

PLAN-MER RUP PELIKAANSTRAAT

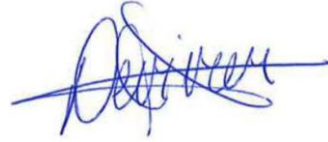
Niet technische samenvatting

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



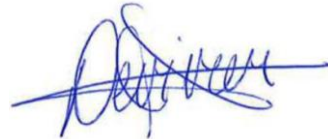
MER-deskundige geluid en trillingen
Guy Putzeys



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.....	8
1.1	Korte beschrijving van voorliggend plan.....	8
1.2	Initiatiefnemer	8
2	Situering.....	9
2.1	Ruimtelijke situering.....	9
2.2	Juridische en beleidsmatige situering.....	9
2.2.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....	9
2.2.2	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen	11
2.2.3	Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen s-RSA.....	11
2.2.4	Gewestplan	13
2.2.5	Bouwcode	13
2.3	Voorgesteld team van MER-deskundigen	14
2.4	Toetsing aan de project-m.e.r.-plicht.....	14
2.5	Verdere procedures en besluitvorming.....	15
2.5.1	Watertoets.....	15
2.5.2	Ruimtelijk uitvoeringsplan	15
2.5.3	Vergunningsprocedure	16
3	Het plan.....	17
3.1	Aanleiding en verantwoording	17
3.2	Afbakening van het plangebied	17
3.3	Programma	18
3.4	Ruimtelijke concepten.....	19
3.4.1	De randen	19
3.4.2	Het binnengebied	19
3.5	Inrichting.....	20
4	Alternatieven.....	24
4.1	Nulalternatief.....	24
4.2	Programma-alternatieven.....	24
4.3	Locatiealternatieven	24
4.4	Inrichtingsalternatieven	24
4.5	Ontsluitingsalternatieven	24
4.6	Uitvoeringsalternatieven	24
4.7	Te onderzoeken alternatieven	24
5	Milieuonderzoek	25
5.1	Discipline Mens-Mobiliteit	25
5.1.1	Referentiesituatie 1.....	25
5.1.2	Referentiesituatie 2.....	25
5.1.3	Milieueffecten	25
5.2	Discipline Geluid	26
5.2.1	Referentiesituatie 1.....	26
5.2.2	Referentiesituatie 2.....	26
5.2.3	Milieueffecten	26
5.3	Discipline Lucht	26
5.3.1	Referentiesituatie 1.....	26
5.3.2	Referentiesituatie 2.....	26
5.3.3	Milieueffecten	27
5.4	Discipline Bodem	27
5.4.1	Referentiesituatie 1 en 2.....	27
5.4.2	Milieueffecten	27
5.5	Discipline Water	27
5.5.1	Referentiesituatie 1 en 2.....	27

5.5.2	Milieueffecten	28
5.6	Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	28
5.6.1	Referentiesituatie 1.....	28
5.6.2	Referentiesituatie 2.....	29
5.6.3	Milieueffecten	29
5.7	Discipline Mens-Ruimte en Gezondheid	30
5.7.1	Referentiesituatie 1.....	30
5.7.2	Referentiesituatie 2.....	31
5.7.3	Milieueffecten	31
6	Milderende maatregelen	34
7	Synthese.....	36

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 Zonerings
- 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

1 INLEIDING

Dit document betreft de niet-technische samenvatting van het plan-MER voor het RUP Pelikaanstraat te Antwerpen, met andere woorden een beknopte samenvatting van het eigenlijke milieueffectrapport bestemd voor publiek en stakeholders. Een milieueffectrapport is een openbaar document waarin de milieueffecten van een planproces of project en de eventuele alternatieven voor dat planproces of project, worden onderzocht. Het milieueffectrapport beslist niet of het project of planproces een vergunning krijgt, dit wordt beslist door de vergunningverlener die hierbij rekening houdt met milieueffectrapport.

De niet technische samenvatting heeft als doel om aan publiek en belanghebbenden de relevante informatie uit het milieueffectrapport van het project of plan te communiceren en hiermee de publieke participatie in het verdere proces te bevorderen. Voor de uitgebreide, meer technische informatie kan het eigenlijke milieueffectrapport geraadpleegd worden.

1.1 Korte beschrijving van voorliggend plan

Het plan dat in voorliggend plan-MER beoordeeld wordt, is het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) "Pelikaanstraat", dat het momenteel geldende BPA zal bijsturen en actualiseren. De concrete aanleiding voor de opmaak van dit RUP zijn de plannen van de eigenaar van de braakliggende grond in het zuiden van het plangebied, de zogenaamde "Pelikaansite". Op de site wordt een mix voorzien van kantoren, woningen, assistentiewoningen, hotel, gemeenschapsvoorzieningen en commerciële functies. Hierdoor wordt het maximaal aandeel aan nevenbestemmingen in het plangebied bereikt, wat de ontwikkelingsmogelijkheden in het overig deel van het plangebied beperkt. Daarom is een integrale aanpak voor het volledig plangebied van het BPA aangewezen.

1.2 Initiatiefnemer

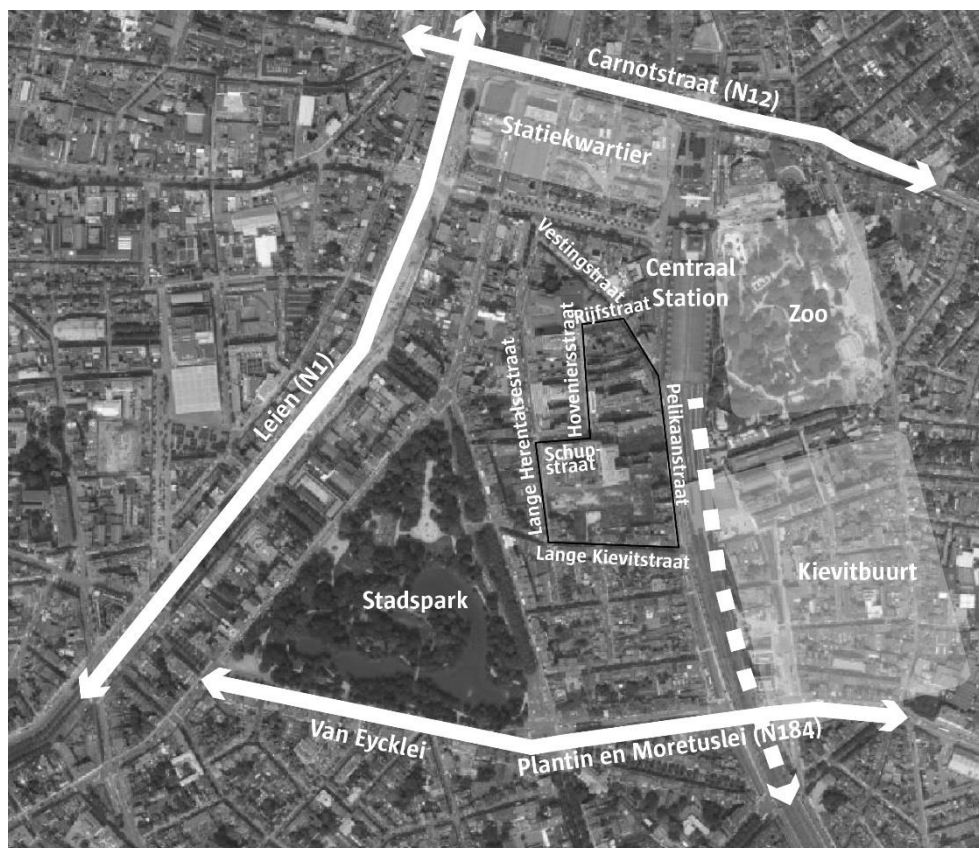
Stad Antwerpen
Contactpersoon : Tom Leenders
Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling
Den Bell, Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen
tel +32 3 338 23 39 | ruimtelijkeplanning@stad.antwerpen.be

2 SITUERING

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 Rijfstraat 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) 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 2-1 Situering plangebied op microniveau

2.2 Juridische en beleidsmatige situering

Hieronder worden de voornaamste beleidsplannen toegelicht. Voor andere relevante beleidsplannen of juridische context op gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau wordt verwezen naar het eigenlijke milieueffectrapport.

2.2.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Volgende selecties zijn relevant:

Binnen het RSV worden vier basisdoelstellingen naar vorgeschoven 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:
 - Stimuleren en concentreren van activiteiten waarbij samenhang en verweving centraal staat met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied;
 - 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
 - Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. Hierbij worden stedelijke gebieden leefbaar gehouden door de automobiliteit 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 woongelegenheden, 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 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.

2.2.3 Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen s-RSA

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 herprofilen. 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.

2.2.4 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.

2.2.5 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,...

2.3 Voorgesteld team van MER-deskundigen

Het MER werd opgesteld door dit team van erkende MER-deskundigen.

Discipline	Naam	Erkenningsnummer	Erkenning vervalt op
Coördinator	Anne Devivier		
Discipline mens - deeldomein mobiliteit	Stijn Van Pee	MER/EDA/813	Onbeperkt
Geluid en trillingen	Guy Putzeys	MER/EDA/393/V2	Onbeperkt
Lucht	Anne-Marieke Cools	MER/EDA/705	Onbeperkt
Bodem	Anne Devivier	MER/2016/00004	Onbeperkt
Water	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).

2.4 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).

Eenzijds 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 effecten niet worden uitgesloten. Daarom wordt er overgegaan tot de opmaak van een plan-MER.

2.5 Verdere procedures en besluitvorming

2.5.1 Watertoets

Samen met het plan-MER worden de nodige elementen voor het opstellen van een Watertoets conform de bepalingen van het decreet Integraal Waterbeleid aangeleverd. Eenmaal de bestemmingswijziging is vastgelegd en meer projectinformatie bekend is, wordt deze 'toets' op een meer gedetailleerde wijze opnieuw uitgevoerd in functie van de vergunningsaanvraag.

2.5.2 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.

2.5.3 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.

3 HET PLAN

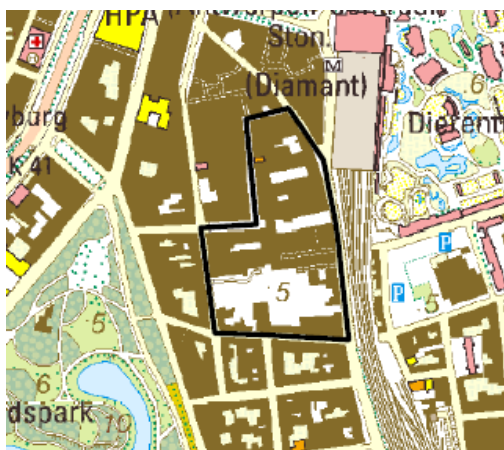
3.1 Aanleiding en verantwoording

Het plangebied wordt gekenmerkt door enerzijds een sterk verouderd patrimonium en anderzijds een groot aandeel 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.

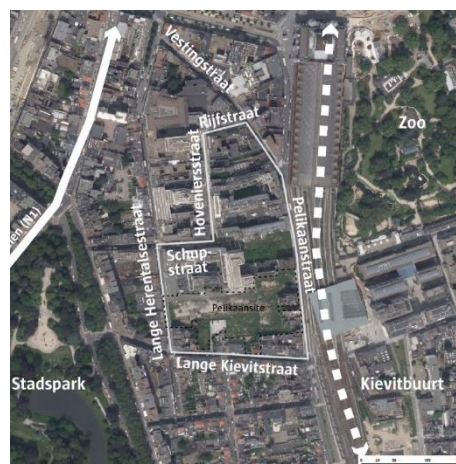
De concrete aanleiding voor de opmaak van het RUP Pelikaanstraat is de intentie van de eigenaar van de braakliggende gronden, de zogenaamde “Pelikaansite”. Voor deze site is ontwerpmatig onderzoek uitgevoerd en werd door de ontwikkelaar in samenspraak met de stad gewerkt aan een gemeenschappelijke ontwikkelingsvisie. 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.

3.2 Afbakening van het plangebied

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



Figuur 3-1 Topografische kaart



Figuur 3-2 Orthofoto

3.3 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 om 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 omgevingsvergunningaanvragen 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 planologisch echter niet de worst case situatie.

Tabel 3-1 Oppervlakte per functie in het RUP Pelikaanstraat

Oppervlakte Kennisgeving (m ²)		Oppervlakte Plan-MER (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.

3.4 Ruimtelijke concepten

3.4.1 De randen

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

- **Verbinding van omgeving, buurten en straten:**
Het RUP versterkt de twee belangrijke verbindingen ter hoogte van het plangebied: Centraal Station – Stadspark en Kievitplein – Keyserlei.
- **Grandeur van weleer & gemengd stadsmilieu:**
Een minimum percentage aan commerciële ruimte in de plint moet de levendigheid van weleer weer terugbrengen.
De beveiligde zone ter hoogte van de Diamantstraten wordt bevestigd 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.
 - Lange Kievitstraat maximum van 5 bouwlagen
 - Lange Herentalsestraat : bebouwing springt terug na de 5^e bouwlaag; maximaal 8 bouwlagen hoog
 - Hoveniersstraat en de Pelikaanstraat variatie van bouwhoogte gemiddelde maximale bouwhoogte van 34 m, met een minimum van 19 m en een maximum van 45 m.
 - Schupstraat 45 m
 - Rijfstraat 30 m

Daarnaast worden hogere bouwvolumes ingepland. 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.
- **Kleine schaal, grote schaal:** Doorheen de jaren is de kleine korrel stelselmatig vervangen door een steeds grotere korrel. Met name voor de Lange Herentalsestraat en de Lange Kievitstraat 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.
- **Ontsluiting & parkeervoorziening:** Een functioneel, verkeersveilig en leesbaar openbaar domein met hoge verblijfskwaliteit op maat van het Centraal Station blijft het uitgangspunt. Het RUP voorziet in doorsteken en toegangen voor langzaam verkeer die de verschillende hoven met elkaar en met de omliggende straten verbinden. Parkeerruimtes worden ondergronds voorzien, gescheiden van langzaam verkeer en in de mate van het mogelijke gebundeld.

3.4.2 Het binnengebied

Ook voor ‘het binnengebied’ worden verschillende concepten gedefinieerd:

- **Het hoven-model:** Historisch is een hofstructuur ontstaan in het plangebied. Deze hoven zullen worden vastgelegd in het RUP, waarbij er ruime aandacht gaat naar een kwalitatieve inrichting van deze hoven.

- Densiteit en hoogbouw: Gezien de centrale ligging is een hoge densiteit hier aangewezen. Twee hoogteaccenten met een maximale hoogte van 100 m zijn toegelaten.
- Doorwaadbaarheid: het zuidelijk deel van het binnengebied is doorwaadbaar door verschillende doorgangen. Deze doorgangen zijn enkel toegankelijk voor voetgangers en fietsers en hebben overdag een publiek karakter.

3.5 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.

Hoven

De ligging en oppervlakte van de hoven wordt vastgelegd op het grafisch plan. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen private en publieke hoven.

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
- 1 hoogstammige boom per 500 m²

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
- 1 hoogstammige boom per 500 m²

Bebouwde ruimte

De vooropgestelde bouwhoogtes worden weergegeven in onderstaande figuur.

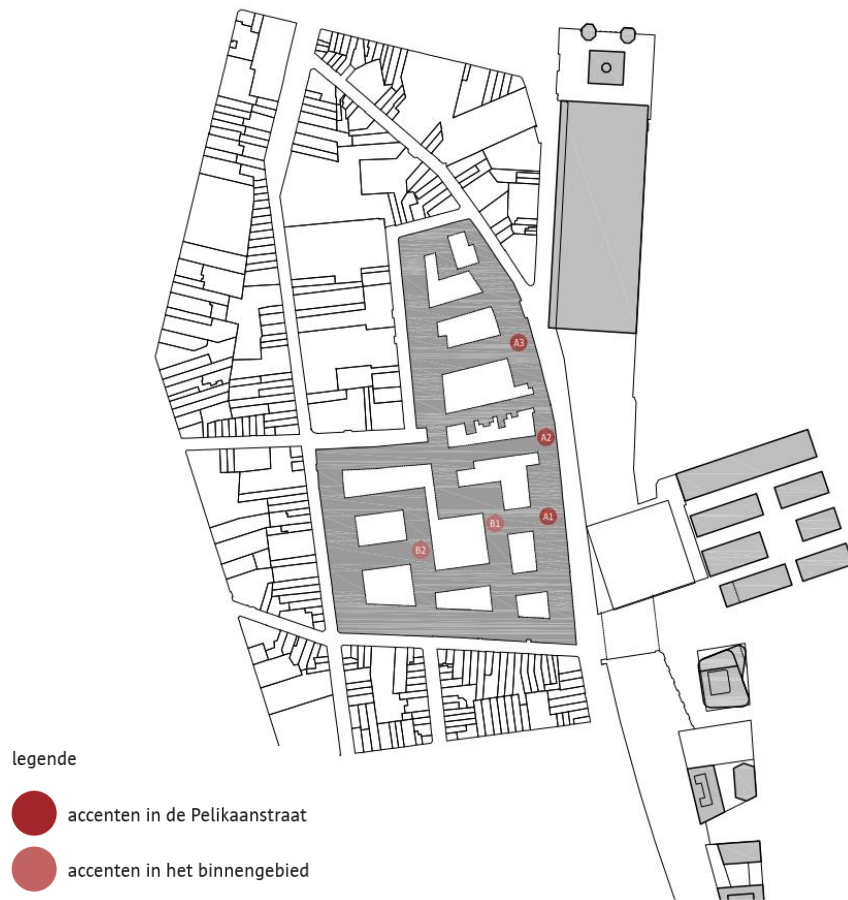


Figuur 3-3 Bouwhoogtes

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. Voor de hoogbouvvolumes wordt gekozen voor woontorens die slanker zijn dan kantooortorens.



Figuur 3-4 Hoogte-accenten

Centraal in het binnengebied worden eveneens twee hoogbouwvolumes voorzien. De torens hebben een maximale bouwhoogte van 100 m. 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.

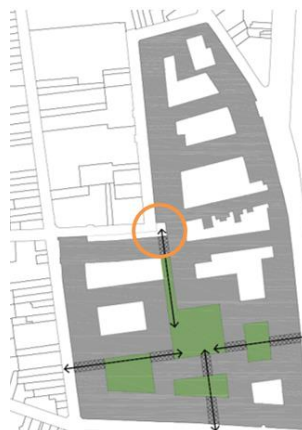


Figuur 3-5 Toerit tot de geclusterde ondergrondse parking

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 doorgangen zijn enkel toegankelijk voor voetgangers en fietsers en hebben overdag een publiek karakter.

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.

Het basisplan omvat enkel parkeerplaatsen in functie van de ontwikkeling in het plangebied, namelijk ca. 2.900 (cfr. 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

Gezien het plan vooral een herziening inhoudt van het BPA "Pelikaansite", zijn er voor het basisalternatief geen locatiealternatieven aan de orde.

4.4 Inrichtingsalternatieven

Er worden geen inrichtingsalternatieven onderzocht in het MER. Vanuit de effectbeoordeling is het wel mogelijk dat er inrichtingsalternatieven worden voorgesteld als milderende maatregel.

4.5 Ontsluitingsalternatieven

In voorliggend plan-MER worden in de discipline verkeer 2 varianten onderzocht met betrekking tot de modal split. Enerzijds wordt de huidige modal split onderzocht, anderzijds (gezien de nabije ligging van het station) een meer duurzame modal split.

4.6 Uitvoeringsalternatieven

Een uitvoeringsalternatief is een alternatief dat betrekking heeft uit de uitvoering. Gezien dit betrekking heeft op de aanlegfase en het hier een plan-MER betreft, zijn deze hier niet aan de orde. Toch kunnen vanuit het MER aanbevelingen geformuleerd worden over de wijze van uitvoering om negatieve effecten bij de latere uitvoering te vermijden.

4.7 Te onderzoeken alternatieven

In het MER werden volgende alternatieven 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 MILIEUONDERZOEK

5.1 Discipline Mens-Mobiliteit

5.1.1 Referentiesituatie 1

Het plangebied bevindt zich in de nabije omgeving van het Centraal station van Antwerpen. Er is veel interactie tussen voetgangers, fietsers, privaat gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer. Dit maakt dat de omgeving een hoge mate van complexiteit kent. Naast doorstroming zijn verkeersveiligheid, leefbaarheid en parkeren belangrijke parameters voor de evaluatie van de discipline mobiliteit. Voor al deze effectgroepen zijn er al in de eerste referentiesituatie (feitelijke toestand) belangrijke bezorgdheden.

5.1.2 Referentiesituatie 2

Wanneer het plangebied volledig zou ontwikkeld zijn volgens het BPA, zou het gebied een veel hogere verkeersgeneratie kennen, met gevolgen voor doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid en parkeren.

5.1.3 Milieueffecten

Voor het plangebied zullen 2 alternatieven bestudeerd worden. In het basisplan wordt de zone Pelikaanstraat ontwikkeld. In een tweede alternatief wordt bijkomend nog een rotatieparking van 500 parkeerplaatsen voorzien. Verder worden er voor beide alternatieven ook twee varianten op de modal split doorgerekend. Een eerste variant met de bestaande modal split in het plangebied en een tweede variant met een meer duurzame modal split.

Uit de evaluatie blijkt dat een rotatieparking in sterke mate verkeersgenererend is. Zowel wanneer de bestaande als duurzame modal split wordt toegepast zal dit scenario de draagkracht van het verkeersnetwerk overschrijden. Het gebruik van parkeerplaatsen binnen het plangebied als rotatieparking wordt bijgevolg uitgesloten.

In het alternatief zonder rotatieparking worden bij voor alle effectgroepen zeer sterke negatieve effecten vastgesteld wanneer wordt uitgegaan van de bestaande modal split. Dit doet concluderen dat voor het hele plangebied naar een ambitieuze duurzame modal split gestreefd moet worden, waarbij het autogebruik meer dan halveert ten opzichte van de bestaande toestand. Daarom wordt er voorgesteld om maatregelen te nemen die de verkeersgeneratie van de functies in het plangebied zullen beperken. Verder blijkt ook nog uit de analyse dat het voorzien van één in/uitrit, in alle effectgroepen, belangrijke negatieve effecten met zich zal meebrengen. Als bindende milderende maatregel geldt dan ook dat het in- en uitrijdend verkeer over 3 in/uitritten verdeeld moet worden.

Aangezien het plangebied ontsloten wordt door wegen die belangrijk zijn voor alternatieve modi en aangezien er moet gestreefd worden naar een duurzame modal split, zal de weginfrastructuur dergelijke modal split ook mogelijk moeten maken. Er worden dan ook infrastructurele milderende maatregelen voorgesteld die maximaal een hoog comfort en goede doorstroming van voetgangers en fietsers moeten mogelijk maken.

5.2 Discipline Geluid

5.2.1 Referentiesituatie 1

Momenteel wordt het omgevingsgeluid nagenoeg volledig bepaald door het wegverkeer in de straten enerzijds en voor de woningen in de Simonstraat – Pelikaanstraat ook door het spoorverkeer.

5.2.2 Referentiesituatie 2

Wanneer het plangebied volledig zou ontwikkeld zijn volgens het BPA, zou het gebied een veel hogere verkeersgeneratie kennen, wat een invloed zal hebben op het omgevingsgeluid.

5.2.3 Milieueffecten

Voor scenario 1a kunnen we besluiten dat het wegverkeersgeluid ter hoogte van de Lange Herentalseestraat en de Lange Kievitstraat met meer dan 3 dB(A) zal stijgen ten opzichte van referentiesituatie 1. Ten opzichte van referentiesituatie 2 is er dan weer een daling merkbaar in de Lange Herentalseestraat en Lange Kievitstraat.

Voor scenario 1b is er een stijging van minder dan 3 dB(A) in de Lange Herentalseestraat ten opzichte van referentiesituatie 1. Het effect moet dan als -1 beoordeeld worden. Indien de vergelijking met referentiesituatie 2 wordt gemaakt, is er een duidelijke daling tot 3 dB(A) en zelfs 6 dB(A) in de Lange Herentalseestraat. Het effect kan als +1 / +2 worden bestempeld.

Het effect van scenario 2b op het omgevingsgeluid is nog groter dan scenario 1b. Een stijging van meer dan 6 dB(A) komt voor zodat het effect voor deze straat als -2 moet beoordeeld worden. Ten opzichte van referentiesituatie 2 is er geen verhoging noch verlaging zodat het effect overal in het studiegebied als 0 moet beoordeeld worden.

Daar het plan een bijkomend verkeersgenererend effect heeft ten opzichte van referentiesituatie 1, maar een verkeersminderend effect ten opzichte van referentiesituatie 2, is de bijstelling van het bestaand BPA naar een nieuw plan positief voor de toekomst.

5.3 Discipline Lucht

5.3.1 Referentiesituatie 1

Het plangebied situeert zich in een omgeving waar de huidige luchtkwaliteit (2017) reeds kwalitatief laag is. Ter hoogte van enkele nabijgelegen straten worden de parameters NO₂ en PM_{2,5} als kritisch aanzien.

5.3.2 Referentiesituatie 2

Referentiesituatie 2 kenmerkt zich door een hogere verkeersgeneratie dan referentiesituatie 1 waardoor ook op het vlak van luchtkwaliteit méér negatieve effecten te verwachten zijn dan referentiesituatie 1. Daardoor is een aanpassing van het BPA op vlak van luchtkwaliteit te verantwoorden.

5.3.3 Milieueffecten

Uit de effectbeoordeling bleek dat een duurzame modal split zorgt voor een betere luchtkwaliteit dan de huidige modal split. De rotatieparking met 1 in-/uitrit zorgt niet voor een betere luchtkwaliteit dan van hetzelfde scenario zonder rotatieparking. Indien de rotatieparking echter voorzien is van 3 in-/uitritten worden de wegsegmenten die in de andere scenario's de hoogste impact ondervinden ontlast ten koste van enkele andere wegsegmenten.

De effecten van de vooropgestelde 4 scenario's zijn steeds groter dan de beschouwde referentiesituatie 1, maar steeds kleiner dan de referentiesituatie 2.

5.4 Discipline Bodem

5.4.1 Referentiesituatie 1 en 2

De ondiepe ondergrond in het plangebied bestaat uit zandig materiaal. De natuurlijke bodems zijn volledig verstoord door bebouwing, verharding en ophoging.

In het verleden zijn er heel wat bodemonderzoeken uitgevoerd in en in de omgeving van het plangebied. Hieruit kan worden afgeleid dat er enkele verontreinigingen aanwezig zijn in de bodem en/of het grondwater. Het betreft echter geen verontreinigingen waar een risico van uitgaat.

5.4.2 Milieueffecten

Het RUP zal zorgen voor een toename van de verhardingsgraad in het plangebied, en dit voornamelijk omwille van de bebouwing van de Pelikaansite in het zuiden. Wanneer er vergeleken wordt met het BPA, waarin het gebied volledig kan worden verhard en of bebouwd, betekent het RUP een verbetering van het bodemgebruik omwille van het vrijwaren van groene zones ter hoogte van de hoven.

Bij werkzaamheden en exploitatie van het project kunnen altijd calamiteiten optreden met olie of brandstof ter hoogte van werktuigen of voertuigen.

5.5 Discipline Water

5.5.1 Referentiesituatie 1 en 2

De watervoerende laag boven de Boomse klei in het plangebied is ca. 30 m dik en bestaat uit het Quartair aquifersysteem en de Tertiaire zanden van Berchem. Uit gegevens van het grondwatermeetnet van de stad Antwerpen blijkt dat de grondwatertafel ter hoogte van het plangebied zich redelijk diep bevindt, nl. 7 tot 9,5 m onder het maaiveld. Deze lage grondwaterstand is het gevolg van een permanente bemaling voor de HST-verbinding in Antwerpen Centraal.

In of nabij het studiegebied zijn geen meetpunten uit het grondwater(kwaliteits)meetnet gesitueerd. Enige info m.b.t. de grondwaterkwaliteit kan gehaald worden uit beschikbare bodemdossiers. Op basis hiervan kan gesteld dat ter hoogte van perceel 1179B21 verhoogde concentraties aan arseen en minerale olie in het grondwater aanwezig zijn. In het plan- of studiegebied zijn geen waterlopen gelegen. Het plangebied ligt in het Beneden-Scheldebekken, in het deelbekken van de Scheldehaven.

De nabijgelegen stadsvijver werd vóór 1930 gevoed door de Herentalse Vaart, maar na de afkoppeling ervan enkel nog door grondwater. Een aandachtspunt voor de stadsvijver is de gevoeligheid ervan voor droogvallen ten gevolge van werkzaamheden in de omgeving. Het plangebied en omgeving betreft geen gebied dat gevoelig is voor overstromingen. Volgens de zoneringsplannen van de VMM is het plangebied volledig gelegen binnen centraal gebied. De afwatering van het plangebied gebeurt via een gemengd stelsel.

5.5.2 Milieueffecten

De impact van het plan ten aanzien van de discipline water is over het algemeen verwaarloosbaar tot beperkt. Enkel secundaire effecten via bemaling kunnen potentieel aanleiding geven tot een negatief (tijdelijke daling waterstand stadsvijver) of een aanzienlijk negatief effect (verspreiding van verontreinigingen). Een bemalingsstudie op projectniveau en desgevallend aangepaste maatregelen kunnen dit effect op projectniveau evenwel teniet doen.

Ten opzichte van de referentiesituatie 1 resulteert het plan wat het afvoergedrag betreft in een beperkt negatief effect, doordat enerzijds de verharde oppervlakte toeneemt maar anderzijds de geldende regelgeving (gewestelijke hemelwaterverordening en de bouwcode van de stad) ervoor zorgt dat het effect beperkt blijft. Ten opzichte van referentiesituatie 2, het BPA, scoort het plan op dit vlak beperkt positief, daar de verharde oppervlakte eerder afneemt. Het effect op de oppervlaktewaterkwaliteit is ten aanzien van beide referentiesituaties verwaarloosbaar, doordat er wordt voorzien in een gescheiden riolering en zal worden voldaan aan de hemelwaterverordening.

Het alternatief met de rotatieparking houdt voor de discipline Water niet meer effecten in dan het basisplan.

5.6 Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

5.6.1 Referentiesituatie 1

Het plangebied is gelegen in de 19^{de} eeuwse gordel van de stad Antwerpen (district Antwerpen-Noord) tussen de Leien en het Centraal station.

Het plangebied wordt voornamelijk gekenmerkt door een bebouwde omgeving binnen de diamantwijk in de stad Antwerpen. Aanvankelijk vestigde de diamantsector zich aan de Pelikaanstraat en werden diamanten verhandeld in de cafés nabij het treinstation. De diamanthandel was vanaf eind de 19^{de} eeuw aanwezig in deze straat met diamantslijperijen en woningen voor Joodse diamantairs. In 1899 werd in de tuin van de woningen in de Pelikaanstraat 44-46 een synagoge gebouwd voor de grote Joodse gemeenschap in deze buurt. De synagoge werd in 1909 omgebouwd tot diamantslijperij. Vier jaar later wordt de synagoge in de Hoveniersstraat ingehuldigd.

Omwille van veiligheidsredenen trok de sector zich meer en meer terug langs de zogenaamde “diamantstraten” of “binnenstraten”, zijnde de Schup-, Hoveniers- en Rijnstraat. Verschillende gebouwen en percelen langs de rand van het bouwblok (Vestingstraat, Pelikaanstraat, Lange Kievitstraat) zijn onder andere hierdoor ofwel ingevuld door andere functies ofwel leeg komen te staan of braakliggend.

De volledige diamantwijk is sinds de tweede helft van de 20^{ste} eeuw constant onderhevig aan zware verbouwingen en sloop, wat een verloederde indruk geeft aan de wijk.

Het noordelijke deel van het plangebied wordt ingevuld door hoge, grootschalige kantoorgebouwen, met centraal in het plangebied de hoogste gebouwen tot 10 bouwlagen (hoogte tot max. 48 m).

De gebouwen langs de Lange Kievitstraat in het zuiden van het plangebied, zijn kleinschaliger (4 bouwlagen, hoogte tot 18 m) en sluiten aan bij het omliggende woonweefsel. Tussen de grootschalige kantoorgebouwen en de woningen langs de Lange Kievitstraat bevindt zich een groot braakliggend terrein.

Door de dichte bebouwing van het noordelijke deel van het plangebied is vanaf de omliggende straten (Pelikaanstraat, Vestingstraat, Hoveniersstraat, Lange Herentalsestraat) het zicht op het binnengebied onttrokken. Vanaf de straat is er enkel zicht op de aaneengesloten gevelrij. Een aantal van de gebouwen staat leeg. De combinatie van de dichte bebouwingsstructuur, de hoge bebouwing en de smalle straten (Vestingstraat, Hoveniersstraat, Schupstraat en Lange Herentalsestraat) zorgt voor een eerder donkere en benauwde indruk. Deze elementen in combinatie met de soms verouderde en verloederde aanblik van de gebouwen, leegstand en de afwezigheid van groen zorgen voor een lagere beeldkwaliteit. Wel bevinden er zich enkele historische, architecturaal waardevolle panden in het noordelijke deel van het plangebied, die voornamelijk gelinkt zijn aan de diamantsector.

5.6.2 Referentiesituatie 2

Rekening houdende met de ontwikkeling volgens het BPA zal in referentiesituatie 2 het huidige braakliggende terrein binnen het plangebied (de Pelikaansite) ook ingevuld zijn. Het plangebied kent hierdoor enerzijds een compactere opvulling in het zuidelijke deel, anderzijds worden binnen het plangebied hoven voorzien, welke voor open ruimte binnen de bouwblokken zorgen. Centraal in het zuidelijke deel bevindt zich een openbaar binnenplein dat via toegangen vanuit de omliggende straten kan bereikt worden. De hoogtes van de randen van de bouwblokken zijn afgestemd op de breedte van de straat en de bebouwing in de omgeving. De maximale bouwhoogte bedraagt 50 m, er zijn geen hoogteaccenten voorzien.

De waardevolle panden binnen het plangebied (beschermd erfgoed en bouwkundige relictten) zijn behouden.

Gezien volgens het BPA ondergrondse bouwlagen mogelijk zijn, bestaat de kans op een grotere verstoring van de bodem en dus op een grotere verstoring van mogelijk archeologisch erfgoed dan momenteel het geval is. Hierbij dient evenwel gesteld dat er ter hoogte van het braakliggend terrein binnen het plangebied reeds archeologisch vooronderzoek werd uitgevoerd en dat deze zone op het geoportaal Onroerend Erfgoed is aangeduid als een zone waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.

5.6.3 Milieueffecten

Vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden weinig negatieve effecten verwacht door het plan. Ten aanzien van de huidige feitelijke situatie (referentiesituatie 1) kan het plan zorgen voor een kwaliteitsverhoging en verhoging van de beeldwaarde van het gebied. Op vandaag kent het plangebied immers een lage beeldkwaliteit, met weinig interne structuur en weinig (landschappelijke) kwaliteiten. De herinrichting van het plangebied heeft de potenties om het eerder onsamenhangende gebied (contrasterend noordelijk en zuidelijk deel) om te vormen naar een kwalitatief meer gemengd multifunctioneel stedelijk gebied, afgestemd om het stedelijk landschap van de omgeving, en zo een meer levendige en gestructureerde wijk te creëren voor de omgeving.

Het potentieel om dit te creëren zal grotendeels afhangen van de architecturale en stedenbouwkundige uitwerking van de gebouwen en (publieke) hoven die het plan voorziet. Het plan voorziet reeds een aantal ruimtelijke concepten om een

gestructureerde wijk te creëren aansluitend bij de omgeving (maximale bouwhoogtes en gabarieten afgestemd op omgeving, (publieke) hoven met minimaal aan groen, trage verbindingen). Op lokaal niveau zullen deze concepten, met het vergroten van de toegankelijkheid, voorzien van grotere groene hoven, bouwvolumes afgestemd op de omgeving, ... zorgen voor een kwaliteitsverhoging van het gebied.

Echter zijn er nog een aantal aandachtspunten waarbij dient rekening te worden gehouden bij de effectieve uitwerking op projectniveau. Zo zal bij opmaak van een globale inrichtingsstudie op projectniveau de nodige aandacht moeten worden besteed aan de inpassing van de hoogteaccenten met de nodige aandacht voor schaduw en bezonning en ruimtelijke kwaliteit, architecturale detaillering bij overgang en raakvlakken tussen nieuw volumes en oorspronkelijk bouwkundige erfgoedwaarden, de wenselijkheden en potenties voor de invulling met hoogstammig groen voor het gebied zelf en in relatie tot de omgeving (stapsteenverbinding Zoo-stadspark) en naar de combinatiemogelijkheden van een ondergronds bouwvolume met opgaand en hoogstammig groen (mits een goede afweging tussen hoogstammig groen en voldoende zonlicht en open ruimte). Dit zijn randvoorwaarden die minimaal dienen te worden meegenomen in de op te maken inrichtingsstudie.

Daarnaast dient ook aandacht te worden besteed aan de kwalitatieve architecturale uitwerking van nieuwe gebouwen, het gebruik van hoogwaardige materialen, garanderen van voldoende licht (bij voorkeur natuurlijk licht) en hoogwaardige afwerkingen (materialen, ...), het voorzien van voldoende groen en andere elementen zoals zitbanken, (beperkte) verlichting, ... ter hoogte van het (semi-)publiek plein en hoven. Het maximaal inzetten op groendaken met voorzien van bloemrijke intensieve bloemperken kan aanvullend op de versterking van de (landschaps)ecologische structuur een habitat creëren in functie van insecten.

De effecten van het plan ten aanzien van referentiesituatie 2 zijn voor alle effectgroepen verwaarloosbaar voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Behalve mbt het aspect inzake perceptieve kenmerken en belevingswaarde besteedt het plan algemeen meer aandacht aan een kwaliteitsvolle inrichting van de hoven, naar lichtinval, aantal hoven, groeninrichting, ten aanzien van invulling volgens het BPA, waardoor de impact van het plan (tav kwaliteit buitenruimte en) hiervoor beperkt positiever is.

5.7 Discipline Mens-Ruimte en Gezondheid

5.7.1 Referentiesituatie 1

Het plangebied is gelegen in de 19^{de}-eeuwse gordel van de stad Antwerpen tussen de Leien en het Centraal station. Het gebied maakt deel uit van de Diamantwijk, de wijk die begrensd wordt door de Keyserlei, de Pelikaanstraat en het Centraal Station, de Plantin en Moretuslei, het stadspark en de Leien.

Vandaag wordt het grootste aandeel binnen de diamantwijk ingevuld door kantoren. Zo bestaat het noordelijke deel van het plangebied voornamelijk uit kantoren en handel in functie van de diamantsector. Deze dichtbebouwde noordelijke zone zorgt ervoor dat het zicht op het binnengebied vanaf de omliggende straten (Pelikaanstraat, Vestingstraat, Hoveniersstraat, Lange Herentalsestraat) onttrokken wordt, enkel de gevelrijen zijn zichtbaar. Een aantal van de gebouwen staat momenteel leeg. De combinatie van de dichte bebouwingsstructuur, de hoge bebouwing en de smalle straten (Vestingstraat, Hoveniersstraat, Schupstraat en Lange Herentalsestraat) zorgt voor een eerder donkere en benauwde indruk. Deze elementen in combinatie met de soms verouderdere en

verloederde aanblik van de gebouwen, en de afwezigheid van groen zorgen voor een lagere beeldkwaliteit.

Aan de zuidzijde van het plangebied, langs de Lange Kievitstraat, bevinden zich verschillende rijwoningen en enkele detailhandelszaken. De bebouwing is hier veel kleinschaliger en sluit aan bij het omliggende woonweefsel. Op vandaag is een groot deel van de panden hier leegstaand.

Het noordelijke deel en de woningen langs de Lange Kievitstraat worden van elkaar gescheiden door een groot braakliggend terrein ("Pelikaansite"). Vanaf enkele openingen in de Lange Kievitstraat is er zicht op dit braakliggende terrein en op grootschalige kantoorgebouwen van het noordelijke gebied.

Op vlak van gezondheid blijkt in de omgeving van het plangebied een slechte luchtkwaliteit, gezien de gezondheidskundige advieswaarde voor de belangrijkste parameters (NO₂ en PM_{2,5}) reeds overschreden worden. Ook op vlak van geluidsklimaat kan het omgevingsgeluid in het studiegebied als "Lawaaïg" worden benoemd, met veelal een overschrijding van de gezondheidskundige advieswaarde voor matige hinder overdag. Het omgevingsgeluid is hoog en dit door het wegverkeer. Indien enigszins verder af van de drukke wegenis wordt gemeten dan zakt het omgevingsgeluid wel indien er geen andere stoorbronnen zijn.

5.7.2 Referentiesituatie 2

Rekening houdend met een volledige ontwikkeling volgens het BPA zal in referentiesituatie 2 het huidige braakliggende terrein binnen het plangebied ook ingevuld zijn. Het plangebied kent hierdoor enerzijds een compactere opvulling in het zuidelijke deel, anderzijds worden binnen het plangebied hoven voorzien, die voor open ruimte binnen de bouwblokken zorgen. Centraal in het zuidelijke deel bevindt zich een openbaar binnenplein dat via toegangen vanuit de omliggende straten kan bereikt worden.

De hoogtes van de randen van de bouwblokken zijn afgestemd op de breedte van de straat en de bebouwing in de omgeving. De vooropgestelde bouwvolumes bouwen de hoge dichtheid van het noordelijke deels af en maken met het resterende gedeelte een overgang naar de aangrenzende woonwijk. De maximale bouwhoogte bedraagt 50 m.

Wat betreft de functionele invulling voorziet het BPA kantoren als hoofdbestemming, wonen of andere diverse aanvullende en ondersteunende functies als nevenbestemming, zoals hotels, horeca en eventuele culturele activiteiten.

Deze invulling zorgt voor een belangrijk verschil (toename) in verkeersgeneratie ten opzichte van referentiesituatie 1, wat ook een negatieve impact heeft op gezondheid.

5.7.3 Milieueffecten

Op vlak van ruimtegebruik zorgt het plan ten opzichte van de feitelijke situatie algemeen voor een winst aan functies, met een mix aan centrumfuncties die beter aansluiten bij de omgeving (strategische ligging nabij Centraal Station) en bij de vraag.

Wat de ruimtelijke structuur betreft, wordt een meer gemengd multifunctioneel stedelijk gebied en meer homogene en gestructureerde wijk gecreëerd die beter aansluit bij de omgeving. Het verder invullen van het plangebied, waaronder de grote braakliggende ruimte, zorgt voor een verdere verdichting van het gebied. Een verdichting in stedelijk gebied op een strategische locatie nabij stationsomgeving kan als positief beoordeeld worden. Een herstructurering van het plangebied met meer (kwalitatieve) groene open ruimte, grotere toegankelijkheid, betere afstemming op de omgeving kan ook de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied verhogen.

Het potentieel om een gestructureerde, kwalitatieve wijk te creëren, zal echter grotendeels afhangen van de uiteindelijke architecturale en stedenbouwkundige uitwerking van het plangebied en kan pas concreet beoordeeld worden op projectniveau. Het plan voorziet wel al een aantal ruimtelijke concepten om dit te garanderen (maximale bouwhoogtes en gabarieten afgestemd op omgeving, (publieke) hoven met minimaal aan groen, trage verbindingen). Vanuit de milieubeoordeling worden nog een aantal bijkomende voorwaarden aangereikt. Aandachtspunten hierbij zijn de intrinsieke ruimtelijke kwaliteit, maar ook mogelijke hinder (schaduw, wind, visueel, privacy, ..) veroorzaakt ten aanzien van de omgeving.

Met betrekking tot schaduwhinder werd in de milieubeoordeling reeds een eerste analyse gedaan uitgegaan van de maximale bouwhoogtes. Hieruit blijkt de schaduwhinder naar de omgeving voornamelijk plaatsvindt ter hoogte van de smalle straten (Lange Herentalsestraat, Rijnstraat, Vestingstraat). Schaduwhinder tav bebouwing en hoven in het binnengebied blijkt ook een aandachtspunt. De variatie in bouwhoogtes die het plan nastreeft kan schaduwhinder voornamelijk binnen de hoven wel beperken. Tav de bebouwing zelf is het aan te raden geen residentiële functies te voorzien in de zones waar beschaduwing optreedt over een ononderbroken periode van 2 uur of meer. Ter hoogte van de Schupstraat gaat het plan van een maximale hoogte van 45 m. Rekening houdende met de beperkte breedte van de straat wordt hierdoor het canyoning effect versterkt. Ook is dit niet in afstemming met de bebouwing aan de overzijde van de Schupstraat met hoogte van gemiddeld 25 m (tot max. 32m). Dit heeft ook het gevolg dat langs de noordelijke kant van de Schupstraat bijkomende schaduw van meer dan 2u wordt gecreëerd door het plan. Het voorzien van een lager volume voor dit bouwblok is dan ook aan te bevelen (orde 30 – 34m). Ook voor de Lange Herentalsestraat (19 m), Rijnstraat (19 m) en Vestingstraat (25 m) wordt een hoogtebeperking voorgesteld.

Een ander aandachtspunt vormt de visuele hinder van de bebouwing ten aanzien van de omwonenden. Voornamelijk de hoogteaccenten van 100 m, maar ook de direct achterliggende bouwblokken met een maximumhoogte van 30 m (dubbel van de huidige bouwhoogte langs Lange Kievitstraat), zullen dominant aanwezig zijn vanuit de woningen langs de Lange Kievitstraat. Een kwalitatieve uitwerking van het ontwerp en architectuur zal daarom cruciaal zijn, met extra aandacht naar de privacy ten aanzien van bestaande of nieuwe wooneenheden.

Deze aandachtspunten worden best in hun geheel bekeken binnen de op te maken inrichtingsstudie.

Op vlak van gezondheid blijken vanuit de discipline lucht en geluid afhankelijk van de weg verwaarloosbare tot aanzienlijk negatieve effecten te verwachten op de huidige lucht- en geluidskwaliteit ten gevolge van de verkeersgeneratie van het plan.

Voornamelijk ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn er, door de huidige slechte luchtkwaliteit (overschrijding van gezondheidskundige advieswaarden NO₂ en PM_{2,5}), aanzienlijk negatieve effecten te verwachten voor de omwonenden van voornamelijk (een deel van) de Lange Kievitstraat, Mercatorstraat en Lange Herentalsestraat, maar ook voor de N184, Mercatorstraat en Charlottalei. Voor het duurzaam scenario (scenario 1b) zijn de bijdrages beperkter, maar zijn de effecten nog altijd als aanzienlijk negatief te beoordelen. Ook voor de scenario's met bijkomende rotatieparking (scenario's 2) zijn dezelfde conclusie te nemen, echter door bijkomende verkeersgeneratie is het effect meer uitgesproken.

Ten aanzien van het geluidsklimaat zijn het bepalen van het aantal gehinderden vooral de wegsegmenten met een stijging van de Lden met meer dan 3 dB(A) relevant. Ten gevolge van het plan is het geval over een beperkte lengte van de Lange Herentalsestraat, maar ook de Korte Herentalsestraat en de Schupstraat. Voor het scenario met bijkomende rotatieparking is de impact is gelijkaardig, maar reikt hier iets verder.

Een deel van de gebouwen/woningen die een negatieve impact tav gezondheid onder vinden door het plan, bevinden zich binnen het plangebied zelf. Hiertoe kan het plan een aantal milderende maatregel voorzien om de impact te beperken: voorzien van voldoende gevelisolatie voor (nieuwe) woningen langs de rand van het plangebied (zie ook discipline geluid); het effect van street canyons zoveel mogelijk milderden en turbulentie vergroten door aanpassing van de gebouwconfiguratie (variërende bouwhoogtes binnen een weg, setbacks, ruimte tussen daken van verschillende gebouwen); langs de Pelikaanstraat kantoren te voorzien die afschermend werken naar de woningen in het binnengebied; door een goede gebouwenconfiguratie een geluidsarmer binnengebied creëren.

Algemene kan ook aangegeven worden dat de scenario's met een beperktere verkeersgeneratie vanuit het aspect gezondheid te verkiezen zijn.

Vanuit de milderende maatregelen in de discipline mobiliteit werd een bijkomend scenario gedefinieerd, nl een scenario waarbij het plan voorzien is met 3 ipv 1 in/uitritten. Het effect naar gezondheid van dit scenario is positief in de straten waar de hoogste immissieconcentraties te verwachten zijn (enkele segmenten van Quinten Matsijslei en Simonsstraat) in de toekomst ten koste van enkele andere straten (Lange Kievitstraat en Pelikaanstraat) met een lagere immissieconcentraties.

Ten aanzien van de referentiesituatie 2 (invulling plan volgens BPA) zal door een andere verdeling van de voorziene functies de verkeersgeneratie van de geplande toestand lager liggen dan in deze referentiesituatie 2. Dit heeft als gevolg dat voor de impact ten aanzien van gezondheid (geluid- en luchtkwaliteit) voor de hoger genoemde straten een (aanzienlijk) positief effect wordt verwacht.

Daar het plan een bijkomend verkeersgenererend effect heeft ten opzichte van referentiesituatie 1, maar een verkeersminderend effect ten opzichte van referentiesituatie 2, is de bijstelling van het bestaand BPA naar een nieuw plan positief voor de toekomstige ontwikkelingen.

6 MILDERENDE MAATREGELLEN

In onderstaande tabel worden alle milderende maatregelen en aanbevelingen samengevat die worden voorgesteld in voorliggend plan-MER.

Tabel 6-1 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Discipline	Beschrijving maatregel	Maatregel (M) of aanbeveling (A)	Doorwerking		
			RUP	Vergunning	Flankerend of andere
Mens - Mobiliteit	3 in- en uitritten voor ontsluiting geclusterde parking	M	X		
	Beperken van de verkeersgeneratie	M	X	X	
	Verbod op inrichting van rotatieparking	M	X		
	Afstemmen verkeerslichten Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat” en “Lange Kievitstraat x Quinten Matsijslei” op voetgangers en fietsers	A			X
	Ruimte voor langzaam verkeer “Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat” en “Lange Kievitstraat x Quinten Matsijslei”	M			X
	Kwalitatieve fietsenstallingen	A	X	X	X
	Ruimte voor langzaam verkeer in de Lange Kievitstraat	M		X	X
	Inpandig en geclusterd laden en lossen	M	X	X	
Plantin & Moretuslei x Simonsstraat: Geen deelconflicten tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers	M			X	
Geluid	Technische installaties moeten voldoen aan bepalingen conform VLAREM II	M		X	
	Woonvertrekken ter hoogte van Pelikaanstraat vermijden of afschermen	A	X	X	
	Extra gevelisolatie ter hoogte van woonvertrekken aan Pelikaanstraat	M	X	X	
	Akoestische onderzoeken om vereiste gevelisolatie te bepalen.	M		X	
	Beperken van de verkeersgeneratie	M	X	X	
Lucht	Vermijden street canyons	M	X	X	
	Beperken van de verkeersgeneratie	M	X	X	
Water	Bemalingsstudie op projectniveau met berekening invloedstraal bemaling en desgevallend passende maatregel om verspreiding verontreiniging en daling	M		X	

Discipline	Beschrijving maatregel	Maatregel (M) of aanbeveling (A)	Doorwerking		
			RUP	Vergunning	Flankerend of andere
	waterpeil vijver stadspark tegen te gaan.				
	Aspect water (zowel binnen als buiten het plangebied) en infiltratiemogelijkheden integraal deel laten uitmaken van het ontwerp	A	X	X	X
Landschap, Bouwkundig erfgoed & Archeologie	Aandacht voor hoogstammig groen, architecturale detaillering overgang erfgoed, inpassing hoogteaccenten	M	X	X	
	Inzetten op groenelementen	A	X	X	
	kwalitatieve afwerking van de bebouwing en het openbaar domein	A	X	X	
Mens – Ruimte en Gezondheid	Samenhang met omgeving (motivatie van de gekozen maat, schaal, inplanting, ontsluiting, materiaalgebruik, bouwhoogte), voldoende gevelisolatie, vermijden streetcanyons)	M	X	X	
	Bouwhoogte afstemmen op beperkingen luchtvaart	M	X	X	
	Schupstraat: bouwhoogte beperken tot 30 – 34 m	M	X		
	Beperken bouwhoogte, ifv schaduw hinder en belevingswaarde op het openbaar domein en in de gebouwen, tot 19 m voor de Lange Herentalsestraat, de Rijfstraat en de Vestingstraat	M	X		
	Hoveniersstraat: minimale diepte te voorzien voor de kroonlijst van 19 m (waarbij het eventueel bijkomende bouwvolume bovenop de max. kroonlijst van 19m voldoende naar achteren geplaatst wordt (cfr. 45° regel))	A	X		
	Woonvertrekken thv Pelikaanstraat vermijden of afschermen	A	X	X	
	Sociale veiligheid ondergrondse parking	A	X	X	
	Kwalitatieve afwerking bebouwing en openbaar domein	A	X	X	
	Sociale mix van wonen	A			X
	Beperken hittestress - duurzaamheid	A	X	X	
	Beperken van de verkeersgeneratie	M	X	X	

7 SYNTHESE

De milieueffecten worden per discipline samengevat in onderstaande tabel. De significantie van het effect wordt uitgedrukt door middel van een score van -3 tot +3:

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

Tabel 7-1 Effecten Mobiliteit ten opzichte van referentiesituatie 1

	Functioneren van het verkeerssysteem: voetgangers en fietsers					
	Scenario 1a		Scenario 1b		Scenario 2b	
	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)
Quinten Matsijslei x Lange Kievitstraat	0	0	0	0	0	nvt
Lange Kievitstraat x Lange herentalsestraat	-2	-1	-2	-1	-2	nvt
Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat	0	-1	0	0	0	nvt
Plantin & Moretuslei x Simonsstraat	-1	0	0	0	-1	nvt
Plantin & Moretuslei x Quinten Matsijslei	-1	0	0	0	-1	nvt
	Functioneren van het verkeerssysteem: gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer					
	Scenario 1a		Scenario 1b		Scenario 2b	
	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)
Quinten Matsijslei x Lange Kievitstraat	-3	-1	0	0	-1	nvt
Lange Kievitstraat x Lange herentalsestraat	-3	-1	-1	0	-3	nvt
Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat	0	0	0	0	0	nvt
Plantin & Moretuslei x Simonsstraat	0	0	0	0	0	nvt
Plantin & Moretuslei x Quinten Matsijslei	-1	-1	-2	-2	-2	nvt
	Verkeersveiligheid					
	Scenario 1a		Scenario 1b		Scenario 2b	
	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)
Lange Herentalsestraat t.h.v. in-en uitrit	-1	0	0	0	-2	nvt
Lange Kievitstraat t.h.v. in-en uitrit	nvt	-1	nvt	-1	nvt	nvt
Pelikaanstraat t.h.v. in-en uitrit	nvt	0	nvt	0	nvt	nvt
Lange Herentalsestraat x Lange Kievitstraat	-2	-2	-1	-2	-3	nvt

Lange Kievitstraat x Quinten Matsijslei	-1	-1	-1	-1	-2	nvt
Lange Kievitstraat x Pelikaanstraat	-2	-1	-2	-2	-2	nvt
N184 x Simonsstraat	-1	-2	-1	-2	-1	nvt
N184 x Quinten Matsijslei	-2	-2	-2	-2	-	nvt
	Verkeersleefbaarheid					
	Scenario 1a		Scenario 1b		Scenario 2b	
	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)
Q. Matsijslei, ri noord	-3	-3	-2	-2	-2	nvt
Q. Matsijslei, ri zuid	-3	0	-2	0	-3	nvt
Lange Kievitstraat	-3	-3	-3	-2	-3	nvt
Lange Herentalsestraat	-3	-3	-3	-2	-3	nvt
Pelikaanstraat	0	-3	1	0	1	nvt
Simonsstraat	0	-3	2	0	2	nvt
	Parkeren					
	Scenario 1a		Scenario 1b		Scenario 2b	
	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)	Score	Score na mildering (3T + BV)
	-1	nvt	-2	nvt	-2	nvt

De mobiliteitseffecten ten opzichte van referentiesituatie 2 zijn positief.

Tabel 7-2 Overige effecten ten opzichte van referentiesituatie 1

Effect	Beschrijving	Score			
		Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b
Verkeergeluid	Door wijziging in verkeersgeneratie wijzigt de impact van de verkeersemisies op het omgevingsgeluid	Lange Herentalsestraat: -2 Schupstraat: -1 Overige straten: 0	Lange Herentalsestraat - Schupstraat: -1 Overige straten: 0	/	Lange Herentalsestraat - Schupstraat: -2 Overige straten: 0
Luchtkwaliteit	Door wijziging in verkeersgeneratie wijzigt de impact van de verkeersemisies op luchtkwaliteit	NO2 Quinten Matsijslei: -3 Lange Kievitstraat: 0 tot -3 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: -2 tot -3 Mercatorstraat: -1 Charlottalei: -2 Lange Herentalestraat: -3 (ultra)Fijn stof Quinten Matsijslei: -1 tot -2 Lange Kievitstraat: 0 tot -1 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: -1 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: 0 tot -1 Lange Herentalestraat: -1	NO2 Quinten Matsijslei: -2 tot -3 Lange Kievitstraat: 0 tot -2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: -1 tot -2 Mercatorstraat: -1 Charlottalei: -1 Lange Herentalestraat: -2 (ultra)Fijn stof Quinten Matsijslei: 0 tot -2 Lange Kievitstraat: 0 tot -1 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: 0 tot -1 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: 0 Lange Herentalestraat: -1	/	NO2 Quinten Matsijslei: -2 tot -3 Lange Kievitstraat: 0 tot -2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: -1 tot -2 Mercatorstraat: -1 Charlottalei: -2 Lange Herentalestraat: -2 (ultra)Fijn stof Quinten Matsijslei: 0 tot -2 Lange Kievitstraat: 0 tot -1 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: 0 tot -1 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: 0 Lange Herentalestraat: -1
Bodemgebruik	Toename van de verharde oppervlakte	-1	-1	-1	-1
Bodemkwaliteit	Impact op bodemsaneringsnormen	0	0	0	0

Effect	Beschrijving	Score			
		Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b
	Verspreiding gekende verontreinigingen	nvt	nvt	nvt	nvt
	Risico op calamiteiten	-1	-1	-1	-1
Grondwaterkwantiteit	Wijziging verharde oppervlakte	0	0	0	0
	Impact op grondwaterpeil- en stroming door ondergrondse constructies	0	0	0	0
Grondwaterkwaliteit	Via grondverzet	0	0	0	0
	Via bemaling	-2/-3	-2/-3	0	0
	Via infiltratie hemelwater	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwantiteit	Toename van de verharde oppervlakte	-1	-1	-1	-1
Oppervlaktewaterkwaliteit	Toename van de verharde oppervlakte en programma	0	0	0	0
Wijziging landschapsecologische structuren en relaties	Potentiele bijdrage tav landschapsecologische structuur	+1	+1	+1	+1
Wijziging erfgoedwaarde	Impact bouwkundig erfgoed	+1 afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)	+1 afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)	+1 afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)	+1 afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)
	Archeologie	0 tot -1	0 tot -1	0 tot -1	0 tot -1
Wijziging perceptieve kenmerken en belevingswaarde	Algemeen: opwaardering interne visuele kenmerken en belevingswaarde	+1 (afhankelijk van concrete inrichting, belang inrichtingsstudie)	+1 (afhankelijk van concrete inrichting, belang inrichtingsstudie)	+1 (afhankelijk van concrete inrichting, belang inrichtingsstudie)	+1 (afhankelijk van concrete inrichting, belang inrichtingsstudie)
Wijziging ruimtegebruik	Winst aan functies	+2	+2	+2	+2
Wijziging ruimtelijke structuur en samenhang	Impact maximale bouwhoogte thv Schupstraat	-2	-2	0	0
	Creëren van bijkomende verbindingen en vergroten van de	+1	+1	+1	+1

Effect	Beschrijving	Score			
		Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b
	functionele en ruimtelijke relatie				
Wijziging ruimtelijke kwaliteit	Algemeen: meerwaarde opwaardering ruimtelijke kwaliteit	+2 maar afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)	+2 maar afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)	+2	+2
Gezondheid	Impact luchtkwaliteit	Quinten Matsijslei: -3 Lange Kievitstraat: 0 tot -3 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: -2 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: -2 Lange Herentalestraat: -2 tot -3	Quinten Matsijslei: -2 tot -3 Lange Kievitstraat: 0 tot -2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: -2 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: -2 Lange Herentalestraat: -2		
	Impact geluidsklimaat	Lange Herentalestraat: -2 Overige straten: 0	Lange Herentalestraat: -2 Overige straten: 0	Lange Herentalestraat: -2 Overige straten: 0	Lange Herentalestraat: -2 Overige straten: 0
Veiligheid	Externe veiligheid van seveso-inrichtingen	0	0	0	0

Tabel 7-3 Effecten ten opzichte van referentiesituatie 2

Effect	Beschrijving	Score			
		Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b
Verkeergeluid	Door wijziging in verkeersgeneratie wijzigt de impact van de verkeersemmissies op het omgevingsgeluid	Lange Herentalestraat - Schupstraat: +1 Overige straten: 0	Lange Herentalestraat - Schupstraat: +1/+2 Overige straten: 0	/	Alle straten: 0

Effect	Beschrijving	Score			
		Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b
Luchtkwaliteit	Door wijziging in verkeersgeneratie wijzigt de impact van de verkeersemissies op luchtkwaliteit	NO2 Quinten Matsijslei: 0 tot +2 Lange Kievitstraat: 0 tot +2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: +1 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: +1 Lange Herentalestraat: +2 (ultra)Fijn stof Alle straten: 0	NO2 Quinten Matsijslei: 0 tot +3 Lange Kievitstraat: 0 tot +2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: +1 tot +2 Mercatorstraat: +1 Charlottalei: +2 Lange Herentalestraat: +2 (ultra)Fijn stof Quinten Matsijslei: 0 tot +2 Lange Kievitstraat: 0 tot +1 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: 0 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: 0 Lange Herentalestraat: +1	/	NO2 Quinten Matsijslei: 0 tot +3 Lange Kievitstraat: 0 tot +2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: +1 tot +2 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: 0 Lange Herentalestraat: +2 (ultra)Fijn stof Quinten Matsijslei: 0 tot +1 Lange Kievitstraat: 0 tot +1 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: 0 Mercatorstraat: 0 Charlottalei: 0 Lange Herentalestraat: +1
Bodemgebruik	Toename van de verharde oppervlakte	-1	-1	+1	+1
Bodemkwaliteit	Impact op bodemsaneringsnormen	0	0	0	0
	Verspreiding gekende verontreinigingen	nvt	nvt	nvt	nvt
	Risico op calamiteiten	-1	-1	-1	-1
Grondwaterkwantiteit	Wijziging verharde oppervlakte	0	0	0	0
	Impact op grondwaterpeil- en stroming door	0	0	0	0

Effect	Beschrijving	Score			
		Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b
	ondergrondse constructies				
Grondwaterkwaliteit	Via grondverzet	0	0	0	0
	Via bemaling	-2/-3	-2/-3	0	0
	Via infiltratie hemelwater	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwaliteit	Toename van de verharde oppervlakte	+1	+1	+1	+1
Oppervlaktewaterkwaliteit	Toename van de verharde oppervlakte en programma	0	0	0	0
Wijziging landschapsecologische structuren en relaties	Potentiele bijdrage van landschapsecologische structuur	0	0	0	0
Wijziging erfgoedwaarde	Impact bouwkundig erfgoed	0	0	0	0
	Archeologie	0	0	0	0
Wijziging perceptieve kenmerken en belevingswaarde	Algemeen: opwaardering interne visuele kenmerken en belevingswaarde	0	0	0	0
Wijziging ruimtegebruik	Winst aan functies	+1	+1	+1	+1
Wijziging ruimtelijke structuur en samenhang	Impact maximale bouwhoogte thv Schupstraat	-2	-2	0	0
	Creëren van bijkomende verbindingen en vergroten van de functionele en ruimtelijke relatie	+1	+1	+1	+1
Wijziging ruimtelijke kwaliteit	Algemeen: meerwaarde opwaardering ruimtelijke kwaliteit	+2 maar afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)	+2 maar afhankelijk van concrete inrichting (belang inrichtingsstudie, zie milderende maatregelen)	+2	+2
Gezondheid	Impact luchtkwaliteit	Quinten Matsijslei: +2 tot +3 Lange Kievitstraat: 0 tot +2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: +2	Quinten Matsijslei: +2 tot +3 Lange Kievitstraat: 0 tot +2 Pelikaanstraat: 0 Simonsstraat: 0 N184: +2		

Effect	Beschrijving	Score			
		Scenario 1a	Scenario 1b	Scenario 2a	Scenario 2b
		Mercatorstraat : 0 Charlottalei: 0 tot +2 Lange Herentalestraat: +2	Mercatorstraat : 0 Charlottalei: 0 tot +2 Lange Herentalestraat: +2		
	Impact geluidsklimaat	Lange Herentalestraat: +2 Korte Herentalestraat: +2 Overige straten: 0	0		
Veiligheid	Externe veiligheid tav seveso-inrichtingen	0	0	0	0