de structuur van het gebouw te behouden en materialen te kiezen die harmoniëren met de omgeving en met de materialen die gebruikt werden in aanpalende gebouwen. Er wordt aanbevolen streekeigen en natuurlijke materialen te gebruiken. Als type-materiaal voor gevels wordt roodbruine gevelsteen (klampsteen) en roodbruine pannen aanbevolen.</p>

Verordenend plan	Voorschrift
	<p><b>Art. 10: Groengebieden</b></p> <p>De groengebieden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu.</p> <p>Ze zijn eveneens bestemd voor het scheppen van een aangenaam en fraai woonklimaat.</p> <p>De groengebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al of niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.</p> <p><b>Zone P1</b></p> <p>In dit gebied zijn geen gesloten constructies toegelaten (wel kaarthoekjes, schuilhuisjes, pergola's en dergelijke).</p> <p>Het gebied moet maximaal als groene ruimte worden aangelegd, beplant met hoogstammen en minimaal verhard worden; de bebouwing in dit gebied mag max. 2% bedragen.</p> <p><b>Zone P2</b></p> <p>In dit gebied is een meer intensieve aanleg voor recreatieve- en sportdoeleinden toegelaten. De bebouwing in deze zone wordt geregeld door de coëfficiënten die op het plan zijn aangegeven.</p> <p><b>Art. 11: Plaatsen bestemd voor de inwendige ontsluiting van woongebieden (verkeersarme straten en pleinen)</b></p> <p><b>1. Bestemming</b></p> <p>Het is een gebied voor voetgangers, spelende kinderen en desgevallend rijverkeer, waar door het tracé, de inrichting van het gebied en het gebruik van de materialen duidelijk gemaakt wordt dat het rijverkeer een ondergeschikte positie heeft of er verboden is.</p> <p><b>2. Bebouwing</b></p> <p>Alle constructies zijn verboden, met uitzondering van schuilhuisjes, kaarthoekjes, beplanting, plantenbakken, straatmeubilering, speelplekken en dergelijke.</p> <p><b>3. Aanleg van de plaats</b></p> <p>Indien het om een woonerf gaat gebeurt de aanleg volgens het KB van 23 juni 1978 en eventuele wijzigingen.</p> <p><b>Art. 13: Plaatsen bestemd voor ondergrondse garages</b></p> <p>Deze plaatsen, waar ze niet onder de stroken voor bebouwing vallen, worden op de plannen aangeduid.</p> <p>Indien ze vallen onder een zone voor tuinen, moet de afwerking gebeuren volgens de omzendbrief van 17.06.1970.</p>
<p>Voorschriften van bijzondere plannen van aanleg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BPA '3 bis D Centrum' (KB 23.03.1983)</li> </ul>	<p>Zonerings 'rijweg', 'voetpad', 'fietspad' en 'verkeersgroen' (zonder voorschrift)</p>
<p>Verkavelingen</p>	<p>Er worden geen verkavelingen opgeheven door het RUP.</p>

## 8. Ruimtebalans

### 8.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk

In functie van de beleidsmatige opvolging van het RSV door het Vlaams gewest wordt een ruimteboekhouding bijgehouden.

Dit betekent dat voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan moet nagegaan worden in welke mate bepaalde bestemmingen werden omgezet naar andere bestemmingen. Dit gebeurt aan de hand van de oppervlaktes van de verschillende bestemmingszones, afgerond tot op 10 m<sup>2</sup>.

### 8.2. Ruimteboekhouding

Tabel 3: ruimteboekhouding

<b>Huidige bestemming</b>	<b>Oppervlakte (m<sup>2</sup>)</b>
woongebied	44 830
parkgebied	6 870
<b>Totaal</b>	<b>51 700</b>
<b>Nieuwe bestemming RUP</b>	<b>Oppervlakte (m<sup>2</sup>)</b>
Artikel 1: zone voor openbare wegenis	27 250
Artikel 2: zone voor spoorwegen (niet overwelfd)	3 140
Artikel 3: zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut	7 830
Artikel 4: zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, kleinhandel, kantoren en reca	680
Artikel 5: zone I en II voor wonen, kleinhandel en kantoren	1 780
Artikel 6: zone voor woonproject	3 410
Artikel 7: zone voor buffer	1 520
Artikel 8: parkzone	6 090
<b>Totaal</b>	<b>51 700</b>

bron: eigen verwerking

## 9. Watertoets

### 9.1. Bedoeling en inhoud van dit hoofdstuk

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd.

Deze watertoets houdt in dat moet nagegaan worden of het voorliggende plan (en de realisatie ervan) geen schadelijke effecten heeft op de waterhuishouding in het gebied. Indien dit wel het geval is dan moeten deze effecten, indien mogelijk, zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd worden.

### 9.2. Resultaten watertoets

In eerste instantie wordt nagegaan of het plangebied zich bevindt in een overstromingsgevoelig gebied. Dit is niet het geval.

Het overgrote deel van het regenwater dat terecht komt op de gebouwen, wegen, parkings en andere verharde oppervlakten, wordt momenteel samen met het afvalwater afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallaties en de beken. In de toekomst moet het regenwater gescheiden van het afvalwater worden opgevangen en bij voorkeur hergebruikt worden of geïnfiltreerd naar het grondwater. Dit regenwater mag bovendien niet rechtstreeks naar de waterlopen worden afgevoerd, maar moet beperkt worden door infiltratie- en bufferbekkens.

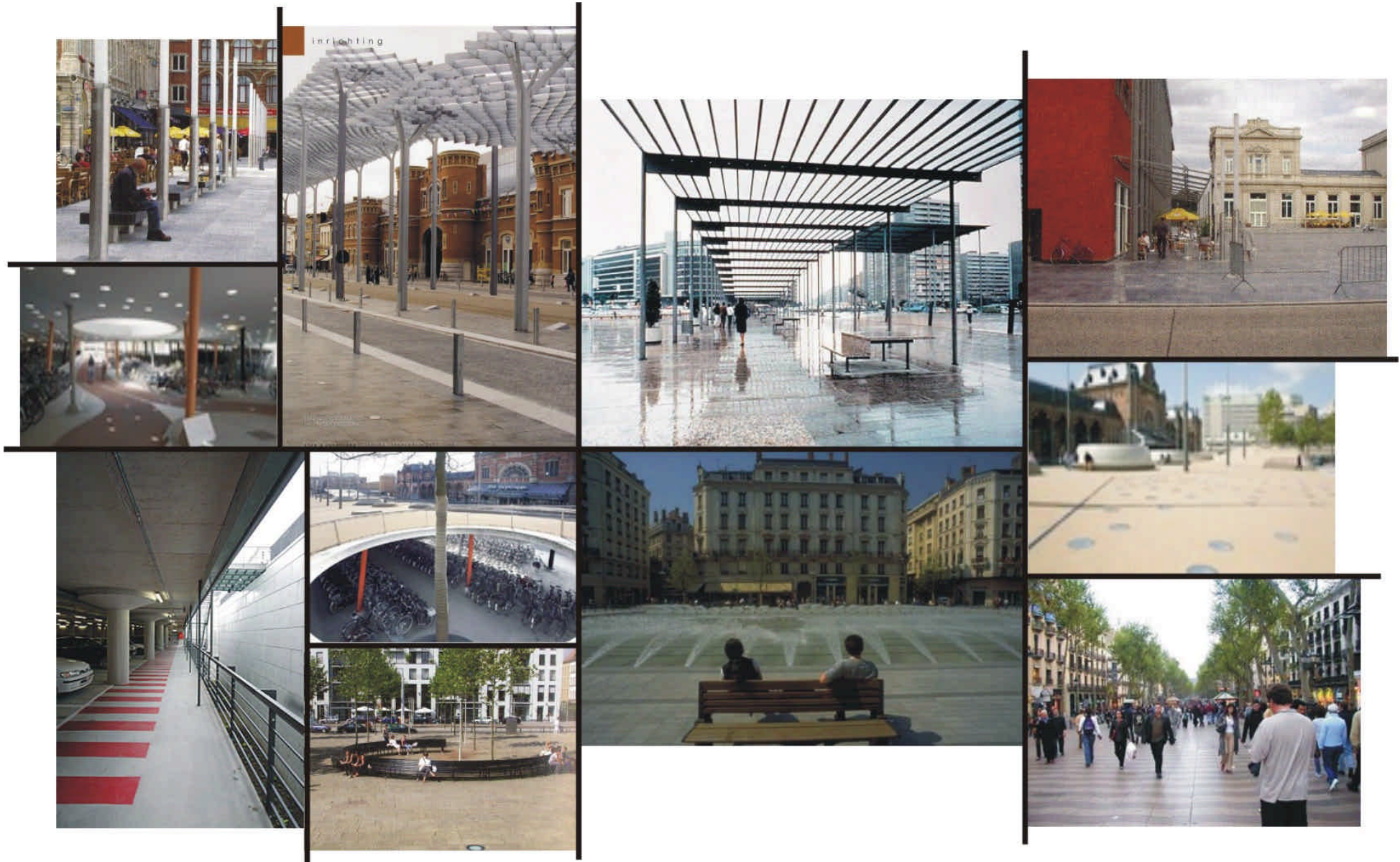
De buitenvijver van Fort 4 fungeert als een dergelijk bufferbekken, maar het is eveneens een kwetsbaar ecosysteem. De aanvoer van regenwater is dan ook aan zeer strikte voorwaarden gebonden zoals beschreven in het totaal rioleringsplan Koude Beek. Zo mag de buitenvijver enkel als noodoverlaat gebruikt worden bij hevige regenbuien en dient er een verbeterd gescheiden, zelfreinigend RWA-stelsel te worden voorzien en mag het regenwater afkomstig van hoofdwegen zoals de Liersesteenweg niet naar de buitenvijver worden afgevoerd. Enkel het regenwater afkomstig van de daken van gebouwen mag dus in de fortgracht worden geloosd.

Deze overwegingen worden reeds gemaakt in het GRS van Mortsel<sup>20</sup> en vormen uiteraard belangrijke aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling van de stationssite.

---

<sup>20</sup> GRS Mortsel, Stramien cvba i.o.v. Stad Mortsel, ontwerp oktober 2005

## Bijlage 1: sfeerbeelden









## Bijlage 2: Overzicht procesverloop

### Procesverloop structuurschets Stadsplein via Open Oproep

Datum	Omschrijving
25.04.2003	studiedag lokaal architectuurbeleid
12.06.2003	goedkeuring voor verkennende gesprekken Vlaams Bouwmeester
24.06.2003	goedkeuring deelname 'Open Oproep'
06.2003	Open Oproep
16.12.2003	goedkeuring ereloonovereenkomst
19.12.2004	tweede briefing kandidaat-ontwerpers
02.02.2004	samenstelling selectiecommissie
11.03.2004	indiening offertes/voorstellen
11.05.2004	gunning opdracht aan Paul Robbrecht, Hilde Daem, M.-J. Van Hee
21.10.2004	voorstelling gemeenteraadscommissie
18.11.2004	voorstelling PAC
17.01.2005	advies GECORO
20.01.2005	voorstelling gemeenteraadscommissie & startoverleg opmaak BPA met IGEAN
25.01.2005	akteneming gemeenteraad en gezamenlijke raadscommissie
15.02.2005	start tentoonstelling
24.02.2005	einde tentoonstelling

bron: GRS Mortsel, Stramien cvba

### Overlegmomenten opmaak BPA/RUP

Datum	Onderwerp	Betrokkenen
21.01.2005	Startoverleg	Gemeentebestuur, Robbrecht & Daem & Van Hee Architecten, Soresma, Hub_Urbanism, Modus Expert, IGEAN Dienstverlening
13.12.2005	Aanzet verantwoordingsnota	Gemeentelijke Technische Dienst, IGEAN Dienstverlening
02.02.2006	Aanzet bestemmingsplan en stedenbouwkundige voorschriften	Gemeentelijke Technische Dienst, IGEAN Dienstverlening
21.06.2007	Aanzet bestemmingsplan en stedenbouwkundige voorschriften	Gemeentelijke Technische Dienst, IGEAN Dienstverlening
02.07.2007	Bestemmingsplan en stedenbouwkundige voorschriften (2° concept voorontwerp)	College van Burgemeester en Schepenen
29.10.2007	3° concept voorontwerp	GECORO Mortsel
09.11.2007	Plenaire vergadering (3° concept voorontwerp)	Gemeentebestuur; IGEAN Dienstverlening; provincie Antwerpen; Dienst Ruimtelijke Planning; Agentschap RO Vlaanderen - Antwerpen; Infrabel; NMBS-Holding; Agentschap Wegen en Verkeer; Departement LNE; Departement LNE; Dienst VR; Agentschap voor Natuur en Bos; GECORO Mortsel; Agentschap RO, Onroerend Erfgoed (afw.); Vlaamse Vervoersmaatschappij de Lijn (afw.).
25.06.2008	Bijkomend overleg (vervolg plenaire vergadering)	Gemeentebestuur, NMBS-Holding, Infrabel.
07.08.2008	Ontwerp-RUP	Gemeentebestuur, IGEAN Dienstverlening
08.09.2008	Info-campagne (3° Ontwerp-RUP)	Bevolking, GECORO

## Bijlage 3: Bibliografie

### Literatuur

Titel	Auteur	Datum
Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen	TV Studiegroep Omgeving en Buck Consultants International in samenwerking met SADL / K.U. Leuven R&D, Langzaam Verkeer en o2 consult, i.o.v. ARP	afbakeningsvoorstel 15.04.2005
Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen - Inventaris van het cultuurbezit in België - deel 10n2 Provincie Antwerpen - Arrondissement Antwerpen	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu - Bestuur voor Monumenten en Landschappen	1985
Conceptnota voor het stadsplein te Mortsel	Robbrecht en Daem en Van Hee Architecten	januari 2005
Concept Vesting Antwerpen Ruimtelijk planologische ontwikkelingsmogelijkheden van de Brialmontforten rond Antwerpen	Stramien cvba i.o.v. provinciebestuur Antwerpen	oktober 2001
Fort 4 Creatieve kazerne - Stedelijk park in het groene hart van Mortsel	Erfgoed & Visie bvba i.o.v. Stad Mortsel	30 september 2002
Milieubeleidsplan	Stad Mortsel	2000-2004
Mobiliteitsplan	Langzaam Verkeer i.o.v. Stad Mortsel	conform verklaard op 10 juni 2003, goedgekeurd door gemeenteraad op 24 juni 2003
Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP)	Provinciaal Instituut voor Hygiene i.o.v. Stad Mortsel	1996
Parkeerstudie Mortsel	TRITEL i.o.v. Stad Mortsel	eindrapport september 2005
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP Departement Leefmilieu en infrastructuur, Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen	1997
Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen	Studiegroep Omgeving i.o.v. Provincie Antwerpen	2001 definitief goedgekeurd
Ruimtelijk Structuurplan Stad Mortsel	Stramien cvba i.o.v. Stad Mortsel	ontwerp september 2005 ontwerp (2) juni 2006

## Bronnen kaartmateriaal

Titel	Auteur en/of bron
DIGITALE GEGEVENS	OC-GIS VLAANDEREN
GEWESTPLAN ANTWERPEN (KB 03.10.1979)	OC-GIS VLAANDEREN
TOPOGRAFISCHE KAART 1 / 10 000 1 / 50 000	NGI

Voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Mortsel in zitting van .....

Bij bevel

De secretaris

De voorzitter van de gemeenteraad

Erik Prims

Walter Duré

---

Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan op het gemeentehuis ter inzage van het publiek is geweest tijdens het openbaar onderzoek van ..... tot .....

Namens het College

Bij bevel

De secretaris

De burgemeester

Erik Prims

Ingrid Pira

---

Definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Mortsel in zitting van .....

Bij bevel

De secretaris

De voorzitter van de gemeenteraad

Erik Prims

Walter Duré

---

Gezien en goedgekeurd door de deputatie in zitting van .....

In opdracht

De provinciegriffier  
Danny Toelen

De gouverneur  
Cathy Berx

Bijlage aan het besluit van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van  
.....

In opdracht

De provinciegriffier  
(w.g.)  
Danny Toelen

De gouverneur  
(w.g.)  
Cathy Berx

Voor eensluidende kopie;  
Voor de provinciegriffier,  
Het Departementshoofd,

Wim Lux