

**BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN “KLAVERWIJK”
VAN DE GEMEENTE ANDERLECHT**
Evaluatie conform art. 68 van het BWRO
Evaluatie

COLOFON

Opdracht:

Bijzonder Bestemmingsplan “Klaverwijk” van de
Gemeente Anderlecht
Evaluatie conform art. 68 van het BWRO
Evaluatie

Opdrachtgever:

Gemeente Anderlecht
Dienst Stadsontwikkeling
Raadsplein 1
1070 Anderlecht

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen

T : +32(0)3 221 55 00
F : +32 (0)3 221 55 01
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB

Identificatienummer:

4216873011/ivm

Datum:

21 december 2018
25 januari 2019
12 april 2019
24 april 2019

status / revisie:

Rapport versie 1
Rapport versie 2
Rapport versie 3
Rapport versie 4

Vrijgave:

Cedric Vervaet, Account Manager

Controle:

Inge Van der Mueren, senior adviseur

Projectmedewerkers:

Inge Van der Mueren, Projectleider
Giel Vanhoutte, adviseur
Dirk Bosmans, adviseur

© Antea Belgium nv 2019

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.

INHOUD

DEEL 1	RAPPORT	2
1	INLEIDING	3
1.1	REGLEMENTAIRE CONTEXT.....	3
1.2	OPBOUW VAN DE EVALUATIE	3
2	METHODOLOGIE	4
2.1	ALGEMEEN	4
2.2	RELEVANTE INDICATOREN OP NIVEAU BBP.....	5
2.3	METHODIEKEN VOOR ANALYSE VAN DE INDICATOREN.....	7
3	HET BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN “KLAVERWIJK”	18
3.1	SITUERING	18
3.2	DOELSTELLING VAN HET BBP “KLAVERWIJK”	18
4	EVALUATIE PER THEMA	21
4.1	MENS	25
4.2	RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	27
4.3	FYSISCH MILIEU	30
4.4	NATUURONTWIKKELING.....	33
4.5	WATERKRINGLOOP	37
4.6	MATERIAAL	40
4.7	ENERGIE.....	40
4.8	MOBILITEIT.....	41
5	SAMENVATTING VAN DE VOORNAAMSTE AANBEVELINGEN	47
6	CONCLUSIE	53

DEEL 1 RAPPORT

1 Inleiding

1.1 Reglementaire context

Het Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) “Klaverwijk” werd goedgekeurd door de Gemeenteraad tijdens de zitting van 22 november 2012 en nadien door het besluit van de Regering op 28 maart 2013 (gepubliceerd in het Staatsblad van 22 april 2013). Het bestemmingsplan is nu ruim 5 jaar in werking. Conform artikels 68 en 39 van het BWRO dient om de 5 jaar een follow-up van de belangrijke effecten van de inwerkingtreding van de bijzondere bestemmingsplannen op het milieu en over de eventueel aan te brengen correcties voorgelegd te worden aan de gemeenteraad (sinds 1 september 2017). Tevens dient het publiek hiervan op de hoogte gebracht te worden conform artikel 112 van de nieuwe gemeentewet.

Deze studie beoogt niet enkel de evaluatie van het BBP “Klaverwijk”, maar eveneens de ontwikkeling van een methodologie die voor de verdere evaluaties van het BBP kan toegepast worden. Doelstelling is om door de evaluatie bijkomende ambities inzake duurzaamheid voor de wijk te formuleren. De methodologie is gebaseerd op de barometer Duurzame Wijken (testversie – versie 2016) die in opmaak is bij Leefmilieu Brussel.

1.2 Opbouw van de evaluatie

De evaluatie van het BBP “Klaverwijk” gebeurde door middel van de barometer Duurzame Wijken die in opmaak is bij Leefmilieu Brussel. Het instrument werd bij wijze van “experiment” ter beschikking gesteld aan de gemeente Anderlecht om het BBP “Klaverwijk” te evalueren en om zo na te gaan of deze methodologie ook voor verdere evaluaties van het BBP kan worden toegepast.

Dit rapport is opgebouwd uit volgende hoofdstukken :

1. Inleiding
2. Methodologie
3. BBP “Klaverwijk”
4. Evaluatie per thema
5. Samenvatting van de voornaamste aanbevelingen
6. Conclusie

2 Methodologie

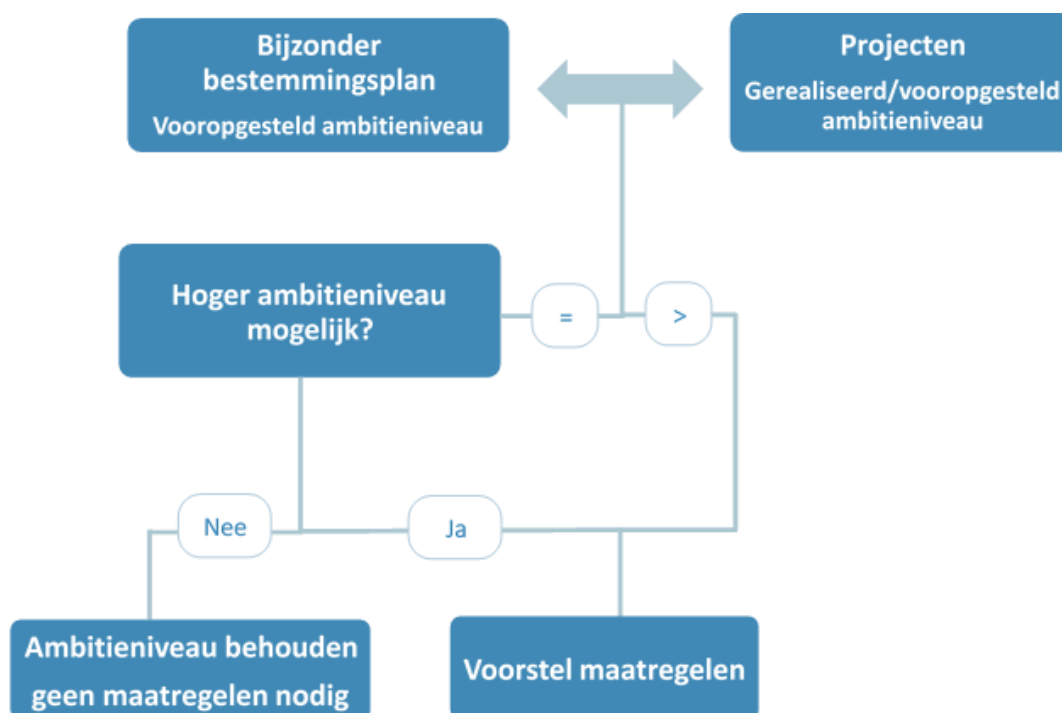
2.1 Algemeen

De eerste doelstelling van de barometer Duurzame Wijken is het stimuleren van een verbetering van ruimtelijke ordening- en bouwpraktijken ten gunste van de levenskwaliteit van alle inwoners van Brussel, en dit mede door de actoren (ontwikkelaars en planningsautoriteiten) inzicht te geven over de kwaliteit van een wijkontwikkelingsproject, ongeacht de fase van het project. Het is in de eerste plaats bedoeld als ontwerphulp voor stedenbouwkundigen die wijken ontwerpen.

Het instrument maakt een evaluatie en reflectie mogelijk over een project in de verschillende fasen ervan : de diagnosefase (oorspronkelijke toestand van de wijk), de ambitiefase (gebaseerd op de diagnosefase en wensen van de opdrachtgever), de planningsfase (Masterplan, BBP, ...), de ontwerpfase (verbeelde wijk) en de uitvoeringsfase (werven en wijk in volle bloei). In deze studie wordt het instrument dus getest als een evaluatiehulp van een BBP. De gebruikte barometer Duurzame Wijken betreft een testversie – versie 2016, in opmaak bij Leefmilieu brussel.

Het initieel vooropgestelde ambitieniveau wordt bepaald met behulp van het beschikbare BBP (voornamelijk stedenbouwkundige voorschriften) en milieueffectenrapport (MER). Concreet zal de barometer Duurzame Wijken op basis van de beschikbare informatie (diagnostiek op basis van MER, strategie op basis van voorschriften BBP en aanbevelingen MER) ingevuld worden en wordt hieraan vervolgens een ambitieniveau toegekend.

Om het plan te evalueren zal de barometer Duurzame Wijken vervolgens opnieuw ingevuld worden voor het geheel aan projecten dat momenteel reeds gerealiseerd/vergund is in het gebied. Hierbij wordt nagegaan of het initieel vooropgestelde ambitieniveau gehaald is en/of dit ambitieniveau kan aangepast worden. Waar nodig en relevant wordt hierbij ook rekening gehouden met gerealiseerde/vergunde projecten in de omgeving. Bij het niet behalen van het vooropgesteld ambitieniveau of wanneer het ambitieniveau verhoogd wordt, worden maatregelen voorgesteld voor toekomstige projecten. De methodologie van het schema, Figuur 2-1 : , wordt hierbij gehanteerd.



Figuur 2-1 : Beslissingsboom voorstellen maatregelen.

Is het ambitieniveau van het geheel aan gerealiseerde/vergunde projecten lager dan het vooropgestelde ambitieniveau, dan worden maatregelen voorgesteld om te proberen het vooropgestelde ambitieniveau toch te halen.

Is het ambitieniveau van het geheel aan gerealiseerde/vergunde projecten gelijk aan het vooropgestelde ambitieniveau, dan wordt eerst nagegaan of een hoger ambitieniveau mogelijk is. Is dit het geval, dan worden maatregelen voorgesteld om dit hogere ambitieniveau te halen. Is dit niet het geval, dan worden geen maatregelen voorgesteld.

Voor indicatoren waarvoor geen initieel ambitieniveau kan afgeleid worden uit BBP/MER wordt nagegaan of deze relevant zijn voor het gebied. In dat geval wordt deze indicator enkel ingevuld voor het geheel aan gerealiseerde/ingevulde projecten en wordt op basis hiervan een ambitieniveau voor verdere projecten opgelegd.

2.2 **Relevante indicatoren op niveau BBP**

Uit analyse van het BBP en het MER blijken de meeste indicatoren uit de testversie van de barometer Duurzame Wijken relevant om te onderzoeken. In onderstaande tabel wordt per thema opgelijst welke indicatoren onderzocht zullen worden. Gezien er weinig gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot de werven binnen de perimeter van het BBP en het werfbeheer bepaald wordt door de van toepassing zijnde gewestelijke stedenbouw- en milieuwetgeving, wordt de werven slechts beperkt behandeld. Hiervoor kan voor (afzonderlijke) toekomstige projecten bijgevolg beter gebruik worden gemaakt van de versie van de barometer Duurzame Wijken op projectniveau. De evaluatie beperkt zich in dit geval tot eventuele aanbevelingen om de aan de werven gerelateerde hinder te verminderen.

Tabel 2-1 : Te onderzoeken indicatoren.

Thema	Indicator
HUM – Mens	Stimuleren van de sociale leefbaarheid van de wijk <ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve verdichting • Volledig programma-aanbod • Delen van de ruimte
	Realiseren van een inclusieve wijk <ul style="list-style-type: none"> • Diversiteit van het woningaanbod • Betaalbare prijzen
	Stimuleren van de commerciële en economische leefbaarheid van de wijk <ul style="list-style-type: none"> • Economische dynamiek • Werkgelegenheid
	De wijk aanpasbaar maken aan veranderingen in context
SPA – Ruimtelijke ontwikkeling	De open ruimte als ruggengraat van de wijk <ul style="list-style-type: none"> • Continuïteit • Structurering en typologie • De open ruimte als voedingsbodem van het ecosysteem
	Levendigheid en sociale controle <ul style="list-style-type: none"> • Levendigheid • Welzijn • Speelvoorzieningen
	Ontwikkelen van een lokale identiteit

	<ul style="list-style-type: none"> • Valorisatie van het patrimonium
	Creëren van ruimtes die gemakkelijk aan te passen zijn aan een veranderende context
PHY – Fysisch milieu	<p>Zuinig en efficiënt ruimtegebruik</p> <p>Het minimaliseren van de effecten op het fysisch milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bodemkwaliteit • Luchtkwaliteit en windeffecten • Akoestisch comfort • Visuele beleving
NAT Natuurontwikkeling	<p>– Implementatie van een beleid inzake ecologie en landschap</p> <p>Organisatie van de wijk, aanpassing van infrastructuur en bebouwing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biotoop-oppervlaktefactor • Evaluatie van de ecologische en landschappelijke kwaliteit <p>Beheer van het natuurlijk milieu</p>
WAT Waterkringloop	<p>– Vertalen van het hydraulisch beleid in het landschappelijk beleid</p> <p>Aanpassen van de infrastructuur en de bebouwing aan de waterkringloop</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hemelwaterbeheer • Watergebruik en afvalwater <p>De aanwezigheid van water binnen de wijk verbeteren</p>
MAT – Materialen	<p>In situ valorisatie van de aanwezige materialen en structuren</p> <p>Acties en infrastructuur om afval te voorkomen en te sorteren</p>
ENE – Energie	<p>De wijk bioklimatisch ontwerpen</p> <p>Energie-efficiënte bebouwing en infrastructuur</p> <p>Productie en gebruik van hernieuwbare energiebronnen</p>
MOB – Mobiliteit	<p>Integratie in het bestaand netwerk</p> <p>Aanpassen van de infrastructuur en de bebouwing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van zachte modi • Fietsenstallingen en fietsherstelplaatsen • Beleid inzake autoparkeren • Beleid inzake circulatie <p>Alternatieven voor de privéwagen toelaten en mobiliteitsvoorzieningen ontwikkelen</p>

Het thema MAN (Projectbeheer en participatie) werd niet weerhouden in deze evaluatie gezien weinig gegevens konden teruggevonden worden met betrekking tot de communicatie naar de bewoners van de wijk tijdens het ontwerp en de realisatie van de verscheidene bouwprojecten binnen de perimeter van het BBP. In het algemeen wordt opgemerkt dat het interessant is een luik “participatie” in de projecten te voorzien. Er bestaat een wijkcomité “Comité des Trèfles” (<http://comitedestrefles.be/>, raadpleging op : 22/03/2019).

Het thema VISIE werd niet in beschouwing genomen omdat het BBP “Klaverwijk” reeds een visie definieert van de mogelijke evolutie van deze wijk. Deze blijft actueel.

2.3 Methodieken voor analyse van de indicatoren

2.3.1 Informatiekanalen

In Tabel 2-2 : wordt aangegeven welke informatiekanalen gebruikt werden om de nodige gegevens voor de evaluatie te verzamelen. Hierbij werden de resultaten van de evaluatie “barometer BBP” gebruikt om na te gaan of de aanbevelingen uit het MER nog steeds van toepassing waren.

Tabel 2-3 geeft de vergunningsaanvragen weer die gebruikt werden om de evaluatie uit te voeren.

Tabel 2-2 : Informatiekanalen ten behoeve van de evaluatie van de indicatoren.

Thema	Indicator	Informatiekanaal BBP	Informatiekanaal evaluatie
HUM Mens	Stimuleren van de sociale leefbaarheid van de wijk <ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve verdichting • Volledig programma-aanbod • Delen van de ruimte 	MER : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 1 : Domaine socio-économique • Chap. 2 : Urbanisme et patrimoine • Chap. 10 : Déchets • Chap. 12 : Être humain 	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot mogelijkheid om het centrale plein te realiseren
	Realiseren van een inclusieve wijk <ul style="list-style-type: none"> • Diversiteit van het woningaanbod • Betaalbare prijzen 	MER : Chap. 1 : Domaine socio-économique	Terreinbezoek 2017 Beschikbare vergunningsaanvragen, websites gerealiseerde projecten (b.v. https://www.pointwest.be/) Website http://wijkmonitoring.brussels/
	Stimuleren van de commerciële en economische leefbaarheid van de wijk <ul style="list-style-type: none"> • Economische dynamiek • Werkgelegenheid 	MER : Chap. 1 : Domaines socio-économique	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn
	De wijk aanpasbaar maken aan veranderingen in context	MER + BBP : geen info beschikbaar	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn
SPA Ruimtelijke ontwikkeling	De open ruimte als ruggengraat van de wijk <ul style="list-style-type: none"> • Continuïteit • Structurering en typologie • De open ruimte als voedingsbodem van het ecosysteem 	MER : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 2 : urbanisme et patrimoine • Chap. 3 : Mobilité • Chap. 7 : Eaux usées et pluviales • Chap. 8 : Faune et flore 	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn, inrichting van het bufferbekken zoals voorzien in het BBP

Thema	Indicator	Informatiekanaal BBP	Informatiekanaal evaluatie
PHY Fysisch milieu	Levendigheid en sociale controle <ul style="list-style-type: none"> • Levendigheid • Welzijn • Speelvoorzieningen 	MER : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 2 : urbanisme et patrimoine • Chap. 3 : Mobilité • Chap. 8 : Faune et flore • Chap. 12 : Être humain 	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn
	Ontwikkelen van een locale identiteit <ul style="list-style-type: none"> • Valorisatie van het patrimonium 	MER: Chap. 2 : urbanisme et patrimoine	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn
	Creëren van ruimtes die gemakkelijk aan te passen zijn aan een veranderende context	MER: Chap. 2 : urbanisme et patrimoine	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn
	Zuinig en efficient ruimtegebruik	MER: Chap. 7 : Eaux usées et pluviales	Terreinbezoek juni 2017 Orthofoto 2017 Vergunningsaanvragen
	Het minimaliseren van de effecten op het fysisch milieu <ul style="list-style-type: none"> • Bodemkwaliteit • Luchtkwaliteit en windeffecten • Akoestisch comfort 	MER : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 6 : Sols et eaux souterraines • Chap. 4 : Acoustique et vibrations • Chap. 5 : Microclimat • Chap. 11: Qualité de l'air BBP: voorschriften (hoogte)	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn

Thema	Indicator	Informatiekanaal BBP	Informatiekanaal evaluatie
	Visuele beleving	MER : Chap. 5 : Microclimat	Terreinbezoek juni 2017
NAT Natuurontwikkeling	Implementatie van een beleid inzake ecologie en landschap	MER : <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 7 : Eaux usées et pluviales • Chap. 8 : Faune et flore 	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de inrichting van het bufferbekken zoals voorzien in het BBP
	Organisatie van de wijk, aanpassing van infrastructuur en bebouwing <ul style="list-style-type: none"> • Biotoop-oppervlaktefactor • Evaluatie van de ecologische en landschappelijke kwaliteit 	Biotoop-oppervlaktefactor <ul style="list-style-type: none"> • Diagnostiek : berekening o.b.v. orthofoto 2012 • BBP : berekening o.b.v. cijfers chap. 7, p. 13/25 MER: <ul style="list-style-type: none"> • Chap. 7 : Eaux usées et pluviales • Chap. 8 : Faune et flore 	Biotoop-oppervlaktefactor <ul style="list-style-type: none"> • Diagnostiek : berekening o.b.v. orthofoto 2017 • BBP : berekening o.b.v. cijfers chap. 7, p. 13/25 Terreinbezoek juni 2017
	Beheer van het natuurlijk milieu	MER + BBP : geen info over het beheer	Geen info over het beheer
WAT Waterkringloop	Vertalen van het hydraulisch beleid in het landschappelijk beleid	MER : Chap. 7 : Eaux usées et pluviales	Terreinbezoek juni 2017
	Aanpassen van de infrastructuur en de bebouwing aan de waterkringloop <ul style="list-style-type: none"> • Hemelwaterbeheer • Watergebruik en afvalwater • structuur van het waterbeheer 	MER: Chap. 7 : Eaux usées et pluviales Berekening actieve oppervlakte o.b.v. cijfers chap. 7, p. 13/25	Terreinbezoek juni 2017 Berekening o.b.v. orthofoto 2017 Vergunningsaanvragen (aangegeven cijfers m.b.t. verharding, berekening actieve oppervlakte specifieke projecten)

Thema	Indicator	Informatiekanaal BBP	Informatiekanaal evaluatie
			Brussel Leefmilieu, infofiche voorbeeldgebouwen 2012, TREFLES (189)
	De aanwezigheid van water binnen de wijk verbeteren	MER : Chap. 7 : Eaux usées et pluviales	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de inrichting van het bufferbekken zoals voorzien in het BBP
MAT Materialen	In situ valorisatie van de aanwezige materialen en structuren	MER : Chap. 2 : urbanisme et patrimoine	Terreinbezoek juni 2017 Bevraging gemeente Anderlecht met betrekking tot de plannen van De Lijn
	Acties en infrastructuur om afval te voorkomen en te sorteren	MER : Chap. 10 : Déchets	Terreinbezoek juni 2017
ENE Energie	De wijk bioklimatisch ontwerpen	MER : Chap. 9 : Energie	Terreinbezoek juni 2017
	Energie-efficiënte bebouwing en infrastructuur	MER : Chap. 9 : Energie	Terreinbezoek juni 2017
	Productie en gebruik van hernieuwbare energiebronnen	MER : Chap. 9 : Energie	Terreinbezoek juni 2017
MOB Mobiliteit	Integratie in het bestaand netwerk	MER: <ul style="list-style-type: none">• Chap. 3 : Mobilité• Chap. 12 : Être humain	Terreinbezoek juni 2017
	Aanpassen van de infrastructuur en de bebouwing <ul style="list-style-type: none">• Stimuleren van zachte modi• Fietsenstallingen en fietsherstelplaatsen	MER: <ul style="list-style-type: none">• Chap. 3 : Mobilité• Chap. 12 : Être humain	Terreinbezoek juni 2017

Thema	Indicator	Informatiekanaal BBP	Informatiekanaal evaluatie
	<ul style="list-style-type: none">• Beleid inzake autoparkeren• Beleid inzake circulatie		
	Alternatieven voor de privéwag en mobiliteitsvoorzieningen ontwikkelen	MER : Chap. 3 : Mobilité	Terreinbezoek juni 2017 Kaarten Cambio en Villo-stations: https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl

Tabel 2-3 : Geraadpleegde vergunningsaanvragen.

N° dossier*	Indiening	Titel van de aanvraag	Adres	Vergunning verleend
<u>Delwartstraat</u>				
49536-PUFD	25/11/15	Wijzigingsvergunning 01/PFD/479420 : wijzigen van de volkstuinten en berghokken rond de school "les Trèfles"	Delwartstraat 36 – 40 (rond school zijde Van Dammestraat 8)	15/03/16
48936-PU	12/11/14	slopen van vervallen gebouwen	Delwartstraat 76	22/01/15
<u>Lenniksebaan</u>				
48905-PUFD	25/09/14	Wegenis en rioleringswerken in het project gebied "Klaverwijk"	Klaverwijk – Lenniksebaan	21/05/15
48874-PU	12/09/14	bouwen van een rusthuis	Lenniksebaan	18/06/15
50180-PU-PEB	18/01/2018	Bouwen van een service residentie voor bejaarden	Lenniksebaan (gelinkt aan 48874-PU)	06/03/2018
<u>James Cookstraat</u>				
48303-PUFD	13/03/13	Herinrichting van de James Cookstraat en aanleg van een uitbreiding aan de Eugène Baielaan in het kader van de bouw van de school "Les Trèfles"	James Cookstraat – Eugène Baielaan	11/04/14
48170-PUFD	21/11/12	Bouwen van een kleuter- en basisschool en een sportzaal - Herinrichten van het voetpad van de James Cookstraat (schoolzijde)	James Cook	25/10/13

* Voor de evaluatie zijn enkel de grootste (vergunde) projecten in rekening gebracht. De kleine wijzigingen van bestaande gebouwen werden niet beschouwd.

2.3.2 Invullen van de barometer Duurzame Wijken voor het BBP

In eerste instantie werd de barometer Duurzame Wijken ingevuld voor het BBP. Hierbij werd op basis van de beschikbare gegevens in het MER en het BBP de referentiesituatie (diagnosefase) ten tijde van de opmaak van het BBP voor elke indicator besproken. Vervolgens wordt toegelicht in welke mate het BBP invulling geeft aan deze indicator :

- enerzijds door een beschrijving van de effecten (zoals vermeld in het MER) en,
- anderzijds door het afleiden van de indicator uit de stedenbouwkundige voorschriften van het BBP.

Wanneer specifieke gegevens niet (rechtstreeks) beschikbaar zijn in het BBP of MER, werd nagekeken of deze :

- afleidbaar/berekenbaar waren op basis van andere gegevens in het MER (b.v. Biotooppoppervlaktefactor);
- of in het MER aanbevelingen hieromtrent geformuleerd werden : b.v. optimalisatie gebruik afbraakmateriaal en uitgegraven grond.

Enkel wanneer er op basis van deze evaluatie geen informatie kon achterhaald worden, wordt dit in de barometer aangeduid als "geen informatie beschikbaar" (b.v. aandeel woningen aangepast aan PBM).

De mate waarin het BBP invulling geeft aan de indicator en de aanbevelingen die in het MER geformuleerd werden, bepalen vervolgens het ambitieniveau van het BBP. Het ambitieniveau wordt toebedeeld op basis van een 3-delige schaal :

- volle ster : ambitieuze aanbeveling of belangrijk positief effect (geeft invulling aan een initieel aanwezig knelpunt)
- halve ster : aanbeveling is vrij vergaand (meestal omwille van groot negatief effect)
- lege ster : effect of aanbeveling gaat niet verder dan "standaard"

Sommige indicatoren kunnen "niet van toepassing" zijn gezien de context van de site en krijgen dan ook geen uitleg.

2.3.3 Invullen van de barometer Duurzame Wijken in functie van de evaluatie

Vervolgens werd de barometer Duurzame Wijken opnieuw ingevuld voor de selectie uitgevoerde projecten (binnen de perimeter van het BBP, zie Tabel 2-3). Hierbij werd de referentiesituatie (diagnosefase) op het moment van de evaluatie beschreven op basis van desktop-beschikbare gegevens en een verkennend terreinbezoek. Vervolgens wordt toegelicht in welke mate de vastgestelde effecten overeenkomen met de voorspelde effecten in het MER en/of invulling geven aan de aanbevelingen uit het MER, zoals geformuleerd in de rij "BBP" van de barometer Duurzame Wijken. Dit bepaalt dan het ambitieniveau :

- volle ster : er wordt volledig tegemoet gekomen aan een ambitieuze aanbeveling of men gaat verder dan de voorgestelde aanbeveling;
- halve ster : er wordt geheel tegemoet gekomen aan een aanbeveling van dit ambitieniveau of gedeeltelijk tegemoet gekomen aan een meer verregaande aanbeveling (volle ster) van de rij "BBP";
- lege ster : er wordt geheel tegemoet gekomen aan een aanbeveling van dit ambitieniveau of gedeeltelijk tegemoet gekomen aan een meer verregaande aanbeveling (halve of volle ster) van de rij "BBP".

Vervolgens wordt nagegaan of het ambitieniveau bereikt wordt :

- Bereikt : wanneer voor het geheel van de reeds uitgevoerde projecten de positieve effecten zich hebben voorgedaan en/of volledig tegemoetgekomen werd aan de aanbevelingen uit het MER is het initieel ambitieniveau bereikt;

- niet bereikt : wanneer de (positieve) effecten zich niet of slechts gedeeltelijk hebben voorgedaan en/of niet of slechts gedeeltelijk werd tegemoetgekomen aan de aanbevelingen uit het MER, is het initieel ambitieniveau niet bereikt en worden bijkomende aanbevelingen geformuleerd.

Wanneer de voorspelde (positieve) effecten zich niet of slechts gedeeltelijk hebben voorgedaan en/of niet of slechts gedeeltelijk werd tegemoetgekomen aan de aanbevelingen uit het MER, wordt dit aangegeven als "niet bereikt" in de barometer en worden bijkomende aanbevelingen geformuleerd om het initiële ambitieniveau toch te kunnen bereiken. Het niet realiseren van het ambitieniveau kan enerzijds te maken hebben met de mate waarin het plan op het moment van de evaluatie gerealiseerd is en anderzijds met een gewijzigde referentiesituatie. Bij de evaluatie werd gefocust op maatregelen die kunnen genomen worden binnen de huidige context van het plan. Waar relevant werd overeengekomen om aan te geven of en wanneer een wijziging van het BBP aan te raden is.

Voor (positieve) effecten die zich (nog) niet hebben voorgedaan of aanbevelingen waar (nog) niet aan tegemoet gekomen werd, wordt ten slotte verwezen naar aanbevelingen uit het MER die van toepassing blijven.

- Sommige indicatoren kunnen "niet van toepassing" zijn gezien de context van de site en krijgen dan ook geen uitleg of bijkomende aanbevelingen.

In Tabel 2-4 hieronder wordt een voorbeeld gegeven.

Tabel 2-4 : Uittreksel uit de barometer Duurzame Wijken.

64 Het plan voorziet een verbinding met het bestaande actieve netwerk in de omliggende wijken en zorgt voor een ononderbroken, rechtstreeks en comfortabel traject voor voetgangers en fietsers (regionale perimeter, studieperimeter en operationele perimeter)?			
Bijzonder Bestemmingsplan	Diagnostiefase MER	Ambitieniveau BBP/MER	Strategie BBP
	<p>Fietsroutes in de studieperimeter: ringweg B (Frans Van Kalkenlaan, Veeweydestraat, Dapperheidsplein + Kanaal Brussel-Charleroi), gemeentelijke fietsroute in de Frans Halsstraat, fietspad op de Bergensesteenweg en langsheen de Maurice Carémelaan. Voetgangersverbindingen via de Jean Hayetsquare (trappen dus niet toegankelijk voor fietsers en personen met beperkte mobiliteit). Paden langs de voetbakterreinen en volkstuintjes. De wijk Het Rad en de omgeving van het Bizetplein zijn relatief afgesneden van het Vijverspark.</p>	<p></p> <p>ambitieuze aanbeveling</p>	<p><i>Er zijn 3 ingangen voor voetgangers en fietsers, de voetgangersverbinding in het centrum zal exclusief type "zachte weggebruikers" zijn en moet toegankelijk zijn voor fietsers en personen met beperkte mobiliteit, snelle circulatie mogelijk naar het openbaar vervoer. Fietsverbinding naar de Vijverswijk is niet mogelijk door de bestaande trappen. Er moeten veilige fietspaden gerealiseerd worden om deze manier van verplaatsen aan te moedigen meer bepaald van en naar de school. (n° 73 SPA)</i></p>
Evaluatie	Stand van zaken 2017	Bereikt ambitieniveau	Bijkomende aanbevelingen
	<p>Voetgangers- en fietsverbinding aanwezig tussen de Lenniksebaan en de Delwartstraat die uitgeeft op de Jean Hayet square. Geen fietspaden in de rest van de perimeter.</p>	<p></p> <p>niet bereikt</p>	<p><i>De aanbeveling om veilige fietspaden te realiseren om zo deze manier van verplaatsen aan te moedigen van en naar school, blijft geldig. Door het ontbreken van oversteekplaatsen die eerst voorzien waren ter hoogte van de site van De Lijn, moeten in het bijzonder de alternatieve wegen tussen de school en het toekomstige GEN-station verbeterd worden.</i></p>

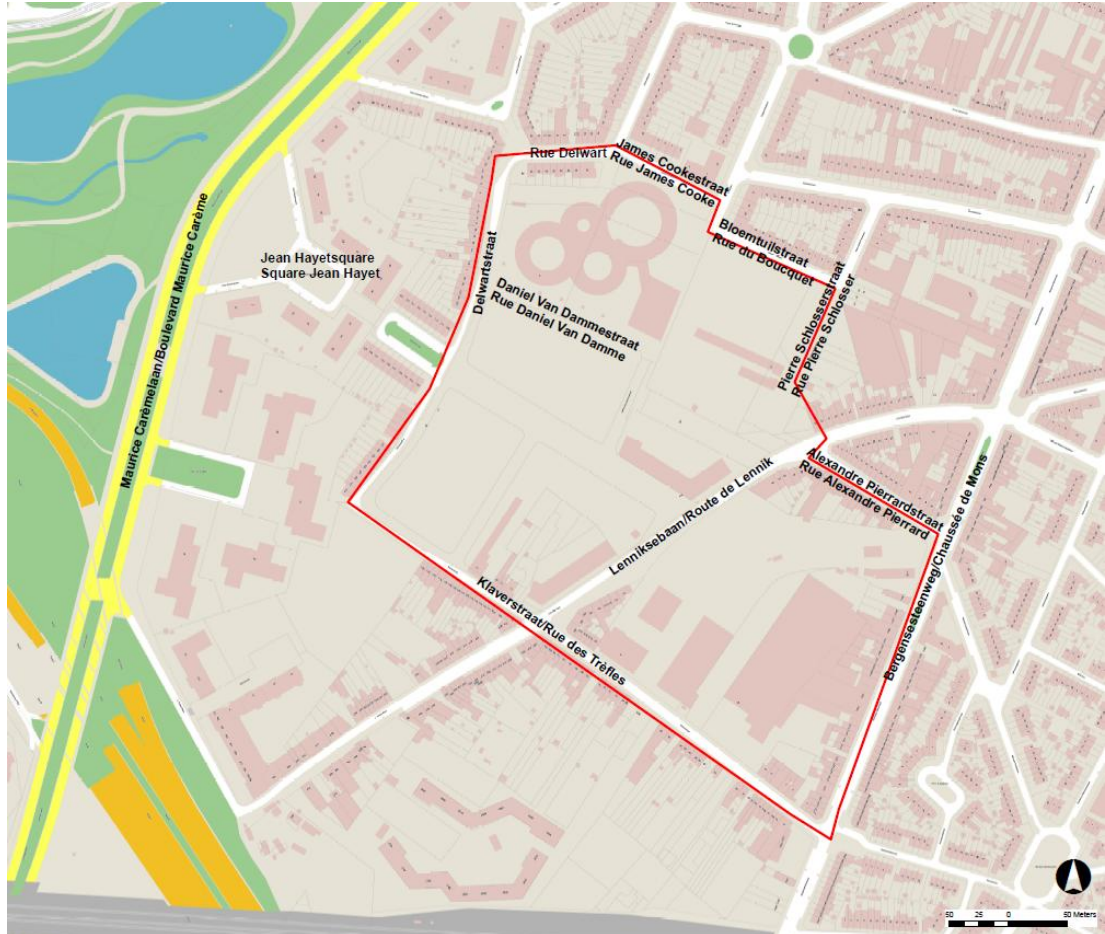
2.3.4 Volgende evaluatie

Conform artikel 68 en 39 van het BWRO dient om de 5 jaar een evaluatie te worden uitgevoerd. Het gebruik van de barometer Duurzame Wijken laat toe om bij de volgende evaluatie de barometer opnieuw in te vullen voor het geheel van projecten dat op dat moment gerealiseerd is. Men kan daarbij vertrekken van de rij "evaluatie" die tijdens de voorgaande evaluatie werd ingevuld. De vergelijking van deze evaluatie met de voorgaande is immers de basis voor het toekennen van het ambitieniveau. Er dient immers nagegaan te worden in welke mate de nieuwe projecten invulling geven aan de aanbevelingen uit de vorige evaluatie. Waar nodig kan ook opnieuw de link worden gelegd met het BBP om na te gaan of de initiële ambitieniveau ondertussen bereikt werd.

3 Het Bijzonder Bestemmingsplan “Klaverwijk”

3.1 Situering

Het BBP “Klaverwijk” is gelegen op het grondgebied van de gemeente Anderlecht. De perimeter wordt begrensd door de Bergensesteenweg, de Klaverstraat, de Delwartstraat, de James Cookstraat, de Bloemtuilstraat, de Pierre Schlosserstraat en de Alexandre Pierrardstraat.



Figuur 3-1 : Indicatieve ligging van het BBP “Klaverwijk” (Bron : Brugis).

3.2 Doelstelling van het BBP “Klaverwijk”

Het BBP, opgestart in 2002, was bedoeld om de percelen van EGTA en De Lijn tussen de Bergensesteenweg en de Lenniksebaan te converteren. Ook was het de bedoeling de onbebouwde percelen tussen de Delwartstraat en de Lenniksebaan te ontwikkelen, alsook om een groene voetgangersverbinding tussen het Vijverpark en de wijk Het Rad aan te leggen en om de Lenniksebaan te knippen.

Het inrichtingsplan voldoet aan de voorschriften van het Gewestelijk Bestemmingsplan dat verschillende bestemmingen voor dit gebied vastlegt :

- typisch woongebied (7ha 94a 32ca)
- gemengd gebied (6a 40ca)
- sterk gemengd gebied (4ha 90a 88ca)
- gebied voor sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht (1ha 46a 27ca)

Sociaal leven

De ontwikkeling van de Klaversite moet tegemoet komen aan de toegenomen behoefte aan woningen in Anderlecht en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bovendien kunnen er schoolvoorzieningen en kinderopvanginfrastructuren ontwikkeld worden, terwijl de bestaande infrastructuur voor sport en vrije tijd in de open lucht uitgebreid kunnen worden (meer bepaald in relatie met de ontwikkeling van de huisvesting).

De nieuwe wijk zal woningen, sociaal-culturele voorzieningen en ondernemingen met een stedelijk karakter omvatten. Administratieve activiteiten zijn er ook toegestaan.

De huisvesting kan diverse vormen aannemen : ofwel appartementsgebouwen, ofwel eengezinswoningen.

In het midden van het BBP moet er een plein komen met kleine handelszaken en dienstverlening aan het publiek, want zo'n plein wordt als de vitale kern van een nieuwe verbindingswijk beschouwd.

Het plein zou uitsluitend voor voetgangers voorbehouden worden. Het autoverkeer dat de gebouwen bedient, krijgt een plaats langs de gevels aan de overkant van de gevels rond deze bevoorrechte plaats.

De open plekken zouden identiek zijn langs de vier zijden van het plein. Zo is er ruimte voor terrassen en verkoopvensters die rechtstreeks verbonden zijn met de handelszaken op de benedenverdiepingen van de gebouwen die in totaal drie of vier verdiepingen tellen.

Grotere activiteiten, zoals markten, rommelmarkten en culturele activiteiten, zullen plaatsvinden op het middelste en lagere deel van het plein. Het plein zal op de open plaatsen rondom aansluiten d.m.v. plantenbakken en brede trappen die eventueel als zitplaatsen kunnen dienen.

De perimeter van BBP omvat eigendommen van de gemeente, zoals de terreinen tussen de Delwartstraat, James Cookstraat en Eugène Baielaan. De ligging van dit deel van het grondgebied (ongeveer 2 ha groot) is geschikt voor de bouw van een schoolvoorziening. Zo kan er invulling gegeven worden aan het tekort aan plaatsen in de gemeentescholen als gevolg van de stadsontwikkeling. De inplanting van de schoolvoorziening en het programma ervan werden door de gemeenteraad goedgekeurd op de zitting van 21 juni 2007.

Om de site luchtig en open te houden, moet er absoluut voldaan worden aan de GewOPdoelstellingen voor het groen netwerk en moet het woongebied (van het GBP en BBP) een residentieel karakter krijgen. Tijdens de denkoefening besliste de gemeente om een zeker percentage moestuinen op de site te behouden.

Stedenbouw

Het BBP moet de verschillende, bestaande stadswefsels met elkaar verbinden dankzij de ontwikkeling van onbebouwde terreinen tussen de Lenniksebaan en de Delwartstraat. Deze stadswefsels worden gekenmerkt door gevels die ofwel langs de rooilijn, ofwel langs de wettelijke voorgevelbouwlijn (achter de achteruitbouwstrook), en door middelgrote volumes van een benedenverdieping + 2 verdiepingen + dak. Om de nieuwbouw te integreren in de bestaande constructies in de omgeving, stelt het BBP daarom de volgende stedenbouwkundige kenmerken voor :

- inplanting : langs de straat of langs de verplichte rooilijn
- volumes :
 - benedenverdieping + 2 verdiepingen + dak tot maximaal
 - benedenverdieping + 3 verdiepingen + dak
- daken : hellend of plat.

Mobiliteit

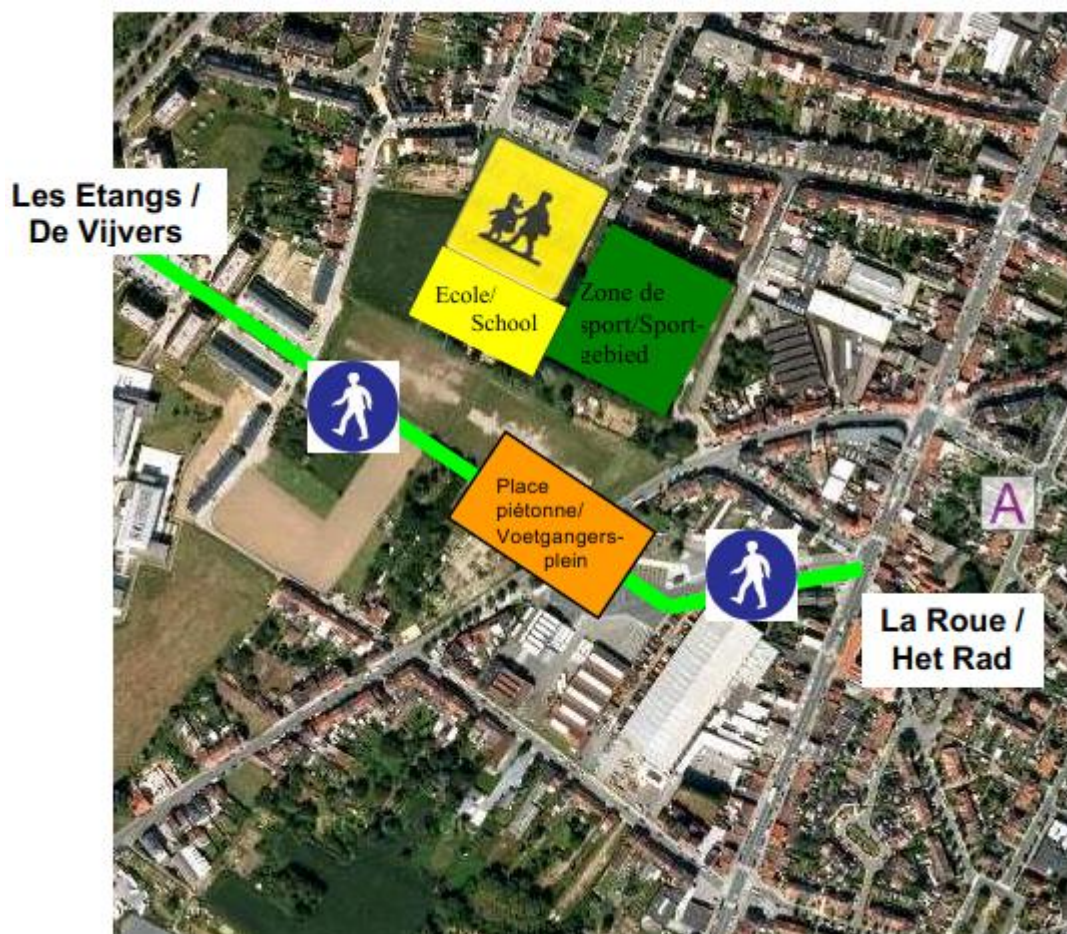
Opdat de nieuwe wijk alleen door lokaal verkeer bediend zou worden en om doorgaand verkeer te vermijden, voorziet het BBP om de Lenniksebaan te onderbreken met een plein en een voetgangersoversteekplaats. Het verkeer zou binnen het BBP als volgt georganiseerd worden :

- lokale residentiële wegen (verkeer in lusmodel en met eenrichtingsstraten) ;

- residentiële bedieningswegen (verkeer rondom de site, in twee richtingen) ;
- voetgangerswegen tussen de wijken (verkeer op plaatselijk berijdbare paden) ;
- onderbroken doorgangsweg (Lenniksebaan onderbroken voor de toegang naar de voorzieningen en het sportplein).

De voetgangersstraat die op het plein uitkomt, wordt verfraaid met rust- en speelruimtes en met groene ruimtes. Deze as is strikt genomen een verbinding tussen twee plaatsen, maar wordt dankzij de inrichting tegelijk een promenade waarlangs diverse activiteiten voorzien zijn. Opdat bepaalde gebouwen niet meer zouden opvallen dan andere, moeten de toegangen van het plein zich bij voorkeur op de hoeken bevinden.

Een bijzondere aandacht wordt besteed aan de parkeergelegenheid gekoppeld aan de verschillende bestemmingen van de wijk. Voetgangers en fietsers krijgen een voorkeursbehandeling, met daarbij extra aandacht voor minder mobiele mensen.

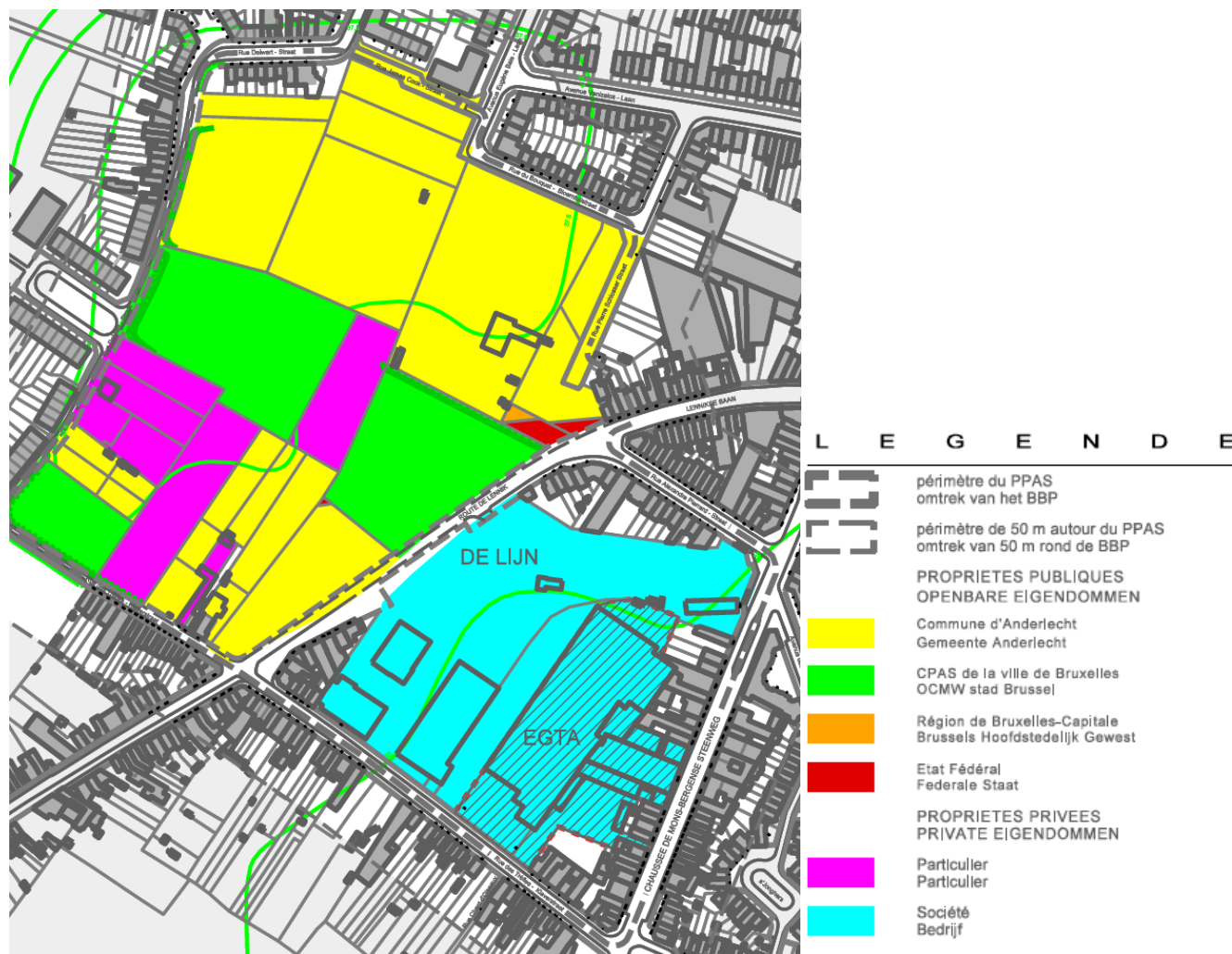


Figuur 3-2 : Samenvatting van de filosofie van het BBP “Klaverwijk”.

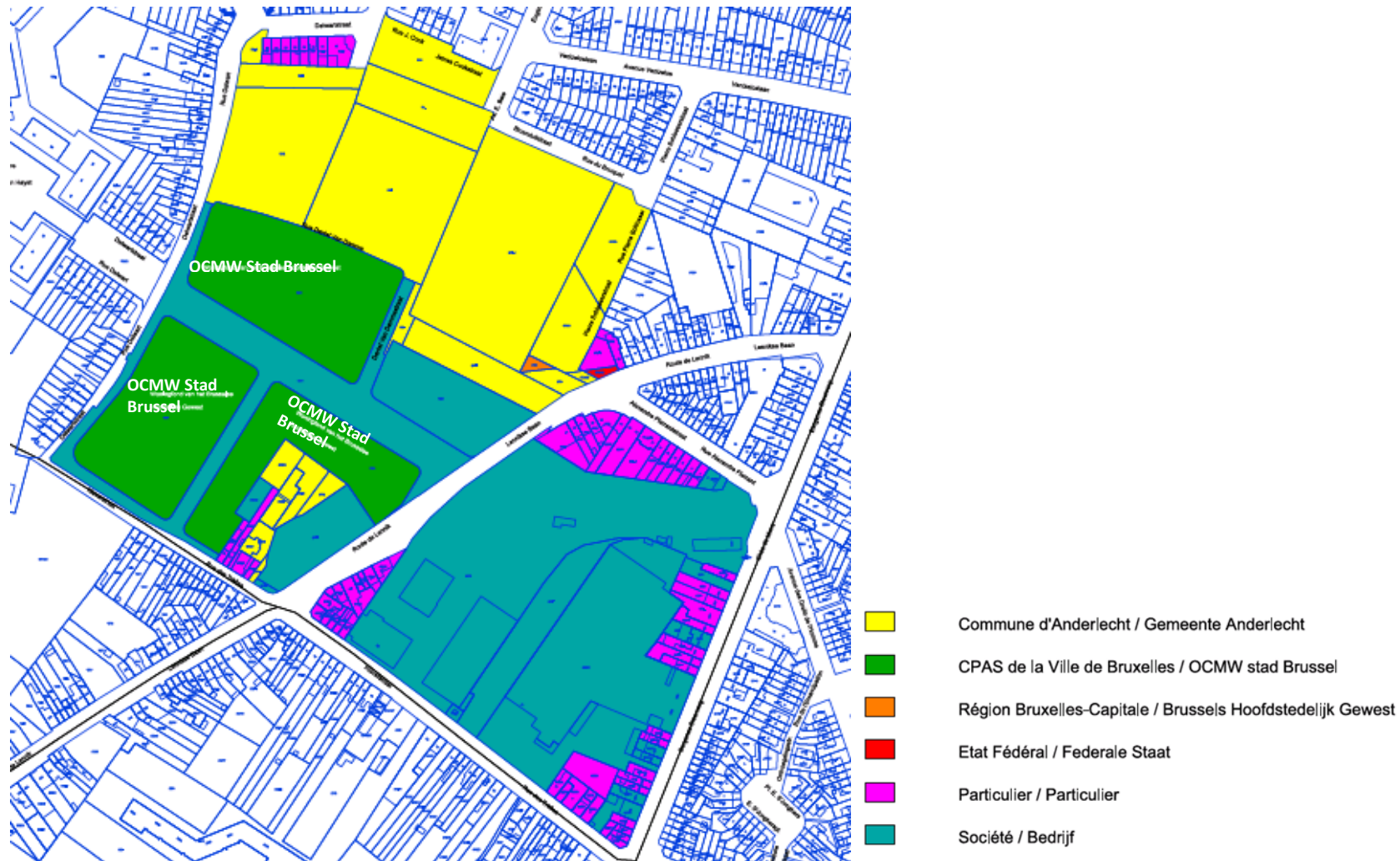
U kan het bestemmingsplan en de voorschriften van het BBP “Klaverwijk” terugvinden op de website van de gemeente Anderlecht (<https://www.anderlecht.be/nl>), onder de rubriek wonen/werken, Stedelijke Ontwikkeling, Bijzonder Bestemmingsplan. U kunt de documenten eveneens consulteren bij de gemeentelijke administratie.

4 Evaluatie per thema

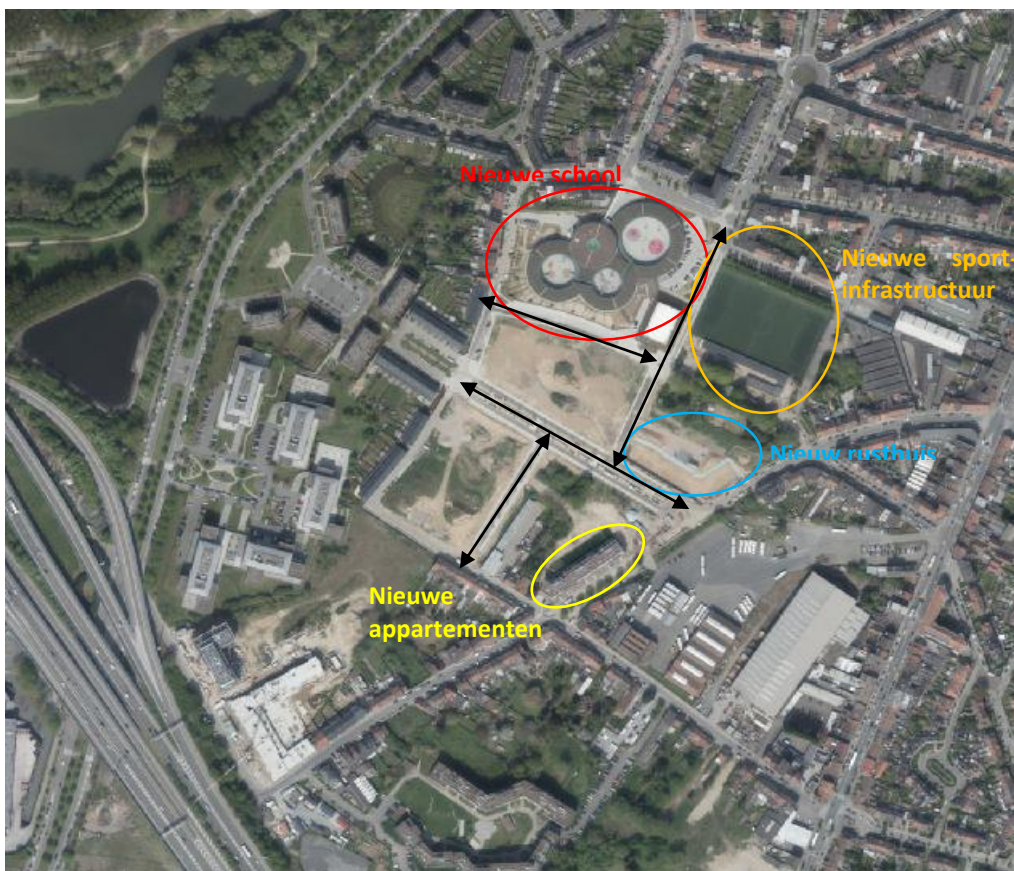
In onderstaande hoofdstukken worden de resultaten van de evaluatie per thema toegelicht. Voor een meer gedetailleerde toelichting van de verschillende onderdelen wordt verwezen naar de ingevulde barometer in Bijlage 3. Een verklarende woordenlijst bij de barometer en dit rapport is opgenomen in Bijlage 5. In Figuur 4-1 wordt de eigendomssituatie tijdens de opmaak van het BBP weergegeven en op Figuur 4-2 de huidige eigendomssituatie. Op Figuur 4-3 worden de voornaamste gerealiseerde projecten en nieuwe weginfrastructuur (zwarte pijlen) aangeduid. Ter vergelijking wordt ook het orthofotoplan ten tijde van de opmaak van het BBP weergegeven. Een orthofotoplan van de toestand in 2017 is eveneens toegevoegd in Bijlage 2. In Bijlage 1 zijn ter informatie de kaarten "bestaande feitelijke toestand" en "luchtfoto" uit het BBP opgenomen. Deze kaarten geven de referentiesituatie ten tijde van de opmaak van het BBP.



Figuur 4-1 : Eigendomssituatie tijdens de opmaak van het BBP (Bron : RIE du PPAS « Quartier des Trèfles » – carte 05).



Figuur 4-2 : Eigendomssituatie tijdens de evaluatie – kadastrale informatie 2018 (Bron : Anderlecht, 2019).



Figuur 4-3 : Orthofotoplan ten tijde van de opmaak van het BBP (boven) en orthofoto met aanduiding van de voornaamste gerealiseerde en lopende projecten binnen de perimeter van het BBP (onder, Bron : Orthofoto, 2009 en 2017).

4.1 Mens

4.1.1 Stimuleren van de sociale leefbaarheid van de wijk

Een belangrijk element in het BBP betreft de ontwikkeling van een centraal voetgangersplein. Dit plein zou conform het BBP ter hoogte van de bestaande site van De Lijn moeten ingepland worden (zie § 3.2). Op het moment van de evaluatie is deze site echter nog steeds in gebruik door De Lijn en heeft de gemeente ook signalen ontvangen dat het busdepot nog niet onmiddellijk zou verhuizen.



Figuur 4-4 : Site van de Lijn ten tijde van de opmaak van het BBP (boven, bron : fotoreportage MER) en de evaluatie (onder, bron : terreinbezoek juni 2017).

Commerciële activiteiten zouden op de gelijkvloerse verdiepingen rond dit plein ingepland kunnen worden en de voorziene voetgangersverbinding zou het plein verbinden met de bestaande commerciële activiteiten langs de Bergensesteenweg. Wanneer het plein niet kan gerealiseerd worden omdat het busdepot behouden blijft, wordt daarom aanbevolen om een klein commercieel programma te voorzien langs de voetgangersverbinding. Dit programma dient zich te beperken tot buurtvoorzieningen, in het bijzonder ter hoogte van het kruispunt van de Pierre Schlosserstraat en de Lenniksebaan.

Verder was op het moment van de evaluatie reeds een nieuwe school aanwezig in de wijk, maar ontbrak nog een crèche, speelplein en wijkcentrum. De aanbevelingen uit het MER om een crèche te voorzien (al dan niet geïntegreerd in de school), een groen speelplein en een wijkcentrum te voorzien blijven bijgevolg geldig.



Figuur 4-5 : Nieuwe school gelegen tussen de Delwartstraat, James Cookstraat en de nieuwe Daniel Van Damstraat (Bron : terreinbezoek juni 2017).

4.1.2 Realiseren van een inclusieve wijk

De huidige projecten betreffen enkel appartementen, waardoor er geen diversifiëring van woontypologieën aanwezig is. Dit heeft evenwel het voordeel dat hogere dichtheden kunnen bereikt worden, hetgeen in lijn is met de situering van de wijk nabij een toekomstig GEN-station. Verder blijven ook de aanbevelingen uit het MER geldig om woningen voor hogere socioprofessionele profielen aan te moedigen, weliswaar zonder een wijk te creëren exclusief voor deze profielen.



Figuur 4-6 : Nieuwe appartementen ter hoogte van de Lenniksebaan (Bron : terreinbezoek juni 2017).

4.1.3 Stimuleren van de commerciële en economische leefbaarheid van de wijk

Doordat het busdepot van De Lijn nog steeds aanwezig is in de wijk blijft er werkgelegenheid aanwezig voor minder gekwalificeerde profielen. Nieuwe bedrijven of commerciële activiteiten zijn eveneens nog niet aanwezig. Er wordt aanbevolen om functies die werkgelegenheid genereren maximaal te stimuleren, gezien de ligging van de wijk nabij een toekomstig GEN-station.

4.1.4 De wijk aanpasbaar maken aan veranderingen in context

Gezien er aanwijzingen zijn dat De Lijn haar site nog niet onmiddellijk zal verlaten, is de actuele context niet in overeenstemming met deze waarop het BBP geanticipeerd heeft. Uit de evaluatie blijkt dat het plan slechts beperkt aanpasbaar is aan een veranderende context (zie ook verder). Het is dan ook nodig om te anticiperen op een situatie waarbij De Lijn ook op lange termijn binnen de perimeter aanwezig blijft.

4.2 Ruimtelijke ontwikkeling

4.2.1 De open ruimte als ruggengraat van de wijk

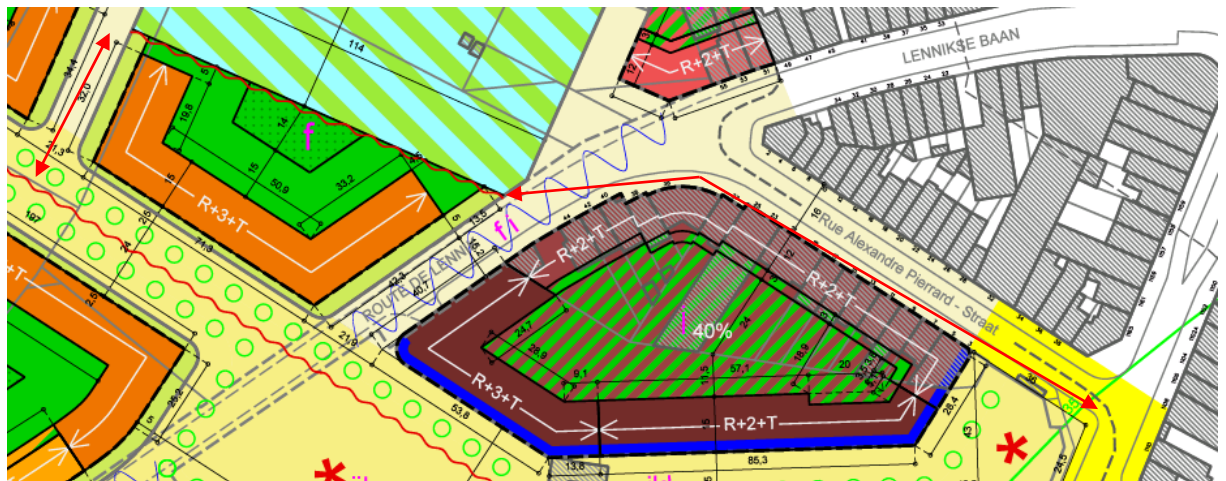
Op het moment van de evaluatie was het busdepot van De Lijn nog steeds aanwezig binnen de perimeter. Dit heeft tot gevolg dat verschillende structurerende ruimten nog niet kunnen gerealiseerd worden, met name het centraal plein en de daaraan gerelateerde voetgangersverbindingen tussen de Lenniksebaan en de Bergensesteenweg. In afwachting van het vertrek van De Lijn wordt daarom aanbevolen om de afwezigheid van deze structurerende ruimten te compenseren op een andere locatie binnen de perimeter. Hiervoor worden volgende alternatieven voorgesteld :

- Alternatief 1 : mogelijke herinrichting site De Lijn onderzoeken
In samenwerking met De Lijn kunnen de mogelijkheden voor herinrichting van hun site onderzocht worden teneinde het grondgebruik te optimaliseren en de activiteiten op een kleinere site in te richten, zodat op z'n minst de voetgangersverbinding tussen de Lenniksebaan en de Bergensesteenweg kan gerealiseerd worden. Bij dit alternatief is er echter geen mogelijkheid om het bouwblok langs de A. Pierrardstraat af te werken en commerciële activiteiten langs de voetgangersverbinding te voorzien.



Figuur 4-7 : Alternatief 1 - aanpassing voetgangersverbinding (rode pijl) bij herinrichten site De Lijn (Bron : Orthofoto, 2017).

- Alternatief 2 : herinrichting van de A.Pierrardstraat + zuidkant van de sportterreinen
Dit alternatief gaat uit van een behoud van de site van De Lijn in zijn huidige vorm en voorziet de voetgangersverbinding langs de A. Pierrardstraat die hiervoor heringericht dient te worden. Ter hoogte van de sportterreinen betreft het de voetgangersverbinding ten noorden van het rusthuis die reeds voorzien werd in het plan. Deze kan eventueel verbreed worden conform de bestemming "gebieden voor voorziening van collectief belang voor sport- en vrijetijdsinfrastructuren in de openlucht". Dit alternatief biedt eveneens de opportuniteit voor het behoud en/of de compensatie van de hoogstammige bomen ter hoogte van de verbrede voetgangersverbinding. De voetgangersverbinding is dan verbonden met de sportterreinen en andere publieke functies (school) hetgeen de voorziene connectie met de commerciële activiteiten kan vervangen.



Figuur 4-8 : Alternatief 2 – aanpassing voetgangersverbinding (rode pijlen) bij behoud site De Lijn in zijn huidige vorm (Bron : Schema van de Bestemmingen BBP “Klaverwijk”).

- Alternatief 3 : restzones inrichten als speelplein of klein pleintje
Dit alternatief omvat het inrichten van bestaande restzones, zoals het driehoekig perceel op de hoek van de Lenniksebaan en de nieuwe weg, als speelplein of klein pleintje (zoals aangegeven op onderstaande orthofoto).



Figuur 4-9 : Alternatief 3 – inrichten van bestaande restzones – locatie driehoekig restperceel (rode cirkel) (Bron : Orthofoto 2018).

Wat betreft de verbinding met het trage netwerk geldt dat wel een deel van de trage verbinding reeds gerealiseerd werd, maar blijft de aanbeveling gelden om fietsverbindingen te realiseren, in het bijzonder tussen de school en het toekomstig GEN-station.

Wat betreft de blauw-groene netwerken was binnen de perimeter van het plan veel groengebied aanwezig, wat door de huidige en geplande ontwikkelingen ingenomen wordt. De aanwezigheid van bomen en hagen langsheen de nieuwe wegen en op nog niet ontwikkelde terreinen, nieuwe aanplantingen en volkstuintjes ter hoogte van de school compenseren het verlies aan vegetatie enigszins. Verder kon het open stormbekken dat aanbevolen werd in het MER en ten westen van de perimeter dient geïnstalleerd te worden, nog niet gerealiseerd worden gezien de verbinding met de Klaverwijk een privéterrein moet passeren. Wel werden reeds open stormbekkens voorzien ter hoogte van de school. Volgende aanbevelingen uit het MER blijven geldig :

- bij toekomstige projecten centraal in de perimeter het aanplanten van bomen en struiken aanmoedigen,
- behoud van de hoogstammige bomen nabij de sportterreinen,
- aanplanten van inheemse hoogstammige bomen en struiken op de parking nabij de sportterreinen, de parkeerstroken en rondom de nieuwe school
- inrichting van 2 bijkomende zones met volkstuintjes
- inrichten van het voorziene open stormbekken,

Bijkomend wordt aanbevolen om , indien mogelijk, landschappelijke inrichtingen voor regenwaterbeheer ook bij toekomstige projecten te voorzien, waarbij het algemene principe “recuperatie – bufferen – afvoeren” geïntegreerd wordt.

4.2.2 *Levendigheid en sociale controle*

Ook binnen dit thema is het voorzien van het centrale plein een belangrijk element in het plan, gezien commerciële activiteiten op de gelijkvloerse verdiepingen rond dit plein zouden ingeplant kunnen worden. Wanneer het plein niet kan gerealiseerd worden omdat het busdepot behouden blijft, wordt daarom aanbevolen om een klein commercieel programma te voorzien langs de voetgangersverbinding. Dit programma dient zich te beperken tot buurtvoorzieningen, in het bijzonder ter hoogte van het kruispunt van de Pierre Schlosserstraat en de Lenniksebaan.

Inzake het gebruik van de groengebieden binnen de site blijkt uit de evaluatie dat inderdaad de nodige sportterreinen en volkstuintjes voorzien worden. Deze zijn nog niet allemaal aanwezig, waardoor de aanbevelingen uit het MER om deze volledig te realiseren, geldig blijven. Het betreft hier echter duidelijk afgebakende gebieden, terwijl er ook nood is aan groengebieden voor informele activiteiten. Hierop dient dan ook verder ingezet te worden.

4.2.3 *Ontwikkelen van een lokale identiteit*

De bestaande gebouwen en de erfgoedelementen waren op het moment van het terreinbezoek nog steeds aanwezig binnen de perimeter. Voor de site EGTA werd een verkavelingsvergunning afgeleverd, maar was nog geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Voor het overige zijn er geen aanwijzingen dat erfgoedelementen zullen worden afgebroken. Er zijn geen bijzondere landschappelijke elementen aanwezig binnen de perimeter. Wel blijft de aanbeveling uit het MER geldig om de verharding binnen de toekomstige bouwblokken ten noorden van de Lenniksebaan te beperken.

4.2.4 *Creëren van ruimtes die gemakkelijk aan te passen zijn aan een veranderende context*

In het MER werden verschillende scenario's voor invulling van de site bestudeerd, maar geen van deze scenario's is reeds gerealiseerd op het terrein. Algemeen wordt aanbevolen om ook een scenario met behoud van de site van De Lijn in detail te bestuderen zowel in het geval dat het BBP behouden blijft in zijn huidige vorm als wanneer het BBP herzien zou worden. Belangrijke elementen hierbij zijn de kwalitatieve integratie van het busdepot in de nieuwe wijk en functies et stedelijkheid van het in het BBP voorziene plein (b.v. de doorwaadbaarheid en de gedeelde publieke ruimten).

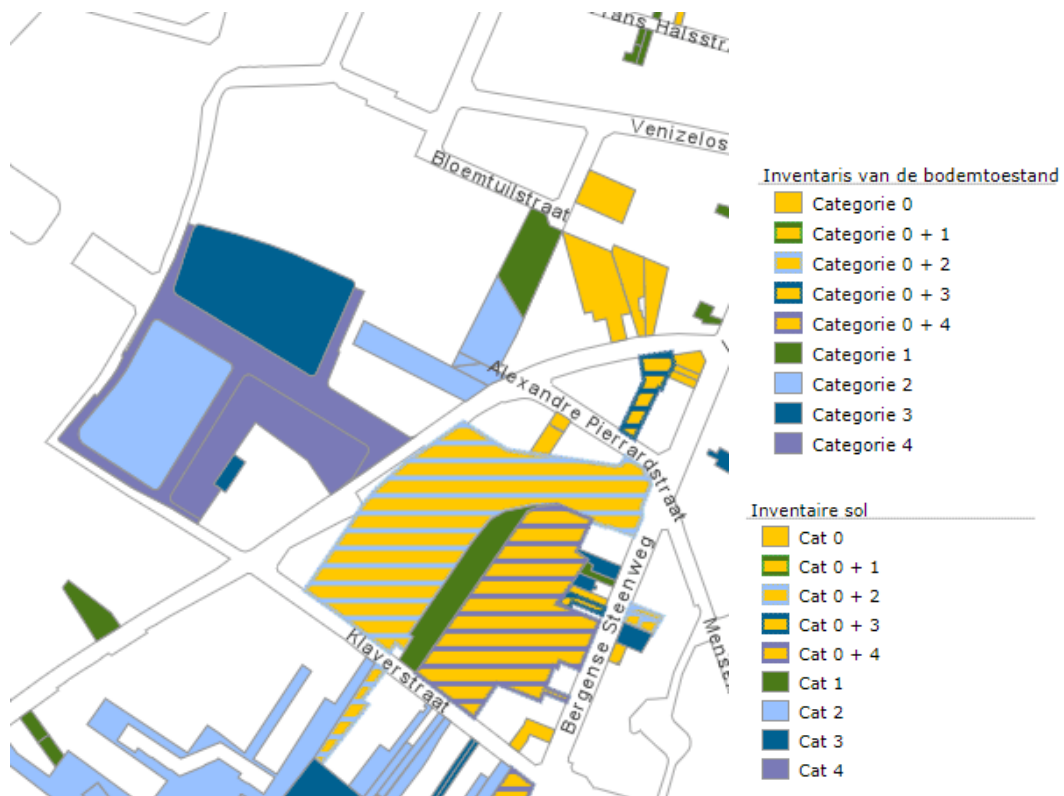
4.3 *Fysisch milieu*

4.3.1 *Zuinig en efficiënt ruimtegebruik*

Op het moment van de evaluatie was het volledige terrein binnen de perimeter voor ongeveer 50 % bebouwd. Dit is conform het BBP en het MER, gezien toen werd aangegeven dat 2/3 van de totale oppervlakte verhard kon worden. Verschillende projecten gaan ook veel verder dan deze inschatting (nieuwe school : 44 % doorlatende oppervlakte; rusthuis : 56 % doorlatende oppervlakte).

4.3.2 Het minimaliseren van de effecten op het fysisch milieu

In onderstaande figuur wordt de inventaris van de bodemtoestand weergegeven. Het betreft een inventaris opgemaakt op basis van uitgevoerde bodemonderzoeken en verstrekte milieuvergunningen en wordt dus regelmatig bijgewerkt. De inventaris werd finaal geraadpleegd bij afwerking van dit rapport (januari 2019).



Figuur 4-10 : Inventaris van de bodemtoestand ter hoogte van de perimeter van het BBP (Bron : geoportaal BIM, 2019).

Er werd een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in de zuidwestelijke zone van het BBP (inclusief de voetgangersverbinding tussen de Lenniksebaan en de Delwartstraat en de zone ten zuiden van de nieuwe school). De zone van het toekomstige zuidwestelijke bouwblok is licht verontreinigd zonder risico's (categorie 2). In de zone ter hoogte van de nieuwe wegenis, de tijdelijke school en ten zuiden van de nieuwe school is bijkomend gedetailleerd onderzoek gebeurd (2016). De zone ter hoogte van de nieuwe wegenis en de tijdelijke school is verontreinigd en er is verder onderzoek lopende. Er werd tot nog toe geen risicobeheer, sanering of aanpak voorgesteld. Er zijn momenteel ook geen veiligheidsmaatregelen, monitoring of gebruiksbepalingen van toepassing. Voor de zone van ten zuiden van de nieuwe school en een kleine zone ten oosten van de tijdelijke school is reeds een risico-onderzoek gebeurd (2017). Deze zijn verontreinigd zonder risico. Ook hier zijn momenteel geen veiligheidsmaatregelen, monitoring of gebruiksbepalingen van toepassing. Ten slotte werd ook de nieuwe wegenis ter hoogte van de Pierre Schlosserstraat onderzocht met een verkennend bodemonderzoek. Deze zone is deels niet en deels licht verontreinigd zonder risico.

De site van De Lijn was reeds gesaneerd toen het plan werd opgemaakt. Er dient echter nagegaan te worden of de sanering compatibel is met de geplande bestemming (wonen). Gezien De Lijn echter nog steeds aanwezig is, dient deze aanbeveling nog niet onmiddellijk uitgevoerd te worden. Ook de site van EGTA is verontreinigd, maar er werd nog geen gedetailleerd onderzoek, risico-onderzoek of sanering uitgevoerd. De voorgestelde maatregel om op projectniveau na te gaan of bij het bodemonderzoek rekening werd gehouden met de nieuwe bestemming, blijft geldig.

Inzake luchtverontreiniging wordt de site nog steeds geconfronteerd met diffuse verontreiniging ten gevolge van het verkeer op het omliggende wegennet (waaronder de ring). Voor het overige beperken de luchtemissies zich tot verwarmingsemissies van de aanwezige gebouwen. De nieuwe school werd gebouwd conform de passiefnorm. De aanwezige werven zorgden op het moment van de evaluatie voor stofhinder. De maatregelen voor het stimuleren van zachte verplaatsingen binnen de perimeter en het inrichten van leveringszones voor de KMO's en winkels binnen de perimeter blijven geldig. Ook het installeren van een stedelijk warmtenet of het voorzien van energiebesparende verwarmingsketels, blijft zinvol. Bijkomend wordt aanbevolen om voldoende aandacht te besteden aan maatregelen om stofhinder te vermijden tijdens de (bestaande en toekomstige) werven. Deze maatregelen dienen opgelegd én gecontroleerd te worden. De mogelijke risico's van deze stofhinder in relatie tot de vastgestelde verontreiniging dienen in samenspraak met Leefmilieu Brussel en de gemeente (gezien deze de toelatingen voor de "werf" verleend) geïdentificeerd en vermeden te worden.



Figuur 4-11 : Stofhinder ten gevolge van de werf ter hoogte van de Delwartstraat en Klaverstraat (Bron : terreinbezoek juni 2017).

Geluidsemissies ter hoogte van de perimeter worden eveneens bepaald door het omringende wegverkeer, de sites van EGTA en De Lijn, sportactiviteiten, spoorweg 50A en passages van vliegtuigen komende van de nationale luchthaven. Ter hoogte van de ring zijn ondertussen reeds maatregelen genomen om de geluidshinder te beperken (geluidsmuren) en er zijn ondertussen ook een aantal hoge gebouwen in opbouw tussen de perimeter en de ring/spoorweg die als geluidsbuffer functioneren. Binnen de perimeter is er geen transitverkeer meer mogelijk over de Lenniksebaan ten gevolge van de werven en werd een zone 30 ingevoerd, dewelke een positief effect hebben op de geluidsemissie gerelateerd aan het verkeer binnen de perimeter. De nieuwe wegen werden aangelegd in asfalt, wat de geluidsemissies eveneens beperkt. De speelplaats van de nieuwe school bevindt zich binnen het bouwblok en de bomenrij ter hoogte van de sportterreinen is nog steeds aanwezig, hetgeen de geluidshinder door de school en sportterreinen eveneens beperkt. Anderzijds zijn er momenteel wel bijkomende geluidsbronnen ter hoogte van de verschillende werven aanwezig binnen en rond de perimeter.

Volgende maatregelen uit het MER blijven gelden :

- Aandacht voor inrichting en verharding van de Klaverstraat en Delwartstraat ;
- Installaties voor ventilatie zo plaatsen dat ze geen geluidshinder veroorzaken ;
- Behoud van de bomenrij ter hoogte van de sportterreinen ;
- Bomen plaatsen langs voetgangersverbinding tussen Bergensesteenweg en Delwartstraat ;
- Absorberende materialen gebruiken voor de publieke ruimte ;
- Akoestische isolatie voor de nieuwe gebouwen

Er is geen info beschikbaar met betrekking tot het optimaliseren van materiaalgebruik/hergebruik van grond en afbraakmateriaal in situ. De aanbeveling van het MER om de gids voor het beheer van bouw- en sloopafval te volgen blijft van toepassing alsook :

- Zoveel mogelijk bouwafval vermijden en eco-constructie stimuleren om hergebruik aan te moedigen ;
- In-situ hergebruiken van materiaal ;
- Afval recycleren

Voor het gebruik van uitgegraven gronden is de code van goede praktijk inzake het gebruik van aanvulgronden en ophogingen van toepassing.

4.4 Natuurontwikkeling

4.4.1 Implementatie van een beleid inzake ecologie en landschap

Ten tijde van de opmaak van het plan kende de Klaverwijk een zeer groene invulling. De invulling van het gebied conform het BBP brengt dus geen versterking van de natuurwaarden met zich mee. Verschillende aanwezige groenelementen zijn immers reeds verdwenen. De nieuwe bomen en hagen langs de voetgangersverbinding tussen de Lenniksebaan en de Delwartstraat, het behoud van de bomenrijen langs de Lenniksebaan, James Cookstraat, Delwartstraat, A. Pierrardstraat en sportterreinen, de nieuwe vegetatie en volkstuintjes ter hoogte van de school en het beperkt aantal bomen en boomgroepen die nog aanwezig zijn binnen de toekomstige bouwblokken worden evenwel geapprecieerd en zorgen voor natuurlijke verbindingen die het negatieve effect van het verdwijnen van de groenelementen compenseren. De aanbevelingen uit het MER blijven geldig, in het bijzonder :

- bij toekomstige projecten centraal in de perimeter het aanplanten van bomen en struiken aanmoedigen ;
- behoud van de hoogstammige bomen nabij de sportterreinen ;
- aanplanten van inheemse hoogstammige bomen en struiken op de parking nabij de sportterreinen, de parkeerstroken en rondom de nieuwe school ;
- inrichting van 2 bijkomende zones met volkstuintjes.

Bijkomend wordt aanbevolen om bij de specifieke projecten een expert te raadplegen om de groenzones in te richten en inheemse soorten aan te planten. Een lijst met inheemse en aanbevolen plantensoorten is opgenomen in Bijlage 4.





Figuur 4-12 : Landbouwpercelen ter hoogte van het kruispunt Klaverstraat/Delwartstraat ten tijde van de opmaak van het BBP (boven, bron : fotoreportage MER) en werf aanwezig tijdens het terreinbezoek van juni 2017 (onder).



Figuur 4-13 : Onbebouwde percelen er hoogte van de James Cookstraat ten tijde van de opmaak van het BBP (boven, bron : fotoreportage MER) en nieuwe school ter hoogte van deze terreinen ten tijde van de evaluatie (onder, bron : terreinbezoek juni 2017).



Figuur 4-14 : Voetweg tussen de sportterreinen ten tijde van de opmaak van het BBP (boven, bron : fotoreportage MER) en nieuwe José Van Dammestraat tussen de nieuwe school en de nieuwe sportterreinen (onder, bron : terreinbezoek 2017).





Figuur 4-15 : Bomenrij langsheen de sportterreinen ten tijde van de opmaak van het BBP (boven, bron : fotoreportage MER) en de evaluatie (onder, bron : terreinbezoek 2017).

4.4.2 *Organisatie van de wijk, aanpassing van infrastructuur en bebouwing*

De biotoop-oppervlaktefactor is gedaald van ongeveer 0,60 naar ongeveer 0,49. Op basis van het MER werd een biotoop-oppervlaktefactor van 0,57 berekend, dewelke dus momenteel niet bereikt wordt. Dit is onder meer te wijten aan het gebrek van groendaken op de gebouwen die reeds aanwezig waren voor de opmaak van het BBP. Er wordt dan ook aanbevolen om voor nieuwe gebouwen een Biotoop-oppervlaktefactor van minstens 0,6 te eisen.

Verder wordt het geapprecieerd dat binnen de perimeter verschillende natuurlijke zones gecreëerd worden, zoals de aanplant van bomenrijen, de aanleg van groendaken, de aanleg van open stormbekkens et de aanleg van volkstuintjes.



Figuur 4-16 : Groendak op de sporthal van de school en nieuwe volkstuintjes naast de school (bron : terreinbezoek juni 2017).

4.4.3 *Beheer van het natuurlijk milieu*

Er is geen info beschikbaar over het gevoerde beheer ter hoogte van de verschillende natuurlijke zones.

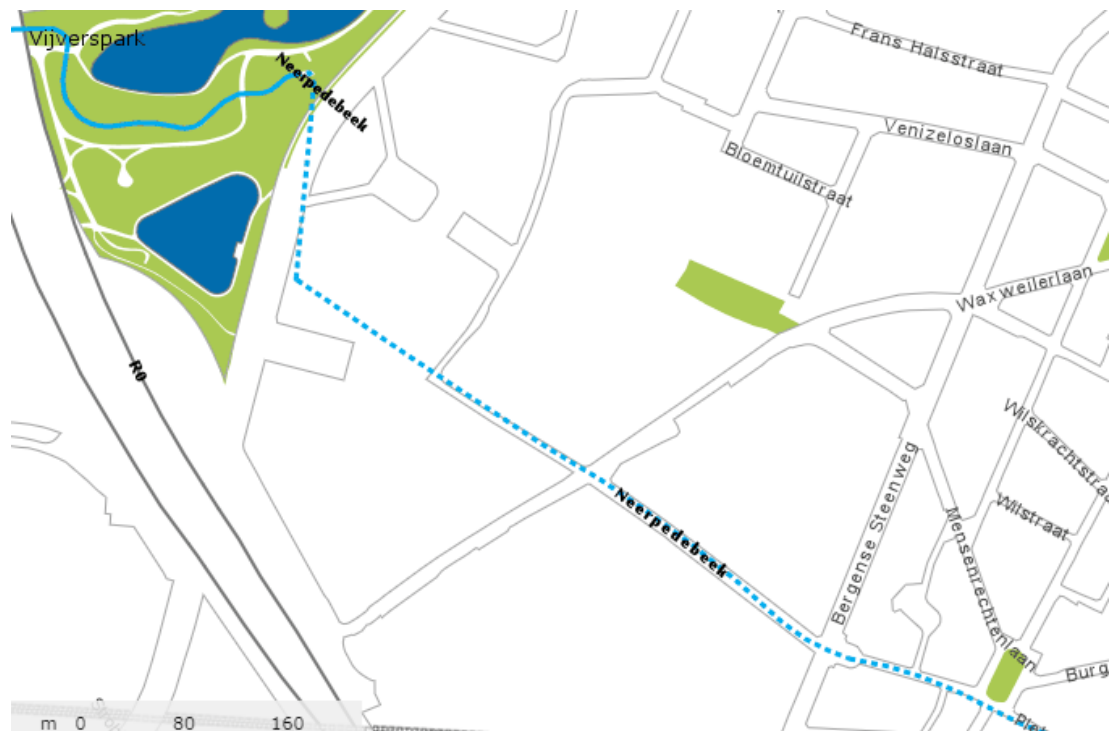
4.5 *Waterkringloop*

4.5.1 *Vertalen van het hydraulisch beleid in het landschappelijk beleid*

Binnen de perimeter van het BBP zijn geen (open) waterlopen, bronnen of plassen aanwezig. De meest nabije waterlopen en vijvers zijn kunstmatig, namelijk de ingebuisde Neerpedebeek (onder de Klaverstraat), de plassen in het Vijverspark en het kanaal Brussel-Charleroi.

De Neerpedebeek blijft ingebuisd onder de Klaverstraat. Ter hoogte van de nieuwe school werden 2 open bufferbekkens voorzien, wat positief beoordeeld wordt. Bij de opmaak van het BBP werd voorgesteld een open bufferbekken te voorzien ten westen van de perimeter en de regenwaterafvoer van de nieuwe wijk hierop aan te sluiten. Dit bekken kon op het moment van de evaluatie echter nog niet gebouwd worden. Voor de aansluiting van de nieuwe wijk op dit bufferbekken moet immers een privéterrein gepasseerd worden, wat op dit moment niet mogelijk is. Op het moment van de evaluatie wordt daarom onderzocht om de regenwaterafvoer van het volledige gebied aan te sluiten op de ingebuisde Neerpedebeek, waarvoor in het MER werd aangegeven dat dit niet wenselijk is omwille van het grote bijkomende debiet dat zou kunnen leiden tot grotere overstromingsrisico's. Het zal daarom noodzakelijk zijn om een stormbufferbekken binnen de perimeter te installeren om het hemelwater op te vangen vooraleer het geloosd wordt in de Neerpedebeek. Dit bekken kan ondergronds aangelegd worden, wanneer er niet voldoende ruimte kan vrijgemaakt worden om een open bekken te installeren.

Verder wordt ook aanbevolen om bij individuele projecten zo veel mogelijk in te zetten op infiltratie, gebruik van regenwater en vertraagde afvoer van regenwater naar de riolering (maximaal lozingsdebiet van 5 l/s.ha). Het wordt eveneens aanbevolen om voor elk concreet project een facilitator water van Leefmilieu Brussel te consulteren. Verder wordt aanbevolen om, net zoals bij de school, waar mogelijk landschappelijke inrichtingen voor regenwaterbeheer te voorzien bij toekomstige projecten, waarbij het algemene principe “recuperatie – bufferen – afvoeren” geïntegreerd wordt.



Figuur 4-17 : Ingebuisde Neerpedebeek ter hoogte van de perimeter van het BBP.



Figuur 4-18 : Open stormbekken aan de school (Bron : terreinbezoek juni 2017).

4.5.2 Aanpassen van de infrastructuur en de bebouwing aan de waterkringloop

Op het moment van de evaluatie was het volledige terrein binnen de perimeter voor ongeveer 50 % onverhard. Dit is conform het BBP en het MER, gezien toen werd aangegeven dat 1/3 van de totale oppervlakte onverhard zou blijven. Verschillende projecten gaan ook veel verder dan deze inschatting (nieuwe school : 44 % doorlatende oppervlakte; rusthuis : 56 % doorlatende oppervlakte).

Verder wordt ook de actieve oppervlakte bij de nieuwe projecten zo veel mogelijk beperkt (b.v. groendaken en groene gevels bij de school, beperken van de ondoorlatende oppervlakte bij de school en het rusthuis). Er wordt aanbevolen om dit ook bij toekomstige projecten te blijven doen. Om een hoger ambitieniveau te bereiken wordt aanbevolen om de toegangen en opritten op de percelen aan te leggen in semi-verharding i.p.v. volledig te verharderen.

Wat betreft het gebruik van reeds verharde zones voor nieuwe functies kan gesteld worden dat dit momenteel nog niet van toepassing is, gezien de nieuwe projecten op het moment van de evaluatie voornamelijk werden en worden uitgevoerd op de vroeger onverharde terreinen. Doordat De Lijn nog niet verhuisd is, komt deze site nog niet in aanmerking voor reconversie. Voor de site EGTA werd wel reeds een verkavelingsvergunning goedgekeurd.

Inzake watergebruik is geen gedetailleerde informatie aanwezig van de nieuwe projecten. Voor b.v. de nieuwe school werden regenwaterrecuperatie, gebruik en vertraagde afvoer van water naar de riolering geïntegreerd in het project : groendak en groene gevels, 2 regenwaterputten die voorzien in ongeveer 37 % van het watergebruik op de site, 2 open stormbekkens, een doorlatende parking en buffergrachten. Ook hier wordt aanbevolen de facilitator water en de facilitator Duurzame Gebouwen van Leefmilieu Brussel te raadplegen voor de uitwerking van specifieke projecten.

Inzake de structuur van het waterbeheer worden de projecten op het moment van de evaluatie allemaal individueel beheerd en is er geen gemeenschappelijk structuur. Er wordt daarom aanbevolen een buffer- en stormbekken op het niveau van de wijk te voorzien (en ook hiervoor de facilitator water en de facilitator Duurzame Gebouwen van Brussel Leefmilieu te raadplegen voor de uitwerking ervan).

4.5.3 De aanwezigheid van water binnen de wijk verbeteren

Net zoals ten tijde van de opmaak van het BBP is water quasi niet zichtbaar binnen de wijk. Enkel de open stormbekkens aan de school zijn een beperkte verbetering op dit vlak. Het in het MER aanbevolen bufferbekken ten westen van de perimeter kon nog niet worden gerealiseerd. We verwijzen naar bovenvermelde aanbeveling met betrekking het voorzien van meer open buffer- en stormbekkens binnen de wijk.

4.6 Materiaal

4.6.1 In situ valorisatie van de aanwezige materialen en structuren

De gebouwen en weginfrastructuur die reeds aanwezig waren ten tijde van de opmaak van het plan waren op het moment van de evaluatie nog steeds aanwezig binnen de perimeter. Voor de site EGTA werd een verkavelingsvergunning afgeleverd, maar was nog geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd.

Er is geen info beschikbaar met betrekking tot het optimaliseren van materiaalgebruik/hergebruik van grond en afbraakmateriaal in situ. De aanbeveling van het MER om de gids voor het beheer van bouw- en sloofafval te volgen blijft van toepassing alsook :

- Zoveel mogelijk bouwafval vermijden en eco-constructie stimuleren om hergebruik aan te moedigen ;
- In-situ hergebruiken van materiaal ;
- Afval recycleren.

Voor het gebruik van uitgegraven gronden is de code van goede praktijk inzake het gebruik van aanvulgronden en ophogingen van toepassing. Er kan worden opgemerkt dat er verontreinigde gronden aanwezig zijn binnen de perimeter (zie § 4.3.2).

4.6.2 Acties en infrastructuur om afval te voorkomen en te sorteren

Inzake het stimuleren van het sorteren van afval werd bij de evaluatie vastgesteld dat er geen gemeenschappelijke composteerplaats aanwezig is in de wijk. De aanbeveling uit het MER om dit te voorzien (b.v. ter hoogte van de volkstuintjes), alsook een plan op te maken voor het beheer en de opvolging ervan blijft daarom geldig.

Verder waren er ten tijde van de opmaak van het BBP 2 locaties met glasbollen aanwezig binnen de wijk. Deze waren op het moment van de evaluatie niet meer aanwezig, waardoor de aanbevelingen uit het MER geldig blijven : voorzien van ondergrondse glascontainers ter hoogte van de ingang van de nieuwe school, het nieuwe centrale plein of de parking nabij de sportterreinen.

4.7 Energie

4.7.1 De wijk bioklimatisch ontwerpen

Uit het MER blijkt dat de schuine daken zoals vastgelegd in het plan voornamelijk goed georiënteerd zijn voor het gebruik van zonne-energie zuid-zuidwest en oost-zuidoost). De bebouwing langs de Klaverstraat heeft een gunstige oriëntatie voor het voorzien van passiefwoningen. De gemiddelde gabarieten van de appartementsgebouwen laten toe om optimaal beroep te doen op zonne-energie. Gezien de nieuwe gebouwen werden gebouwd conform het BBP zijn er hieromtrent geen bijkomende aanbevelingen.

4.7.2 Energie-efficiënte bebouwing en infrastructuur

Inzake compact bouwen werd vastgesteld dat de nieuwe gebouwen zich dichtbij de reeds bebouwde bouwblokken bevinden (Lenniksebaan, James Cookstraat). De aanbevelingen uit het MER blijven geldig voor toekomstige projecten :

- Energieverlies tegengaan door voldoende compact te bouwen :
 - bij constant volume betekent dit dat er voorkeur gegeven wordt aan compacte en eenvoudige vormen ;
 - bij een constante vorm betekent dit dat de voorkeur gegeven wordt aan grote gebouwen ;
- voorkeur geven aan aanliggende gebouwen, gezien deze over het algemeen minder energie gebruiken ten gevolge het minimaliseren van de transmissieverliezen.

Voor de uitwerking van deze maatregelen wordt aanbevolen om bij toekomstige projecten een beroep te doen op de facilitator Duurzame Gebouwen van Leefmilieu Brussel.

4.7.3 Productie en gebruik van hernieuwbare energiebronnen

In het MER werd aanbevolen om een gemeenschappelijke verwarmingsinstallatie te voorzien in de bouwblokken. Op het moment van de evaluatie waren nog geen gemeenschappelijke installaties aanwezig. De school maakt gebruik van warmtekrachtkoppeling (voor een deel van het warm sanitair water van de sporthal). De aanbeveling om een gemeenschappelijke verwarmingsinstallatie te voorzien blijft dus geldig.

4.8 Mobiliteit

4.8.1 Integratie in het bestaand netwerk

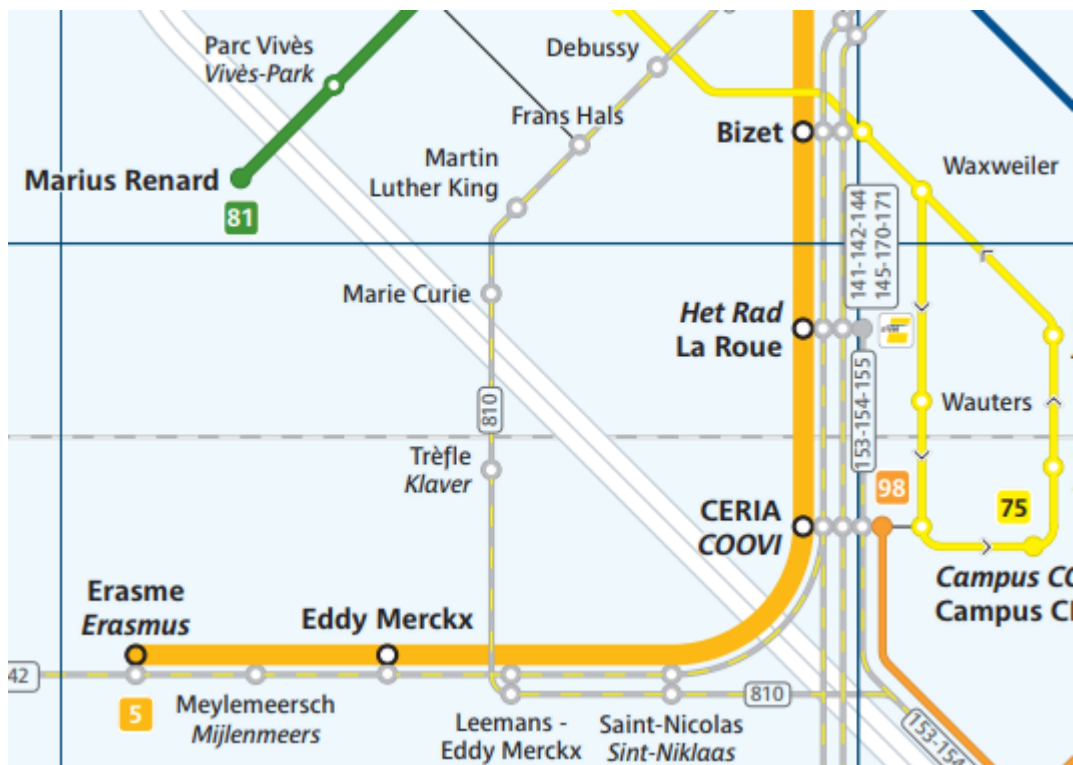
De perimeter van het BBP bevindt zich wat betreft openbaar vervoer in zone B en C volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. De nieuwe woningen en de school zijn aangelegd in zone C, het sportcomplex en het rusthuis in zone B. Volgens het MER wordt het gebied goed bediend door openbaar vervoer.

- **Metro** : Lijn 5 Erasmus – Herrmann-Debroux
- **Bus** :
 - De Lijn : Lijnen 170 (Brussel-zuid, Sint-Pieters-Leeuw, Halle), 171 (Brussel-zuid, Halle), 172 (Brussel-zuid, Leerbeek), 141 (Brussel-Kapelle, Sint-Martens-Lennik, Leerbeek), 142 (Brussel-Kapelle, Gaasbeek, Leerbeek), 144 (Brussel-zuid, Sint-Pieters-Leeuw, Leerbeek), 145 (Brussel-zuid, Sint-Pieters-Leeuw, Herfelingen)
 - MIVB : 75 (exclusief intra-Anderlecht tussen CERIA en de wijk Bon Air)
- **Tram** : 81 ('s avonds vervangen door lijn 31)

Momenteel zijn de meeste van deze lijnen nog steeds aanwezig:

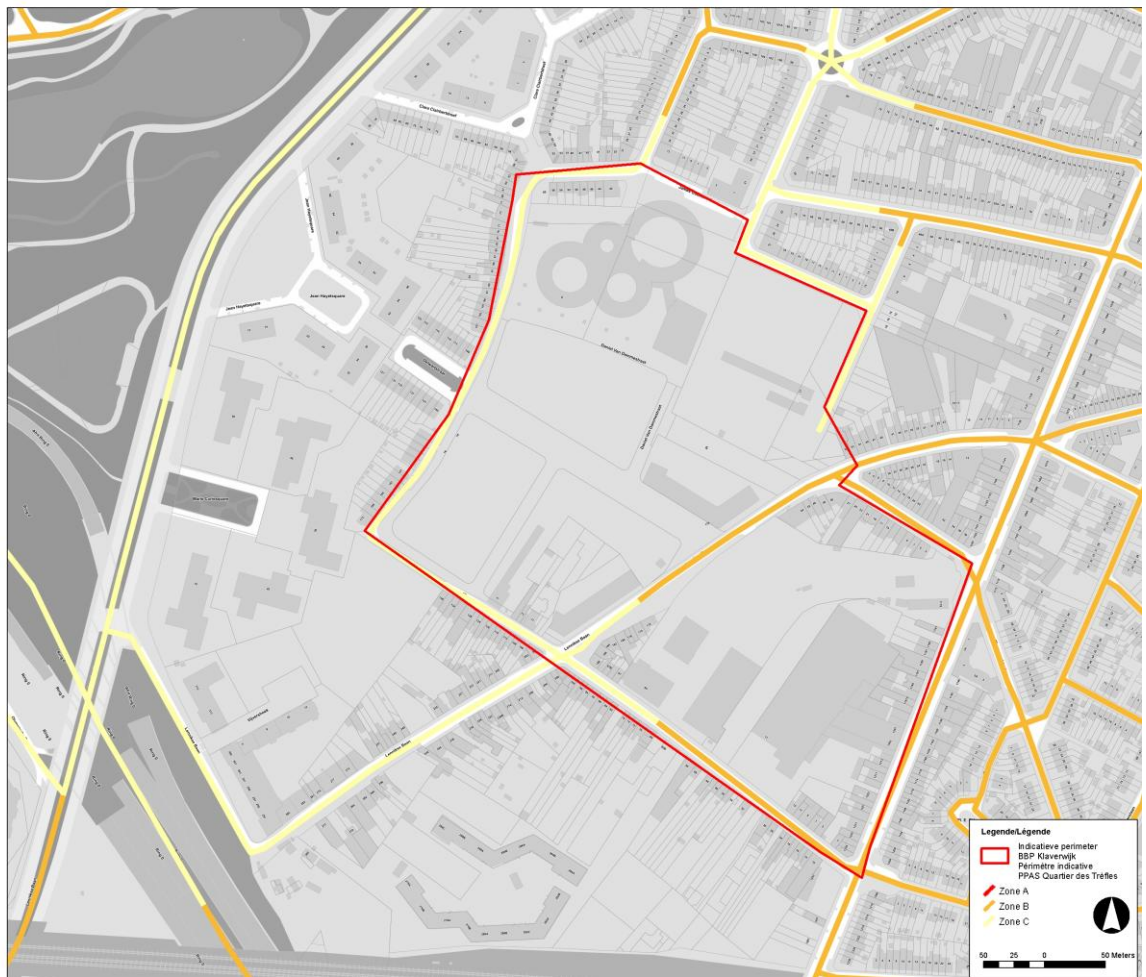
- **Metro** : Lijn 5 Erasmus – Herrmann-Debroux
- **Bus** :
 - De Lijn : Lijnen 170 (Brussel-zuid, Sint-Pieters-Leeuw, Halle), 171 (Brussel-zuid, Halle), 141 (Brussel, Leerbeek), 142 (Brussel, Leerbeek), 144 (Brussel, Leerbeek), 145 (Brussel, Sint-Pieters-Leeuw, Pepingen)
 - MIVB : 75 (exclusief intra-Anderlecht tussen CERIA en de wijk Bon Air)
- **Tram** : 81

Verder zijn ondertussen ook de buslijnen 153 (Anderlecht-Drogenbos-Ninove), 154 en 155 (Anderlecht-Drogenbos-Halle) aanwezig op de Bergensesteenweg en de buslijn 810 (Halle-Ruisbroek-Dilbeek) op de Maurice Carémelaan.



Figuur 4-19 : Openbaar vervoer ter hoogte van de perimeter (Bron : Netplan MIVB, 2019).

Er worden dan ook geen bijkomende aanbevelingen geformuleerd.



Figuur 4-20 : Toegankelijkheid tot het openbaar vervoer conform de GSV (Bron : Brugis).

Inzake de circulatie in de wijk werd in het MER éénrichtingsverkeer voorgesteld in de wijk alsook een wijziging van de enkelrichting in de Delwartstraat ten behoeve van de school en een herinrichting van deze straat ter hoogte van het kruispunt met de Klaverstraat om de snelheid te beperken. Bij de evaluatie kon worden vastgesteld dat de wijziging van de enkelrichting in de Delwartstraat inderdaad gebeurd is. De Lenniksebaan was tijdelijk gesloten tijdens de werken (behalve voor plaatselijk verkeer), zodat doorgaand verkeer hier niet meer mogelijk was. De Delwartstraat (ter hoogte van het kruispunt met de Klaverstraat) werd nog niet heringericht in functie van snelheidsbeperking. Deze aanbeveling blijft bijgevolg geldig.

Voor de bespreking van de voetgangersverbinding wordt verwezen naar § 4.2.1.

Ten tijde van de opmaak van het BBP was er geen Gewestelijke Fietsroute aanwezig binnen de perimeter. Op het moment van de evaluatie loopt de Gewestelijke Fietsroute C doorheen het noordoostelijke deel van het projectgebied (via de Lenniksebaan, A. Pierrardstraat en de P.Schlösserstraat).



Figuur 4-22 : Fietsenrekken langsheen de nieuwe voetgangersverbinding (Bron : terreinbezoek juni 2017).

Binnen de perimeter bevindt zich geen route van het openbaar vervoer. Gezien De Lijn op het moment van de evaluatie nog steeds aanwezig was op haar site, dient de toegang van de bussen tot deze site gegarandeerd te blijven. Dit wordt dan ook aanbevolen.

Inzake autoparkeren kon worden vastgesteld dat een parking en Kiss&Ride ter hoogte van de nieuwe school werd voorzien. De nieuwe wegen beschikken over duidelijk gemarkeerde parkeerplaatsen. Langdurig straatparkeren wordt beperkt. Ter hoogte van de sportterreinen was nog geen nieuwe parking aanwezig. Deze dient dus nog aangelegd te worden. De publieke parking onder het centrale plein kon nog niet gerealiseerd worden, gezien De Lijn nog steeds aanwezig is op haar site. Gezien momenteel nog geen commercieel programma gerealiseerd werd en in § 4.1.1 wordt voorgesteld om een klein commercieel programma te voorzien dat zich beperkt tot buurtvoorzieningen en dus in principe geen autoverkeer genereert, wordt de aanleg van een publieke parking dan ook nog niet noodzakelijk geacht.



Figuur 4-23 : Kiss&Ride-zone ter hoogte van de nieuwe school (Bron : terreinbezoek 2017).

Wat betreft de circulatie in de wijk werd in het MER voorgesteld om de snelheid in de hele wijk te beperken tot maximaal 30 km/u. Deze aanbeveling werd doorgevoerd, maar op de bestaande wegen werd nog geen infrastructuur voorzien om de snelheid te verminderen (zoals snelheidsremmers en wegversmallingen).

De nieuwe woningen bevinden zich voornamelijk langs de Lenniksebaan waar op het moment van het terreinbezoek geen doorgaand verkeer mogelijk was (ten gevolge van de werf). In functie van de toekomstige projecten dienen de aanbevelingen uit het MER nog uitgevoerd te worden :

- Inrichting van de lokale wegen als enkelrichtingsstraten, waardoor de interne circulatie in een enkelrichtingslus verloopt ;
- Inrichting van de "ringwegen" als tweerichtingsstraten.

In het MER werd tevens aanbevolen om (gemeenschappelijke) leveringszones te voorzien voor de handelszaken. Gezien er nog geen handelszaken zijn, zijn deze zones nog niet ingericht. Deze aanbeveling blijft bijgevolg geldig voor toekomstige projecten.

4.8.3 Alternatieven voor de privéwagen toelaten en mobiliteitsvoorzieningen ontwikkelen

De nieuwe woningen bevinden zich op ongeveer 1 km van de dichtstbijzijnde Cambio-standplaats "Bizet" en op 400 m van de Villo-standplaats "Het Rad". Er bevinden zich geen fietsherstelplaatsen in of nabij de wijk. Wel is er 1 fietswinkel aanwezig in de Klaverstraat. Er wordt daarom aanbevolen om de inrichting van een nieuwe auto- en fietsdeelstandplaats te onderzoeken. Hierbij dienen ook de mogelijke nieuwe gebruikers in de omgeving van de wijk in rekening gebracht te worden (bewoners van de wijk "Het Rad", (studenten)woningen ten zuiden van de perimeter). Verder wordt ook aanbevolen een fietsherstelplaats te voorzien in of in de nabijheid van de perimeter.

5 Samenvatting van de voornaamste aanbevelingen

Thema	Evaluatie	Aanbeveling	Relatie met het BBP
Mens	<p>Gezien het busdepot van De Lijn nog steeds aanwezig is binnen de perimeter kan het centraal voetgangersplein en de voorziene commerciële activiteiten rondom dit plein momenteel niet gerealiseerd worden.</p> <p>De wijk bevindt zich nabij een toekomstig GEN-station, waardoor de inpassing van nieuwe bedrijven en commerciële activiteiten hier interessant is.</p>	<p>Bij behoud van het busdepot wordt aanbevolen een klein commercieel programma (beperkt tot buurtvoorzieningen) te voorzien langs de voetgangersverbinding, in het bijzonder ter hoogte van het kruispunt van de Pierre Schlosserstraat en de Lenniksebaan.</p> <p>Er wordt aanbevolen om een scenario te bestuderen waarbij De Lijn binnen de wijk aanwezig blijft.</p> <p>Er wordt aanbevolen om functies die werkgelegenheid genereren maximaal te stimuleren.</p>	<p>De betreffende gebieden mogen reeds bestemd worden voor handelszaken volgens de maximale oppervlaktes toegestaan door het of de vigerende hogere plan(nen). Er dient te worden nagegaan of een aanpassing van het BBP wenselijk is om handel prioritair te voorzien.</p> <p>Er dient nagegaan te worden of een aanpassing van het BBP noodzakelijk is voor het scenario waarbij De Lijn in de wijk aanwezig blijft.</p>
Ruimtelijke ontwikkeling	<p>Doordat De Lijn nog steeds aanwezig is binnen de perimeter kunnen een aantal structurerende ruimten nog niet gerealiseerd worden, met name het centraal plein en de daaraan gerelateerde voetgangersverbindingen tussen de Lenniksebaan en de Bergensesteenweg.</p>	<p>Er worden 3 alternatieven voorgesteld om deze structurerende ruimten te compenseren :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Alternatief 1 : mogelijke herinrichting van de site De Lijn onderzoeken</u> In samenwerking met De Lijn kunnen de mogelijkheden voor herinrichting van hun site onderzocht worden teneinde het grondgebruik te optimaliseren en de activiteiten op een kleinere site in te richten, zodat op z'n minst de voetgangersverbinding tussen de Lenniksebaan en de Bergensesteenweg kan gerealiseerd worden. Bij dit alternatief 	<p>De voorgestelde alternatieven werden zodanig ontworpen dat ze geen aanpassing van het BBP behoeven</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternatief 1 : De verbinding kan gerealiseerd worden binnen de bestemming "niet structurerende gebieden van openbare wegen en openbare ruimtes" • Alternatief 2 : Dit is mogelijk binnen de bestemmingen "niet structurerende gebieden van openbare wegen en openbare ruimtes" en "gebieden voor

Thema	Evaluatie	Aanbeveling	Relatie met het BBP
		<p>is er echter geen mogelijkheid op het bouwblok langs de A. Pierrardstraat af te werken en commerciële activiteiten langs de voetgangersverbinding te voorzien.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Alternatief 2 : herinrichting van de A.Pierrardstraat + zuidkant van de sportterreinen</u> Dit alternatief gaat uit van een behoud van de site van De Lijn is zijn huidige vorm en voorziet de voetgangersverbinding langs de A. Pierrardstraat die hiervoor heringericht dient te worden. Ter hoogte van de sportterreinen betreft het de voetgangersverbinding ten noorden van het rusthuis die reeds voorzien werd in het plan. Deze kan eventueel verbreed worden conform de bestemming "gebieden voor voorziening van collectief belang voor sport- en vrijetijdsinfrastructuren in de openlucht". Dit alternatief biedt eveneens de opportuniteit voor het behoud en/of de compensatie van de hoogstammige bomen ter hoogte van de verbrede voetgangersverbinding. De voetgangersverbinding is dan verbonden met de sportterreinen en andere publieke functies (school) hetgeen de voorziene connectie met de commerciële activiteiten kan vervangen. • <u>Alternatief 3 : restzones inrichten als</u> 	<p>voorziening van collectief belang voor sport- en vrijetijdsinfrastructuren in de openlucht". Het voordeel is dat ook na realisatie van de as ter hoogte van de site van De Lijn, de as langs de Alex Pierrardstraat en sportterreinen blijft functioneren binnen het netwerk van publieke ruimten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternatief 3 : Dit kan gerealiseerd worden binnen de bestemming "niet structurerende gebieden van openbare wegen en openbare ruimtes". Ook dit blijft functioneren na realisatie van de as ter hoogte van De Lijn.

Thema	Evaluatie	Aanbeveling	Relatie met het BBP
		<u>speelplein of klein pleintje</u> Dit alternatief omvat het inrichten van bestaande restzones, zoals het driehoekig perceel op de hoek van de Lenniksebaan en de nieuwe weg, als speelplein of klein pleintje.	
Fysisch milieu	Tijdens het terreinbezoek voor de evaluatie werd stofhinder vastgesteld. Uit de inventaris van de bodemtoestand blijkt dat er bodemverontreiniging werd vastgesteld ter hoogte van een aantal nog te bebouwen terreinen.	Er wordt aanbevolen om voldoende aandacht te besteden aan maatregelen om stofhinder te vermijden tijdens de (bestaande en toekomstige) werven. Deze maatregelen dienen opgelegd én gecontroleerd te worden. De mogelijke risico's van deze stofhinder in relatie tot de vastgestelde bodemverontreiniging dienen in samenspraak met Leefmilieu Brussel en de gemeente (want deze geeft de toelatingen voor de "werf") geïdentificeerd en vermeden te worden.	
Natuurontwikkeling	Gezien de perimeter ten tijde van de opmaak van het BBP nog grotendeels onbebouwd was, verdwijnen verschillende groenzones binnen de perimeter. Deze worden gedeeltelijk gecompenseerd door nieuwe groenelementen (bomen en hagen ter hoogte van nieuwe wegen, nieuwe aanplantingen en volkstuintjes ter hoogte van de nieuwe school). De biotoop-oppervlaktefactor is gedaald van ongeveer 0,6 naar ongeveer 0,49. De	Volgende aanbevelingen worden gedaan om het verdwijnen van de groenzones verder te compenseren : <ul style="list-style-type: none"> • voor nieuwe gebouwen een biotoop-oppervlaktefactor van minstens 0,6 eisen • aanplanten van bomen en struiken aanmoedigen bij toekomstige projecten centraal in de perimeter • behoud van de hoogstammige bomen bij de sportterreinen • aanplanten van inheemse hoogstammige bomen en struiken op de parking nabij de 	Volkstuintjes kan binnen de bestemming "gebieden voor binnenplaatsen en tuinen met moestuinen of gemeenschappelijke tuinen"

Thema	Evaluatie	Aanbeveling	Relatie met het BBP
Water	<p>op basis van het MER berekende biotoop-oppevlaktefactor van 0,57 wordt momenteel niet bereikt.</p> <p>Bij de opmaak van het BBP werd voorgesteld een open bufferbekken te voorzien ten westen van de perimeter, maar dit bekken kon op het moment van de evaluatie nog niet gebouwd worden. Daarom wordt onderzocht om de regenwaterafvoer van het volledige gebied aan te sluiten op de ingebuisde Neerpedebeek, waarvoor in het MER werd aangegeven dat dit niet wenselijk is omwille van het grote bijkomende debiet dat zou kunnen leiden tot grotere overstromingsrisico's.</p>	<p>sportterreinen, de parkeerstroken en rondom de nieuwe school</p> <ul style="list-style-type: none"> • inrichten van 2 bijkomende zones met volkstuintjes • een expert raadplegen om de groenzones in te richten • aanplanten van inheemse soorten <p>Het zal noodzakelijk zijn om een stormbufferbekken binnen de perimeter te installeren om het hemelwater op te vangen vooraleer het geloosd wordt in de Neerpedebeek. Dit bekken kan ondergronds aangelegd worden, wanneer er niet voldoende ruimte kan vrijgemaakt worden om een open bekken te installeren.</p> <p>Verder wordt aanbevolen om bij individuele projecten zo veel mogelijk in te zetten op infiltratie, gebruik van regenwater en vertraagde afvoer van regenwater naar de riolering (maximaal lozingsdebiet van 5 l/s.ha).</p> <p>Ook naar waterbeheer wordt een centraal buffer- en stormbekken voor de wijk aanbevolen.</p> <p>Er wordt eveneens aanbevolen om voor elk concreet project de facilitator water van Leefmilieu Brussel te consulteren, toegangen en opritten op de percelen aan te leggen in semi-verharding in plaats van volledig te verhard en, waar mogelijk, landschappelijke</p>	<p>Momenteel zijn er geen richtlijnen opgenomen over regenwater in het BBP buiten de verplichting om regenwater van de achtergebouwen op de eigen te percelen op te vangen. Het BBP kan bijkomende maatregelen opnemen die een verstrenging zijn ten opzichten van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening .</p> <p>Momenteel is er in het BBP voor de gemeenschappelijke en collectieve gebieden en voorzieningen geen regelgeving opgenomen in functie van waterbeheer. Het BBP kan ruimte voor infiltratie en retentie van regenwater als mogelijke bestemming opnemen.</p>

Thema	Evaluatie	Aanbeveling	Relatie met het BBP
		inrichtingen voor regenwaterbeheer te voorzien bij toekomstige projecten, waarbij het algemene principe “recuperatie – bufferen – afvoeren” geïntegreerd wordt.	
Materiaal	<p>Inzake het gebruik van uitgegraven gronden is de code van goede praktijk inzake het gebruik van aanvulgronden en ophogingen van toepassing. Er wordt opgemerkt dat er verontreinigde gronden aanwezig zijn binnen de perimeter die niet zonder meer kunnen gebruikt worden op een ander terrein.</p> <p>Er is geen gemeenschappelijke composteerplaats en glasbollen aanwezig binnen de wijk.</p>	<p>Er wordt aanbevolen om een gemeenschappelijke composteerplaats te voorzien (b.v. ter hoogte van de volkstuintjes) alsook een plan op te maken voor het beheer en de opvolging ervan.</p> <p>Verder wordt aanbevolen om ondergrondse glascontainers te voorzien ter hoogte van de ingang van de school, het centrale plein of de parking nabij de sportterreinen.</p>	
Energie	<p>De nieuwe gebouwen werden gebouwd conform het BBP.</p> <p>Er zijn momenteel nog geen gemeenschappelijke verwarmingsinstallaties aanwezig.</p>	<p>De aanbeveling uit het MER om voldoende compact te bouwen en voorkeur te geven aan aanliggende gebouwen om energieverlies te vermijden blijft geldig. Voor de concrete uitwerking wordt aanbevolen om bij toekomstige projecten een beroep te doen op de facilitator Duurzame Gebouwen van Leefmilieu Brussel.</p> <p>Ook de aanbeveling om een gemeenschappelijke verwarmingsinstallatie te voorzien blijft geldig.</p>	
Mobiliteit	Inzake fietsenstallingen werd vastgesteld dat er fietsrekken voorzien zijn langs de	<p>Volgende aanbevelingen worden gedaan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van fietsenstallingen in de Pierre 	Momenteel zijn er geen specifieke richtlijnen ifv deelauto's voorzien in het BPP. Dit kan

Thema	Evaluatie	Aanbeveling	Relatie met het BBP
	<p>voetgangersverbinding en dat er een fietsenstalling voorzien werd ter hoogte van de school.</p> <p>De nieuwe woningen bevinden zich op ongeveer 1 km van de dichtstbijzijnde Cambio-standplaats "Bizet" en op 400 m van de Villo-standplaats "Het Rad". Er bevinden zich geen fietsherstelplaatsen in of nabij de wijk. Wel is er 1 fietswinkel in de Klaverstraat</p>	<p>Schlösserstraat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De inrichting van een nieuwe auto- en fietsdeelstandplaats onderzoeken. Hierbij dienen ook de mogelijke nieuwe gebruikers in de omgeving van de wijk in rekening gebracht te worden (bewoners van de wijk "Het Rad", (studenten)woningen ten zuiden van de perimeter). • Een fietsherstelplaats voorzien in of in de nabijheid van de perimeter. 	<p>worden opgenomen inden het wenselijk blijkt. (aantal parkeerplaatsen verlagen bij het voorzien van een deelauto)</p>

6 Conclusie

Na uitvoeren van de evaluatie van het Bijzonder Bestemmingsplan “Klaverwijk” door middel van de barometer Duurzame Wijken opgemaakt door Leefmilieu Brussel (testversie – versie 2016) kan het volgende besloten worden.

Voor wat betreft de methodologie

De gebruikte versie van de barometer Duurzame Wijken op planniveau is bruikbaar als instrument om de milieueffecten van een bijzonder bestemmingsplan (BBP) te evalueren binnen de vooropgestelde doelstellingen. Het instrument laat toe om het globale effect van de reeds gerealiseerde projecten binnen de planperimeter te evalueren en na te gaan of het gewenste ambitieniveau wordt bereikt. Ook kunnen maatregelen om de toekomstige projecten te verbeteren in beeld worden gebracht. Van belang hierbij is dat voldoende informatie kan worden teruggevonden in het MER dat werd opgemaakt ten tijde van de opmaak van het BBP, zodanig dat de referentiesituatie ten tijde van de opmaak van het plan in beeld gebracht kan worden. Enkel zo kan het initiële ambitieniveau voor de verschillende indicatoren worden bepaald. Er wordt dan ook aanbevolen om het gebruik van het instrument reeds bij opmaak van het bestemmingsplan mee te geven, zodat een ambitieniveau voor de verschillende indicatoren ook op dat moment kan worden bepaald. Verder laat het instrument minder gemakkelijk toe om een eventuele noodzaak tot aanpassing van het BBP aan te geven. Wijzigingen in beleidsvisies zitten immers slechts impliciet in het instrument vevat waardoor dit minder tot uiting komt. Er zijn een aantal indicatoren waaruit afgeleid kon worden dat een wijziging van het BBP zou moeten bestudeerd worden.

Voor wat betreft het Bijzonder Bestemmingsplan “Klaverwijk”

De milieueffecten zoals voorspeld in het MER opgemaakt bij de opmaak van het BBP “Klaverwijk”, werden geëvalueerd voor wat betreft de indicatoren opgenomen in de barometer Duurzame Wijken. Wanneer uit de evaluatie bleek dat het beoogde ambitieniveau voor een bepaalde indicator (nog) niet bereikt werd, werden aanbevelingen geformuleerd. Waar nodig werd de veranderde context op het terrein in beeld gebracht en werden daarvoor nieuwe aanbevelingen geformuleerd. De voornaamste aanbevelingen worden hieronder opgelijst.

Doordat het busdepot van De Lijn binnen de perimeter nog steeds aanwezig is, kan één van de voornaamste doelstellingen van het BBP niet gerealiseerd worden, namelijk een centraal plein en een voetgangeras tussen de Bergensesteenweg en Delwartstraat. Verder is de context ook in die zin veranderd dat de wijk zich bevindt nabij een toekomstig GEN-station waardoor de inpassing van nieuwe bedrijven en commerciële activiteiten hier interessant is. In dat opzicht wordt dan ook aanbevolen om een scenario te bestuderen waarbij De Lijn binnen de wijk aanwezig blijft en na te gaan of hiervoor een eventuele aanpassing van het BBP noodzakelijk is. Binnen de uitgevoerde evaluatie is uitgegaan van het behouden van het BBP in zijn huidige vorm en worden reeds een aantal aanbevelingen geformuleerd. Deze aanbevelingen kunnen bijgevolg gerealiseerd worden binnen de huidige voorschriften.

- Doordat het plein nog niet voorzien wordt, kunnen ook de commerciële activiteiten hier niet gerealiseerd worden. Daarom wordt aanbevolen om een klein commercieel programma te voorzien langs de voetgangersverbinding. Dit programma dient zich te beperken tot buurtvoorzieningen, in het bijzonder ter hoogte van het kruispunt van de Pierre Schlosserstraat en de Lenniksebaan.
- Verder kunnen hierdoor verschillende structurerende ruimten nog niet gerealiseerd worden, met name het centraal plein en de daaraan gerelateerde voetgangersverbindingen tussen de Lenniksebaan en de Bergensesteenweg. Er worden daarom drie alternatieven voorgesteld om deze structurerende ruimten te compenseren op een andere locatie binnen de perimeter.

- Alternatief 1 : mogelijke herinrichting site De Lijn onderzoeken
In samenwerking met De Lijn kunnen de mogelijkheden voor herinrichting van hun site onderzocht worden teneinde het grondgebruik te optimaliseren en de activiteiten op een kleinere site in te richten, zodat op z'n minst de voetgangersverbinding tussen de Lenniksebaan en de Bergensesteenweg kan gerealiseerd worden. Bij dit alternatief is er echter geen mogelijkheid op het bouwblok langs de A. Pierrardstraat af te werken en commerciële activiteiten langs de voetgangersverbinding te voorzien.
- Alternatief 2 : herinrichting van de A.Pierrardstraat + zuidkant van de sportterreinen
Dit alternatief gaat uit van een behoud van de site van De Lijn in zijn huidige vorm en voorziet de voetgangersverbinding langs de A. Pierrardstraat die hiervoor heringericht dient te worden. Ter hoogte van de sportterreinen betreft het de voetgangersverbinding ten noorden van het rusthuis die reeds voorzien werd in het plan. Deze kan eventueel verbreed worden conform de bestemming "gebieden voor voorziening van collectief belang voor sport- en vrijetijdsinfrastructuren in de openlucht". Dit alternatief biedt eveneens de opportuniteit voor het behoud en/of de compensatie van de hoogstammige bomen ter hoogte van de verbrede voetgangersverbinding. De voetgangersverbinding is dan verbonden met de sportterreinen en andere publieke functies (school) hetgeen de voorziene connectie met de commerciële activiteiten kan vervangen.
- Alternatief 3 : restzones inrichten als speelplein of klein pleintje
Dit alternatief omvat het inrichten van bestaande restzones, zoals het driehoekig perceel op de hoek van de Lenniksebaan en de nieuwe weg, als speelplein of klein pleintje.

Wat betreft water werd bij de opmaak van het BBP voorgesteld een open bufferbekken te voorzien ten westen van de perimeter en de regenwaterafvoer van de nieuwe wijk hierop aan te sluiten. Dit bekken kon op het moment van de evaluatie echter nog niet gebouwd worden. Daarom wordt onderzocht om de regenwaterafvoer van het volledige gebied aan te sluiten op de ingebuisde Neerpedebeek, waarvoor in het MER werd aangegeven dat dit niet wenselijk is omwille van het grote bijkomende debiet dat zou kunnen leiden tot grotere overstromingsrisico's. Het zal daarom noodzakelijk zijn om een stormbufferbekken binnen de perimeter te installeren om het hemelwater op te vangen vooraleer het geloosd wordt in de Neerpedebeek. Dit bekken kan ondergronds aangelegd worden, wanneer er niet voldoende ruimte kan vrijgemaakt worden om een open bekken te installeren. Verder wordt vanuit de evaluatie ook aanbevolen om bij individuele projecten zo veel mogelijk in te zetten op infiltratie, gebruik van regenwater en vertraagde afvoer van regenwater naar de riolering (maximaal lozingsdebiet van 5 l/s.ha). Ook naar waterbeheer wordt een centraal buffer- en stormbekken voor de wijk aanbevolen. Het wordt eveneens aanbevolen om voor elk concreet project de facilitator water en de facilitator Duurzame Gebouwen van Leefmilieu Brussel te consulteren.

Verder worden nog verschillende aanbevelingen geformuleerd om de ambitieniveaus met betrekking tot het fysisch milieu, natuur en water en energie te behalen en/of te verhogen :

- maatregelen nemen om stofhinder te vermijden tijdens de (bestaande en toekomstige) werken ;
- opleggen van een biotoop-oppervlaktefactor van minstens 0,6 bij toekomstige projecten ;
- bij toekomstige projecten centraal in de perimeter het aanplanten van bomen en struiken aanmoedigen ;
- behoud van de hoogstammige bomen nabij de sportterreinen ;
- aanplanten van inheemse hoogstammige bomen en struiken op de parking nabij de sportterreinen, de parkeerstroken en rondom de nieuwe school ;
- inrichting van 2 bijkomende zones met volkstuintjes ;
- een expert raadplegen om de groenzones in te richten ;
- aanplanten van inheemse soorten ;
- toegangen en opritten op de percelen aanleggen in semi-verharding i.p.v. volledig te verharderen ;

- waar mogelijk landschappelijke inrichtingen voor regenwaterbeheer voorzien bij toekomstige projecten, waarbij het algemene principe “recuperatie – bufferen – afvoeren” geïntegreerd wordt ;
- gemeenschappelijke verwarmingsinstallatie voorzien.

Inzake mobiliteit zijn verder nog volgende aanbevelingen van toepassing :

- voorzien van fietsenstallingen in de Pierre Schlosserstraat ;
- de inrichting van een nieuwe auto- en fietsdeelstandplaats onderzoeken. Hierbij dienen ook de mogelijke nieuwe gebruikers in de omgeving van de wijk in rekening gebracht te worden (bewoners van de wijk “Het Rad”, (studenten)woningen ten zuiden van de perimeter) ;
- een fietsherstelplaats voorzien in of in de nabijheid van de perimeter.