

PROJECT COPERNICUS ANTWERPEN

Ontwerp milieueffectrapport – niet-technische samenvatting



7 april 2023

Initiatiefnemer:

Collaris bv

Opdrachthouder:



KENTER bv
Muizenheuvelstraat 87,
2520 Oelegem (Ranst)

www.kenteradvies.be

ERKENDE MER-DESKUNDIGEN EN INITIATIEFNEMER

Ontwerp project-MER voor het project Copernicus te Antwerpen

Dit milieueffectrapport (MER) is opgesteld, in overleg met de initiatiefnemer, door een team van erkende MER-deskundigen onder leiding van KENTER bv, Muizenheuvelstraat 87, 2520 Ranst.

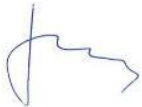
Dossiernummer MER-databank: PR3491

Team erkende MER-deskundigen

MER-Coördinator – Katelijne Verhaegen - erkenningsnummer LNE/ERK/MERCO/2020/000 06 – (katelijne@kenteradvies.be) en uitwerking disciplines Mens-gezondheid en ruimtelijke aspecten, Biodiversiteit, en Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie



MER-deskundige Bodem, Water en Klimaat – Koen Couderé - erkenningsnummer MB/MER/EDA/222



MER-deskundige Geluid en Trillingen – Guy Putzeys - erkenningsnummer MB/MER/EDA/393



MER-deskundige Lucht – Johan Versieren - erkenningsnummer MB/MER/EDA/059



MER-deskundige Mens – Mobiliteit - Joris Adriaensen - erkenningsnummer LNE/ERK/MER/2015/00011



Initiatiefnemer

Collaris bv
Zwaanhofweg 10
8900 Ieper

Contactpersoon: Frederik Eerens – Project Manager



INHOUD

1	Inleiding	3
2	Situering van het project	4
2.1	Ruimtelijke situering	4
2.2	Historiek en huidig gebruik	5
2.3	Planologische situering	6
3	Beschrijving van het project	8
3.1	Ontwerp	8
3.2	Aanlegfase	9
3.3	Exploitatiefase	10
3.4	Alternatieven	10
4	Milieueffecten en milderende maatregelen	11
4.1	Mobiliteit	11
4.1.1.	Referentiesituatie	11
4.1.2.	Effecten op mobiliteit	13
4.1.3.	Milderende maatregelen en aanbevelingen	13
4.2	Luchtkwaliteit	14
4.2.1.	Referentiesituatie	14
4.2.2.	Effecten op luchtkwaliteit	15
4.2.3.	Milderende maatregelen en aanbevelingen	15
4.3	Geluid	16
4.3.1.	Referentiesituatie	16
4.3.2.	Effecten op geluid	16
4.3.3.	Milderende maatregelen en aanbevelingen	17
4.4	Bodem	17
4.4.1.	Referentiesituatie	17
4.4.2.	Effecten op bodem	18
4.4.3.	Milderende maatregelen en aanbevelingen	18
4.5	Water	18
4.5.1.	Referentiesituatie	18
4.5.1.	Effecten op water	18
4.5.2.	Milderende maatregelen en aanbevelingen	19
4.6	Biodiversiteit	19

4.6.1..Referentiesituatie	19
4.6.2..Effecten op biodiversiteit.....	20
4.6.3..Milderende maatregelen en aanbevelingen.....	20
4.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	20
4.7.1..Referentiesituatie	20
4.7.2..Effecten op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	21
4.7.3..Milderende maatregelen en aanbevelingen.....	22
4.8 Gezondheid, ruimtelijke aspecten en externe veiligheid	22
4.8.1..Referentiesituatie	22
4.8.2..Effecten op gezondheid, ruimtelijke aspecten en externe veiligheid	23
4.8.1..Milderende maatregelen en aanbevelingen.....	23
4.9 Klimaat	23
4.9.1..Referentiesituatie	23
4.9.2..Effecten op klimaat en van klimaatverandering	24
4.9.3..Milderende maatregelen en aanbevelingen.....	25
4.10 (Gewest)grensoverschrijdende effecten	25
5 Besluit	25

1 INLEIDING

Dit is de niet-technische samenvatting van een milieueffectrapport (MER), met andere woorden een beknopte samenvatting van het eigenlijke milieueffectrapport, bestemd voor publiek en belanghebbenden. 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 vergunning krijgt, dit wordt beslist door de vergunningverlener die hierbij rekening houdt met het 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 vergunningsproces te bevorderen. Voor de uitgebreide technische informatie moet u het eigenlijke milieueffectrapport raadplegen.

Het stadsontwikkelingsproject waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd en een milieueffectrapport (MER) is opgemaakt, is de afbraak en herontwikkeling van een kantoorgebouw in de Copernicuslaan te Antwerpen. Het gebouw in de Copernicuslaan zal afgebroken worden en vervangen worden door een nieuw project bestaande uit vier gebouwen van verschillende hoogte, voor gemengd gebruik als kantoor-, woon- en handelsruimte en met een kwaliteitsvolle binnentuin die aan de hedendaagse normen en noden voor kantoorgebruikers en bewoners voldoen.

Het gaat om een gemengde projectontwikkeling van in totaal ca. 22.535 m² waarvan ca. 15.056 m² kantoren, ca. 6.544 m² appartementen, ca. 935 m² handelsruimte, een ondergrondse parking op twee niveaus en een derde (kleiner) ondergronds niveau voor technische ruimten.

De huidige planning voor het bouwproject voorziet een ingebruikname van het gebouw eind 2025. Het slopen, herbouwen en afwerken duurt ongeveer 27 maanden.

Het bouwproject valt onder de noemer van stadontwikkelingsprojecten en is daardoor een m.e.r.-plichtige activiteit. Voor dit project is de opmaak van een milieueffectrapport (MER) waarin de mogelijke milieueffecten van het project beschreven worden noodzakelijk; dit hangt samen met de mogelijke verkeersaantrekkende werking. Vooraleer de vergunning verleend wordt moet het MER goedgekeurd worden door de bevoegde overheid (Team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving), die het ontwerp-MER eerst voor advies voorlegt aan een aantal adviesinstanties.

In het project-MER worden de milieueffecten van de aanleg en exploitatie van het project onderzocht. Voor eventuele ernstige milieueffecten moet nagegaan worden op welke manier deze voorkomen, verminderd of gecompenseerd kunnen worden. Het is de initiatiefnemer van het project, in dit geval Collaris bv, die aan een team van erkende MER-deskundigen de opdracht heeft gegeven om dit onderzoek uit te voeren en een MER op te stellen.

Gezien de aard van het project en de geplande ingrepen, en rekening houdend met de karakteristieken en kwetsbaarheden van het gebied werden volgende milieudisciplines als relevant voor het effectenonderzoek beschouwd:

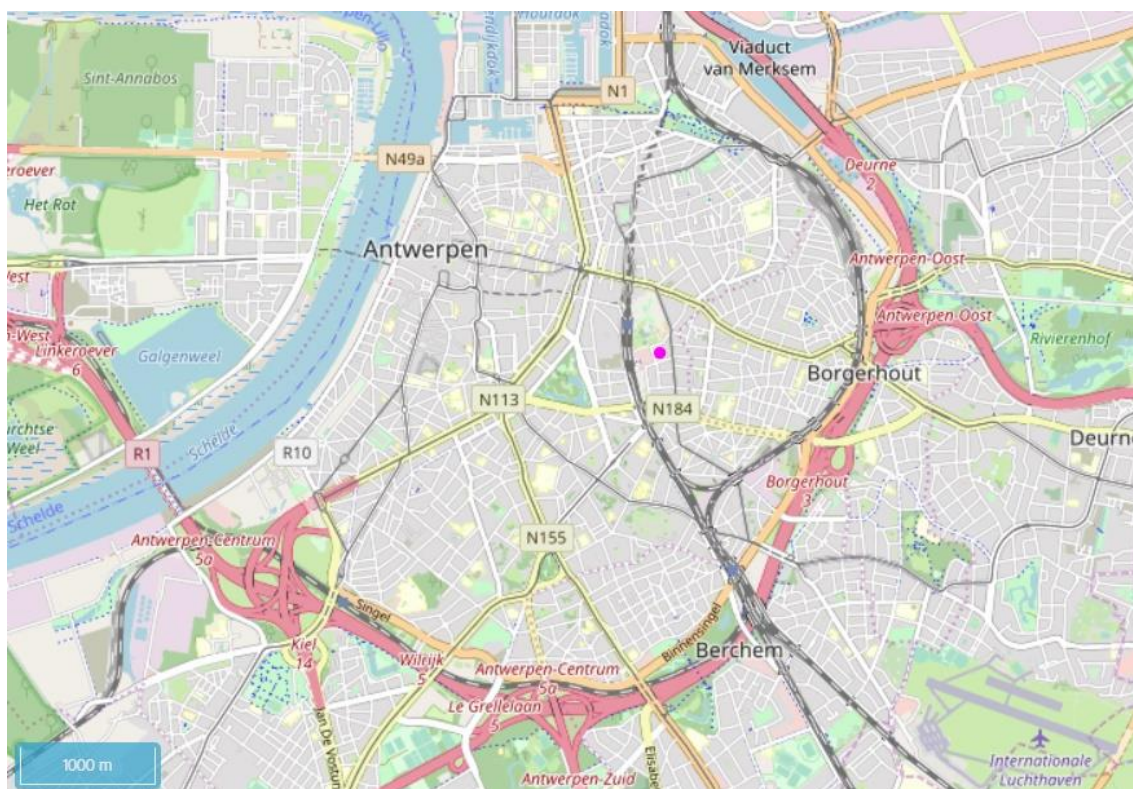
- Mens-mobiliteit
- Lucht
- Geluid

- Bodem
- Water
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens-gezondheid, ruimtelijke aspecten en externe veiligheid
- Klimaat

2 SITUERING VAN HET PROJECT

2.1 Ruimtelijke situering

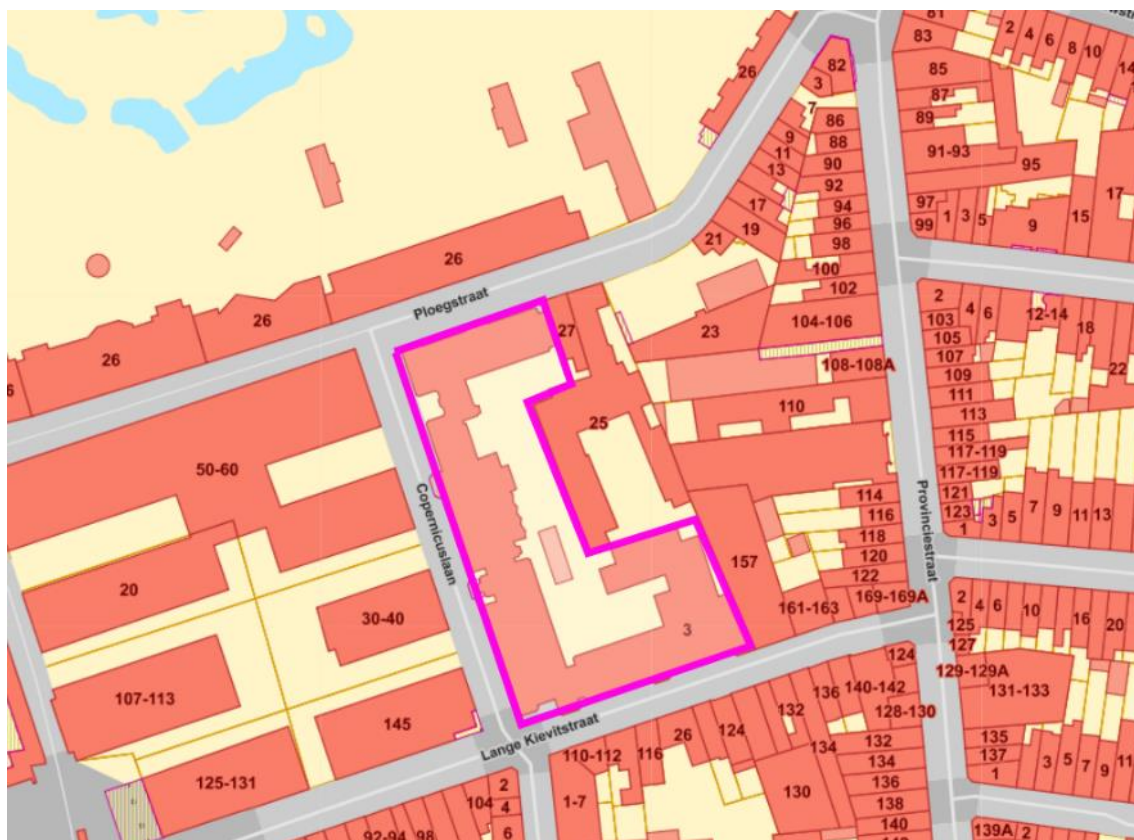
De projectsite is gelegen in de stad Antwerpen (Figuur 2-1), in de Kievitwijk, met als adres Copernicuslaan 1-3 in 1818 Antwerpen. De site bevindt zich ten westen van de spoorlijn Antwerpen-Nederland en het Kievitplein, aan de 'achterzijde' van het centraal station en ten zuiden van de Zoo.



Figuur 2-1 Situering projectgebied in de stad Antwerpen (Open street map via geoportaal onroerend erfgoed)

Het projectgebied is gelegen in het stadsdeel gelegen tussen de N1 (Frankrijklei) in het westen, de N12 (Carnotstraat – Turnhoutsebaan) in het noorden, de Noordersingel (R10)/Ring (R1) in het oosten en de N184 (Van Eycklei - Plantin en Moretuslei) in het zuiden

Het project is gelegen binnen het bouwblok gevormd door de Ploegstraat, Provinciestraat, Lange Kievitstraat en Copernicuslaan (Figuur 2-2).



Figuur 2-2 Stratenplan detail (GRB Basiskaart)

Het huidige kantoorgebouw met binnenplaats vormt de overgang van de kantoorgebouwen van het Kievitplein (ten westen gelegen) met de woonwijk langs de Provinciestraat in het oosten. De oppervlakte van het terrein bedraagt 5.717 m².

2.2 Historiek en huidig gebruik

Het bestaande kantoorgebouw is vanaf eind jaren '80 van de vorige eeuw in drie fasen gebouwd. Voorheen was de locatie onbebouwd. Tot circa 2006 betrof de Vlaamse Overheid het gebouw. In 2006 zijn de overheidsdiensten verhuisd naar het nabijgelegen Anna Bijnsgebouw in de Lange Kievitstraat 111-113. Na enkele jaren leegstand is het gebouw sinds 2010 en tot op heden in gebruik door de VDAB.

De projectsite bestaat uit een kadastraal perceel: Afdeling Antwerpen 8^e Afdeling, sectie H, perceel 1136/00P007. Het binnenplein van het huidige kantoorgebouw wordt als bovengrondse parkeerplaats gebruikt en geeft ook toegang tot de ondergrondse parkeergarage. Het bestaande kantoorgebouw omvat ca. 15.500 m² kantooroppervlakte, verdeeld over vijf verdiepingen. Daarnaast beschikt het over 1.305 m² aan archiefruimte. Buiten zijn er 102 parkeerplaatsen aanwezig, binnen 55 (in 1 ondergrondse verdieping), in totaal 157 parkeerplaatsen voor wagens.

Figuur 2-3 en Figuur 2-4 geven een beeld van het bestaande gebouw.



Figuur 2-3 Copernicusgebouw, kijkend in de richting van het station.



Figuur 2-4 Copernicusgebouw op de hoek van de Ploegstraat en de Copernicuslaan

2.3 Planologische situering

Het projectgebied is volgens het gewestplan nr. 14 Antwerpen (MB 03/04/1979) bestemd als woongebied (Figuur 2-5). De diertuin en de zone rond het centraal station vormt een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen, het stadspark, gelegen ten westen van de spoorlijn is parkgebied.

Het project ligt eveneens binnen de contour van GRUP 'Afbakening Grootstedelijk gebied Antwerpen' zoals definitief vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 19 juni 2009. Het GRUP heeft echter geen nieuwe bestemming voor het gebied voorgeschreven en bevat geen specifieke voorschriften voor het betrokken perceel.

Er moet voor het projectgebied dus rekening gehouden worden met de ligging volgens het gewestplan Antwerpen met aanvullende voorschriften: de woongebieden zijn volgens het inrichtingsbesluit *'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.'* De ontwikkeling voorziet in een mix van kantoren, residentieel en commerciële ruimte en voldoet daarmee aan de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan.

Er gelden echter binnen deze zone van het gewestplan ook aanvullende voorschriften met name artikel 1, §1, 2° van de bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van gebouwen (BVR

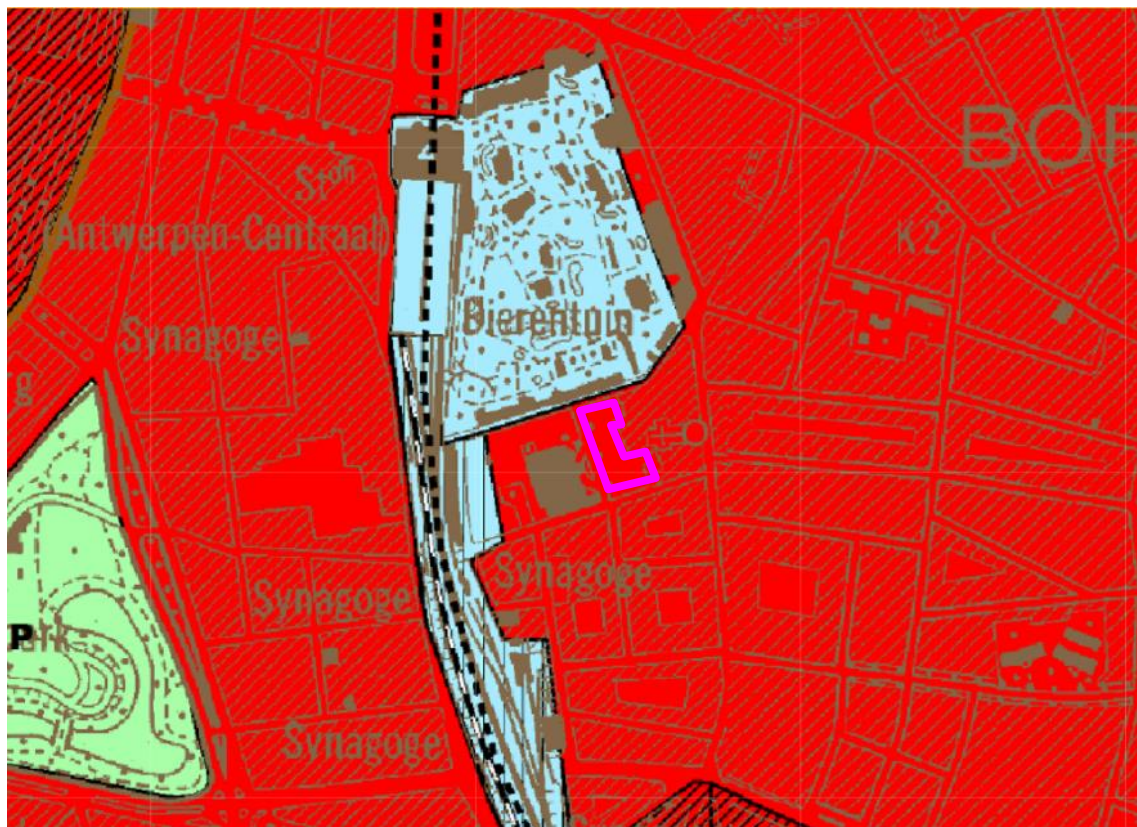
07/07/00). Het betrokken aanvullend voorschrift dat geldt voor het woongebied in de binnenstad van Antwerpen (d.i. het gedeelte van de stad gelegen tussen de Leien en de Kleine Ring) luidt als volgt:

'In deze gebieden wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:

- *de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;*
- *de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden;*
- *de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.'*

Het ontwerp houdt rekening met dit aanvullend voorschrift en is afgestemd op de omgeving en de daarin aanwezige gebouwen en bouwhoogten. De bouwhoogte en –densiteit is een resultante van de veelvuldige workshops met alle betrokken partijen en werd bevestigd in het geïntegreerd advies van de Stad/Stadsbouwmeester (in het kader van de vergunningsaanvraag).

Voor het overige zijn er geen uitvoeringsplannen of BPA's van toepassing, noch is het perceel gelegen binnen de grenzen van een verkaveling.



Figuur 2-5 Situering van de projectsite op het gewestplan

3 BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

3.1 Ontwerp

De nieuwe Copernicussite zal een mix bevatten van handel, kantoren en wooneenheden. Bedoeling is dat het project als katalysator in de wijk zal functioneren en zal bijdragen tot dynamiek en ontwikkeling op zowel buurt- als stadsniveau. Volgende gebouwen zijn voorzien (zie ook Figuur 3-1):

Gebouw A, gelegen in de Lange Kievitstraat, huisvest appartementen en een handelsruimte. Het volume met vier bouwlagen sluit aan bij het gabariet van de reeds bestaande bebouwing aan de perceelsgrens. Op het gelijkvloers bevinden zich de inkomhal van de hoger gelegen wooneenheden en een handelsruimte. De handelsruimte heeft drie gevels, langs de Lange Kievitstraat, langs de doorgang naar het binnengebied en langs de zijde van de binnenkoer van het klooster.

Gebouw B op de hoek van de Copernicuslaan en de Lange Kievitstraat huisvest kantoren. De inkomhal hiervan bevindt zich in de Lange Kievitstraat.

Tussen gebouw B en gebouw C, in het verlengde van de reeds bestaande as van de Kievitontwikkeling is een opening gecreëerd naar het onbebouwde binnengebied dat aansluit bij de kloostertuin (zie verder).

Gebouw C bestaat uit kantoren op de zeven onderste bouwlagen en appartementen op de zeven bovenste bouwlagen. Op het gelijkvloers bevinden zich aan de zijde van de Copernicuslaan de inkomhal van de kantoren en appartementen. Op de hoek met de Ploegstraat en de Copernicuslaan is een handelsruimte voorzien.

Gebouw D huisvest op het gelijkvloers een gezinswoning met tuin. Op de hoger gelegen niveaus zijn telkens een of twee woonentiteiten per bouwlaag voorzien. Het afzonderlijke residentiële volume beantwoordt aan de ambitie van de stad om een functionele mix aan te bieden op de site, op de plaats van de reeds bestaande gesloten kantoorvolumes.

Binnen de eigendomsgrenzen van het project worden drie¹ ondergrondse bouwlagen voorzien. Niveaus -1 en -2 zijn ingericht als parking voor wagens (ca. 184 plaatsen), fietsen (ca. 336 plaatsen ondergronds) en berging en archiefruimtes, niveau -3 is beperkt in oppervlakte en omvat technische ruimten. De technische ruimten zijn ondergebracht in de kelder en op het dak. Er is voor gekozen om de ontsluiting (met in- en uitrit van de parking) via de Lange Kievitstraat te voorzien om zo de Ploegstraat maximaal autovrij te kunnen. De fietsenstalling aan de kant van de Ploegstraat bevindt zich op niveau -1 en is te bereiken met een fietslift (binnenplaats, ingang via gebouw C). Aan de kant van de Lange Kievitstraat bevindt de fietsenparking zich op niveau -1; deze is bereikbaar via een trap met een fietsgoot. Bovengronds, in het binnengebied zijn nog ca. 15 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van de handelsruimten voorzien.

¹ Het huidige gebouw beschikt over 1 ondergrondse bouwlaag met 102 parkeerplaatsen. Bovengronds zijn er in de bestaande toestand nog bijkomend 55 parkeerplaatsen (157 in totaal).

Als onderdeel van de ontwikkeling wordt een groen binnengebied voorzien dat toegankelijk zal zijn voor gebruikers, bezoekers en bewoners.



Figuur 3-1 Situering van de vier geplande gebouwen binnen het projectgebied

3.2 Aanlegfase

Voorafgaand aan de bouwwerken zullen de huidige gebouwen in de Copernicuslaan afgebroken worden.

De eerste fase omvat de sloop van de bestaande gebouwen en verhardingen. Er is een sloop-opvolgingsplan en een asbestinventaris opgemaakt. De vrijkomende materialen zullen volgens de geldende regelgeving (VLAREMA) verwijderd worden.

De bestaande beplanting in de binnenruimte wordt verwijderd.

Het projectgebied zelf vormt de werfzone maar torenkranen (of werfbureaus onder de vorm van gestapelde containers) kunnen mogelijk ook op het openbaar domein geplaatst worden (voetpad en deel van de weg). Tijdens de sloop- en bouwfase zal het voetpad ter hoogte van het gebouw onderbroken zijn.

Na de afbraakfase vangt de eigenlijke bouwfase aan met het uitgraven van de grond voor de twee ondergrondse bouwlagen voor de parking en de derde (beperkte) ondergrondse bouwlaag voor de technische ruimten. Bemaling zal gebeuren binnen een gesloten bouwput. Na de graafwerken binnen deze gesloten kuip zullen de boringen voor het BEO-veld worden uitgevoerd. Vervolgens zal na de aanleg van de vloerplaat de opbouw beginnen van de ondergrondse en daarna de bovengrondse verdiepingen van het gebouw. In de laatste fase worden de buiteninfrastructuur en de beplantingen aangelegd.

Het totaalvolume uit te graven grond wordt op ca. 29.095 m³ ingeschat. Deze uitgegraven hoeveelheid wordt volledig afgevoerd, rekening houdend met de grondverzetregeling.

Afbraakmateriaal en uitgegraven grond zal met vrachtwagens via de Lange Kievitstraat en de Provinciestraat afgevoerd worden. Aanvoer van bouwmaterialen zal via de Ploegstraat gebeuren. Laden en lossen zal deels op eigen terrein gebeuren, deels op de drie voorziene laad-en loszones op het openbaar domein.

De werken zullen overdag plaatsvinden (binnen een tijdsvenster van 6u30 tot 19u, van maandag tot en met zaterdag). In functie van het draagvlak van de buurt kan dit in sommige fasen eventueel bijgestuurd worden.

3.3 Exploitatiefase

Zoals hoger toegelicht voorziet het project in ondergrondse parking, kantoren, handelsruimte en woningen. Op basis van kengetallen (zie discipline mobiliteit) wordt aangenomen dat er ca. 857 werknemers aanwezig kunnen zijn. Voor de woningen en de handelszaken wordt respectievelijk met 122 en 11 personen gerekend.

Met betrekking tot het energieverbruik zal het gebouw naar energieneutraliteit streven (BEN-gebouw). Er wordt een warmtepomp op een BEO-veld voorzien voor de verwarming en de koeling van de gebouwen en een deel van de benodigde elektriciteit is afkomstig van zonnepanelen op de daken. Zonnepanelen worden gecombineerd met groendaken. Het energieverbruik van het gebouw zal dus fossielvrij zijn, op het sporadisch gebruik van een noodstroomaggregaat en sprinklerpomp na.

Alle gebouwen hebben een BREEAM excellent, Well gold, DGNB gold en Edge advanced certificaat.

3.4 Alternatieven

Onder het **nulalternatief** wordt de toestand in het projectgebied begrepen wanneer het project niet wordt uitgevoerd. Het niet realiseren van het project komt echter niet overeen met de doelstelling van de initiatiefnemer en de stad Antwerpen en wordt bijgevolg niet als een apart te beoordelen alternatief beschouwd. Het nulalternatief vormt wel het referentiekader om de milieueffecten te beoordelen. In dit geval gaat het dan om het behoud van het huidige kantoorgebouw en het verder gebruik ervan. De beschrijving van het nulalternatief wordt in elke discipline opgevat als een beschrijving van de referentietoestand met de bestaande kenmerken en eventuele knelpunten.

Voor het voorliggende concrete project in Antwerpen zijn **locatiealternatieven** en **doelstellingsalternatieven** eveneens niet meer relevant. Het gaat om een specifieke omgevingsvergunningsaanvraag voor een project op een specifieke plaats.

Het huidige ontwerp is het resultaat van voorafgaand onderzoek door de initiatiefnemer en de architectenbureaus. Er werd ook overlegd met de Antwerpse stadsbouwmeester, stedelijke diensten, provincie Antwerpen, AG Vespa, de Zoo Antwerpen en de buurtvereniging De Ploeg. Er is ook een geïntegreerd advies vanuit de Stad/Stadsbouwmeester overgemaakt. Het ontwerp werd op basis van dit overleg en advies aangepast en verder geoptimaliseerd.

Volwaardige **inrichtingsalternatieven** worden niet meer relevant geacht. Het is echter wel mogelijk dat zich nog kleine wijzigingen (waarvan de effecten zich binnen het in het MER beschouwde effectgebied zullen bevinden) aan het project kunnen voordoen tijdens de verdere technische

detailuitwerking. Om hier rekening te houden zijn bij de discipline mobiliteit en de mobiliteitsgebonden disciplines (lucht, geluid en gezondheid) twee sensitiviteitstoetsen opgenomen waarbij in de eerste toets (variant 1) in gebouw A de residentiële functie vervangen wordt door kantoren en in de tweede toets gebouw C geen handelsruimte bevat maar eveneens kantoren (variant 2).

Uitvoeringsalternatieven kunnen betrekking hebben op de fasering van de werkzaamheden of op de gebruikte aanlegtechnieken. In het project-MER werden geen uitvoeringsalternatieven onderzocht.

4 MILIEUEFFECTEN EN MILDERENDE MAATREGELEN

Het bouwen en gebruiken van de gebouwen zal een aantal effecten op de leefomgeving veroorzaken. Hierna worden kort de huidige situatie of referentiesituatie beschreven en de belangrijkste positieve en negatieve effecten en nodige mildering en aanbevelingen per onderzochte milieudiscipline samengevat, zowel voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase. Meer details en verdere uitwerking zijn in het MER te vinden.

4.1 Mobiliteit

4.1.1 Referentiesituatie

Voetgangers

Het projectgebied is vlot bereikbaar voor voetgangers. Er zijn ruime voetpaden aanwezig in de onmiddellijke omgeving. Het Kievitplein tussen de toegang naar het treinstation Antwerpen-Centraal en de Copernicuslaan is autovrij. Voetgangers kunnen er tussen de verschillende gebouwen wandelen. Ook een deel van de Lange Kievitstraat en de Ploegstraat zijn autovrij. In de Lange Kievitstraat en de Provinciestraat liggen er oversteekplaatsen voor voetgangers.

Fietsers

Er liggen geen fietspaden in de onmiddellijke omgeving. De Van Immerseelstraat is wel gedeeltelijk als fietsstraat ingericht. De Plantin en Moretuslei in het zuiden heeft vrijliggende eenrichtings-fietspaden. In de Pelikaanstraat/Simonsstraat ten westen van de spoorlijn ligt een vrijliggend tweerichtingsfietspad. De oversteekplaatsen voor fietsers in beide straten zijn beveiligd met verkeerslichten.

De projectsite bevindt zich in de nabijheid van enkele routes die deel uitmaken van het bovenlokaal fietsnet. Zo loopt parallel aan de spoorlijn tussen de treinstations Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem en langs de Leien een bovenlokale functionele fietsroute.

Naast het functionele netwerk voor fietsers is ook het recreatieve netwerk een belangrijke meerwaarde om de fijnmazigheid voor langzaam verkeer te verzekeren. Parallel aan de spoorlijn loopt er een recreatieve fietsroute. Fietsknooppunt nr. 13 bevindt zich ter hoogte van de kruising met de Lange Kievitstraat. Hier sluit een route aan door het stadspark. Het Ringfietspad is ook als recreatieve route geselecteerd.

De stad Antwerpen faciliteert het deelfietsensysteem Velo. In de omgeving van het projectgebied bevinden zich enkele Velo-stations op wandelafstand: Het station Ploeg in de Ploegstraat, het

station Centraal station Kievit (DPG Media), en het station Centraal station Kievit 2. De site is dus vlot toegankelijk via Velo.

Er is ook een standplaats van Bluebike aan het treinstation Antwerpen-Centraal.

Openbaar vervoer

De projectsite bevindt zich op ca. 200 m wandelafstand van de ingang Kievitstraat van het station Antwerpen Centraal. De wandelroute loopt grotendeels door verkeersvrij gebied, en enkel de Copernicuslaan dient gekruist te worden. De afstand tot de hoofdtoegang van het station Antwerpen Centraal bedraagt ongeveer 650 m. Het station Antwerpen Berchem ligt op iets meer dan 1 km wandelafstand ten zuiden van de projectsite.

Het station Antwerpen Centraal heeft rechtstreekse verbindingen met de belangrijkste steden. Er zijn 12 IC-verbindingen/u op weekdays, en 7 meer lokale of S-verbindingen/u op weekdays. Daarenboven wordt tijdens de spitsuren het treinaanbod versterkt door diverse P-diensten. Het station wordt ook bediend door het HST-net.

De projectsite wordt uitstekend ontsloten door een verscheidenheid aan tram- en buslijnen. Ter hoogte van Antwerpen Centraal bevinden zich de pre-metro haltes Diamant en Astrid en iets zuidelijker de pre-metro halte Plantin. De tramlijnen die deze haltes bedienen hebben een rechtstreekse verbinding met de meeste P+R-locaties rond de stad Antwerpen. Bovendien bedienen ze ook het grootste gedeelte van het stedelijke gebied van Antwerpen.

Op ongeveer 1 km afstand bevinden zich de bushaltes op de Rooseveltplaats, het begin- en eindpunt van diverse regionale buslijnen. Tot slot liggen er in de onmiddellijke omgeving van de projectsite diverse haltes, zoals Antwerpen Ploeg en Antwerpen Lange Kievitstraat, die toegang geven tot openbaar vervoer op lokaler niveau.

Gemotoriseerd verkeer

Het projectgebied ligt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de N184 Plantin en Moretuslei. Deze wegen zorgen voor de aansluiting op het hogere wegennet, met name naar de Singel en de Ring van Antwerpen. De Provinciestraat maakt de verbinding tussen de N12 en de N184.

De in- en uitrit van het project ligt in de Lange Kievitstraat. De Lange Kievitstraat is bereikbaar via de Van Immerseelstraat die met een lichtengeregeld kruispunt aansluit op de N184 Plantin en Moretuslei. De Van Immerseelstraat is een eenrichtingsstraat naar het noorden, uitgezonderd de toegangsweg naar de ondergrondse parking van het Centraal Station.

De Provinciestraat heeft een 2x1 wegprofiel met traminfrastructuur op de rijbaan. Beide zijden van de rijbaan zijn voorzien van een voetpad. De kruispunten van de Provinciestraat met de N12 en de N184 zijn beveiligd met verkeerslichten.

De N184 Plantin en Moretuslei heeft een 2x2 wegprofiel. Langs beide zijden van de weg liggen voetpaden en eenrichtingsfietspaden.

4.1.2 Effecten op mobiliteit

Tijdens de aanlegfase zullen voetgangers ter hoogte van de werf enige hinder ondervinden omdat het voetpad plaatselijk onderbroken zal zijn. De parkeerdruk zal plaatselijk toenemen en er zal tijdelijk eenrichtingsverkeer ingesteld worden om zo weinig mogelijk conflicten met het vrachtverkeer van en naar de site te hebben tijdens deze fase. Tijdens de aanlegfase zal de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen en de verkeersveiligheid tijdelijk minder zijn. Wat betreft verkeersgeneratie tijdens de werffase worden geen problemen verwacht ten aanzien van capaciteit, doorstroming van het verkeer of de afwikkeling op de kruispunten. Een goede werfsignalisatie, -afbakening en -organisatie zal nodig zijn tijdens de aanlegfase om de verkeersveiligheid te garanderen en conflictpunten met voetgangers en fietsers te vermijden.

Na de aanlegfase zal het project in een beperkte toename van de verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie resulteren. De toename is beperkt tot circa 11 voertuigen tijdens de ochtendspits en 19 voertuigen tijdens de avondspits. De effecten op het autoverkeer worden neutraal beoordeeld. Er is een beperkte toename van de verkeersintensiteiten op de omliggende straten zonder dat problemen met doorstroming of verzadiging van de kruispunten zullen optreden. De voorziene 184 parkeerplaatsen zijn voldoende om de parkeervraag van werknemers, bezoekers en bewoners op te vangen (mits meervoudig gebruik tussen kantoren en woningen of een lager autogebruik bij werknemers) en zullen ook geen druk op de omgeving uitoefenen.

Door de nieuwe autoluwe voetgangersverbinding en de verschillende toegangen tot het project worden positieve effecten voor de voetgangers verwacht, en de beperkte verkeerstoename zal geen negatieve effecten voor de oversteekbaarheid voor voetgangers hebben. De aanwezigheid van een laad- en loszone op privaat domein kan wel voor conflicten met voetgangers en fietsers zorgen maar door het beperkt aantal laad- en losbeurten is het effect klein te noemen. Het project zal geen zwaar verkeer genereren. De beperkte dagelijkse leveringen zullen met kleine vrachtwagens of bestelwagens gebeuren waardoor ook op dit vlak geen knelpunten verwacht worden.

Voor fietsers wordt het bijkomend aanbod aan kwalitatieve fietsenstallingen als positief beoordeeld. De site blijft heel goed bereikbaar voor het openbaar vervoer (trein, tram, bus, velo's). Door de verschillende toegangen tot het projectgebied kan de wandelafstand ingekort worden.

Het project is aanvaardbaar met betrekking tot de impact op mobiliteit.

4.1.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Het geplande project voorziet al in maatregelen om duurzame verplaatsingen te stimuleren (voldoende fietsenstallingen en laadpunten voor elektrische wagens in de ondergrondse parking, kleedkamers en douches voor de fietsers) wat evident is gezien de stationslocatie. Mogelijke extra maatregelen om duurzame mobiliteit te bevorderen zijn een aantrekkelijke fietsvergoeding, een derdebetalerssysteem voor openbaar vervoer-gebruikers en de opmaak van bereikbaarheidskaarten met informatie over de mogelijke alternatieven voor individueel autoverkeer. Een duidelijke afbakening en signalisatie van de werfzone ten behoeve van de voetgangers is eveneens noodzakelijk. De laad- en losplaats in het binnengebied moet gepast gesignaleerd en gemarkeerd worden en de leveringen moeten zoveel mogelijk met een kleine vrachtwagen of bestelwagen gebeuren.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Referentiesituatie

De beschrijving van de huidige luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied gebeurt op basis van meetgegevens van VMM en van de luchtkwaliteitskaarten beschikbaar op de website van VMM.

De meetgegevens langsheen de Plantin-Moretuslei (op twee verschillende afstanden tot de weg) en langsheen de Belgiëlei, voldoen aan de wettelijke grenswaarden. De meetgegevens wijzen inzake NO₂ en BC op de relevante impact van wegverkeer, impact die wel snel afneemt met de afstand tot de weg. De gezondheidkundige advieswaarden (GAW) worden inzake NO₂ en PM wel overschreden. Gezien de verhoogde NO₂ concentraties in belangrijke mate mee bepaald worden door het wegverkeer kan tevens aangenomen worden dat ook de concentraties aan ultra fijn stof (UFP) aanzienlijk verhoogd zullen zijn.

Verkeer leidt ook tot verhoogde waarden inzake CO, PAK's en VOS (bv. benzeen), maar voor deze parameters kan op basis van meetgegevens van VMM aangenomen worden dat ook aan de grenswaarden voldaan wordt.

De kaarten van VMM zijn gebaseerd op onder andere interpolatie van de resultaten van de meetstations in Vlaanderen en de omliggende regio's, aangevuld met een hoge resolutie modellering. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de specifieke situatie in straat canyons.

Voor het projectgebied wordt een jaargemiddelde NO₂ concentratie berekend van 26 à 30 µg/m³, waardoor op die locatie thans voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarde.

Langsheen drukke wegen in het studiegebied, en zeker indien bij die wegen er zich aan beide zijden van de weg bebouwing op korte afstand situeert, loopt de concentratie wel hoger tot zeer aanzienlijk hoger op, waarbij er ook overschrijdingen van de grenswaarde van 40 µg/m³ berekend worden.

De jaargemiddelde PM₁₀ concentraties in het studiegebied zijn op een niveau van 21 à 25 µg/m³ gesitueerd. Er wordt nauwelijks ruimtelijke variatie van de globale concentratie vastgesteld. Langs de drukste wegen is er wel een beperkte verhoging waarneembaar. Inzake PM₁₀ wordt daarmee ruimschoots voldaan aan de wettelijke jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³.

De conclusies inzake PM_{2,5} zijn relatief gelijkaardig aan deze van PM₁₀, namelijk weinig ruimtelijke variatie en ruimschoots voldoen aan de indicatieve jaargemiddelde grenswaarde van 20 µg/m³ welke vanaf begin 2020 van toepassing werd. De jaargemiddelde PM_{2,5} concentraties in het studiegebied zijn op een niveau van 13 à 15 µg/m³ gesitueerd.

Inzake zwarte koolstof (black carbon : BC / maat voor het roetgehalte), wordt net zoals voor NO₂ een duidelijk ruimtelijk gescheiden patroon berekend in functie van de verkeersintensiteiten. Voor deze parameter geldt er geen grens- of richtwaarde. In de nabijheid van het projectgebied, meer bepaald langsheen onder andere de Provinciestraat, en de Plantin-Moretuslei (N184), wordt er wel nog een duidelijk verhoogde concentratie berekend.

4.2.2 Effecten op luchtkwaliteit

Tijdens de aanlegfase kan zeer lokaal een beperkt negatieve impact optreden door het werfverkeer, machines en wegwaaiend stof. Deze impact is slechts tijdelijk en kan door toepassen van goed vakmanschap en wettelijke bepalingen geminimaliseerd worden.

De actuele luchtkwaliteit in het studiegebied wordt in zeer belangrijke mate beïnvloed door het bestaande wegverkeer en naar verwachting zal de impact ervan in de toekomst afnemen.

Na de aanlegfase zal de luchtkwaliteit in het studiegebied ten gevolge van de verkeersemisies niet voor alle wegsegmenten aan de wettelijke grenswaarden inzake NO₂ voldoen wanneer de berekeningen met emissiefactoren voor en ten opzichte van referentiejaar 2025 gebeuren. Ten opzichte van 2025 zal de luchtkwaliteit de wegsegmenten N184 midden en west (Plantin en Moretuslei) niet voldoen. Voor fijn stof (PM) wordt wel voldaan. Er kon bij de berekeningen geen rekening gehouden worden met de emissiefactoren van een wagenpark dat voldoet aan de LEZ, zodat de impact van het wegverkeer overschat wordt.

Het project leidt dus niet tot een relevante impact met betrekking tot verkeersemisies op het vlak van fijn stof en leidt evenmin tot het ontstaan van extra overschrijdingen van wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de grenswaarde voor NO₂ wordt voor 3 wegsegmenten relatief gezien een beperkt negatieve impact berekend. Het gaat om de wegsegmenten Lange Kievitstraat oost (door het extra verkeer vanuit de parkeergarage), Leeuwerikstraat en een deelsegment van de Provinciestraat zuid.

De ventilatie-emisies van de ondergrondse parkeergarage hebben een verwaarloosbare impact op de luchtkwaliteit.

Van het project wordt geen relevante impact verwacht op de N-depositie ter hoogte van stikstofgevoelige natuurgebieden (omwille van de zeer lage NO_x-emissie/NO_x-impact, gezien de grote afstand tot het projectgebied en gezien het wegvallen van de huidige NO_x-emissies gelinkt aan de verwarming en het voorzien van warm water in het huidige gebouw).

4.2.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Gezien het project in de exploitatiefase niet leidt tot overschrijdingen van grenswaarden kan gesteld worden dat er strikt genomen geen bijkomende milderende maatregelen absoluut noodzakelijk zijn.

De maatregelen die voorgesteld worden zijn dan ook eerder als aanbevelingen te aanzien omwille van de reeds vergaande maatregelen die in het project zelf geïntegreerd zijn, en gezien het feit dat het project niet leidt tot overschrijdingen van wettelijke grenswaarden of tot een relevante impact.

Tijdens de aanlegfase moet aandacht besteed worden aan de van kracht zijnde wettelijke bepalingen ter beperking van de stofemissies bij bouwactiviteiten:

- Dagelijkse controle op het minimaliseren van stofemissies
- Voldoende aandacht te besteden aan het vermijden van verontreiniging van de omliggende wegen.
- Frequentie reiniging van de werfwegen, bij voorkeur door nat vegen.

Voor de exploitatiefase kunnen volgende aanbevelingen geformuleerd worden:

- Extra stimuleren van gebruik van de fiets door voorzien van een ruim aanbod aan oplaadpunten voor elektrische (motor)fietsen en wagens, eventueel gekoppeld aan een specifieke tariefstructuur voor opladen;
- Extra stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer;
- Organisatie van gemeenschappelijk vervoer faciliteren (bv. opmaak bedrijfsvervoersplan)

4.3 Geluid

4.3.1 Referentiesituatie

Ter bepaling van het omgevingsgeluid in het projectgebied werden er op 2 locaties op de huidige parking geluidsmetingen uitgevoerd. Er bevond zich een meetpost aan het begin van de parking en één op einde van de parking. De meetresultaten opgemeten door deze meetposten zijn representatief voor het invallend geluid voor het toekomstig gemengd project wonen/kantoor. Daarnaast werd er op 4 ambulante meetpunten kort gemeten op 12/02/2021.

Volgens de indeling van het gewestplan zijn de meetpunten (A en B) representatief voor de ligging van de woningen in een woongebied volgens de VLAREM gebiedsbestemming 2° '(woon)gebieden <500m gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. De milieukwaliteitsnorm bedraagt overdag 50 dB(A) en 45 dB(A) voor avond – en nacht.

Uit de meetresultaten van de meetposten blijkt dat het geluid overdag gemiddeld $L_{Aeq,1h}$ 45 à 50 dB(A) met soms een uitschieter tot 53 dB(A). Het continu geluidsniveau, uitgedrukt in $L_{A95,1h}$ bedraagt overdag minder dan 50 dB(A). Ook 's avonds en 's nachts is er geen overschrijding van de milieukwaliteitsnorm van 45 dB(A). Kortom, door het ingesloten karakter van het projectgebied is het geluidsklimaat nog goed te noemen.

Uit de analyse van de ambulante geluidsmetingen kan besloten worden dat ter hoogte van het projectgebied ter hoogte van de toekomstige gevelinplanting een L_{Aeq} zal heersen van minder dan 60 dB(A), zodat de inplanting van zowel kantoren als woningen mogelijk is. Het voorzien van voldoende geluidsisolatie is wel wenselijk.

4.3.2 Effecten op geluid

Tijdens de aanlegfase worden relevante geluidseffecten verwacht door de afbraak, afvoer van gronden en tijdens de bouw zelf, naar de woningen in de onmiddellijke omgeving. Het gaat om tijdelijke beperkte effecten.

In de gebruiksfase zal het project geen negatieve effecten naar de omgeving veroorzaken indien de geluidsemissies van de technische installaties voldoende beperkt worden door de nodige bronmaatregelen. Daarnaast is de toename van verkeer door het project beperkt. Gezien de in- en uitrit naar de ondergrondse parking in de Lange Kievitstraat komt te liggen, zal het verkeer daar verhogen, maar niet van die aard dat er een verhoging van 1 dB(A) zal optreden. Het effect op het omgevingsgeluid is te verwaarlozen. In de Ploegstraat en Copernicuslaan zal het wegverkeersgeluid afnemen. Het hogere deel van gebouw C zal geen geluidsreflecties veroorzaken.

In het binnengebied zal het geluidsniveau ook toenemen omdat er openingen zullen zijn tussen de gebouwen, maar het akoestisch klimaat zal nog goed en zeer leefbaar zijn.

4.3.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Naar maatregelen is het wenselijk om de geproduceerde geluidsniveaus tijdens de werffase maximaal te beperken door de meest geluidsarme machines en technieken te gebruiken, communicatie met omwonenden te voorzien voorafgaand aan periodes met mogelijke grotere hinder, en luidruchtige machines afgeschermd op te stellen.

Het is wenselijk om de specifieke bijdrage van alle technische installaties te beperken tot het huidige omgevingsgeluid zodat er zeker geen hoorbare effecten zijn naar de meest nabijgelegen woningen. De geluidsemissie voldoende beperken is zeker haalbaar met de huidige stand van de technieken.

4.4 Bodem

4.4.1 Referentiesituatie

Het projectgebied behoort tot het Antwerps stedelijk gebied. De topografische hoogte ter plaatse van het projectgebied bedraagt ca. 4,7 m TAW (Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen II) en is vlak, de oppervlakte van het projectgebied bedraagt ca. 5.717 m² en in de huidige toestand is ca. 1.865 m² van het terrein verhard (Archeologienota, 2022). Het overige deel bestaat uit bebouwing. In de huidige toestand is ongeveer 80 % van het terrein onderkelderd.

Geologisch gezien bestaat de site uit een Kwartaire zandige deklaag van een kleine 5 meter dik, gevolgd door verschillende Tertiaire zandige lagen, met een gezamenlijke dikte van zo'n 20 m. Hieronder bevindt zich de Boomse klei die als basis van het lokaal hydrogeologisch systeem kan beschouwd worden. Er kan aangenomen worden dat de Kwartaire laag grotendeels afwezig is, door de aanwezigheid van de bestaande parking.

Het grondwater is in het zuiden van Antwerpen hoog gelegen en daalt in noordelijke richting. Onder natuurlijke omstandigheden stroomt het grondwater naar de Schelde en een aantal kleinere waterlopen. Over het algemeen staat in Antwerpen het grondwater tussen 1 en 3 meter onder maaiveldniveau, maar als gevolg van grondwateronttrekkingen kan het grondwaterpeil plaatselijk zakken. Uit de beschikbare kaarten blijkt dat de grondwatertafel op de site zich op een diepte van ca. 8 tot 9 m onder het maaiveld zou bevinden. In de praktijk blijkt uit uitgevoerde bodemonderzoeken dat de grondwatertafel ondieper voorkomt (2 à 3 m onder maaiveld).

Een volledig (oriënterend) bodemonderzoek naar eventuele bodemverontreiniging zal pas kunnen gebeuren eens het bestaande gebouw gesloopt is. Op basis van de reeds beschikbare analyses werden in de bodem geen overschrijdingen van PFAS aangetroffen. In het grondwater werd wel een verhoogde PFAS-waarde aangetroffen. Op de projectlocatie zijn de generieke no-regret maatregelen voor het gebied in een straal van tussen de 5 en 10 km rond de 3M-fabriek van toepassing. In een aantal bodem- en grondwaterstalen werden ook verhoogde waarden van onder meer minerale olie aangetroffen. Lokaal werd ook een bodemverontreiniging met asbest aangetroffen.

4.4.2 Effecten op bodem

De bodem is ter plaatse al erg verstoord, eventuele aanwezige bodemverontreiniging zal samen met de uitgraving voor de ondergrondse bouwlagen tijdens de aanlegfase verwijderd worden en de bemaling binnen een gesloten bouwkuip zal geen verplaatsing van aanwezige bodem- en grondwaterverontreinigingen in de omgeving veroorzaken.

Tijdens de exploitatiefase zal de ondergrondse constructie (parking) geen betekenisvolle barrière in de ondergrond vormen en zullen de effecten van het BEO-veld op het grondwatersysteem beperkt tot verwaarloosbaar zijn, waardoor de effecten op de bodem en het grondwater globaal als beperkt tot verwaarloosbaar beschouwd worden.

4.4.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Milderende maatregelen naast de al dan niet wettelijk verplichte maatregelen die sowieso voorzien zijn (grondverzetregeling, selectieve sloop en asbestverwijdering, bemaling in gesloten bouwput) zijn niet nodig. Zorgvuldig werken (tijdens de werffase) om bodemverontreiniging te vermijden is een algemene geldende aanbeveling. Ook een goed doordacht ontwerp en aanpak van de bemaling en het BEO-veld zijn van groot belang om ongewenste effecten te voorkomen

4.5 Water

4.5.1 Referentiesituatie

De projectsite bevindt zich in een dense stedelijke omgeving, die nagenoeg volledig verhard is. De site ligt in de Scheldevallei, maar op een afstand van meer dan 2 km van de Schelde. Andere open waterlopen zijn niet aanwezig in de omgeving en zijn er in het recente en minder recente verleden ook niet geweest.

De afwatering van de huidige site en zijn omgeving gebeurt volledig via de openbare gemengde riolering die onder alle straten aanwezig is, en waarin dus ook het afvalwater van de site geloosd wordt. Het regenwater en afvalwater wordt (gemengd) afgevoerd naar de RWZI Deurne (Schijnpoot), gelegen aan de R1. Het effluent van dit zuiveringsstation wordt geloosd in het Lobroekdok.

Uit de pluviale en fluviale overstromingskaarten blijkt dat de Copernicussite en zijn omgeving overstromingsgevoelig zijn. De grootste waterdiepten zijn te verwachten ten gevolge van de pluviale overstromingen (hevige regenbuien, wolkbreukscenario's in de zomer).

Bij het huidige klimaat kunnen, afhankelijk van de precieze locatie en de terugkeerperiode, op straat overstromingsdieptes tussen grosso modo 30 en 90 cm voorkomen. Als gevolg van klimaatverandering zouden die peilen met nog zo'n 15 cm kunnen toenemen.

4.5.1 Effecten op water

Tijdens de aanlegfase zal de afvalwaterproductie van het huidige gebouw wegvallen en zal het bemalingswater (al dan niet na zuivering) via de riolering afgevoerd worden. Gezien het om een gesloten bouwput gaat, zal het lozingsdebiet beperkt zijn.

Na de aanlegfase is het effect van het project op het oppervlaktewater/afvalwatersysteem beperkt te noemen. In vergelijking met de effecten van het huidige gebouw kan zelfs van een verbetering gesproken worden. De voorziene infiltratie (via wadi's) slaagt er immers in de piekdebieten die bij hevige neerslag zouden afstromen naar de riolering grotendeels te elimineren. Bovendien is het project overstromingsveilig ontworpen door het vloerpeil te verhogen, een zelfsluitende waterkering aan de inrit van de parking te voorzien en modulaire schotbalken aan de deuren te voorzien. Het hergebruik van hemelwater kan als een positieve bijdrage aan de strijd tegen droogte gezien worden, aangezien hierdoor kostbaar drinkwater gespaard wordt. De vuilvracht van het gegenereerde afvalwater is relatief klein, gezien het overwegend gebruik als kantoorgebouw en woningen; bovendien zorgt een septische put voor een reductie van die vuilvracht vooraleer het afvalwater geloosd wordt op de openbare riolering. Er wordt geen effect verwacht op de werking van de RWZI Deurne, noch op de kwaliteit van het effluent van die installatie.

4.5.2 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Specifieke milderende maatregelen zijn niet nodig.

4.6 Biodiversiteit

4.6.1 Referentiesituatie

Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied is op ongeveer 2 km afstand ten westen van de projectlocatie gelegen (SBZ-H '*Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent*' (BE2300006). Op circa 5 km ten westen van de projectlocatie bevindt zich het vogelrichtlijngebied SBZ-V '*De Kuifeend en de Bokkersdijk*' (BE2300222).

Het dichtstbijgelegen VEN-gebied is het GEN-gebied '*Slikken en schorren langsheen de Schelde*' dat grotendeels overlapt met het SBZ-H BE2300006, op ca. 2,5 km ten westen van de projectsite. Het meest nabijgelegen natuurreservaat is het natuurgebied Wolvenberg in Berchem, tussen de Binnensingel en de R1 gelegen, op ongeveer 1,8 km ten zuiden van de projectsite (in beheer van Natuurpunt).

Het projectgebied is in een biologisch minder waardevolle zone (ud: dichte bebouwing) gelegen. Aangrenzend aan het projectgebied ligt ten noorden de dierentuin (kp: parkzone) die als een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen is aangeduid. Ten westen, voorbij het 100 % versteende Kievitplein en het Mediaplein, ligt de spoorlijn (spoorweg) die als minder waardevolle zone gekarteerd is.

Het bouwblok Copernicuslaan - Lange Kievitstraat – Provinciestraat – Ploegstraat is zeer dicht-bebouwd en groenarm; ook de woonzones ten zuiden van de Lange Kievitstraat hebben amper groen binnengebied (tuinen). De bouwblokken ten oosten van de Provinciestraat vertonen meer groene (private) binnenruimte. De voormalige kloostertuin naast het projectgebied is de opvallendste groene ruimte binnen het bouwblok. In het projectgebied zijn enkele groenelementen aanwezig onder de vorm van in vorm gesnoeide botanische heesters en struiken en twee bomen langs de inrit naar de ondergrondse parking.

Tijdens het terreinbezoek (februari 2021 en augustus 2022) werden behalve enkele algemene vogelsoorten zoals merel en houtduif geen andere (avi)fauna visueel waargenomen, vogels waren wel goed hoorbaar. In de omliggende straten van het projectgebied komen volgens de databank

waarnemingen.be (deelgebied Antwerpen-Statiekwartier) hoofdzakelijk algemene soorten voor. In het afgelopen jaar (18 augustus 2021 – 18 augustus 2022) was de Grote gele kwikstaart (*Motacilla cinerea*) als 'vrij algemene' soort de meest opvallende vogelsoort in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied. Ook wat betreft zoogdieren komen waarschijnlijk enkel algemene soorten voor.

4.6.2 Effecten op biodiversiteit

Tijdens de aanlegfase is biotoopverlies en -winst te verwachten en kunnen verstoringseffecten door emissies verwacht worden. Realisatie van het project zal lokaal eerst tot een beperkt verlies aan (stedelijke) natuurwaarden leiden, na de aanlegfase zal opnieuw groene ruimte aan het projectgebied toegevoegd zijn waardoor het initieel beperkt verlies ter plaatste hersteld kan worden.

Verstoring tijdens de aanlegwerken door geluid, luchtmissies (stof en stikstof) en via grondwater zijn tijdelijk en beperkt in omvang en zullen door de afwezigheid van belangrijke natuurwaarden in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied beperkt tot verwaarloosbaar zijn.

Na de aanleg kunnen de groendaken op het vlak van biodiversiteit voor een bijkomende groene meerwaarde in het studiegebied zorgen. Stikstofdepositie in gevoelige natuurgebieden ten gevolge van verkeeremissies zijn niet te verwachten.

4.6.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Gezien de beperkte effecten zijn geen milderende maatregelen nodig, maar om de stedelijke biodiversiteit te maximaliseren kan best aandacht besteed worden aan de meest geschikte soortkeuze van beplanting, een start van de werken buiten het broedseizoen, een optimale dikte van het substraat voor beplanting en groendaken en een natuurlijk beheer.

4.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

4.7.1 Referentiesituatie

Volgens de landschapskenmerkenkaart 2000 ligt het projectgebied binnen de cluster van puntvormige landschapselementen gevormd door een 'stedelijke nederzetting met erfgoedwaarde', en vormt de spoorlijn ten westen van het projectgebied een landschapsstructurend lijnvormig element (op ca. 180 m van het projectgebied). De landschapskenmerkenkaart is het resultaat van de aanvullende inventaris van de ruimtelijke landschapskenmerken van bovenlokaal belang in Vlaanderen.

De landschapsatlas waarop relictten van de traditionele landschappen aangeduid zijn vormt het landschappelijk referentiekader voor Vlaanderen. In de kern van de agglomeratie, zijnde het gebied tussen de Schelde en de Ring R1 zijn geen elementen opgenomen in de Landschapsatlas (geen ankerplaatsen, lijnrelictten, puntrelictten en/of relictzones).

Het voornaamste beschermd erfgoed in het studiegebied bestaat uit de zoo, het Centraal station en een deel van de Plantin-Moretuslei. Daarnaast vermeldt de inventaris van het bouwkundig erfgoed in de omgeving nog onder meer het Dominicanerklooster en neogotische Parochiekerk Sint-Dominicus, het runderengebouw van de zoo en een aantal huizen, appartementsgebouwen en kantoorgebouwen uit verschillende periodes.

Het projectgebied ligt buiten de vastgestelde archeologische zone van de historische stadskern van Antwerpen. Op historisch kaartmateriaal ligt het projectgebied eerder in ruraal gebied en blijft het gebied vermoedelijk onbebouwd tot in de loop van de 19de eeuw.

De resultaten van het reeds uitgevoerde archeologisch onderzoek in het verleden wijzen op een quasi doorlopende menselijke aanwezigheid in de ruime omgeving van het onderzoeksgebied sinds de steentijden. Voor wat betreft de steentijden is de archeologische verwachting evenwel laag tot nihil. Er zijn geen bodemkundige gegevens die een verhoogde verwachting van een bewaarde paleobodem doen vermoeden. Voor wat betreft de klassieke sporenarcheologie (grondvaste sporen net onder het maaiveld) is er wel een hoge verwachting. Sporen vanaf het neolithicum zijn zeker mogelijk binnen de grenzen van het gebied. Hierbij moet evenwel rekening gehouden worden met de impact die de huidige bebouwing en verharding heeft gehad op het bodemarchief.

4.7.2 Effecten op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Tijdens de aanlegfase zal de site wat betreft landschapsbeeld wijzigen naar een werfzone. Gezien dit een tijdelijke fase is en door de relatief beperkte zichtbaarheid van het projectgebied vanuit de omgeving is de impact op de landschapsbeleving verwaarloosbaar.

Gezien het gaat om de vernieuwing van een bestaand kantoorgebouw in een stedelijke omgeving zijn er geen relevante effecten op de landschapsstructuur en de landschapsrelaties. De nieuwbouw houdt rekening met de eigenheid van de (stedelijke) omgeving en het ontwerp besteedt aandacht aan een geleidelijke overgang tussen de hoogbouw van het Kievitplein en de laagbouw van het woongebied.

Het project zal de verloren gegane buurtweg 'herstellen' door een ingang via de Lange Kievitstraat te voorzien die de projectsite doorwaadbaar² maakt naar de Ploegstraat.

Het bestaande kantoorgebouw bevat of heeft geen erfgoedwaarde en er wordt ook geen impact op het historisch erfgoed in de onmiddellijke omgeving verwacht.

Omdat de eventuele aanwezigheid van archeologische resten bijzonder klein is en geen meerwaarde tot kenniswinst zal opleveren zal de impact op het bodemarchief te verwaarlozen zijn. Verder archeologisch onderzoek is niet nodig.

Na de aanlegfase worden geen negatieve effecten verwacht. Omdat het hermetisch gesloten, monolithisch en donker kantoorgebouw vervangen zal zijn door een transparanter, lichter, reliëfrijker, meer toegankelijk gebouw en een doorwaadbare site met een toegankelijk en groen ingericht binnengebied zonder bovengrondse parking, wordt dit wat betreft landschapsperceptie op microschaal als positief gewaardeerd. Gezien de getrapte en gevarieerde afbouwhoogtes van het project richting het aanpalend woonweefsel en het feit dat het hoogste punt van het gebouw nog ongeveer 14 m lager zal zijn dan het hoogste gebouw op het Kievitplein wordt de visuele impact vanuit de ruimere omgeving (bv. dierentuin) als beperkt beoordeeld.

² Voor bewoners, gebruikers en bezoekers

4.7.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Milderende maatregelen zijn niet vereist. Archeologische toevallsvondsten zijn onderworpen aan de wettelijke meldingsplicht. Aanbevolen wordt om waar het mogelijk is (voldoende substraatdikte) grotere boomsoorten aan te planten.

4.8 Gezondheid, ruimtelijke aspecten en externe veiligheid

4.8.1 Referentiesituatie

Het projectgebied vormt de overgang tussen de kantooromgeving rond het Kievitplein en het woongebied langs de Provinciestraat en haar zijstraten. De activiteiten in de kantooromgeving zijn volledig gericht op het Centraal Station en zijn daar gekenmerkt door relatief drukke voetgangersbewegingen gekoppeld aan de spitsuren. De hoogbouw rond het Kievitplein geeft een erg versteende, eerder koude en donkere indruk. Ook het huidige Copernicusgebouw, met zijn donkere ramen en hermetische vorm zuigt als het ware het licht weg. Na de kantooruren vindt nog weinig activiteit plaats in dit gebied.

Algemeen valt een gebrek aan toegankelijk, zichtbaar en openbaar groen op, niet alleen in de zone met kantoorgebouwen, ook in en rond het bouwblok. Door de aanwezigheid van de gebouwen en muren aan de achterzijde van de diertuin is ook hier weinig groen zichtbaar. In oostelijke richting van het gebouw zijn de activiteiten meer 'woonstedelijk' van aard, grotendeels gericht op de bewoning en de handelszaken in en langs de relatief drukke Provinciestraat. De actuele belevingswaarde van het projectgebied en de onmiddellijke omgeving is dus eerder beperkt te noemen.

Recent, in 2022 is de laatste fase van het stadsproject Kievitwijk II afgerond, met de heraanleg van het Mediaplein ter hoogte van het Centraal station. De herinrichting (verhoogd halfverhard plein met zitbanken, spelruimte, groenelementen, een kleine waterpartij en een aantal bomen) kan een bescheiden meerwaarde op het vlak van ruimtebeleving genoemd worden in de meer westelijk gelegen zone ter hoogte van het station (maar het groot mediascherm vormt wel een negatieve beeldrager).

Op het vlak van gezondheid kan voor de referentiesituatie voor de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat verwezen worden naar de respectieve disciplines

Een ander aspect van gezondheid is een gezonde groene ruimte die aanzet om meer te bewegen. Onderzoek heeft aangetoond dat meer stappen of wandelen gezondheidsvoordelen opleveren voor zowel individu als maatschappij. De 'walkability' van een buurt verbeteren is een effectieve en praktische strategie die daarvoor kan ingezet worden. De projectomgeving wordt overwegende gekenmerkt door een hoge walkability.

Inzake (externe) veiligheid kan gemeld worden dat de dichtstbijgelegen hoge drempel Seveso-inrichting ten noordwesten van het projectgebied gelegen is, op ca. 4.194 m afstand (Total Energies Polymers Antwerp). Het dichtstbijgelegen lage drempel Sevesobedrijf is ten noordoosten van het projectgebied gelegen, op ca. 2.967 m (PPG Coatings).

Het projectgebied is niet binnen een consultatiezone van een Sevesobedrijf gelegen. De afstand tot de dichtstbijgelegen consultatiezone bedraagt ca. 330 m en is die van hoge drempel Sevesobedrijf Arlanxeo Belgium in Zwijndrecht.

4.8.2 Effecten op gezondheid, ruimtelijke aspecten en externe veiligheid

Tijdens de aanlegfase zijn verwaarloosbare tot beperkt negatieve ruimtelijke en gezondheidseffecten te verwachten. De effecten zijn periodiek (naargelang de werffase) en zijn tijdelijk van aard.

Na de aanlegfase zijn op het vlak van ruimtelijke effecten vooral positieve effecten te verwachten door een beter ruimtegebruik en hogere gebruikskwaliteit. Er worden meer functies toegevoegd, het projectgebied wordt doorwaadbaar voor bewoners, gebruikers en bezoekers, meer dynamisch en er zal meer gedeeld ruimtegebruik zijn. Onaanvaardbare wind- of schaduweffecten worden niet verwacht. De ruimtebeleving zal toenemen door een moderner en kwalitatiever gebouw met een toegankelijke groene ruimte voor gebruikers en bezoekers zonder bovengrondse parkeerplaatsen.

Alhoewel aan de wettelijke grenswaarden inzake luchtemissies wordt voldaan, is er ten opzichte van de strengste gezondheidkundige advieswaarden voor een beperkt aantal wegsegmenten wel sprake van een negatieve impact inzake NO₂ (in de Lange Kievitstraat oost, Leeuwerikstraat, Somersstraat en Provinciestraat zuid 1 en 2) en zijn maatregelen om de verkeersemissies te beperken noodzakelijk. Voor de andere wegsegmenten en andere parameters is de impact aanvaardbaar.

Voor wat betreft het geluidsklimaat worden, door het verleggen van de in- en uitrit een toename van de geluidsbelasting in de Lange Kievitstraat en de Leeuwerikstraat verwacht (voor de Ploegstraat en de Copernicuslaan een vermindering). In de meer belaste straten zijn echter geen kwetsbare groepen (scholen voor jongeren, kleuters, kinderopvang, ziekenhuizen, woonzorgcentra, ...) aanwezig. Maatregelen om geluidshinder door het verkeer te beperken zijn aangewezen (zie ook disciplines verkeer en lucht).

Door het vergroten van de walkability (doorwaadbaarheid, woningdichtheid en functiemix nemen toe) wordt een positief effect verwacht op de gezondheid en door het toevoegen van groen op daken, terrassen en vooral op maaiveldniveau kan plaatselijk hittestress in de zomer (beperkt) verminderen.

4.8.1 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Monitoring is niet noodzakelijk, behalve degene die bij de andere disciplines al vermeld zijn. Gezien de algemene luchtkwaliteit in Antwerpen niet voldoet aan de gezondheidkundige advieswaarden zijn wel extra maatregelen aangewezen om de verkeersemissies te beperken.

4.9 Klimaat

4.9.1 Referentiesituatie

De totale niet-ETS broeikasgasemissies in Vlaanderen bedroegen in 2018 voor de verschillende sectoren 31,9 miljoen ton CO_{2eq}. Op het grondgebied van de stad Antwerpen bedroegen de niet-ETS emissies in 2018 ongeveer 2,8 miljoen ton CO_{2eq}.

Met betrekking tot klimaatverandering zou bij een hoog-broeikasgasimpactscenario (volgens het Klimaatportaal) het aantal hittestegedagen in Antwerpen kunnen toenemen van ongeveer 5 per jaar in 2018 tot 13 dagen per jaar in 2030 en 20 dagen in 2050. Ook de gemiddelde maandelijkse temperatuur zou toenemen. Kwetsbare bevolkingsgroepen (kinderen en ouderen) kunnen in toenemende mate blootgesteld worden aan hittestress. In Antwerpen zouden in 2030 tot 98 % van deze kwetsbare groepen blootgesteld worden aan hitte, tegen gemiddeld slechts 52 % voor Vlaanderen.

Antwerpen zou, zoals de rest van Vlaanderen, te maken krijgen met nattere winters en heviger buien in de zomer. De projectsite zal ook in de toekomst en bij een wijzigend klimaat echter niet onmiddellijk last ondervinden van wateroverlast door intense neerslag.

Door veranderingen in de neerslagpatronen en een toename van de verdamping in de zomer zou volgens de gegevens van het Klimaatportaal ook het aantal droge dagen (dagen met nauwelijks of geen neerslag) toenemen in Antwerpen, en zouden de droge periodes ook langer worden. Omdat het hemelwater vandaag quasi direct via de riolering wordt weggevoerd is er ook geen natuurlijke buffer tegen dit tekort aan water. Gevolg is dat het grondwater op diverse plaatsen in de stad in die mate kan zakken dat vijvers droog komen te staan, vegetatie kan worden aangetast en huizen kunnen verzakken.

4.9.2 Effecten op klimaat en van klimaatverandering

Bij de beoordeling van het project werd rekening gehouden met de emissies van broeikasgassen, met het effect van de ontwikkeling op de klimaatweerbaarheid van de omgeving, en met de kwetsbaarheid van de ontwikkeling aan de gevolgen van klimaatverandering.

Effecten op het klimaat worden enkel tijdens de gebruiksfase relevant geacht. Het project zal aanleiding geven tot een reductie van de broeikasgasemissies, als gevolg van lagere energiebehoeften (door een hoge isolatiegraad) en van de inzet van hernieuwbare energiebronnen (bodemwarmte, zonnepanelen). De (extra) verkeersgeneratie is relatief beperkt ten opzichte van de bestaande verkeersstromen in de omgeving, zodat kan verwacht worden dat het project netto (i.e. in combinatie met de reducties op gebouwniveau) nog steeds zal zorgen voor een reductie in de broeikasgasemissies..

Het project zal een verwaarloosbare impact hebben op de vastlegging van koolstof in bodem of vegetatie; evenmin zal het aanleiding geven tot een betekenisvolle vrijstelling van CO₂ uit bodem of vegetatie. De netto impact is positief maar zeer beperkt.

Op het vlak van waterbeheer of droogte wordt geen (positieve of negatieve) impact op de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering verwacht. Door de groendaken zal het project een zeer klein positief effect hebben op zomerhitte in de straten rond het gebouw. Ook de buitenruimte kan hier in beperkte mate toe bijdragen, in de mate dat ze groen wordt ingevuld.

Klimaatverandering zal leiden tot hogere gemiddelde temperaturen, meer hitte in de zomer, meer intense piekneerslag en grotere droogte in de zomer. De gevoeligheid van het project hieraan wordt beperkt door de goede gebouwisolatie, de groendaken en de buitenruimte (indien die veel hoogopgaande vegetatie zou bevatten). Verder wordt het hemelwater dat op het gebouw valt op

het terrein zelf gebufferd en geïnfiltreerd, zonder afwenteling van de piekdebieten naar de riolering, en wordt een deel er van als sanitair water gebruikt en dus drinkwater bespaard. Het project zal, als gevolg van maatregelen die inherent deel uitmaken van het ontwerp, ook geen nadelige gevolgen van overstromingen ondergaan die zijn toe te schrijven aan klimaatverandering.

Het nieuwe gebouw zal op het vlak van energieprestaties veel beter scoren dan het bestaande gebouw. Door onder meer een reductie van het energiegebruik en de inzet van hernieuwbare energie zijn de broeikasgasemissies toe te schrijven aan de nieuwe ontwikkeling waarschijnlijk lager dan wat ze zijn bij het huidige gebouw, wat een positief effect is. Het project heeft een (zeer bescheiden) positieve invloed op de weerbaarheid van zijn omgeving tegen de gevolgen van klimaatverandering, vooral als gevolg van het voorzien van groendaken en (mogelijk) het voorzien van een buitenruimte met een groene invulling. Het is niet te verwachten dat het project tijdens zijn levensduur zal blootgesteld worden aan klimaatfenomenen (extreme hitte, neerslag, overstromingen, ...) die de integriteit van het gebouw of zijn functioneren in gevaar zouden brengen.

4.9.3 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Gezien er geen aanzienlijk negatieve effecten zijn vastgesteld, zijn milderende maatregelen strikt genomen niet vereist. Mogelijke optimalisaties die erop gericht zijn de emissies van broeikasgassen verder te verminderen of de vergroting van de weerbaarheid van de omgeving te bevorderen (zoals het verder reduceren van het aandeel van de mobiliteitsvraag die met voertuigen op fossiele energie wordt ingevuld, of nog meer groen voorzien) worden echter aanbevolen.

4.10 (Gewest)grensoverschrijdende effecten

De grens met Nederland in noordelijke richting is op circa 16 km van het projectgebied gelegen (in vogelvlucht), de afstand tot andere gewesten (Brussel en of Wallonië bedraagt respectievelijk circa 33 en 49 km. Gezien deze (grote) afstanden en gezien de tijdelijke en beperkte milieueffecten die ten gevolge van de bouw of de exploitatie van een kantoorgebouw te verwachten zijn, worden geen (gewest)grensoverschrijdende effecten verwacht.

5 BESLUIT

Het voornemen om het bestaand kantoorgebouw in de Copernicuslaan te vervangen door een nieuw bouwproject met een mix van kantoren, woningen en handel is, mits in acht nemen van de geformuleerde milderende maatregelen, aanvaardbaar voor de leefomgeving in het algemeen. Gezien het om een optimalisatie van een bestaand ruimtegebruik gaat op een erg goede gelegen werk- en woonlocatie in de stad, zal het project zeker aanleiding geven tot een aantal positieve effecten. Het project zal het stedelijk weefsel herstellen door extra functies (wonen, handel en groen) te introduceren in de huidige monotone kantooromgeving en slaagt er in het ruimtelijk rendement op een aanvaardbare manier te verhogen in een buurt met een hoge knooppuntwaarde (nabij het centraal station in Antwerpen). Het creëren van een betere doorwaadbaarheid voor gebruikers, bewoners en bezoekers met aandacht voor groen en verrijken van de stedelijke plint zullen de levendigheid van de omringende wijk verhogen. Aanzienlijk negatieve effecten worden niet verwacht en de beperkte of negatieve effecten kunnen door gepaste maatregelen tot verwaarloosbare en beperkte effecten teruggebracht worden.

De extra verkeersgeneratie is weliswaar aanvaardbaar voor het functioneren van het verkeerssysteem en de verkeersleefbaarheid of in het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, maar vormt momenteel bij de doorvertaling naar gezondheidseffecten en toetsing aan de strengste gezondheidskundige advieswaarden voor lucht nog een knelpunt. Milderende maatregelen die inzetten op een maximale reductie van voertuigen op fossiele energie om dit effect te reduceren zijn aangewezen, in afwachting van een verdere verbetering van de luchtkwaliteit in de volledige Antwerpse agglomeratie