

PLAN-MER RUP PELIKAANSTRAAT

COLOFON

Projectregisseur	Tom Leenders
Regisseur Stadsprojecten	Filip Smits
Hoofd afdeling ruimte	Katlijn Van der Veken
Secretariaat	Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling den Bell, Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen Tel +32 3 338 23 39 ruimtelijkeplanning@stad.antwerpen.be
Projectteam Sweco	Anne Devivier Kathleen De Beukelaer Brecht Janssens Soetkin Verryt Ann Van Wauwe Stijn Van Pee Guy Putzeys Anne Marieke Cools

HANDTEKENINGENLIJST

Coördinator
Anne Devivier



MER-deskundige Mens – Mobiliteit
Stijn Van Pee



MER-deskundige Geluid & Trillingen
Guy Putzeys



MER-deskundige Lucht
Anne-Marieke Cools



MER-deskundige Bodem en Grondwater
Anne Devivier



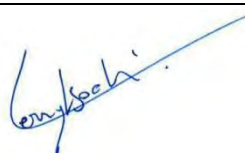
MER-deskundige Oppervlaktewater
Ann Van Wauwe



MER-deskundige Landschap, Bouwkundig erfgoed en
Archeologie
Ann Van Wauwe



MER-deskundige Mens – Ruimtelijke aspecten
Soetkin Verryt



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	12
1.1	Milieueffectrapportage (m.e.r.).....	12
1.2	Kort overzicht van de m.e.r.-procedure	12
1.3	Initiatiefnemer	13
1.4	Voorgesteld team van MER-deskundigen	14
1.5	Toetsing aan de project-m.e.r.-plicht.....	14
1.6	Verdere procedures en besluitvorming	15
1.6.1	Watertoets	15
1.6.2	Ruimtelijk uitvoeringsplan	15
1.6.3	Vergunningsprocedure	16
2	Situering van het plan	17
2.1	Ruimtelijke situering	17
2.2	Juridische en beleidsmatige situering.....	18
2.2.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....	18
2.2.2	Witboek BRV.....	19
2.2.3	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen	19
2.2.4	Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen s-RSA.....	20
2.2.5	Gewestplan	25
2.2.6	Plannen van aanleg en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen	25
2.2.7	Overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	29
3	Het plan.....	33
3.1	Aanleiding en verantwoording	33
3.2	Afbakening van het plangebied	33
3.3	Reikwijdte en detailleringsgraad van het RUP	34
3.4	Programma	35
3.5	Ruimtelijke concepten	36
3.5.1	De randen	36
3.5.2	Het binnengebied	39
3.6	Inrichting	42
4	Alternatieven	47
4.1	Nulalternatief.....	47
4.2	Programma-alternatieven	47
4.3	Locatiealternatieven	47
4.4	Inrichtingsalternatieven	47
4.5	Ontsluitingsalternatieven	48
4.6	Uitvoeringsalternatieven	48
4.7	Te onderzoeken alternatieven	48
5	Geplande ontwikkelingen.....	49
5.1	Kievit II	49
6	Algemene Methodologie milieuonderzoek	51
6.1	Scoping	51
6.1.1	Scoping op basis van onderzoeksniveau	51
6.1.2	Scoping op basis van planingrepen	51
6.1.3	Scoping relevante disciplines en effectgroepen	52
6.2	Algemene methodologie milieuonderzoek en -beoordeling	54
6.2.1	Afbakening studiegebied	54
6.2.2	Beschrijving referentiesituatie.....	54
6.2.3	Effectvoorspelling en -beoordeling.....	55
6.2.4	Milderende maatregelen en aanbevelingen.....	55
6.2.5	Synthese	56
6.2.6	Leemten in de kennis	56

6.2.7	Postevaluatie en monitoring	56
6.2.8	Discipline-overschrijdende elementen	56
7	Discipline Mens-Mobiliteit.....	58
7.1	Afbakening van het studiegebied.....	58
7.2	Methodologie.....	58
7.2.1	Beschrijving van de referentiesituatie	58
7.2.2	Beschrijving van de milieueffecten	59
7.3	Beschrijving van de referentiesituaties.....	64
7.3.1	Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)	64
7.3.2	Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA)	87
7.4	Beschrijving van de geplande situatie	88
7.4.1	Alternatieven	88
7.4.2	Het programma	89
7.4.3	Verkeersgeneratie	90
7.4.4	Parkeren	91
7.4.5	Ontsluiting en toedeling op het netwerk	93
7.5	Beoordeling van de milieueffecten van het basisplan ten opzichte van referentiesituatie 1	95
7.5.1	Scenario 1a : Huidige modal split	95
7.5.2	Scenario 1b : Duurzame modal split.....	103
7.6	Beoordeling van de milieueffecten van het basisplan ten opzichte van Referentiesituatie 2	110
7.6.1	Scenario 1a : Huidige modal split	110
7.6.2	Scenario 1b: Duurzame modal split.....	111
7.7	Beoordeling van de milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten opzichte van referentiesituatie 1	113
7.7.1	Scenario 2a : Huidige modal split	113
7.7.2	Scenario 2b: Duurzame modal split.....	113
7.8	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten opzichte van referentiesituatie 2	120
7.9	Sensitiviteitstoets	121
7.10	Milderende maatregelen en aanbevelingen.....	122
7.10.1	Beschrijving milderende maatregelen en aanbevelingen.....	122
7.10.2	Analyse milderende maatregel “ontsluiting” (3T)	128
7.10.3	Analyse milderende maatregel “beperken verkeersgeneratie” (BV)	141
7.11	Synthese.....	147
7.12	Leemten in de kennis	150
7.13	Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie.....	150
8	Discipline Geluid en Trillingen.....	151
8.1	Afbakening van het studiegebied.....	151
8.2	Juridische en beleidsmatige context.....	151
8.2.1	Vlarem II	151
8.2.2	Besluit 22/07/2005 van de Vlaamse Regering inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai	152
8.2.3	Voorstel tot toetsingskader L_{den} en L_{night}	153
8.2.4	Afwegingskader voor nieuwe woongebieden	154
8.3	Methodologie.....	155
8.3.1	Beschrijving van de referentiesituatie	155
8.3.2	Beschrijving van de milieueffecten.....	157
8.4	Beschrijving van de referentiesituaties.....	159
8.4.1	Huidige situatie (2017)	159
8.4.2	Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)	165
8.4.3	Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA)	167
8.5	Milieueffecten van het plan ten gevolge van het wegverkeersgeluid ten opzichte van referentiesituatie 1	169

8.5.1	Milieueffecten van het plan ten gevolge van het wegverkeersgeluid – Scenario 1a ten opzichte van referentiesituatie 1.....	169
8.5.2	Milieueffecten van het plan ten gevolge van het wegverkeersgeluid – Scenario 1b ten opzichte van referentiesituatie 1	172
8.6	Milieueffecten van het plan ten gevolge van het wegverkeersgeluid ten opzichte van referentiesituatie 2	174
8.6.1	Milieueffecten van het plan ten gevolge van het wegverkeersgeluid – Scenario 1a ten opzichte van referentiesituatie 2.....	174
8.6.2	Milieueffecten van het plan ten gevolge van het wegverkeersgeluid – Scenario 1b ten opzichte van referentiesituatie 2	175
8.7	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten gevolge van het wegverkeersgeluid ten opzichte van referentiesituatie 1.....	176
8.8	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten gevolge van het wegverkeersgeluid ten opzichte van referentiesituatie 2	179
8.9	Milieueffecten van het plan door technische installaties.....	180
8.10	Milieueffecten van het plan ter hoogte van woningen	180
8.11	Milderende maatregelen	180
8.12	Synthese.....	181
8.13	Leemten in de kennis	182
8.14	Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie.....	182
9	Discipline Lucht.....	183
9.1	Afbakening van het studiegebied.....	183
9.2	Methodologie.....	183
9.2.1	Beschrijving van de referentiesituatie	183
9.2.2	Beschrijving van de milieueffecten	184
9.3	Beschrijving van de referentiesituaties.....	185
9.3.1	Huidige situatie (2017)	185
9.3.2	Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)	186
9.3.3	Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA)	190
9.4	Milieueffecten van het plan	192
9.4.1	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 1	193
9.4.2	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 2	196
9.5	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking (scenario 2b)	199
9.5.1	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten opzichte van referentiesituatie 1.....	199
9.5.2	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking tov Referentiesituatie 2	201
9.6	Verskil in milieueffecten tussen de verschillende scenario's (1a,1b en 2b)	203
9.7	Milderende maatregelen	205
9.8	Synthese.....	206
9.9	Leemten in de kennis	207
9.10	Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie.....	207
10	Discipline Bodem	208
10.1	Afbakening van het studiegebied.....	208
10.2	Methodologie.....	208
10.2.1	Beschrijving van de referentiesituatie	208
10.2.2	Beschrijving van de milieueffecten.....	208
10.3	Beschrijving van de referentiesituaties.....	210
10.3.1	Huidige situatie (2017)	210
10.3.2	Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)	214
10.3.3	Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA).....	214
10.4	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 1	214
10.4.1	Wijziging van het bodemgebruik.....	214
10.4.2	Wijziging van de bodemkwaliteit	215

10.4.3	Klimaatreflex.....	216
10.5	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 2	216
10.5.1	Wijziging van het bodemgebruik.....	216
10.5.2	Wijziging van de bodemkwaliteit	216
10.5.3	Klimaatreflex.....	216
10.6	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking	217
10.7	Milderende maatregelen	217
10.8	Synthese.....	217
10.9	Leemten in de kennis	217
10.10	Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie.....	217
11	Discipline Water.....	219
11.1	Afbakening van het studiegebied.....	219
11.2	Methodologie.....	219
11.2.1	Beschrijving van de referentiesituatie	219
11.2.2	Beschrijving van de milieueffecten.....	219
11.3	Beschrijving van de referentiesituaties.....	221
11.3.1	Huidige situatie (2017)	221
11.3.2	Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)	223
11.3.3	Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA).....	223
11.4	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 1	224
11.4.1	Grondwaterkwantiteit	224
11.4.2	Grondwaterkwaliteit	226
11.4.3	Oppervlaktewaterkwantiteit	227
11.4.4	Oppervlaktewaterkwaliteit.....	228
11.5	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 2	229
11.5.1	Grondwaterkwantiteit	229
11.5.2	Grondwaterkwaliteit	229
11.5.3	Oppervlaktewaterkwantiteit	229
11.5.4	Oppervlaktewaterkwaliteit.....	230
11.6	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking	230
11.7	Milderende maatregelen	230
11.8	Synthese.....	231
11.9	Leemten in de kennis	231
11.10	Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie.....	231
12	Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie	232
12.1	Afbakening van het studiegebied.....	232
12.2	Methodologie.....	232
12.2.1	Beschrijving van de referentiesituatie	232
12.2.2	Beschrijving van de milieueffecten.....	232
12.3	Beschrijving van de referentiesituaties.....	236
12.3.1	Huidige situatie (2017)	236
12.3.2	Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)	244
12.3.3	Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA).....	244
12.4	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 1	244
12.4.1	Wijziging landschap(ecologische) structuren en relaties.....	244
12.4.2	Wijziging erfgoedwaarde	245
12.4.3	Wijziging perceptieve kenmerken (en belevingswaarde).....	247
12.5	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 2	249
12.6	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten opzichte van referentiesituatie 1	250
12.7	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten opzichte van referentiesituatie 2	250
12.8	Milderende maatregelen	250
12.9	Synthese.....	251
12.10	Leemten in de kennis	252

12.11	Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie.....	252
13	Discipline Mens-Ruimtelijke aspecten incl. gezondheid	253
13.1	Afbakening van het studiegebied.....	253
13.2	Methodologie.....	253
13.2.1	Beschrijving van de referentiesituatie	253
13.2.2	Beschrijving van de milieueffecten.....	253
13.3	Beschrijving van de referentiesituaties.....	258
13.3.1	Huidige situatie (2017)	258
13.3.2	Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)	265
13.3.3	Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA).....	265
13.4	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 1	267
13.4.1	Wijziging in ruimtegebruik/bestemming	267
13.4.2	Wijziging ruimtelijke structuur en samenhang	267
13.4.3	Wijziging ruimtelijke kwaliteit.....	272
13.4.4	Gezondheid, veiligheid en klimaat	277
13.5	Milieueffecten van het plan ten opzichte van referentiesituatie 2	285
13.6	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten opzichte van referentiesituatie 1	291
13.6.1	Chemische stressoren.....	291
13.6.2	Fysische stressoren	294
13.7	Milieueffecten van het plan inclusief de bijkomende rotatieparking ten opzichte van referentiesituatie 2	294
13.7.1	Chemische stressoren.....	294
13.7.2	Fysische stressoren	297
13.8	Milderende maatregelen	297
13.9	Synthese.....	300
13.10	Leemten in de kennis	301
13.11	Voorstellen inzake monitoring en postevaluatie.....	302
14	Integratie en eindsynthese.....	303
14.1	Inleiding	303
14.2	Algemene methodiek	303
14.3	Milieueffecten	304
14.4	Milderende maatregelen	315
14.4.1	Milderende maatregelen	315
14.4.2	Aanbevelingen.....	321
14.4.3	Interdisciplinaire aftoetsing van de voorgestelde milderende maatregelen	324
15	Literatuurlijst.....	347
16	Bijlagen.....	348
16.1	Bijlage 1: Juridische en beleidsmatige context	348
16.2	Bijlage 2: Kaartenbundel	360
16.3	Bijlage 3: Ingeschatte verkeersintensiteiten	361
16.4	Bijlage 4: Belangrijkste verkeerscijfers voor de verschillende situaties en scenario's	362

KAARTENLIJST

- Kaart 1 Stratenatlas
- Kaart 2 Topokaart
- Kaart 3 Liggingplan
- Kaart 4 Orthofoto
- Kaart 5 Gewestplan
- Kaart 6 Ruimtelijke uitvoeringsplannen
- Kaart 7 Bodemkaart
- Kaart 8 Bodemonderzoeken
- Kaart 9 Verontreinigingen
- Kaart 10 Watertoets
- Kaart 11 Vlaams hydrografische atlas
- Kaart 12 Watertoets overstromingsgevoeligheid
- Kaart 13 VMM Signaalgebieden
- Kaart 14 VMM Zoneringen
- Kaart 15 Natura 2000
- Kaart 16 VEN
- Kaart 17 Biologische waarderingskaart
- Kaart 18 Natura2000 habitat en boswijzer
- Kaart 19 Onroerend erfgoed – Landschapsatlas
- Kaart 20 Onroerend erfgoed – beschermingen
- Kaart 21 Onroerend erfgoed – inventarissen en CAI
- Kaart 22 Archeologie
- Kaart 23 Externe mensveiligheid

LIJST MET AFKORTINGEN

BVO	Bruto vloeroppervlakte
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage
PRS	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SBZ	Speciale Beschermingszone
GECORO	Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening

LEESWIJZER

Voor u ligt het Plan-MER voor het RUP Pelikaanstraat. Dit plan-MER is als volgt opgebouwd:

De eerste hoofdstukken gaan dieper in op de betekenis en het procesverloop van milieueffectrapportage en geven daarnaast een aantal algemene inlichtingen. Naast een planbeschrijving komen ook de juridische en beleidsmatige context en de relevante geplande ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving aan bod.

Na deze inleidende hoofdstukken volgt het eigenlijke milieueffectenonderzoek per milieudiscipline. Hierbij wordt verder gebouwd op de methodiek zoals besproken in de kennisgevingsnota, aangevuld met de richtlijnen van de dienst Mer.

Het milieueffectenonderzoek binnen de diverse milieudisciplines wordt finaal met elkaar geconfronteerd in de zogenaamde “Integratie en eindsynthese”. In dit laatste hoofdstuk worden de conclusies uit de milieudisciplines samengebracht. Naast een overzicht van de algemene milieueffecten wordt in deze synthese een interdisciplinaire afweging gemaakt. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de diverse voorgestelde milderende maatregelen, waarbij wordt aangegeven op welke wijze de maatregel mogelijk kan worden doorvertaald in het verdere proces.

1 INLEIDING

1.1 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Milieueffectrapportage (kortweg m.e.r.) is een juridisch-administratieve procedure waarbij, voordat een activiteit of ingreep plaatsvindt, de milieugevolgen worden bestudeerd, besproken en geëvalueerd. Via het milieuonderzoek wordt getracht om de voor het milieu mogelijk negatieve effecten in een vroeg stadium van de besluitvorming te kennen zodat ze kunnen worden voorkomen of gemilderd. Op die wijze kan het voorliggend project of plan worden bijgestuurd. Het milieueffectrapport vormt bijgevolg een belangrijk instrument in de besluitvorming. Het is een belangrijk hulpmiddel voor de overheid om te beslissen of een bepaald project of plan toegelaten of vergund zal worden en onder welke voorwaarden.

1.2 Kort overzicht van de m.e.r.-procedure

Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden. Door de wijzigingen in de regelgeving voor ruimtelijke planningsprocessen worden inhoudelijke en procedurele inconsistenties die optreden bij de overgang van de milieueffectrapportage naar het planproces uitgesloten. Bovendien beoogt de nieuwe procedure een versterking van het draagvlak voor de ruimtelijke uitvoeringsplannen, via een vroege consultatie in het begin van het planningsproces en een openbaar onderzoek op het einde.”

Vanaf 1 mei 2017 is de nieuwe procedure van kracht gegaan. Gezien de kennisgevingsnota voor voorliggend plan volledig werd verklaard vóór 1 mei 2017, meer bepaald op 20 april 2017, wordt nog de procedure gevolgd die van kracht was vóór 1 mei 2017 (overgangsmaatregel). Dit betekent dat ten laatste 31 december 2018 een plenaire vergadering moet worden gehouden voor het RUP waarvoor dit plan-MER wordt opgemaakt. Deze plenaire vergadering vond plaats op 17 december 2018.

Hieronder wordt de procedure die van kracht was vóór 1 mei 2017 toegelicht. Deze procedure werd beschreven in het decreet betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (het zogenaamde mer/vr-decreet, hierna “het decreet” genoemd - BS 13 februari 2003). In deze procedure kunnen volgende fasen onderscheiden worden:

a) Kennisgevingsnota

De initiatiefnemer controleert of het plan moet onderworpen worden aan een milieueffectrapportage. Als het voorgenomen plan plan-m.e.r.-plichtig is, stelt de initiatiefnemer een team van deskundigen samen. Na het opstellen van de kennisgevingsnota, dient de initiatiefnemer het dossier in bij de bevoegde overheid, namelijk de Dienst Mer, Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Departement Omgeving. Na het ontvangen van de nota onderzoekt de dienst Mer of deze volledig is. De administratie neemt een beslissing over de volledigheid van de kennisgevingsnota en betekent, uiterlijk binnen een termijn van twintig dagen na datum van ontvangst van de kennisgeving, deze beslissing aan de initiatiefnemer.

De kennisgeving van dit dossier is volledig verklaard op 20 april 2017.

b) Terinzagelegging en richtlijnen

De dienst Mer stelt de volledig verklaarde kennisgeving onverwijld ter beschikking van het publiek (= terinzagelegging) overeenkomstig het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur. De aankondiging wordt gepubliceerd via de website van de dienst Mer en de stad Antwerpen.

De dienst Mer bezorgt ook een afschrift van de kennisgeving aan de betrokken gemeentebesturen, de provinciale overheid en de door de Vlaamse regering aangewezen administraties.

De terinzagelegging van de kennisgeving van dit dossier in de stad Antwerpen liep van 04/05/2017 tot en met 02/06/2017. Deze terinzagelegging werd aangekondigd op de website van de dienst MER, in de krant “De Gazet van Antwerpen, Editie Antwerpen Stad” van 04/05/2017 en via aanplakking op officiële aanplakplaatsen van de stad Antwerpen.

Na de terinzagelegging volgt een vergadering met de betrokken instanties, de zogenaamde “richtlijnenvergadering”, waarin de opmerkingen op de kennisgevingsnota worden besproken en wordt nagegaan welke opmerkingen worden meegenomen bij de opmaak van het MER. De resultaten van dit overleg vertaalt de dienst Mer in de richtlijnen voor de opmaak van het plan-MER.

De richtlijnen voor voorliggend plan-MER werden betekend op 6 juli 2017. Ze zijn beschikbaar op de website www.lne.be/themas/milieueffectrapportage

c) Opmaak MER

Tijdens deze fase stelt het team van erkende deskundigen het MER op onder leiding van een MER-coördinator, rekening houdend met de opgestelde richtlijnen. Er wordt tussentijds een ontwerp-MER opgesteld dat informeel besproken wordt door de initiatiefnemer, het team van deskundigen, de dienst Mer en aangeschreven administraties en openbare besturen tijdens een zogenaamde “ontwerptekstbespreking”. Deze vond plaats op 28 maart 2019.

d) Beoordelingsfase

Na eventuele aanpassingen aan het ontwerprapport wordt het definitieve plan-MER ingediend bij de dienst Mer. De dienst Mer controleert of het MER beantwoordt aan de inhoudelijke vereisten van de richtlijnen, of de aangewende methodologie correct is en of de opmerkingen verwerkt werden.

Daarna keurt de dienst het MER goed of af en stelt ze een goedkeurings- of afkeuringsverslag op. Deze goed- of afkeuring wordt binnen een termijn van 50 dagen betekend aan de initiatiefnemer, de betrokken overheden, administraties, de MER-coördinator en het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeentebesturen. Een goedgekeurd plan-MER is - in het kader van een RUP-procedure - vereist ten behoeve de voorlopige vaststelling van een RUP.

1.3 Initiatiefnemer

Stad Antwerpen
Contactpersoon : Tom Leenders
Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling
Den Bell, Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen

tel +32 3 338 23 39 | ruimtelijkeplanning@stad.antwerpen.be

1.4 Voorgesteld team van MER-deskundigen

Volgend team van erkende MER-deskundigen heeft voorliggend plan-MER opgesteld:

Discipline	Naam	Erkenningsnummer	Erkenning vervalt op
Coördinator	Anne Devivier		
Discipline Mens – deeldomein Mobiliteit	Stijn Van Pee	MER/EDA/813	Onbeperkt
Geluid & Trillingen	Guy Putzeys	MER/EDA/393/V2	Onbeperkt
Lucht	Anne-Marieke Cools	MER/EDA/705	Onbeperkt
Bodem en Grondwater	Anne Devivier	MER/2016/00004	Onbeperkt
Oppervlaktewater	Ann Van Wauwe	MER/EDA/659	Onbeperkt
Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie	Ann Van Wauwe	MER/EDA/659	Onbeperkt
Discipline Mens - deeldomein Ruimtelijke aspecten	Soetkin Verryt	MER/EDA/812	Onbeperkt

De aspecten psychosomatische effecten & gezondheid, hinder en licht worden meegenomen binnen de discipline mens-ruimtelijke aspecten. Het aspect klimaat wordt geïntegreerd binnen de verschillende relevante disciplines (lucht, water, mens) onder de vorm van een klimaatreflex. De coördinator zal erover waken dat deze in voldoende mate aan bod komen.

Verder werken mee aan het plan-MER: Brecht Janssens (discipline mobiliteit), Charlotte Verlinden (discipline landschap en mens, ruimtelijke aspecten en gezondheid) en Kathleen De Beukelaer (RUP).

1.5 Toetsing aan de project-m.e.r.-plicht

Om na te gaan of het voorgenomen plan onder de toepassing van de plan-m.e.r.-plicht valt, moeten drie vragen stapsgewijs beantwoord worden, namelijk:

- 1) Valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?

Ja // Een ruimtelijk uitvoeringsplan betreft een plan dat door een overheidsinstantie wordt opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door de Vlaamse Regering te worden vastgesteld. Dit maakt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan onder de definitie valt van een plan of programma zoals gedefinieerd in het DABM.

- 2) Valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM?

Ja // Het plan vormt het kader voor de latere toekenning van een vergunning (waaronder minstens een omgevingsvergunning) aan een project, zodat het plan onder het toepassingsgebied van het DABM valt.

- 3) Valt het plan onder de plan-m.e.r.-plicht?

Ja // Het voorgenomen plan vormt een kader voor projecten zoals die vermeld worden onder Bijlage I, II of III van het m.e.r.-decreet, meer bepaald rubriek 10 b van Bijlage II en III:

Bijlage II, rubriek 10b: Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- met betrekking tot de bouw van 1.000 of meer woongelegenheden, of
- met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of
- met een verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Bijlage III, rubriek 10b: Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen).

Enerzijds kunnen de herbestemmingen beschouwd worden als een zogenaamde “kleine wijziging”. Anderzijds heeft het RUP betrekking op een “klein gebied op lokaal niveau”. Bijgevolg is het RUP screeningsgerechtigd. Gezien echter de omvang van de mogelijke ontwikkelingen binnen het RUP Pelikaanstraat, kunnen aanzienlijke milieueffecten niet worden uitgesloten. Daarom wordt er overgegaan tot de opmaak van een plan-MER.

1.6 Verdere procedures en besluitvorming

1.6.1 Watertoets

Geïntegreerd in de discipline Water van het MER worden de nodige elementen voor het opstellen van een Watertoets conform de bepalingen van het decreet Integraal Waterbeleid aangeleverd. Eénmaal de bestemmingswijziging is vastgelegd en meer projectinformatie bekend is, wordt deze “toets” op een meer gedetailleerde wijze opnieuw uitgevoerd in functie van de vergunningsaanvraag.

1.6.2 Ruimtelijk uitvoeringsplan

De inhoud van het plan-MER, meer specifiek de ruimtelijke consequenties van milderende maatregelen, zullen worden bijgevoegd aan het RUP. Dit kan gebeuren door een integratie in de toelichtingsnota of als afzonderlijk document dat als bijlage aan het RUP wordt toegevoegd. Na de plenaire vergadering (en eventuele bijsturingen) wordt het ontwerp RUP voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad. Dit ontwerp RUP wordt vervolgens onderworpen aan een openbaar onderzoek gedurende 60 dagen. De inspraakreacties worden gebundeld en verwerkt door de GECORO (Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) dewelke een gemotiveerd advies uitbrengt. Uiteindelijk wordt het RUP (na eventuele aanpassingen) definitief vastgesteld door de gemeenteraad.

De Vlaamse Regering en de deputatie beschikken over een termijn van dertig dagen die ingaat de dag na de betekening om de uitvoering van het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te schorsen. Als het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet tijdig werd geschorst, wordt de gemeenteraadsbeslissing houdende definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Het RUP treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking van de gemeenteraadsbeslissing houdende de definitieve vaststelling van het plan in het Belgisch Staatsblad.

1.6.3 Vergunningsprocedure

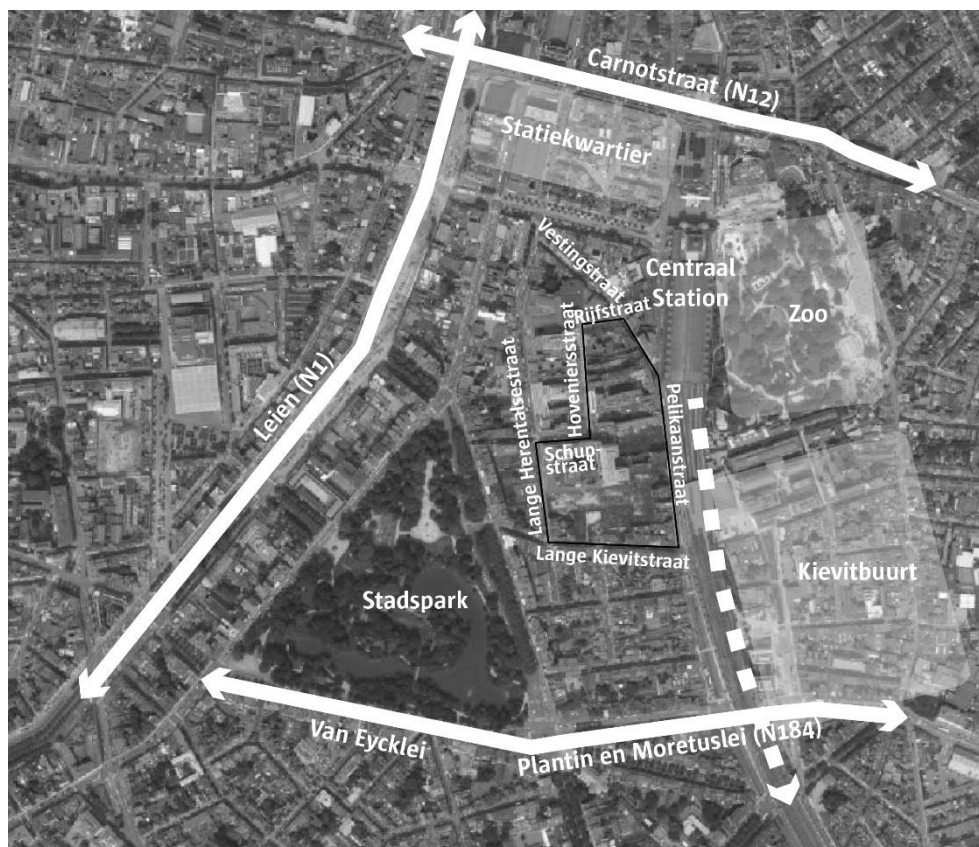
Vervolgens kunnen de benodigde vergunningen (omgevingsvergunning, sociaal-economische vergunning,...) worden aangevraagd conform de bepalingen van het RUP. De vergunningverlenende overheid moet zich, al dan niet na een openbaar onderzoek, uitspreken over elk van de ingediende bezwaren en opmerkingen. Deze uitspraak moet voldoende gemotiveerd zijn. Uiteindelijk wordt er een beslissing genomen met betrekking tot de vergunningsaanvraag. Hierbij dient een verfijnde watertoets te worden uitgevoerd.

2 SITUERING VAN HET PLAN

2.1 Ruimtelijke situering

Het plangebied is gelegen in de 19de eeuwse gordel van de stad Antwerpen tussen de Leien en het Centraal station. Het gebied maakt deel uit van de diamantwijk, en wordt begrensd door de Rijnstraat in het noorden, de Vestingstraat en de Pelikaanstraat in het oosten, de Lange Kievitstraat in het zuiden en de Lange Herentalsestraat, Schupstraat en Hoveniersstraat in het westen.

De Carnotstraat (N12) ten noorden, het spoor ten oosten, de Plantin en Moretuslei ten zuiden en de Leien ten westen zijn de belangrijkste verbindingswegen in de nabije omgeving.



Figuur 2-1 Situering plangebied op microniveau

2.2 Juridische en beleidsmatige situering

2.2.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Goedgekeurd bij besluit door de Vlaamse Regering d.d. 23/09/1997 en later gewijzigd.

Volgende selecties zijn relevant:

Binnen het RSV worden vier basisdoelstellingen naar voorgeschoven waar voorliggend RUP inspeelt op de eerste: de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur.

Deze doelstellingen worden vertaald in vier ruimtelijke principes van de gewenste ruimtelijke structuur, waaronder hier van toepassing:

- Gedeconcentreerde bundeling: De bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied, steeds met respect voor de draagkracht van de stedelijke gebieden. Verweving van activiteiten en functies staat daarbij voorop.
- Poorten als motor voor ontwikkeling: [onder andere] stations voor de hogesnelheidstrein zijn de motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Omwille van hun bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk [...] zijn zij een element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen ze hoogwaardige internationale investeringen aantrekken.
- Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten-vervoersknooppunten nabij stedelijke gebieden en poorten: door hun potentieel goede bereikbaarheid hebben zij de beste ontwikkelingsmogelijkheden. Dit is ook zo voor de omgeving van de IC-stations, en bij uitstek voor die van de HST-stations uitbouw van Antwerpen-Centraal als HST-station.

De gewenste ruimtelijke structuur wordt verder gespecificeerd voor de Stedelijke Gebieden als structuurbepalende component. Volgende aspecten zijn van belang:

- Doelstelling:
 - o Stimuleren en concentreren van activiteiten waarbij samenhang en verweving centraal staat met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied;
 - o Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten zodat een dynamische stadsvernieuwing wordt gestimuleerd. Kwaliteit naar woonomgeving, aantrekkelijk stedelijk wonen en bereikbaarheid staan in deze strategische projecten voorop
 - o Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. Hierbij worden stedelijke gebieden leefbaar gehouden door de automobilititeit in bepaalde delen te verminderen. Dit vereist o.a. een locatiebeleid en het aanmoedigen van andere, zachte vormen van verkeer.
- Grootstedelijk gebied Antwerpen:

Antwerpen wordt aangeduid als grootstedelijk gebied. Dit gebied heeft uitzonderlijke potenties om belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische

activiteiten op te vangen en dit ondersteund door een stedelijk netwerk van internationaal niveau, de uitstekende ontsluiting door hoofdinfrastructuren (weg, spoor, water), de aanwezigheid van belangrijke economische activiteiten, het hoogwaardige voorzieningenapparaat en het optimale verzorgingsniveau.

- **Versterken van de multifunctionaliteit:**
De stedelijke gebieden zijn multifunctionele locaties. Om de aanwezige dynamiek en potenties aan te wenden, is het noodzakelijk in stedelijke gebieden kwalitatieve (woon- en) werklocaties te behouden en te versterken. Het versterken van de multifunctionaliteit door verweving kan de sociale, economische en culturele slagkracht en dynamiek van de stedelijke gebieden ten goede komen.
- **Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer & stedelijke mobiliteit en locatiebeleid:**
Kantoren hebben een dicht ruimtegebruik en vragen dan ook een opvang van deze verkeersstroom op een duurzame manier. De nabijheid van belangrijke knooppunten van openbaar vervoer staat voorop. Volgende aspecten zijn van belang: bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, multimodaliteit en kwaliteit infrastructuur.
- **Zorg voor collectieve en openbare ruimten:**
De private collectieve ruimten moeten in samenhang met de omgevende openbare ruimte worden geconcipeerd en ingericht. Voor de openbare ruimte moeten kwaliteitsverbetering, het openbare karakter, de publieke functie en de veiligheid de uitgangspunten zijn. Een fundamentele herwaardering van de openbare ruimte in het stedelijk gebied is een onmiskenbare voorwaarde om de stedelijke vernieuwing en zeker het stedelijk wonen terug aantrekkelijk te maken.
- **Behoud en uitbouw van cultureelmaatschappelijke en historisch waardevolle elementen in de stedelijke gebieden**

2.2.2 Witboek BRV

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) verloopt in drie stappen: Groenboek, Witboek en (Ontwerp) Beleidsplan. De Vlaamse Regering keurde het groenboek BRV goed op 4 mei 2012. Het Witboek BRV werd op 30 november 2016 goedgekeurd.

De Vlaamse Regering heeft de ambitie om het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) te realiseren als opvolger van het RSV. Het Witboek, de tweede mijlpaal na het Groenboek, formuleert doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en activiteiten die de basis zullen vormen de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

Een van de grote inhoudelijke krachtlijnen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is het bestaande ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken om zo de druk op de open ruimte te verminderen. Gezien er in het plan hoogbouw wordt voorzien en een sterke verdichting wordt nagestreefd, op een goede locatie, wordt aan deze ambitie tegemoet gekomen.

2.2.3 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

Goedgekeurd bij ministerieel besluit d.d. 10/07/2001 en later gewijzigd.

In het kader van RSPA behoort het plangebied tot de hoofdruimte 'Antwerpse fragmenten'. Dit is het deel van de Vlaamse ruit dat op grondgebied van de provincie Antwerpen gelegen is. Karakteristiek voor de hoofdruimte is de sterke verwevenheid van

functies en activiteiten en de ambitie om te streven naar een stedelijke vernieuwing. De hoofdruimte 'Antwerpse fragmenten' wordt nog verder uitgewerkt in zeven deelruimten.

Het plangebied is gelegen in de deelruimte 'Grootstedelijk Gebied Antwerpen'. Deze deelruimte behoudt een centrale rol en biedt ruimte aan de meest hoogwaardige functies. Dat geldt voor wonen, bedrijvigheid, dienstverlening, grootschalige voorzieningen, (bv cultuur, gezondheidszorg, recreatie,...), distributie of verkeer. Een dergelijke concentratie van functies mag niet worden verzwakt door nieuwe polen van dit niveau te creëren. In deze deelruimte wordt het zwaartepunt gelegd op de ruimtelijk-economische structuur van de provincie.

2.2.4 Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen s-RSA

Het s-RSA werd goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen op 21 december 2006. Voor het s-RSA is in 2013 het initiatief genomen om een evaluatie en actualisatie door te voeren. Het evaluatierapport werd op 19 december 2014 goedgekeurd en hierna werd de actualisatiefase opgestart.

Het strategisch ruimtelijk structuurplan s-RSA opteert voor een subtiel ingrijpen op wat Antwerpen eigen is. Het tracht met een beperkt aantal strategische acties een maximaal stimulerend effect te hebben op de plek en zijn omgeving. Daartoe formuleert het een generiek en een gebiedsgericht actief beleid. Deze zijn complementair en kunnen niet los van elkaar worden bekeken.

Generiek beleid

Het generiek beleid beoogt de opmaak van een algemeen referentiekader dat van toepassing is op heel de stad. Het tracht zeven beelden uit het collectief geheugen te versterken: Antwerpen als Waterstad / Ecostad / Havenstad / Spoorstad / Poreuze stad / Dorpen en Metropool / Megastad. Voor elk van deze beelden is een visie ontwikkeld die op haar beurt wordt vertaald in maatregelen en acties. Het plangebied of de onmiddellijke omgeving komt aan bod in nagenoeg elk van deze beelden.

Spoorstad

Het openbaar vervoer, treinen en tramlijnen, kunnen een positieve rol spelen in het verwezenlijken van een nieuwe stedelijke concentratie, waarbij de verdere spreiding, fragmentatie en gebrek aan stedelijkheid in het grootstedelijk gebied wordt tegengegaan. De rol van het openbaar vervoer moet verder versterkt worden. Deze oplossingen, samen met de uitwerking van een fijnmazige en optimale verdeling van het verkeer over het lager netwerk van de stad, moet van de stad een ruimtelijk 'open' systeem maken, net zoals haar economie en haar samenleving. Dit is coherent met de mogelijkheden van haar noord-zuid geografische oriëntatie en met de kansen van haar fysieke expansie.

Binnen het beeld van de spoorstad wordt gesteld dat openbaar vervoer een positieve rol kan spelen in het verwezenlijken van een nieuwe stedelijke concentratie, waarbij de verdere spreiding, fragmentatie en gebrek aan stedelijkheid in het grootstedelijk gebied wordt tegengegaan. Dit houdt onder andere in dat nieuwe grote ontwikkelingsgebieden zich situeren op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.

Om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen en als oplossing om zich beter binnen de Ring te verplaatsen, wordt een goed uitgerust parkeer- en overstapsysteem uitgewerkt. Er wordt op lange termijn gestreefd naar een beperking van het parkeren, met uitzondering van bewoners- en kortparkeerders. Hieraan gekoppeld wordt Antwerpen

Centraal aangeduid als transferium: een overstapplaats op openbaar vervoer, gelegen op een goed ontsloten plek voor voetgangers, fietsers en voertuigen. Transferia verzamelen het lokaal verkeer en lokale gebruikers en geven toegang tot regionaal en (inter)nationaal openbaar vervoer.

De stedelijke boulevards verdelen het verkeer tussen de verschillende stadsdelen (districten). De stedelijke boulevard Roderveldlaan – Posthofbrug en Pelikaanstraat verbindt het stedelijk centrum van Pulhof met de omgeving centraal station, langs het spoorwegviaduct van Berchem. De vernieuwing van het station Antwerpen Centraal moet worden verder gezet, afgestemd met de ontwikkelingen in de omgeving.



Figuur 2-2 Selecties voor de spoorstad: Antwerpen een open stad (bron: s-RSA)

Poreuze stad

De diamantwijk is geselecteerd als een deelgebied van de 19^{de}-eeuwse gordel, waar hoge prioriteit aan wordt gegeven. Het doel van deze opdeling in deelgebieden is het opmaken van gebiedsgerichte RUP's.

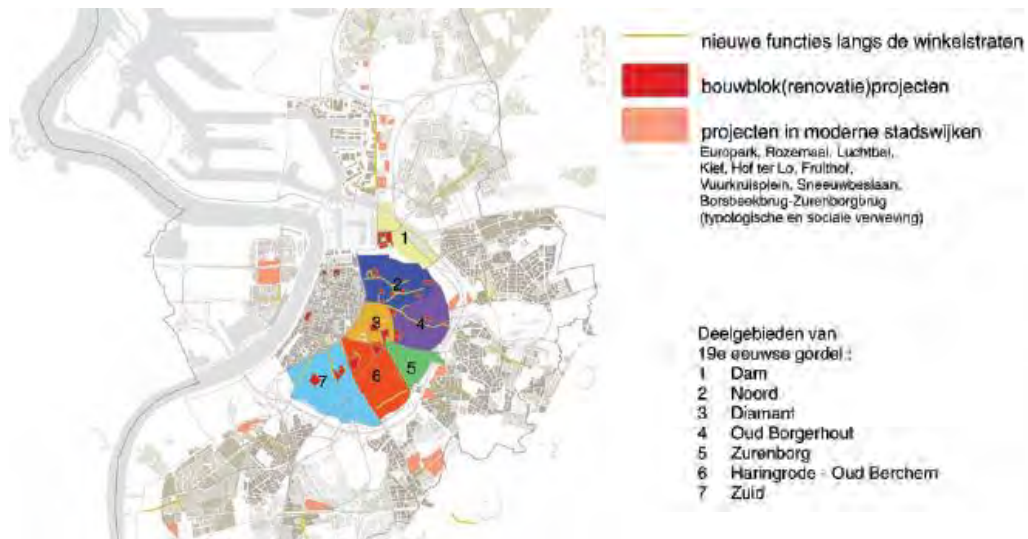
Vanuit de doelstelling om het sociaal-maatschappelijk, cultureel, economisch evenwicht in verschillende wijken te herstellen via ingrepen in de morfologie, de leegstand terug te dringen en de porositeit te verhogen, kunnen een aantal richtlijnen aangehaald worden die ondersteunend werken bij de opmaak van RUP's. Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur worden een aantal gebiedstypes aangeduid, met daaraan gekoppeld een specifiek ruimtelijk beleid.

De stationsomgeving van Antwerpen Centraal is aangeduid als focusgebied. In de focusgebieden kan prioriteit worden verleend aan het opzetten van bouwblokprojecten als strategisch, stedenbouwkundig instrument ter ondersteuning van stadsontwikkeling. Hierbij wordt, op basis van ontwerpmatig onderzoek, nagegaan hoe een bouwblok ruimtelijk, economisch en sociaal, op korte termijn, opgewaardeerd kan worden. Daarbij wordt een proces en een organisatie opgestart in functie van de uitvoering van minimum één deelproject binnen het bouwblok en als maximum het ganse bouwblok.

De bouwblokprojecten worden in hoofdzaak geconcentreerd in de 'modernistische' hoogbouwwijken, gebieden met grote dichtheden, gebieden met industriële gebouwen

in transformatie, residentiële gebieden onder commerciële city-druk en gebieden met significante leegstand boven winkels. Voor dit soort gebieden is dit de strategie die vaak het meest bruikbaar is en het beste resultaat kan opleveren. Het plangebied is aangeduid als bouwblokproject.

Daarnaast worden zowel de Vestingstraat als de Pelikaanstraat aangeduid als winkelstraat.



Figuur 2-3 Selecties voor de poreuze stad (bebouwde ruimte): aanpassende verschijningsvormen (bron: s-RSA)

Dorpen en metropool

Antwerpen heeft een lange traditie van verschillende naast elkaar bestaande dorpen in een metropool en van grootstedelijke functies, gelokaliseerd in die dorpen. Vandaag is de onderlinge relatie tussen de dorpen en de metropool aan het evolueren. Antwerpen maakt op zijn beurt deel uit van een nieuwe stedelijke vorm, het grootstedelijk netwerk of de 'Megastad'. Nieuwe relaties moeten ontwikkeld worden tussen de dorpen en de metropool binnen de Megastad.

Policentrische stad

Belangrijke knopen voor openbaar vervoer in de spoorstad kunnen de belangrijkste locaties worden voor nieuwe kantoorontwikkelingen binnen het metropolitane gebied. Als HST-station is Antwerpen-Centraal de locatie met de grootste internationale potentie.

Het plangebied maakt deel uit van de diamant- en juwelencluster. Deze cluster moet ruimte en voorzieningen voorzien voor industriële activiteiten gelinkt aan de diamant en juwelen, voor een verdeelcentrum voor diamanten en voor aanverwante detailhandel en winkels. De doelstelling van het ruimtelijk structuurplan is om een netwerk te definiëren dat de bestaande productiegebieden in het diamantdistrict en de aanverwante detailhandel verbindt met andere aantrekkelijke sectoren binnen de stad, bijvoorbeeld mode. Dit netwerk kan een goede relatie bepalen die zowel stedelijke als economische elementen versterkt.

Bovendien moet nagedacht worden over de beste plek voor nieuwe sites voor diamant(klein)handel; het ruimtelijk structuurplan ondersteunt de idee van een 'diamanticoon' in de nieuwe hal van het centraal station, zo wordt haar rol als

toegangspoort voor de naburige detailhandelsplekken – die beter gedefinieerd moeten worden – gekoesterd. Het is belangrijk om de activiteiten uit te breiden en om de randactiviteiten gelinkt aan de diamantsector te versterken. Dat kan de bijzondere werkkraft die niet meer nodig is voor de productie van de diamant opvangen.

Bovendien moet de mogelijkheid onderzocht worden om meer te investeren in gespecialiseerd onderwijs, door het realiseren van nieuwe scholen, zowel voor beroepsonderwijs als voor management of juweelontwerp; ook dit kan gelinkt worden aan de mode- of designsector. Borgerhout kan een goede locatie zijn voor deze structuur, gelinkt aan bestaande voorzieningen als het Designcentrum, maar ook de omgeving Flanders Fashion Institute of de Diamantwijk.

Werken

De positie van de stad als zenuwcentrum van de diamant moet verdedigd worden. Het voorziene verlies aan jobs in de industriële diamantbedrijvigheid kan gecompenseerd worden door de creatie van meer jobs in de commerciële diamantbedrijvigheid. Naast de grote internationale bedrijven is er een belangrijk aantal middelgrote bedrijven en ‘niche’-bedrijven. Deze staan onder hevige druk. Diamanthatelaars en verkopers zijn vaak direct of indirect betrokken in de productie van juwelen. Tot op vandaag is de handel in juwelen, zowel ruwhandel als kleinhandel, zo goed als afwezig in Antwerpen. In relatie tot de diamant zijn er grote mogelijkheden voor Antwerpen als een distributiecentrum van juwelen. De handel in juwelen leidt ook tot belangrijke nevenactiviteiten zoals productie, transport, financiën, verzekeringen en bezoekers. De creatie van een cluster van diamant en juwelen kan nieuwe activiteiten stimuleren en nieuwe jobs voortbrengen.

Het aanbieden van hoogwaardige ruimte voor de vernieuwde diamantsector is noodzakelijk. De diamantsector en de aanverwante functies moeten zichtbaar worden in de wijk, in de stad. Zo bijvoorbeeld kan de wijk een nieuw stedelijk front krijgen aan de zijde van de Pelikaanstraat in antwoord op het vernieuwde centraal station, kan de Vestingstraat heringericht worden, kunnen bakens in de wijk als referentie naar de diamantsector gerealiseerd worden,

Daarnaast kan het opportuun zijn de diamantwijk op te laden met al dan niet economische functies die complementair zijn aan de diamanthandel, zodat de wijk levendig en dynamisch blijft. De berm van de spoorweg kan opgewaardeerd worden,

Wat de kantoren betreft, is het doel om in Antwerpen (en de regio) een aantal aantrekkelijke kantoorlocaties te ontwikkelen waar hoofdkantoren de hoofdactiviteit zijn. Naast de renovatie van het bestaand patrimonium, zal er anderzijds ook een substantiële uitbreiding nodig zijn van de kantooroppervlakte met nieuwe locaties om het huidige marktaandeel binnen Vlaanderen en op de internationale markt te kunnen handhaven. Nieuwe uitbreidingen dienen vooral te mikken op hoogkwalitatieve ontwikkelingen.

Het streven is om de nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen te sturen naar de geselecteerde zones. Op deze wijze kunnen enerzijds de mobiliteitsstromen gericht worden naar de best bereikbare plekken (combinatie openbaar vervoer en weg) en kunnen de stedenbouwkundige relaties met de overige functies uitgewerkt worden. Anderzijds voorkomt men dat een overaanbod aan kantoren gecreëerd wordt met als gevolg dat de kantoren aan ‘dumpingprijzen’ verhuurd worden. De kantoorontwikkelingsgebieden zijn, met uitzondering van het noorden van het Eilandje (en luchthaven van Deurne), ook in het afbakeningsvoorstel van het grootstedelijk gebied Antwerpen (door het Vlaams gewest) geselecteerd als ontwikkelingspolen niveau 1 (internationaal) of niveau 2 (grootstedelijk), en dus coherent met de mobiliteitsinzichten en planningsstrategieën.

Antwerpen centraal (57.000 + 35.000 m²) is als zoekzone voor kantoorlocaties aangeduid. Hier worden volgende gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven aangehaald die eveneens een ruimtelijke hiërarchie bepalen.

Actief beleid

Het plangebied situeert zich binnen de omgeving van het Centraal Station. Het Centraal Station is een sleutelgebied in Antwerpen: het station zelf, de nabijgelegen diamantwijk, de Zoo en de Keyserlei-Meir. Sinds enkele jaren wordt er een belangrijk en thematisch uitgesproken programma uitgevoerd, met o.a. de uitbouw van meer representatieve handelsruimten voor de diamantsector.

De doelstellingen voor het programma Centraal Station zijn o.a.:

- *de ontwikkeling van dit gebied als een representatieve ruimte, een hoogdynamisch onthaal voor Antwerpen, ondersteund door het beeld van de dorpen en metropool;*
- *het programma bestaat uit een mix van stedelijke activiteiten, dikwijls openbare en aantrekkelijke grootstedelijke functies (kantoren, winkels, diensten, toerisme, recreatie en woningen) maar ook lokale activiteiten, parken en speelpleintjes. Over het algemeen kan een hoge graad van verwevenheid bereikt worden, zonder daarbij te veel druk uit te oefenen op de omliggende woonwijken.*

Diamantwijk-Kievitwijk wordt in het structuurplan aangeduid als strategisch project. Voor dit gebied wordt volgend programma vooropgesteld:

In de Diamantwijk en de Kievitwijk wordt de stad geconfronteerd met verschillende bovenlokale spelers. Meer en meer wordt duidelijk dat de stad de regierol in deze buurt in handen moet nemen, zodat ook de lokale spelers in dit gebied aan bod komen en de verschillende bovenlokale spelers meerwaarde ondervinden door samenwerking. Doelstelling voor deze omgeving is dan ook het verder stimuleren van de potenties van de plek als kantoorlocatie en locatie voor grootstedelijke functies door het opzetten van samenwerkingsverbanden met bijzondere aandacht voor de integratie van het bestaande lokale weefsel. De strategie om deze doelstelling te bereiken omvat een aantal acties:

- *Versterken Diamantwijk als economische én toeristische locatie voor diamanthandel en aanverwante functies.*

De diamantsector is zich aan het herprofilieren. Het aanbieden van hoogwaardige ruimte voor de vernieuwde diamantsector is noodzakelijk. Daarnaast kan het opportuun zijn de diamantwijk op te laden met al dan niet economische functies die complementair zijn aan de diamanthandel, zodat de wijk levendig en dynamisch blijft. Stedelijke vernieuwing van de diamantwijk is noodzakelijk. Diamant is één van de grote toeristische troeven van de stad. De diamantsector en de aanverwante functies moeten zichtbaar worden in de wijk, in de stad. Zo bijvoorbeeld kan de wijk een nieuw stedelijk front krijgen aan de zijde van de Pelikaanstraat in antwoord op het vernieuwde centraal station, kan de Vestingstraat heringericht worden, kunnen bakens in de wijk als referentie naar de diamantsector gerealiseerd worden,...

- *Versterken Kievitbuurt als attractieve kantoor én woonomgeving.*

De stad kiest resoluut voor het verder ontwikkelen van de Kievitbuurt als kantoorlocatie, maar koppelt hier voorwaarden aan. De belangrijkste voorwaarde ontstaat vanuit het bereikbaarheidsprofiel van de plek voor autoverkeer. Nieuwe kantoren moeten zich kunnen inpassen in het bereikbaarheidsprofiel van de plek: indien geen stimulerende maatregelen voor

werknemers gelden voor het gebruik van openbaar vervoer en grote parkings noodzakelijk zijn, ontstaat congestie in de stationsomgeving. Daarnaast is het van groot belang dat een gemengde stedelijke omgeving ontstaat waarbij de hele dag door activiteit in het gebied ontstaat. Dit betekent dat naast kantoren, woningen en aan het wonen gerelateerde functies gestimuleerd moeten worden. Maar ook handel, kleine bedrijfjes, toeristische functies,... kunnen leiden tot een gemengde stedelijke omgeving.

- *Versterken van het spoorlichaam als verbindende publieke, stedelijke en groene ruimte.*

Het spoorlichaam (de berm op niveau 0 onder de spoorwegbundel) biedt mogelijkheden als verbindingsruimte tussen de Kievitwijk en Diamantwijk. Mogelijke projecten in het spoorweglichaam zijn: realisatie nieuwe 'stadsfeestzaal', Moretuspark, doorsteken door de berm heen,...

- *Versterken van de beleving van de omgeving op elk moment van de dag door de verdere heraanleg van het openbaar domein en de realisatie van een stedelijke plint.*

Deze omgeving heeft bij uitstek nood aan een verlevendiging. Daarom is het van belang het verblijven in deze buurt zo aangenaam mogelijk te maken door de verdere verfraaiing van het openbaar domein, het creëren van pleintjes, de realisatie van groene ruimten,... Daarnaast is het nodig in deze werkomgeving voldoende publieke functies op het gelijkvloers in het richten die het wonen en werken faciliteren.

2.2.5 Gewestplan

Volgens het gewestplan Antwerpen, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 3 oktober 1979 en latere wijzigingen, is het plangebied volledig gelegen in woongebied. Woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

2.2.6 Plannen van aanleg en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen

BPA Pelikaanstraat

Het BPA Pelikaanstraat werd goedgekeurd op 3 april 2007.

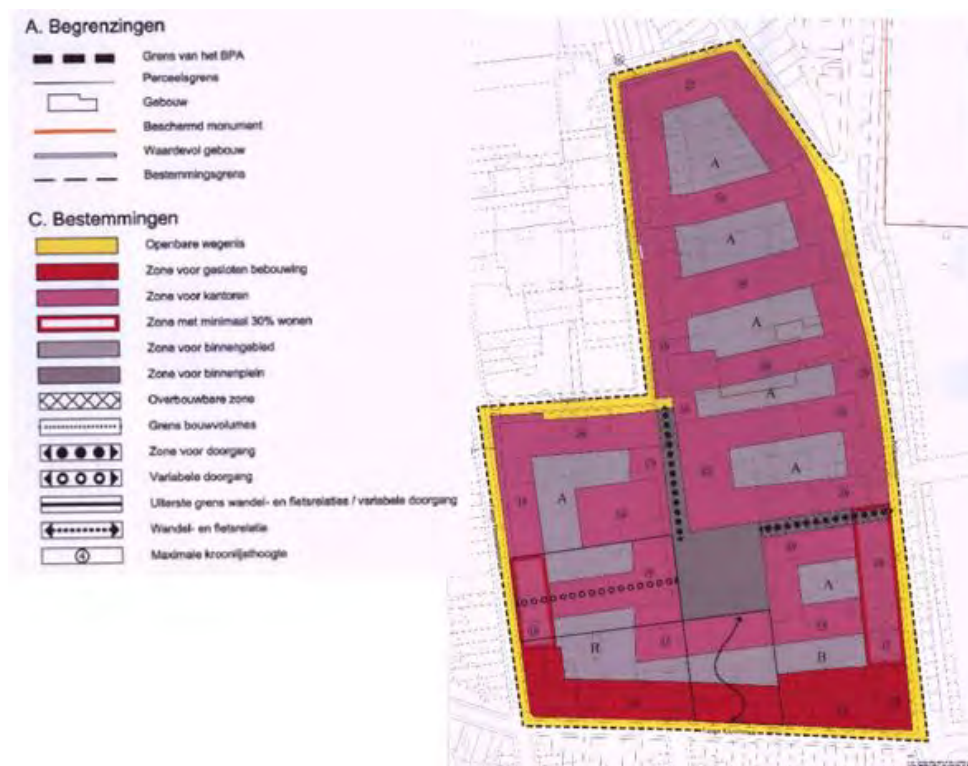
Dit BPA had tot doel in te spelen op de toekomstige uitbreiding en herstructurering van de diamantwijk. Aanleiding tot de opmaak was de groei vanuit een internationaal platform voor diamanthandel naar een meer gediversifieerde sector. De juwelen- en diamantensector kennen immers een verticale integratie die in de toekomst een verbreding brengen in de economische activiteiten.

In het najaar 2002 werd de bouwblokstudie Pelikaanstraat opgemaakt voor de ontwikkeling van een aantal braakliggende percelen en leegstaande gebouwen in de Diamantwijk. Meer specifiek betreft het een aantal percelen vervat in faillissementen uit de jaren '80-'90. Door de ontwikkeling van de stationsomgeving als H.S.T.-locatie en het vervallen van het BPA nr.9 ontstond er een sterke speculatie op deze percelen. De

verschillende ontwerpen met zeer hoge bebouwingsdichtheid deden de grondprijs stijgen, waardoor de effectieve ontwikkeling stagneerde.

Om de ontwikkeling van de Diamantwijk terug te initiëren, werd er vanuit de stad een visie opgebouwd omtrent de site. Hiervoor werd er vanuit een overgang tussen twee contexten, namelijk enerzijds de hoge densiteit en functionele mix van de stationsomgeving en anderzijds de lage densiteit van de woonwijk tussen de Pelikaanstraat en het Stadspark, gezocht naar een aantal kwalitatieve en rendabele invullingen voor de specifieke sites.

Dit BPA werd opgemaakt om verdere speculatie op de gronden te vermijden door het vastleggen van bouwenveloppen en andere randvoorwaarden.



Figuur 2-4 BPA Pelikaanstraat

Volgende bestemmingen worden afgebakend in het BPA: zone voor gesloten bebouwing, zone voor kantoren, zone voor binnenruimte, zone voor binnenplein en zone voor openbare wegenis. De maximaal realiseerbare oppervlakte per functie is als volgt:

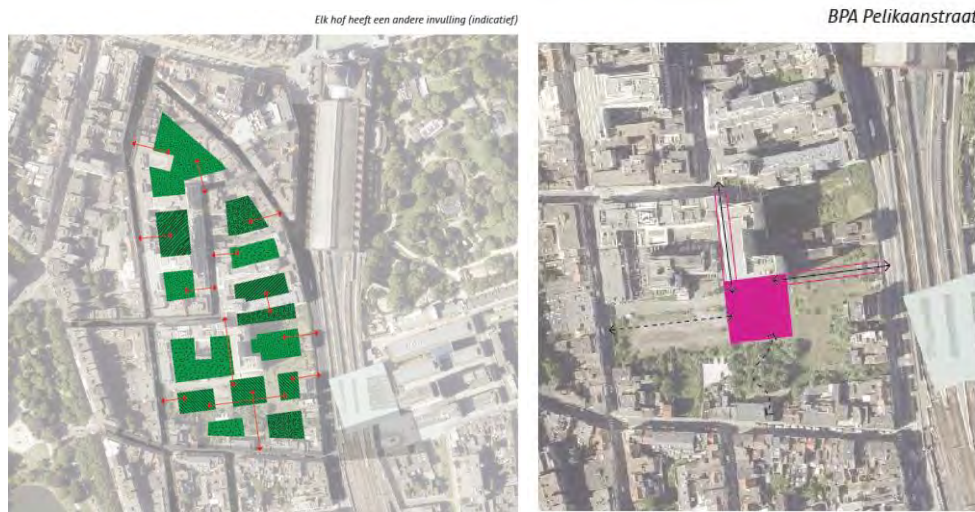
- Wonen: ca. 22.100 m²
- Kantoren: ca. 260.700 m²
- Overige: ca. 38.800 m²

Ook de exacte bouwhoogtes van de rand zijn vastgelegd in het BPA. De randen van het bouwblok zijn afgestemd op de breedte van de straat en op de schaal van de omgeving.



Figuur 2-5 Randen vastgelegd in het BPA Pelikaanstraat

Doorheen de jaren is er in het gebied een hofstructuur ontstaan. Deze hoven zijn ook vastgelegd in het BPA. Ter hoogte van de Pelikaansite wordt in het BPA een centraal (semi-) publiek toegankelijk plein voorzien.



Figuur 2-6 Hofstructuur

GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen

Het plangebied is gelegen binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen. De Vlaamse regering heeft op 19 juni 2009 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen definitief vastgesteld.

Met dit plan stelt de Vlaamse Regering twee zaken voor:

1. een afbakeningslijn die aangeeft waar de stedelijke ontwikkeling van het Antwerpse in de toekomst kan gebeuren.
2. aanpassingen aan de stedenbouwkundige voorschriften op verschillende locaties om nieuwe ruimte te creëren voor wonen, werken, verkeersinfrastructuur stadsbossen en stedelijk groen.

Dit brengt met zich mee dat hier een stedelijk gebiedsbeleid zal gevoerd worden. Dit betekent dat vanuit het principe van gedeconcentreerde bundeling het stedelijk gebied wordt versterkt. Hierbij vormen ontwikkeling, verdichting en concentratie de uitgangspunten. Om uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van activiteiten in het buitengebied te vermijden, is dit beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen, het voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van stedelijke activiteiten en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Zo wordt een versnippering van de ruimte voorkomen. Er moet echter ook rekening gehouden worden met de draagkracht van het stedelijk gebied, niet alleen kwantiteit maar ook kwaliteit van ruimte en woonomgeving staat voorop. Het is noodzakelijk om de stedelijke gebieden te vernieuwen door het doorvoeren van onder andere een meer dynamische stadsvernieuwing en door strategische projecten. Het ontwikkelen van nieuwe woontypes en kwalitatieve leefomgevingen is een doelstelling.

GRUP Kievit fase II

De Vlaamse regering heeft op 27 januari 2012 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Kievit fase II definitief vastgesteld. Het GRUP zal deels worden gewijzigd. Deze gedeeltelijke wijziging werd reeds voorlopig vastgesteld.

Het plangebied van dit GRUP bevindt ten zuiden van het Centraal Station en ten zuidoosten van de Pelikaansite. Het gebied sluit aan op het Kievitplein en de gerealiseerde kantoorontwikkeling Kievit fase I uit het bestaand RUP. Oostelijk sluit het gebied aan op een dichte woonweefsel. Het gebied wordt in het zuiden doorsneden door de Plantin en Moretuslei. Het gebied wordt ten slotte in het westen geflankeerd door de historische spoorwegberm die de fysieke scheiding vormt tussen het plangebied en de Diamantwijk. De visie voor dit plangebied kan als volgt worden samengevat:

- **Nieuwe stedelijke structuur.**
De bebouwing wordt georganiseerd in bouwblokken met een maximale bouwenvolpde die parallel aan de spoorwegberm ingepland worden. De bebouwing van Kievit fase II maakt aansluiting op het bestaande woonweefsel en neemt afstand van de gerealiseerde densiteit van Kievit fase I. De eerste vier bouwlagen, de sokkel van de bouwblokken, dienen overal gerealiseerd te worden. De maximale contour en hoogte worden voor elke bouwblok afzonderlijk vastgelegd. De bebouwing presenteert zich langs alle zijden evenwaardig en als één ruimtelijk geheel.
- **Parktuin.**
De nieuwe stedelijke bouwblokken worden ingebed in een open en groene ruimtestructuur. Deze parktuin wordt opgeladen met en krijgt vorm door verschillende functies en tuinen, zoals speel- en sportplekken, groene zitruimten, bloementuin, enzovoort.
- **Verhoging van de doorwaadbaarheid van de spoorwegberm.**
Naast de bestaande doorsteeken aan de Kievitstraat, Plantin en Moretuslei wordt toch de mogelijkheid voorzien om een bijkomende doorsteek te maken in de spoorwegberm ter hoogte van de Jacob Jacobstraat, richting Somersstraat. Deze nieuwe doorsteek, vooral voor voetgangers- en fietsverkeer, zal ervoor zorgen dat de Diamantwijk en de Kievitwijk dichter tot elkaar gebracht worden. Bovendien wordt tussen bouwzones IIa en IIb en bouwzone III een nieuw stedelijk plein gecreëerd.
- **Casco ruimte in spoorwegberm.**
De cascoruimten onder de spoorwegberm zijn bedoeld voor reizigersondersteunende en publieke functies en kunnen zowel openbaar als privaat zijn.

Het grootste deel van het plangebied wordt herbestemd tot een zone voor stedelijke activiteiten: een multifunctioneel gebied waar verweving wordt beoogd van wonen, kantoren, bedrijven, handel, maatschappelijk programma, recreatie en cultuur en horeca. Onder kantoren wordt verstaan: bedrijven met als hoofdactiviteit privé- en overheidsdienstverlening met een hoofdzakelijk administratief karakter en een hoge personeelsintensiteit. In het gebied worden 4 bouwzones aangeduid. Met uitzondering van het gebied zoals aangeduid volgens artikel 1.9 kan er binnen het aangeduide gebied voor stedelijke activiteiten enkel gebouwd worden binnen deze bouwzones. Aan de westzijde wordt een overdruk voorzien voor een ongelijkvloerse verkeers- en vervoersstructuur. Op deze gronden, die palen aan het domein van de spoorweg, zal immers steeds rekening gehouden worden met de aanwezigheid van de spoorweginfrastructuur in overeenstemming met de vigerende wetgeving. Het plangebied ten zuiden van de Plantijn en Moretuslei wordt aangeduid als een publiek park. Daarnaast wordt eveneens de restruimte bovenop de spoorwegbrug over de Plantijn en Moretuslei wordt eveneens ingericht als park.

2.2.7 Overige juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

Bouwblokstudie Lange Kievitstraat – Van Spangenstraat – Van Immereelstraat – Stoomstraat

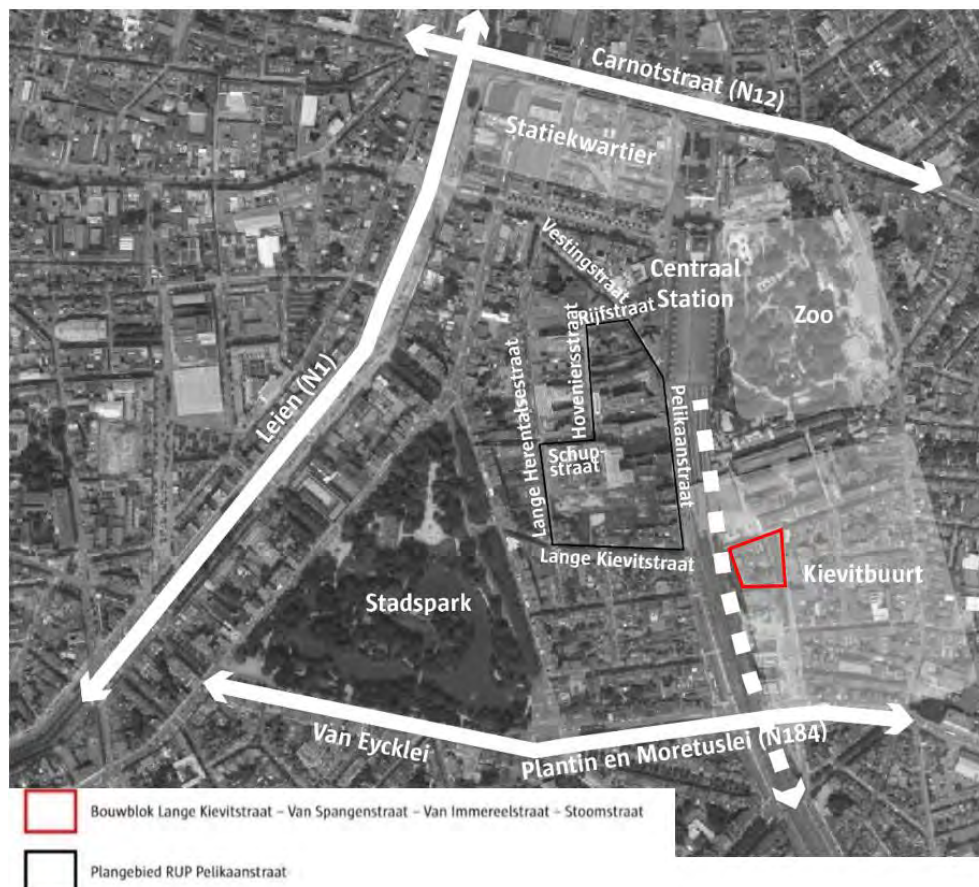
Deze bouwblokstudie werd opgemaakt door de Planningscel van de stad Antwerpen dd. 06.10.2003.

Het bouwblok is gelegen in het hart van de ontwikkeling aan het Centraal Station en het Kievitplein, ten oosten van het plangebied, aan de overkant van het spoor.

Deze studie moet gesitueerd worden in de vernieuwingswerken van het station Antwerpen-Centraal, waarbij ter hoogte van de Lange Kievitstraat een volwaardige tweede stationstoegang werd gecreëerd. De stad wilde de vernieuwing van het Centraal Station aangrijpen om de stationsomgeving aangenamer te maken en een nieuwe impuls te geven. Door de ontwikkelingen van het Centraal Station krijgt immers ook de omgeving uitgesproken ontwikkelingspotenties. Dit resulteert in het aantrekken van doelgroepen die in de nabijheid van het station willen komen wonen, werken en ontspannen. De omgeving Lange Kievitstraat/Van Immerseelstraat is uitermate geschikt voor nieuwe stadsontwikkeling.

In de bouwblokstudie wordt het plangebied opgedeeld in kavels. Hoog- en laagbouw wisselen elkaar af in een buurt met open ruimtes en bouwblokken. De voorgestelde bouwvolumes zijn nooit hoger dan het Centraal Station. De open ruimtes tussen de gebouwen garanderen de doorwaadbaarheid en bieden de buurtbewoners voldoende bewegings- en ontspanningsmogelijkheden. De gebouwen kenmerken zich door hun specifieke vorm en materiaalgebruik. Ieder gebouw krijgt een eigen karakter. In de bouwblokken worden op verschillende niveaus ook openbare platforms gecreëerd: lobby voor een kantoor, gemengd met publieke functies, een zomerterras met uitzicht op het spoor, ...

Het bouwblok Lange Kievitstraat/Van Immerseelstraat is via de Lange Kievitstraat verbonden met de Pelikaanstraat. Ook in het plangebied van het BPA Pelikaanstraat wordt er gespeeld met hoge en lage volumes. Beide bouwblokken hebben een impact op de beleving van de stationsomgeving.



Figuur 2-7 Situering bouwblokstudie

Visiedocument Antwerpen, De stationsomgeving, een briljant in ontwikkeling

Deze studie werd opgemaakt op 31 Januari 2014.

Het doel van deze studie was het ontwikkelen van een gedragen visie voor de stationsomgeving als leidraad voor de meest strategische delen van het gebied, rekening houdend met de duurzaamheidsdoelstelling van de stad Antwerpen.

Op basis van de verschillende analyses zijn belangrijke knelpunten in de stationsomgeving naar voren gekomen.

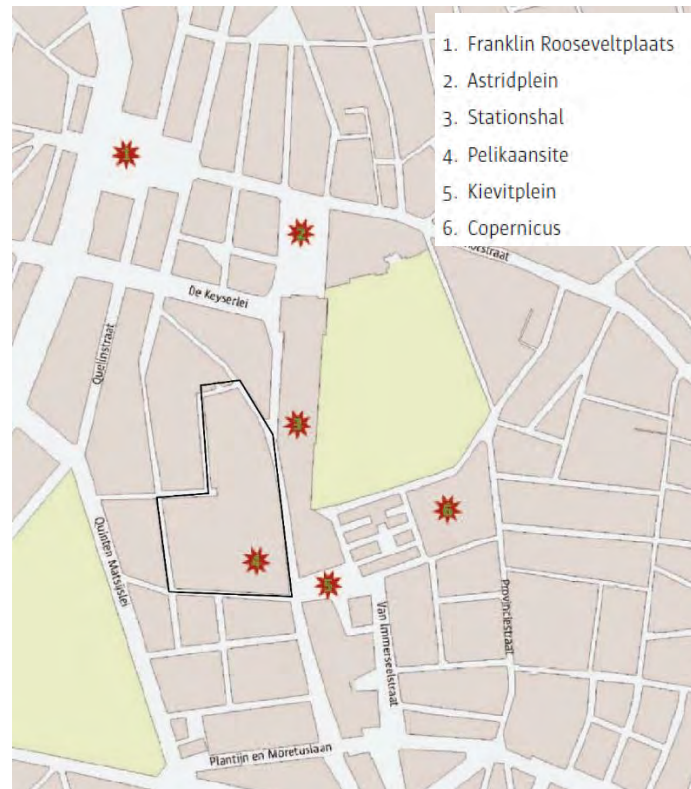
Bij het opstellen van de visie zijn 60 interviews afgenomen met passanten in de stationsomgeving en zijn verschillende stakeholders betrokken zoals ontwikkelaars, belangrijke werkgevers, het openbaar vervoer en andere belanghebbenden.

Door de stakeholders werden verschillende strategische plekken en verbindingen benoemd in de stationsomgeving. De Pelikaansite is hier één van.

Met betrekking tot de Pelikaansite wordt volgende visie naar voor geschoven:

“De werkfunctie is nauw gerelateerd aan de ligging nabij het station. Een openbaar binnenterrein wordt als kansrijk gezien en als schakel in de tuinenketting. Uitgaande van de ontwikkelingsrichting Large zullen de plinten aan de Pelikaanstraat en binnenplein qua functie gericht moeten zijn op de directe omgeving en aansluiten op het profiel van het

Kievitplein. Het vestigen van een diamantbelevingscentrum is mogelijk, maar minder evident, gezien de ontbrekende verbindingen met de diamant B-to-C en B-to-B.”



Figuur 2-8 Strategische plekken stationsomgeving

Hoogbouwnota

De Hoogbouwnota vormt het ruimtelijke beleidskader voor hoogbouw in Antwerpen. Aanvragen voor hoogbouwprojecten worden afgetoetst aan de kwaliteitseisen, richtlijnen en aandachtspunten, geformuleerd in de hoogbouwnota.

De hoogbouwnota is een sturend en controlerend instrument voor kwaliteitsvolle hoogbouw op verschillende schaalniveaus, ongeacht de locatie. Zo wil de stad kwaliteit garanderen door de opname van criteria in de vorm van een checklist en het voeren van een traject in dialoog. De checklist bestaat uit hoofdthema's waarin kwaliteitseisen, richtlijnen en aandachtspunten worden aangereikt voor de stedenbouwkundige inplanting en de architecturale uitwerking van hoogbouwprojecten. Hierdoor wordt eerst de locatiegeschiktheid nagegaan en vervolgens de architecturale geschiktheid. Alle initiatieven worden onderworpen aan een grondige motivatie en moeten voldoen aan uitgebreide criteria.

Bouwcode

De bouwcode is een verzameling van stedenbouwkundige regels die bepalen hoe in de stad Antwerpen gebouwd of verbouwd mag worden. Bouwplannen moeten aan deze voorschriften voldoen om een stedenbouwkundige vergunning te krijgen.

De bouwcode is van kracht sinds 25 oktober 2014.

De meeste voorschriften in deze bouwcode hebben betrekking op het effectieve stedenbouwkundig ontwerp en zijn op het niveau van een RUP niet relevant. Met de overige regels wordt rekening gehouden in het RUP: parkeernorm per functie en ligging zowel voor wagens als voor fietsen, verplichting van groendak, aandeel open ruimte, voorschriften laden en lossen,...

3 HET PLAN

3.1 Aanleiding en verantwoording

Het plangebied wordt gekenmerkt door enerzijds een sterk verouderd patrimonium en anderzijds een groot braakliggend terrein. Deze omgeving heeft nood aan vernieuwing. Een bijkomende uitdaging is dat het bouwblok deels behoort tot de zogenaamde “Diamantwijk”. Het vigerende BPA Pelikaanstraat is zeer bepalend inzake functies en is daardoor een beperkende factor voor vernieuwing en ontwikkeling gebleken. Ook evaluatie en bijsturing van andere aspecten van het plan is nodig om kansen te creëren voor een duurzame ontwikkeling: de densiteit en het aandeel open en groene ruimte, de relatie tot het station, verbindingen met de omgeving, woonkwaliteit, maatregelen inzake klimaatadaptatie, de ruimtelijke synergie, het gemeenschappelijk gebruik van ruimtes, de leefbaarheid en de levendigheid in het gebied.

De concrete aanleiding voor de opmaak van het RUP Pelikaanstraat is de intentie van de eigenaar van de braakliggende gronden, de zogenaamde “Pelikaansite”. Voor deze site is ontwerpmatig onderzoek uitgevoerd en werd door de ontwikkelaar in samenspraak met de stad gewerkt aan een gemeenschappelijke ontwikkelingsvisie. Het masterplan voorziet in een mix van kantoren, woningen, assistentiewoningen, hotel, gemeenschapsvoorzieningen en commerciële functies. Wanneer dergelijke ontwikkeling zou gerealiseerd worden, wordt het maximaal aandeel aan nevenbestemmingen in het plangebied bereikt, wat de ontwikkelingsmogelijkheden in het overig deel van het plangebied uiteraard beperkt. Om die reden is een integrale aanpak voor het volledig plangebied van het BPA aangewezen.

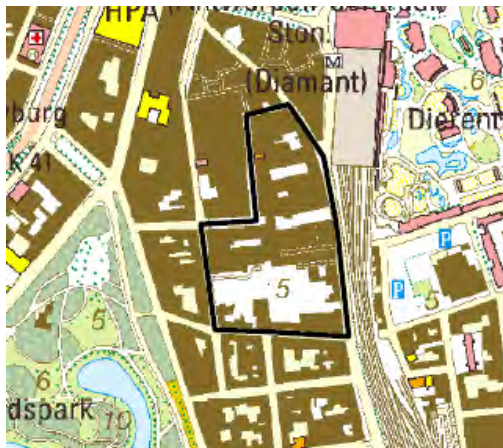
In het BPA Pelikaanstraat, maar ook in de visie van het s-RSA en de ontwikkelingsvisie voor de stationsomgeving Antwerpen Centraal “een briljant in ontwikkeling” wordt de Diamantwijk-Kievitwijk aangeduid als een strategisch project. Stedelijke vernieuwing van de Diamantwijk is gewenst en te onderzoeken. De doelstelling voor deze omgeving is het verder stimuleren van deze plek als een levendige locatie voor grootstedelijke functies die zowel op bovenlokaal maar ook op lokaal niveau dient te functioneren. Vanuit de visie “Antwerpen, de stationsomgeving, een briljant in ontwikkeling” worden volgende visie-elementen vooropgesteld voor de stationsomgeving:

- levendig gebied rond de Keyserlei met handel, horeca, publieke functies en werken
- schakelgebied rond de Lange Kievitstraat voor een mix van openbare ruimte, wonen, werken en voorzieningen
- gemengd woon- en werkgebied rond de Plantin en Moretuslei

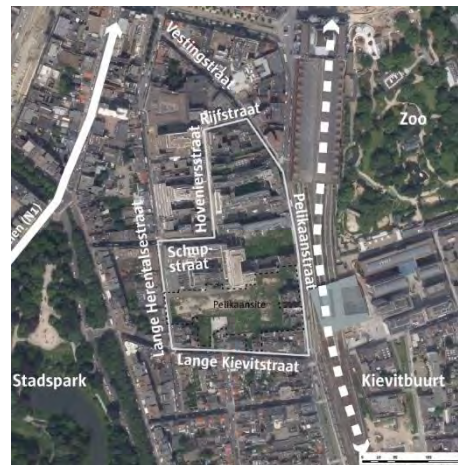
De stad opteert ervoor om het BPA in zijn totaliteit te vervangen door een RUP dat meer inspeelt op de huidige noden en behoeften en dat meer flexibiliteit biedt.

3.2 Afbakening van het plangebied

Het plangebied in kader van voorliggend MER is de zone die zal worden opgenomen in het RUP. De contour van dit gebied wordt bepaald door het huidige BPA “Pelikaanstraat”.



Figuur 3-1 Topografische kaart



Figuur 3-2 Orthofoto

3.3 Reikwijdte en detailleringsgraad van het RUP

Via het RUP zal het plangebied herbestemd worden naar een zone voor centrumfuncties, zone voor gemengde functies (privaat hof) en zone voor groengebied (publiek toegankelijk hof). Een zone voor centrumfuncties is een gebied waar een combinatie van functies toe behoren zoals detailhandel, bedrijvigheid, maatschappelijk, recreatie en cultuur, wonen en kantoor. Een centrumgebied is steeds gelegen in de Harde Ruggengraat of in de Stedelijke Centra zoals gedefinieerd in het s-RSA. In de zones voor gemengde functies zal het mogelijk zijn een deel te verharderen of zelfs te bebouwen, dit aansluitend op de zone voor centrumfuncties. De overige ruimte wordt groen ingekleed. De zone voor groengebied laat geen bebouwing en slechts een deelse verharding toe. Deze zones trachten te zorgen voor een verhoging van de verblijfskwaliteit in de stationsbuurt.



Figuur 3-3 Grafisch plan RUP Pelikaanstraat

Andere kwaliteiten inzake toegankelijkheid of bebouwingsmogelijkheden zullen indicatief worden aangeduid op het plan. Dit laatste zal zorgen voor een meer heterogene ontwikkeling met enkele hoogte-accenten of aanpassing van de bouwlijnen.

Om de nodige kwaliteit te bieden inzake de ontwikkeling van het braakliggend terrein met voldoende flexibiliteit zal deze aangeduid worden als een projectzone waarvoor een globale inrichtingsstudie dient te worden toegevoegd bij de vergunningsaanvraag. In deze inrichtingsstudie wordt niet enkel de gewenste inrichting van de betreffende projectzone bepaald maar ook de relatie met de gebieden in de omgeving. Er worden zo ook bijkomende randvoorwaarden opgelegd aan de projectzone, bijvoorbeeld naar maximale ontwikkelbare vloeroppervlakte.

Omdat het plan-MER wordt opgesteld in functie van het op te maken RUP zal het duidelijke uitspraken bevatten omtrent de elementen die vanuit de milieubeoordeling in het RUP moeten worden opgenomen, met name een opgave van milderende maatregelen met een ruimtelijke weerslag.

3.4 Programma

Over heel het plangebied wordt een stedelijke mix nagestreefd. Er wordt ruimte voorzien voor een waaier aan functies zoals: handel, horeca, wonen, kantoren, bedrijvigheid en ateliers, diensten en gemeenschapsvoorzieningen(politie, verzorging,...), mobiliteit en parkeren.

Door voortschrijdend inzicht, tijdens de verdere uitwerking van het plan, werd de functieverdeling bijgesteld sinds de opmaak van de Kennisgeving. De reden hiervoor is dat men niet wenst om een strikte functieverdeling vast te leggen in het RUP om zo maximaal te kunnen inspelen op de noden van het moment.

Ten opzichte van het BPA wil het RUP meer ruimte geven aan andere functies naast kantoren. Doordat echter geen functieverdeling wordt vastgelegd in het RUP, is een ontwikkeling van 100% kantoren in theorie mogelijk, wat evenwel niet gewenst is. Om een goede functieverdeling in het gebied te verkrijgen, beschikt de stad over instrumenten die zullen worden ingezet bij het beoordelen van de omgevingsvergunningsaanvragen voor de specifieke ontwikkelingen.

Aangezien de functie “kantoren” zorgt voor de hoogste verkeersgeneratie tijdens de spitsuren, wordt er een “Realistische worst case” gedefinieerd, die werd onderzocht in het plan-MER. Deze situatie kan beschouwd worden als de functieverdeling met de realistische maximale vloeroppervlakte aan kantoren.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de maximale oppervlakte van de voorziene functies, enerzijds zoals destijds voorgesteld in de kennisgeving en anderzijds zoals het plan onderzocht wordt in voorliggend plan-MER. Het is mogelijk dat in realiteit een functieverdeling zoals opgenomen in de kennisgeving wordt gerealiseerd in het plangebied. Dit is echter niet de worst case situatie.

Tabel 3-1 Oppervlakte per functie in het RUP Pelikaanstraat

Oppervlakte Kennisgeving (m ²)		Oppervlakte Plan-MER (Realistische worst case situatie) ¹ (m ²)	
Wonen (incl. zorgfunctie)	96.500	Wonen (incl. zorgfunctie, hotel en diensten)	64.320
Kantoren	160.800	Kantoren	241.200
Commerciële voorzieningen	16.100	Commerciële voorzieningen	16.080
Hotel	24.100	-	-
Diensten, gemeenschapsvoorzieningen (bv politie, verzorging)	24.100	-	-
Totale oppervlakte	321.600	Totale oppervlakte	321.600
Parkeren volgens de bouwcode	Ca. 2.900	Parkeren volgens de bouwcode	Ca. 2.900

De totale vloeroppervlakte binnen het plangebied blijft hierbij identiek aan het huidige geldende BPA. Enkel de verdeling tussen de toegestane functies wijzigt.

Hoewel de oppervlaktes van de verschillende functies wijzigen, blijft het aantal parkeerplaatsen cfr. de bouwcode ongewijzigd volgens bovenstaande tabel. Concreet zal de functieverdeling uit de kennisgeving volgens de bouwcode leiden tot minimum 2.943 parkeerplaatsen en de gewijzigde functieverdeling tot minimum 2.876 parkeerplaatsen. Telkens wordt er uitgegaan van ca. 2.900 parkeerplaatsen.

In het plan-MER wordt tevens een programma-alternatief onderzocht waarbij er bovenop de noodzakelijke parkeerplaatsen conform de Bouwcode een rotatieparking met 500 parkeerplaatsen voorzien wordt.

3.5 Ruimtelijke concepten

3.5.1 De randen

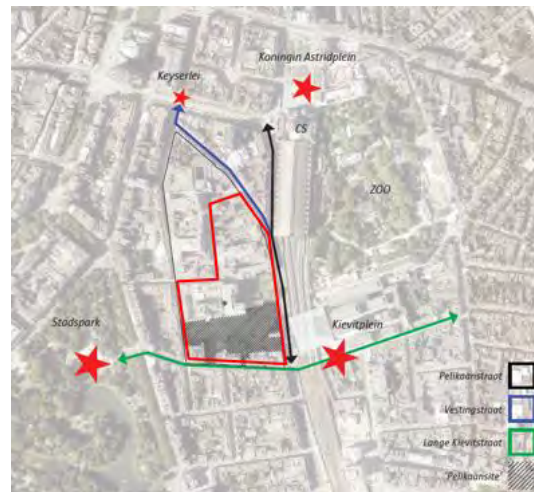
Binnen het hoofdconcept “de randen” worden verschillende concepten gedefinieerd:

- Verbinding van omgeving, buurten en straten
- Grandeur van weleer & gemengd stadsmilieu
- Bouwhoogten – straatbreedtes – functies
- Kleine schaal, grote schaal
- Ontsluiting & parkeervoorziening

¹ Realistische worst case : Het RUP streeft naar een menging van centrumfuncties. De stad beschikt over instrumenten voor beleidsmatige functiemenging om te komen tot de realistische worst case situatie.

Verbinding van omgeving, buurten en straten

Er zijn twee belangrijke verbindingen: de verbinding van Centraal Station met het Stadspark en de verbinding van het Kievitplein langs de Pelikaanstraat naar de Keyserlei. Dit zijn ook de meest representatieve randen / straten. Enerzijds wordt er een verbinding gemaakt naar de omgeving door het versterken van de randen. Anderzijds doorbreken twee langzame verkeersassen de randen waardoor er een alternatieve ontsluiting voor voetgangers en fietsers via het binnengebied ontstaat.



Grandeur van weleer & gemengd stadsmilieu

De Pelikaanstraat was een zeer levendige straat met tal van cafés waar diamanten verhandeld werden. Een minimum percentage aan commerciële ruimte in de plint moet deze levendigheid weer terugbrengen. Meer specifiek gaat het om een niet-diamant gerelateerd programma om zo van het plangebied een gemengd stedelijk gebied te maken. Er wordt een tweede voorkant langsheen het station gecreëerd.

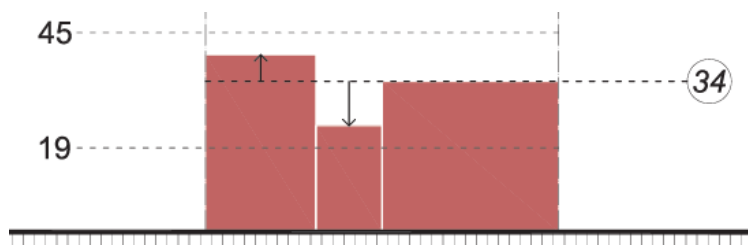


De beveiligde zone Schupstraat-Hoveniersstraat-Rijfstraat wordt bestendigd en een verdere concentratie en verdichting van het diamantgerelateerd programma is toegelaten.



Bouwhoogten – straatbreedtes – functies

Aan de randen wordt gestreefd naar een evenwichtige verhouding tussen de maximale bouwhoogte en de straatbreedtes. De bebouwing langs de Lange Kievitstraat wordt zo laag gehouden met een maximum van 5 bouwlagen. Langs de Lange Herentalsestraat springt de bebouwing terug na de 5^e bouwlaag en kan er tot maximaal 8 bouwlagen bebouwd worden. Langs de Hoveniersstraat en de Pelikaanstraat wordt meer vrijheid gegeven en ingezet op variatie van bouwhoogte door te werken met een gemiddelde maximale bouwhoogte van 34 m, met een minimum van 19 m en een maximum van 45 m. Zo is er de flexibiliteit om overgangen te creëren tussen verschillende bestaande bouwhoogten. De maximale bouwhoogte voor de Schupstraat wordt vastgelegd op 45 m en ter hoogte van de Rijfstraat op 30 m.



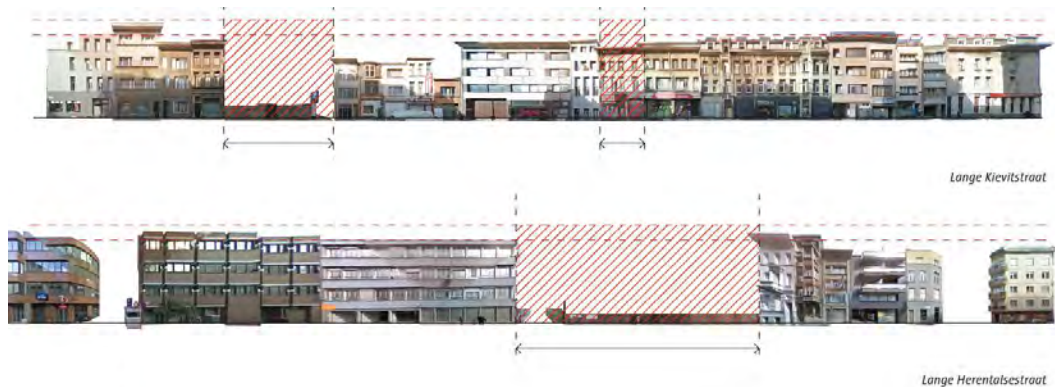
Algemeen wordt in het RUP de verdiepingshoogte van max 3 m, zoals opgelegd in het BPA, opgetrokken naar 3,6 m, rekening houdend met de huidige bouwtechnische normen. Gezien de maximale brutovloeroppervlakte van het BPA wordt overgenomen, resulteert dit in hogere bouwvolumes voor dezelfde vloeroppervlakte.

Daarnaast worden hogere bouwvolumes ingepland op een kruising van de continue bebouwing van het bouwblok langsheen de Pelikaanstraat met een “dwarsbeuk” van hogere bebouwing doorheen het binnengebied. Hierbij wordt er rekening gehouden met de smalle Vestigingstraat en het bestaande monument langsheen de Pelikaanstraat waardoor hogere bebouwing hier niet wenselijk is. Ook wordt er voldoende afstand voorzien van de Lange Kievitstraat. Dit resulteert in drie hogere bouwvolumes op de rand.

In de Kennisgeving werd destijds aangegeven dat er 2 scenario's met betrekking tot hoogbouw zouden worden onderzocht. Voortschrijdend inzicht heeft aangetoond dat er slechts enkele locaties zijn waar hoogbouw wenselijk is. Het betreft 3 bouwvolumes langs de Pelikaanstraat met een maximale hoogte van 50 m en 2 bouwvolumes in het binnengebied met een maximale hoogte van 100 m. In het voorliggend plan-MER zullen daarom geen verschillende scenario's met betrekking hoogbouw worden besproken.

Kleine schaal, grote schaal

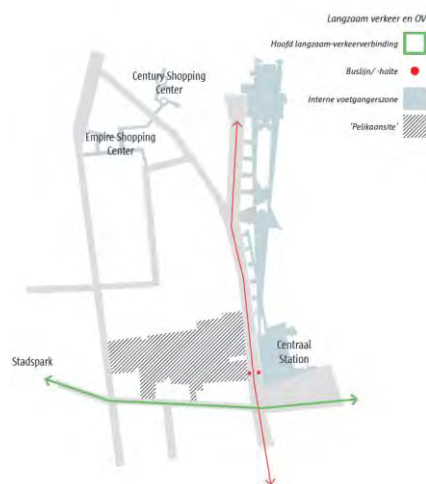
Als gevolg van de groei van de diamantsector zijn vele kleine percelen samengevoegd en is de kleine korrel stelselmatig vervangen door een steeds grotere korrel. De omgeving wordt daarentegen wel nog steeds gekenmerkt door een kleine korrel (met uitzondering van het station). Met name voor het zuidelijk en westelijke deel (Lange Herentalsestraat en Lange Kievitstraat), wat voornamelijk een woonomgeving is, wordt er gezocht naar een harmonieuze aansluiting op de bestaande bebouwing. De Lange Kievitstraat vraagt om een opwaardering, waarbij de “Pelikaansite” een impuls kan geven. De achterliggende kwalitatieve groene hoven en nieuwe toegangen worden aantrekkelijk gemaakt om in deze straat weer te gaan investeren.



Ontsluiting & parkeervoorziening

Een functioneel, verkeersveilig en leesbaar openbaar domein met hoge verblijfskwaliteit op maat van het Centraal Station blijft het uitgangspunt. De functies van de Pelikaanstraat als buscorridor en van de Lange Kievitstraat als belangrijke verbinding voor langzaam verkeer blijven behouden. Er worden doorsteken en toegangen voorzien voor langzaam verkeer die de verschillende hoven met elkaar en met de omliggende straten verbinden.

Daarnaast is er een zekere autobehoeft vanuit het bestaande en het nog te ontwikkelen stedelijk programma. De parkeerruimtes worden ondergronds voorzien, gescheiden van langzaam verkeer en in de mate van het mogelijke gebundeld.



3.5.2 Het binnengebied

Ook voor “het binnengebied” worden verschillende concepten gedefinieerd:

- Het hoven-model
- Densiteit en hoogbouw
- Doorwaadbaarheid

Het hoven-model

Mede als gevolg van de perceelstructuur is er in het plangebied een hofstructuur ontstaan. Historisch hebben percelen die breed genoeg waren zich in het binnengebied

in de hoogte kunnen ontwikkelen. Het RUP gaat hierop verder en vertrekt vanuit het idee dat de tussenliggende ruimte de minimale vorm van de hoven definieert.

Een hof is een ruimte in het binnengebied, zowel bebouwd als onbebouwd, dat omsloten wordt door hogere bebouwing langsheen de vier zijden. Hierdoor wordt er als het ware een tussenliggende ruimte gecreëerd. Een hof kan dus zowel een verhard als een groen karakter hebben. Perceeloverschrijdend denken ligt aan de basis om de potenties van dit model verder te kunnen ontwikkelen. De hoven binnen het RUP zijn afgestemd met haalbare bouwdieptes, de aanwezigheid en perimeter van onroerend erfgoed en de gewenste open ruimte.



Figuur 3-4 Het hovenmodel: volgens BPA (links) en volgens RUP (rechts) (bron: team ontwerpend onderzoek, Stad Antwerpen)

Met het uitbouwen en verfijnen van de hovenstructuur, wordt getracht om meer licht, lucht en groen in het bouwblok te brengen ten gunste van bestaande en nieuwe functies. Met behulp van hoven kunnen nieuwe doorsteken/verbindingen en (publieke) verblijfsplekken gemaakt worden. Op deze manier wordt tevens een meerwaarde voor de buurt gecreëerd. Daarnaast speelt groen een belangrijke rol binnen een zeer verharde en quasi volgebouwde omgeving. Aandacht gaat uit naar:

- Hittestress overdag en nachtelijke hittestress, droogte en wateroverlast, lucht- en akoestische kwaliteit
- De bebouwing staat steeds in verhouding tot het hof zodanig dat de kwaliteit (licht, lucht en groen) bewaakt wordt.

In het RUP wordt een minimale kwaliteit van de hoven vastgelegd. Deze kwaliteit heeft betrekking op:

- voldoende zonlicht in het hof;
- voldoende groen en hoogstammig groen in het hof;
- goede toegankelijk via de gebouwen gelegen rondom het hof en/of via de omliggende straten;
- de toegangen tot gebouwen;

- levendige en/of publiek toegankelijke functies in de plint rond het hof.



Figuur 3-5 Illustraties kwaliteit van het hof (bron: team ontwerpend onderzoek, Stad Antwerpen)

Het hovenmodel binnen het RUP wordt gekenmerkt door een zekere flexibiliteit. Rondom de publiek toegankelijke hoven wordt op een aantal plaatsen gewerkt met flexibele bouwlijnen waardoor de vorm van het hof nog kan verfijnd worden in de architecturale uitwerking van een project.

Densiteit en hoogbouw

Gezien het plangebied een zeer centrale en strategische locatie is, is een relatief hoge dichtheid aangewezen. Deze logica wordt doorgetrokken vanuit de “randen”. Twee hoogteaccenten, met een maximale hoogte van 100 m, zijn toegelaten. De torens bevinden zich rondom het centrale publieke hof ter hoogte van de dwarsbeuken. De torens worden op een voldoende afstand van elkaar en van de bestaande bebouwing ingepland. Het principe van dichtheid versus open ruimte is hier eveneens van kracht. Hoe hoger er wordt gebouwd, hoe minder bouwvolume de onderbouw zal inhouden. De vrijgekomen ruimte kan worden opgenomen in de hoven of resulteren in lagere volumes op strategische plekken. Deze aanpak bevordert de leefbaarheid.



Doorwaardbaarheid

Het zuidelijk deel van het binnengebied is grotendeels doorwaadbaar door de verschillende doorgangen die de publieke hoven met elkaar verbinden. Deze doorgangen zijn enkel toegankelijk voor voetgangers en fietsers en hebben overdag een publiek karakter.



3.6 Inrichting

Zoals gevraagd in de Richtlijnen werden bovenstaande ruimtelijke principes via ontwerpend onderzoek verder uitgewerkt tot concretere voorschriften die later in het RUP kunnen worden opgenomen. In onderstaande paragraaf worden deze voorschriften meer verduidelijkt in functie van de effectbeschrijving in voorliggend plan-MER.

Hoven

De ligging en oppervlakte van de hoven wordt vastgelegd op het grafisch plan. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen private en publieke hoven. Ondergrondse constructies zijn mogelijk over de volledige oppervlakte in alle hoven. Andere inrichtingseisen zoals de toegankelijkheid en het gewenste karakter zijn verschillend.

Inrichtingseisen private hoven:

- Bebouwing of verharding: max 50%, bebouwing met een maximale hoogte van 7m
- Groen: min 50%
- Gronddekking: dikte van gemiddeld 1,5 m met maximale toegankelijkheid
- 1 hoogstammige boom per 500 m²; in verhouding tot het hof

Inrichtingseisen publiek toegankelijke hoven:

- De hoven hebben een eenduidige inrichting en zijn toegankelijk via de rondom gelegen gebouwen.
- Geen bebouwing mogelijk, verharding max 50%
- Groen: min 50%
- Gronddekking: gemiddeld 1,5 m met maximale toegankelijkheid
1 hoogstammige boom per 500 m²; in verhouding tot het hof

Bebouwde ruimte

Er ontstaat een vervolledigd bouwblok door het verplichten van gesloten bebouwing die enkel onderbroken mag worden voor ontsluiting naar het binnengebied.

In het plangebied wordt een variërende bouwhoogte nagestreefd. Er wordt uitgegaan van een gemiddelde bouwhoogte van 34 m met een minimale bouwhoogte van 19 m en een maximale bouwhoogte van 45 m.

De bouwdiepte wordt aangegeven aan de hand van drie verschillende bouwlijnen: de verplichte bouwlijn, de vaste uiterste bouwlijn en de flexibele uiterste bouwlijn. Deze laatste laat toe dat de gevel 4 meter mag verspringen langs weerszijden van deze lijn. Teseamen met het variëren van de bouwhoogte is het zo mogelijk om de bezonning in het hof te verbeteren en daarmee ook de verblijfskwaliteit. In kader van vergunningsaanvragen moet dit nagestreefd en aangetoond worden door middel van zonlichtstudies. Daarnaast is het mogelijk om zo de bebouwing maximaal af te stemmen op de grootte van het hof.

Omdat de Lange Kievit-, Lange Herentalse-, Hoveniers- en Rijfstraat smalle straten zijn, wordt daar een maximale kroonlijst voorgesteld van 19 m. Zoals aangegeven op het grafisch plan mag langsheen de Lange Kievit-, Hoveniers- en Rijfstraat teruggesprongen hoger gebouwd worden tot 30 m.

Langs de Schupstraat mag er tot 45 m hoog gebouwd worden, naar analogie van de mogelijkheden vandaag.



Figuur 3-6 Bouwhoogtes

Net als in het BPA zijn ondergrondse constructies overal toegestaan.

Hoogte accenten

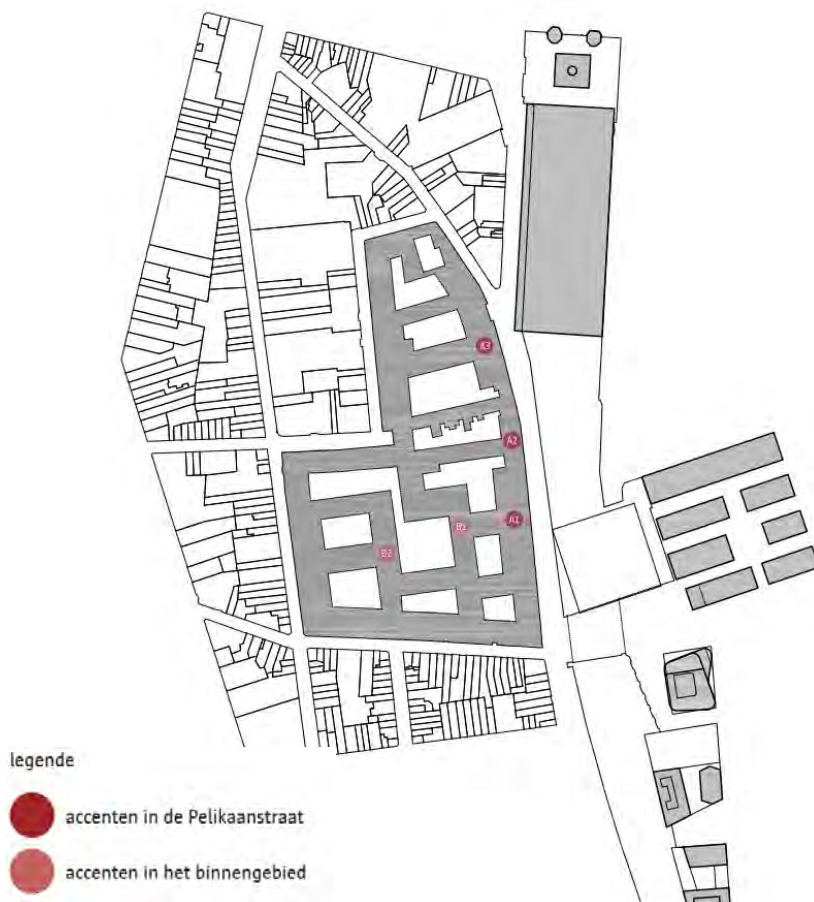
Binnen het RUP worden 3 plaatsen langs de Pelikaanstraat aangeduid waar een hoogbouw volume mogelijk is. Dit is tevens ten gunste van het maken van een tweede

voorkant aan het station en het geven van een impuls aan de vernieuwing. Deze hoogteaccenten zijn telkens ter hoogte van een dwarsbeuk geplaatst.

Er zijn een drietal dwarsbeuken waar geen hoogbouw volume is voorzien. Dit is op basis van:

- Te dicht bij de Lange Kievitstraat
- Ter hoogte van een monument: Beurs voor Diamanthandel
- Ter hoogte van een inventaris pand, te dicht bij de Vestingstraat en de voormalige Diamantbeurs Fortunia (inventaris pand)

Voor de hoogbouwvolumes wordt gekozen voor woontorens die slanker zijn dan kantoortorens. Voor elk van de volumes wordt een maximale verdiepingsvloer oppervlakte vastgelegd en een maximaal bouwhoogte van 50 m. Met het opleggen van een maximale verdiepingsvloer oppervlakte wordt een bepaalde slankheid van de hoogbouw volumes gegarandeerd.



Figuur 3-7 Hoogteaccenten

Centraal in het binnengebied worden eveneens twee hoogbouwvolumes voorzien. De logica over de positie wordt doorgetrokken. Elke toren bevindt zich op een dwarsbeuk van twee lagere bouwvolumes. De torens hebben een maximale bouwhoogte van 100 m en eveneens een maximale verdiepingsvloer van 700 m² welke de slankheid van het volume garandeert. Gezien deze torens zich in het plangebied bevinden en de maximale vloeroppervlakte vastgelegd is, zal het bouwen van een hoger volume voor een verlaging van rondom liggende bebouwing zorgen.

Ontsluiting

Er wordt 1 toerit voorzien tot een geclusterde ondergrondse parking in het zuiden van het plangebied. Zowel de in- en uitrit tot deze parking wordt voorzien ter hoogte van de Lange Herentalsestraat. Inrijdend verkeer bereikt de parking via de Quinten Matsijslei en de Korte Herentalsestraat. Uitrijdend verkeer rijdt weg via de Lange Kievitstraat en de Quinten Matsijslei.

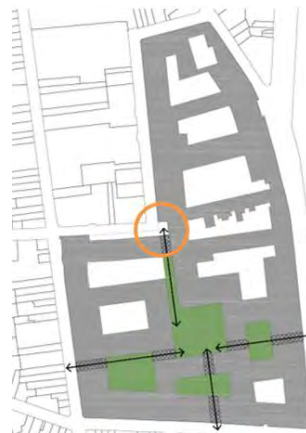


Figuur 3-8 Toerit tot de geclusterde ondergrondse parking

Verbinding voor langzaam verkeer

Het BPA voorziet vier doorsteken tot het centraal hof:

1. Pelikaanstraat
2. Lange Kievitstraat
3. Lange Herentalsestraat
4. Hoveniersstraat/Schupstraat



Deze worden als zodanig meegenomen in het RUP. In tegenstelling tot het BPA lopen de doorsteken altijd door een hof en niet door een straat of volledig door een gebouw. Zo ontstaat een aaneenschakeling van stedelijke kamers. De exacte locatie van de doorsteek wordt vrij gelaten. Daarnaast hebben de doorsteken ook het doel om de zichtbaarheid van de hoven vanuit de rondom gelegen straten te vergroten. In functie daarvan wordt ook de toegang vanuit de Hoveniersstraat/Schupstraat verruimd ten opzichte van de huidige gevels. De aansluiting wordt verbreed, in lijn met het overige deel van de Schupstraat, zoals aangeduid in bovenstaande afbeelding.

De minimale afmetingen van de doorsteken:

- Overbouwd / Niet overbouwd: Minimum breedte: 8 m
- Overbouwd: Minimum hoogte is gelijk aan de helft van de gebouwdiepte ter hoogte van de overbouwing met een minimum van 4 m

De hoogte is belangrijker dan de breedte bij een overbouwde doorsteek. Van belang is dat er voldoende lichtinval is onder de overbouwing zodat de doorsteken aantrekkelijk blijven. Hierbij wordt de 45°-regel van lichtinval toegepast.

De doorsteken zijn publiek toegankelijk overdag maar kunnen tussen 22:00 – 7:00 afgesloten worden.

4 ALTERNATIEVEN

4.1 Nulalternatief

Het nulalternatief betekent het behouden van de huidige toestand, maar rekening houdend met de autonome ontwikkeling. Bij dit alternatief wordt er niet voldaan aan de doelstelling van het plan. Toch wordt het nulalternatief onderzocht bij de verschillende disciplines, onder de vorm van referentiesituatie 1.

4.2 Programma-alternatieven

Programma-alternatieven zijn alternatieven waarbinnen de programma-onderdelen of bouwstenen van het plan een verschillende invulling krijgen.

Uiteraard is er binnen de stedenbouwkundige voorschriften een zekere flexibiliteit met betrekking tot de te ontwikkelen functies. Het programma dat in het plan-MER werd onderzocht, dient te worden beschouwd als de realistische worst-case situatie². Zo werd er rekening gehouden met een maximale ontwikkeling voor de verschillende functies cfr het eerder aangehaalde programma. Er werd aangenomen dat de functie “Wonen, voorzieningen en hotel” volledig wordt ontwikkeld als woningen, wat naar verkeersgeneratie de meest belastende invulling is voor de spitsuren.

Het basisplan omvat enkel parkeerplaatsen in functie van de ontwikkeling in het plangebied, namelijk ca. 2.900. Dit aantal werd bepaald volgens de Bouwcode. Een tweede alternatief dat in het plan-MER zal worden onderzocht, op vraag van de ontwikkelaar van de Pelikaansite, voorziet bovenop deze parkeerplaatsen een rotatieparking van 500 parkeerplaatsen.

4.3 Locatiealternatieven

Een locatiealternatief is een alternatief dat erin bestaat het plan of project (of delen ervan) te realiseren op een andere locatie dan voorzien in het basisalternatief.

Gezien het plan vooral een herziening inhoudt van het BPA “Pelikaansite”, zijn er geen locatiealternatieven aan de orde.

4.4 Inrichtingsalternatieven

In de Kennisgeving werd destijds aangegeven dat er 2 scenario's met betrekking tot hoogbouw zouden worden onderzocht. Voortschrijdend inzicht heeft aangetoond dat er slechts enkele locaties zijn waar hoogbouw wenselijk is. Het betreft 3 bouwblokken langs de Pelikaanstraat en 3 bouwblokken in het binnengebied (zie §3.6). Deze hoogbouw wordt onderzocht in voorliggend plan-MER.

Vanuit de effectbeoordeling is het mogelijk dat er inrichtingsalternatieven als milderende maatregel worden geformuleerd die kunnen worden vertaald in het RUP. Zodanig wordt er door de wisselwerking tussen het plan-MER en de opmaak van het RUP de meest optimale inrichting van de site nagestreefd.

² Realistische worst case : Het RUP streeft naar een menging van centrumfuncties. De stad beschikt over instrumenten voor beleidsmatige functiemenging om te komen tot de realistische worst case situatie.

4.5 Ontsluitingsalternatieven

Ontsluitingsalternatieven hebben betrekking op alternatieve ontsluitingsroutes, maar ook op alternatieve verkeersmodi. In voorliggend plan-MER worden in de discipline verkeer (en de verkeersafhankelijke disciplines) 2 varianten onderzocht met betrekking tot de modal split. Enerzijds wordt de huidige modal split (29/71) onderzocht, anderzijds (gezien de nabije ligging van het station) een meer duurzame modal split (15/85).

4.6 Uitvoeringsalternatieven

Een uitvoeringsalternatief is een alternatief dat slechts van het basisalternatief verschilt door de manier waarop het wordt uitgevoerd.

Gezien dit betrekking heeft op de aanlegfase en het hier een plan-MER betreft, zijn uitvoeringsalternatieven in dit MER niet aan de orde. Niettemin kunnen vanuit het MER aanbevelingen of randvoorwaarden geformuleerd worden met betrekking tot de wijze van uitvoering om negatieve effecten bij de latere uitvoering te vermijden.

4.7 Te onderzoeken alternatieven

In het MER zullen volgende alternatieven worden onderzocht:

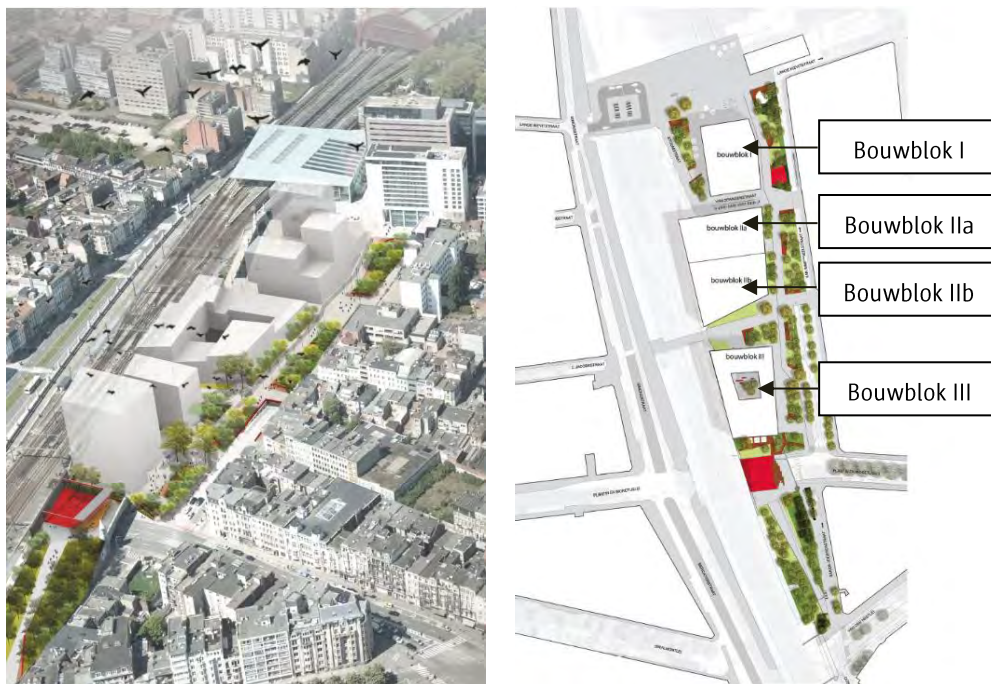
1. Basisplan (zonder rotatieparking)
 - a. Scenario 1a: huidige modal split
 - b. Scenario 1b: duurzame modal split
2. Alternatief met rotatieparking
 - a. Scenario 2a: huidige modal split
 - b. Scenario 2b: duurzame modal split

5 GEPLANEDE ONTWIKKELINGEN

5.1 Kievit II

Het stadsproject Kievit II strekt zich uit vanaf het station Antwerpen-Centraal, tussen de spoorwegbedding en de Van Immerseelstraat, tot aan de Van de Nestlei. Dit gebied is ongeveer 2 hectare groot. In aansluiting op het station wordt een verlaten spoorweginfrastructuur omgevormd tot een internationale ontvangstlocatie met respect voor de omliggende woonwijken. De stadsvernieuwing in de Kievitwijk bestaat uit onder meer woningen, kantoren en publieke functies. Daarnaast zorgt het project Kievit II voor een unieke kans om in de dichtbebouwde negentiende-eeuwse stadsgordel een nieuwe groene plek van formaat te creëren, op maat van de buurt en voor alle gebruikers van het gebied.

Het publiek domein zal in 2 fasen heraangelegd worden, aansluitend op de realisatie van 3 grote bouwontwikkelingen. Bouwblok III bevat kantoren, een 30-tal woningen en gelijkvloerse ruimtes voor winkels en horeca. De doorsteek onder de sporen zal langs de andere zijde begrensd worden door Bouwblok II b met kantoren en woningen. Bouwblok I bevindt zich recht tegenover het station aan het Kievitplein en biedt plaats aan kantoren, woningen en horeca (Bron: www.aqvespa.be).



Figuur 5-1 Impressies Kievit II (Bron: www.aqvespa.be)

Bouwblok III en een deel van het zuidelijk openbaar domein werden recent gerealiseerd. De verdere werken worden als volgt gefaseerd:

- 2017: aanleg openbaar domein zuidelijke deel en realisatie Bouwblok IIb
- 2017 - 2019: realisatie Bouwblok I
- 2018 - 2019: aanleg openbaar domein noordelijke deel

Tegen 2020 is Kievit II volledig gerealiseerd en in exploitatie. In het plan-MER zal deze ontwikkeling deel uitmaken van de referentiesituatie. Vooral met betrekking tot de discipline Mens – Mobiliteit en de verkeersafhankelijke disciplines zullen cumulatieve effecten relevant zijn.

6 ALGEMENE METHODOLOGIE MILIEUONDERZOEK

6.1 Scoping

In een plan-MER ligt de focus voornamelijk op de functionele invulling van het plangebied en minder op de uitvoeringstechnische aspecten. Dit betekent dat niet alle milieueffecten in deze fase van het onderzoek relevant zijn. De manier waarop elke discipline wordt uitgewerkt en de diepgang van de milieueffectenbespreking wordt bepaald door:

- het onderzoeksniveau (plan versus project);
- de plankenmerken.

In dit hoofdstuk gebeurt een eerste scoping van de milieueffecten. De manier waarop deze scoping wordt uitgevoerd, wordt beschreven in onderstaande paragrafen. In de volgende hoofdstukken, waar dieper wordt ingegaan op de relevante effectgroepen en de aanpak milieudisciplines, wordt deze scoping toegepast en uitgewerkt.

6.1.1 Scoping op basis van onderzoeksniveau

Effecten gerelateerd aan de werkzaamheden hebben enerzijds vaak een tijdelijk karakter en zijn sterk afhankelijk van de uitvoeringstechnische aspecten, inrichting werfzone, gebruikt materieel,

Deze effecten zijn dan ook typerend voor het onderzoek op projectniveau. Gezien deze gegevens momenteel nog niet gekend zijn en voornamelijk tijdelijke effecten zijn, worden effecten ten gevolge van de aanlegfase niet meegenomen op planniveau. Uitzonderingen hierop zijn ingrepen die optreden tijdens de aanlegfase, maar die aanleiding kunnen geven tot permanente effecten (bv. bemaling).

6.1.2 Scoping op basis van planingrepen

De impact van het plan op het milieu situeert zich globaal op drie vlakken:

- Direct ruimtebeslag
De realisatie impliceert een direct ruimtebeslag of het fysisch aanwezig zijn van de vooropgestelde functies. Dit ruimtebeslag brengt potentieel een aantal milieueffecten met zich mee zoals het verlies of de verschuiving van functies.
- Ruimtelijke samenhang
De aanwezigheid van nieuwe functies (en mogelijk ook het gebruik ervan) heeft een invloed op de ruimtelijke samenhang van een gebied op diverse vlakken (ecologisch, landschappelijk, ruimtelijk, verkeerskundig, ...). Hierbij kan enerzijds een barrière ontstaan ten aanzien van aanwezige structuren, anderzijds kan de realisatie van het plan een versterking betekenen van bestaande structuren of een nieuwe verbinding realiseren. Deze effecten worden ook wel netwerkeffecten genoemd.
- Verstoring
Een wijziging van het functionele gebruik brengt een wijziging met zich mee voor het omgevingsklimaat. Deze verstoring is in belangrijke mate afhankelijk van de gebruiksintensiteit die de wijziging met zich brengt (verkeersgeneratie, watergebruik, geluidshinder, ...).

6.1.3 Scoping relevante disciplines en effectgroepen

Relevante disciplines

Op basis van de planbeschrijving en rekening houdend met de omgevingskenmerken worden onderstaande disciplines als sleuteldiscipline voorgesteld:

- Mens – Mobiliteit
- Geluid & Trillingen
- Lucht
- Bodem
- Water
- Landschap, Bouwkundig erfgoed & Archeologie
- Mens – Ruimtelijke aspecten

Gezien de beperkte biologische waarde van het plangebied en de omgeving wordt de discipline Biodiversiteit als niet relevant beschouwd. Het mogelijke effect van het plan op de vegetaties in de omgeving wordt behandeld in de discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed & Archeologie onder het aspect “Landschapsecologische structuur”.

De aspecten licht, hinder en veiligheid worden behandeld binnen de discipline Mens – Ruimtelijke aspecten. Het aspect klimaat wordt geïntegreerd binnen de verschillende relevante disciplines (water, mens, ...). De coördinator zal erover waken dat deze in voldoende mate aan bod komen.

Relevante effectgroepen

Op basis van de planbeschrijving kan worden nagegaan welke ingrepen potentieel relevant zijn en welke mogelijke directe en indirecte effecten deze ingrepen met zich meebrengen. Dit resulteert in onderstaand ingreepeffectenschema.

Bij de uitwerking van de disciplinespecifieke methodiek zal meer in detail nagegaan en verantwoord worden of en in welke mate onderstaande effectgroepen effectief zullen behandeld worden.

Ingrep	Directe effecten	Indirecte effecten	Relevante milieudisciplines
Ruimte-inname	• Wijziging bodemprofiel door wijziging in verharding	• Gewijzigde afwatering, impact op zowel grond- als oppervlaktewater	• Bodem • Water
	• Wijziging perceptie en belevingswaarde • Wijziging context en/of inname (beschermd) erfgoed; • Wijziging landschapsstructuur (waaronder de landschapsecologische structuur)		• Landschap, Bouwkundig erfgoed & Archeologie
	• Wijziging ruimtelijke structuur	• Wijziging bereikbaarheid van functies	• Mens – Ruimtelijke aspecten • Mens - Mobiliteit

Ingreep	Directe effecten	Indirecte effecten	Relevante milieudisciplines
	Winst/verlies aan functies		Mens – Ruimtelijke aspecten
Ingebruikname	Wijziging verkeersstructuur	Impact op verkeersdoorstroming, -veiligheid en –leefbaarheid	Mens - Mobiliteit
		Gewijzigd geluidsklimaat	Geluid
		Gewijzigd luchtklimaat	Lucht
		Hinderaspecten (geluid, lucht, licht, ...)	Mens – Ruimtelijke aspecten
		Wijziging belevingswaarde en leefkwaliteit	Mens – Ruimtelijke aspecten
	Wijziging bodem- en waterkwaliteit		- Bodem - Water
	- Gewijzigd geluidsklimaat door gebruik van technische installaties - Gewijzigde luchtklimaat door gebruik van technische installaties	Hinderaspecten (geluid, lucht, ...)	- Geluid & Trillingen - Lucht - Mens – Ruimtelijke aspecten
Bemaling	Wijziging grondwatertafel	- Bodemzetting met impact op woningen, infrastructuur, monumenten, archeologie, ... - Verdroging van vegetaties - Verplaatsen van verontreinigingen	- Bodem - Water - Oppervlaktewater - Mens – Ruimtelijke aspecten - Landschap, Bouwkundig erfgoed & Archeologie
Vergraving	- Vernietiging bodemprofiel - Mogelijke aantasting archeologie		- Bodem - Landschap, Bouwkundig erfgoed & Archeologie

6.2 Algemene methodologie milieuonderzoek en -beoordeling

De bespreking per milieudiscipline verloopt volgens een vaste indeling per discipline, meer bepaald:

- Afbakening studiegebied
- Beschrijving referentiesituatie
- Beschrijving en beoordeling milieueffecten
- Milderende maatregelen
- Synthese
- Leemten in de kennis
- Voorstellen voor postmonitoring en postevaluatie

6.2.1 Afbakening studiegebied

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied.

- Het plangebied betreft het gebied binnen de contour van het plan, zoals aangegeven onder de planbeschrijving. Dit is het gebied waarvan de bestemming zal wijzigen door middel van het RUP.
- Het studiegebied is ruimer en omvat het volledige gebied tot waar de milieueffecten van het plan zich (kunnen) voordoen. De concrete afbakening van het studiegebied is afhankelijk van de beschouwde discipline en wordt voor elke discipline afzonderlijk bepaald.

6.2.2 Beschrijving referentiesituatie

Voor de beschrijving van de referentiesituatie worden elementen samengebracht uit bestaande studies en informatie verzameld tijdens een terreinbezoek of desktopanalyse. De beschrijving spitst zich toe op de aspecten die relevant zijn voor de effectbeoordeling op planniveau.

Gezien de feitelijke invulling van het plangebied niet volledig overeenkomt met de juridische bestemming ervan, zullen in het plan-MER (conform het Richtlijnenboek “Algemene methodologische en procedurele aspecten”) 2 referentiesituaties beschouwd worden:

- Referentiesituatie 1
Deze situatie bestaat uit de feitelijke toestand op het terrein, aangevuld met de gevolgen van de relevante autonome en gestuurde ontwikkelingen.
- Referentiesituatie 2
Deze situatie is een fictieve toestand waarbij het plangebied volledig ontwikkeld is volgens de geldende planologische bestemming. Ook deze toestand wordt aangevuld met de relevante autonome en gestuurde ontwikkelingen.

Als referentiejaar wordt steeds rekening gehouden met 2020, waarbij aangenomen wordt dat de stadsontwikkeling Kievit II volledig gerealiseerd en in gebruik is.

6.2.3 Effectvoorspelling en –beoordeling

De methodologie wordt verderop voor elke milieudiscipline verder toegelicht. Belangrijk is dat de onderbouwing van de resultaten transparant is. Dit betekent dat de toetsingscriteria duidelijk gedefinieerd zijn en dat de evaluatie van de effecten gebaseerd is op een duidelijk omschreven waardering.

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt systematisch (aan elk effect wordt een significantie-oordeel toegekend), onderbouwd (aan de hand van meer specifieke criteria per discipline/effectgroep) en op een uniforme wijze. Volgende terminologie en codering wordt gebruikt in de significantiebepaling:

- Aanzienlijk negatief (-3);
- Negatief (-2);
- Beperkt negatief (-1);
- Verwaarloosbaar of geen effect (0);
- Beperkt positief (+1);
- Positief (+2);
- Aanzienlijk positief (+3);

Per discipline worden de beoordelingscriteria aangegeven en wordt telkens zo goed mogelijk de significantie gemotiveerd. Naast de beoordeling van de geplande toestand in de exploitatiefase, worden eveneens de resteffecten na het implementeren van milderende maatregelen beoordeeld.

6.2.4 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Dit luik omvat enerzijds een opgave van alle relevante maatregelen en/of randvoorwaarden ter voorkoming of ter vermindering van (aanzienlijk) negatieve effecten. Deze milderende maatregelen en randvoorwaarden zijn nodig om de milieu-impact tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Er wordt duidelijk aangegeven welke maatregelen en randvoorwaarden dienen vertaald te worden in het RUP en welke milderende maatregelen of randvoorwaarden op een andere manier dienen te worden geconcretiseerd (vb. flankerende maatregelen).

Naast milderende maatregelen worden waar relevant ook aanbevelingen geformuleerd ter bevordering van positieve effecten en het minimaliseren van beperkt negatieve effecten. In de verschillende disciplines zal worden aangeduid of een maatregel een milderende maatregel betreft dan wel een eerder vrijblijvende aanbeveling.

Voor de formulering van milderende maatregelen zal onder meer gesteund worden op de methodiek zoals weergegeven in de “Handleiding milderende maatregelen binnen het MER, met het oog op een verduidelijking en betere doorwerking ervan” (2012).



Figuur 6-1 Onderscheiden types van maatregelen (in functie van het doorwerkingsniveau)

(Bron: Handleiding milderende maatregelen binnen het MER, met het oog op een verduidelijking en betere doorwerking ervan (2012), Antea iov LNE, afd. MNE, dienst MER.)

6.2.5 Synthese

In de eindsynthese per discipline worden als besluit van de milieueffectbeoordeling de effecten per effectgroep in tabelvorm samengevat evenals de significantie van de effecten en de mogelijke impact van milderende maatregelen.

6.2.6 Leemten in de kennis

Per discipline wordt aangegeven welke de leemten in de kennis zijn waarmee de deskundigen worden geconfronteerd. Deze leemten worden ingedeeld volgens:

- Leemten met betrekking tot het plan (bijvoorbeeld onduidelijke of onvoldoende gegevens inzake de plankenmerken).
- Leemten met betrekking tot de inventaris (bijvoorbeeld ontbrekende informatie inzake omgevingskenmerken).
- Leemten met betrekking tot de methode en het inzicht (bijvoorbeeld onvoldoende kennis in dosis-effectrelaties).

6.2.7 Postevaluatie en monitoring

Per discipline wordt nagegaan of er verdere opvolging van een milieueffect wenselijk is onder de vorm van monitoring of postevaluatie.

6.2.8 Discipline-overschrijdende elementen

Na de bespreking per discipline worden volgende elementen discipline-overschrijdend besproken:

- Grensoverschrijdende effecten

Met het begrip “grensoverschrijdende effecten” worden de mogelijke milieueffecten bedoeld die een gewest- of landgrens overschrijden. Het plangebied is volledig gelegen op het grondgebied van Antwerpen. De dichtstbijgelegen gewestgrens is deze met Nederland op ca. 15 km ten noorden van het plangebied. In het kader van voorliggend plan worden geen grensoverschrijdende milieueffecten verwacht.

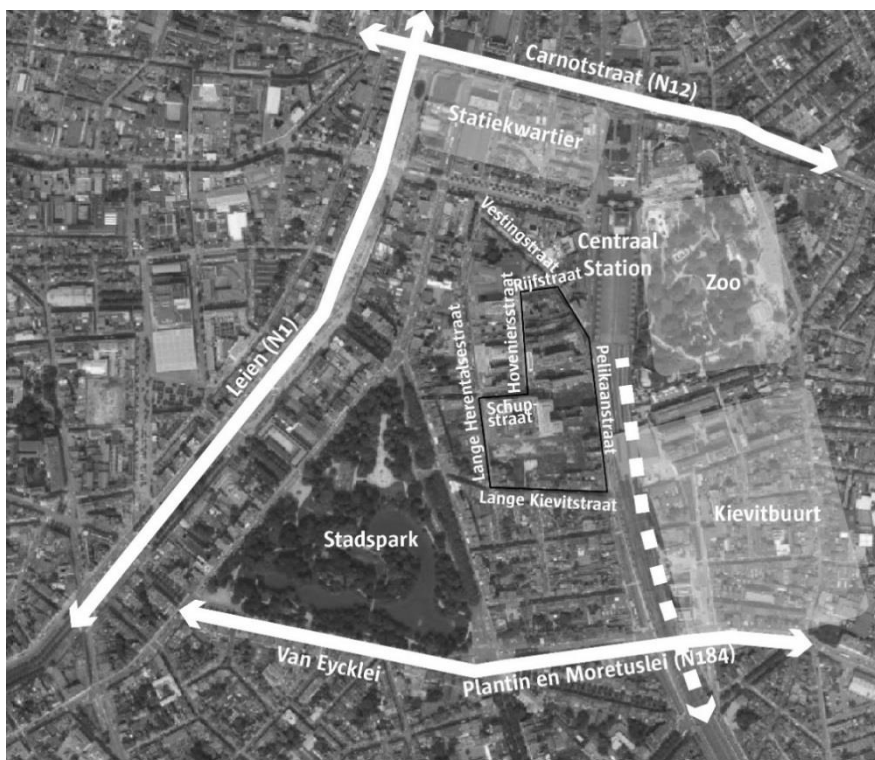
- Integratie en eindsynthese van de milieubeoordeling
De resultaten van de effectbespreking per discipline worden geïntegreerd in een globale afweging en eindbeoordeling. Hieruit wordt een geïntegreerd pakket van milderende maatregelen gedestilleerd. Uit het pakket van milderende maatregelen selecteren we ten slotte deze maatregelen die een doorvertaling kunnen krijgen in het RUP en de uitvoering van het project. Hierbij wordt aangegeven onder welke vorm deze doorvertaling kan gebeuren.

7 DISCIPLINE MENS-MOBILITEIT

7.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied omvat alle wegsegmenten en kruispunten waarvoor verwacht wordt dat het plan een niet te verwaarlozen impact kan hebben. Dit omvat de impact gerelateerd aan een verhoging van de verkeersintensiteiten en een wijziging van verkeersstromen, zowel op het lokale wegennet als het bovenlokale wegennet.

De Carnotstraat (N12) in het noorden, het spoor in het oosten, de Plantin en Moretuslei in het zuiden en de Leien in het westen zijn de belangrijkste verbindingswegen in de nabije omgeving.



Figuur 7-1 Afbakening Studiegebied Mens - Mobiliteit

7.2 Methodologie

7.2.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Er wordt uitgegaan van 2 referentiesituaties, zoals eerder beschreven (§6.2.2). Beiden worden omschreven op volgende vlakken:

- Verkeers –en vervoersinfrastructuur (inclusief geplande infrastructuur tot 2020)
- Beschrijving en categorisering mobiliteitsnetwerken (wegen, fietsen, openbaar vervoer, voetgangers, ...)
- Verkeersstromen (verkeersintensiteit, doorstroming, wegcapaciteit,...)
- Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid

Voor de beschrijving van de referentiesituaties wordt uitgegaan van de bestaande verkeersinfrastructuur. De beschrijving zal gebeuren op basis van orthofoto's, kaartmateriaal, foto's en (kwalitatieve) informatie uit het mobiliteitsplan en

structuurplannen. De verkeersintensiteiten van de bestaande toestand worden in kaart gebracht met behulp van slangtellingen en kruispunttellingen op volgende locaties:

- Pelikaanstraat x Lange Kievitstraat
- Quinten Matsijlslei x Lange Kievitstraat
- Quinten Matsijlslei x Plantin en Moretuslei
- Plantin en Moretuslei x Simonsstraat

Voor de beschrijving van de referentiesituaties gaat aandacht uit naar de verschillende vervoersmodi.

7.2.2 Beschrijving van de milieueffecten

De effecten van het plan worden geanalyseerd vanuit de mogelijke toekomstige verkeersgeneratie. De effecten worden besproken op basis van volgende groepen van criteria en parameters.

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader
Doorstroming	Doorstroming op wegsegmenten Doorstroming t.h.v. kruispunten	Kwantitatieve analyse aangevuld met kwalitatieve beoordeling van het afwikkelingsniveau ter hoogte van de wegsegmenten en de kruispunten.	Capaciteitsbeoordeling: intensiteit > 80/90/100% van capaciteit (verzadigingsgraad) Evolutie: verbetering/status quo/verslechtering t.o.v. de referentiesituatie.
Verkeersveiligheid	Conflicten tussen verkeerstypes, met focus op conflicten met langzaam verkeer.	Kwalitatieve beoordeling van potentieel onveilige situaties.	Ongevalsrisico
Verkeersleefbaarheid	Verkeersdruk Oversteekbaarheid	Kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van de verkeersdruk en de oversteekbaarheid.	Verkeersdruk Oversteekbaarheid
Parkeren	Parkeerbalans	Kwantitatieve beoordeling van de parkeerdruk.	Parkeerdruk

In het beoordelingskader geven we bijzondere aandacht aan de mogelijke duurzame modal split bij de verkeersafwikkeling en de veiligheid van vooral de zwakke weggebruikers.

Effectgroep "Functioneren van het verkeerssysteem"

Doorstroming op niveau van wegsegmenten

De I/C-verhouding, ook wel de verzadigingsgraad genoemd, is de verhouding tussen de intensiteit (in pae/uur) en de capaciteit. Waar mogelijk wordt deze verhouding bepaald op kruispuntniveau. Echter indien geen gegevens beschikbaar zijn omtrent kruispunten wordt dit op wegvakniveau toegepast, waarbij de wegvakcapaciteit in relatie gesteld wordt tot de infrastructurele en omgevingskenmerken van het betreffende wegvak.

Zolang de I/C-verhouding kleiner is dan 80%, wordt een vlotte doorstroming gegarandeerd. Verder wordt een I/C-verhouding van 100% als een structureel doorstromingsprobleem beschouwd.

De waarden die worden gehanteerd om de capaciteit van een wegvak in te schatten, zijn weergegeven in onderstaande tabel. Hier wordt rekening gehouden met de stedelijke context van de verschillende wegen.

Wegcategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae/u) per richting
Primair	2x2 zonder kruispunten	3.600
Primair	2 x 2 Beperkt aantal kruispunten	3.000
Secundair (hoofdinvsweg)	2x2 met groot aantal kruispunten	2.200
	2x1 met weinig tot geen kruispunten scheiding van verkeersdeelnemers	1.000
Stedelijke hoofdstraat	2x1 groot aantal kruispunten scheiding verkeersdeelnemers	900
Lokale verbindingsweg Interne ontsluitingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	600
Wijkverzamelweg	1x2 in bebouwde kom groot aantal kruispunten	600
Woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers	600

Doorstroming op kruispuntniveau

In een stedelijke omgeving is niet enkel de capaciteit op de verschillende wegsegmenten van belang, maar zijn vaak de kruispunten maatgevend. Voor een aantal kruispunten zal een beoordeling op kruispuntniveau uitgewerkt worden.

Voor lichtengeregelde kruispunten wordt een verzadigingsgraad bepaald met behulp van de rekenformule van Webster. De verkeersafwikkeling aan een bypass (vb. het effect van voorrang verlenen aan voetgangers/fietsers) is niet in kaart te brengen met deze rekenformule. Indien het effect van een bypass relevant is (grote stromen gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers) wordt dit kwalitatief beoordeeld.

Bij voorrangsgeregelde kruispunten wordt de gemiddelde wachtrij per voertuig berekend met behulp van een Quick Scan in een microsimulatiesoftware. Op basis van deze gemiddelde wachttijd wordt de verzadigingsgraad voor dit kruispunt bepaald, door middel van onderstaande tabel en interpolatie.

Indien er ter hoogte van de kruispunten een wachtrij wordt verwacht die tot bij aanliggende kruispunten kan reiken, zal de beoordeling van beide kruispunten aangepast worden (sterker negatief effect).

Gemiddelde wachttijd per voertuig	Congestiekans op het kruispunt	Verzadigingsgraad
≤ 10 sec	Geen	≤ 55%
10-20 sec	Zeer weinig	55%-65%
20-55 sec	Beperkt	65%-80%

Gemiddelde wachttijd per voertuig	Congestiekans op het kruispunt	Verzadigingsgraad
55-80 sec	Mogelijk	80%-90%
≥ 80 sec	15 – 60 min/dag	90%-100%
Overbelasting netwerk simulatie	> 60 min/dag	> 100%

Op basis van de wijziging van de verzadigingsgraad ten opzichte van de referentiesituaties (in procentpunt) en de verzadigingsgraad van de toekomstige situatie wordt de kwantitatieve beoordeling verder uitgewerkt volgens onderstaande significantiekader:

Verzadigingsgraad geplande situatie	Evolutie t.o.v. referentiesituaties (in procentpunt)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5%	Afname verzadigingsgraad			
	> 50%	20 à 50%	10 à 20%	5 à 10%		5 à 10%	10 à 20%	20 à 50%	> 50%
> 100%	-3	-3	-3	-2	0	0	0	+1	+1
90 – 100%	-3	-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+2
80 – 90%	-2	-2	-1	-1	0	+1	+2	+3	+3
< 80%	-1	-1	0	0	0	+1	+3	+3	+3

Effectgroep “Verkeersveiligheid”

Om het effect van de toename van de verkeersintensiteiten op de verkeersveiligheid te kennen, wordt bekeken of de routing al dan niet langs belangrijke assen voor traag verkeer gaat of deze doorkruist (mogelijke conflictpunten). Dit allemaal los van het gegeven of de maximale intensiteiten in functie van leefbaarheid worden overschreden.

Op basis van de voorgaande elementen wordt een kwalitatieve beoordeling toegevoegd.

Tabel 7-1 Beoordeling effectengroep - verkeersveiligheid

Effect ten opzichte van de referentie	Beoordeling
Aanzienlijk positief effect	+3
Positief effect	+2
Beperkt positief effect	+1
Geen of verwaarloosbaar effect	0
Beperkt negatief effect	-1
Negatief effect	-2
Aanzienlijk negatief effect	-3

Effectgroep “Verkeersleefbaarheid”

Om de verkeersleefbaarheid te beoordelen, wordt een onderscheid gemaakt in gebruik of belasting (drukbeeld). De wijziging in gebruik en belasting wordt gehanteerd om de effecten ten aanzien van verkeersleefbaarheid te beoordelen.

- Verkeersintensiteiten tussen 300 pae/uur en 600 pae/uur in beide richtingen worden als normale intensiteiten in de spits beschouwd voor dit type van wegen.

- Wegen met een lagere intensiteit, onder de 300 pae/uur, hebben een rustig karakter.
- Wegen met een belasting van meer dan 600 pae/uur worden als druk beschouwd.
- Wegen met een belasting van meer dan 900 pae/uur als zeer druk.

Tabel 7-2 Beoordeling druktebeeld

Lokale weg	Verkeersintensiteit tijdens de spits (beide richtingen samen)
Zeër druk	Meer dan 900 pae/uur
Druk	Tussen 600 en 900 pae/uur
Normaal	Tussen 300 en 600 pae/uur
Rustig	Minder dan 300 pae/uur

Het beoordelingskader houdt rekening met :

- Het huidig gebruik van de weg : rustig, normaal, druk of zeer druk;
- De relatieve stijging of daling van de verkeersintensiteiten op deze wegen als gevolg van het plan;
- Het overschrijden van de leefbaarheidsdrempel van 1.200 pae/uur (beide richtingen samen).

De beoordeling van positieve en negatieve effecten is verder gebaseerd op het volgende :

- Bij een daling van de verkeersintensiteit op de lokale wegen, speelt de huidige verkeersdruk een rol. Hoe hoger de verkeersdruk, hoe hoger dat het procentuele verschil in belasting doorweegt in het beoordelingskader. Met andere woorden : een beperkte daling van verkeer op een drukke of zeer drukke weg, weegt meer door dan op een rustige weg.
- Bij een stijging van de verkeersintensiteiten wordt eveneens rekening gehouden met de huidige belasting. Anderzijds dient de toename van verkeer ook in perspectief te worden gezien : lokale wegen I of II zijn wegen die een belangrijke rol vervullen in de ontsluiting op lokaal vlak. Wanneer het verkeer op deze wegen toeneemt, betekent dit dat ze hun rol beter kunnen vervullen. De drempelwaarden voor de indeling van de verschillende categorieën zijn hierbij maatgevend. Zoals de intensiteiten beneden de 600 pae/uur blijven, wordt dit als normaal beschouwd voor dit type van weg (neutraal effect). Bij intensiteiten hoger dan 600 pae/uur is er een matig effect (druk verkeer), bij meer dan 900 pae/uur een negatief effect (zeer druk verkeer). Overschrijding van de leefbaarheidsdrempel, 1200 pae/uur, betekent in alle gevallen een zeer negatief effect.

Tabel 7-3 Beoordelingskader effectgroep - 'Verkeersleefbaarheid'

Rustig	Normaal	Druk	Zeër druk	Beoordeling
Nvt	Daling van meer dan 50%	Daling van meer dan 40%	Daling van meer dan 30%	+3
Daling van meer dan 40%	Daling tussen 30 en 50%	Daling tussen 25 en 40%	Daling tussen 20 en 30%	+2
Daling tussen 20 en 40%	Daling tussen 15 en 30%	Daling tussen 10 en 25%	Daling tussen 10 en 20%	+1
Daling of stijging van minder dan 20% of	Daling/stijging van minder dan 15% of	Daling of stijging van minder dan 10%.	Daling of stijging van minder dan 10%	0

Rustig	Normaal	Druk	Zeer druk	Beoordeling
stijging tot 300 pae/uur (normaal)	stijging tot 600 pae/uur (normaal)			
Stijging tot 900 pae/uur (druk) of stijging tussen 20 en 40%	Stijging tot 900 pae/uur (druk) of stijging tussen 15 en 30%	Stijging tot 900 pae/uur (zelfde categorie) of stijging tussen 10 en 25%	Stijging van 10% tot 30%	-1
Stijging tot boven 900 pae/uur (zeer druk), geen overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur) of stijging van meer dan 40%	Stijging tot boven 900 pae/uur (zeer druk), geen overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur) of stijging tussen 30 en 50%	Stijging tot boven 900 pae/uur (zeer druk), geen overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur) of stijging tussen 25 en 40%	Stijging van meer dan 30%, geen overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur)	-2
Overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur)	Overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur) of stijging van meer dan 50%	Overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur) of stijging van meer dan 40%	Overschrijding van leefbaarheidsdrempel (1200 pae/uur)	-3

Effectgroep "Parkeren"

De methodiek voor de effectgroep "parkeren" wordt gewijzigd ten opzichte van de kennisgeving. In de kennisgeving werd een aanbodoverschot van parkeerplaatsen altijd als positief beschouwd.

Een plan of project moet enerzijds voorzien in voldoende parkeerplaatsen ten einde het openbaar domein niet te belasten met de parkeervraag. Anderzijds is het niet de bedoeling om een overschot aan parkeerplaatsen te voorzien. Dit zou autogebruik stimuleren en inefficiënt ruimtegebruik zijn. Een evenwichtige parkeerbalans in "normale" omstandigheden is het doel.

De bezettingsgraad wordt bepaald door het verwachte aantal geparkeerde voertuigen (parkeerbehoefte op basis van kencijfers) in verhouding te stellen tot het aanbod. Een parkeerbezetting tot 95% is aanvaardbaar en zelfs aangewezen. Zowel een overbezetting als een overaanbod wordt negatief geëvalueerd. Dit wordt beoordeeld voor drukke momenten die courant voorkomen. Volgend significantiekader wordt gehanteerd:

Tabel 7-4 Beoordelingskader effectengroep - 'Parkeren'

Bezettingsgraad	Beoordeling
> 110%	-3
100 – 110%	-2
95 – 100%	-1
85 – 95%	0
65 – 85%	-1
45 – 65%	-2
< 45%	-3

7.3 Beschrijving van de referentiesituaties

7.3.1 Referentiesituatie 1 (2020 feitelijke toestand)

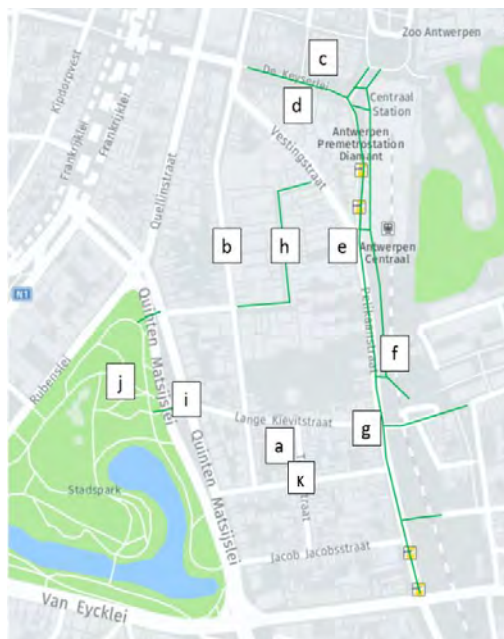
Deze eerste referentiesituatie gaat uit van de feitelijke toestand op het terrein, aangevuld met de gevolgen van de relevante autonome en gestuurde ontwikkelingen tot 2020. Hierbij wordt aangenomen dat de stadsontwikkeling Kievit II volledig gerealiseerd en in gebruik is.

Verkeers- en vervoersstructuur

Voetgangers

In termen van toegankelijkheid voor voetgangers beschikt de directe omgeving van het plangebied, mede vanwege zijn ligging in het centrum van de stad, over een fijnmazig netwerk van goed onderhouden voetpaden. Iedere straat in de nabije omgeving beschikt minimaal over een voetpad van maximaal 1,5 m breed aan beide zijden van de rijbaan (onderstaande figuur a+b). Het voetpad wordt soms onderbroken door obstakels (verkeersborden), waardoor de beschikbare ruimte dan minder groot is. Dit kan bijvoorbeeld problemen geven voor rolstoelgebruikers of personen met een kinderwagen.

- Een brede voetgangersstrook aan beide zijden van de De Keyserlei (c+d)
- Een extra breed voetpad aan beide zijden van de Pelikaanstraat (e)
- Een volledig overdekte doorgang doorheen het Centraal Station (f)
- Een doorsteek onder de sporen in het verlengde van de Lange Kievitstraat, die een vlotte verbinding voorziet met de Kievitwijk ten oosten van de spoorlijn (g)
- Een voetgangerszone door het hart van de wijk via de Schupstraat, Hoveniersstraat en Rijfstraat (h)
- Een groene en autoluwe aansluiting via het Stadspark in de richting van de westelijk gelegen Leien (i+j)
- Voetpaden aan beide zijden van de weg op de Lange Kievitstraat (k)



Figuur 7-2 Overzichtskartaal netwerk voetgangers

Zowel de Pelikaanstraat als de Lange Kievitstraat zullen de belangrijkste voetgangersassen worden komende van/richting het plangebied.

Op de Pelikaanstraat zijn ruime voetpaden aanwezig aan weerszijden van de weg. De kruispunten hebben oversteekvoorzieningen.



Figuur 7-3 Voetgangersvoorzieningen Pelikaanstraat

Ook op de Lange Kievitstraat zijn voetpaden aanwezig aan weerszijden van de weg. Deze zijn eerder smal en verkeren niet overal in een goede staat.



Figuur 7-4 Voetgangersvoorzieningen Lange Kievitstraat

Fietsers

Het beschikbare netwerk en de bijhorende voorzieningen voor het fietsverkeer worden samengevat in Figuur 7-5. De volgende elementen zijn hierop te onderscheiden:

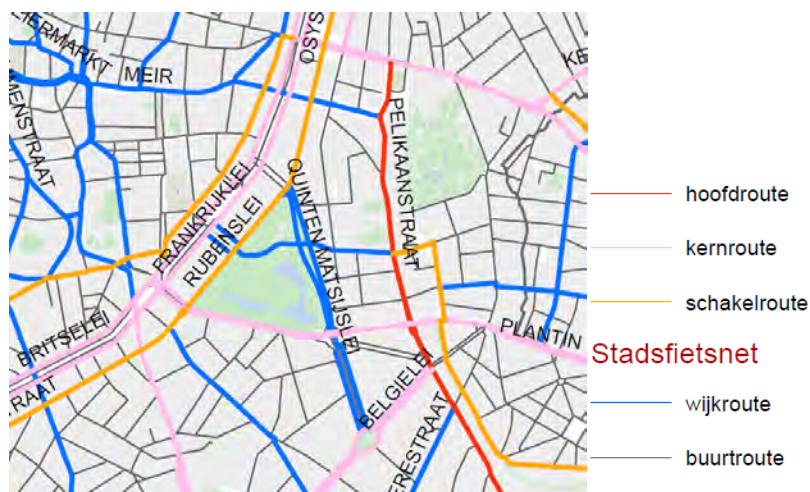
- blauwe lijnen: fietsers in gemengd verkeer; fietsen telkens toegelaten in beide richtingen
- zwarte lijnen: enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan
- groene lijnen: dubbelrichtingsfietspad aan de oostelijke zijde van de rijbaan
- rode lijn: voetgangerszone waar het fietsverkeer enkel te voet door mag
- oranje kruisjes: locaties van de fietsstations van het fietsdeelsysteem Velo

Aanvullend loopt er door het park, in het verlengde van de Lange Kievitstraat, ook nog een belangrijke fietsroute.



Figuur 7-5 Overzichtskaart netwerk fietsers

Aanvullend toont onderstaande figuur de uitsneden van het recreatief fietsnetwerk en het Bovenlokaal Fietsroutenetwerk (BFF). De Pelikaanstraat, De Keyserlei, Lange Kievitstraat en Stadspark maken deel uit van het recreatief netwerk. Binnen het BFF is de Pelikaanstraat aangeduid als een (conforme) fietssnelweg/hoofdroute, en de Plantin & Moretuslei (N184) als een alternatieve route.



Figuur 7-6 Uitsneden recreatief fietsnetwerk (links) en BFF (rechts)

Fietsers die richting het plangebied rijden, zullen vooral gebruik maken van de Simonsstraat/Pelikaanstraat, Lange Kievitstraat, Lange Herentalsestraat en de Quinten Matsijslei. Aangezien het aantal fietsers op deze assen zal toenemen door het plan is de kwaliteit en het comfort van de fietsinfrastructuur van belang. Deze wordt hieronder omschreven.

Voor het dubbelrichtingsfietspad op de Simonsstraat/Pelikaanstraat is ongeveer 2,5 meter ruimte voorzien (zijde spoor). Aan het kruispunt Pelikaanstraat x Simonsstraat x Lange Kievitstraat is enkel een fietsoversteek aanwezig aan de oostelijke zijde van de weg (met het fietspad mee). Fietsers richting of komende van de Lange Kievitstraat hebben geen oversteekplaats of opstelruimte ter beschikking. Dit kan als negatief gevolg hebben

dat bijvoorbeeld linksafslaand verkeer richting Lange Kievitstraat, het doorgaand fietsverkeer richting station blokkeert.



Figuur 7-7 Kruispunt Lange Kievitstraat x Simonsstraat x Pelikaanstraat

De rijbaan van de Lange Kievitstraat, een éénrichtingsstraat, heeft een breedte van ongeveer 5,5 meter. Er mag bijna over de hele lengte geparkeerd worden (aan 1 zijde). De netto beschikbare breedte voor gemotoriseerd verkeer (éénrichting) en fietsers (2 richtingen) bedraagt 3 m tot 3,5 meter. Het kruispunt de Lange Kievitstraat x Lange Herentalsestraat beschikt niet over markeringen die de aanwezigheid van fietsers aanduiden.

Het lichtengeregeld kruispunt Lange Kievitstraat x Quinten Matsijlslei kent fietsoversteeken over de Quinten Matsijlslei, deze hebben een breedte van maximaal 1,75 m. Gezien de omvang van het kruispunt is het vaak niet mogelijk om de weg te kruisen in 1 keer. Ook de kruising met de Lange Kievitstraat is gemarkeerd met fietsoversteeken van 1,5 m. Op de Lange Kievitstraat zelf is zeer weinig opstelruimte voor fietsers die voor het rood staan.



Figuur 7-8 Kruispunt Lange Kievitstraat x Quinten Matsijlslei

Openbaar vervoer

Het OV-netwerk wordt weergegeven in Figuur 7-9. Vanwege de ligging in het centrum van de stad, kent de directe omgeving van het plangebied een uitgebreide dienstregeling. Voor de ontsluiting van de Diamantwijk zijn de volgende haltes relevant: de premetrohaltes Diamant en Plantin en de bushaltes Quellin, Centraal Station, Rubenslei, Lange Kievitstraat, Mercatorstraat en Loosplaats.

In totaal komen langs deze haltes 7 buslijnen en 4 tramlijnen voorbij. Het gaat daarbij om volgende lijnen:

Tabel 7-5 Doorkomende buslijnen

Lijn		Frequentie
Lijn 1	Noorderplaats – Hoboken – Hemiksem	3 bussen per uur
Lijn 13	Noorderplaats – Hoboken – Polderstad	3 bussen per uur
Lijn 17	Brouwersvliet – Centraal Station – UZA	6 à 7 bussen per uur
Lijn 20	Centraal Station – Berchem (B) – Borsbeek	3 bussen per uur
Lijn 21	Centraal Station – Middelheim – Neerland	6 bussen per uur
Lijn 32	Rooseveltplaats – Berchem Station – Edegem	7 à 8 bussen per uur
Lijn 191	Snelbus Antwerpen – Kontich – Rumst	2 à 4 bussen per uur (afh. van de richting)

Al deze buslijnen rijden over de Pelikaanstraat. Op het moment van opmaak van dit MER, maken lijnen 20, 21, 32 en 192 een lus via de Quinten Matsijslei. Dit is echter een tijdelijke situatie. In de toekomst zullen geen bussen meer rijden op deze straat en worden alle OV-lijnen gebundeld op de Pelikaanstraat.

Voor de premetrolijnen die in de directe nabijheid van de site een halte hebben, gelden de volgende frequenties:

Tabel 7-6 Doorkomende premetrolijnen

Lijn		Frequentie
Lijn 2	Merksem – Hoboken	7 à 8 premetro's per uur
Lijn 6	P+R Luchtbal – P + R Olympiade	7 à 8 premetro's per uur
Lijn 9	Eksterlaar – Linkeroever	7 à 8 premetro's per uur
Lijn 15	Boechout – Linkeroever	7 à 8 premetro's per uur

Volgende Park & Rides in de omgeving zijn rechtstreeks bereikbaar met hoogwaardige openbaar vervoer (premetro of tram)

Tabel 7-7 Bereikbaarheid P&R's

P+R Linkeroever	Tramlijn 3 (via premetrostation Astrid) Tramlijn 5 (via premetrostation Astrid) Tramlijn 9 (via premetrostation Diamant) Tramlijn 15 (via premetrostation Diamant)
P+R Boechout	Tramlijn 15 (via premetrostation Diamant)
P+R Olympiade	Tramlijn 6 (via premetrostation Diamant)
P+R Merksem	Tramlijn 3 (via premetrostation Astrid)
P+R Luchtbal	Tramlijn 6 (via premetrostation Diamant)
P+R Melsele	Tramlijn 3 (via premetrostation Astrid)
P+R Wommelgem	Tramlijn 8 (via premetrostation Astrid)
P+R Bosuil	Tramlijn 5 (via premetrostation Astrid)
P+R Capenberg	Tramlijn 15 (via premetrostation Diamant)
P+R Schoonselhof	Tramlijn 24 (via premetrostation Astrid)



Figuur 7-9 Overzichtskartaal netwerk openbaar vervoer

Ook op regionaal en internationaal niveau wordt de site goed ontsloten door het openbaar vervoer. Het plangebied grenst aan het centraal station van Antwerpen, dat met 34.998 reizigers/jaar het vijfde drukste station van België is (bron: reizigerstelling NMBS).

Op een weekdag vertrekken er, tijdens de spitsuren, 26 treinen/uur naar nationale en internationale bestemmingen.

Privaat gemotoriseerd verkeer

Voor het privaat gemotoriseerd verkeer geldt een regeling zoals samengevat in Figuur 7-10. Op deze figuur zijn de volgende elementen te onderscheiden:

- blauwe zones: “zone 30” met toegelaten snelheid van 30 km/u
- witte zones: “bebouwde kom” met toegelaten snelheid van 50 km/u
- rode lijnen: straten/doorgangen die niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer
- groene lijnen: straten die voor het gemotoriseerd verkeer als een enkelrichtingsstraat (met toegelaten rijrichting in de richting van de pijl) zijn ingericht
- oranje P's: openbare ondergrondse betaalparkings (+ bijhorende capaciteit)



Figuur 7-10 Overzichtskartaal netwerk privaat gemotoriseerd verkeer

Naast de bovenstaande ondergrondse parkings beschikken de meeste straten in de Diamantwijk ook over langsparkerplaatsen aan één of beide zijden van de rijbaan. In de hele wijk geldt een systeem van betalend parkeren voor niet bewoners (volgens het binnenstedelijk parkeerregime). Het betalend parkeren is van toepassing van maandag tot en met zaterdag van 9u tot 22u en de maximale parkeerduur bedraagt hier 3 uur. Op de Vestingstraat is recent nog een verdere uitbreiding van de parking goedgekeurd, er komen 82 parkeerplaatsen bij. De parking zal na deze uitbreiding in het totaal ongeveer 250 parkeerplaatsen tellen.

Onderstaande kaarten geven een overzicht van de wegcategorisering in de omgeving van het plangebied. De Plantin & Moretuslei (N184) en de Leien zijn Stadswegen. De Quinten Matsijslei is een Hoofdstraat en de overige wegen zijn woonstraten.



Figuur 7-11 Wegcategorisering omgeving

Huidig druktebeeld

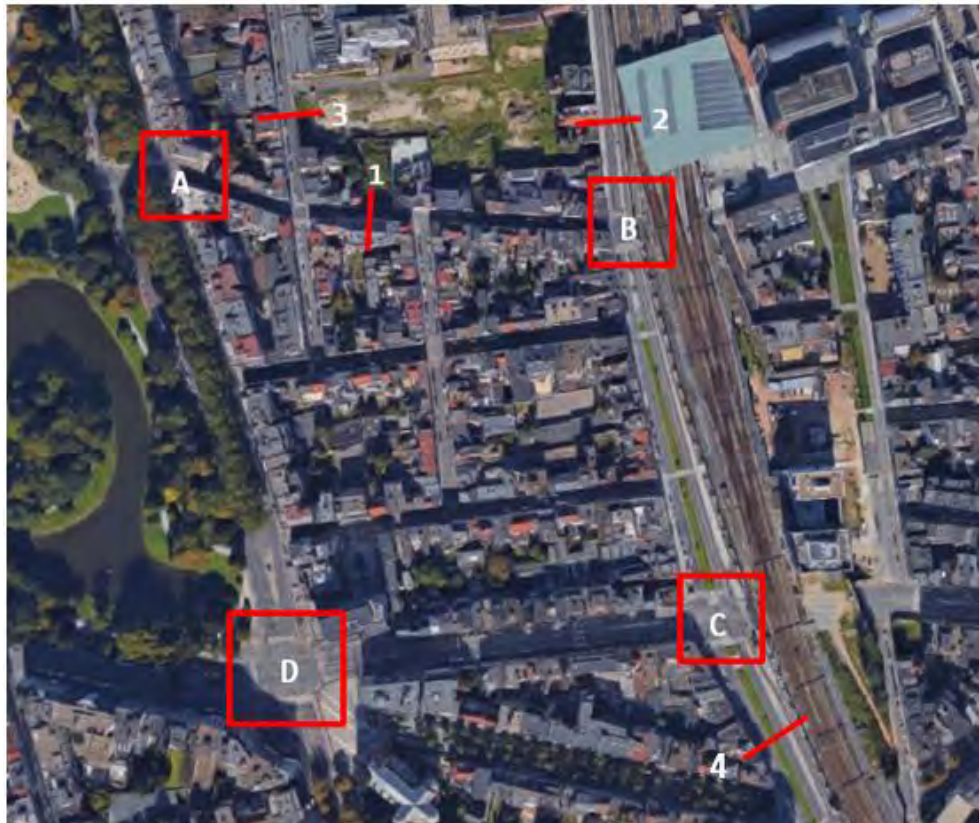
Om de huidige drukte op de belangrijkste kruispunten rondom het plangebied in beeld te krijgen, werden er op dinsdag 30 mei 2017 verkeerstellingen uitgevoerd op 4 kruispunten. De kruispunttellingen vonden plaats tijdens de ochtend- (7u – 9u) en de avondspits (16u – 18u). Telkens werden voetgangers, fietsers en privaat gemotoriseerd verkeer afzonderlijk geregistreerd. Op het moment van de tellingen waren er in de nabije omgeving geen wegenwerken aan de gang die een belangrijke impact zouden kunnen hebben op de tellingen.

Voor de voetgangers en fietsers zijn enkel de overstekende bewegingen geteld. De intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer staan uitgedrukt in pae. De intensiteiten worden hieronder weergegeven voor het drukste uur van de ochtend- en avondspits.

Verder werden er ook nog vier doorsnedetellingen uitgevoerd, waarbij zowel het privaat gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer afzonderlijk werden geregistreerd.

Tabel 7-8 Overzicht tellocaties

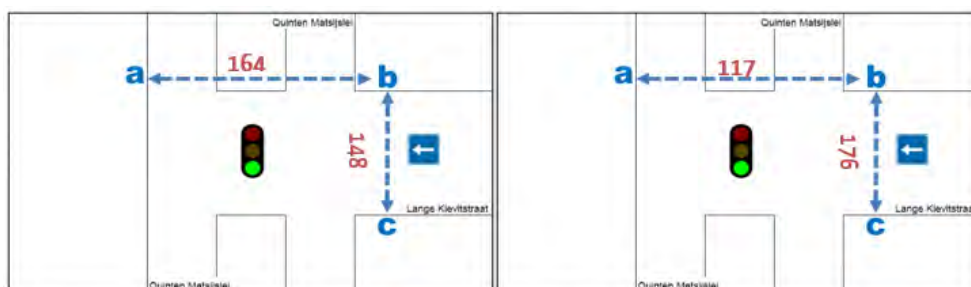
Locaties kruispunttellingen	Locaties doorsnedetellingen
A. Quinten Matsijslei x Lange Kievitstraat	1. Lange Kievitstraat
B. Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat	2. Pelikaanstraat
C. Simonsstraat x Plantin en Moretuslei	3. Lange Herentalsestraat
D. Quinten Matsijslei x Plantin en Moretuslei	4. Mercatorstraat



Figuur 7-12 Situering kruispunt- en doorsnedetellingen

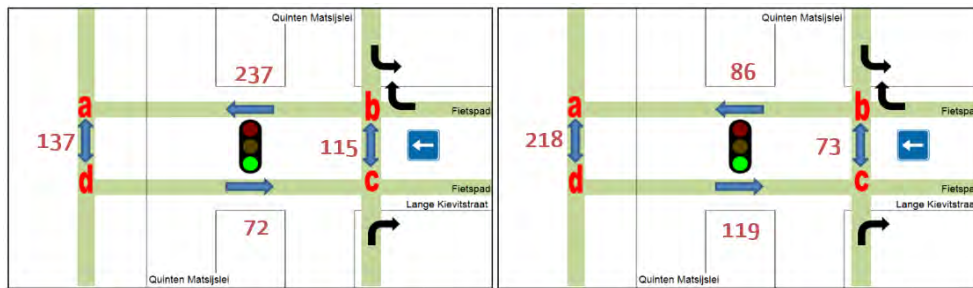
A Kruispunt Quinten Matsijselei x Lange Kievitstraat

Het totaal aantal overstekende voetgangersbewegingen op dit kruispunt is ongeveer even hoog tijdens de ochtend- als de avondspits. Er worden een 300-tal oversteekbewegingen geteld, wat neerkomt op gemiddeld 5 per minuut.



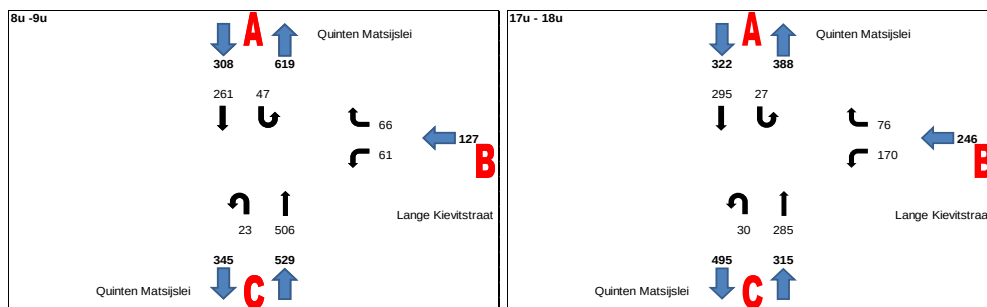
Figuur 7-13 Voetgangersintensiteiten Quinten Matsijselei x Lange Kievitstraat – OSP en ASP

Voor fietzers kan er ter hoogte van dit kruispunt besloten worden dat tijdens de ochtendspits de oversteekbeweging van oost naar west dominant is ten opzichte van deze van west naar oost. Tijdens de avondspits keert dit beeld zich om en is de beweging van west naar oost dominant. De totale fietsbelasting ligt ook ongeveer 18% hoger tijdens de ochtendspits dan tijdens de avondspits.



Figuur 7-14 Fietzersintensiteiten Quinten Matsijselei x Lange Kievitstraat – OSP en ASP

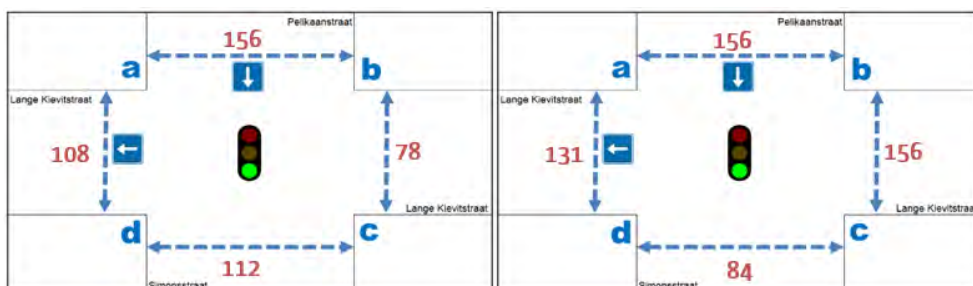
De Quinten Matsijselei is tijdens beide spitsperiodes duidelijk de zwaarst belaste weg voor het gemotoriseerd verkeer. Tijdens de ochtendspits rijdt het meest verkeer richting het noorden, in de avondspits zijn de intensiteiten op de omgekeerde rijrichting maatgevend. De Lange Kievitstraat wordt het meest gebruikt tijdens de avondspits. Tijdens het drukste uur van de avondspits rijden 246 pae uit de Lange Kievitstraat, de meerderheid slaat linksaf (centrum uit). In de ochtendspits is de Lange Kievitstraat maar half zo sterk belast.



Figuur 7-15 Intensiteiten gemotoriseerd verkeer Quinten Matsijselei x Lange Kievitstraat (pae) – OSP en ASP

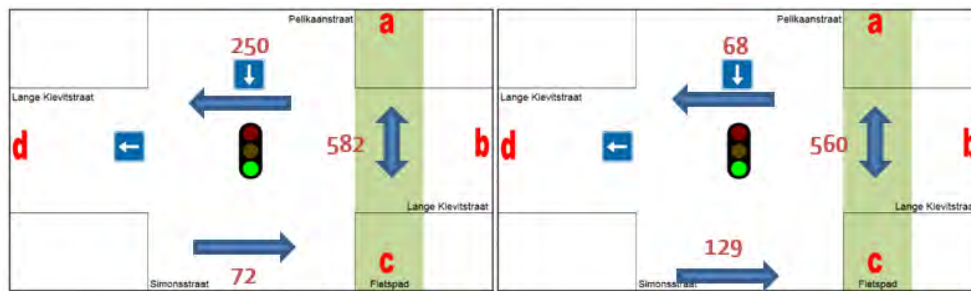
B Kruispunt Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat

De totale kruispuntbelasting in termen van voetgangersbewegingen ligt ongeveer 16% hoger tijdens de avondspits. Vooral de dubbel zo grote belasting voor de oversteekbeweging van de oostelijke tak (Lange Kievitstraat) is hiervan de oorzaak.



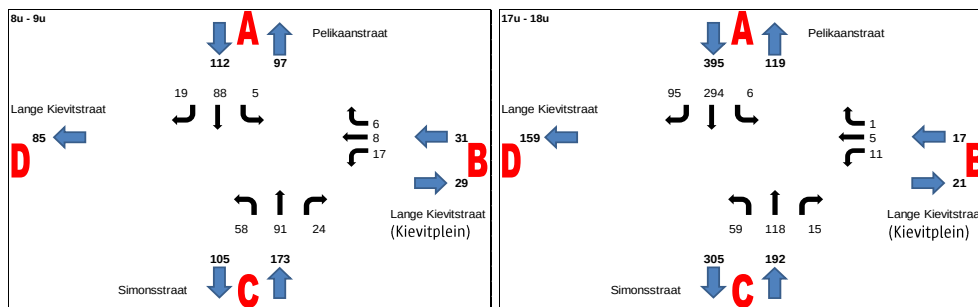
Figuur 7-16 Voetgangersintensiteiten Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat – OSP en ASP

Ter hoogte van dit kruispunt zijn er voor de fietzers enkel aparte oversteekvoorzieningen voor het kruisen van de oostelijke tak (dubbelrichtingsfietspad dat de Lange Kievitstraat kruist). De bewegingen van noord naar zuid en zuid naar noord (dominant tijdens de ochtendspits), die beiden via deze oversteek verlopen, zijn dan ook veruit de drukste bewegingen op dit kruispunt.



Figuur 7-17 Fietzersintensiteiten Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat – OSP en ASP

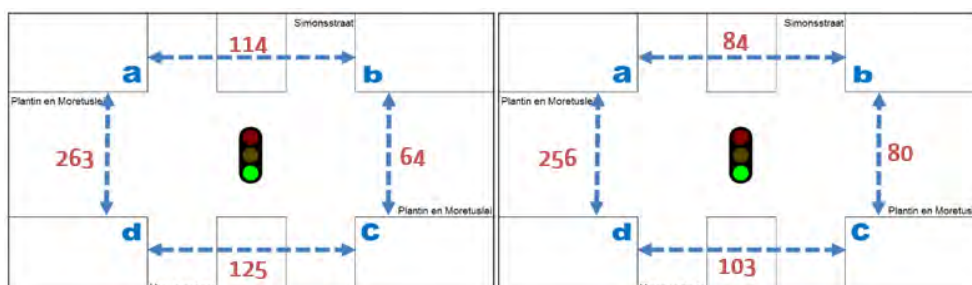
Ten noorden van de kruising zijn, richting station, enkel bussen en taxi's toegelaten op de Pelikaanstraat. De straat is met andere woorden een beperkte éénrichtingsstraat. Dit maakt dat op het deel van de Pelikaanstraat relatief lage intensiteiten zijn opgemeten (vooral richting het noorden) voor het gemotoriseerd verkeer. De intensiteiten komende van en richting Kievitplein zijn laag, de K&R op Kievitplein wordt dus relatief weinig gebruikt.



Figuur 7-18 Intensiteiten gemotoriseerd verkeer Pelikaanstraat x Lange Kievitstraat (pae) – OSP en ASP

C Kruispunt Simonsstraat x Plantin en Moretuslei

Het totaal aantal overstekende voetgangersbewegingen op dit kruispunt is opnieuw ongeveer even hoog voor de ochtend- en de avondspits en komt neer op 525 à 560 bewegingen per uur (of een 9-tal per minuut). Voor de overstekende bewegingen over de Plantin en Moretuslei valt op dat vooral op de westelijke tak veel voetgangers zijn geteld. Dit is mogelijk te verklaren door het feit dat er aan de oostelijke zijde conflicten zijn met fietsers en dat de winkels op de Simonsstraat/Pelikaanstraat zich aan de westelijke zijde bevinden.



Figuur 7-19 Voetgangersintensiteiten Simonsstraat x Plantin en Moretuslei – OSP en ASP

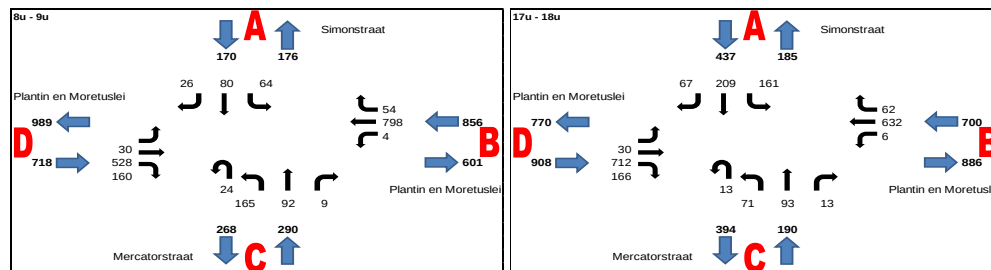
Ter hoogte van dit kruispunt blijken de fietsintensiteiten tijdens de ochtendspits ongeveer 21% hoger te liggen dan tijdens de avondspits. Voor beide spitsperiodes valt echter op dat de voornaamste beweging gevormd wordt door de kruising van de oostelijke tak

(dubbelrichtingsfietspad). Daarnaast worden ook de noordelijke fietsoversteek (tijdens de ochtendspits) en zuidelijke fietsoversteek (tijdens de avondspits) nog erg druk gebruikt.



Figuur 7-20 Fietzersintensiteiten Simonstraat x Plantin en Moretuslei – OSP en ASP

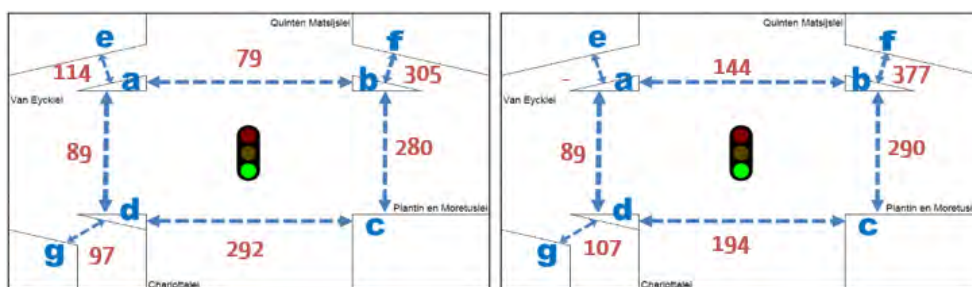
De Plantin & Moretuslei is een belangrijke invalsweg voor gemotoriseerd verkeer richting centrum van Antwerpen. Tijdens de ochtendspits rijdt het meest verkeer stadinwaarts (naar het westen / richting D), in de avondspits is de omgekeerde beweging maatgevend.



Figuur 7-21 Intensiteiten gemotoriseerd verkeer Plantin & Moretuslei x Simonstraat (pae) – OSP en ASP

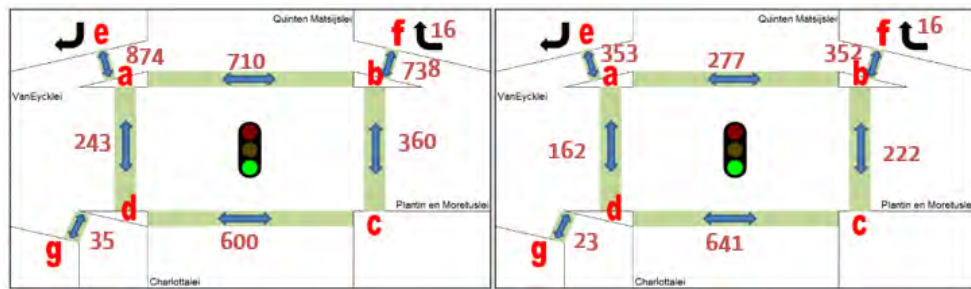
D Kruispunt Quinten Matsijslei x Plantin en Moretuslei

De totale kruispuntbelasting voor voetgangers is voor dit kruispunt het hoogst tijdens de avondspits. Daarnaast valt voornamelijk nog op dat (tijdens beide spitsperiodes) de oversteekbeweging van de oostelijke tak (Plantin en Moretuslei) ongeveer 3x drukker is dan deze van de tegenoverliggende westelijke tak (Van Eycklei).



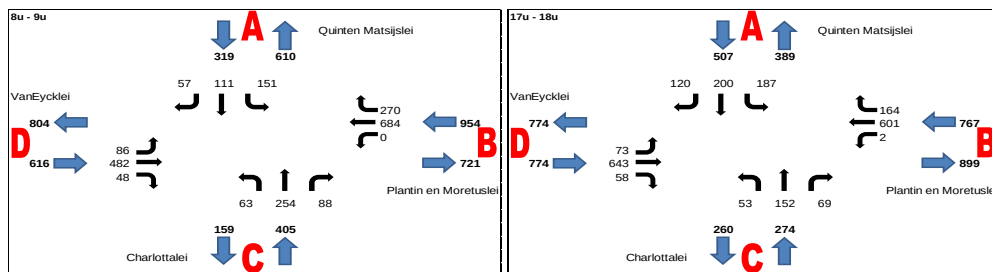
Figuur 7-22 Voetgangersintensiteiten Quinten Matsijslei x Plantin en Moretuslei – OSP en ASP

Voor de overstekende fietsbewegingen kan er ter hoogte van dit kruispunt besloten worden dat de ochtendspits vele malen drukker is dan de avondspits. Dit opvallende verschil is het gevolg van de erg hoge intensiteiten op de oversteeken van de noordelijke tak tijdens de ochtendspits.



Figuur 7-23 Fietstersintensiteiten Quinten Matsijlslei x Plantin en Moretuslei – OSP en ASP

Dit is een kruispunt met een relatief hoge belasting voor gemotoriseerd verkeer. De Plantin & Moretuslei en de Van Eycklei krijgen het meeste verkeer te verwerken. Ook op de zijtakken werd relatief veel verkeer gemeten.

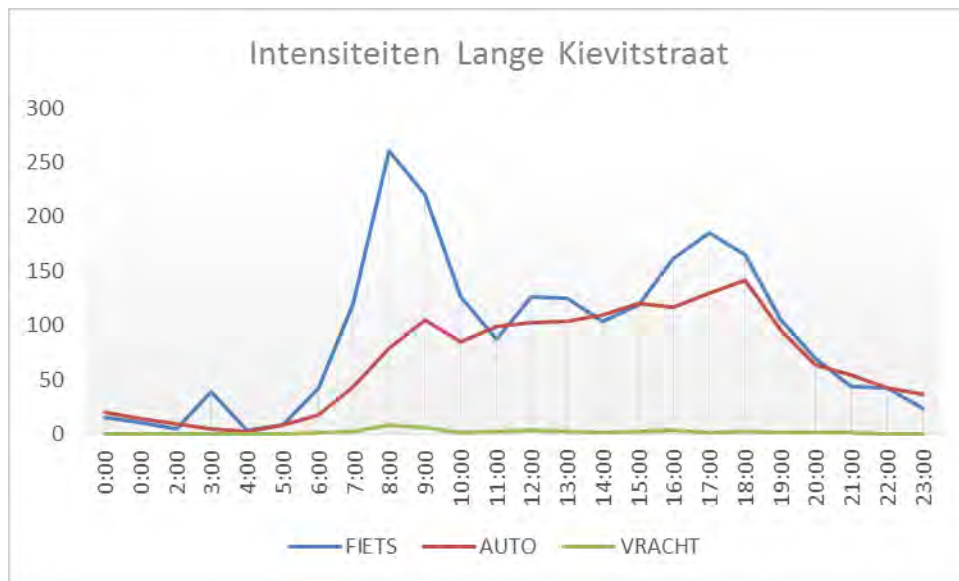


Figuur 7-24 Intensiteiten gemotoriseerd verkeer Plantin & Moretuslei x Quinten Matsijlslei (pae) – OSP en ASP

1 Doorsnedetelling Lange Kievitstraat (06/06/2017 – 14/06/2017)

In onderstaande grafiek staan de intensiteiten op de Lange Kievitstraat weergegeven voor een gemiddelde weekdag. Belangrijk is in het achterhoofd te houden dat de doorsnedetellingen begin juni plaatsvonden. Dit was tijdens de examenperiode, waardoor de intensiteiten allicht lager liggen dan tijdens een representatieve periode in april of mei.

Uit deze grafiek valt op dat de fietsintensiteiten gedurende de hele dag over het algemeen hoger zijn dan de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer. Enerzijds valt dit te verklaren door het feit dat fietsverkeer in 2 richtingen is toegelaten, terwijl autoverkeer slechts in één richting op de Lange Kievitstraat mag rijden. Er kan gesteld worden dat dit een zeer belangrijke fietsas is, aangezien er 35% meer fietsers dan auto's/vrachtwagens rijden.



Figuur 7-25 Etmaalintensiteiten Lange Kievitstraat

2 Doorsnedetelling Pelikaanstraat (29/05/2017 – 07/06/2017)

De doorsnedetellingen zijn uitgevoerd van 29 mei 2017 tot en met 7 juni 2017.

Onderstaande grafiek geeft de etmaalintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op de Pelikaanstraat weer. De fietsers op het fietspad zijn niet geteld.

Opvallend is dat het pas na de ochtendspits drukker begin te worden. Tussen 17u en 18u bereiken de intensiteiten van personenwagens hun piek. Het vrachtverkeer heeft vooral betrekking op bussen, deze intensiteiten blijven relatief stabiel gedurende de dag, met kleine pieken tijdens de ochtend- en avondspits.

Uit de kruispunttellingen aan het kruispunt Pelikaanstraat x Lange Kievitstraat blijkt dat het aantal overstekende bewegingen tijdens de drukste spitsuren ongeveer 600 fietsers/uur bedraagt. De piek van de fietsintensiteiten ligt met andere woorden hoger dan deze van het gemotoriseerd verkeer. Het is met andere woorden zeer waarschijnlijk dat er gedurende een etmaal meer fietsers over de Pelikaanstraat rijden dan auto's en bussen.

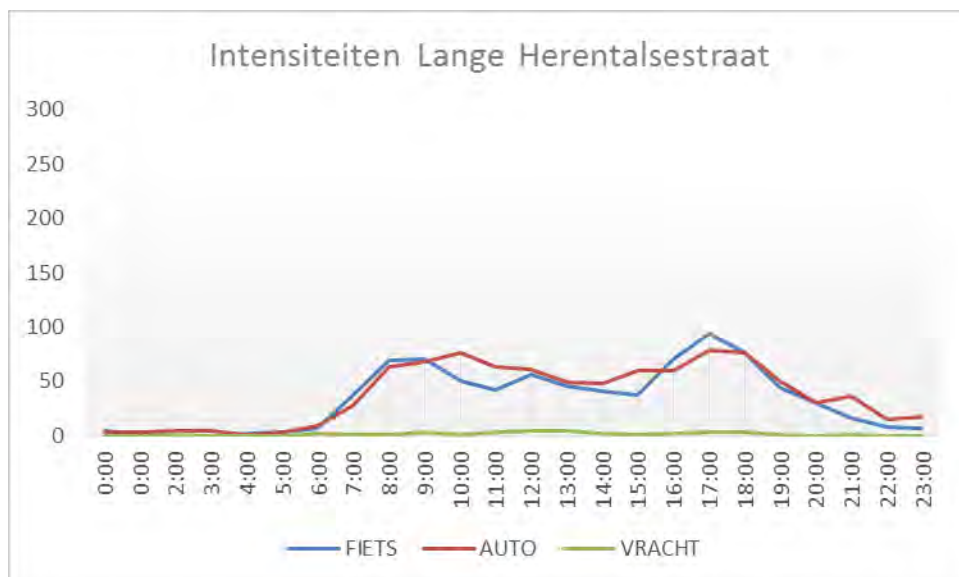


Figuur 7-26 Etmaalintensiteiten Pelikaanstraat

3 Doorsnedetelling Lange Herentalsestraat (07/06/2017 – 14/06/2017)

De intensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de Lange Herentalsestraat zijn eerder beperkt. Er worden ook geen grote pieken waargenomen.

De fietsintensiteiten liggen gemiddeld gezien ongeveer op hetzelfde niveau als deze van het gemotoriseerd verkeer. De ochtend- en avondpiek is ook duidelijker bij de fietsers dan het gemotoriseerd verkeer. Er kan dus gesteld worden dat deze weg relatief belangrijk is voor fietsers. Dit is logisch aangezien hij aantakt op de belangrijke fietsas “Lange Kievitstraat”.



Figuur 7-27 Etmaalintensiteiten Lange Herentalsestraat

4 Doorsnedetelling Mercatorstraat (29/05/2017 – 08/06/2017)

Uit onderstaande figuren blijkt dat de intensiteiten op de Mercatorstraat (Fietssnelweg) kunnen oplopen tot 700 fietsers/uur (drukste uur tijdens de ochtendspits). Dit zijn allicht grotendeels fietsers richting het station. In de avondspits is de piek minder groot (550 fietsers per uur).



Figuur 7-28 Etmaalintensiteiten Mercatorstraat

Geplande ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de relevante autonome en gestuurde ontwikkelingen die tegen 2020 zouden gerealiseerd zijn.

Het stadsproject Kievit II strekt zich uit vanaf het station Antwerpen-Centraal, tussen de spoorwegbedding en de Van Immerseelstraat, tot aan de Van de Nestlei. De stadsvernieuwing in de Kievitwijk voorziet in bijkomende woningen, kantoren en publieke functies. De verkeersgeneratie voor Kievit II wordt weergegeven in Tabel 7-9. Voor de beschrijving van het functioneren van het verkeerssysteem, in de volgende paragrafen, worden deze intensiteiten toegevoegd aan de bestaande verkeersstromen zoals hierboven besproken. Deze ontwikkeling maakt deel uit van beide referentiesituaties.

Tabel 7-9 Verkeersgeneratie Kievit II

	Ochtendspits		Avondspits	
	IN	UIT	IN	UIT
Auto	110	16	19	98
Openbaar vervoer	224	38	38	197
Fiets	34	29	33	38
Te voet	8	13	24	24

Functioneren van het verkeerssysteem

Doorstroming

In onderstaande tabellen worden de gemiddelde wachttijden voor fietsers/voetgangers en de verzadigingsgraden voor gemotoriseerd verkeer weergegeven per drukste uur weergegeven, in zowel de ochtend- als de avondspits.

De wachttijden voor fietsers en voetgangers aan lichtengeregelde kruispunten is uiteraard sterk afhankelijk van de groentijden en de totale cyclustijden. Zowel de groentijden als de cyclustijden kunnen in realiteit variëren, daarom wordt uitgegaan van de maximale cyclustijd. De wachttijden variëren sterk, afhankelijk van welk kruispunt en welke tak overgestoken moet worden. De gemiddelde wachttijd over de Quinten Matsijslei aan het kruispunt “Quinten Matsijslei x Lange Kievitstraat” zal in werkelijkheid hoger liggen, voetgangers kunnen meestal niet in 1 tijd de weg oversteken.

Volgens de rekenformule van Webster is er, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits, geen capaciteitsprobleem op de lichtengeregelde kruispunten. De verzadigingsgraden liggen ruim onder de kritische grens van 80%. Hierbij moet vermeld worden dat de rekenformule geen rekening kan houden met enkele specifieke gevallen. Op de Plantin en Moretuslei (N184) zijn de kruispunten gecoördineerd met elkaar, wat de werkelijke capaciteit zal doen dalen. Bovendien zijn er ook deelconflicten met grote stromen van voetgangers en fietsers, die ook niet in rekening worden gebracht met de rekenformule van Webster. De vrije rechtsaf richting Quinten Matsijslei moet bijvoorbeeld voorrang geven aan een grote stroom van fietsers, waardoor de doorstroming in werkelijkheid wordt gestremd. In praktijk worden dan ook geregeld doorstromingsproblemen vastgesteld (tijdens de piekuren).

De verzadigingsgraad op het voorrangsgeregeld kruispunt “Lange Kievitstraat x Lange Herentalsestraat” ligt rond de 60%. Verkeer op de Lange Kievitstraat moet regelmatig voorrang geven aan uitrijdend verkeer komende van de Lange Herentalsestraat.

De kruispunten “Van Eycklei x Frankrijklei” en “Maria-Theresialei x Frankrijklei” liggen buiten het plangebied (ten westen ervan), maar zijn wel relevant voor de doorstroming van het verkeer met herkomst/bestemming in het plangebied. De “Van Eycklei x Frankrijklei” kent zowel tijdens de ochtend- als avondspits een relatief moeizame doorstroming, deze is echter zelden problematisch. Vooral de links afslaande beweging op de Van Eycklei (richting Frankrijklei) is een aandachtspunt. De doorstroming verloopt bij momenten moeizaam omdat er geen aparte opstelstrook wordt voorzien voor het linksafslaand verkeer en een brede middenberm overgestoken moet worden (waar een extra steunlicht staat). Ook op de Leien wordt er vertraagd verkeer gemeten tijdens beide spitsuren. Aan het kruispunt “Maria Theresialei x Frankrijklei” is er vooral een doorstromingsprobleem op de Maria Theresialei tijdens de avondspits en op de Leien tijdens beide spitsperiodes. Belangrijk is op te merken dat deze situatie is opgemeten vóór heraanleg van de Frankrijklei. Deze heraanleg zal vooral voor een vlottere doorstroming

op Frankrijklei zorgen, voor Maria Theresialei wordt aangenomen dat de situatie hetzelfde blijft.

Tabel 7-10 Doorstroming fietsers/voetgangers + gemotoriseerd verkeer, referentiesituatie 1, ochtendspits

Kruispunt	Fietsers/Voetgangers (wachttijd)	Gemotoriseerd verkeer (verzadigingsgraad)
Kruispunt Quinten Matsijlei x Lange Kievitstraat (lichtengeregeld)	Lange Kievitstraat: 44 m/uur Quinten Matsijlei: 31 m/uur	65%
Kruispunt Lange Kievitstraat x Lange herentalsestraat (Vorrangsgeregeld)	Lange Kievitstraat: 5 s	60%
Kruispunt Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat (Lichtengeregeld)	Lange Kievitstraat: 30 m/uur Pelikaanstraat: 42 m/uur	33%
Kruispunt Plantin & Moretuslei x Simonsstraat (Lichtengeregeld)	Plantin & Moretuslei: 37 m/uur Simonsstraat: 38 m/uur	40%
Kruispunt Plantin & Moretuslei x Quinten Matsijlei (Lichtengeregeld)	Plantin & Moretuslei: 47 m/uur Quinten Matsijlei: 36 m/uur	36%
Van Eycklei x Frankrijklei		Moeizame doorstroming, vooral op de Van Eycklei
Maria-Theresialei x Frankrijklei		Vlotte doorstroming

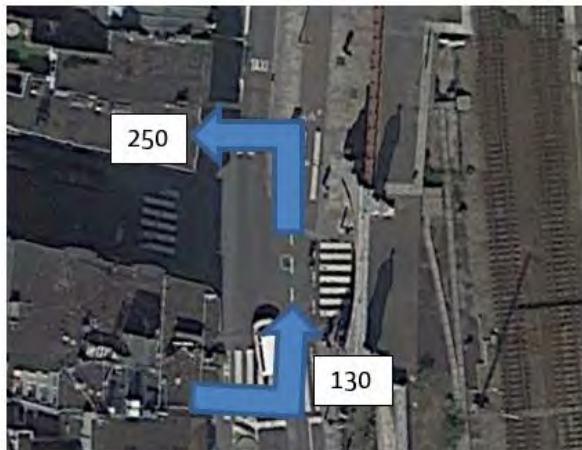
Tabel 7-11 Doorstroming fietsers/voetgangers + gemotoriseerd verkeer, referentiesituatie 1, avondspits

Kruispunt	Fietsers/Voetgangers (wachttijd)	Gemotoriseerd verkeer (verzadigingsgraad)
Kruispunt Quinten Matsijlei x Lange Kievitstraat	Lange Kievitstraat: 44 m/uur Quinten Matsijlei: 31 m/uur	66%
Kruispunt Lange Kievitstraat x Lange herentalsestraat (Vorrangsgeregeld)	Lange Kievitstraat: 5 s	63%
Kruispunt Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat (Lichtengeregeld)	Lange Kievitstraat: 30 m/uur Pelikaanstraat: 42 m/uur	53%
Kruispunt Plantin & Moretuslei x Simonsstraat (Lichtengeregeld)	Plantin & Moretuslei: 37 m/uur Simonsstraat: 38 m/uur	52%
Kruispunt Plantin & Moretuslei x Quinten Matsijlei (Lichtengeregeld)	Plantin & Moretuslei: 47 m/uur Quinten Matsijlei: 36 m/uur	37%
Van Eycklei x Frankrijklei		Moeizame doorstroming op de Van Eycklei en de Leien
Maria-Theresialei x Frankrijklei		Moeizame doorstroming op de Maria-Theresialei

Bovenstaande wachttijden voor fietsers en voetgangers zijn theoretisch. In de praktijk bepalen ook nog andere factoren het comfort en de doorstroming van voetgangers en fietsers. Deze zijn moeilijk te kwantificeren en worden daarom niet opgenomen in de effectbespreking. Desalniettemin is het niet onbelangrijk hier verder op in te gaan voor enkele locaties.

Zoals eerder aangehaald, is er aan het kruispunt “Lange Kievistraat x Pelikaanstraat” geen opstelruimte voorzien voor fietsers richting/komende van de Lange Kievitstraat. Er zijn

ook geen fietsoversteekvoorzieningen ingetekend. Onderstaande figuur toont echter wel aan dat hier een relatief groot aantal fietsers de Pelikaanstraat kruist.



Figuur 7-29 Fietspassages op het kruispunt “Pelikaanstraat x Lange Kievitstraat”, hoogst gemeten intensiteiten (drukste van beide spitsen)

Vooral voor de links afslaande beweging (250 fietsers) richting de Lange Kievitstraat kan er zich een probleem vormen. Deze hebben geen opstelruimte aan het verkeerslicht. Rekening houdend met de maximale cyclustijd van 133 (en dus 27 cycli per uur) moeten er gemiddeld 10 fietsers per cyclus links afslaan richting de Lange Kievitstraat. Deze fietsers hebben binnen de cyclus gemiddeld 60 seconden om de oostelijke tak van het kruispunt te kruisen. Rekening houden met het feit dat 0,9 fietsers per seconde de tak kunnen kruisen (Bron: <https://dtvconsultants.nl/de-klant-aan-het-woord/onderzoek-capaciteit-fietspaden-bij-verkeerslichten>) is dit ruim voldoende. Dezelfde links afslaande beweging moet ook de noordelijke tak van de Pelikaanstraat kruisen, hiervoor hebben ze 18 tot 33 seconden de tijd. Ook hier kan gesteld worden dat alle fietsers in 1 keer kunnen oversteken.

Hoewel alle fietsers in 1 keer kunnen oversteken, kunnen er zich wel problemen voordoen. Aangezien gemiddeld 10 fietsers per cyclus moeten wachten om de noordelijke tak (Pelikaanstraat) over te steken, kan dit een probleem vormen voor de doorstroming van zuid naar noord (en omgekeerd). Een fietser heeft gemiddeld 2,27 m² ruimte nodig (Bron: <https://dtvconsultants.nl/de-klant-aan-het-woord/onderzoek-capaciteit-fietspaden-bij-verkeerslichten>). 10 fietsers hebben dus een kleine 23 m² nodig. Deze oppervlakte is zelfs niet beschikbaar wanneer heel het fietspad wordt ingenomen (2 richtingen). De wachtende fietsers zullen dus het comfort en de doorstroming op het fietspad verlagen.

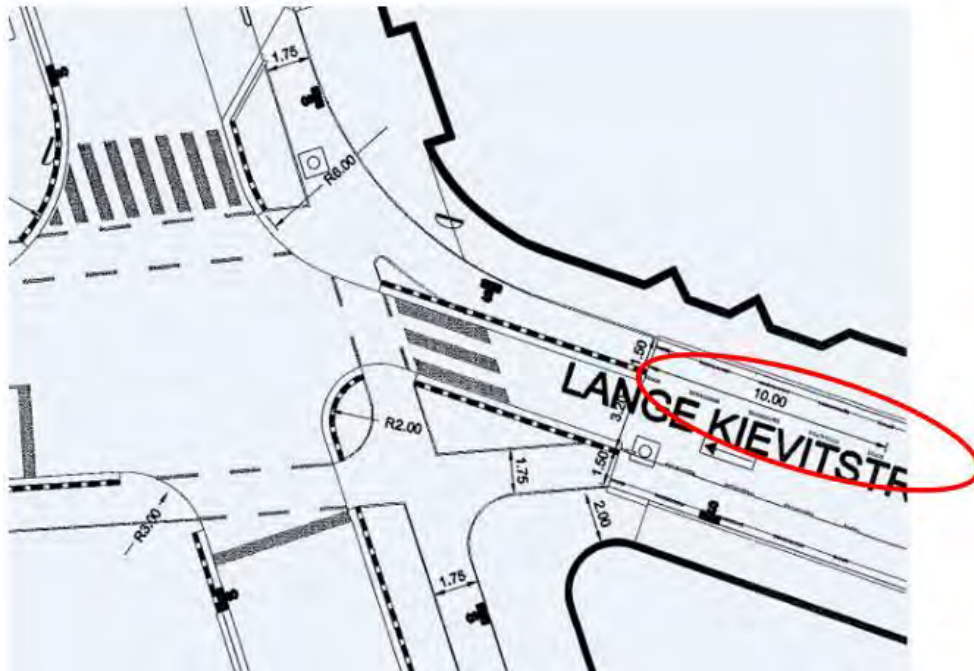


Figuur 7-30 Wachtzone voor fietsers op het kruispunt Pelikaanstraat x Lange Kievitstraat

Voor voetgangers zijn er geen problemen op dit kruispunt. Er zijn zebrapaden ter beschikking en de intensiteiten zijn niet van die omvang dat er doorstromingsproblemen kunnen zijn.

Aan het kruispunt “Lange Kievitstraat x Quinten Matsijslei” is er theoretisch voldoende groen voor overstekende fietsers en voetgangers. Hier stelt zich echter een ander probleem voor zwakke weggebruikers die de Quinten Matsijslei willen kruisen. Door de brede middenberm moet er een afstand van bijna 45 m worden overbrugd. Een voetganger heeft hiervoor gemiddeld 45 seconden nodig. Aangezien hij/zij maximaal 23 seconden groen heeft, kan er nooit in 1 beweging worden overgestoken. Een fietser vanuit stilstand heeft 20 seconden nodig om de afstand te overbruggen (2,2 m/s). Enkel wanneer de fietsers maximaal groen krijgt, is dit dus mogelijk, op dat moment heeft hij 23 seconden.

Ook naar opstelruimte toe is er verbetering mogelijk op dit kruispunt. Fietsers komende van de Lange Kievitstraat hebben 15 m² (1,5 m x 10 m) opstelruimte ter beschikking. Gemiddeld steken er, gedurende het drukste uur, 8 fietsers de Quinten Matsijslei over (komende van de Lange Kievitstraat), deze hebben een opstelruimte van 21,5 m² nodig, meer dus dan de voorziene 15 m².



Figuur 7-31 Beschikbare opstelruimte op de Lange Kievitstraat

Verkeersveiligheid

Kruispunt Lange Herentalsestraat x Lange Kievitstraat

Het kruispunt van de Lange Herentalsestraat met de Lange Kievitstraat is een voorrangsgeregeld kruispunt (voorrang van rechts). De Lange Kievitstraat is een éénrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer. Voor zowel voetgangers als fietsers (die wel in beide richtingen mogen fietsen) is dit een belangrijke verkeersas. De zichtbaarheid vanuit zowel de Lange Herentalsestraat als de Lange Kievitstraat is momenteel niet optimaal. Ook het feit dat de Lange Kievitstraat enkel voor gemotoriseerd verkeer een éénrichtingsstraat is, kan voor onduidelijke en onveilige situaties leiden. Voor de verkeersveiligheid in de referentiesituatie zijn dit geen ideale omstandigheden.



Figuur 7-32 Zichtbaarheid vanuit Lange Kievitstraat



Figuur 7-33 Zichtbaarheid vanuit Lange Herentalsestraat

Kruispunten Quinten Matsijslei x Lange Kievitstraat en Pelikaanstraat x Lange Kievitstraat

De kruispunten “Quinten Matsijslei x Lange Kievitstraat” en “Pelikaanstraat x Lange Kievitstraat” zijn beiden lichtengeregelde kruispunten. Naar verkeersveiligheid (zowel

voor gemotoriseerd verkeer als voor voetgangers en fietsers) is dit een veiligere situatie dan indien dit voorrangsgeregelde kruispunten zouden zijn. Niet alle bewegingen zijn echter conflictvrij geregeld, waardoor er deelconflicten tussen overstekende voetgangers en gemotoriseerd verkeer ontstaat op volgende punten:

- Op het kruispunt “Quinten Matsijslei x Lange Kievitstraat” komt het rechts- en linksafslaand verkeer komende van de Lange Kievitstraat in deelconflict met overstekende voetgangers en fietsers over de Quinten Matsijslei
- Op het kruispunt “Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat” zitten voetgangers en fietsers op alle vier de takken in deelconflict met afslaande voertuigen.



Figuur 7-34 Deelconflict kruispunt Q. Matsijslei x Lange Kievitstraat



Figuur 7-35 Deelconflict kruispunt Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat

Kruispunten Quinten Matsijslei x Plantin en Moretuslei (N184) en Simonsstraat x Plantin en Moretuslei (N184)

Ook de kruispunten van de “Quinten Matsijslei en de Simonsstraat” met de Plantin en Moretuslei (N184) zijn lichtengeregelde kruispunten. Ook hier worden echter niet alle bewegingen conflictvrij geregeld. De grootste knelpunten voor de verkeersveiligheid in de referentietoestand zijn:

- Op het kruispunt “Simonsstraat x Plantin en Moretuslei (N184)” is het deelconflict met de fietssnelweg het grootste knelpunt. Op deze route komen veel fietsers vanuit 2 richtingen aangereden, waardoor de zichtbaarheid voor gemotoriseerd verkeer niet altijd optimaal is.
- Een ander aandachtspunt aan dit kruispunt is het feit dat fietsers regelmatig tegen de richting oversteken. Dit kan voor onveilige situaties zorgen.
- Op het kruispunt “Plantin en Moretuslei (N184) x Quinten Matsijslei” zijn de deelconflicten tussen de rechtsaf bewegingen op de Plantin en Moretuslei (N184) en de overstekende fietsers een belangrijk aandachtspunt.
- Ook hier speelt het feit dat fietsers regelmatig tegen de richting oversteken een rol in verkeersveiligheid.



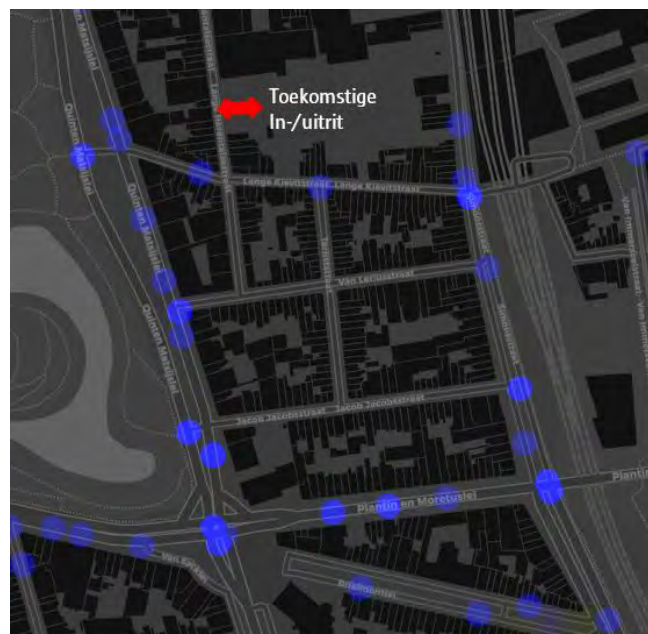
Figuur 7-36 Belangrijkste deelconflict kruispunt Simonsstraat x Plantin en Moretuslei (N184)



Figuur 7-37 Belangrijkste deelconflict kruispunt Quinten Matsijslei x Plantin en Moretuslei (N184)

Ongevalsgevoeligheid

Onderstaand uittreksel uit de interactieve ongevallenkaart van de Federale politie geeft voor de periode 2014 (1^e semester) tot en met het eerste semester van 2016 de ongevallen weer in de buurt van het plangebied. In totaal gebeurden er op de wegvakken en kruispunten in de buurt van het plangebied 49 ongevallen tijdens de onderzochte periode. Hierbij viel 1 dodelijk slachtoffer op het wegvak Plantin & Moretuslei (N184). Ter hoogte van de toekomstige in- en uitrit langs de Lange Herentalsestraat zijn er tijdens de onderzochte periode geen ongevallen gebeurd. Op de onderzochte kruispunten daarentegen zijn er, met uitzondering van het kruispunt “Lange Herentalsestraat x Lange Kievitstraat”, op alle kruispunten meerdere ongevallen gebeurd. Deze kruispunten kennen in de referentietoestand een zekere ongevalsgevoeligheid. Het type ongevallen (type weggebruikers) is niet gekend.



Figuur 7-38 Uittreksel interactieve ongevallenkaart: periode 2014-2016 (bron: verkeersstatistieken Federale politie)

Verkeersleefbaarheid

In onderstaande tabel wordt een overzicht gemaakt van de intensiteiten op de lokale wegen in de omgeving van het plangebied (beide richtingen opgeteld, uitgedrukt in pae), dit telkens op de drukste segmenten. De Quinten Matsijlslei heeft een brede middenberm (met struiken en bomen). Om deze reden worden beide rijrichtingen apart bekeken. Het belang van de verkeersleefbaarheidstoets is op deze straat groter aan de oostzijde (richting noorden), hier situeren zich namelijk de woningen.

Tabel 7-12 Overzicht intensiteiten in functie van leefbaarheid – referentietoestand 1

Ochtendspits – referentietoestand 1		
Quinten Matsijlslei, richting noorden	610	Druk
Quinten Matsijlslei, richting zuiden	340	Normaal
Lange Kievitstraat	140	Rustig
Lange Herentalsestraat	60	rustig
Pelikaanstraat	210	Rustig
Simonsstraat	430	Normaal
Avondspits – referentietoestand 1		
Quinten Matsijlslei, richting noorden	390	Normaal
Quinten Matsijlslei, richting zuiden	540	Normaal
Lange Kievitstraat	300	Normaal
Lange Herentalsestraat	90	Rustig
Pelikaanstraat	510	Normaal
Simonsstraat	640	Druk

Op de lokale wegen blijven de intensiteiten tijdens referentietoestand 1 over het algemeen onder de 600 pae/uur, waardoor er op de meeste wegen sprake is van een normale verkeersdrukke tijdens de ochtend- en avondspits. Enkel op de Quinten Matsijlslei richting noorden tijdens de ochtendspits en de Simonsstraat in de avondspits stijgen de intensiteiten tot net boven de 600 pae/uur waardoor er hier sprake is van een drukke belasting.

Parkeren

Vandaag de dag zijn er 481 parkeerplaatsen vergund in het plangebied. Er wordt aangenomen dat dit aantal ook representatief is voor 2020 (referentiesituatie 1).

7.3.2 Referentiesituatie 2 (2020 volledig ontwikkeld volgens BPA)

Deze tweede referentiesituatie gaat uit van een fictieve toestand waarbij het plangebied volledig ontwikkeld is volgens de geldende planologische bestemming.

Onderstaande tabel geeft voor de verschillende bestemmingen de oppervlaktes weer. Hierbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen de oppervlaktes die vandaag reeds gerealiseerd zijn (Bestaande toestand), de totale vloeroppervlakte volgens het BPA (BPA Pelikaanstraat) en de nog te ontwikkelen oppervlakte (Netto).

Om de verkeersgeneratie te kennen van referentiesituatie 2 wordt de huidige verkeersgeneratie opgehoogd met het verwachte verkeer van de nog te ontwikkelen oppervlakte.

Tabel 7-13 Oppervlaktes bestemmingen volgens BPA Pelikaanstraat

	Wonen	Kantoren	Commercieel
BPA Pelikaanstraat	22100	260700	38800
Bestaande toestand	11078	155272	2128
Netto	<u>11022</u>	<u>105428</u>	<u>36672</u>

Bij de berekening van de kencijfers wordt bij het wonen uitgegaan van een gemiddelde brutovloeroppervlakte van 100 m² per wooneenheid. Voor de hele zone van het BPA zullen volgende voertuigbewegingen plaatsvinden tijdens het drukste uur van de ochtend- en avondspits.

Tabel 7-14 Vergelijking verkeersgeneratie planologische referentie – referentie feitelijke toestand

	Ochtendspits						Avondspits					
	IN			UIT			IN			UIT		
	Ref 1	Ref 2	Vershil	Ref 1	Ref 2	Vershil	Ref 1	Ref 2	Vershil	Ref 1	Ref 2	Vershil
Auto	110	1012	+920%	16	14	-87,5%	19	140	+737%	98	816	+833%

7.4 Beschrijving van de geplande situatie

7.4.1 Alternatieven

Voor het plangebied zullen 2 programma-alternatieven bestudeerd worden. In het basisplan wordt de zone Pelikaanstraat ontwikkeld zoals beschreven in §3. In een tweede alternatief wordt bijkomend nog een rotatieparking van 500 parkeerplaatsen.

Verder worden er voor beide alternatieven twee varianten op de modal split doorgererekend. Een eerste variant met de bestaande modal split in het plangebied (BAU). Deze modal split is afgeleid uit volgende bronnen:

- Woon-werk verkeer: Deze cijfers zijn gebaseerd op enquêtes van de FOD mobiliteit bij bedrijven in en rond het plangebied (Diamantwijk). Deze enquête is uitgevoerd in 2014.
- Voor woon-school verplaatsingen (relevant voor de woonfuncties) wordt de modale verdeling bepaald aan de hand van de mobiliteitsenquête Antwerpen (2014).
- Bij de modal split van bezoekers voor kleinhandel wordt uitgegaan van een zeer hoog percentrage bezoekers die te voet of met het openbaar vervoer komen. Gezien de ligging nabij het station wordt ervan uitgegaan dat de kleinhandel vooral gerelateerd is aan het station (bron: ervaringscijfers Sweco).

Een tweede variant met een meer duurzame modal split. Gezien de locatie van de ontwikkelingen en de huidige trends is het immers aannemelijk dat het autogebruik in deze omgeving op lange termijn zal dalen. Stadsbreed worden er, in het kader van het toekomstverbond, al vele initiatieven genomen om te streven naar een duurzame modal split (50/50 binnen heel Antwerpen). Er zal verder geïnvesteerd worden in fietsvoorzieningen (verbeterde fietsostrades, en (boven)lokaal fietsnetwerk), openbaar vervoer (nieuwe tramlijnen, voorstadsnet), watertaxi, P+R met hoogwaardig openbaar vervoer naar het centrum,... Deze investeringen zullen zeker het gebruik van duurzame modi stimuleren. Ook andere evoluties zoals de opkomst van de elektrische fiets, de stijgende populariteit van deelsystemen (bv. Cambio) en de trend van een meer bewustere

locatiekeuze door bedrijven en bewoners, zijn mogelijke hefboomen voor meer duurzame verplaatsingen. Concreet wordt er in het duurzaam scenario, voor de meeste functies, uitgegaan van een halvering van het autogebruik ten opzichte van de bestaande modal split. In onderstaande tabel is een overzicht terug te vinden van het percentage autogebruik per functie.

Verder moet nog opgemerkt worden dat er in het duurzaam scenario wordt van uitgegaan dat er binnen het hele plangebied, dus niet enkel voor de netto te ontwikkelen oppervlakte, een modal shift richting duurzame modi zal plaatsvinden. Ook het autogebruik van de bestaande functies in het plangebied zal met andere woorden afnemen. Dit is moeilijk exact te kwantificeren. Er wordt een inschatting gemaakt met behulp van de macromodelleringssoftware Visum. Aan de hand van de kalibratietool TFlowFuzzy wordt ervan uitgegaan dat de intensiteiten (voor het gemotoriseerd verkeer) op de straten die rechtstreeks aansluiten op de site maximaal met 50% zakken. De wegen verder van de site kennen een kleinere daling van de intensiteiten. Voor beide spitsperiodes wordt een daling van de intensiteiten op de Lange Herentalsebaan, Lange Kievitstraat, Pelikaanstraat/Simonsstraat van 30% - 50% berekend. Op de andere wegen dalen de intensiteiten minder sterk (tot 10%). Uiteraard omdat de intensiteiten hier hoger liggen.

Tabel 7-15 Bestaande en duurzame modal split

	Bestaande modal split	Duurzaam
Kantoren	29%	15%
Schoolgaand	18%	9%
Kleinhandel	10%	10%

Als bestaande modal split wordt 29/71 gehanteerd, als duurzame modal split 15/85 op basis van de maatgevende vervoersbeweging. Bij de duurzame modal split stijgt het aandeel van de overige vervoersmodi verhoudingsgewijs.

Tabel 7-16 Overzicht doorerekende scenario's

Scenario 1a	Basisplan, bestaande modal split
Scenario 1b	Basisplan, duurzame modal split
Scenario 2a	Basisplan + rotatieparking, bestaande modal split
Scenario 2b	Basisplan + rotatieparking, duurzame modal split

7.4.2 Het programma

In het plangebied wordt een stedelijke mix nagestreefd. Er wordt ruimte voorzien voor handel, wonen, kantoren, diensten (politie, verzorging, ...), mobiliteit en parkeren. Er wordt uitgegaan van een realistisch worst case scenario, waar voor de te ontwikkelen oppervlakte volgende verdeelsleutel wordt toegepast.

- Kantoren: 75%
- Commercieel: 5%
- Wonen, voorzieningen, hotel: 20%

Voor de functie wonen, voorzieningen en hotel wordt de keuze gemaakt om ervan uit gaan dat de volle 20% wordt ontwikkeld voor de functie wonen. Deze functie is het meest belastend voor de spitsuren en kan dus als maatgevend worden beschouwd.

Er zijn uiteraard reeds voorzieningen aanwezig op de site. Deze zitten al vervat in de referentiesituaties (gebruikte verkeersnetwerken), waardoor de verkeersgeneratie hiervan niet meer berekend hoeft te worden.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de maximale oppervlakte per functie in het plangebied, de bestaande voorzieningen en de netto te ontwikkelen oppervlakte. De exacte verkeersgeneratie van de bestaande voorzieningen is niet gekend. Deze zitten vervat in de tellingen. Er wordt in de berekening dus aangenomen dat de verkeersgeneratie van de bestaande functies niet zal wijzigen voor de variant met de huidige modal split.

Tabel 7-17 Netto te ontwikkelen oppervlakte plangebied

	Max. stedelijke mix. (realistische worst case)	Bestaande voorzieningen	Netto te ontwikkelen opp.
Wonen, voorzieningen, hotel	64.320 m ²	12.243 m ²	52.077 m ²
Kantoren	241.200 m ²	155.272 m ²	85.928 m ²
Commerciële voorzieningen	16.080 m ²	2.128 m ²	13.952 m ²

7.4.3 Verkeersgeneratie

Voor de verkeersgeneratie van de **woonontwikkelingen** wordt eerst het aantal woningen bepaald. Er wordt uitgegaan van een gemiddelde bruto vloeroppervlakte van 100 m²/woning. Vervolgens wordt een analyse gemaakt van de gemiddelde huishoudgrootte en de samenstelling van de huishoudens. Dit is gebeurd op basis van gegevens van de website <https://stadincijfers.antwerpen.be>. De gemiddelde huishoudgrootte in deze wijk bedraagt 2,88. De nieuwe ontwikkelingen zullen allicht appartementen betreffen (kleinere oppervlakte), de aanname van gemiddeld 2,88 bewoners/woning kan dus als worst case gezien worden. De werkzaamheidsgraad is 0,44. Andere bewoners zijn kinderen, studenten, werkzoekenden en pensioentrekkenden. Aan de hand van het richtlijnenboek wordt vervolgens bepaald hoeveel verkeer tijdens het drukste spitsuur van de ochtend –en avondspits zal plaatsvinden.

Voor **kantoren** wordt uitgegaan van 5 werknemers per 100 m² en een gemiddelde dagelijkse aanwezigheidsgraad van 90%. De aannames voor de verplaatsingen van de werknemers zijn dezelfde als deze van het woon-werk verkeer voor de woonontwikkelingen.

Bij de **commerciële voorzieningen** wordt uitgegaan van **kleinhandel**, en meer bepaald van 2 werknemers per 100 m² en 25 bezoekers per 100 m².

In onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van het bijkomend aantal in- en uitrijdende voertuigen van de netto te ontwikkelen oppervlakte, per spitsuur en per scenario. De verkeersgeneratie van de bestaande functies is niet exacte gekend en zit vervat in de verkeerstelling, er wordt van uitgegaan dat deze niet wijzigen voor de variant met de huidige modal split.

Scenario 1a, basisplan met bestaande modal split

Tabel 7-18 Verkeersgeneratie, scenario 1a

	Ochtendspits		Avondspits	
	IN	UIT	IN	UIT
Auto	774	66	136	595
Openbaar vervoer/te voet	1.599	203	423	1.366
Fiets	240	118	217	318

Scenario 1b, basisplan met duurzame modal split

Tabel 7-19 Verkeersgeneratie, scenario 1b

	Ochtendspits		Avondspits	
	IN	UIT	IN	UIT
Auto	387	33	96	326
Openbaar vervoer/te voet	1.925	237	458	1.589
Fiets	289	133	233	357

Scenario 2a, basisplan + rotatieparking met bestaande modal split

Tabel 7-20 Verkeersgeneratie, scenario 2a

	Ochtendspits		Avondspits	
	IN	UIT	IN	UIT
Auto	926	66	136	696
Openbaar vervoer/te voet	1.599	203	423	1.366
Fiets	240	118	217	318

Scenario 2b, basisplan + rotatieparking met duurzame modal split

Tabel 7-21 Verkeersgeneratie, scenario 2b

	Ochtendspits		Avondspits	
	IN	UIT	IN	UIT
Auto	539	33	96	426
Openbaar vervoer/te voet	1.925	239	458	1.589
Fiets	289	133	233	357

7.4.4 Parkeren

Aangezien er op de site een mix is van woon- en kantoorontwikkelingen is het realistisch te stellen dat er sprake zal zijn van dubbelgebruik. Parkeerplaatsen van woningen kunnen overdag gebruikt worden door kantoren en vice versa. In deze omgeving moet er in het achterhoofd gehouden worden dat het autogebruik veel lager ligt dan gemiddeld in Vlaanderen. Dit wil zeggen dat de auto meer “thuis” staat. De gemiddelde

parkeerbezetting aan woonontwikkelingen zal hoger liggen. Het is realistisch om aan te nemen dat 10% van alle parkeerplaatsen gebruikt kan worden voor dubbelgebruik.

Voor **woningen** wordt uitgegaan van 0,91 voertuigen per gezin. Dit is volgens de mobiliteitsenquête van 2010 het autobezit binnen de singel. Dit cijfer zal zowel gehanteerd worden voor de bestaande als voor de duurzame modal split.

Bij **kantoren** wordt voor de bestaande modal split uitgegaan van de kencijfers uit het CROW (publicatie 317, zeer sterk stedelijke omgeving, centrum). Er wordt rekening gehouden met 0,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor de duurzame modal split ligt het autogebruik 48% lager dan in de bestaande modal split, de parkeerbehoefte zal evenredig dalen (= 0,31 pp/100 m²).

Voor de functie **kleinhandel** wordt de huidige modal split van de werknemers (29% en 15%) en bezoekers (10%) als uitgangspunt genomen. Er wordt uitgegaan van 2 werknemers per 100 m² en 25 bezoekers per 100 m². In deze berekening voor het aantal parkeerplaatsen voor kleinhandel wordt uitgegaan van een worst case scenario, waar elke bezoeker en werknemer één unieke parkeerplaats toegewezen krijgt. In de praktijk zal dit niet nodig zijn (overschatting van de parkeervraag in deze berekeningen), aan de andere kant wordt er uitgegaan van gemiddeld 25 bezoekers/100 m², wat een gemiddelde is, op piekmomenten (vb. koopdagen) zal het aantal bezoekers en de parkeervraag veel hoger zijn (onderschatting van de parkeervraag in deze berekeningen).

De parkeerbehoefte zal steeds afgetoetst worden aan het minimaal aantal parkeerplaatsen zoals beschreven in de bouwcode en voorzien in het RUP. Hiervoor worden volgende normen gehanteerd: 1,35 parkeerplaatsen per woning; 0,6 parkeerplaatsen per 100 m² kantoor; 3,3 parkeerplaatsen per 100 m² kleinhandel.

In onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de toekomstige parkeerbehoefte, dit per scenario. Voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de maximale stedelijke mix voor het plangebied (realistische worst case):

- Wonen, voorzieningen, hotel: 64.320 m²
- Kantoren: 241.200 m²
- Commerciële voorzieningen: 16.080 m²

Scenario 1a, basisplan met bestaande modal split

Tabel 7-22 Parkeerbehoefte scenario 1a

Functie	Geraamde parkeerbehoefte	Rekening houdend met dubbelgebruik
Wonen	579 pp	2.268 pp
Kantoren	1.447 pp	
Commercieel	495 pp	
TOTAAL	2.521 pp	

Scenario 1b, basisplan met duurzame modal split

Tabel 7-23 Parkeerbehoefte scenario 1b

Functie	Geraamde parkeerbehoefte	Rekening houdend met dubbelgebruik
Wonen	579 pp	1.599 pp
Kantoren	748 pp	

Functie	Geraamde parkeerbehoefte	Rekening houdend met dubbelgebruik
Commercieel	450 pp	
TOTAAL	1.777 pp	

Scenario 2a, basisplan + rotatieparking met bestaande modal split

Tabel 7-24 Parkeerbehoefte scenario 2a

Functie	Geraamde parkeerbehoefte	Rekening houdend met dubbelgebruik
Wonen	579 pp	2.718 pp
Kantoren	1.447 pp	
Commercieel	495 pp	
Rotatieparking	500	
TOTAAL	3.021 pp	

Scenario 2b, basisplan + rotatieparking met duurzame modal split

Tabel 7-25 Parkeerbehoefte scenario 2b

Functie	Geraamde parkeerbehoefte	Rekening houdend met dubbelgebruik
Wonen	579 pp	2.049 pp
Kantoren	748 pp	
Commercieel	450 pp	
Rotatieparking	500	
TOTAAL	2.277 pp	

7.4.5 Ontsluiting en toedeling op het netwerk

Uit de beschrijving van de referentiesituatie en voornamelijk uit de intensiteitsmetingen volgt dat er in de nabijheid van het plangebied veel interactie is tussen voetgangers, fietsers, privaat gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer. Dit maakt dat deze omgeving een hoge mate van complexiteit kent. Daarom zijn veiligheid voor alle weggebruikers, leesbaarheid van de omgeving, multimodale bereikbaarheid en zeker ook leefbaarheid in dit dens gebied belangrijke randvoorwaarden. Op basis van deze randvoorwaarden is ervoor gekozen om 1 in- en uitrit te voorzien tot de geclusterde parking in de projectzone.