



Gemeente

TEMSE

Formulier J

Ref ROHM : 5.00/46025/1079.2

VERKAVELINGSVERGUNNING

Het college van burgemeester en schepenen heeft de verkavelingsaanvraag ingediend door NV NIEUW TEMSE, met als adres **Eurolaan 7 9140 Temse**, ontvangen.

Een bewijs van ontvangst van die aanvraag werd afgegeven op **05/01/2004**.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein met als adres 9140 Temse, **KLEINEN ESCH** en met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie B, nummer(s) **1190M 2 deel**
verkaveling 2004/01 lot 19, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 20, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 21, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 22, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 23, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 24, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 25, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 26, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 27, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 28, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 29, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 30, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 31, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 32, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 33, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 34, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 35, 1190M 2 deel verkaveling 2004/01 lot 36, 1190M 2 deel
verkaveling 2004/01 lot 37,

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze aanvraag onderzocht, rekening houdend met de terzake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996 en de uitvoeringsbesluiten.

(1) De bestemming volgens het gewestplan **SINT-NIKLAAS/LOKEREN**, vastgesteld op datum van **07/11/1978** bij koninklijk besluit is **industriegebied**.

(2) Voor het gebied waarin de aanvraag gelegen is, bestaat er geen goedgekeurd algemeen plan van aanleg.

(2) Het college van burgemeester en schepenen heeft op **16/02/2004** voorgesteld af te wijken van de bepalingen van het algemeen plan van aanleg, inzake de perceelsafmetingen en/of de afmetingen, de plaatsing en het uiterlijk van de bouwwerken.

(2) De verkavelingsaanvraag omvat:

(2) de aanleg van nieuwe verkeerswegen;

Daarom diende de gemeenteraad een besluit te nemen over de zaak van de wegen. De gemeenteraad heeft in de zitting van **01-12-2003** het volgende beslist:

Goedkeuring wegentracé

(2) De aanvraag werd openbaar gemaakt volgens de regels vermeld in het uitvoeringsbesluit betreffende de behandeling en de openbaarmaking van de verkavelingsaanvragen. Er werden 1 bezwaarschriften ingediend. Het college van burgemeester en schepenen stelt vast dat deze bezwaarschriften handelen over:

Naleven mondelinge overeenkomst voor het plaatsen van een geluidswerende en inkijkbelettende muur met een hoogte van 4.25m.

Het college van burgemeester en schepenen neemt omtrent deze bezwaarschriften het volgende standpunt in: Gelet op de vergunning d.d. 02/02/2004 voor de wegenis- en rioleringswerken, waarvan de geluidsmuur van 4,25 m deel uitmaakt;

Gelet op het feit dat de aanvrager eraan gehouden is de wegen- en andere uitrustingswerken, alsook de gronden waarop ze worden aangelegd of zullen aangelegd worden, vrij en onbelast, en zonder kosten voor de gemeente, om niet aan de gemeente af te staan bij de eindoplevering der werken;

Wordt het bezwaar als ongegrond verklaard.

Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het eensluidend advies van de gemachtigde ambtenaar, uitgebracht op **30/04/2004**. Het overwegende en het beschikkende gedeelte ervan luidt als volgt:

OVERWEGEND GEDEELTE

Beknopte beschrijving van de aanvraag : zie motivering uitgebracht door het college van burgemeester en schepenen.

Het goed ligt in het gewestplan St. Niklaas/Lokeren, goedgekeurd bij KB van 7.11.78, gelegen in een industriegebied. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 7.2.0. van het KB van 28.12.72 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt :

De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk : bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag : zie motivering uitgebracht door het college van burgemeester en schepenen.

Overeenstemming met dit plan : zie motivering uitgebracht door het college van burgemeester en schepenen.

De aanvraag paalt aan de Schelde en gedeeltelijk gelegen binnen een vogelrichtlijngebied.

Het college van burgemeester en schepenen bracht op 16/2/2004 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Op 15/3/2004 heb ik advies gevraagd aan de afdeling Natuur Oost-Vlaanderen. Dit advies werd uitgebracht op 9/4/2004 en ontvangen op 9/4/2004.
Het advies is voorwaardelijk gunstig.

Op 12/2/2004 werd advies uitgebracht door Afdeling Zeeschelde (Benedenzeeschelde); dit advies (ontvangen samen met het aanvraagdossier) is gunstig.

De aanvraag dient openbaar gemaakt te worden ingevolge art.109§1 van het decreet van 18/5/1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en zijn wijzigingen.

De voorgeschreven procedure werd gevolgd. Er werd één bezwaarschrift ingediend door de eigenaar van het perceel 1081F. Het bezwaarschrift heeft betrekking op de plaatsing van de geluidsmuur tussen het desbetreffende perceel en de toegangsweg tot de verkaveling.

Ik sluit mij aan bij de beslissing en de motivering van het college van burgemeester en schepenen over het ingediende bezwaar.

Historiek :

- vergunning dd. 2/2/2004 voor de wegenis- en rioleringswerken;
- verkavelingsvergunning dd. 16/2/2004 voor het gedeelte gelegen binnen het bpa;

De aanvraag betreft de verkaveling van het gedeelte van het industrieterrein op de voormalige scheepswerf. Huidige aanvraag betreft het gedeelte gelegen buiten de omtrek van de vergunde bpa's. Het zuidelijk deel van lot 37 is gelegen in vogelrichtlijngebied 'Durme en Middenloop van de Schelde'.

Gezien de verkaveling volgens het vigerende gewestplan gelegen is in een industriegebied;
Gezien de bestemming der loten in overeenstemming is met de planologische bestemming voor het gebied volgens het vigerende gewestplan;
Gezien de loten voldoende oppervlakte hebben om te fungeren als volwaardige bouwloten voor de oprichting van de voorgestelde bebouwing;
Gezien het wegendossier reeds werd goedgekeurd in de gemeenteraadszitting van 1/12/2003 en de stedenbouwkundige vergunning voor deze werken werd afgeleverd op 2/2/2004; dat alle loten op een volwaardige manier kunnen ontsloten worden;
Gezien het ingediende bezwaarschrift werd weerlegd door het college; dat mijn bestuur zich kan aansluiten bij de uitgebrachte weerlegging;
Gezien de afdeling Natuur op 9/4/2004 een voorwaardelijk gunstig advies heeft uitgebracht waarvan kopie in bijlage;
Gelet op het gunstig advies van de afdeling Zeeschelde van 12/2/2004;

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn er geen bezwaren tegen de inwilliging van de aanvraag mits voorwaarden.

BESCHIKKEND GEDEELTE

Gunstig

Voorwaarden :

- lot 37 wordt uit de verkaveling gesloten gelet op het advies van de afdeling Natuur; de zone voor natuur is in te kleuren op dit lot en stedenbouwkundige voorschriften voor deze zone zijn op te maken; verder is er rekening te houden met de overige voorwaarden gesteld in dit advies van de afdeling Natuur;
- de stedenbouwkundige vergunningen voor de bedrijfsgebouwen kunnen slechts afgeleverd worden nadat de wegenis en de nutsleidingen zijn gerealiseerd;
- de verkaveling is enkel bestemd voor de oprichting van bedrijven met een industrieel of ambachtelijke activiteit; maximum 30% van de totale vloeroppervlakte mag gebruikt worden voor complementaire activiteiten aan de hoofdbestemming;
- het maximum bouwvolume van de bedrijfswoning bedraagt 1000m³;
- de bufferzone dient gerealiseerd te zijn vooraleer de bedrijfsgebouwen kunnen in gebruik genomen worden; de buffer mag per lot gerealiseerd worden.

Het college van burgemeester en schepenen motiveert zijn standpunt als volgt:

Beknopte beschrijving van de aanvraag

De aanvraag betreft de verkaveling van het gedeelte industrie op de voormalige Boelwerf, niet gelegen in een BPA.

stedenbouwkundige basisgegevens uit plannen van aanleg

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

De aanvraag is volgens het **gewestplan** SINT-NIKLAAS – LOKEREN (KB 07/11/1978) gelegen in een industriegebied.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 7.2.0. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt :

De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk : bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Het goed is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd plan van aanleg, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde en niet-vernietigde verkaveling. Het blijft de bevoegdheid van de overheid, de aanvraag te toetsen aan de gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op de eerder geciteerde voorschriften van het van kracht zijnde gewestplan.

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende plannen.

Externe adviezen

In het kader van het openbaar onderzoek werd de afdeling Zeeschelde in kennis gesteld. Er werd geen bezwaar noch advies ingediend.

Het openbaar onderzoek

Wettelijke bepalingen

De aanvraag dient openbaar gemaakt te worden ingevolge art.109 §1 van het decreet van 18.5.1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en zijn wijzigingen. Het openbaar onderzoek liep van 05/01/2004 tot 04/02/2004.

Evaluatie van de procedure / aantal bezwaren

De voorgeschreven procedure werd gevolgd. Er werd één bezwaarschrift ingediend door de eigenaar van het perceel 1081F omtrent het ontbreken van de garantie op de plaatsing van een geluidsmuur tussen het desbetreffende perceel en de toegangsweg tot de verkaveling.

Evaluatie bezwaren

Gelet op de vergunning d.d. 02/02/2004 voor de wegenis- en rioleringswerken, waarvan de geluidsmuur van 4,25 m deel uitmaakt;

Gelet op het feit dat de aanvrager eraan gehouden is de wegen- en andere uitrustingswerken, alsook de gronden waarop ze worden aangelegd of zullen aangelegd worden, vrij en onbelast, en zonder kosten voor de gemeente, om niet aan de gemeente af te staan bij de eindoplevering der werken; Wordt het bezwaar als ongegrond verklaard.

Historiek

Op 02/02/2004 werd vergunning verleend voor de wegenis- en rioleringswerken.

watertoets

Het voorliggende project ligt in een natuurlijk overstromingsgebied. De verkaveling is gelegen op een gemiddelde maaiveldhoogte van 7,50 m TAW (zie wegendossier). De Sigmahoogte is 8.00 meter. De verkavelingsvoorschriften laten reliëfwijzigingen toe zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat de veiligheid van de toekomstige bouwwerken niet per definitie in het gedrag is.

Enkel wordt door de toename van de verharde oppervlakte de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit wordt gecompenseerd door de buffering voor hemelwater in een open afwateringsgracht. De grachten worden gedimensioneerd a.d.h.v. een berekeningsnota, hierbij gevoegd.

Beschrijving van de bouwplaats, de omgeving en de aanvraag

De bouwplaats is in het noorden omgeven door woongebied. Ten oosten wordt het industriegebied door middel van een tussenliggende zone met kantoren, ambachtelijke bedrijven, KMO en diensten gebufferd van het nieuw te ontwikkelen woonproject.

De westelijke grens wordt gevormd door het Tielrodebroek. De Schelde vormt de zuidelijke grens.

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

Gezien het wegendossier werd goedgekeurd in de gemeenteraadszitting van 1 december 2003;

Gezien de wegenis- en rioleringswerken werden vergund op 19/01/2004;

Gezien de aansluiting met de verkaveling van de KMO-zone, gelegen binnen het BPA Cauwerburg, die deel uitmaakt van een aparte aanvraag;

Algemene conclusie

Er is vanuit stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaar tegen de inwilliging van de aanvraag.

Advies

Gunstig.

Het voorschrift A.2. geldt enkel voor infrastructuur t.b.v. nutsmaatschappijen.

De verkaveling is pas vervreemdbaar indien is voldaan aan artikel 101§3 van het decreet d.d. 19/5/1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en zijn wijzigingen.

Bijgevolg beslist het College van Burgemeester en Schepenen in de zitting van **10/05/2004** het volgende:

Het college van burgemeester en schepenen geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

1° (2) de volgende voorwaarden vermeld in het advies van de gemachtigde ambtenaar na te leven:

2° (2) de volgende voorwaarden vermeld in het besluit van van de gemeenteraad na te leven:

3° (3)

(2) De verkaveling mag in fasen worden uitgevoerd zoals hierna wordt omschreven (4) :

Het college van burgemeester en schepenen zendt op dezelfde dag een afschrift van deze vergunning aan de aanvrager en aan de gemachtigde ambtenaar voor de eventuele uitoefening van het schorsingsrecht.

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen, indien deze nodig zouden zijn.

Belangrijke decreetsbepalingen.

Art. 43 §4. De vergunning moet het beschikkend gedeelte van het advies van de gemachtigde ambtenaar overnemen. De aanvrager is gehouden de in dat advies gestelde voorwaarden in acht te nemen.

De gemachtigde ambtenaar gaat na of de procedure regelmatig was en of zijn advies in acht is genomen. Zo niet, dan schorst hij de beslissing van het college en stelt dit laatste alsook de aanvrager daarvan in kennis binnen vijftien dagen na ontvangst van de vergunning. Binnen veertig dagen na de ontvangst van kennisgeving wordt de beslissing zo nodig door de Vlaamse regering vernietigd. Heeft vernietiging binnen die termijn niet plaats, dan is de schorsing opgeheven. De vergunning moet dit lid overnemen.

Art. 52 §2. Van de met toepassing van de artikelen 43 en 44 afgegeven vergunning mag gebruik worden gemaakt, indien binnen twintig dagen te rekenen vanaf de kennisgeving ervan, de gemachtigde ambtenaar geen beslissing tot schorsing van de vergunning ter kennis van de aanvrager heeft gebracht. De vergunning moet deze paragraaf overnemen.

Art. 55 §1. (...) De in artikel 52 bedoelde termijnen worden evenwel verdubbeld.

Art. 52 §4. Een mededeling die te kennen geeft dat de vergunning afgegeven is, moet op het terrein worden aangeplakt door de aanvrager, hetzij, wanneer het een werk betreft, vóór de aanvang van het werk en tijdens de gehele duur ervan, hetzij, in de overige gevallen, zodra de voorbereidselen voor de uitvoering van de handeling of handelingen worden getroffen en tijdens de gehele duur van de uitvoering ervan. Gedurende die tijd moet de vergunning en het bijbehorende dossier, of een door het gemeentebestuur of de gemachtigde ambtenaar gewaarmerkt afschrift van deze stukken, voortdurend ter beschikking van de in artikel 69 aangewezen ambtenaren liggen, op de plaats waar het werk uitgevoerd en de handeling of handelingen verricht worden.

Art. 55 §4. Indien de verkaveling geen aanleg van nieuwe verkeerswegen, noch tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentewegen omvat, vervalt de vergunning voor het overige gedeelte, indien binnen vijf jaar na de afgifte ervan, de verkoop of de verhuring voor meer dan negen jaar, de vestiging van een erfpacht- of opstalrecht van ten minste een derde van de kavels niet is geregistreerd. Het bewijs van de verkopen of de verhuringen wordt geleverd door kennisgeving aan het college van de uittreksels uit de akten, die door de notaris of de ontvanger van de registratie gewaarmerkt zijn vóór het verstrijken van voormelde termijn van vijf jaar.

Met verkoop zoals bedoeld in het voorgaande lid, worden gelijkgesteld de nalatenschaapsverdeling en de schenking met dien verstande dat slechts één kavel per deelgenoot of begunstigde in aanmerking komt.

Het college constateert het verval door een proces-verbaal, dat bij een ter post aangetekende zending aan de verkavelaar wordt medegedeeld. Het college zendt naar de gemachtigde ambtenaar een afschrift van het proces-verbaal. Heeft het college twee maanden na afloop van de termijn het verval niet geconstateerd, dan stelt de gemachtigde ambtenaar het verval bij proces-verbaal vast, en deelt dit bij een ter post aangetekende zending aan de verkavelaar en aan het college mede.

Art. 55 §6. Vóór de vervreemding, verhuring voor meer dan negen jaar of vestiging van een zakelijk recht, met inbegrip van bezwaring met hypotheek, betreffende een kavel begrepen in een verkaveling waarvoor een verkavelingsvergunning is verkregen, moet, op verzoek van de eigenaar of eigenaars van de stukken grond, voor een notaris akte van de verdeling van die stukken grond en van de aan de verkaveling verbonden lasten worden verleden. De akte moet de kadastrale omschrijving van de goederen vermelden, de eigenaars identificeren in de vorm bepaald in artikel 12 van de wet van 10 oktober 1913, en hun titel van eigendom aangeven. De verkavelingsvergunning en het verkavelingsplan worden als bijlagen bij die akte gevoegd om, samen met de akte en ten verzoeken van de notaris die de akte heeft verleden, binnen twee maanden na het verlijden ervan, te worden overgeschreven op het hypotheekkantoor van het arrondissement waar de goederen zijn gelegen. De overschrijving van het verkavelingsplan mag worden vervangen door de neerlegging op het hypotheekkantoor van een door de notaris gewaarmerkte afdruk van dat plan.

Heeft een eigenaar van een kavel een wijziging van de verkavelingsvergunning verkregen, dan moet evenzo, op zijn verzoek, voor een notaris akte worden verleden van de wijzigingen die werden aangebracht in de verkaveling van de stukken grond of in de lasten van de verkaveling. De akte moet de kadastrale omschrijving van de goederen op het tijdstip van het verlijden vermelden, alle eigenaars van de in de verkaveling begrepen percelen identificeren in de vorm bepaald in artikel 12 van de wet van 10 oktober 1913, en hun titel van eigendom aangeven; zij moeten eveneens een nauwkeurige opgave van de overschrijving der verdelingsakte van de stukken grond bevatten. De beslissing tot wijziging van de verkavelingsvergunning en, in voorkomend geval, het nieuwe verdelingsplan worden als bijlage bij die akte gevoegd, om samen met deze akte te worden overgeschreven zoals in het vorige lid is bepaald.

Art. 55 §7. Reclame met betrekking tot een verkaveling mag niet worden gemaakt dan met vermelding van de gemeente waar de verkaveling gelegen is, alsmede van de datum en het nummer van de vergunning.

Art. 56 §4. De vergunning betreffende dergelijke verkavelingen vervalt indien de vergunninghouder de voorgeschreven werken en lasten binnen vijf jaar na de afgifte van de vergunning niet heeft uitgevoerd of de vereiste financiële waarborgen niet heeft verschaft.

Beroepsmogelijkheden voor de aanvrager

Art. 53 §1. De aanvrager kan binnen dertig dagen na de ontvangst van de beslissing van het schepencollege (...) in beroep komen bij de bestendige deputatie. (...) De bestendige deputatie zendt een afschrift van het beroepschrift, binnen vijf dagen na de ontvangst, aan de gemeente en aan de gemachtigde ambtenaar.

De aanvrager of zijn raadsman, het college van burgemeester en schepenen of zijn gemachtigde, alsook de gemachtigde ambtenaar worden op hun verzoek door de bestendige deputatie gehoord. Wanneer een partij vraagt te worden gehoord, worden ook de andere partijen opgeroepen.

Van de beslissing van de bestendige deputatie wordt aan de aanvrager, aan het college en aan de gemachtigde ambtenaar kennis gegeven binnen zestig dagen na de datum van afgifte bij de post van de aangetekende zending die het beroep bevat.

Ingeval de partijen worden gehoord, wordt de termijn met vijftien dagen verlengd.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Administratie voor Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

Vanwege het college d.d. **10/05/2004**:

De secretaris,



Luc Verhulst



De burgemeester,


Luc De Ryck

- (1) Eventueel te wijzigen.
- (2) Schrappen of weglaten wat niet van toepassing is.
- (3) Indien nodig aan te vullen.
- (4) Deze tekst moet een duidelijke omschrijving geven van elke fase afzonderlijk, en voor elke fase buiten de eerste, het tijdstip aangeven waarop de vijfjarige vervaltermijn ingaat.

uw brief van 21/01/2004
uw kenmerk BVDV/871.1 268/04/RO

ons kenmerk 041202vg.Temse
vragen naar François Jansegers
of toestelnummer 052/21 72 13

bijlagen

575/70



Gemeentebestuur van Temse
Gemeentehuis,
Markt

9140 TEMSE

VOOR PASSEND
GEVOLG :

Dierckx RO

datum 12/02/2004

BETREFT: Betreft: advies bouwaanvraag van
NV Nieuw Temse betreffende het
verkavelen industrieterrein Boelwerf
te Temse, Cauwerburg.

Geacht bestuur,

Met deze laat ik u weten dat er vanwege de afdeling
Zeeschelde noch bezwaren noch opmerkingen zijn aangaan-
deze aanvraag.

Hoogachtend,

het districtshoofd,

ing. Jansegers François
adjunct van de directeur



Aan Afdeling R.O.H.M.

Oost-Vlaanderen

uw kenmerk
5.00/46025/1079.2

ons kenmerk
A.N./2.2/JV/04.1041*

vragen naar / e-mail
Jenike Vandenberghe
jenike.vandenberghe@lin.vlaanderen.be

telefoonnummer
09/265 46 39

datum

09 APR. 2004



Betreft : ADVIES

1. ONDERWERP : verkavelen van 19 loten

2. AANVRAGER :

- Naam : Nieuw Temse
- Adres : Eurolaan 7, Temse

3. SITUERING :

** 3.1. Kadastraal :

- Gemeente : Temse
- Kadasternummers : 4° afd., sectie A, nr 706K

3.2. Gewestplan : industriegebied

3.3. Biologische waarderingskaart : gedeeltelijk biologisch weinig waardevol, gedeeltelijk biologisch zéér waardevol

3.4. Andere : Lot 37 ligt deels in vogelrichtlijngebied 'Durme en Middenloop van de Schelde', grenzend aan habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme estuarium van de Nederlandse grens tot Gent'

./...

* gelieve dit nummer in alle briefwisseling te vermelden
** gegevens verstrekt door de adviesvragende instantie

./..

4. GEGEVENS

Art. 36ter § 3 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu gewijzigd op 19 juli 2002 stelt dat indien een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in een combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, dient te onderworpen worden aan een **passende beoordeling** wat betreft de betekenisvolle effecten op de speciale beschermingszone.

Het zuidelijke deel van **Lot 37** is gelegen in SBZ-V (zie bijgevoegd kaartje). Dit lot wordt tevens op de Biologische waarderingskaart voor de helft ingekleurd als biologisch zeer waardevol: 'rietland met vochtig wilgenstruweel'. Momenteel bevindt zich op dit lot een broedplaats voor de bruine kiekendief.

Verkavelingsplan

Op het liggingsplan gevoegd bij de bouwaanvraag worden in het noorden enkele zones als buffer aangeduid. In het zuiden langs het vogelrichtlijngebied wordt niets voorzien. De strook van lot 37 behorende tot het vogelrichtlijngebied en een strook van 20 ernaast dient als zone voor natuur ingekleurd te worden waarbinnen de natuurlijke rietbegroeiing wordt gehandhaafd. Er wordt geen inrichting of beplanting toegelaten in deze zone. Indien dit op deze manier wordt opgenomen in het verkavelingsplan worden geen significant negatieve effecten van het verkavelingsplan op het SBZ-V verwacht en dient geen passende beoordeling opgemaakt te worden.

Activiteiten

De loten 33 - 37 kunnen naargelang de toekomstige activiteit verstoring naar de habitats en de soorten van de habitats van beide speciale beschermingszones veroorzaken.

Vermits de toekomstige activiteit nog niet bekend is, is het moeilijk om nu reeds een passende beoordeling op te maken om de effecten op de SBZ's na te gaan. Voor er op de loten 33-37 een bouw- en milieuvergunningsaanvraag wordt ingediend dient door de aanvragers de vraag gesteld te worden aan de afdeling natuur of er een noodzaak is voor de opmaak van een passende beoordeling. Bij elke bouw- en milieuvergunningsaanvraag op 1 van de bovenvermelde loten dient een brief van de afdeling natuur gevoegd te worden waarin de passende beoordeling wordt goedgekeurd of waarin vermeld wordt dat er geen noodzaak is tot opmaak van een passende beoordeling.

./..

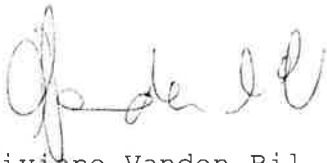
5. ADVIES

Gunstig, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- De strook van lot 37 behorende tot het vogelrichtlijngebied en een strook van 20 ernaast dient als zone voor natuur ingekleurd te worden waarbinnen de natuurlijke rietbegroeiing wordt gehandhaafd. Er wordt geen inrichting of beplanting toegelaten in deze zone en deze zone is ontoegankelijk voor eenieder.
- Bij elke bouw- en milieuvergunningaanvraag op 1 van de loten 33 - 37 dient een brief van de afdeling natuur gevoegd te worden waarin de passende beoordeling wordt goedgekeurd of waarin vermeld wordt dat er geen noodzaak is tot opmaak van een passende beoordeling.

Indien aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan dient geen passende beoordeling conform art.36 ter §3 van het bovenvermelde decreet opgemaakt te worden voor de verkavelingsaanvraag.

Hoogachtend



Viviane Vanden Bil
Ingenieur

* gelieve dit nummer in alle briefwisseling te vermelden
** gegevens verstrekt door de adviesvragende instantie

V1.1018

RECONVERSIE BOELWERFSITE

ONTWERPBUREAU DE MAEYER-ROMBAUT

PIETER DE MAEYER ARCHITECT-STEDENBOUWKUNDIGE-VERKEERSGESKUNDIGE
PROF GUY QUACKELBEEN SOCIOLOOG-PLANHOOG
VICKY VERMEIREN ARCHITECT-PLANHOOG-STEDENBOUWKUNDIGE



STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN VERKAVELINGSPLAN INDUSTRIETERREIN

Gedeelte van de verkaveling
gelegen in industriegebied
(gewestplan)



RECONVERSIE BOELWERF

10 NOVEMBER 2003



5 Publiciteit

Iedere vorm van publiciteit is aan een voorafgaande vergunning onderworpen. Maximaal mag 1/10 van de oppervlakte van de voorgevel van het hoofdgebouw aangewend worden voor publicitaire doeleinden.

B. VOORSCHRIFTEN VOOR BOUWZONES

I Zone voor industrie en ambachtelijke bedrijven



I.1 Deze zone is bestemd voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote bedrijven. Binnen deze zone zijn werken, handelingen en constructies toegelaten, die de economische en industriële activiteit van de bedrijven mogelijk maken. Daarnaast kunnen ook nevenactiviteiten worden toegelaten die de economische activiteit ondersteunen en complementair zijn met de hoofdbestemming.

I.2 Samenvoeging van percelen kan steeds worden toegelaten. Nieuwe eigendomsscheidingen moeten derwijze geschikt worden dat de laterale scheidingsgrenzen, welke de richting van de gebouwen aangeven, zich zoveel mogelijk rechthoekig vertonen op de rooilijn.

I.3 Afsluitingen moeten worden uitgevoerd in industriële hekwerken met een maximale hoogte van 2,50 m.

I.4 Elk perceel mag maximaal voor 80 % worden bebouwd of verhard.

I.5 Alle gevelvlakken van de bouwwerken dienen op een volwaardige manier architectonisch te worden uitgewerkt, wat betreft gebruikte materialen en gevelcompositie.

I.6 De hoogte of bouwhoogte van een gebouw wordt begrepen vanaf het midden van de weg +15 cm tot aan het hoogste gedeelte van het dakvlak. Schouwen en technische dakconstructies worden niet meegerekend indien zij op het dak worden geplaatst volgens de 45° regel. Dit betekent dat de technische constructies t.o.v. de dakrand moeten worden geplaatst, op een afstand minstens gelijk aan hun hoogte.

De maximale bouwhoogte van de gebouwen binnen deze zone is vrij. Indien de bouwhoogte van het bouwwerk lager is dan 20 m, dient een bouwvrije strook te worden gerespecteerd van 12 m t.o.v. de voorste perceelsgrens en 5 m t.o.v. de achterste en zijdelingse perceelsgrenzen. Indien de hoogte van het gebouw hoger is dan 20 m, dient t.o.v. alle perceelsgrenzen een bouwvrije strook te worden gerespecteerd die minstens gelijk is aan de kroonlijsthoogte van het gebouw.

I.7 Alle niet bebouwde of niet verharde delen van het maaiveld, worden ingericht en onderhouden als groenzone. De bouwvrije strook grenzend aan het openbaar domein moet voor ¼ worden beplant. De beplantingen dienen derwijze te worden aangelegd dat de doortocht aan brandbestrijdingswagens kan worden verleend. Groene verhardingen, zoals grasdallen, zijn toegelaten op het traject van het noodverkeer. De beplantingen dienen uiterlijk één jaar na het in gebruik nemen van de gebouwen te worden aangelegd. Verhardingen bestemd voor vrachtwagens moeten worden uitgevoerd in beton, klinkers of kws-verharding. De materiaalkeuze voor verhardingen bestemd voor personenwagens is vrij.

I.8 Per perceel kan 1 bedrijfswoning worden toegelaten, die fysisch en ruimtelijk met het bedrijfsgebouw verbonden is.

I.9 Ondergrondse garages en/of dakparkings kunnen worden toegelaten. De ondergrondse parking mag groter zijn dan de bovengrondse bouwvolumes, maar kan niet onder het openbaar domein worden gerealiseerd. Waar de ondergrondse parking buiten de begrenzing van de bovengrondse bouwvolumes



III Gemengde zone



III.1 Deze zone dient te worden ingericht als groene ruimte. Binnen de zonerings wordt een fiets- en wandelpad voorzien met een min. breedte van 3,5 m. Waar het fiets- en wandelpad parallel verloopt aan de hoofdontsluiting, wordt eveneens een open gracht gesitueerd die deel uitmaakt van het waterhuishoudingssysteem en voldoet aan de voorwaarden die worden geformuleerd in artikel IX. De overige gedeelten worden beplant met hoogstammig streekeigen groen, aangevuld met streekeigen struikgewassen. Het langzaam verkeer dient middels een fysieke barrière van het gemotoriseerd verkeer te worden gescheiden.

III.2 Alle reliëfwijzigingen die noodzakelijk zijn om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te garanderen, zijn toegelaten.

III.3 In deze zone kan toelating worden verleend voor het oprichten van kleine constructies ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen, zoals bushokjes, postbussen, telefooncellen, elektriciteitscabines, straatmeubilair, en dergelijke.

IV Zone voor buffer



IV.1 Deze zone dient te worden ingericht als groene ruimte.

IV.2 Het bestaand groen moet worden behouden en bij ontstentenis ervan dient de zone te worden beplant met streekeigen hoogstammige bomen, en/of streekeigen dicht struikgewas, zodat een visueel en werkelijk scherm wordt gevormd tussen het woongebied en de zone voor kantoren, ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen. Minstens $\frac{1}{4}$ van de beplanting is bladhoudend tijdens de winter.

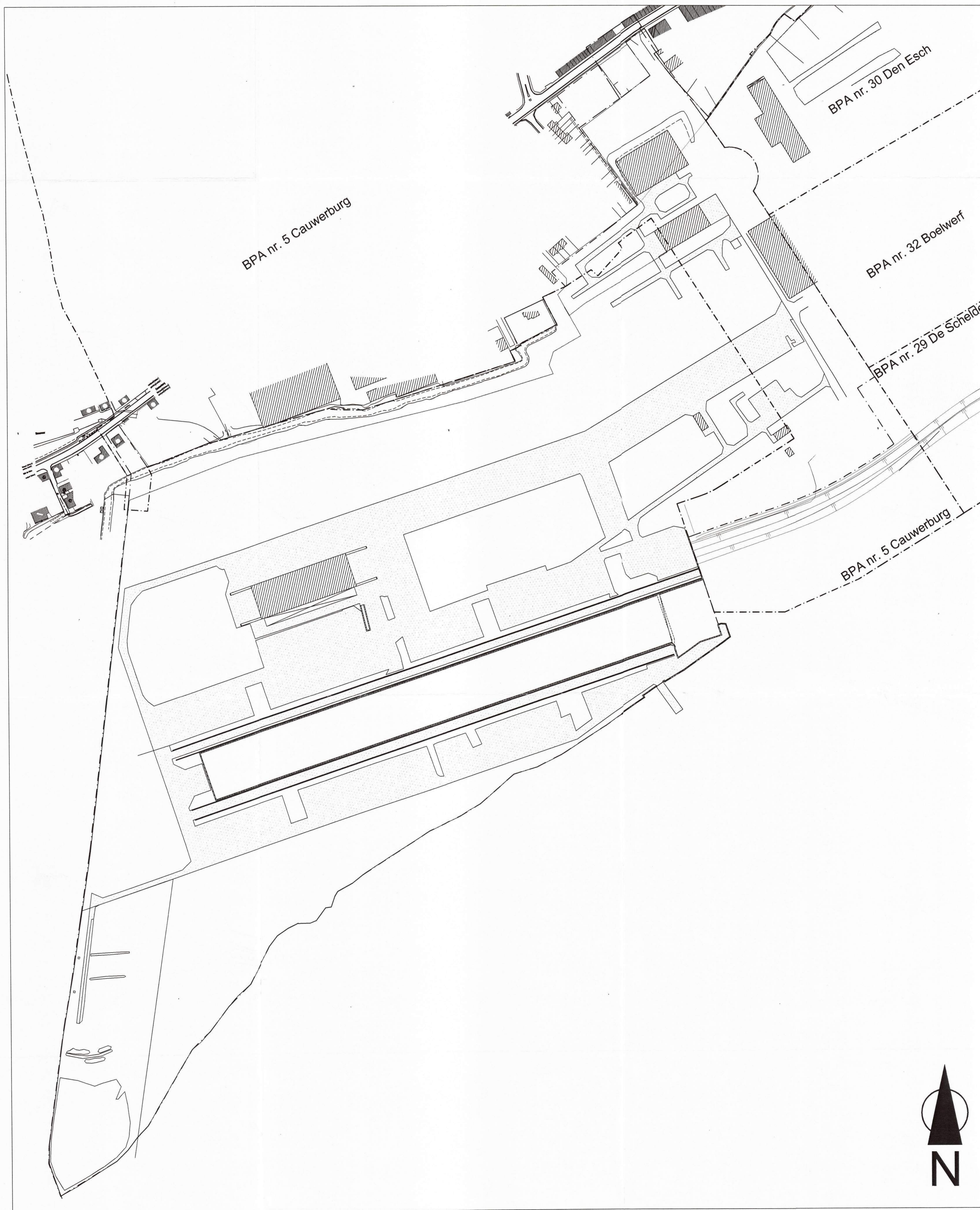
V Zone voor grachten



V.1 Binnen deze zone worden open grachten aangelegd die met elkaar in verbinding staan. Via dit waterhuishoudingssysteem wordt het, op het terrein opgevangen hemelwater, afgevoerd naar de gemeenschappelijke afwateringsgracht.

V.2 De grachten hebben een kruinbreedte die volgens berekening noodzakelijk is om het hemelwater te bufferen. De helling verloopt niet vlakker dan $\frac{6}{4}$ en kan enkel uitgevoerd worden met schanskorven, indien een oeverversteviging in natuurlijke materialen niet kan worden toegepast. Alle maatregelen kunnen worden getroffen om de ontwikkeling van natuurlijke oevervegetatie te stimuleren.

V.3 Ter hoogte van opritten en op de plaatsen waar nutsleidingen het terrein binnenkomen kan de gracht worden ingebuisd.



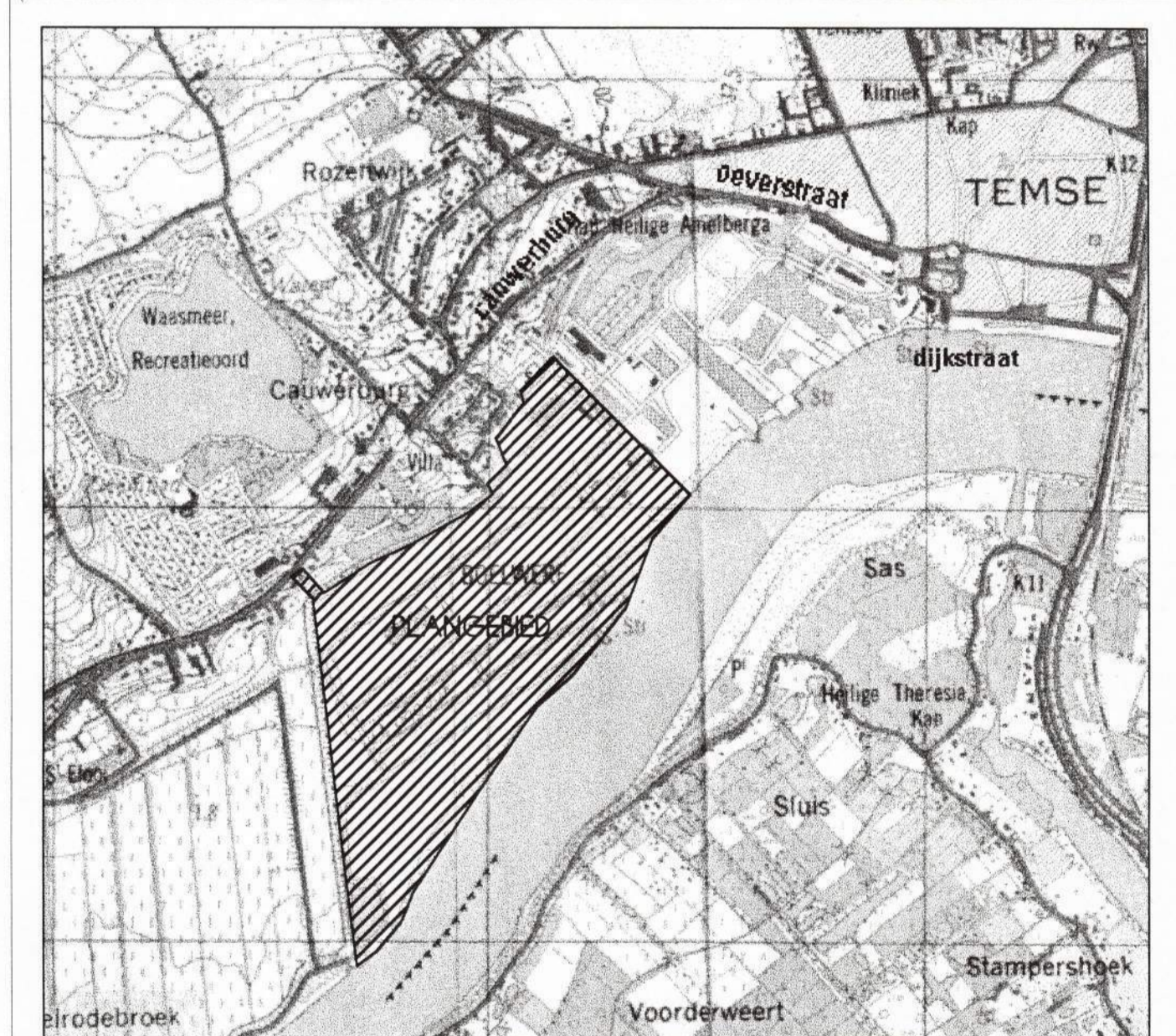
LEGENDE

- grens inrichtingsgebied
- zonegrens aansluitende BPA's
- omheining
- bestaande gebouwen
- verharding

ALLE GEBOUWEN BINNEN DE GRENS VAN HET PLANGEBIED ZIJN AF TE BREKEN

ALLE VERHARINGEN BINNEN DE GRENS VAN HET PLANGEBIED ZIJN AF TE VERWIJDEREN

LIGGINGSPLAN



VERKAVELINGSPLAN

industrieterrein Boelwerf

TERREINGEGEVENS

Ligging: Cauwerburg, Temse
Kadastrale gegevens: 1e AFD, Sectie B, 1190 c2/deel

OPDRACHTGEVERS

Nieuw Temse Residentiel NV, Nieuw Temse NV, Immo Cordeel BV, Nieuw Temse Recycling NV
Euroalaan 9, Euroalaan 7, Middenweg 3, Euroalaan 7
9140 Temse, 9140 Temse, 4782 PM Moerdijk, 9140 Temse

ONTWERPERS

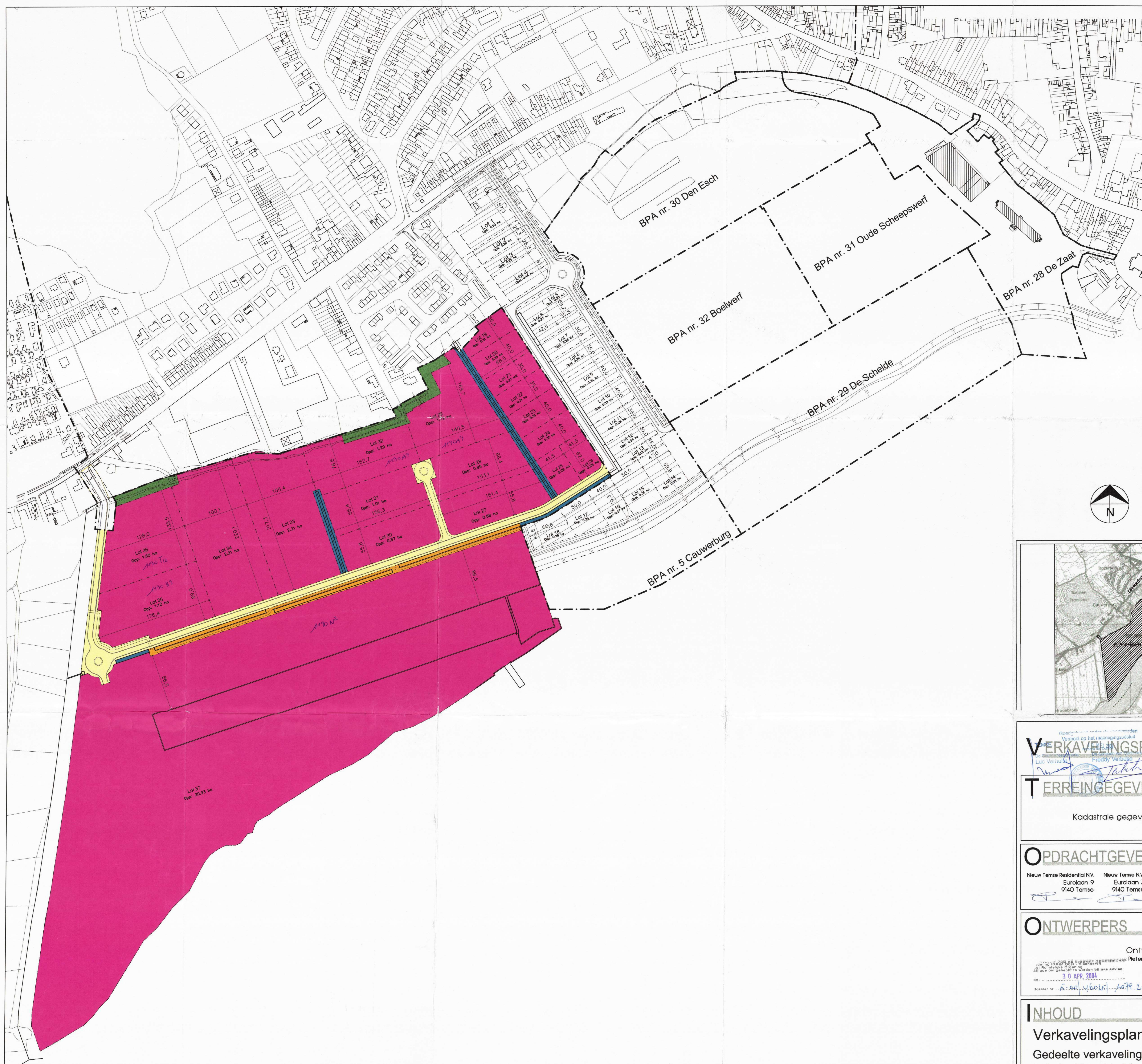
Goedgekeurd onder de voorwaarde
Vermeld op het machtigingsbesluit
15 MEI 2004
Ontwerpbureau De Maeyer - Rombaut
Pieter De Maeyer - Guy Quackelbeen - Vicky Vermeiren
De Schepen van Openbare Werken,
Frédéric Verbeke
Oostberg 20
9140 Temse
03/771 34 80

INHOUD

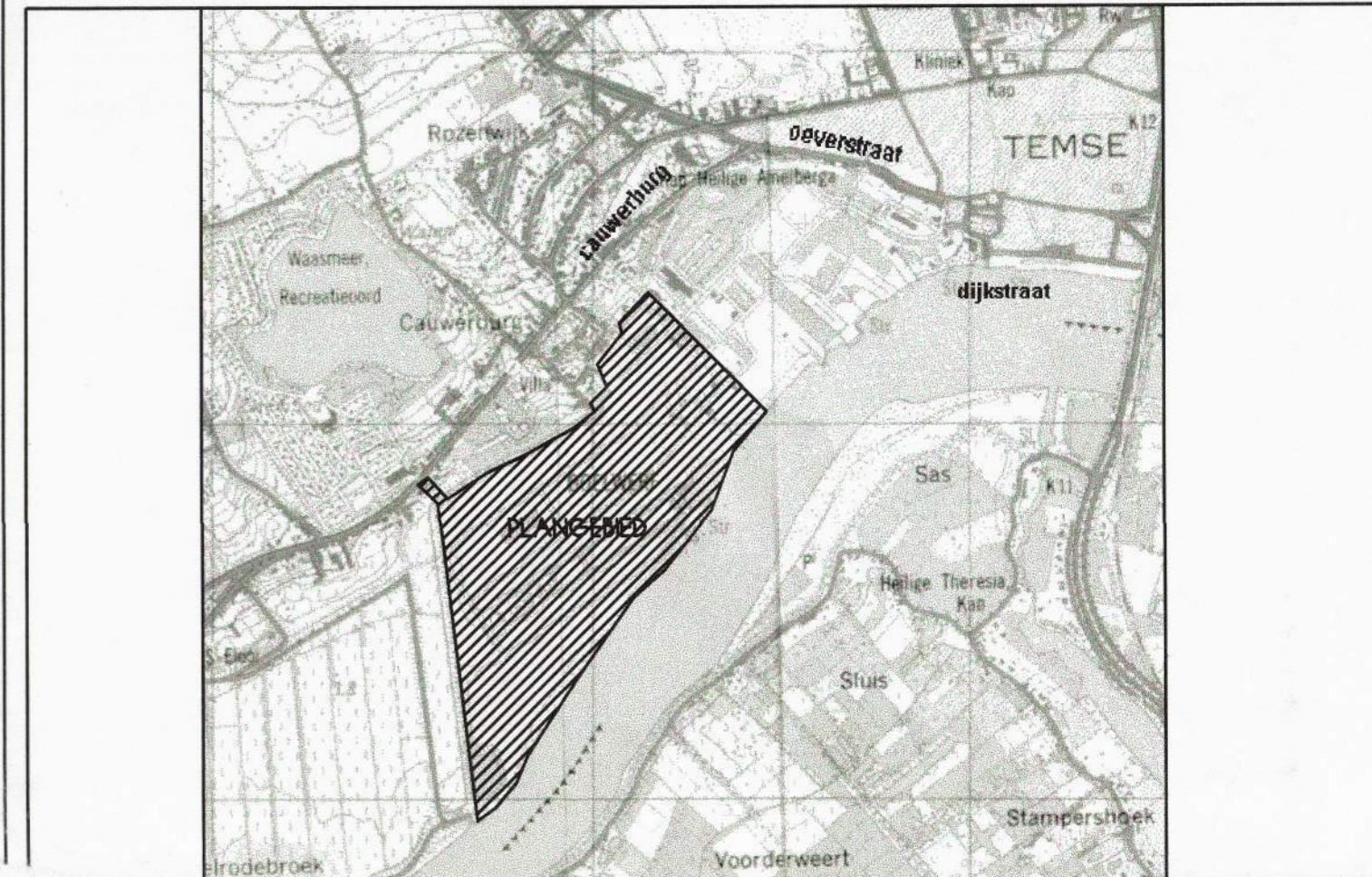
Bestaande toestand

Mouvement van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Ruimteplan
de Ruimtelijke Ordening
Bijlage om gemachtigd te worden bij ons advies
30 APR. 2004
dossier nr. 5.000.46015/1079.2





- LEGENDE**
- begrenzing BPA's
 - zonegrens
 - grens van de loten
 - bestaande gebouwen
 - zone voor industrie en ambachtelijke bedrijven
 - zone voor kantoren, ambachtelijke bedrijven en KMO
 - zone voor kantoren, ambachtelijke bedrijven, KMO, en (zware)
 - zone voor openbare wegen
 - zone voor wegen, fietswegen voor voetgangers en fietsers
 - zone voor wegen met erfstructuur
 - zone voor buffer
 - gemengde zone
 - zone voor grachten



VERKAVELINGSPLAN
 Vermeld op het machtingsofsluit
 Luc Vandenbroucke, Freddy Verbeke
industrieterrein Boelwerf

TERRINGEGEVENS
 Ligging: Cauwerburg, Temse
 Kadastrale gegevens: 1e AFD, Sectie B, 1190 c2/deel

OPDRACHTGEVERS

Nieuw Temse Residential NV. Euroalaan 9 9140 Temse	Nieuw Temse NV. Euroalaan 7 9140 Temse	Immo Cordeel B.V. Middenweg 3 4762 FM Moerdijk	Nieuw Temse Recycling NV. Euroalaan 7 9140 Temse
--	--	--	--

ONTWERPERS
 Ontwerpbureau De Maeyer - Rombaut
 Pieter De Maeyer - Guy Quackelbeen - Vicky Vermeiren
 Oostberg 20
 9140 Temse
 03/771 34 80

INHOUD
Verkavelingsplan Industrieterrein
 Gedeelte verkaveling gelegen
 in industriegebied (gewestplan)

VERKAVELINGSAANVRAAG

Ik ondergetekende,
Nieuw Temse Residential NV, Eurolaan 9, 9140 Temse
Nieuw Temse NV, Eurolaan 7, 9140 Temse
Immo Cordeel BV Middenweg 3, 4782 PM Moerdijk
Nieuw Temse Recycling NV, Eurolaan 7, 9140 Temse

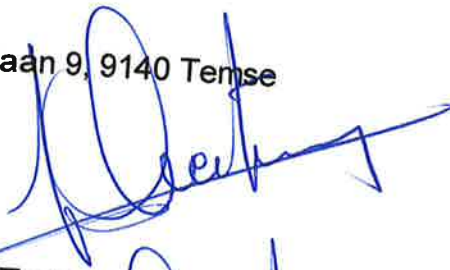

Telefoonnr. 03/ 710 05 00, eigenaar van de gronden, gelegen te Temse, Cauwerburg,
kadastraal bekend: Temse, 1° afd. sec. B nr 1190c2/deel, vraag vergunning tot het
verkavelen van bedoelde gronden.

Ik voeg hierbij de stukken, voorgeschreven bij ministerieel besluit



Te Temse, 10.11.2003

Handtekening:


Nieuw Temse Residential NV, Eurolaan 9, 9140 Temse



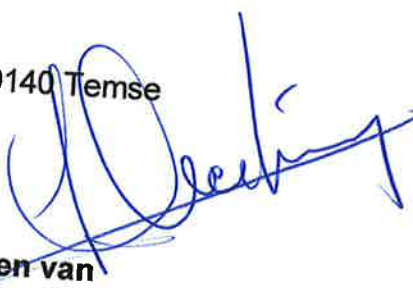

Nieuw Temse NV, Eurolaan 7, 9140 Temse



Immo Cordeel BV Middenweg 3, 4782 PM Moerdijk



Nieuw Temse Recycling NV, Eurolaan 7, 9140 Temse



Aan de heren burgemeester en schepenen van

TEMSE



Temse, 19 maart 2002

LICENTIATE NOTARIAAT
Els De Block

ATTEST.

Ondergetekende notaris Lucas Neirinckx met standplaats te Temse bevestigt hierbij dat bij akte verleden voor notaris Bernard DUBOIS en notaris Lucas NEIRINCKX, beiden met standplaats te Temse, op 19 december 2001, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid naar Nederlands Recht "IMMO CORDEEL B.V." met zetel te Moerdijk 4782 PM Moerdijk Middenweg, nummer 3, thans nog onder benaming "MOERDIJK TOP IV B.V.", ingeschreven in het handelsregister gehouden bij de Kamer van Koophandel voor West-Brabant te Breda onder nummer 20091726.

Eigenaar is geworden van navolgend onroerend goed:

BESCHRIJVING VAN DE OVERGEDRAGEN ONROERENDE GOEDEREN.
GEMEENTE TEMSE, eerste afdeling en tweede afdeling.

Een eigendom zoals hierna verder wordt beschreven onder de titel: "**het aangekochte onroerend goed**", te nemen uit het hierna beschreven geheel zijnde de terreinen van de voormalige scheepswerf gelegen aan de Dijkstraat 6:

"Grond met opstaande gebouwen en constructies gelegen te Temse, afdeling I, gekend ten kadaster sectie B perceelnummer 1190 / C / 2 / ex groot bij restant volgens grafische opmeting achthonderd en elf duizend zeshonderd zeventenvijftig vierkante meters (811.757) hetzij a) een perceel met een oppervlakte volgens grafische opmeting van zeventhonderdachtenzeventig duizend honderd vierkante meter (778.100 m2) met inbegrip van vijvers b) een afgesplitst gedeelte van het terrein zijnde grond en vijver gelegen aan de Schelde tegen de polders van Tielrode groot volgens grafische meting drieëndertig duizend zeshonderd zeventenvijftig vierkante meters (33.657 m2) verminderd met de oppervlakte van het terrein met het administratief gebouw, het portiersgebouw en het gebouw bestaande uit de onderhoudsateliers, onderhoudsmagazijnen en de brandweerkazerne, eigendom van de gemeente Temse, voor een oppervlakte van negentienduizend achthonderd zevententwintig vierkante meters ; alsook een deel weg aan de Dijkstraat met openbaar karakter, groot honderd achtentachtig vierkante meters. In deze verkoop is eveneens niet inbegrepen een kraanmonument opgericht op Openbaar Domein alsook een perceeltje parkinggrond gelegen langs het gebouw toebehorend aan de NAAMLOZE VENNOOTSCHAP OROFARMA en thans in haar feitelijk bezit."

BESCHRIJVING VAN HET BIJ VOORMELDE AKTE AANGEKOCHTE GOED,
genomen uit het hierboven beschreven geheel:

Gemeente Temse: eerste afdeling:

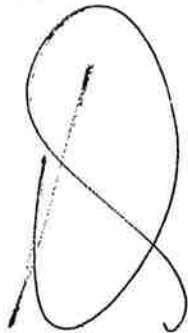
Een perceel op en met grond en gebouwen, gelegen zuidwaarts langs de Schelde, sectie B nummer 1190 C2 deel en aangeduid op het opmetingsplan onder lot zes met een gemeten oppervlakte van tweeëntwintig hectare, achtennegentig aren en negenentwintig centiaren,

zoals dit perceel is aangeduid in donkerblauw omzoomd onder lot zes van het opmetingsplan.

Plan:

Het hierbij verkochte goed staat afgebeeld op een metings- en lotiseringsplan opgemaakt door landmeter Teugels te Temse op zeventwintig november tweeduizend en een, welk plan is gehecht gebleven aan een akte verkoop zoals voormeld verleden voor de notarissen Dubois (minuuthouder) en Neirinckx beiden te Temse, houdende de verkoop door de curatoren van het faillissement Boelwerf Vlaanderen aan de naamloze vennootschap "Nieuw Temse" koopster van de loten één, drie en vijf.

Temse, 19 maart 2002.



i.o.



RECONVERSIE BOELWERFSITE

ONTWERPBUREAU DE MAEYER-ROMBAUT

PIETER DE MAEYER ■ ARCHITECT-STEDENBOUWKUNDIGE-VERKEERSDESKUNDIGE
PROF. GUY QUACKELBEEN ■ SOCIOLOOG-PLANoloog
VICKY VERMEIREN ■ ARCHITECT-PLANoloog-STEDENBOUWKUNDIGE



BEGELEIDENDE NOTA
VERKAVELINGSPLAN INDUSTRIETERREIN

RECONVERSIE BOELWERF APRIL 2002





INHOUD

Inleiding	p.2
1 De Boelwerven van Temse	p.4
2 Situering van het projectterrein	p.5
3 Planologische context	p.6
4 Bestaande toestand	p.15
5 Duurzame inrichting: Ontsluiting en bereikbaarheid als cruciale factoren	p.16
6 Uitgangspunten en hoofdprincipes van het verkavelingsplan industrieterrein	p.24



INLEIDING

Het voorliggend document begeleidt een voorstel voor de inrichting van een industrieterrein op de Boelwerfsite te Temse. De reconversie van de terreinen van de voormalige scheepswerf staat momenteel hoog ingeschreven op de ruimtelijke agenda. In de periode die aan de verkoop van het terrein voorafging, werd reeds duidelijk dat de verschillende partijen die betrokken zijn bij de problematiek, bereid waren om gezamenlijk een visie te ontwikkelen en aan dit toekomstperspectief alle kansen op slagen te bieden. Deze ingesteldheid heeft ongetwijfeld bijgedragen tot het bekomen van prille, niettemin succesvolle resultaten.

Tot op heden omvatte de discussie omtrent de reconversie nagenoeg uitsluitend aspecten betreffende de ruimtelijke structuur en de globale bestemming van de projectsite. In de zomer van 2001 werd hierover een consensus bereikt. In het Masterplan Boelwerf wordt een ruimtelijke ontwikkelingsperspectief voor het terrein uitgetekend. Het betreft een ruimtelijk plan, waarin niet alleen de gemeentelijke visie op de toekomstige ontwikkeling aan bod komt, maar waarin ook rekening wordt gehouden met de regionale ontwikkelingstendensen én met de rechtmatige belangen van de privé-sector.

Uit diverse onderzoeken bleek dat bij de herinrichting van de terreinen van de voormalige Boelwerf het aangewezen is te opteren voor een gemengde invulling. Het meest opportuun is een mix van wonen en werken. Onder andere uit het ruimtelijke onderzoek en de synthesesnota van het mobiliteitsplan kan worden afgeleid dat op die manier de voornaamste problemen omtrent de ontsluiting en de bereikbaarheid worden ondervangen.

In het Masterplan behoudt ongeveer de helft van het terrein dezelfde bestemming als op het gewestplan (industriegebied), dat als 'werkgebied' werd omschreven. Het overige gedeelte werd ingevuld als 'woongebied'. Deze (hoofd)bestemmingen werden evenwel op sommige plaatsen verfijnd en er werden essentiële ruimtelijke elementen en structuren vooropgesteld, zodat randvoorwaarden zijn gecreëerd die van groot belang zijn bij de inrichting van het terrein.

Het 'werkgebied' maakt onderwerp uit van deze studie. De invulling van het 'woongebied' wordt dan niet verder toegelicht. Alvorens hier met de concrete ontwikkeling en inrichting kan worden aangevat, dienen diverse juridische en planologische procedures te worden opgestart én afgerond, aangezien de voorgestelde invulling verschilt van de huidige bestemming op het gewestplan.



Voor de ontwikkeling van het werkgebied liggen de zaken anders. Aangezien deze projectsite is ingekleurd als industriegebied, kan hier sneller tot actie worden overgegaan. Sneller wil echter niet zeggen overhaast. Zoals bij de opmaak van het Masterplan is het de bedoeling van bij de start de verschillende partijen bij het ontwerp te betrekken en met hetzelfde elan verder te werken.

Het verkavelingsplan dat in deze nota wordt voorgesteld, is het resultaat van een onderzoek naar verschillende voorstellen van concrete inrichtingsmogelijkheden, die werden uitgewerkt aan de hand van het Masterplan en waarover advies werd ingewonnen bij de verschillende betrokken instanties.



1 DE BOELWERVEN VAN TEMSE

Het ontstaan van de werf is weinig bekend, en moet rond 1830 worden gesitueerd, toen Bernard BOEL, schrijnwerker en smid, zich begon toe te leggen op de bouw van kleine vaartuigen.

Jozef BOEL, zoon van Bernard, slaagde erin het familiebedrijf uit te bouwen en liet een grote bouwloods oprichten. Na zijn dood werd de leiding verzekerd door zijn twee zonen, Cesar en Frans. Laatstgenoemde vormde de onderneming in 1933 om tot de naamloze vennootschap Scheepsbouwerven Jos Boel en zonen. In 1969 werd het bedrijf omgevormd tot N.V. Boelwerf met Georges VAN DAMME, schoonzoon van Jozef BOEL, aan het roer.

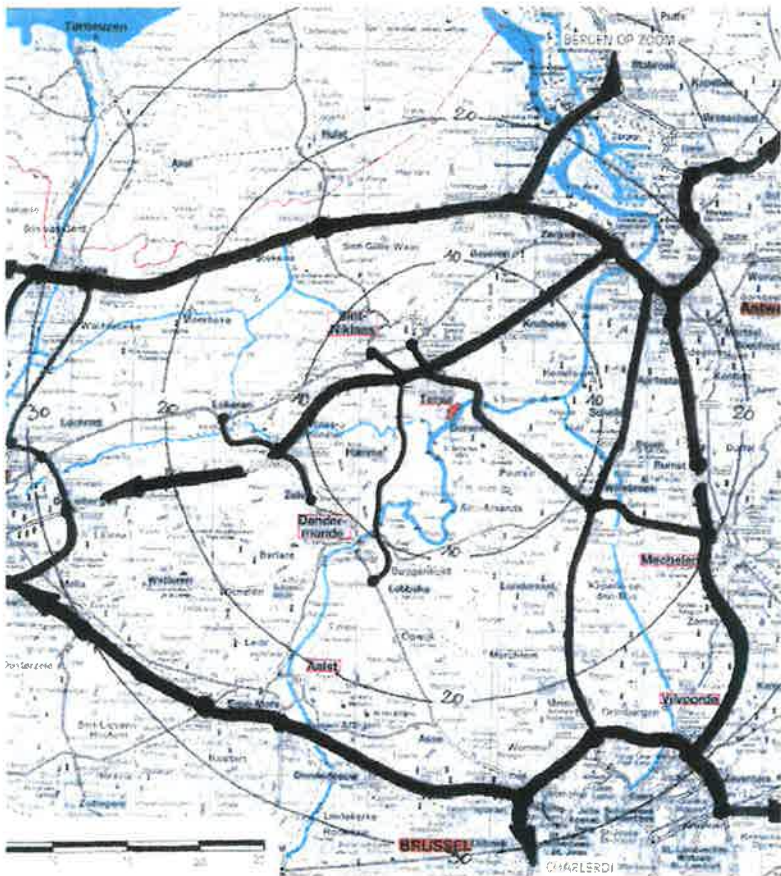
De constructie van schepen evolueerde dusdanig dat belangrijke infrastructuurwerken op de werf moesten worden gerealiseerd. Een eerste dwarshelling werd in 1935 gebouwd en in de tweede helft van de jaren vijftig werd een bijkomende dwarshelling gebouwd voor schepen tot 90.000 ton. Destijds was dit de grootste dwarshelling ter wereld. Midden de jaren zeventig werd op de werf een dok gebouwd met een afmeting van 560 m x 55 m. Naarmate het bedrijf groeide, werden meerdere montage- en lasloodsen opgetrokken. Ook werden twee afbouwkaden en een speciaal uitrustingsdok ingericht. Op het einde van de zeventiger jaren stelde N.V. Boelwerf 3.000 arbeiders tewerk.

De internationale crisis in de scheepsbouwsector zorgde echter in de periode 1986 – 1987 voor ernstige moeilijkheden en als gevolg van herstructurering verloren ongeveer 1.200 arbeiders hun baan. In januari en juni 1987 ontsnapte de werf tweemaal aan een faillissement.



In 1992 was de toestand echter onhoudbaar geworden en de rechtbank sprak op 28 oktober het faillissement uit. Na maandenlange onderhandelingen en de bezetting van de werf door de arbeiders werd de BOELWERF VLAANDEREN opgericht met de Vlaamse overheidsholding GIMVINDUS en de Nederlandse Begemanngroep als aandeelhouders.

In april 1994 konden 1.300 werknemers opnieuw aan het werk maar minder dan anderhalf jaar later, eind 1995, werd de werf definitief failliet verklaard.

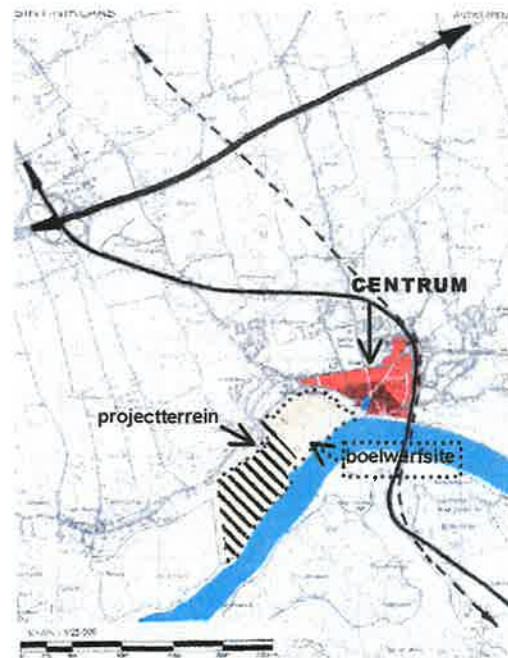


Situering in ruimer verband

2 SITUERING VAN HET PROJECTTERREIN

De terreinen van BOELWERF VLAANDEREN zijn gelegen te Temse, langsheen de benedenloop van de Schelde. De werven sluiten aan bij de kern van de gemeente. Het werfterrein strekt zich uit over ± 2 km langsheen de rivier. De projectsite bevindt zich in het zuidwesten van het terrein.

Beschouwd in een ruimer kader bevindt de site zich op de rand van de Vlaamse ruit, ten zuiden van de as Gent-Antwerpen. Temse is gelegen ± 35 km ten oosten van Gent, ± 15 km ten westen van Antwerpen en ± 35 km ten noorden van Brussel.



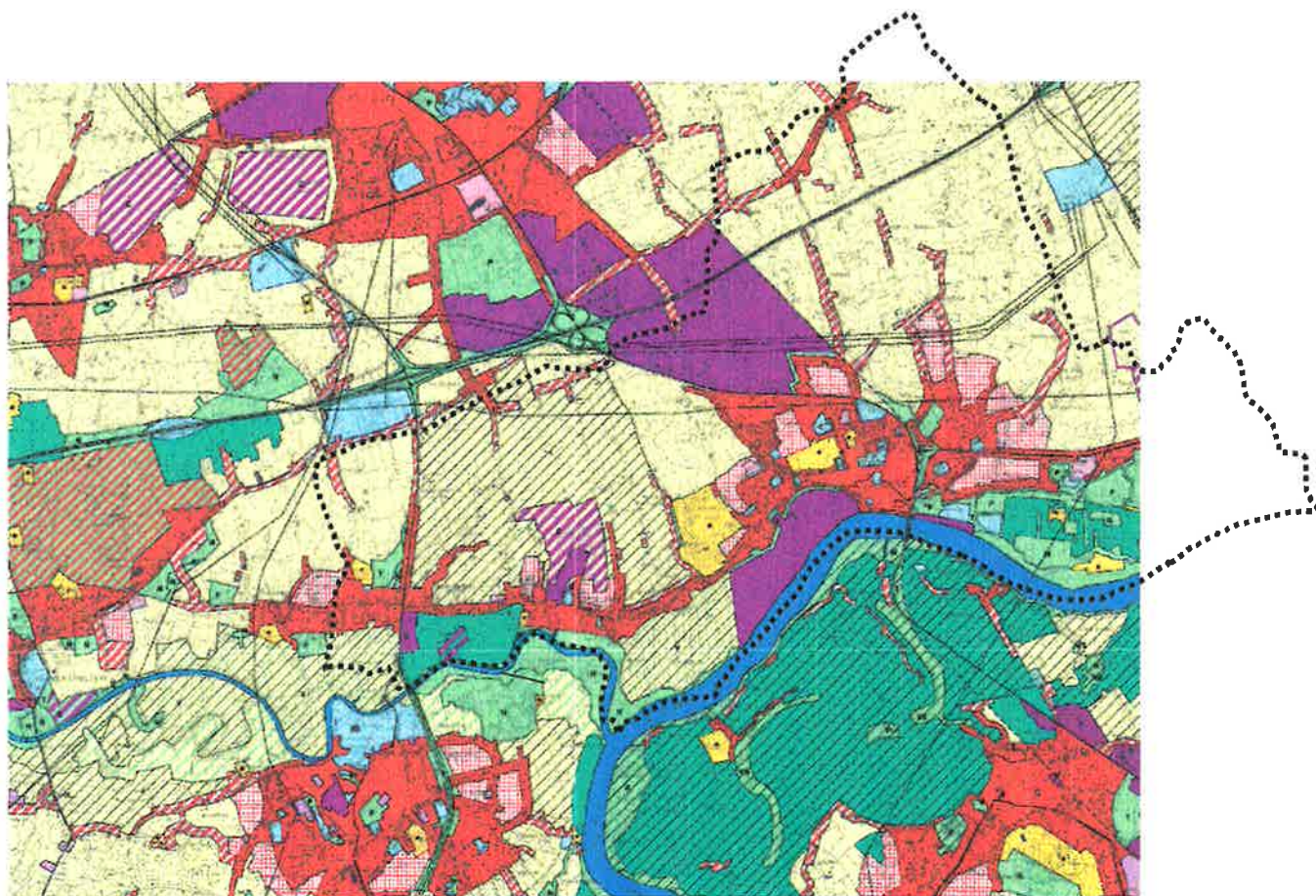
Situering op topografische kaart



3 PLANOLOGISCHE CONTEXT

3.1 Gewestplan

Logischer wijze hebben de Boelwerven van Temse, in het vigerende gewestplan, de bestemming 'industriegebied' gekregen. Samen met de industrieterreinen TTS en Europark, vormt het industriegebied van de Boelwerven een geheel van geconcentreerde economische activiteiten op de as St. Niklaas – Bornem, waarvan de werkgelegenheid op 9000 eenheden wordt geraamd.



Gewestplan Lokeren-Sint-Niklaas met schematische aanduiding van de gemeentegrens van Temse

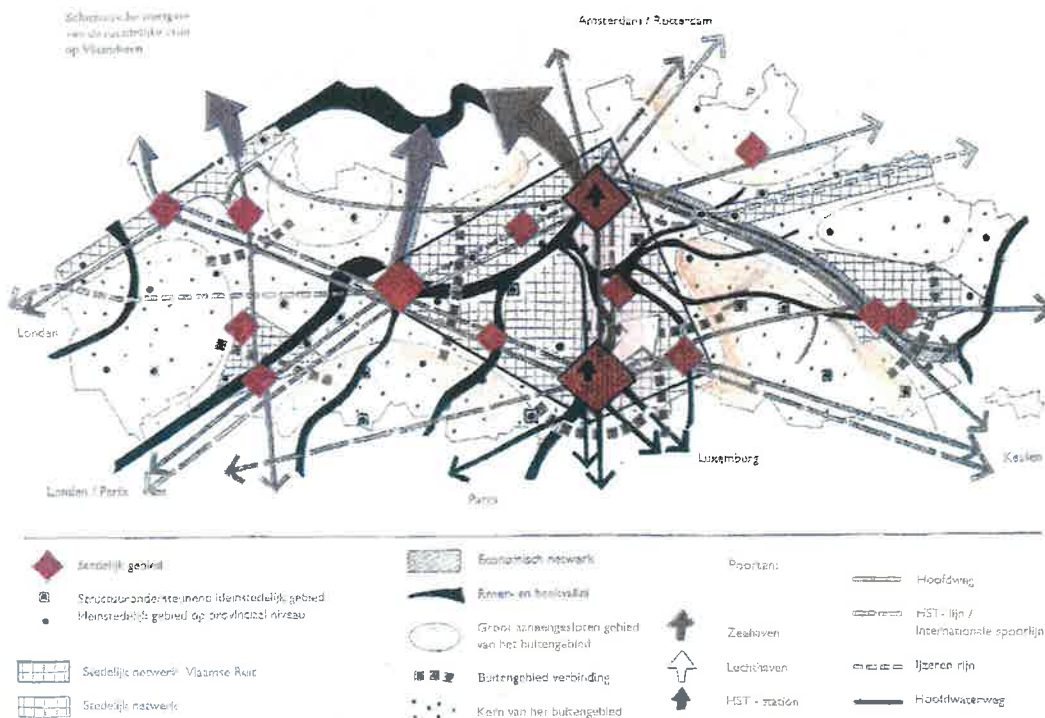


3.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Temse

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden geen precieze uitspraken gedaan over de toekomstige ontwikkeling van de Boelwerf. Temse wordt evenwel aangeduid als een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau, waarbij de afbakening van het stedelijk gebied behoort tot de bevoegdheid van de provincie. Temse bevindt zich als kleinstedelijk gebied binnen de Vlaamse Ruit en heeft bijgevoeg bijkomende opdrachten voor de verzorging van het omliggend buitengebied. Ongetwijfeld zal deze extra taakstelling door de gemeentelijke overheid dienen te worden opgenomen en vertaald in ondermeer bijkomende woongelegenheden.

Met betrekking tot de economische ontwikkeling stelt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat kleinstedelijke gebieden als Temse geschikt zijn voor de realisatie van de regionale bedrijfsterreinen dewelke zullen worden afgebakend door de provincie.





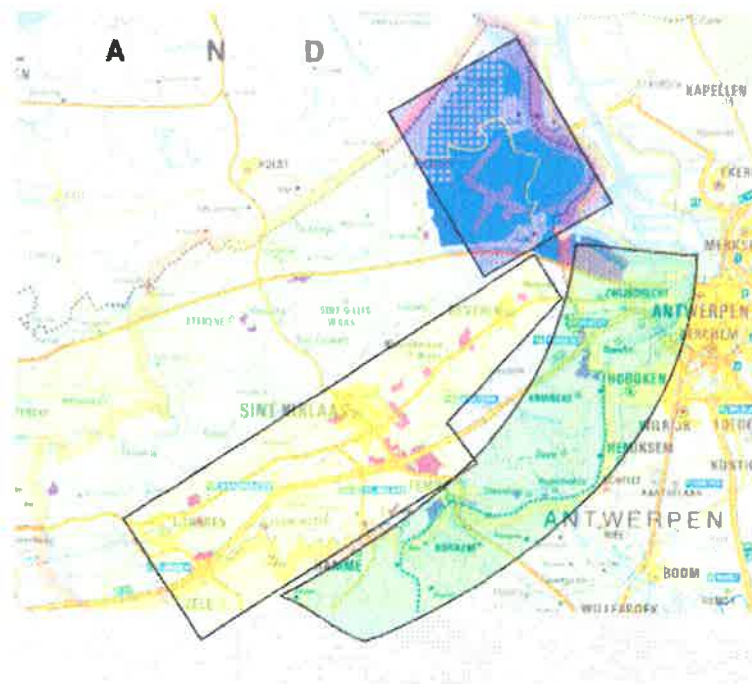
3.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Op het moment dat deze nota is opgemaakt, is er nog geen goedgekeurd provinciaal structuurplan voorhanden.

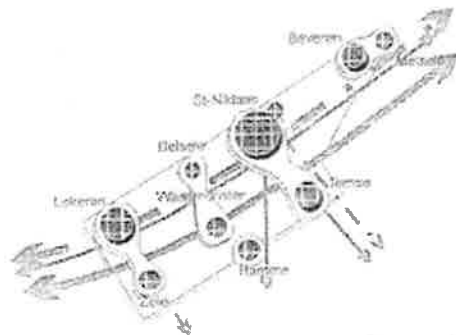
In het ontwerp-structuurplan Oost-Vlaanderen worden verschillende hoofd- en deelruimtes in de provincie afgebakend. Temse is gesitueerd op de overgang tussen het E17-netwerk op provinciaal niveau en de Scheldevallei die als 'groene slagader' van Vlaanderen wordt omschreven.

Het E17-netwerk is te beschouwen als een stedelijk netwerk op provinciaal niveau en manifesteert zich als een bandstructuur langsheen een bundel invloedrijke, bestaande lijninfrastructuren. Binnen deze zone moet de stedelijke dynamiek tussen Gent en Antwerpen worden opgevangen.

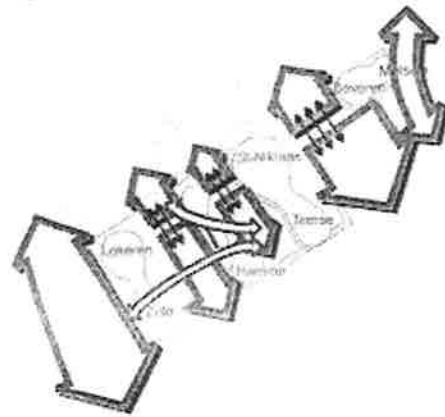
Tussen deze kernen worden open ruimtecorsidors ingeschreven die gevrijwaard dienen te worden van verdere ontwikkeling en dienst doen als buffer tussen de verschillende stedelijke ontwikkelingen.



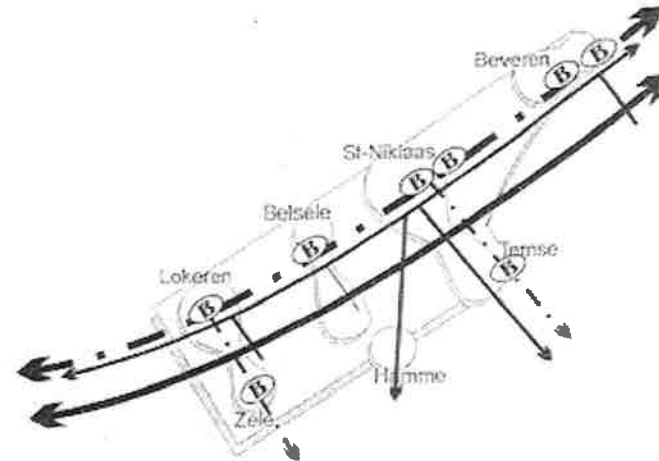
Extract uit het ontwerpstructuurplan Oost-Vlaanderen



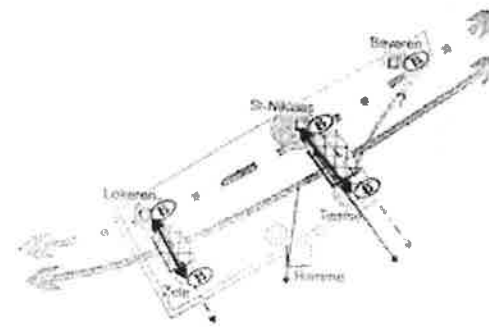
verdeling en verwerking van wonen en woonondersteunende functies rond de kernen, met elk een eigen rol in het netwerk



voorzien van open multi-story bouws als buffers tussen de stedelijke ontwikkelstron



ruimtelijk structureren van de ontwikkeling gebaseerd op concentratie en bereikbaarheid



regionale tewerkstelling op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan centrale plaatsen

Extract uit het ontwerpstructuurplan Oost-Vlaanderen



3.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Reeds in het midden van de jaren negentig werd in Temse het structuurplanningsproces gestart. In samenspraak met de andere gemeenten van het Waasland werd een structuurplan voorbereid op intergemeentelijk niveau door het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning (RUGent). In het kader van dit ontwerpstructuurplan werd de reconversie van de Boelwerf reeds afzonderlijk bestudeerd. Drie verschillende ontwikkelingsscenario's werden daarbij naar voren geschoven.

Aangezien het vooralsnog onmogelijk is gebleken een structuurplanningsproces op intergemeentelijk niveau uit te werken binnen de huidige decretale bepalingen, besliste de gemeentelijke overheid recentelijk het structuurplan van Temse toe te wijzen. Momenteel wordt de startnota voorbereid.



3.5 Masterplan Boelwerf

Op 28 maart 2001 werd een overeenkomst bereikt tussen het kabinet van de minister van Ruimtelijke Ordening, ARHOM Brussel, ROM Gent, de provincie Oost-Vlaanderen, de gemeente Temse en de privé-investeerdere, aangaande een ruimtelijk plan dat de reconversie van de Boelwerfsite als onderwerp heeft. Het Masterplan schetst een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en een globale bestemming voor de projectsite. Het plan kwam tot stand na intensief overleg tussen de verschillende betrokken partijen. Dit heeft ertoe geleid dat een ontwikkelingsvisie werd uitgewerkt waarin niet alleen de gemeentelijke visie op de toekomstige ontwikkeling werd opgenomen, maar waarin ook de regionale ontwikkelingsstendensen én de intenties van de privé-sector werden verwerkt.

Uit het onderzoek dat aan de opmaak van het Masterplan voorafging is gebleken dat de reconversie het meeste kans op slagen verkrijgt met een gemengde invulling van wonen en werken. Onder andere uit het ruimtelijke onderzoek en de synthesesnota van het mobiliteitsplan kon worden afgeleid dat op die manier de voornaamste knelpunten omtrent de ontsluiting en de bereikbaarheid worden ondervangen.

Het Masterplan deelt de terreinen van de Boelwerf op in een woongebied en een werkgebied. Ongeveer de helft van het terrein behoudt dezelfde bestemming als op het gewestplan (industriegebied). Dit 'werkgebied' maakt onderwerp uit van het voorliggend inrichtingplan. De ontwikkeling van het 'woongebied' wordt niet als dusdanig toegelicht, aangezien hiervoor specifieke planologische procedures moeten worden opgestart.

Bij het uitwerken van het Masterplan werden meerdere uitgangspunten vooropgesteld. Een aantal ervan hebben rechtstreeks betrekking op de ontwikkeling en inrichting van het werkgebied:

- De inrichting van het gebied (geheel of gedeeltelijk) als industrieterrein is een gevolg van de ligging aan de Schelde. De stroom is wellicht één van de oudste en meest belangrijke infrastructuur in Vlaanderen. Het lokaliseren van economische activiteit langs een waterweg past volledig in het huidige beleid dat een waardig alternatief tracht te ontwikkelen voor het vervoer over de weg. De Schelde is echter de enige hoogwaardige infrastructuur die de Boelwerfsite ontsluit. Gezien de huidige economische dynamiek blijkt deze eenzijdige ontsluiting niet langer opportuun. Bij de inrichting van het industrieel gedeelte van het terrein moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de ontsluitingsproblematiek.
- Het projectterrein is gelegen tussen enkele belangrijke groengebieden in de gemeente. In het westen wordt het terrein geflankeerd door de Tielrodepolder, in het oosten door de kern van Temse. Binnen de globale ontwikkelingsvisie van de gemeente is het behoud en de ontwikkeling van beide groengebieden als doelstelling opgenomen. Een eventuele groene verbinding tussen beiden gebieden kan hiertoe bijdragen. De helling (volgens

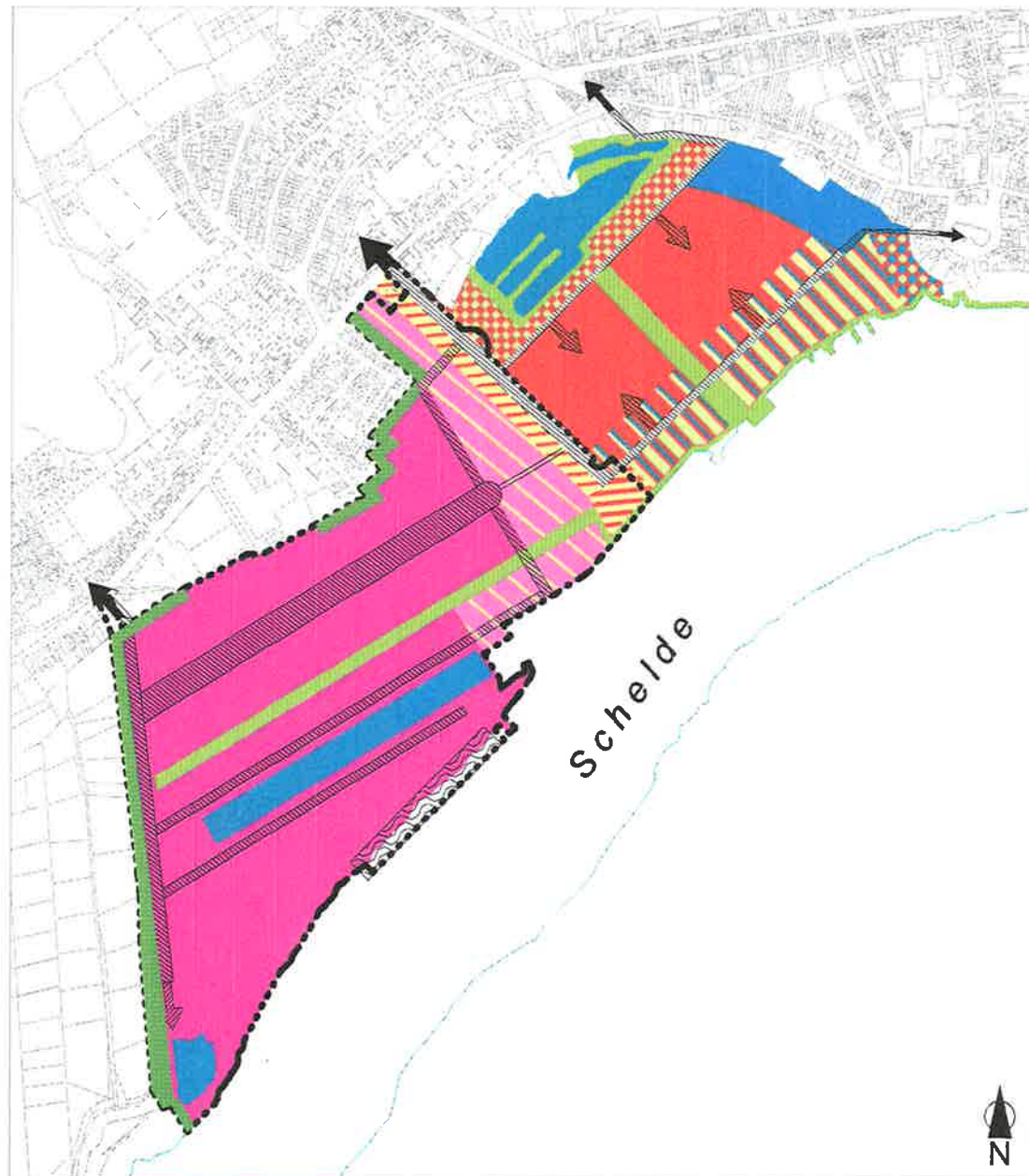
VERKAVELINGSPLAN
INDUSTRIETERREIN



Projectgebied binnen
Masterplan

LEGENDE

LEGENDE			
	buffergroen		woonlabben
	publieke groene ruimte		industriële
	woonpark vijvers		gemengde zone lichtrecreatie/kantoor
	woonpark Schelde		gemengde zone recreatie/dienstverlening
	wonen aan het water		openbaar nut
	wonen tweede lijn		weg/water aansluiting
			water





Bestaande groenzone tussen Tielrodepolder en het Boelwerfterrein



Bestaande groenzone tussen Tielrodepolder en het Boelwerfterrein

het gewestplan gelegen in het industriegebied) tussen de Boelwerf en de poldergracht in de Tielrodepolder, vormt de scheiding met het natuurgebied en is als dusdanig een perfecte fysieke buffer van ca. 20 m breed. Via het marktplein en de kade kan de Schauselbroekpolder worden bereikt. Het terrein staat dus niet rechtstreeks in verbinding met het natuurgebied van de het Schauselbroek.

- Een van de meest kenmerkende terreinelementen is wellicht het insteekdok. Deze zeer karakteristieke infrastructuur biedt mogelijkheden binnen een industrieel vestigingsscenario. De specificiteit van de betonnen constructie maakt samen met de historiek van het terrein, dat het geheel optimale ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor watergebonden industrie.

Het werkgebied zoals dat in het Masterplan werd afgebakend bestaat niet louter uit industriegebied. Er werden meer specifieke deelzoneringen voorgesteld, waarvoor een mogelijke programmatonische invulling werd voorgesteld. Met deze opties wordt uiteraard rekening gehouden in het verkavelingsplan.

Bij het bepalen van de zoneringen en bestemmingen werd ervan uitgegaan dat het werkgebied diende te worden gebufferd ten opzichte van het woongebied. De bestaande bufferzone zoals die wordt bepaald in het BPA Cauwerburg, scheidt de woningen langsheen Cauwerburg van de eventueel hinderlijke activiteiten binnen de industriezone. Ter hoogte van de vestiging van Belgomine, werd het gewestplan gewijzigd, in het BPA Cauwerburg. De buffer voorzien op het gewestplan werd opgenomen in de zone voor ambachten.

Om het nieuw te ontwikkelen woongedeelte in het oostelijk gedeelte van het projectterrein af te schermen van de westelijk gelegen industrie, werden twee overgangszones ingevoegd met een gemengde functies.

Volgende paragrafen zijn overgenomen uit de toelichtingsnota bij het Masterplan en dienen te worden gelezen als een uitgebreide legende bij het bijgevoegde plan. De eigenlijke invulling, zoals die wordt voorgesteld in het verkavelingsplan, wijkt hiervan op bepaalde punten af. Deze verschilpunten zullen in hoofdstuk 6 nader worden toegelicht.




De invoering van de kantoor/woonzone heeft als voornaamste objectief de creatie van een monoliet (gevel-)front voor de westelijk gesitueerde nijverheid t.o.v. het oostelijk gelegen woongebied. Om het gevelfront van de woonzone en dat van de kantoorzone niet met elkaar in conflict te brengen werd tussen beide zones een brede, groene laan voorzien, die dienst doet als centrale ontsluiting voor de Boelwerf. In het noorden ontsluit de boomrijke laan het woongedeelte en het industrieterrein; in het zuiden sluit zij aan op de verdeelweg parallel aan de Schelde. Concreet wordt gedacht aan een sokkel van 1 of 2 lagen met een kantoorfunctie. De woonzone wordt op die manier zowel morfologisch als functioneel



afgeschermd van de mogelijke hinderbronnen. Een dergelijke opbouw verhindert een rechtstreekse inblik in het industriegebied vanuit het woongedeelte. Binnen deze zone zou een hogere bouwhoogte kunnen worden toegestaan, opdat op de hogere verdiepingen zou kunnen worden gewoond. Op de hogere verdiepingen kunnen bedrijfswoningen worden ingericht, die eventueel zouden kunnen worden gecentraliseerd binnen één volume. Enerzijds is door deze verweving van functies de woondichtheid positief beïnvloed (verdichting). Anderzijds wordt de activiteit op en rond de ontsluitingslaan meer evenredig verdeeld, wanneer langs beide zijden wordt gewoond. In ieder geval dienen de bouwwerken langsheen deze laan over hoogwaardige architecturale kwaliteiten te beschikken, aangezien zij de identiteit van de centrale ontsluiting bepalen.

Nabij de schelde kan binnen een gedeelte van deze zone ook dienstverlening worden gelokaliseerd. Voornamelijk wordt gedacht aan functies die betrekking hebben op het werkgebied zoals bedrijfsresto's, copy centra, e.d.. Het kan niet de bedoeling zijn hier dienstverlening te situeren die concurreert met het centrum.

 gemengde zone
lichte nijverheid/kantoor

In een tweede gemengde kantoorzone worden lichte nijverheid en kantoorfuncties met elkaar verweven. Activiteiten die hierbinnen kunnen worden gesitueerd zijn niet hinderlijk ten opzichte van de nevenfunctie kantoor. Concreet kan dit bijvoorbeeld inhouden dat zich hier kleinschalige ambachtelijke bedrijven kunnen bevinden die geluidshinder noch geurhinder veroorzaken. Ook wordt gedacht aan toonzalen, ruimtes voor klantenservice, e.d..

 industrie

Aansluitend hierop bevindt zich de industriezone. Algemeen is aangenomen dat binnen dit gebied geen vervuilende industrie kan worden toegelaten, aangezien het een zone betreft die onmiddellijk aansluit bij het wonen binnen de gemeentelijke kern. Gezien de ontsluitingsproblematiek is het vanzelfsprekend dat alle bedrijven die door hun eigenheid uitzonderlijk veel verkeer genereren (transportfirma's, ...), worden geweerd.

Bij de inrichting van de industriezone moet specifiek aandacht worden besteed aan de ontsluiting. De infrastructuur dient zodanig op het bestaande wegennet te worden aangesloten dat het vrachtverkeer zoveel mogelijk uit het woongebied (en de kern van Temse) wordt geweerd. Het is allerminst aangewezen de Dijkstraat en het bestaande Marktplein te belasten met vrachtvervoer. Het zware verkeer zou het minst hinder veroorzaken indien het verloopt via een (nieuwe) westelijke ontsluiting. Het industriegebied ten zuiden van de groen corridor zou rechtstreeks worden ontsloten. Het KMO-gedeelte ten noorden van de groen corridor kan worden bediend door één centrale as waarop eventueel kleinere lusjes kunnen



worden geënt. Het woon-werkverkeer per auto kan via de (bestaande) centrale ontsluitingsas het werkgebied bereiken. Het woon-werkverkeer per fiets, dat uit de verkeersstudie voor Temse relatief belangrijk bleek, kan via doorsteken voor langzaam verkeer aan het groene fiets- en wandelpad worden gekoppeld.

 buffergroen

De bestaande bufferzone zoals die op het BPA Cauwerburg is ingeschreven dient te worden gerespecteerd. Enkel ter hoogte van de bestaande industriële vestiging (Belgomine) kan hij worden onderbroken omdat een buffer op die plek zinloos is en om de mogelijkheid te laten het bedrijf uit te breiden naar het aanpalende industrieterrein.

 publieke groene ruimte

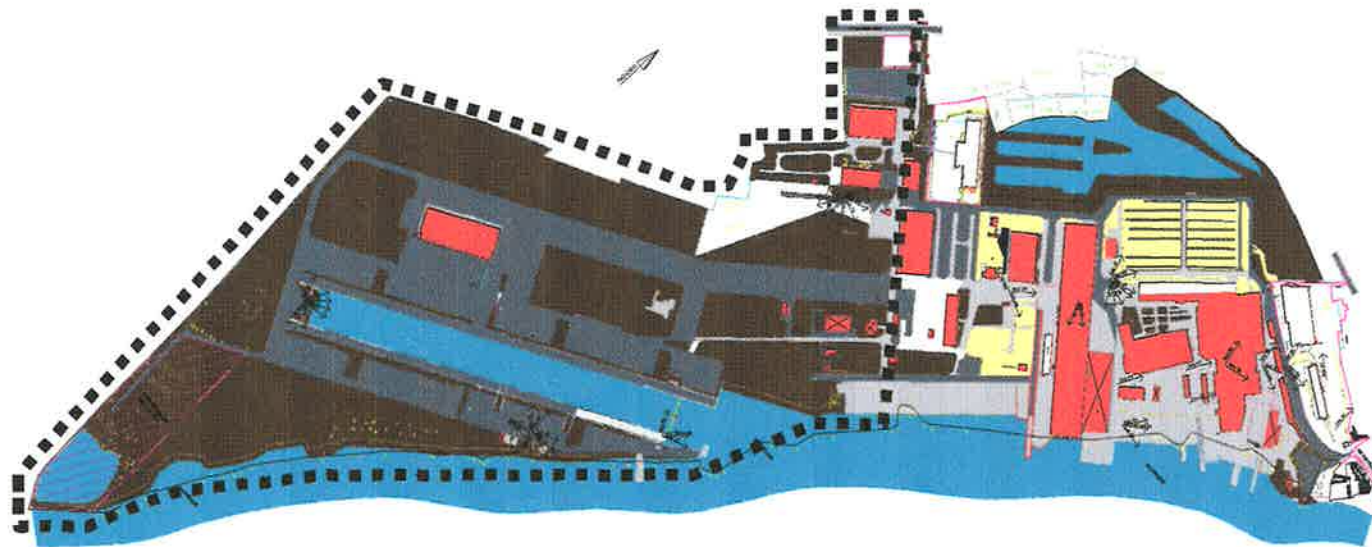
Naast het buffergroen wordt er ook een gedeelte als publiek groen ingekleurd. Eén zone slingert langs de Schelde doorheen het woon- en werkgebied. De hoofddoelstelling van deze zone is het maken van een groene verbinding tussen de ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden die het projectterrein flankeren, door middel van een groencorridor. Er is voldoende ruimte voorzien om er een aangenaam en veilig fiets- en wandelpad in te richten dat het langzaam recreatief verkeer langs de Schelde opvangt. De aanleg en de profilering van deze zone dient evenwel te worden aangepast naargelang de ligging op het projectterrein. Het karakter van de groene promenade langs de Schelde zal verschillen van het uitzicht van het pad doorheen het industrieterrein. De brede zone publiek groen loodrecht op de Schelde doorheen de woonlobben, wordt beschouwd als een attractieve, visuele verbinding die het groen plein aan de Schelde verbindt met het achterliggende woongebied.



4 HUIDIGE TOESTAND VAN HET PROJECTTERREIN

Als gevolg van het faillissement in 1996, werd een groot gedeelte van de infrastructuur verkocht. Verschillende kranen werden ontmanteld en diverse hangars leeggehaald. Aangezien de resterende bouwwerken en infrastructuur gedurende 6 jaar niet werden gebruikt en/of onderhouden, vertonen zij tekenen van verkrotting.

Gedurende de opmaak van het Masterplan werd reeds gesteld dat de cultuurhistorische waarde van een aantal specifieke elementen voorkomend op de site diende onderzocht te worden. Als voorbeelden werden ondermeer de grote loods en de vijvers aangehaald. Alle vallen in de zone die globaal werd omschreven als 'woongebied'. Binnen het gedeelte van het Masterplan dat als 'werkgebied' werd afgebakend en dat voorwerp uitmaakt van deze studie, komen – uitgenomen het droogdok – geen bouwwerken of industriële infrastructuur voor die een dergelijke waarde wordt toegedicht. In het inrichtingplan dat voor dit 'werkgebied' werd uitgetekend, wordt op het droogdok na, geen van de bestaande gebouwen of constructies in rekening gebracht.





5 DUURZAME INRICHTING VAN HET 'WERKGEBIED': ONTSluitING EN BEREIKBAARHEID ALS CRUCIALE FACTOREN

Ontsluiting en bereikbaarheid in Temse

Heden ten dage is het ondenkbaar een ruimtelijke onderzoek te voeren zonder inzicht te verwerven in de verkeerskundige context van de site. Dit geldt eens te meer voor de inrichting van een industriezone, gezien de huidige economische werkingsprincipes een hoogdynamische aan- en afvoer van grondstoffen en goederen vereisen. Een optimale bereikbaarheid wordt dan ook als een belangrijk criterium beschouwd bij de locatiekeuze van bedrijven. Bij de inrichting van het werkgebied van de Boelwerfsite werd aan deze problematiek bijzondere aandacht geschonken. Gezien de specifieke locatie van het Boelwerfterrein, werd in de voorstudie die het Masterplan voorafging, reeds beknopt de verkeersproblematiek van de site toegelicht. Destijds bleek het onhaalbaar om de volledige oppervlakte van de Boelwerfsite als industriegebied of zakenpark te ontwikkelen, omwille van de congestieproblemen en overlast die dit zou teweegbrengen in de gemeentelijke kern. De Boelwerf sluit immers uitsluitend aan op het lokale verkeersnetwerk binnen het dorpscentrum van Temse. Door de reconversie van het terrein op te splitsen in de ontwikkeling van een 'woongebied' en een 'werkgebied', werd intrinsiek woongelegenheid gecreëerd in de onmiddellijke nabijheid van werkgelegenheid. Dit gegeven kan in het licht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen enkel worden toegejuicht. Het zou echter naïef zijn ervan uit te gaan dat met deze parallelle ontwikkeling het verkeersvraagstuk rond de Boelwerf zichzelf oplost. Een aantal van de huidige problemen waarmee de gemeente op het vlak van mobiliteit mee wordt geconfronteerd, zullen met de effectieve ontwikkeling van de terreinen geenszins afnemen. Om een correct antwoord te geven aan het mobiliteitsvraagstuk, is ongetwijfeld een constructief overleg tussen de verschillende betrokken partijen en overheden vereist.

In zijn totaliteit is de gemeente Temse nochtans goed gepositioneerd ten opzichte van het infrastructuurnetwerk in de regio. Via de N16 en het op- en afrittencomplex ten noordwesten van de kern, is de gemeente onmiddellijk verbonden met de E17. De N16 verbindt Temse eveneens met Bornem, Puurs en Willebroek ten zuiden van de gemeente. De N16 sluit er aan op de A12 Boom-Brussel. In het noorden verbindt de N16 Temse met Sint-Niklaas. Hier bevindt zich een aansluiting op de N70 en de N403 waarlangs de N49 kan worden bereikt. In het westen doorkruist de N41 (Dendermonde-Sint-Niklaas) de gemeente.

Op secundair niveau verbindt de N419 de kern van Temse met de andere woonkernen gelegen ten oosten van de gemeente. In het verlengde van deze lokale weg bevindt zich ten westen van de dorpskern een verbindingsweg die het centrum verbindt met Waasmunster en de N41. Deze weg doorkruist de kernen van Elversele en Tielrode.



De terreinen van de voormalige Boelwerf bevinden zich echter *niet* in de onmiddellijke nabijheid van één van de hoofdinfrastructuren. Als scheepswerf richtte Boelwerf zich vrijwel volledig op de ontsluiting langs de Schelde. Dit heeft tot gevolg dat de site vandaag wordt gekenmerkt door een problematisch eenzijdig bereikbaarheidsprofiel.

De meest fundamentele problemen bij de reconversie stellen zich omtrent de ontsluiting en – hiermee samenhangend – de bereikbaarheid van de site voor gemotoriseerd verkeer. In de huidige situatie wordt het terrein slechts op twee plaatsen ontsloten; ter hoogte van het marktplein en ter hoogte van Cauwerg. De site is bovendien nagenoeg volledig omgeven door de bestaande bebouwing van het historisch gegroeide woonweefsel op de Cuestarug evenwijdig aan de Schelde.

Hoofdprincipes omtrent bereikbaarheid en ontsluiting in Masterplan Boelwerf

Bij het opstellen van het Masterplan werd reeds duidelijk dat één of meerdere bijkomende toegangen noodzakelijk zijn. In het verkeersschema dat als overdruk op het Masterplan werd getekend, bevinden zich bijkomende toegangen. Eén ervan bevindt zich in het werkgebied in het noordwesten van het terrein, en sluit aan op Cauwerg. Eén bijkomende ontsluiting is gelegen in het woongebied en sluit aan op de Oeverstraat. In het Masterplan werd één hoofdontsluiting doorheen het werkgebied voorgesteld, waarop diverse nevenontsluitingen konden worden geënt.

Verkavelingsplan Industrie: concrete invulling

Deze hoofdprincipes worden overgenomen in het ontwerp-verkavelingsplan. Het verkavelingsplan streeft ernaar de hoofdontsluiting definitief vast te leggen als één van de voornaamste structurele elementen in het werkgebied. Het traject dat de hoofdas doorloopt, dient bijgevolg accuraat te worden bepaald. Als belangrijkste uitgangspunt wordt enerzijds de vlotte en veilige verkeersafwikkeling vooropgesteld. Dit is zowel van belang voor de economische concurrentiekracht van de bedrijven in het werkgebied, als voor de leefbaarheid en woonkwaliteit in het woongebied. Noch de een, noch de ander is gebaat bij verkeersopstoppingen en/of gevaarlijke conflictsituaties. Anderzijds wordt ervan uitgegaan dat de positionering van de hoofdas binnen het werkgebied, een duurzame inrichting van het terrein mogelijk te maken. Een duurzame inrichting kan in deze context concreet worden vertaald, als zijnde een inrichting waarbij naast de economische hoofdfunctie, ook ruimte wordt gelaten voor nevenfuncties die de ontwikkeling van recreatieve, ecologische of landschappelijke meerwaarden genereren, zonder evenwel de economische werkbaarheid of rendabiliteit te hypothekeren.

De hoofdontsluiting verloopt parallel aan het voornaamste structurende element op de site met name het droogdok. De afstand tussen het droogdok en de hoofdweg werd bepaald op ca. 80 m. Binnen deze strook zijn diverse inrichtingen



mogelijk. Op twee punten sluit de hoofdas aan op het lokale wegennet. Een (nieuw) ontsluitingspunt in het noordwesten van het terrein en een ontsluiting ter hoogte van de bestaande toegang tot het terrein in Cauwerburg.

De verdere inrichting van het industrieterrein en de mogelijke profilering van de wegenis, worden in een volgend hoofdstuk nader toegelicht. In volgende paragrafen wordt bondig de hoofdonsluiting zoals die in het ontwerp-verkavelingsplan werd ingetekend in relatie gebracht tot de opties voor de verkeersafwikkeling van de verschillende soorten vervoer zoals die in het Masterplan werd voorgesteld. Als voornaamste informatiebron werd de Synthesenota Mobiliteitsplan Gemeente Temse (groep Planning, Brugge, 2000) aangewend.



1 VRACHTVERVOER

In het licht van de huidige verkeersproblematiek lijkt het vrachtvervoer over de weg steeds minder opportuun. Er wordt naarstig gezocht naar waardige alternatieven die snelheid en flexibiliteit voor het vrachttransport kunnen garanderen. Veelal betreft het een combinatie van verschillende vervoerssystemen waarvan het transport over het water er meestal deel van uitmaakt. Naarmate de benodigde infrastructures worden uitgebouwd (roll on-roll off, containerterminals, ...) wordt het vrachtvervoer over het water steeds interessanter en stijgt bijgevolg de populariteit. De Schelde is één van de belangrijkste infrastructures voor het watergebonden transport in België. De stroom laat binnenvaartuigen van meer dan 2000 ton toe (inclusief duw- en/of zeevaart) tot aan de samenvloeiing met de Durme. Verder worden binnenschepen toegelaten tot 2000 ton. Voorbij Kastel (Hamme) is de rivier bevaarbaar voor vaartuigen met een maximaal tonnage van 1350 ton. Een geïntensifieerd gebruik van de Schelde als economische infrastructuur zal echter implicaties hebben voor de vlote verkeersafwikkeling op de N16. Het openen en sluiten van de Scheldebrug zorgt voor een oponthoud van 15 minuten.

De ruimtelijke omgevingscontext zoals in de inleiding beschreven, maakt echter overslag van goederen van het water op de weg minder evident. Het projectterrein is eveneens niet aangesloten op het spoorwegennet. Gezien de complexe ruimtelijke context, bestaat er evenmin de mogelijkheid die alsnog te realiseren. De site kan bijgevolg bezwaarlijk worden beschouwd als mogelijk multimodaal knooppunt voor vrachttransport langs de Schelde. Enkel indien het terrein rechtstreeks zou worden aangesloten op de E17 via de N16 lijkt deze ontwikkelingsmogelijkheid haalbaar.

Gezien de aard van de historische bedrijvigheid is het projectterrein Boelwerf echter optimaal gesitueerd en uitgerust voor watergebonden activiteit. Wegens de aard van de geplande activiteiten van de investeerder, kan een groot deel van de kenmerkende infrastructures van watergebonden economische activiteit opnieuw in werking worden gesteld. Het unieke droogdok leent zich uitermate goed voor de voorziene productie van tunnelonderdelen die – mits bijkomende baggerwerken aan de ingang van het droogdok – over de Schelde kunnen worden vervoerd. Om bijkomend een hedendaagse, efficiënte overslag van het schip naar de kade mogelijk te maken overweegt de investeerder een los- en laadkade bouwen langs de Schelde. In eerste instantie kan de bestaande infrastructuur worden gebruikt.

Op deze manier kan het objectief zoals dat in het masterplan werd vooropgesteld grotendeels worden verwezenlijkt. Aangezien een groot deel van de toelevering en verzending per binnenschip kan gebeuren, kan het gemotoriseerd vrachtvervoer worden beperkt en uit de gemeentelijke kern worden geweerd. Middels de dubbele ontsluiting op Cauwerburg kan het gemotoriseerd vrachtvervoer bovendien sneller het primaire wegennet bereiken.



Afwikkeling van het vrachtvervoer

DOELSTELLING

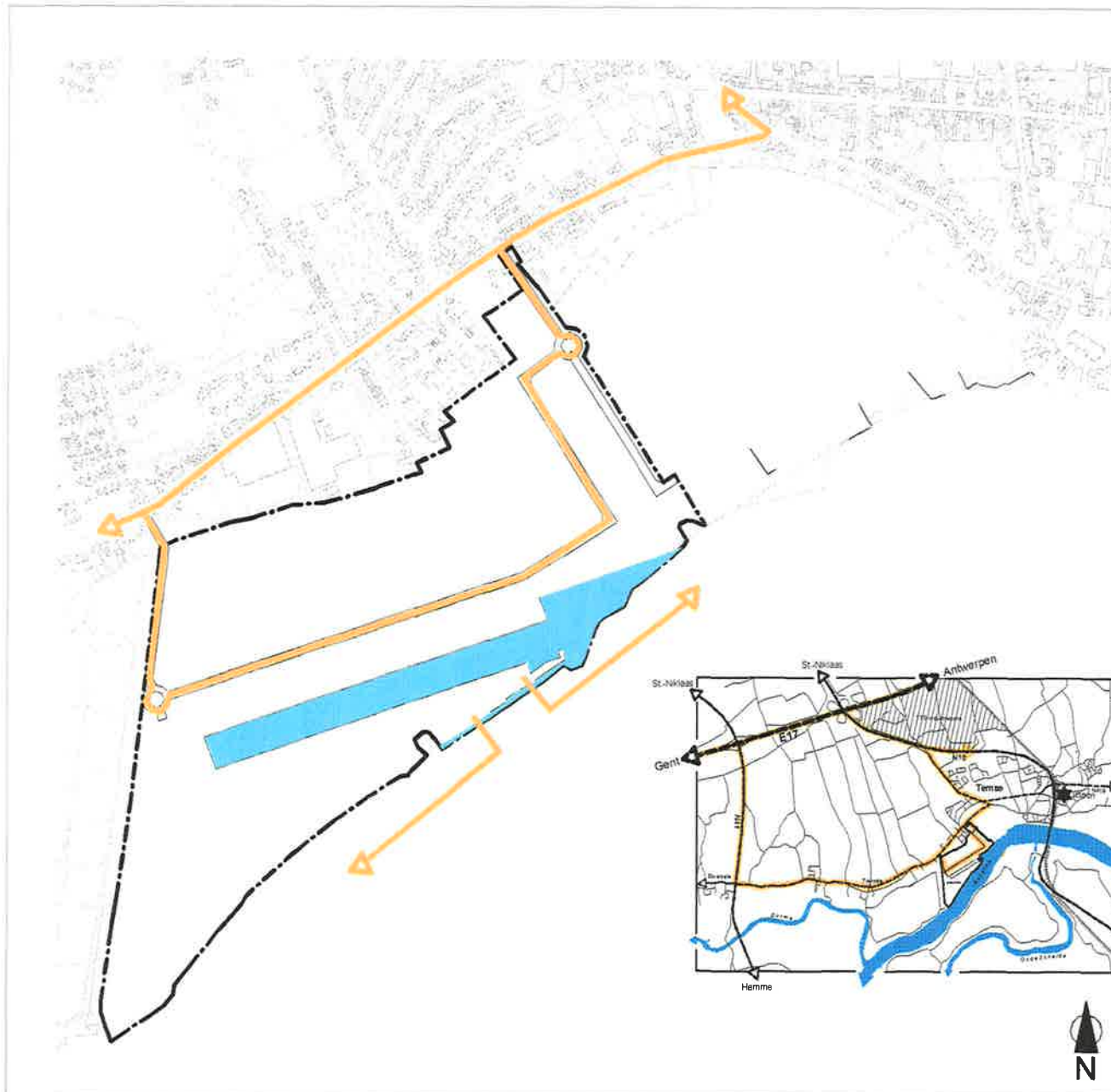
Logischerwijze wordt ervoor geopteerd het vrachtverkeer zoveel mogelijk te weren uit het woongebied. Vandaar dat het zo snel mogelijk wordt afgeleid naar de N-wegen en naar de autoweg E17.

Gezien de locatie langsheen de Schelde, dienen alle mogelijkheden aangewend te worden om het vrachtvervoer over het water te optimaliseren.

ONTWERP

Via de hoofdontsluiting wordt het vrachtverkeer afgeleid naar de N16 of de N41. Een gedeelte van dit traject verloopt onvermijdelijk doorheen het bestaande woongebied, maar het eigenlijke centrum kan worden gevrijwaard.

Met de uitbouw van de kade en het opnieuw in werking stellen van het droogdok, biedt de Boelwerfsite hoogwaardige infrastructuur voor het vrachtvervoer over het water.





2 GEMOTORISEERD PERSONENVERVOER

De N16 en de N41 zijn de belangrijkste wegen die Temse aansluiten op het hoger infrastructuurnetwerk. De meeste verkeersproblemen situeren zich op de N16 ter hoogte van de Scheldebrug. Vandaag wordt er op piekuren bijna de maximale praktische capaciteit bereikt. (1500 motorvoertuigen/uur/richting). De filevorming die hiermee gepaard gaat, veroorzaakt overlast in de dorpskern onder de vorm van sluipverkeer. Een eventuele capaciteitsverhoging door het aantal rijstroken op de Scheldebrug te verdubbelen, zou geen structurele oplossingen bieden aangezien de problematiek rechtsreeks is verbonden met de congestieproblemen aan de Kennedytunnel in Antwerpen. De N16 wordt door menig automobilist beschouwd als een alternatieve, snellere route om Antwerpen te bereiken.

Op het grondgebied Temse bevinden zich momenteel 3 gelijkvloerse kruispunten en 1 ongelijkvloers kruispunt van de N16 met het onderliggende wegennet. Indien men dit aantal op de juiste plaatsen zou reduceren, kan het sluipverkeer worden ontmoedigd of totaal onmogelijk worden gemaakt. De synthesesnota Mobiliteitsplan Gemeente Temse vermeldt het ongelijkvloerse kruispunt van de N16 met de N419 als prioritair te behouden. Eveneens van cruciaal belang blijkt het kruispunt met de Hoogkamerstraat, aangezien dit de enige ontsluiting is van de industriezone TTS die rechtstreeks aansluit op de E17.

De inrichting van het werkgebied voorziet twee ontsluitingen ter hoogte van Cauwerburg. Hierdoor kan het bovenlocaal woon- en werkverkeer gespreid worden afgeleid over de N41 (via de N419) en de N16 (via de Hoogkamerstraat) naar de E17. Op de hoofdontsluiting voor de industrie wordt reeds een gedeelte van de ontsluitingsas van het woongebied voorzien. Deze as is uitsluitend bestemd voor autoverkeer en langzaam verkeer. De specifieke profilering wordt later nader toegelicht. Deze as kan een gedeelte van de kantorenzone voor autoverkeer ontsluiten. Bij de ontwikkeling van het woongebied, kan de aansluiting worden gerealiseerd naar de kern van de gemeente. Op die manier wordt de verbinding met de N419 voor automobilisten verzekerd.



Afwikkeling van het autoverkeer

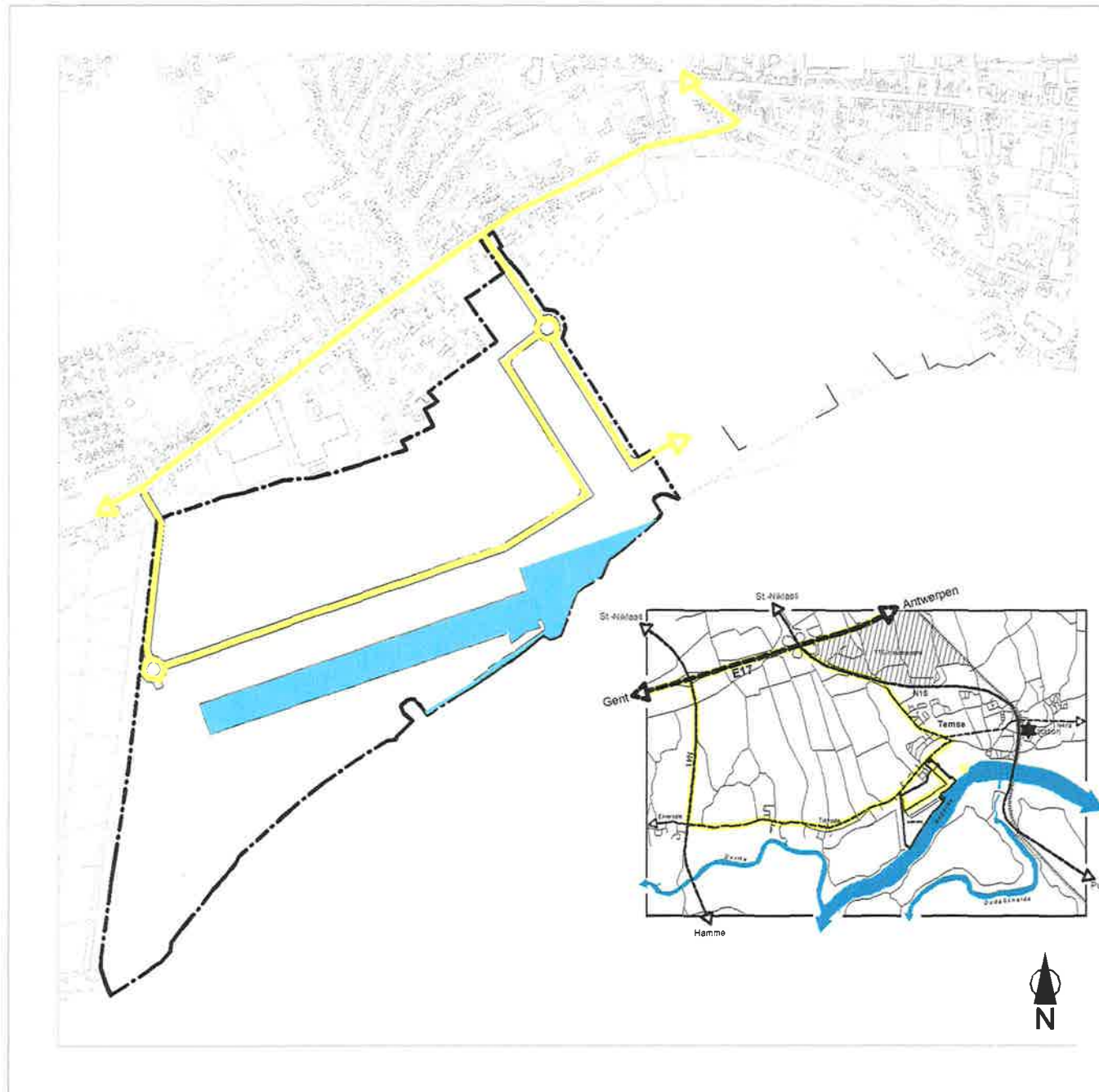
DOELSTELLING

Gezien de huidige problematiek van het autoverkeer in de gemeente Temse, is het een prioritaire hoofddoelstelling bij de inrichting van het industrieterrein om zo min mogelijk autoverkeer door de kern van de gemeente te leiden. Er wordt gestreefd naar een optimaal scenario waarin het autoverkeer via de snelste weg naar de N-wegen en naar de E17 wordt geleid.

ONTWERP

De hoofdontsluiting vormt de belangrijkste infrastructuur voor het autoverkeer. Via twee punten wordt deze aangesloten op het lokale wegennet van Temse. Samen met enkele noodzakelijke ruimtelijke ingrepen op gemeentelijk niveau, kan overlast van het autoverkeer in het woongebied van de gemeente worden vermeden.

Het plan voorziet eveneens de inrichting van een gedeelte van de ontsluitingsweg voor het aangrenzende woongebied.





3 LANGZAAM VERKEER

In Temse is de fiets een populair vervoersmiddel. Niet minder dan 44% van het aantal verplaatsingen in het woon-werkverkeer binnen de gemeente gebeurt per fiets. Dit is opmerkelijk meer dan het Vlaams gemiddelde (13%). Algemeen kan worden gesteld dat het fietsgebruik in Temse 8 % hoger ligt dan in Vlaanderen. Voornamelijk de N16/Hoogkamerstraat in noordelijk richting, Cauwerburg en de Legen Heirweg in oostelijk richting, de Krijgsbaan in westelijke richting en de N16 in zuidelijk richting zijn belangrijke (inter-)gemeentelijke fietsassen. De verplaatsingen te voet zijn binnen het woon-werkverkeer eerder beperkt.

Naast het woon-werkverkeer wordt Temse eveneens gekenmerkt door een intensief recreatief langzaam verkeer. Vooral de dijkwegen zijn populaire recreatieve fiets- en wandelpaden. In het Masterplan werd dan ook vooropgesteld dat bij de reconversie van de Boelwerfterreinen een verbinding voor langzaam verkeer diende te worden gerealiseerd tussen het dijktraject van de Schauselbroekpolder en dat van Tielrode Broek. Aangezien deze verbinding het industrieterrein moet doorkruisen, geeft dit aanleiding voor conflictsituaties. De laad- en losactiviteiten langs de kade maken het onmogelijk het fietspad als dijkweg langsheen de Schelde te organiseren. Vandaar dat in het Masterplan de optie werd weerhouden een groene fiets- en wandelas te voorzien centraal over het terrein, evenwijdig met het droogdok. Dit vertaalt zich in het verkavelingsplan industrie in de specifieke profilering van een gedeelte van de ontsluitingsas.

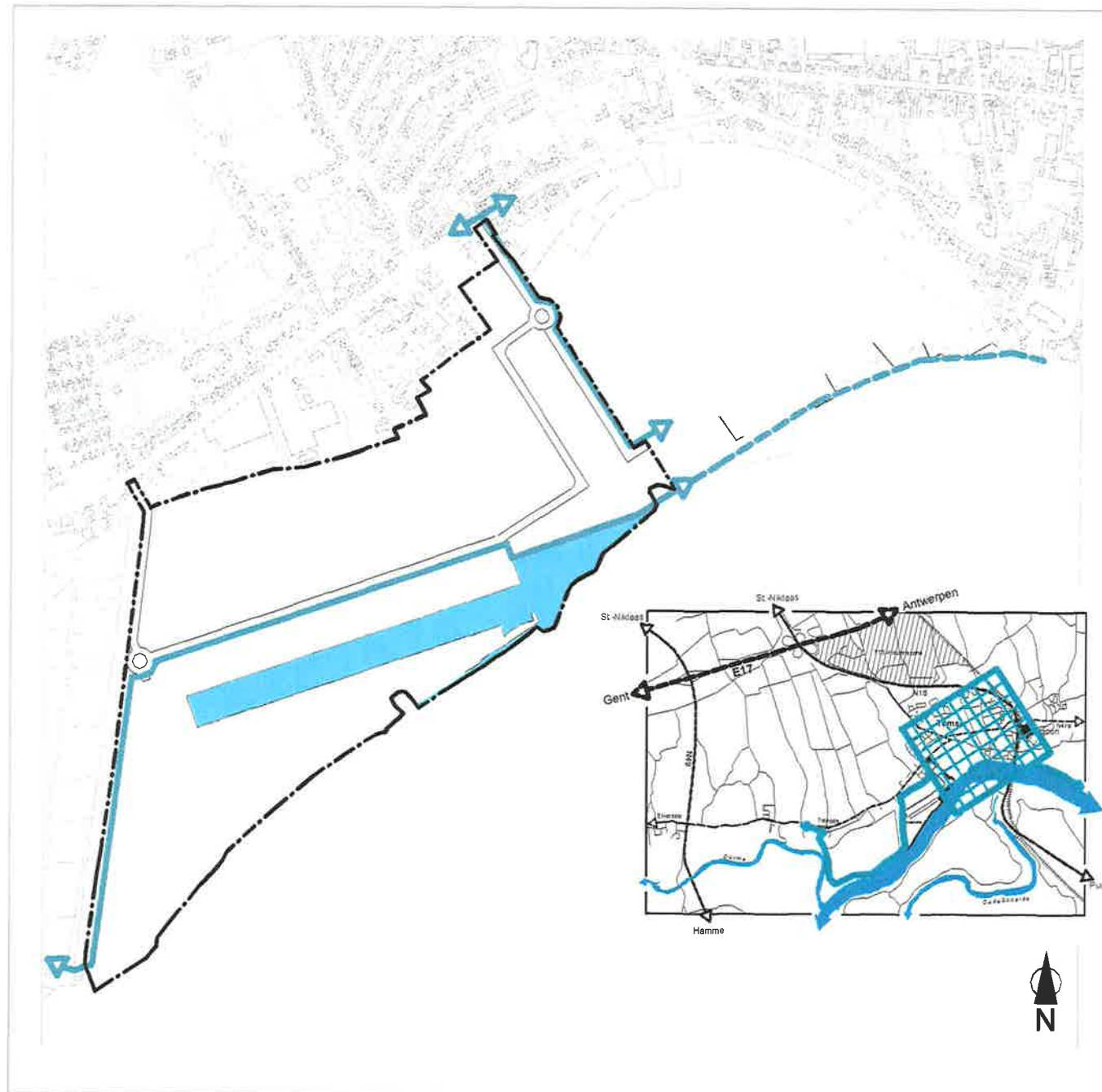
VERKAVELINGSPLAN
INDUSTRIETERREINAfwikkeling van het
langzaam verkeer

DOELSTELLING

Voor de inrichting van het industrieterrein werd ervan uitgegaan dat de industriezone veilig en vlot bereikbaar diende te zijn voor het langzaam verkeer vanuit de kern van de gemeente én dat een wandel- en fietsverbinding moest worden gerealiseerd tussen de groengebieden Schauselbroek ten oosten en Tielrodebroek ten westen van de Boelwerfsite.

ONTWERP

De langzaam verkeeras wordt ingetekend zoals op het Masterplan is voorzien. Een dergelijke inrichting biedt een snelle en efficiënte verbinding tussen beide groengebieden. Omwille van de veiligheid worden groene bufferstroken aangebracht die het wandel- en fietspad flankeren.





4 OPENBAAR VERVOER

Het gebruik van het openbaar vervoer ligt in Temse onder het Vlaams gemiddelde. Vooral het treingebruik is gering zowel wat betreft het woon-werkverkeer als het woon-schoolverkeer. De wachttijden op het overstappunt Sint-Niklaas blijken velen ervan te weerhouden de trein als transportmiddel te overwegen. Bovendien bevindt het station van Temse zich perifeer ten opzichte van de kern. Ook de aansluiting op het busnet gebeurt niet rechtstreeks. De parkeergelegenheid aan het station is eveneens betrekkelijk beperkt. Indien men een het treinvervoer aantrekkelijker wil maken, zouden het treinaanbod, de frequentie en de overstap- en aansluitingsregelingen moeten worden verbeterd. Dit zou een gevoelige verhoging van het treinvervoer kunnen teweegbrengen. Aan een aantal van deze problemen, wordt bijzondere aandacht besteed bij de opmaak van het gemeentelijk structuurplan. Zo zal ondermeer een verbeterde parkeergelegenheid ter hoogte van het station worden voorzien, om het treingebruik te bevorderen.

Van de bus met bestemming Antwerpen wordt meer gebruik gemaakt. Dit maakt dat Temse in aanmerking komt als mogelijke halte in een traject van de 'waterbus' die de stad Antwerpen zou moeten verbinden met een aantal stedelijke gebieden langs de Schelde. Het potentieel van gebruikers is in ieder geval aanwezig.

De noordwestelijke toegang tot het werkgebied is gelegen op een bestaande buslijn (99). Eventueel kan bij de ontwikkeling van het aanpalende woongebied worden overwogen het traject aan te passen. De problematiek van het openbaar is slechts onrechtstreeks verbonden met de inrichting van het werkgebied. In het kader van het terugdringen van de automobiliteit, kan de ontwikkeling van het terrein een aanleiding geven om de onderlinge afstemmen van de verschillende vervoersmodi te verbeteren. In relatie tot het treingebruik kan de organisatie van het vlot en veilig fiets- en wandelnetwerk het voor- en natransport per fiets of te voet aantrekkelijker maken.

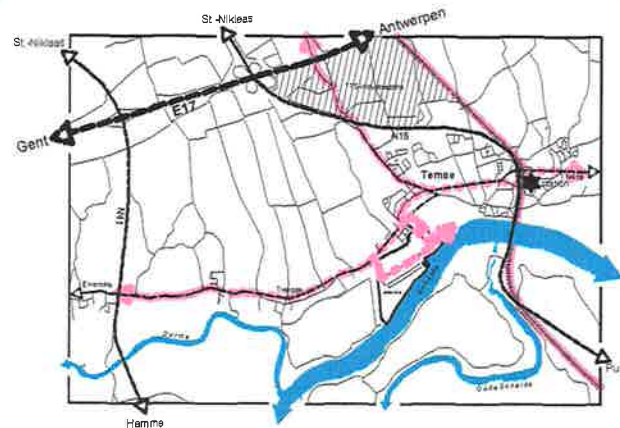
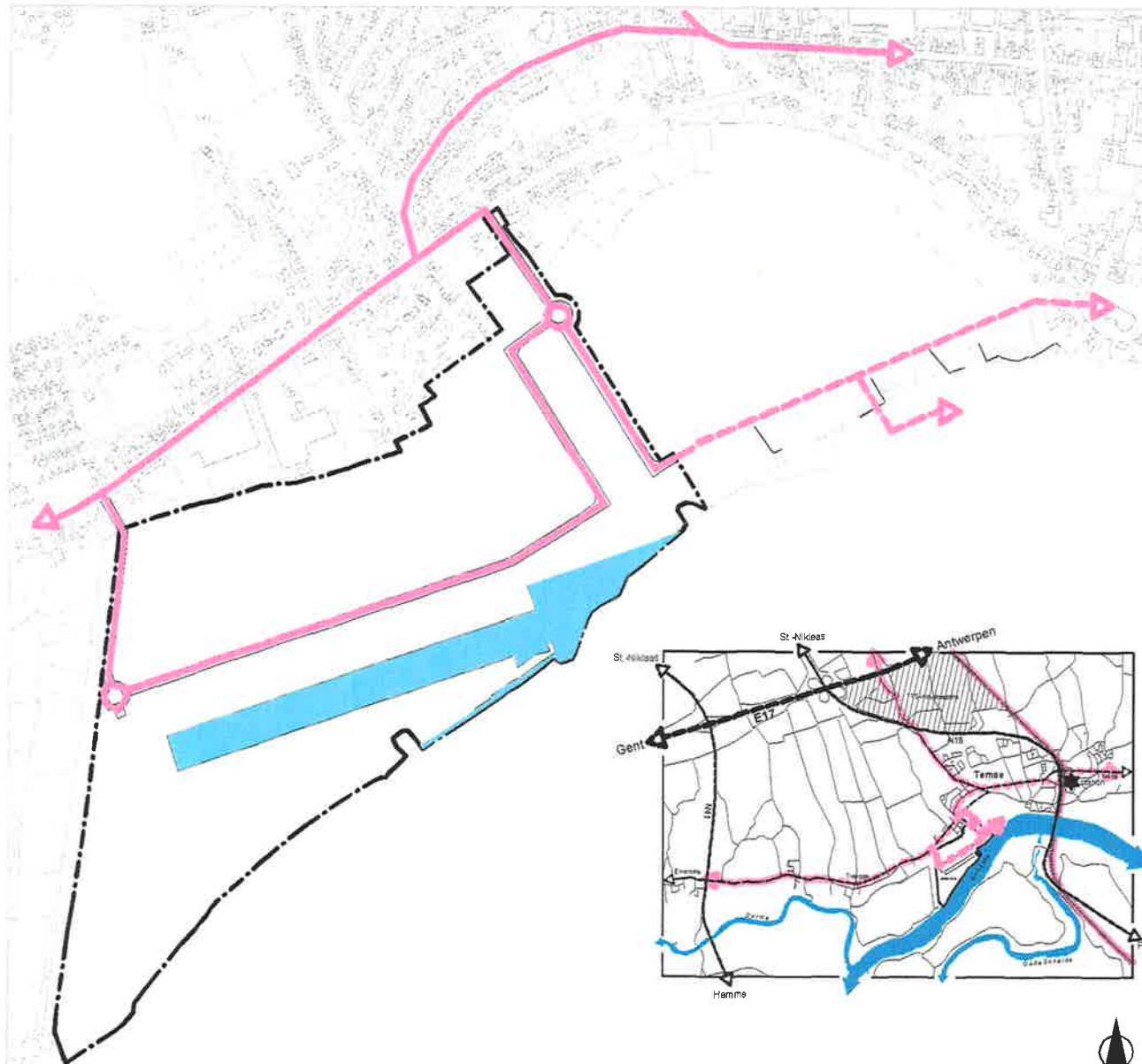
VERKAVELINGSPLAN
INDUSTRIETERREINAfwikkeling van het
openbaar vervoer

DOELSTELLING

De bestaande buslijn verloopt langsheen de meest noordelijk gelegen toegang tot de hoofdontsluiting en heeft een rechtstreekse verbinding met het station. Een halte op dit bestaande traject zou de Boelwerfsite ontsluiten voor het openbaar busvervoer. Deze situatie kan eventueel nog worden verbeterd wanneer het woongebied ontwikkeld wordt. Dan dient de haalbaarheid te worden onderzocht van een openbaar vervoersysteem dat de verbinding met het centrum voorziet.

ONTWERP

In het inrichtingsplan werd rekening gehouden met een eventuele uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod bij de ontwikkeling van het woongebied. Ook de mogelijkheid tot het aanleggen van een waterbus naar Antwerpen wordt in rekening gebracht.





5 COLLECTIEF VERVOER

Gezien de gebrekkige bestaande busbediening binnen de TTS industrieterreinen, kan in relatie tot de ontwikkeling van het Boelwerfterrein worden gedacht over het inrichten van collectieve vervoersmodi. Belbussen, pendelbusjes, ... zouden beide industrieterreinen met elkaar en/of met het station kunnen verbinden. Een dergelijk intern vervoerssysteem zou op maat van de bedrijven kunnen worden georganiseerd. Hierdoor kan enerzijds het aantal verplaatsingen binnen en/of tussen beide gebieden worden gebundeld, en kan anderzijds het collectief vervoer op piekmomenten aanvullend en ondersteunend worden t.o.v. het openbaar vervoer. Uiteraard dient de haalbaarheid en de rendabiliteit van een dergelijk systeem te worden nagegaan.

In het inrichtingplan werd een voorstel van een mogelijk traject binnen het projectgebied opgenomen. Het verloopt in lusvorm via de hoofdonthoudingsas. Het meest snelle traject naar de TTS-industriezone verloopt via de Hoogkamerstraat. De interne organisatie binnen de TTS-industriezone vergt verder onderzoek.

VERKAVELINGSPLAN
INDUSTRIETERREINInvoering van collectief
vervoer

DOELSTELLING

Om de interactie tussen de bedrijventerreinen van de TTS-industriezone in het noorden van Temse en de bedrijven gevestigd op de Boelwerfsite in het zuiden optimaal te laten verlopen, wordt de invoering van een collectief vervoersysteem voorgesteld. Op deze manier wordt het onderling verkeer gebundeld en de verkeersintensiteit doorheen het woongebied beperkt.

ONTWERP

Het collectief vervoersysteem bestaat uit een pendelbusje dat beide bedrijfsterreinen met elkaar verbindt. Het traject voor de Boelwerfsite maakt een vlotte bediening mogelijk door gebruik te maken van de hoofdontsluiting. Het traject voor de TTS-industriezone dient nader te worden onderzocht. Ook de frequentie waarmee de bus het verschillende sites zal aandoen, vergt verder onderzoek.





6 UITGANGSPUNTEN EN HOOFDPRINCIPES VAN HET VERKAVELINGSPLAN INDUSTRIETERREIN ANNEX KANTOOR- EN BEDRIJVENZONE BOELWERF

Het inrichtingplan voor het 'werkgebied' van de Boelwerfsite richt zich naar de ruimtelijke doelstellingen die werden vooropgesteld in het Masterplan Boelwerf en tracht – conform de filosofie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – spaarzaam om te gaan de beschikbare ruimte van de bestaande industriegebieden. Concreet wordt dit nagestreefd door het bedrijventerrein duurzaam in te richten. Een duurzame (her-)inrichting wordt in deze context concreet vertaald, als zijnde een inrichting waarbij naast de economische hoofdfunctie, ook ruimte wordt gelaten voor nevenfuncties die de ontwikkeling van recreatieve, ecologische of landschappelijke meerwaarden genereren, zonder evenwel de economische werkbaarheid of rendabiliteit te hypothekeren.

Het verkavelingsplan is het resultaat van een ontwerpproces waarbij naast de ruimtelijke condities van het terrein eveneens de uitgangspunten van het Masterplan en de geplande activiteiten van de investeerder in overweging werden genomen. Het feit dat de wensen van de opdrachtgever in rekening worden gebracht, betekent geenszins dat het verkavelingsplan 'op maat' wordt uitgetekend. De ontwerpers streven ernaar tot een flexibel ruimtelijk plan te komen waarin een draagstructuur wordt vastgelegd waarbinnen zich diverse industriële activiteiten kunnen ontwikkelen zowel in de nabije als in de verre toekomst.

Het Masterplan werd tegelijkertijd als uitgangspunt en als toetskader gebruikt. Dit betekent dat werd uitgegaan van de globale bestemmingen die in het plan aan het werkgebied werden toegekend, maar dat deze niet onvoorwaardelijk werden gevolgd. Indien – zij het als gevolg van het overleg met de economische sector, zij het volgend uit de ruimtelijke condities terrein – alternatieve inrichtingsmogelijkheden werden onderkend, werden deze getoetst aan de hoofdprincipes van het Masterplan. Meermaals werd duidelijk dat van de globale zonerings op het Masterplan kon worden afgeweken, zonder evenwel aan de hoofdprincipes te verzaken.

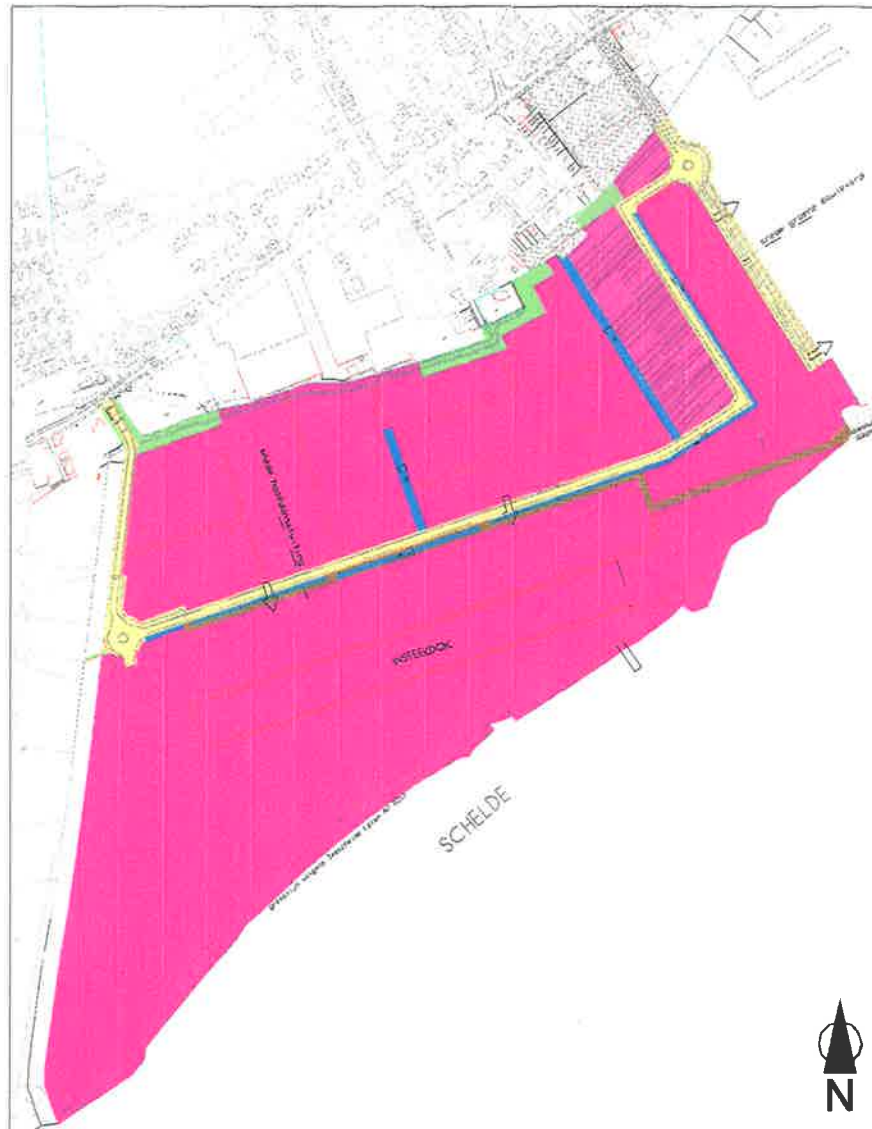
VERKAVELINGSPLAN
INDUSTRIETERREIN



verkavelingsplan

LEGENDE

-  grens inrichtingsbed
-  talud
-  kaarten
-  grens in BPA Couwerburg
-  Zone herin te lichten
Bij instig BPA Couwerburg
-  oriëntatie weggevoeringpunt
-  bevestiging graven
-  Industriezone
-  Industriezone met
specifieke bestemmingsvoorschriften
-  Industriezone met
specifieke bestemmingsvoorschriften
-  wegen
-  wegen met
specifieke bestemmingsvoorschriften
voor langzaam verkeer
-  wegen met
specifieke bestemmingsvoorschriften
voor gemiddeld verkeer
-  ingepland wandel- en fietspad
-  buffer
-  drochten





Ontsluiting en inrichting van de wegen

Als hoofdprincipe werd volgende stelling uit het Masterplan vooropgesteld: één hoofdas voor het werkgebied, die op twee punten aansluit op het lokale wegennet. Dit omwille van de vlotte en veilige verkeersafwikkeling en de algemene veiligheid binnen het industriegebied. Naarmate de concrete invullingen kunnen op de hoofdas verschillende nevenontsluitingen worden geënt.

In het verkavelingsplan wordt de hoofdontsluiting één van de voornaamste structurerende ruimtelijke elementen. Als belangrijkste uitgangspunt wordt naast de vlotte en veilige verkeersafwikkeling, ook een duurzame verdeling van de beschikbare oppervlakte industriegebied vooropgesteld. Dit heeft tot gevolg dat de hoofdas zoals die op het verkavelingsplan is ingetekend, verschuift t.o.v. de hoofdas van de verkeersafwikkeling zoals die in het Masterplan werd bepaald.

Het inrichtingplan bepaalt de afstand tot het insteekdok op ca. 80 m. Op die manier is het mogelijk binnen de strook tussen het insteekdok en de hoofdas zowel diverse kleinere activiteiten naast elkaar te organiseren als grotere eenheden industrie in te planten die eventueel gebruik kunnen maken van het insteekdok. Beiden invullingen kunnen zodoende optimaal worden geënt op de hoofdontsluiting via maximaal 2 rechtstreekse ontsluitingspunten.

Op twee plaatsen op de hoofdas wordt een rond punt voorzien. In het oosten betreft het de aansluiting met een gedeelte van de weg die later het woongebied zal ontsluiten en in het werkgebied een gedeelte van de kantoorzone bedient. Deze weg wordt ingericht als een brede boomrijke laan. De 'groene boulevard' wordt als ruimtelijk element aangewend om het verschil op te vangen in de stedenbouwkundige korrel van het woongebied en het werkgebied. Door de breedte kan eveneens een veilig fiets- en wandelpad, gescheiden van het autoverkeer, worden georganiseerd.

Een tweede rond punt bevindt zich in het oosten van het projectterrein. De inplanting ervan is vooral van de belang voor de ontwikkeling van het terrein op lange termijn. In de huidige optiek zal het terrein ten zuiden van het droogdok immers worden bezet door één bedrijf, dat mits één enkelvoudige inrit met de hoofdontsluiting kan worden verbonden. Wanneer het zuidelijk gedeelte van het terrein in de toekomst verder wordt ontwikkeld kan de hoofdontsluiting gemakkelijk worden doorgetrokken, zonder dat bijkomende verkeerstechnische maatregelen moeten worden getroffen. Bovendien biedt het rond punt een platform om een landmark in te planten die de bijdraagt tot de herkenbaarheid en de identiteit van het industriegebied.

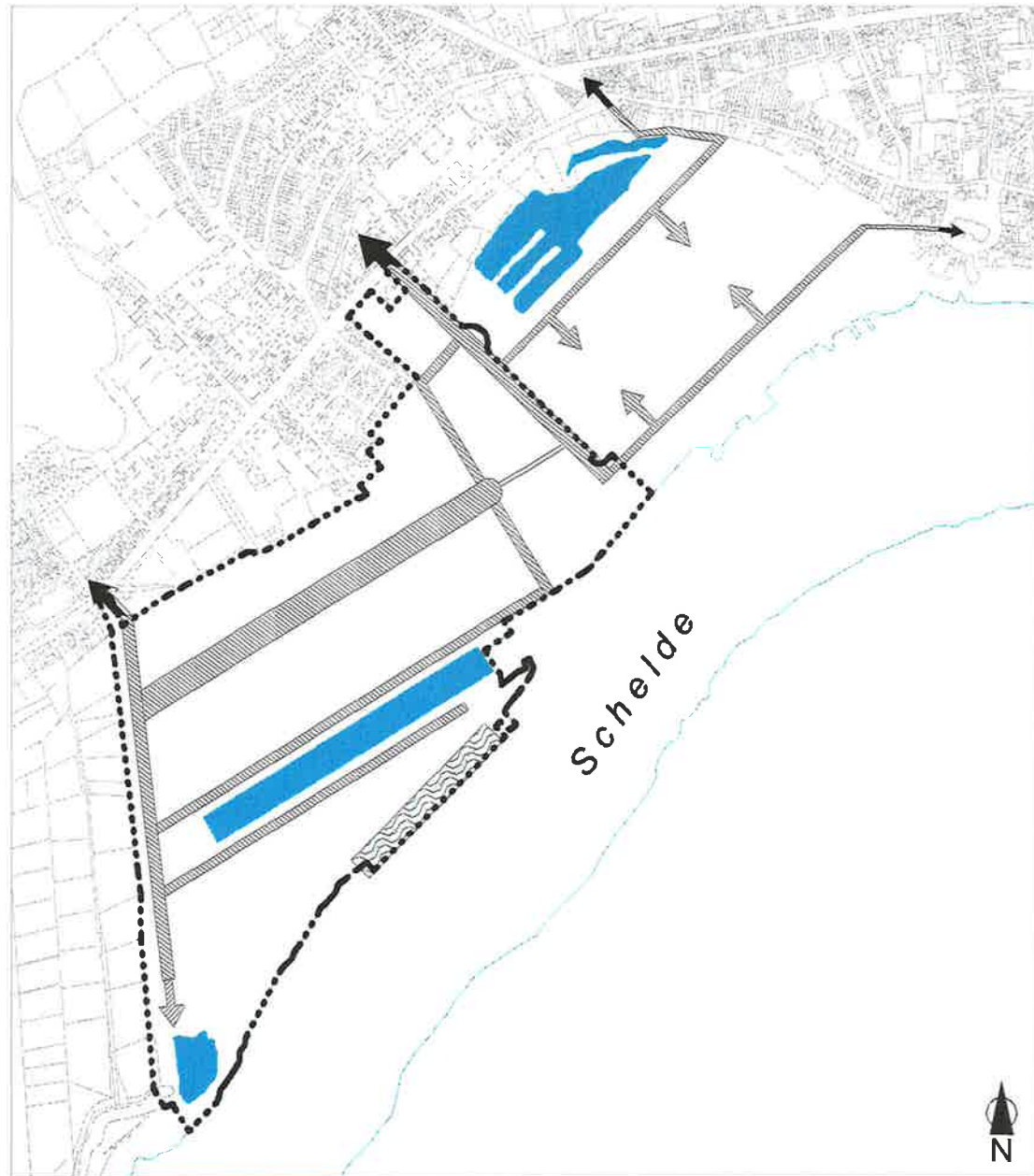
Loodrecht op de hoofdontsluiting kunnen nevenontsluitingen worden aangesloten. Deze bieden de mogelijkheid het terrein in te richten passend aan de vraag, zonder evenwel de ruimtelijke structuur te ontwrichten.



Verkeersafwikkeling Masterplan

HOOFDPRINCIPES

- Twee ontsluitingspunten op het lokale wegennet
- Eén hoofdontsluitingsas voor de industrie parallel aan het droogdok
- Hoofdontsluiting kunnen verder zetten naar zuidelijk gedeelte van het terrein.
- Ontsluiting van woongebied via Cauwerburg





Ontsluiting Inrichtingsplan
Industrie

DOELSTELLING

De doelstelling is een vlotte en veilige verkeersafwikkeling mogelijk maken binnen het werkgebied. De kruispunten worden d.m.v. ronde punten opgelost. Het wandel- en fietsverkeer zal van het gemotoriseerd verkeer worden gescheiden.





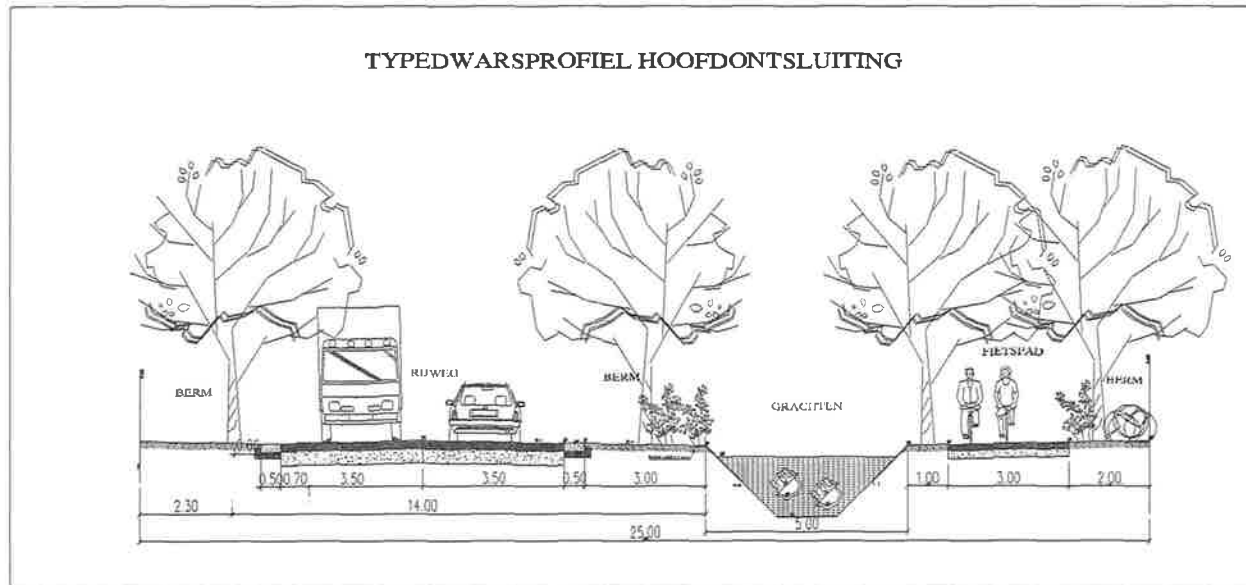
Planaanduiding
doorsneden wegenis





Type snede
Hoofdontsluiting

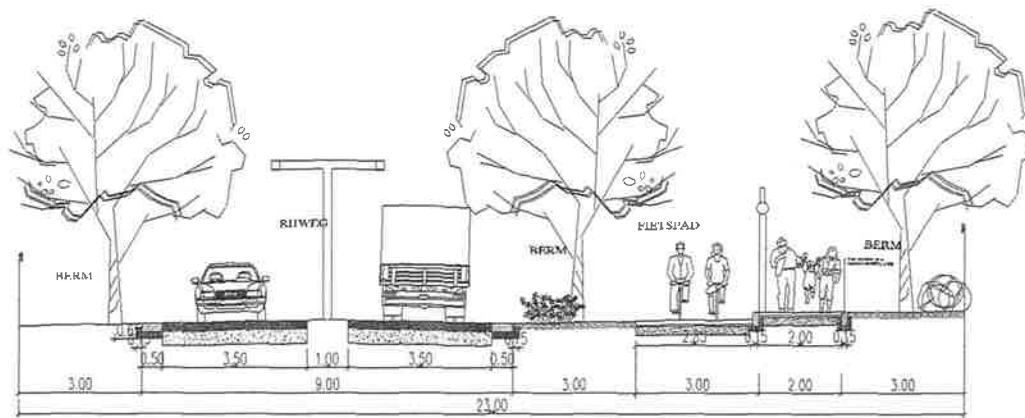
TYPEDWARSPROFIEL HOOFDONTSLUITING





Type doorsnede
Groene Boulevard

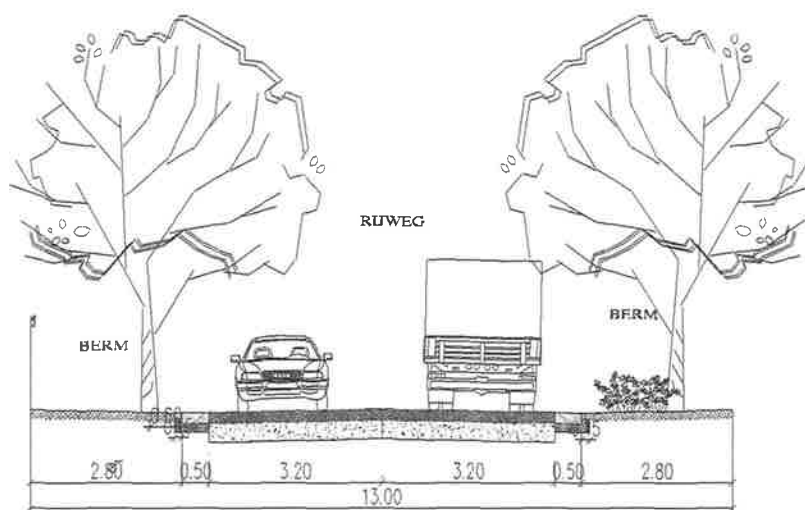
TYPEDWARSPROFIEL GROENE BOULEVARD





Type doorsnede
Nevenontsluiting

TYPEDWARSPROFIEL NEVENONTSLUITING





Voor elk van de verschillende wegen wordt een mogelijke profilering opgenomen. Om het woon-werkverkeer per fiets en het recreatief langzaam te bestendigen en te stimuleren dient uiteraard te worden gestreefd naar een fietsvriendelijk inrichting van de belangrijkste assen. Om het langzaam verkeer op een veilige manier te laten verlopen, wordt in het inrichtingplan het fiets en wandelverkeer steeds gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Oversteekplaatsen worden loodrecht op de ontsluitingsassen ingeplant.

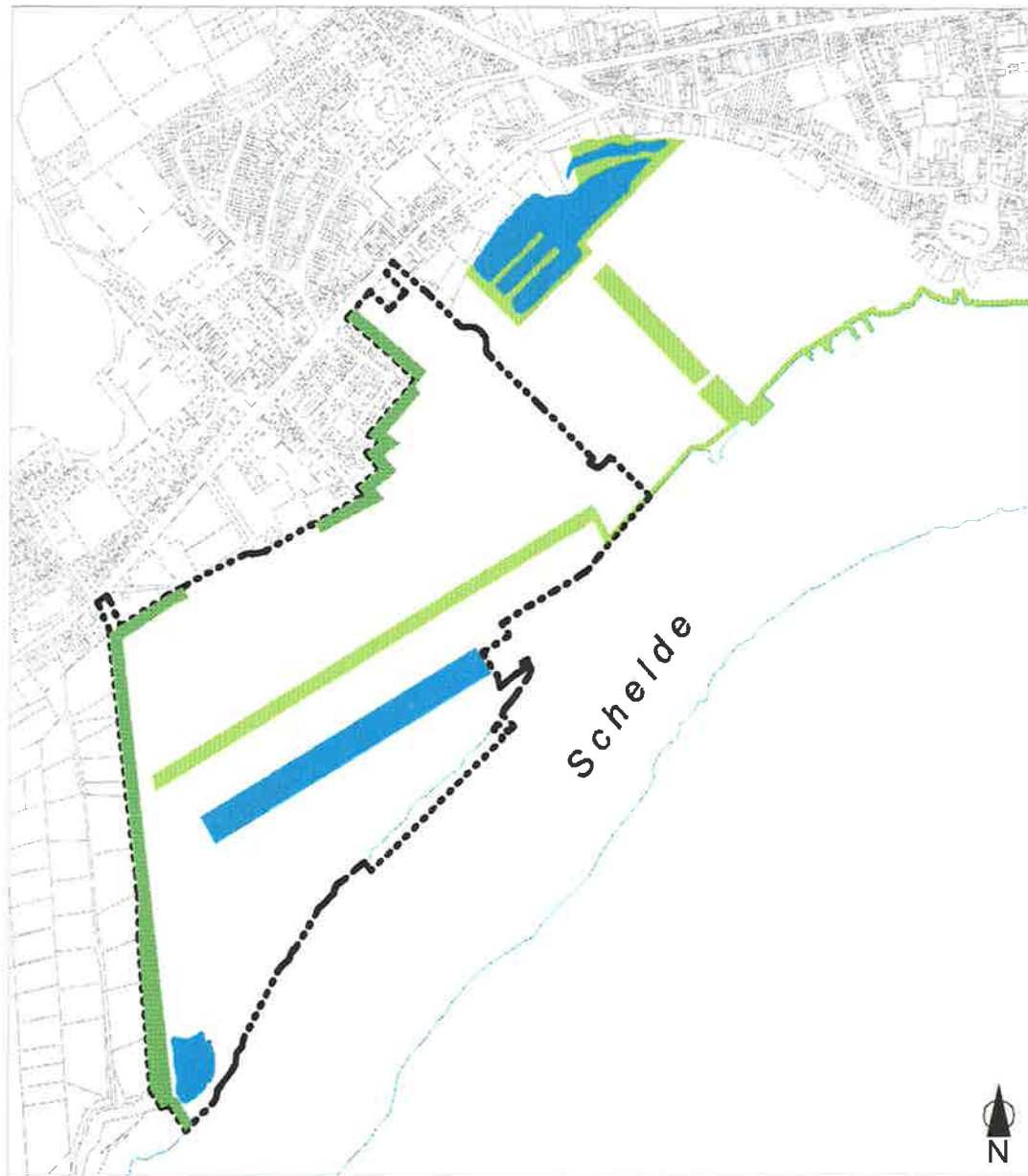
Ingegroend fiets- en wandelpad

De realisatie van een verbinding tussen de groengebieden Schauselbroek en Tielrode Broek, was één van de hoofdprincipes die werden geformuleerd in het Masterplan. De verbinding diende te bestaan uit een fiets- en wandelpad, geflankeerd door bomen en struiken. Mits een ruime groene inrichting zou de groenstrook eveneens een ecologische corridorfunctie kunnen vervullen. Door de organisatie van een groencorridor met fiets- en wandelpad op de Boelwerf, wordt, via de kade van Temse, een langzaam verkeeras gerealiseerd parallel aan de Schelde van Rupelmonde tot Tielrode. Gezien de populariteit van de dijkwegen als recreatief poldertraject, kan worden gesteld dat de ontwikkeling van het Boelwerf fiets- en wandelpad bijdraagt tot de uitbouw van het bovenlokale recreatienetwerk in de regio.

Het Masterplan bepaalt dat het pad moet aansluiten op de kern van Temse en het woongebied van de Boelwerfsite moet doorkruisen direct langsheen de Schelde. Hier kan concreet worden gedacht aan de inrichting van een groen dijkpad dat een weids uitzicht biedt over de Schelde en waarop meerdere recreatieve functies kunnen worden aangesloten. (plezierhaven, watersportfaciliteiten, ...)

Gezien de industriële kadeactiviteiten in het werkgebied, lijkt de inrichting van een dijkpad er niet aangewezen. De los- en laadwerkzaamheden moeten immers optimaal kunnen verlopen, wil men vlot verkeer over het water organiseren. Bovendien brengt het fiets- en wandeltraject doorheen een actief industrieterrein veiligheidsrisico's met zich mee. Vandaar dat op het Masterplan, het fiets- en wandelpad het industrieterrein doorkruist ten noorden van het droogdok. Via de landschapsbuffer aan de rand van het projectgebied wordt het aangesloten het bestaande dijkpad van de Tielrode Broek polder.

Van deze inplanting werd uitgegaan bij de opmaak van het verkavelingsplan. De positionering van het pad werd evenwel aangepast aan het gewijzigde traject van de hoofdverkeeras. Het pad werd ingetekend in een brede groenstrook langsheen de hoofdas. In deze groenstrook wordt eveneens een gracht voorzien die deel uitmaakt van het grachtensysteem dat in het hele werkgebied wordt georganiseerd.



Groencorridor met fiets-
en wandelpad in
Masterplan

LEGENDE

-  buffergroen
-  publieke groene ruimte



Verbinding: groencorridor
met fiets- en wandelpad



Tielrode Broek

Schauselbroek

Flankerende groengebieden

DOELSTELLING

In het Masterplan werd vooropgesteld dat bij de reconversie van de Boelwerfsite, een verbinding diende tot stand te komen tussen de groengebieden die de site flankeren. In het oosten situeert zich de Schauselbroekpolder, in het westen het Tielrode Broek. Beide gebieden kennen een hoge landschappelijke en ecologische waarde. Een groene corridorverbinding draagt bij tot de uitbouw van de ecologische infrastructuur in het gehele gebied.

De dijkwegen in deze polders worden zeer frequent gebruikt als fiets- en wandelpaden. Met de inrichting van een fiets- en wandelpad over de terreinen van de Boelwerf, wordt het recreatief langzaam verkeersnetwerk voor de hele regio uitgebreid.



Zonering

Zoals dat in het Masterplan wordt vooropgesteld, wordt ook in het inrichtingplan gestreefd naar een gevarieerde invulling van het werkgebied. De huidige hoofdbestemming industriegebied wordt gedifferentieerd naar verschillende deelzones. Het is bedoeling de grootschalige industriële activiteiten gescheiden te positioneren t.a.v. de ambachtelijke bedrijven en KMO's. De grootste deelzone wordt gereserveerd voor de industrie en bestaat uit het meest westelijk gelegen gedeelte van het projectterrein. In een strook ten oosten van dit industriegebied wordt een gemengde zone met ambachtelijke bedrijven en KMO's voorzien (zone 1 en zone 1a).

De invoering van de deelzones streeft meerdere doelstellingen na. Vooraleerst wordt getracht het verschil in stedenbouwkundige korrel van het woongebied naar het werkgebied vloeiend te ondervangen. Door het bepalen van de stedenbouwkundige voorschriften kan dit in zone 1a, langsheen de groene boulevard, worden bewerkstelligd. De ruimtelijke beleving van deze as is immers cruciaal en bepaalt de identiteit van de nieuwe Boelwersite. Er wordt gestreefd naar een kwalitatieve invulling waarbij bijzondere aandacht dient uit te gaan naar de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit.

Door het bepalen van de deelzones wordt de confrontatie wonen/werken milder, dan wanneer grootschalige industriële infrastructures t.o.v. woningen worden ingeplant. Door de gescheiden positionering kunnen ook de verkeersstromen (vracht/auto) voor een gedeelte worden gescheiden, wat de mogelijkheid biedt het vrachtverkeer op de groenboulevard aanzienlijk te beperken. De gemengde werkzones vormen eveneens een 'soorteigen' buffer tussen het woongebied en de zware industrie, die de mogelijke overlast (lawaai, visuele hinder, ...) t.a.v. de wooneenheden afremt.

Grachtensysteem

In het hele projectgebied wordt een grachtensysteem voorzien. De grachten worden geleid naar de bestaande beek ten zuiden van de wijk Cauwerburg. Ten zuiden van ontsluitingsas wordt het water afgeleid via een gracht die aansluit op de dijkbeek van de Tielrodebroekpolder. De breedte van de grachtenzone is bepaald aan de hand van een hydrologische studie.

VERKAVELINGSPLAN
INDUSTRIETERREIN



Ontwerpschets invulling

DOELSTELLING

Met de ontwerpschets wordt een beeld gegeven van een mogelijke invulling van het terrein, volgens de stedenbouwkundige opties zoals die in het inrichtingsplan zijn beschreven.

