

09 JAN. 2015

SV

Afdeling LNE
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Contactpersoon	E-mail	Telefoon
Sara Benoy	Sara.benoy@zorg-en-gezondheid.be	03 224 62 90
Ons kenmerk	Uw kenmerk	Datum
	PR-MER 2149	5.01.2015

Ontheffing Project-MER, Park Spoor Oost Antwerpen

Beste,

Op 2 december 2014 hebben we de adviesvraag over het verzoek tot ontheffing voor het project Park Spoor Oost Antwerpen ontvangen.

De voormalige containerterminal gelegen aan de Noordersingel (10,8ha) is niet meer in gebruik en kan een nieuwe invulling krijgen. Op lange termijn wenst het stadsbestuur op Spoor Oost een KMOpark met veel groen te realiseren. Voorlopig is er echter nog onduidelijkheid over de mogelijkheden tot inkrimping en/of verdwijnen van de goederensporen langsheen de containerterminal, en het terrein ligt de komende jaren midden in de Oosterweelwerf. Daarom ligt de focus momenteel op de tijdelijke invulling van het terrein op korte termijn.

Op korte termijn wil de stad de site van de voormalige containerterminal inrichten als:

- een publieke ruimte ten behoeve van de omliggende woonwijken, in het bijzonder voor stadsdelen Borgerhout Intramuros en Antwerpen Noord, die over zeer weinig publiek groen beschikken,
- parking in functie van evenementen in het Sportpaleis, de Lotto Arena en/of Trix;
- Tijdelijke evenementen (b.v. de Zomer van Antwerpen)

Op korte termijn verdwijnen ca. 2300 parkeerplaatsen op parkings Ten Eekhove (750 pp), Sport (800 pp onder het viaduct van Merksem) en Noord (700 pp), als onderdeel van de (voorbereidende) werken voor de Oosterweelverbinding en de verbreding van het Albertkanaal. Dit verlies aan parkeerplaatsen kan in zijn geheel opgevangen worden op de site Spoor Oost. Een volledige invulling als parking komt slechts een beperkt aantal keer per jaar voor, nl. bij zeer grote evenementen in het Sportpaleis. In 2013 waren er 13 evenementen in het Sportpaleis waarbij de volledige parkeercapaciteit van 4000 pp ingenomen werd. Meestal zal slechts een deel van de site nodig zijn om de parkeerbehoefte bij evenementen op te vangen, en gedurende de rest van het jaar, in het bijzonder in de zomerperiode, kan de site grotendeels als publieke ruimte gebruikt worden.

De stad onderhandelt momenteel een overeenkomst met de NMBS, eigenaar van het terrein, voor een gebruiksperiode van 9 jaar.

Door toepassing van een stringent evenementenvervoerplan, dat streeft naar een stelselmatige verbetering van de modal split (verlaging aandeel auto) van de bezoekers, zorgt deze uitbreiding niet voor een verhoging van de verkeersgeneratie of de parkeervraag, en evenmin voor significante milieueffecten. Er worden 4000 parkeerplaatsen op voorbestemde terreinen (dus exclusief straat-parkeren) gegarandeerd binnen een straal van 1350m van de Sportpaleissite, waarvan dus 2300 pp gepland op Spoor Oost (ter vervanging van de parkings Ten Eekhove, Sport en Noord die op korte termijn verdwijnen).

De mobiliteitseffecten worden veroorzaakt door het verschuiven van verkeersstromen van deze drie parkings naar de nieuwe parking Spoor-Oost. Het totaal gegenereerd verkeersvolume, gekoppeld aan de in totaal 4000 pp, blijft echter gelijk.

Het project voorziet in een langzaam verkeersstructuur bestaande uit een centrale as die als een object van noord naar zuid over het terrein loopt. Deze brede centrale as zal als een "gladde" as worden uitgevoerd om een bepaald gebruik binnen de publieke ruimte te stimuleren (skeeleren, skaten, ...) en vormt een belangrijke drager van het ontwerp. Deze centrale as wordt aangevuld met een lusvormige "zachte" padenstructuur die geschikt is voor wandelaars, lopers, ... In het noorden en het zuiden van het terrein worden kwalitatieve verblijfsplekken voorzien die nooit worden ingezet voor het evenementenparkeren en waar vaste elementen zoals speeltoestellen, meubilair, ... een plaats kunnen vinden. Op deze locaties kan het ingebrachte groen ook een meer intensieve vorm aannemen met grasvelden, reliëf, ... Zowel op de verharde delen van het terrein als op de halfverharding zal hier en op welgekozen locaties sportinfrastructuur worden ingeplant.

Wat betreft de discipline geluid concludeert het dossier dat:

- De bijdrage (uitgedrukt in toename percentage personenauto-equivalenten) van het evenementenverkeer van Sportpaleis, Lotto Arena en Trix aan het Lden- en Lnight-niveau in de omgeving van het projectgebied verwaarloosbaar is (zowel in de referentie- als geplande situatie).
- De geluidseffecten van de realisatie van parking Spoor Oost en de verschuiving van de parkeercapaciteit t.b.v. het Sportpaleis verwaarloosbaar zijn;
- De geluidshinder t.h.v. de bewoning van de Ten Eekhovelei (vooral 's nachts) duidelijk zal verminderen door het verdwijnen van parking Ten Eekhove;
- Mogelijke nachtelijke geluidshinder t.h.v. de bewoning van de Buurtspoorweglei kan vermeden of sterk beperkt worden door de secundaire toegang via deze straat niet te gebruiken na afloop van de evenementen,

Men concludeert dat voor de discipline geluid de werkzaamheden en de projectrealisatie geen significant negatieve geluidseffecten zullen hebben, mits aan deze milderende maatregel wordt voldaan.

Wat betreft de discipline lucht concludeert het dossier dat:

- De bijdrage van het evenementenverkeer van Sportpaleis, Lotto Arena en Trix aan de gemiddelde luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied verwaarloosbaar is (zowel in de referentie- als geplande situatie); Er kan vastgesteld worden dat de immissiekaarten voor alle parameters (quasi) identiek zijn voor de scenario's zonder en met evenementenverkeer. Het verschil in jaargemiddelde immissiewaarde tussen beide scenario's – m.a.w. de bijdrage van het evenementenverkeer aan de luchtkwaliteit – bedraagt dan ook maximaal 0,09 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , 0,07 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en zelfs 0,00 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$, en ligt dus ver onder de significantiedrempel van 1% van de norm (0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en PM_{10} , 0,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$). Voor het aantal overschrijdingen van de PM_{10} -dagnorm is het verschil maximaal 2x, wat op zich significant is, maar enkel voorkomt in de zate van de R1.
- De luchteffecten van de realisatie van parking Spoor Oost en de verschuiving van de parkeercapaciteit t.b.v. het Sportpaleis verwaarloosbaar zijn. Voor de jaargemiddelde NO_2 -concentratie varieert dit verschil tussen -0,04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (in de as van de Slachthuislaan) en +0,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (as Schijnpoortweg), voor PM_{10} tussen -2 en +6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, en voor $\text{PM}_{2,5}$ is er zelfs tot op een honderdste van een $\mu\text{g}/\text{m}^3$ geen verschil waar te nemen.

Men concludeert dat voor de discipline lucht de werkzaamheden en de projectrealisatie geen significant negatieve luchteffecten zullen hebben.

Volgens het dossier wordt gesteld dat voor de discipline geluid en lucht een MER-onderzoek geen nieuwe of bijkomende gegevens zal opleveren voor de bespreking van de milieueffecten.

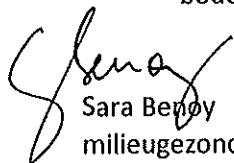
Het projectgebied is op vlak van geluid en lucht al zwaar belast. De NO_2 -concentratie ligt volgens de luchtmodellering in het projectgebied Spoor Oost overal boven de Vlaremnorm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tot ca. 47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ langs de Noordersingel. In het projectgebied Spoor Oost ligt het Lden-niveau t.g.v. wegverkeer overal boven de 65 dB(A) en op korte afstand van de Noordersingel en de Schijnpoortweg boven de 70 dB(A), en dit zowel t.g.v. het verkeersgeluid van de Singel zelf als van de Ring. De eerstelijnsbebouwing van de omliggende bewoning (Buurtspoorweglei, Ten Eekhovellei, Dam (Eendrachtstraat)) wordt blootgesteld aan vergelijkbare wegverkeersgeluidsniveaus. Het Lnight-niveau ligt 5 à 8 dB(A) lager dan het Lden-niveau. Binnen het projectgebied Spoor Oost is het spoorverkeer een even belangrijke geluidsbron als het wegverkeer: grotendeels overal meer dan 65 dB(A) Lden, en meer dan 70 dB(A) op korte afstand van de ringspoorweg. Het Lnight-niveau ligt ca. 5 dB(A) lager dan het Lden-niveau. Het verschil tussen Lden en Lnight is kleiner dan bij het wegverkeer, omdat er verhoudingsgewijs veel (goederen)treinen passeren 's nachts. Ook de bewoning

van de Buurtspoorweglei en Dam (Lange Lobroekstraat) wordt blootgesteld aan hoge Lden- en Lnight-niveau van spoorweggeluid.

Wat betreft discipline bodem concludeert een oriënterend bodemonderzoek dat de vastgestelde historische verontreinigingen geen duidelijke aanwijzing zijn van een ernstige bodemverontreiniging waardoor een beschrijvend bodemonderzoek niet noodzakelijk is. Hierbij werd echter uitgegaan van de huidige bestemming "gemeenschapsvoorzieningen". Bij inrichting van de site als publieke ruimte zal het feitelijk gebruik echter omschreven worden als "recreatie", waardoor sterker rekening moet gehouden worden met humaan-toxicologische risico's (bron: advies ABO aan AG Vespa, oktober 2014).

Een bijkomend MER-onderzoek is volgens de afdeling Preventie niet noodzakelijk, wel vragen we bij de inrichting en de vergunningverlening van de projectsite volgende gezondheidsaspecten in rekening te brengen:

1. Gezien de reeds zware belasting van de woonomgeving op vlak van geluid en lucht zijn milderende maatregelen vanuit gezondheidskundig standpunt aangewezen. Bij de inrichting van de projectsite kan hiermee rekening gehouden worden.
2. Bepaalde groepen zoals ouderen, zieken en kinderen zijn gevoeliger voor de negatieve effecten van geluid en luchtverontreiniging. Bovendien ademt men tijdens inspanningen luchtverontreiniging meer en dieper in. Hoewel onze afdeling het vanuit gezondheidskundig standpunt vooral toejuicht dat publieke ruimte ontwikkeld wordt voor ontspanning en sportactiviteiten vragen we toch de nodige aandacht om de negatieve impact ten gevolge van de nabijheid van verkeer te mildereren bij de ontwikkeling van de ruimte.
3. Vanuit het gegeven dat groene ruimte schaars is in een stedelijke omgeving en dat buitenactiviteiten een positieve invloed kunnen hebben op fysiek, geestelijk en sociaal welzijn vraagt de afdeling Preventie zich af of er geen alternatieve locaties in aanmerking kunnen komen als parking zodat deze site ten volle ten voordele van de buurtbewoners ontwikkeld kan worden.
4. Bij inrichting van de site als recreatieve publieke ruimte moet rekening gehouden worden met humaan-toxicologische risico's ten gevolge van bodemverontreiniging.



Sara Benoy
milieugezondheidskundige
Afdeling Preventie