

MilieuEffectenRapport van het Bijzonder BestemmingsPlan "Klaverwijk"

DEEL 3: Niet-Technische Samenvatting

Vu et adopté provisoirement par le Conseil Communal en séance du: 29/03/2012

Gezien en voorlopig aangenomen door de Gemeenteraad in zitting van:

Par ordonnance: Le Secrétaire communal: J. VERHULST

Op last: De Gemeentesecretaris:

Le Bourgmestre: G. VAN GOIDSENHOVEN

De Burgemeester:

Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent plan a été déposé à l'examen public à la maison communale
Het College van burgemeester en schepen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd
du / van 01/06/2012 au / tot 30/06/2012

Par ordonnance: Le Secrétaire communal: J. VERHULST

Op last: De Gemeentesecretaris:

L'Echevine: A.-M. VANPEVENAGE

De Schepen:

Vu et adopté définitivement par le Conseil Communal en séance du: 22/11/2012

Gezien en definitief aangenomen door de Gemeenteraad in zitting van:

Par ordonnance: Le Secrétaire communal: J. VERHULST

Op last: De Gemeentesecretaris:

Le Bourgmestre: G. VAN GOIDSENHOVEN

De Burgemeester:

Vu pour être annexé à l'Arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du :

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering van : 28-03-2013



Ann GEETS
Directrice f.f.



**MILIEUEFFECTENRAPPORT
VAN HET VOORONTWERP VAN BBP
"KLAVERWIJK"
EINDRAPPORT**



***Deel 3
Niet-technische samenvatting***

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	4
1.1.	WAT IS EEN BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN (AFGEKORT TOT "BBP")?	4
1.2.	WAT STAAT ER IN EEN BBP?	4
1.3.	HOE WORDT EEN BBP OPGESTELD? WAAROM EN WANNEER IS ER EEN MILIEUEFFECTENRAPPORT NODIG?	5
1.4.	WAT IS EEN MILIEUEFFECTENRAPPORT (AFGEKORT TOT MER)?	6
1.4.1.	<i>Wie stelt zo'n MER op en wie betaalt daarvoor?</i>	6
1.4.2.	<i>Welke gevolgen heeft een MER voor het onderzochte project?</i>	6
	<i>Hoe ziet de inhoud eruit? Wie controleert de kwaliteit van het rapport?</i>	7
1.5.	WAT IS DE BEDOELING VAN DEZE NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING? WELKE ZIJN DE GRENZEN ERVAN?	8
1.6.	SAMENVATTING VAN DE BETROKKENEN EN DOCUMENTEN VAN DE STUDIE	8
2.	VOORSTELLING VAN HET ONTWERP VAN HET BPP "KLAVERWIJK"	9
2.1.	LOCATIE	9
2.2.	TOPOGRAFIE	10
2.3.	AFMETINGEN	10
2.4.	GROTE KENMERKEN VAN DE BODEMBESTEMMINGEN	10
2.5.	OORSPRONKELIJKE FILOSOFIE VAN HET BBP "KLAVERWIJK"	11
2.6.	VOORSTELLING VAN DE VERSCHILLENDE PROGRAMMA'S	14
2.6.1.	<i>Evolutie van het programma tijdens de procedure</i>	14
2.6.2.	<i>Minimalistisch en maximalistisch programma</i>	16
2.6.3.	<i>Filosofie van het BBP (2011)</i>	17
3.	UITVOERING VAN HET ONTWERP VAN BBP: BELANGEN, EFFECTEN EN AANBEVELINGEN	18
3.1.	ECONOMISCH EN SOCIAAL VLAK	18
3.1.1.	<i>Belangen</i>	18
3.1.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	18
3.1.3.	<i>Aanbevelingen</i>	21
3.2.	STEDENBOUW EN ERFGOED	22
3.2.1.	<i>Belangen</i>	22
3.2.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	22
3.2.3.	<i>Aanbevelingen</i>	27
3.3.	MOBILITEIT	28
3.3.1.	<i>Belangen</i>	28
3.3.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	28
3.3.3.	<i>Aanbevelingen</i>	33
3.4.	GELUID EN TRILLINGEN	35
3.4.1.	<i>Belangen</i>	35
3.4.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	35
3.4.3.	<i>Aanbevelingen</i>	36
3.5.	MICROKLIMAAT	38
3.5.1.	<i>Belangen</i>	38
3.5.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	38

3.5.3.	<i>Aanbevelingen</i>	39
3.6.	BODEM, ONDERGROND EN GRONDWATER	40
3.6.1.	<i>Belangen</i>	40
3.6.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	40
3.6.3.	<i>Aanbevelingen</i>	41
3.7.	AFVAL- EN REGENWATER	42
3.7.1.	<i>Belangen</i>	42
3.7.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	42
3.7.3.	<i>Aanbevelingen</i>	44
3.8.	FAUNA EN FLORA	46
3.8.1.	<i>Belangen</i>	46
3.8.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	46
3.8.3.	<i>Aanbevelingen</i>	47
3.9.	ENERGIE	48
3.9.1.	<i>Belangen</i>	48
3.9.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	48
3.9.3.	<i>Aanbevelingen</i>	49
3.10.	AFVAL	51
3.10.1.	<i>Belangen</i>	51
3.10.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	51
3.10.3.	<i>Aanbevelingen</i>	52
3.11.	LUCHTKWALITEIT	53
3.11.1.	<i>Belangen</i>	53
3.11.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	53
3.11.3.	<i>Aanbevelingen</i>	53
3.12.	DE MENS	54
3.12.1.	<i>Belangen</i>	54
3.12.2.	<i>Effecten van het ontwerp van BBP</i>	54
3.12.3.	<i>Aanbevelingen</i>	55

1. INLEIDING

1.1. WAT IS EEN BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN (AFGEKORT TOT "BBP")?

Een BBP is een van de **6 grote documenttypes** die de ruimtelijke ordening en stedenbouw regelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens het onderstaande schema. Binnen die documenten onderscheiden we oriëntatiedocumenten en regelgevende documenten, en dat volgens de gemeentelijke of gewestelijke bevoegdheidsniveaus:

- de oriëntatiedocumenten leggen de grote doelstellingen vast voor de lopende regeerperiode (bijv.: de stadsvlucht tegengaan) en de middelen om ze te bereiken (bijv.: de woonfunctie bevorderen). Die documenten kunnen na elke verkiezing aangepast worden, aangezien ze het beleid van de meerderheid moeten reflecteren;
- de regelgevende documenten leggen de verplichte voorschriften vast – ongeacht de meerderheid (bijv.: verbod om een bepaald gebied voor kantoren te bestemmen). Ze worden afgeleid van de oriëntatiedocumenten.

	BEVOEGDHEIDSNIVEAU	
	Gewestelijk niveau ("hogere" niveau)	Gemeentelijk niveau ("lager" niveau)
Oriëntatiedocumenten	Gewestelijk Ontwikkelingsplan GewOP + IRIS-plan (vervoerplan)	Gemeentelijk Ontwikkelingsplan GemOP
Regelgevende documenten	Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP, de vervanger van het "gewestplan")	Bijzonder Bestemmingsplan (BBP – wat vóór de naamswijziging in 1992 een bijzonder plan van aanleg [BPA] genoemd werd)
	Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV: kenmerken van de constructies, woonbaarheid (gezondheid, comfort), bouwplaatsen, toegankelijkheid voor gehandicapten, isolatie, veiligheid enz.)	Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening GemSV

Op deze documenten is er dus een hiërarchie van toepassing, wat betekent dat de "lagere" plannen de "hogere" plannen moeten toelichten en aanvullen (behalve voor duidelijk in de wet afgebakende motiveringen).

Een BBP is dus een regelgevend document, dus met bindende kracht, waarvan:

- de doelstellingen moeten voldoen aan de oriëntaties van het GemOP dat zelf aan het GewOP moet voldoen;
- de voorschriften verenigbaar moeten zijn met die van het GBP en de GSV; al mag het BBP van de GSV afwijken.

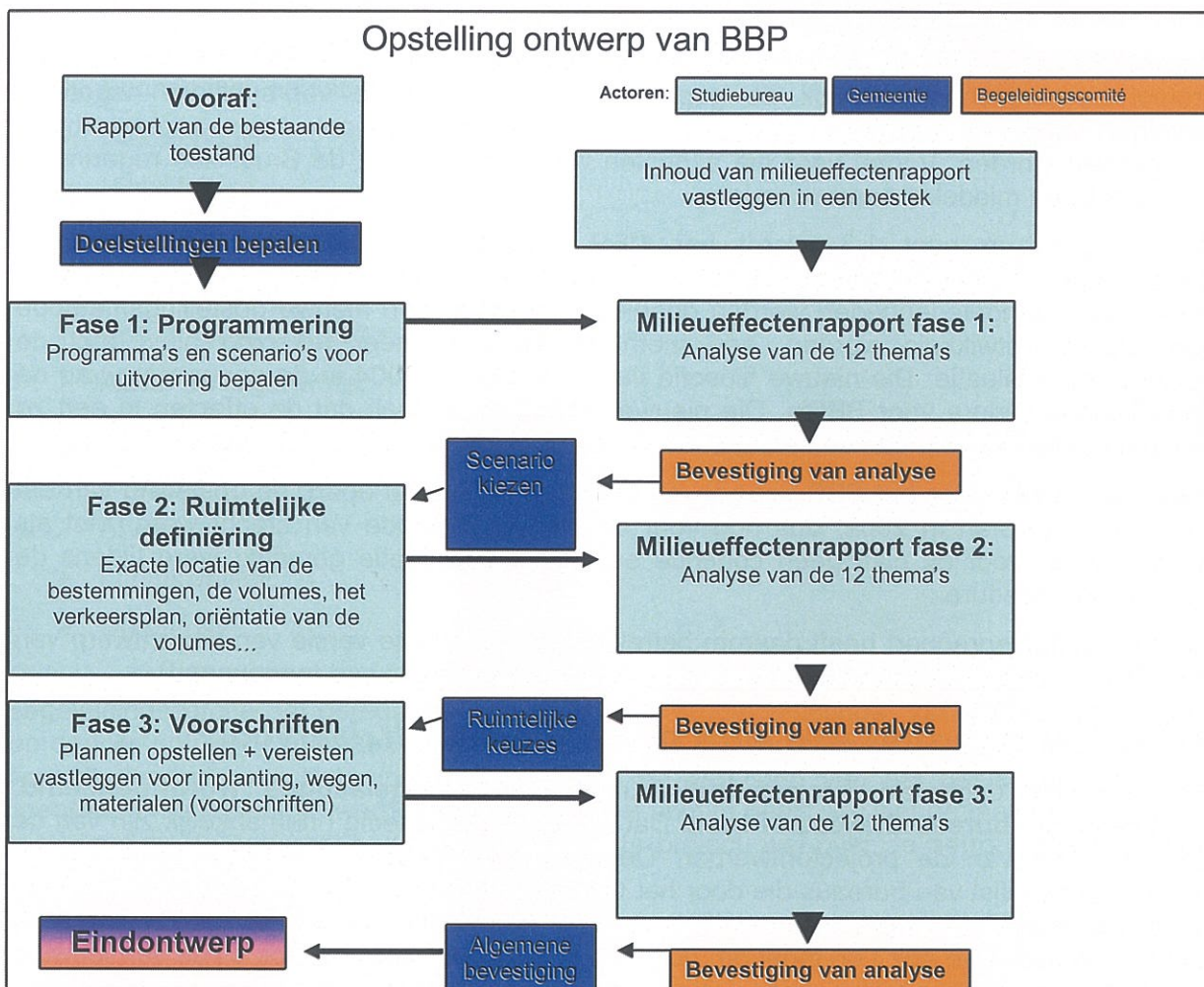
1.2. WAT STAAT ER IN EEN BBP?

Voor een welbepaald deel van het gemeentelijk grondgebied legt een BBP de gebiedsindeling van de toegestane bestemmingen vast (waar mogen er woningen, kantoren, winkels enz. gevestigd worden), net als de toegestane volumes (inplanting, hoogte, vorm van het gebouw) en de toegestane materialen. Het bestaat uit grafische voorschriften vastgelegd op plannen en uit woordelijke voorschriften vastgelegd in teksten.

1.3. HOE WORDT EEN BBP OPGESTELD? WAAROM EN WANNEER IS ER EEN MILIEUEFFECTENRAPPORT NODIG?

De belangrijkste etappes in de opstelling van een BBP:

- beslissing van de gemeenteraad om een BBP op te stellen of te herzien + goedkeuring door de Regering
- opstelling van het ontwerp van BBP en milieueffectenrapport (MER) in verschillende stappen:



- opstelling van het eindontwerp en aanpassing aan de eventuele opmerkingen afkomstig van de overlegcommissie en van het openbaar onderzoek
- goedkeuring door de gemeente en de Gewestregering.

Het milieueffectenrapport is vooral bedoeld om uitvoerige informatie te verstrekken aan:

- het publiek en de geraadpleegde instanties (gemeente, gewest), opdat ze hun advies kunnen geven;
- de aanvrager, in dit geval de gemeente Anderlecht, om zijn beslissing te motiveren en om te garanderen dat het ontwerp van BBP verenigbaar is met de conclusies van het MER;
- de besluitnemer (het Gewest) om zijn beslissing te motiveren.

1.4. WAT IS EEN MILIEUEFFECTENRAPPORT (AFGEKORT TOT MER)?

In een MER wordt onderzocht welke gevolgen een project zal hebben op het milieu en zijn omgeving.

In dit geval gaat het om een ontwerpplan van het BBP "Klaverwijk", een initiatief van de **gemeente Anderlecht** (aanvrager – opdrachtgever) dat voor haar rekening wordt opgesteld door het **bureau Clerbaux – Pinon** (aangestelde projectontwerper).

Die gevolgen hebben betrekking op verschillende parameters van onze gebouwde omgeving (stedenbouw, erfgoed...) en van het leefmilieu (lucht, lawaai, fauna, flora...).

Een MER moet niet alleen de – positieve en negatieve – gevolgen van het onderzochte project beschrijven, maar ook de geplande middelen om de voorspelbare negatieve gevolgen van het project te verhelpen. In dat rapport moeten ook eigen aanbevelingen voorgesteld worden. Vooral voor die aspecten waarvan blijkt dat de Brusselse regering te weinig of geen middelen heeft voorzien.

Zoals gezegd in punt 1.3, wordt het MER opgesteld in overeenstemming met de doelstellingen en voorschriften van het BBP (per fase). Omdat er nieuwe vereisten i.v.m. ecologische aangelegenheden werden opgelegd, moest er een nieuwe opstellingsmethode voor BBP's ontwikkeld worden, een methode die veel meer rekening hield met de ecologische evaluatie. Die nieuwe filosofie vertaalde zich in 2004 in de aanpassing van de opstellingsprocedure voor BBP's. Die nieuwe procedure bepaalt dat de effecten in een zo vroeg mogelijk stadium van de studie beoordeeld moeten worden.

Maar het ontwerp van het BBP voor de Klaverwijk is een geval apart: de opstelling van dat BBP ging van start in 2002, dus nog voor de nieuwe methode van kracht werd. Met als gevolg dat er voor dit plan geen continue ecologische evaluatie gemaakt werd tijdens de opstellingsprocedure.

Het milieueffectenrapport heeft daarom betrekking op de laatste versie van het ontwerp van het BBP dat van juni 2005 dateert (waaraan een nieuwe school werd toegevoegd).

1.4.1. *Wie stelt zo'n MER op en wie betaalt daarvoor?*

Het MER wordt opgesteld door een **studiebureau dat "MER-gelastigde" wordt genoemd**, in dit geval het **bureau Clerbaux-Pinon**. Dat bureau moet volledig onafhankelijk zijn van de aanvrager en van de projectontwerper. De aanvrager (gemeente Anderlecht) kiest het bureau op een lijst van bureaus die door het Gewest erkend zijn. Die gewestelijke erkenning wordt toegekend op basis van specifieke criteria (aanwezigheid van specialisten vereist, technische middelen enz.) en moet om de 15 jaar vernieuwd worden. Ook bij de vernieuwing wordt de wetenschappelijke betrouwbaarheid en de onafhankelijkheid van het bureau gecontroleerd; die twee criteria zijn immers onontbeerlijk om een maximale objectiviteit te garanderen.

De MER-gelastigde wordt **vergoed door de aanvrager** die op zijn beurt gesubsidieerd wordt door het Gewest. Wat een ongemakkelijke positie is, omdat de gelastigde in zekere zin gevraagd wordt om het project van degene die hem betaalt te bekritisieren (soms tot op een punt dat hij het project moet afraden).

1.4.2. *Welke gevolgen heeft een MER voor het onderzochte project?*

Omdat het MER de positieve en negatieve effecten op allerlei vlakken onderzoekt, is zo'n onderzoek de 'garantie' voor de correcte inrichting van de plek. Het MER wordt als betrouwbaar gezien en is dus moreel en intellectueel bindend voor de besluitnemer. Het MER maakt integraal deel uit van de aanvraag en wordt daarom bij het dossier en bij het openbaar onderzoek gevoegd.

Hoe ziet de inhoud eruit? Wie controleert de kwaliteit van het rapport?

Het MER bestaat uit een **rapport (teksten en kaarten)** en een **niet-technische samenvatting** opgesteld op basis van een **bestek** (dit is een kohier waarin de verplichte inhoud van de studie opgelegd wordt) geschreven door het studiebureau en voorgelegd aan het BROH en het BIM. Dat document wordt vervolgens voor bevestiging naar het college gestuurd en goedgekeurd door een "**begeleidingscomité**" dat specifiek voor dit project wordt samengesteld uit deskundigen van de verschillende betrokken besturen (samenstelling: zie punt 1.6).

Het tekstrapport is gebaseerd op onderzoeken in de volgende vakgebieden:

- Economisch en sociaal vlak
- Stedenbouw
- Mobiliteit
- Geluid en trillingen
- Microklimaat
- Bodem en grondwater
- Afval- en regenwater
- Fauna en flora
- Energie
- Afval
- Luchtkwaliteit
- De mens

Tijdens de opstelling wordt de kwaliteit van het MER gecontroleerd door het Begeleidingscomité dat geregeld vergadert met de studiegelastigde. Van die vergaderingen worden er notulen opgemaakt. Dat comité spreekt ook de afsluiting van het MER uit, en bepaalt daarmee dat het rapport voldoet aan de vereisten van het bestek en aan een openbaar onderzoek kan worden voorgelegd. Het comité heeft dus niet de taak om zich uit te spreken over de pertinentie van het onderzochte project, wel over de betrouwbaarheid van het MER.

1.5. WAT IS DE BEDOELING VAN DEZE NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING? WELKE ZIJN DE GRENZEN ERVAN?

Zoals de naam het al aangeeft, is een niet-technische samenvatting een document dat de conclusies van het MER samenvat in een taal die voor iedereen begrijpelijk is. De aanbevelingen i.v.m. de verschillende fases van de studie zijn ook in dat document terug te vinden.

Wie de redeneringen tot in de details wil kennen, verwijzen we graag naar het eindrapport en naar de kaartenatlas in kleur die ook aan het openbaar onderzoek worden voorgelegd. Het volledige dossier is beschikbaar in de taal van de studie; de niet-technische samenvatting is in twee talen opgesteld.

1.6. SAMENVATTING VAN DE BETROKKENEN EN DOCUMENTEN VAN DE STUDIE

7 groepen van BETROKKENEN	staan in voor...	... de volgende documenten
De AANVRAGER:		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ de gemeente Anderlecht 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ de BBP-aanvraag ▪ de aanstelling van het studiebureau
HET BEGELEIDINGSCOMITE		
Voorzitterschap en secretariaat	Dhr. Cohen	
BROH / Directie Stedenbouw		
Effectieve leden (beslissende stem)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ BROH / Planning ▪ BROH / Directie Stedenbouw 	Mevr. Delacroix Mevr. Buelinckx	<ul style="list-style-type: none"> ▪ de notulen van de vergaderingen van het Begeleidingscomité
<ul style="list-style-type: none"> ▪ BIM / Effectenstudies en vergunningen 	Mevr. Franchioly	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeente Anderlecht / stadsontwikkeling 	Mevr. Zege	<ul style="list-style-type: none"> ▪ de verklaring van afsluiting van de effectenstudie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ BUV / Directie Vervoersbeleid 	Dhr. Ceustermans	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ GOMB / Directie Strategie (genodigde) 	Mevr. Jacques	
De MER-GELASTIGDE		
Clerbaux-Pinon (B.Clerbaux, E.Pinon)		
Terhulpesteenweg 177, bus 5 – 1170 Brussel 02 639 63 00		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Studieleiding ▪ Studiecoördinatie ▪ Intern team verantwoordelijk voor de studie: deskundigen: L. Van Hove, V. Lippens, J.G Demailly, C. Bourgois ▪ Deskundigen in onderaanneming: Mobiliteit: D. Hotton voor AME 	B. Clerbaux, bestuurder Dhr. Pauwels, Dhr. Hamal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Het bestek van het MER; ▪ Het ontwerp van plan met: ▪ <u>Het BBP:</u> ▪ Een verslag van de bestaande toestand, de doelstellingen en de voorschriften ▪ <u>Het MER:</u> ▪ Deel I Evaluatie van de effecten (eindrapport); ▪ Deel II Interacties tussen de factoren; ▪ Deel III Niet-technische samenvatting; ▪ Bijlagen
HET PUBLIEK (tijdens het openbaar onderzoek)		<ul style="list-style-type: none"> ▪ opmerkingen over het ontwerp van BBP en het MER
DE OVERLEGCOMMISSIE		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Advies over het ontwerp van BBP en het MER
DE GEMEENTERAAD		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keurt het dossier goed
DE REGERING		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bepaalt de samenstelling van het BC ▪ Regelt de werking van het BC ▪ Keurt het BBP en het MER goed

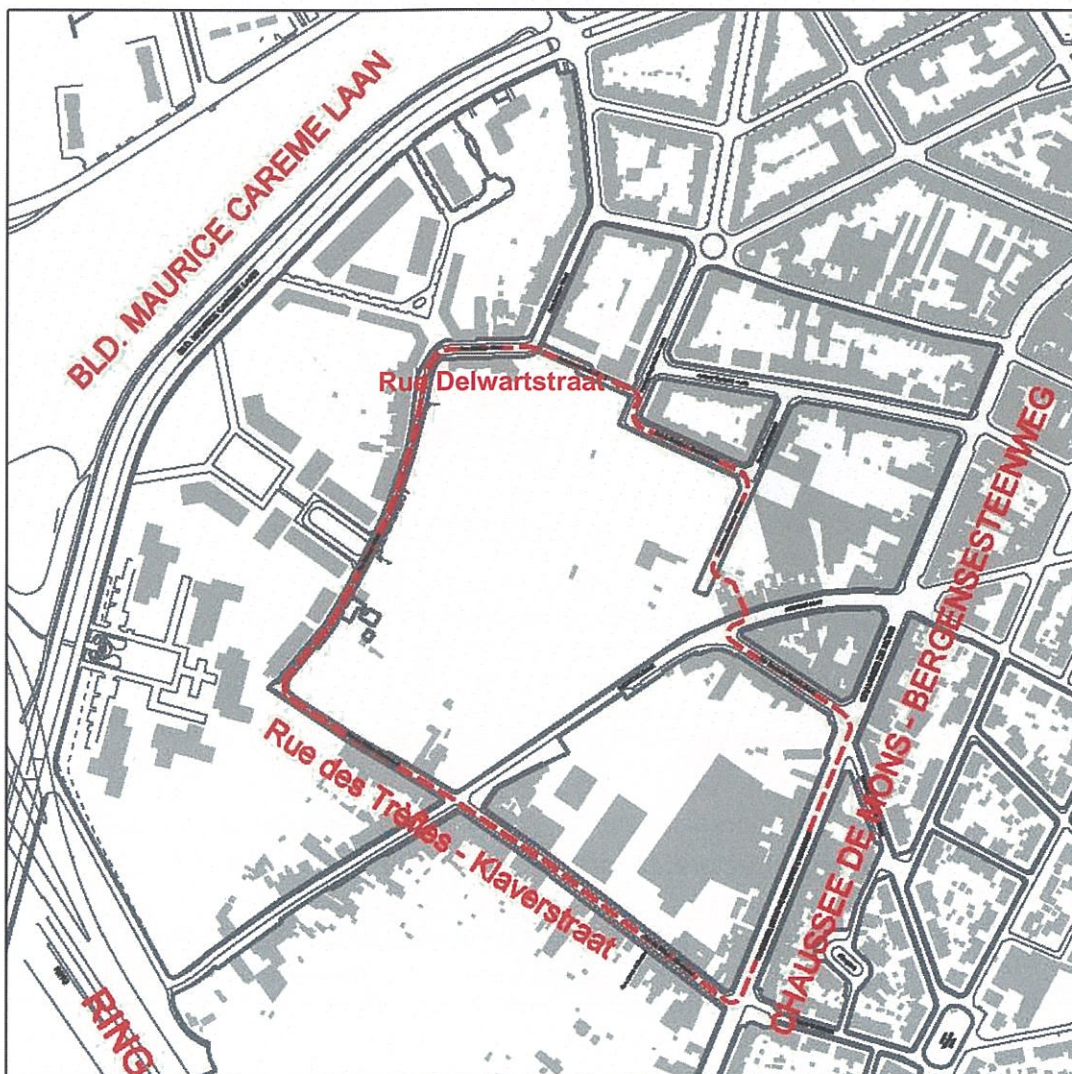
2. VOORSTELLING VAN HET ONTWERP VAN HET BBP "KLAVERWIJK"

2.1. LOCATIE

Het ontwerp van het BBP is in de gemeente Anderlecht gelegen. De perimeter van de studie gaat van de Bergensesteenweg tot de Maurice Carémelaan. De oude Lenniksebaan loopt door de perimeter.

De perimeter wordt begrensd door de Bergensesteenweg, de Klaverstraat, de Delwartstraat, de James Cookstraat, de Bloemtulstraat, de Pierre Schlosserstraat en de Alexandre Pierrardstraat.

Onderstaande afbeelding toont de exacte afbakening van de perimeter.





2.2. TOPOGRAFIE

Er zijn geen reliëfverschillen binnen de perimeter van het BBP. Het niveau van de terreinen loopt heel geleidelijk omhoog vanaf de Bergensesteenweg tot aan de Delwartstraat die ongeveer op de piek ligt tussen de Zennevallei en de vallei van het Vijverpark.

2.3. AFMETINGEN

De site strekt zich uit over 15 hectare, 60 are.

2.4. GROTE KENMERKEN VAN DE BODEMBESTEMMINGEN

De onbebouwde terreinen, momenteel ingenomen door sportpleinen, akkers en braakliggende gronden, zijn tussen de Lenniksebaan en de Delwartstraat gelegen. Ze vormen het grootste deel van het te ontwikkelen gebied van de site. De meeste percelen zijn openbare eigendom, waarvan meer dan de helft in het bezit is van de gemeente Anderlecht.

De bebouwde terreinen vinden we voornamelijk ten zuiden van de Lenniksebaan, rond de activiteiten van EGTA en De Lijn. EGTA en De Lijn, sinds de 19^{de} eeuw in Anderlecht gevestigd, zijn van plan om hun activiteiten buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verhuizen. In totaal moet er bijna 4 ha aan terreinen en industriële gebouwen geconverteerd worden.

2.5. OORSPRONKELIJKE FILOSOFIE 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. Maar ook om de onbebouwde percelen tussen de Delwartstraat en de Lenniksebaan te ontwikkelen, net als om een groene voetgangersverbinding tussen het Vijverpark en de wijk Het Rad, en een onderbreking ter hoogte van de Lenniksebaan aan te leggen.



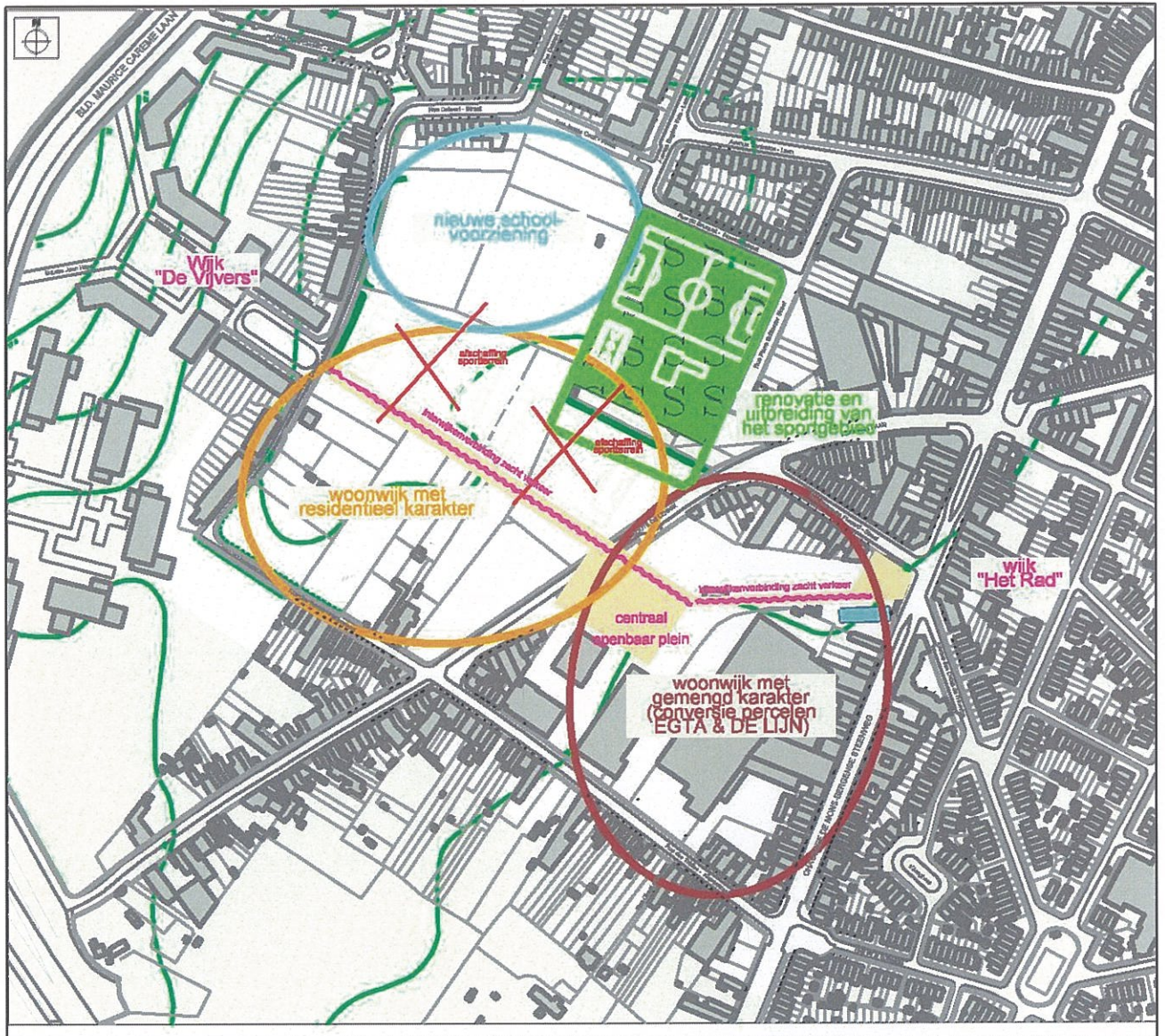
De prioriteiten van het GewOP en van het GBP (voor dit ontwerp) op het vlak van huisvesting, economische en culturele activiteiten en mobiliteit voor de site (in een hefboomgebied gelegen) zijn onder meer:

- de woonaantrekkelijkheid verbeteren;
- alle sectoren van de economie stimuleren;
- de handels-, toerisme- en cultuuraantrekkelijkheid verbeteren;
- mobiliteit en stad met elkaar verzoenen.

Het inrichtingsplan voldoet aan de voorschriften van het GBP 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)

Kaart van de geplande toestand - Gebiedsindeling



Sociaal leven

De ontwikkeling van de Klaversite zou 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 gunstig ingegaan worden op 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 GewOP-doelstellingen 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 stadsweefsels met elkaar verbinden dankzij de ontwikkeling van onbebouwde terreinen tussen de Lenniksebaan en de Delwartstraat. Deze stadsweefsels 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 bereidbare paden)
- onderbroken doorgangsweg (Lenniksebaan onderbroken voor de toegang naar de voorzieningen en het sportplein).

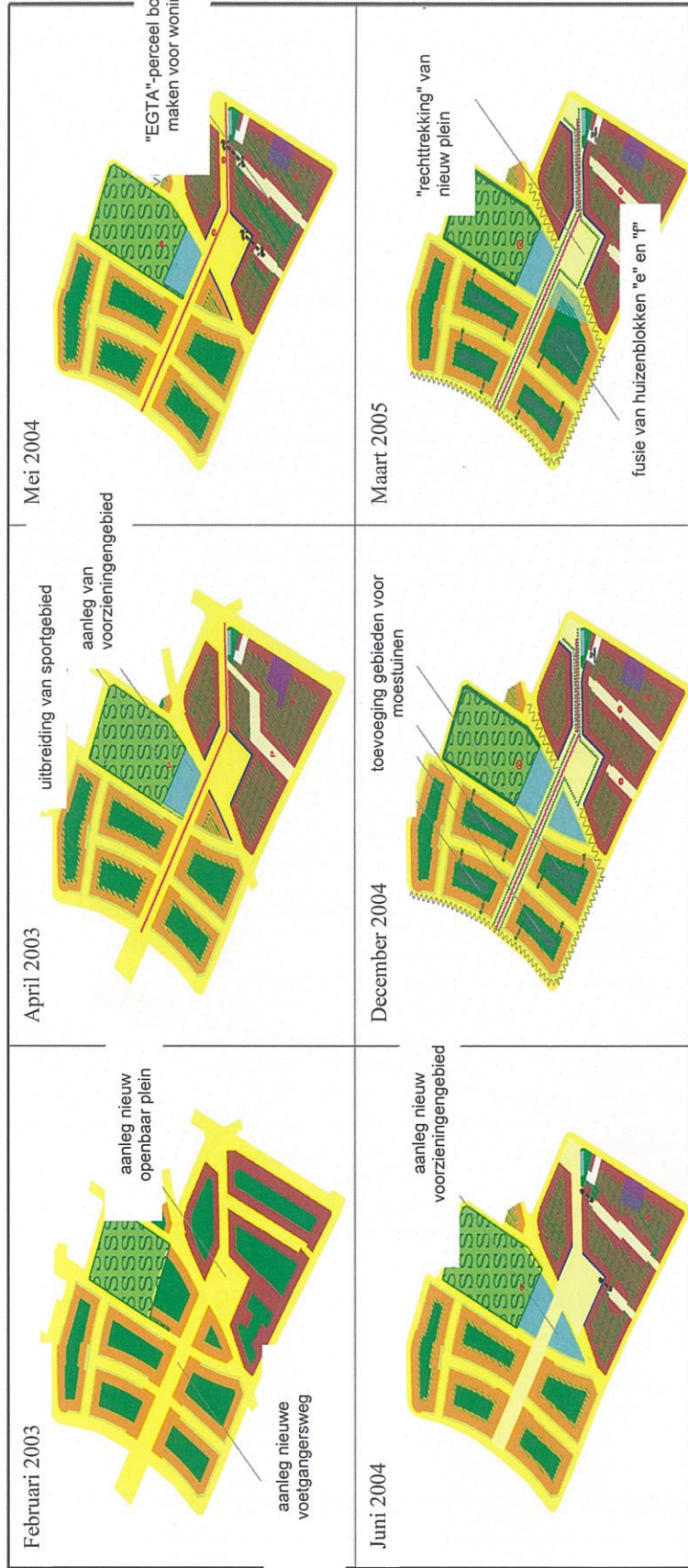
De voetgangersstraat die op het plein uitkomt, wordt verfraaid met rust- en speelruimtes en met groene ruimtes. Deze as is strikt genomen een verbinding tussen twee plaatsen, maar wordt dankzij de inrichting tegelijk een promenade waarlangs diverse activiteiten voorzien zijn. Opdat bepaalde gebouwen 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.

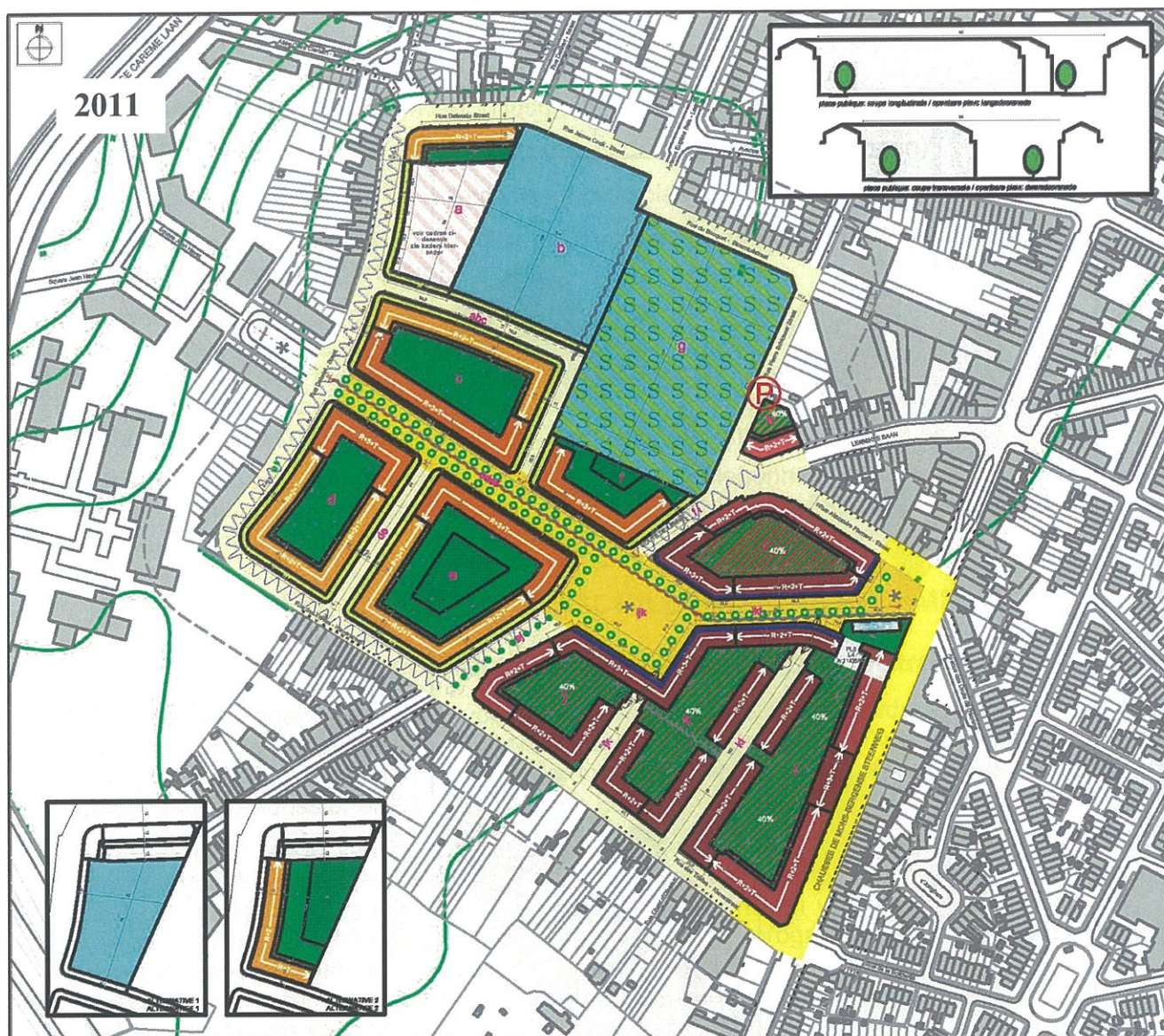
2.6. VOORSTELLING VAN DE VERSCHILLENDE PROGRAMMA'S

2.6.1. Evolutie van het programma tijdens de procedure

- 2002: de gemeente wil een BBP voor de Klaversite om de onbebouwde terreinen ten noorden van de Lenniksebaan te ontwikkelen en de sites van EGTA en De Lijn ten zuiden van de Lenniksebaan te converteren. En dat volgens een procedure in twee fases: een basisdossier en een ontwerp van BBP.
- 2005: aan het einde van de eerste fase wordt de procedure stilgelegd omdat het gewijzigde BWRO voortaan een MER oplegt voor een BBP. In dat stadium plant het BBP een residentieel geheel rond een centraal plein en een voetgangersweg. Ten zuiden van de Lenniksebaan wordt een gemengd programma gepland (met woningen, ondernemingen en handelszaken). Ten noorden van de Lenniksebaan zou er een woonprogramma komen en op de grens tussen die twee zones een gebied met voorzieningen voor activiteiten in de open lucht om de bestaande infrastructuur uit te breiden. 1/3 van de woningen zou uit appartementsgebouwen bestaan, 2/3 uit eengezinswoningen.
- 2008: de opstellingsprocedure van het BBP wordt hervat, samen met een MER. Bij die gelegenheid past de gemeente het BBP-programma van 2002 aan en voegt een schoolvoorziening toe op de gemeentepercelen waar aanvankelijk woningen zouden komen.
- 2010: als gevolg van de vastgoedontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de nieuwe uitdagingen op het vlak van de dichtheid, wordt het woonprogramma - tijdens de procedure van het BBP-MER (fase: ruimtelijke indeling van het MER) – dat aanvankelijk vooral uit eengezinswoningen bestond, op vraag van de gemeente geleidelijk omgevormd tot een woonprogramma dat hoofdzakelijk uit appartementen bestaat. Daaruit vloeit de beslissing voort om twee programma's te analyseren: een maximalistisch en een minimalistisch programma.



Evolutie van het programma



2.6.2. *Minimalistisch en maximalistisch programma*

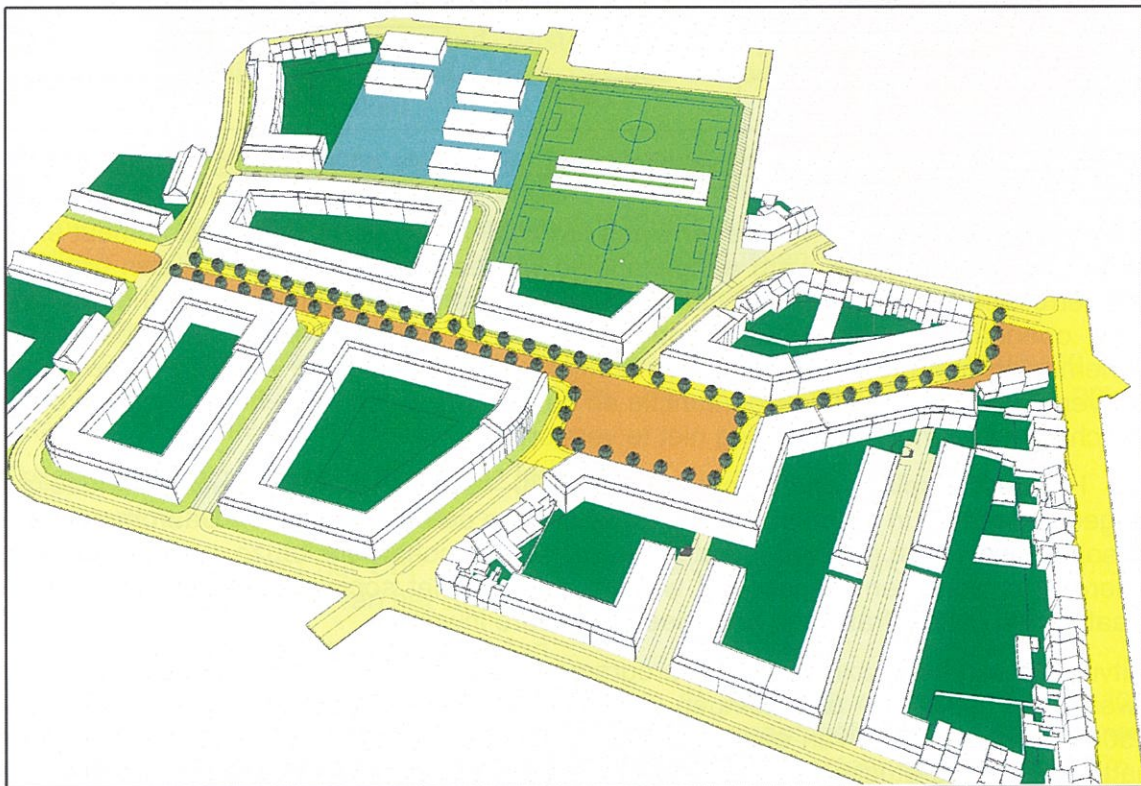
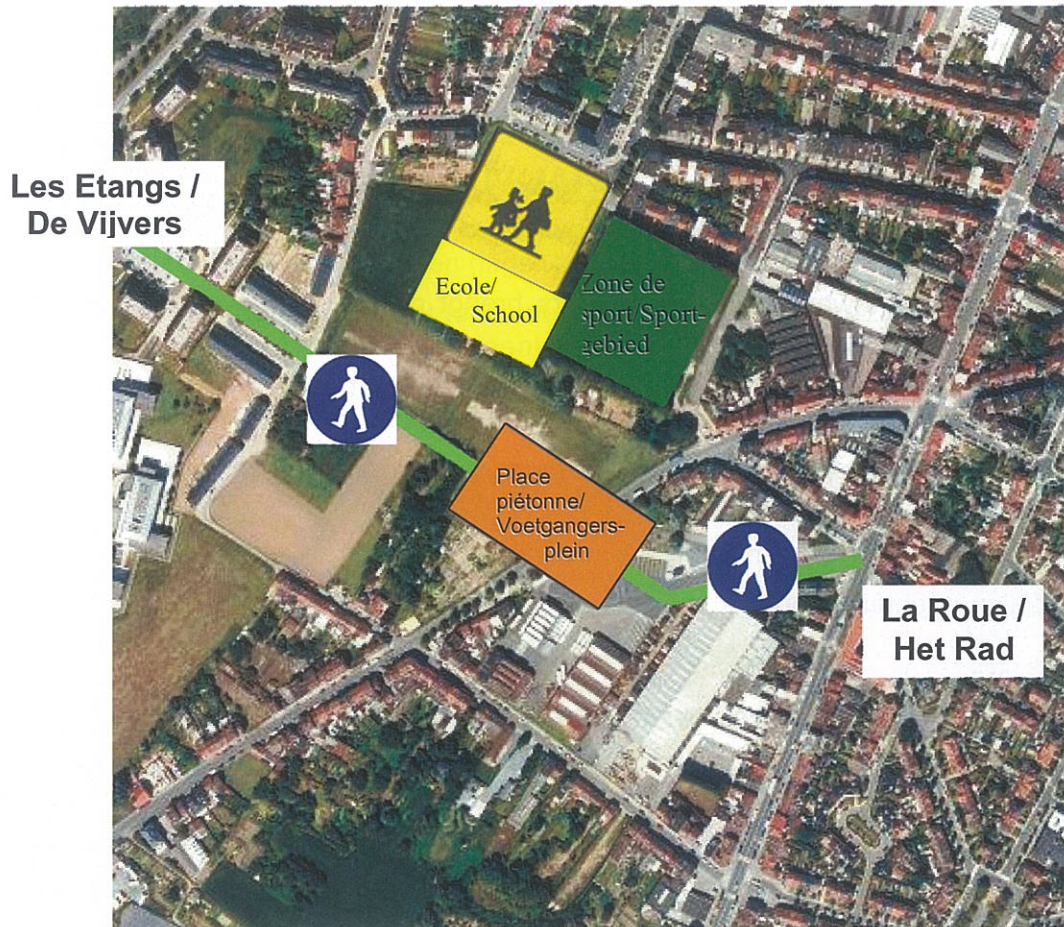
De raming van de nieuwe oppervlaktes resulteert uit twee grote scenario's: een minimalistisch scenario waarin de gebieden bestemd voor eengezinswoningen en appartementen in de praktijk alleen voor eengezinswoningen bestemd worden; een maximalistisch scenario waarin de gebieden bestemd voor eengezinswoningen en appartementen in de praktijk alleen voor appartementsgebouwen bestemd worden.

Voor de appartementen werd een gemiddelde oppervlakte van 100 m² voorzien.

In het scenario "eengezinswoningen" zou de oppervlakte tussen +/- 290 en 310 m² bedragen.

In beide scenario's is het mogelijk om het gebied voor de schoolvoorziening al dan niet uit te breiden.

2.6.3. *Filosofie van het BBP (2011)*



Indicatief schema voor ruimtelijke indeling – Maximalistisch programma met minimalistische voorziening

3. UITVOERING VAN HET ONTWERP VAN BBP: BELANGEN, EFFECTEN EN AANBEVELINGEN

3.1. ECONOMISCH EN SOCIAAL VLAK

3.1.1. Belangen

- Welk aantal inwoners en werknemers brengt de uitvoering van het BBP met zich mee?
- Is het programma van het BBP in evenwicht met het sociale en economische beleid van de gemeente?
- Is het voorgestelde voorzieningenaanbod in evenwicht met het aantal nieuwe inwoners?
- Welke zijn de gevolgen voor de bestaande functies?
- Zullen er onteigeningen komen?

3.1.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Welk aantal inwoners en werknemers brengt de uitvoering van het BBP met zich mee?

Bestemming	Max. scenario + max. voorziening	Max. scenario + min. voorziening	Min. scenario + max. voorziening	Min. scenario + min. voorziening
Totaal aantal inwoners	3500	3750	3000	3100
Banen	282	282	282	282
Leerlingen	750	750	750	750

Is het programma van het BBP in evenwicht met het sociale en economische beleid van de gemeente?

Het BBP plant de heraanleg van de terreinen ten zuiden van de Lenniksebaan omdat enkele jaren geleden al het vertrek werd aangekondigd van de twee activiteiten die een groot deel van de terreinen in beslag nemen: het algemeen aannemingsbedrijf EGTA en het busdepot van de openbare vervoersmaatschappij De Lijn. Er wordt voorzien om daar nieuwe ondernemingen met stedelijk karakter en administratieve activiteiten te vestigen. Deze moeten echter verenigbaar zijn met de woonfunctie en de omvang ervan moet beperkt blijven om het evenwicht van de functievermenging niet te verstoren.

In het Huisvestingsplan wordt voorzien om 130 sociale woningen en 70 middelgrote woningen te bouwen in de onmiddellijke nabijheid van de BBP-perimeter. Daarom worden er geen sociale woningen gepland in het programma. Een coherente keuze, want als er te veel van dergelijke woningen toegevoegd worden, kan dat het sociale evenwicht verstoren en ontstaat er een concentratie van financieel kwetsbare inwoners.

De uitvoering van het maximalistische programma van het BBP zou het mogelijk maken om nieuwe constructies (+ uitbreidingen van bestaande constructies) op te trekken op 148.500 m². Gaan we uit van een gemiddelde verkoopprijs van 2.500 euro incl. btw per m² (schatting van het studiebureau voor nieuwbouwwoningen in Anderlecht), dan zou de heraanleg van het BBP Klaverwijk ongeveer 371.000.000 euro genereren. In het minimalistische programma komt dat cijfer op 351.000.000 euro. De heraanleg van de

wegen zou ongeveer 3,3 miljoen euro kosten. Die bedragen worden alleen ter illustratie gegeven op basis van een raming van de gemiddelde nieuwbouwprijzen (+ aankoop grond) in de gemeente Anderlecht. Daarin wordt geen rekening gehouden met een mogelijke evolutie van de vastgoedmarkt of met eventuele vastgoedsspeculaties.

De uiteindelijke winst voor de gemeente werd niet geraamd, omdat die in dit stadium van het BBP onmogelijk berekend kan worden.

Is het voorgestelde voorzieningenaanbod in evenwicht met het aantal nieuwe inwoners?

Als het BBP wordt uitgevoerd, stijgt de vraag naar kinderopvang (crèches) en naar schoolinfrastructuur voor jonge kinderen (lager en kleuteronderwijs).

Die vraag zal proportioneel zijn met het totale aantal kinderen van de gezinnen die zich in de nieuwe woningen komen vestigen. Dat aantal kan geschat worden aan de hand van demografische gegevens die de bevolkingsstructuur in Anderlecht in 2007 beschrijven. Die gegevens werden verkregen bij de FOD Economie – Directie Statistiek en Economische Informatie.

	Verhouding per leeftijdsklasse (jaar 2007)	Max. scenario + max. voorz.	Max. scenario + min. voorz.	Min. scenario + max. voorz.	Min. scenario + min. voorz.
Aantal nieuwe inwoners	/	3.500	3.750	3.000	3.100
Aantal kinderen tussen 0 en 4 jaar	7,9%	280	300	240	245
Aantal kinderen tussen 5 en 9 jaar	6,4%	220	240	190	200
Aantal kinderen tussen 10 en 14 jaar	5,8%	200	220	170	180
TOTAAL aantal kinderen tussen 0 en 14 jaar*	/	700	760	600	625

*Deze totalen zijn geldig op voorwaarde dat het BBP binnen afzienbare tijd wordt uitgevoerd.

In ongeacht welk scenario is er dus een grote behoefte aan lager en kleuteronderwijs. De analyse van de bestaande toestand wijst uit dat de gemeentescholen op het hele grondgebied verzadigd zijn; bijgevolg heeft het dus zin om een nieuwe gemeenteschool binnen de perimeteer op te trekken.

Wat betreft de voorzieningen, werd er in het door de gemeenteraad goedgekeurde programma voorgesteld om een postkantoor of een kerk te vestigen. De optie om een postkantoor te openen was wellicht pertinent in 2002. Maar sinds 2005 is de postdienst gedeeltelijk geprivatiseerd en haar beleid is er ondertussen op gericht om het aantal postkantoren te beperken en ze te vervangen door Post-Punten, voornamelijk in bestaande handelszaken.

Getuige daarvan de sluiting (in november 2010) van het postkantoor in de omgeving van de perimeteer, in de Bergensesteenweg nr. 1164. Het is dus niet aangewezen om een postkantoor op de site te voorzien.

Welke zijn de gevolgen voor de bestaande functies?

➤ Gevolgen voor de huisvesting

De uitvoering van het BBP leidt tot een significante uitbreiding van de woonfunctie binnen de perimeteer van het BBP.

➤ Gevolgen voor de handelsactiviteiten

Het ontwerp van ruimte-indeling voorziet om de vestiging van handelszaken toe te laten op de benedenverdiepingen van de appartementsgebouwen rond het nieuwe plein en langs het stuk dat het plein met de Bergensesteenweg verbindt. Op het ruimte-indelingsplan wordt een handelslint afgebeeld om aan te geven dat de nieuwe handelsactiviteiten zich niet significant kunnen ontwikkelen op die plaats.

De maximale oppervlakte die de handelszaken zouden innemen kan geraamd worden op basis van de vloeroppervlakte van de benedenverdiepingen van die twee rijen. Wat maximaal zou neerkomen op 6.000 m² bruto oppervlakte.

Het toegestane handelspotentieel is dus groot en zou een concurrent kunnen worden van de bestaande handelszaken langs de Bergensesteenweg en, op termijn, de handelsvitaliteit van die zone kunnen aantasten.

Maar de ontwikkeling van de BBP-perimeter brengt ook nieuwe klanten met zich mee, aangezien er op termijn ongeveer 3.000 tot 3.750 nieuwe inwoners en 280 werknemers zouden bijkomen. Ook de inwoners van de 200 nieuwe woningen gebouwd in het kader van het Huisvestingsplan vertegenwoordigen een bijkomende klantenkring (ongeveer 700 personen). Die vrees kan dus gematigd worden dankzij de uitbreiding van de potentiële clientèle die de leefbaarheid van de nieuwe handelszaken zou verzekeren zonder die van de bestaande winkels in het gedrang te brengen.

➤ Gevolgen voor de economische activiteiten

De uitvoering van het BBP zou het profiel van de economische activiteiten veranderen. Deze zouden immers verzekerd worden door kleine en zeer kleine ondernemingen, wat resulteert in een diversificatie van de aangeboden diensten en sectoren. Het BBP verzekert dus de lokale trend om economische activiteiten in het stadsweefsel te behouden. De uitvoering van BBP's heeft een sociaaleconomische invloed, meer bepaald op het vlak van werkgelegenheid die binnen de perimeter gecreëerd wordt.

➤ Gevolgen voor de sport- en vrijetijdsfunctie

De sport- en vrijetijdsfunctie op lokale schaal bestaat binnen de perimeter momenteel uit de uitbating van drie voetbalvelden waarvan er twee onbepaald voor iedereen toegankelijk zijn (niet afgesloten). Met de uitvoering van het BBP-programma zou één van de drie voetbalvelden opgeheven worden en zou het andere overgebracht worden naast het terrein dat behouden blijft langs de Bloemtuilstraat. Die opheffing wordt ruimschoots gecompenseerd door de uitbreiding van de terreinen bestemd voor sport- en vrijetijdsactiviteiten en door de afbakening van een bebouwbaar gebied waar een sportgebouw zou komen. Dat gebouw zou de nodige lokalen voor de uitbating van de voetbalvelden huisvesten, maar ook lokalen bestemd voor andere sporttakken.

Het programma van het BBP streeft er dus naar om die functie te versterken.

➤ Gevolgen voor de moestuinen

De stadmoestuinen die binnen de perimeter gebruikt worden vervullen een niet te verwaarlozen sociale functie. Het programma van het BBP plant de ontwikkeling van het grootste deel van de onbebouwde terreinen en dus ook van die moestuinen. Om dat verlies te compenseren, wordt er gepland om het midden van bepaalde binnenhuizenblokken voor te behouden voor stadsmoestuinen (met naleving van een diepte van 15 m voor de privétuinen).

Dit resulteert in een geraamde oppervlakte van 0,4 ha; wat dus kleiner is dan de huidige 1,3 ha en overeenstemt met een zesde van de terreinen die ten noorden van de Lenniksebaan liggen.

Op de schaal van de BBP-perimeter zou deze functie dus inkrimpen.

Zullen er onteigeningen komen?

Er kunnen vijf activiteiten/voorzieningen geïdentificeerd worden waarvan het behoud niet voorzien is in het ontwerp van ruimtelijke indeling van het BBP:

- het terrein langs de Delwartstraat waarop mobiele installaties gevestigd zijn;

- de drie bestaande huizen in de Klaverstraat, ten noorden van het kruispunt Klaver/Lennik;
- de twee voetbalvelden ingesloten tussen de Lenniksebaan en de Delwartstraat;
- de twee jeu-de-boulesbanen op het kruispunt Klaver/Lennik;
- de stadsmoestuinen.

3.1.3. Aanbevelingen

- Een sterke verbinding tussen de Bergensesteenweg en het nieuwe openbare plein verzekeren om de handelssynergie tussen die twee polen te garanderen (verbinding op het vlak van de fysieke inrichtingen, maar ook visuele verbindingen).
- De aanleg van een groene ruimte met een speelplein voorzien binnen de perimeter.
- De inplanting van een al dan niet in de school geïntegreerde crèche om te voldoen aan de zeer grote vraag in de gemeente Anderlecht.
- De vestiging van een buurthuis voorzien (bijv. in het voormalige station).
- De mogelijkheid verder uitdiepen om nieuwe moestuinen aan te leggen in binnenhuizenblokken en op de percelen langs de scholen (sociale + pedagogische rol) en dat in het kader van het project om de geschrapte moestuinen te compenseren. Meteen ook de mogelijkheden onderzoeken van een voorkeurstoewijziging aan de mensen die de bestaande moestuinen bewerken.
- Een gebied met stadsmoestuinen behouden.
- Nieuwe gebieden met recreatieve ruimtes creëren.

3.2. STEDENBOUW EN ERFGOED

3.2.1. Belangen

- Hoeveel bebouwde m² en hoeveel mensen zouden er maximaal kunnen bijkomen door het ontwerp van BBP?
- Is het programma van het BBP verenigbaar met de bestaande bebouwde omgeving?
- Is de toestand zoals gepland in het BBP in overeenstemming met het regelgevend kader?
- Zijn er beschermde elementen op de site aanwezig?
- Welke plannen bestaan er in de omgeving van de perimeter?
- Kadert het BBP in de bestaande stadsstructuur?
- Zijn de geplande bouwvolumes verenigbaar met de functies van de gebouwen?
- Worden er nieuwe wegen aangelegd?

3.2.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Hoeveel bebouwde m² en hoeveel mensen zouden er maximaal kunnen bijkomen door het ontwerp van BBP?

De benaderende raming van het aantal mensen dat de verschillende bestemmingen met zich meebrengen resulteert uit twee scenario's: een minimalistisch scenario met een maximum aan eengezinswoningen en een maximalistisch scenario met een maximum aan appartementsgebouwen. Die twee scenario's evolueren overigens naargelang van de mogelijke uitbreiding van het voorzieningsgebied (school). Het verschil tussen het maximalistische en minimalistische programma heeft alleen betrekking op de terreinen ten noorden van de Lenniksebaan.

De keuze voor ofwel het maximalistische ofwel het minimalistische scenario ligt bij de gemeente Anderlecht.

Bestemming	Max. scenario + max. voorziening		Max. scenario + min. voorziening		Min. scenario + max. voorziening		Min. scenario + min. voorziening	
	Opp. / aantal	Inwoners Werknemers	G/nr.	Inwoners Werknemers	G/nr.	Inwoners Werknemers	G/nr.	Inwoners Werknemers
Huizen	/	/	/	/	86-93	430-465 inw.	102-110	510-550 inw
Appartementen	1.170	3.500 inw.	1.250	3.750 inw.	856	2.570 inw.	856	2.570 inw.
Schoolvoor- ziening*	19.000m ²	750 scholieren + 75 banen	14.100m ²	750 scholieren + 75 banen	19.000m ²	750 scholieren + 75 banen	14.100m ²	750 scholiere + 75 banen
Sportvoorzie- ning	1.450m ²	3 banen	1.450m ²	3 banen	1.450m ²	3 banen	1.450m ²	3 banen
Andere voorzieningen	900m ²	9 banen	900m ²	9 banen	900m ²	9 banen	900m ²	9 banen
Handelszaken	6.090m ²	120 banen	6.090m ²	120 banen	6.090m ²	120 banen	6.090m ²	120 banen
Bedrijven	4.500m ²	75 banen	4.500m ²	75 banen	4.500m ²	75 banen	4.500m ²	75 banen
Totaal aantal inwoners	3.500		3.750		3.000		3.100	
Banen	282		282		282		282	
Leerlingen	750		750		750		750	

*Het gaat om de bebouwbare oppervlakte en niet om de vloeroppervlakte. De gemeente wil een school (lager + kleuteronderwijs) voor 750 scholieren bouwen.

De uitvoering van het BBP Klaverwijk zou 3.000 à 3.750 nieuwe inwoners met zich meebrengen.

Ten noorden van de Lenniksebaan zal de woonfunctie ruimschoots domineren op de school- en sportvoorziening (65.580m² in het minimalistische programma – 78.420m² in het maximalistische programma).

Ten zuiden van de Lenniksebaan (EGTA + De LIJN) zal de woonfunctie eveneens overheersen (46.000 nieuwe m² + 10.000 bestaande m²), met een aandeel handelszaken en ondernemingen dat aansluit op het gemengde karakter van de huizenblokken langs de Bergensesteenweg.

Is de dichtheid van het BBP verenigbaar met de bestaande bebouwde omgeving?

Op de site vinden we momenteel vooral deze volumes: benedenverdieping + 1 verdieping en benedenverdieping + 2 verdiepingen. Enkele gebouwen tellen drie of zelfs vier verdiepingen. Hoewel hij maar één binnenvolume heeft, is de hangar van EGTA het hoogste gebouw in het gebied. Hij is meer dan 15m hoog.

In het ontwerp van ruimte-indeling worden twee types van maximumvolumes gepland binnen de bebouwbare gebieden: benedenverdieping, twee verdiepingen en een dak waarin ook een verdieping ingericht kan worden (0+2+D) of benedenverdieping, drie verdiepingen en een dak (0+3+D).

De geplande maximumvolumes zijn dus ofwel één verdieping hoger ofwel even hoog als de volumes van de bestaande volumes binnen en rond de perimeter. De hogere volumes zullen rond de voetgangersweg geconcentreerd worden, want daar is de breedte tussen twee gevels het grootst. Die mogelijkheid van een lichte verdichting is volstrekt aanvaardbaar en coherent met de stedenbouwkundige context van de wijk.

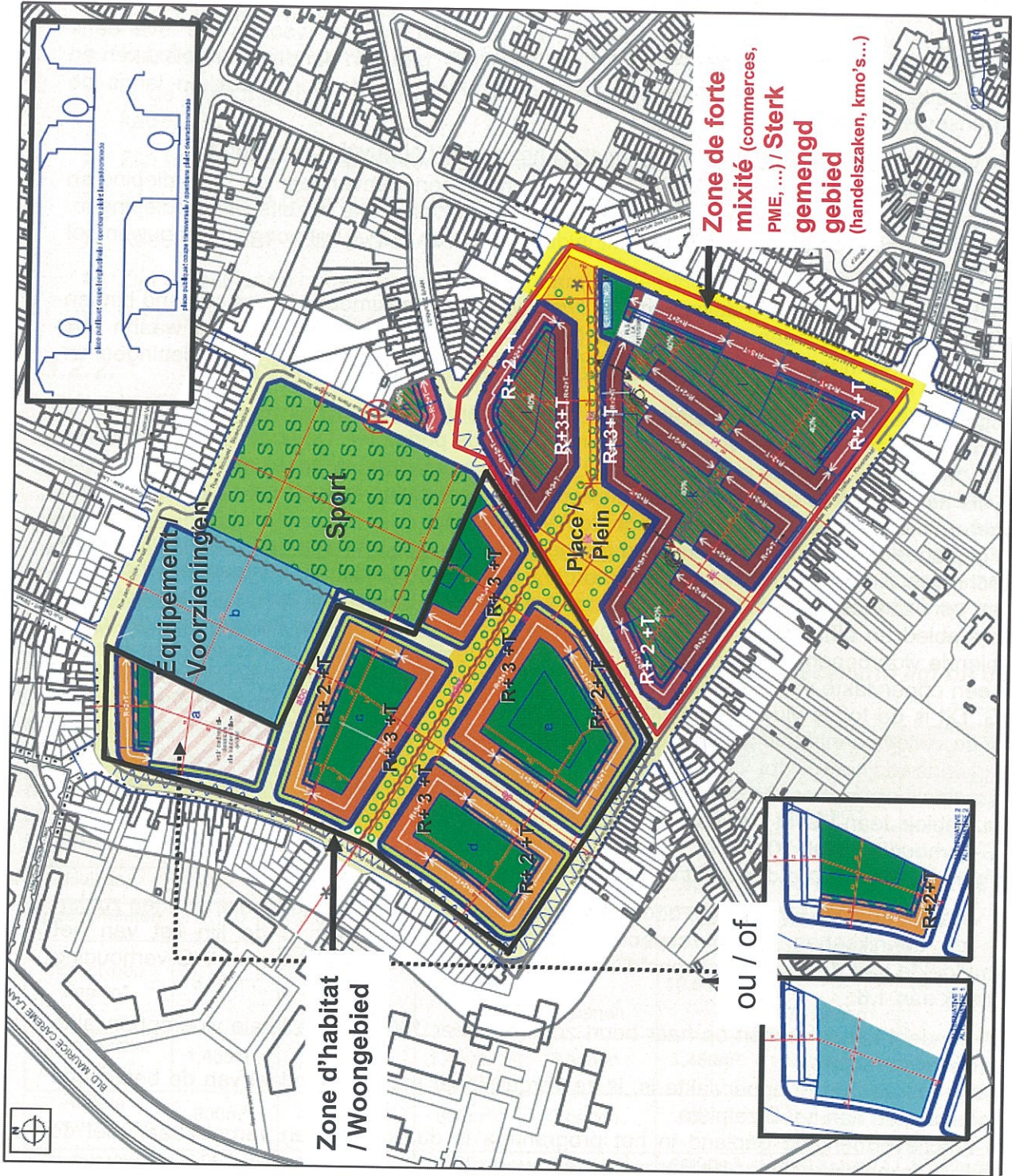
De geplande dichtheid op de terreinen ten noorden van de Lenniksebaan zal uitsluitend toe te schrijven zijn aan de nieuwbouw gepland in het BBP, aangezien de bestaande bebouwing daar verwaarloosbaar is en geleidelijk zal verdwijnen. Buiten de terreinen bestemd als sportgebied en afhankelijk van het programma dat de gemeente zal kiezen, zou de totale geplande vloeroppervlakte tussen 65.500m² en 78.400m² bedragen. Die constructies worden op een oppervlakte van 7 ha opgetrokken. De indicator om de dichtheid te beoordelen is de V/G. Dit is de totale vloeroppervlakte van de gebouwen gedeeld door de grondoppervlakte van de volledige inplantingszone. De V/G in dit gebied varieert van 1,25 (max. huisvesting – eengezinswoningen) tot 1,37 (min. huisvesting – appartementen). De bestaande huizenblokken binnen de perimeter van het BBP hebben een V/G-verhouding van 0,85 (huizenblok Jean-Hayet Delwart) tot 1,45 (Frans Hals). Het programma van het BBP zou een V/G-verhouding van 0,9 (in het voorzieningsgebied) en 1,37 opleveren, wat dus vergelijkbaar is met de dichtheid van de nabijgelegen huizenblokken.

De vloeroppervlakte ingenomen door de productieactiviteiten en de voorzieningen ten zuiden van de Lenniksebaan komt respectievelijk op 6% en 4%, wat in de lijn ligt van het gemiddelde van de andere huizenblokken langs de Bergensesteenweg. De V/G-verhouding is gelijk aan 1,6.

Het aandeel handelszaken op haar beurt zou ongeveer 10% van de totale vloeroppervlakte vertegenwoordigen.

Hoewel dit een grote oppervlakte is, is ze vergelijkbaar met het aandeel van de bestaande handelszaken aan het Bizetplein.

De functievermenging gepland in het programma is dus redelijk en vergelijkbaar met de nabije huizenblokken langs de Bergensesteenweg.



Schema van de bestemmingen

Is de toestand zoals gepland in het BBP in overeenstemming met het regelgevend kader?

Het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan) legt de volgende bestemmingen vast voor de terreinen die in het BBP begrepen zijn:

- ten zuiden van de Lenniksebaan: sterk gemengd gebied
- ten noorden van de Lenniksebaan:
 - typisch woongebied voor de meeste terreinen
 - sportgebied voor de voetbalterreinen en omliggende oppervlaktes
 - gemengd gebied voor een zeer kleine oppervlakte op de hoek van de Lenniksebaan en de Pierre Schlosserstraat.

In deze analyse wordt rekening gehouden met de vloeroppervlaktes zoals ze gedefinieerd zijn in het programma van het BBP.

Bedoeling van het BBP-programma is om de 6.090 m² aan handelszaken rond het plein te organiseren om zo een verscheidenheid aan kleine handelszaken (van 100 tot 200 m²) te ontwikkelen, met eventueel een of twee middelgrote winkels.

Op het voorzieningengebied mogen er volgens het BBP gebouwen komen die tot 1.500 m² aan voorzieningen omvatten (op voorwaarde dat er geen andere functies dan huisvesting zijn in het gebouw) of zelfs meer als ze verenigbaar zijn met de hoofdbestemming en met de buurt. De inplanting van een voorzieningengebied is dus toegestaan volgens de voorschriften van het BBP.

Wat betreft de productieactiviteiten plant het programma de vestiging van een totaal van 4.500 m² aan kleine stedelijke ondernemingen. De voorschriften van het GBP worden dus nageleefd als die oppervlakte in meerdere units wordt opgesplitst.

In het woongebied mogen er zich ook vrije beroepen en kleine handelszaken vestigen: dat beantwoordt aan de voorschriften van het GBP als die activiteiten op een bijkomstige manier bij de woonfunctie ontwikkeld worden.

Voor de drie voetbalvelden in het gebied, voorziet het BBP-programma om één veld te behouden, één veld te verplaatsen en één veld te schrappen.

Het programma van het BBP voldoet dus aan het GBP.

Zijn de geplande bouwvolumes en de grootte van de huizenblokken verenigbaar met de functies van de gebouwen?

In het ontwerp van ruimte-indeling worden twee types van maximumvolumes gepland binnen de bebouwbare gebieden: benedenverdieping, twee verdiepingen en een dak waarin ook een verdieping ingericht kan worden (0+2+D) of benedenverdieping, drie verdiepingen en een dak (0+3+D). Beide volumes staan een inspringende verdieping toe binnen het toegestane bouwvolume.

Het ruimte-indelingsplan staat een configuratie in meerdere gesloten huizenblokken toe, wat aansluit op de huizenblokken die al bestaan in het noordelijke deel van de perimeter, naar de Théo Lambertlaan toe en voorbij de Bergensesteenweg ten noorden van het Radplein. De huizenblokken hebben niet zo'n grote afmetingen. De opstelling ervan is vergelijkbaar met de bestaande huizenblokken die rechtstreeks aan de perimeter grenzen, en meer specifiek het huizenblok Venizelos/Bloemtuil en Pierrard/Lenniksebaan.

Omdat de onbebouwde ruimte in de binnenruimte van het huizenblok niet erg groot is in dit indelingstype, is het essentieel dat de omvang van constructies in binnenhuizenblokken beperkt wordt opdat er voldoende ingroening zou blijven.

Het ruimte-indelingsplan voorziet ook twee stedenbouwacties in de binnenruimte van huizenblokken, in de vorm van lineaire verkavelingen. De geplande gebouwen worden

bediend door lokale eenrichtingsstraten die het blok dwarsen vanaf de Klaverstraat naar het plein en de nieuwe structurerende as.

De inplantingswijze komt niet zo vaak voor in het gebied. Toch sluit ze aan op het organisatieprincipe van de tuinvijk Het Rad. Het betreft het huizenblok begrensd door de Bergensesteenweg, de Mensenrechtenlaan, het Minister Wautersplein en de Solidariteitsstraat. Door dit blok loopt een smalle straat met eengezinswoningen. Midden in het huizenblok bevindt zich het Jonghersplein dat een onbebouwde openbare ruimte vormt die voor openheid zorgt in het blok. Deze indeling biedt verschillende stedenbouwkundige en sociale voordelen.

De tuinen binnen in huizenblokken zijn erg ruim en voorkomen te veel inkijk.

De geplande bouwvolumes en de grootte van de huizenblokken zijn dus verenigbaar met de functies van de gebouwen.

Zijn er beschermde elementen op de site aanwezig?

In de perimeter van het BBP zijn er geen monumenten, beschermde gebouwen of landschappen te vinden.

Het enige gebouw met bijzondere architecturale eigenschappen is het oude buurtstation dat momenteel door De Lijn gebruikt wordt.

Welke plannen bestaan er in de omgeving van de perimeter?

Aansluitend op het GEN-project zal de NMBS-lijn nr. 50A Gent-Oostende (op 200 à 300 meter van de zuidgrens van de BBP-perimeter) ingrijpend aangepast worden. Ook komt er een GEN-station langs de Bergensesteenweg.

De GOMB ontwikkelde een bouwproject van 200 nieuwe sociale woningen in de omgeving van de Lenniksebaan. Het project betreft voornamelijk percelen binnen in het huizenblok gevormd door de Lenniksebaan, de Klaverstraat en de spoorwegberm. De GOMB zal er een gebouw neerzetten dat in totaal uit 130 sociale woonunits en 70 middelgrote woonunits bestaat.

Het gewestelijk bestuur heeft plannen om de Bergensesteenweg heraan te leggen (kruispunt Van Learstraat, Brico plan-It; het stuk tussen het Bizetplein en de Vanderveldesquare).

De gemeente Anderlecht verkreeg een Beliris-financiering van ongeveer 2 miljoen euro voor de heraanleg van de openbare ruimte in de Radwijk. Met die federale subsidie moet de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd worden, meer bepaald het Minister Wautersplein en de aangrenzende straten, en moet de snelheid van het verkeer beter beheerd worden.

Kadert het BBP in de bestaande stadsstructuur?

Het ontwerp van ruimte-indeling voorziet de aanleg van een nieuwe structurerende as voor het zachte verkeer die de Bergensesteenweg met de Delwartstraat verbindt. Dit creëert een verbinding tussen de wijk Het Rad en de wijk van het Vijverpark via de nieuwe wijk Maurice Carême (Delwartsquare en Jean Hayetsquare).

De nieuwe as structureert dus twee gezichtshoeken:

- een doorkijk tussen de Bergensesteenweg en de Lenniksebaan;
- een doorkijk tussen de Delwartstraat en de Lenniksebaan. Dit kadert in het bestaande perspectief van de nieuwe Delwartsquare.

De as zou bovendien de volgende verbindingen versterken:

- de recente Delwartwijk wordt verbonden met de handelspool in de Bergensesteenweg en met de openbaarvervoernetten (metro, bus en toekomstig GEN-station);
- de wijk Het Rad wordt verbonden met de wijk Vijverpark;

- de toekomstige woningen zullen verbonden zijn met de Bergensesteenweg (handelszaken + openbaar vervoer) en op de wijk Vijverpark.

De onbebouwde ruimte in het midden, waarop het nieuwe plein zou komen, is 94 m lang en 68 m breed. Die afstanden zijn van gevelrij tot gevelrij gemeten. Een deel van die ruimte wordt voorbehouden voor het verkeer van voertuigen langs de rand van het plein. Houden we geen rekening met die verkeersruimtes rondom, dan meet het plein in werkelijkheid 82 m bij 50 m, dus 4.100 m². Deze afmetingen zijn vergelijkbaar met de afmetingen van de twee bestaande pleinen vlak bij de perimeter (Het Rad en Jean Hayet).

Worden er nieuwe wegen aangelegd?

Het merendeel van de bestaande wegen blijft ongewijzigd, met uitzondering van de Klaverstraat (ten noorden van het kruispunt met de Lenniksebaan) en de Delwartstraat (tot op de hoek met de Clara Clairbertdreef) die allebei tot 15 m breed zullen worden. Er worden interne wegen aangelegd.

3.2.3. Aanbevelingen

- De ontwikkeling van kleine exploitatie-eenheden bevorderen, zowel handelszaken als productieactiviteiten.
- Het voetgangersplein in overleg met de buurtbewoners ontwerpen, bijvoorbeeld via een participatieworkshop.
- Vooruitbebouwing tot een minimum beperken om de visuele impact van de gebouwen te beperken.
- De impact van de volumetrie (gebouw, grootte van de ramen enz.) en de bekleding (kleur) van de toekomstige constructies tot een minimum beperken om de openbare ruimte zo open mogelijk te houden.
- Een promenade met bomen aanleggen ter hoogte van de voetgangersweg.
- Materialen gebruiken die in de eerste plaats harmoniëren met de site en die ten tweede van een goede ecologische kwaliteit zijn; een kwaliteit die wordt gedefinieerd aan de hand van twee criteria: duurzaamheid en ecologische voetafdruk.
- Hoogwaardige architectuur met eigen kenmerken verzekeren, terwijl tegelijk de open ruimtes opgewaardeerd worden.
- Minerale verhardingen in de binnenruimtes van huizenblokken en op de achteruitbouwstroken beperken.
- De aanleg van groendaken bevorderen.
- Het oude buurtstation inrichten als collectieve voorziening (bijv.: jeugdhuis).

3.3. MOBILITEIT

3.3.1. Belangen

- Welke bijkomende vervoersvraag zal het BBP-ontwerp met zich meebrengen tijdens de spitsuren?
- Welke zullen de gevolgen zijn voor het wegverkeer?
- Welke bijkomende parkeernoden zal dit met zich meebrengen?
- Wat met het zachte verkeer?

3.3.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Welke bijkomende vervoersvraag zal het BBP-ontwerp met zich meebrengen tijdens de spitsuren?

De toekomstige evolutie van het verkeer binnen de perimeter werd geraamd op basis van het programma van het BBP en de modelberekeningen van het plan Iris II. Van de twee scenario's overwogen voor het BBP is het maximalistische scenario het meest belastend (want dit scenario impliceert het grootste aantal nieuwe inwoners) en daarom werd dit scenario gebruikt.

De uitvoering van het maximalistische programma leidt tot een vermindering van de stromen gegenereerd door de conversie van de activiteiten van EGTA en De Lijn. Het programma zal de stromen wel doen toenemen als gevolg van de bouw van 1.250 woningen, 6.090 m² handelszaken, 4.500 m² productieactiviteiten en 20.450 m² school- en sportvoorzieningen. Wat concreet leidt tot een vraag voor de volledige perimeter van ± 2.440 mechanische verplaatsingen (fiets, openbaar vervoer, auto) tussen 6 en 10 uur, waarvan meer dan een derde alleen al voor de bediening van de toekomstige school.

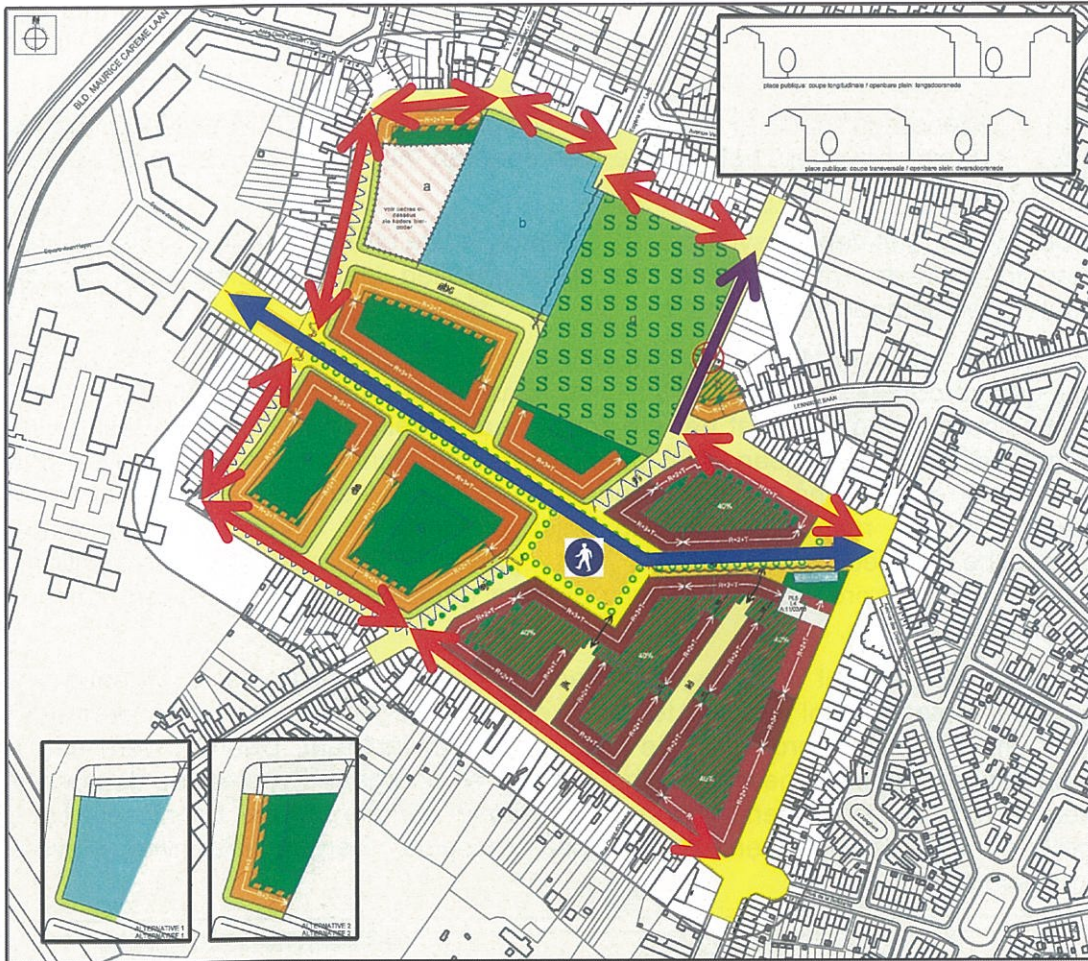
Meer bepaald zal de autostroom voor het hele gebied ongeveer 460 bijkomende bewegingen met zich meebrengen voor de periode 8 – 9 uur. De helft van die bewegingen zal gekoppeld zijn aan het afzetten van scholieren aan de nieuwe gemeenteschool voorzien in het programma.

De openbaarvervoervraag wordt geschat op 360 bijkomende bewegingen tijdens de periode 8 – 9 uur.

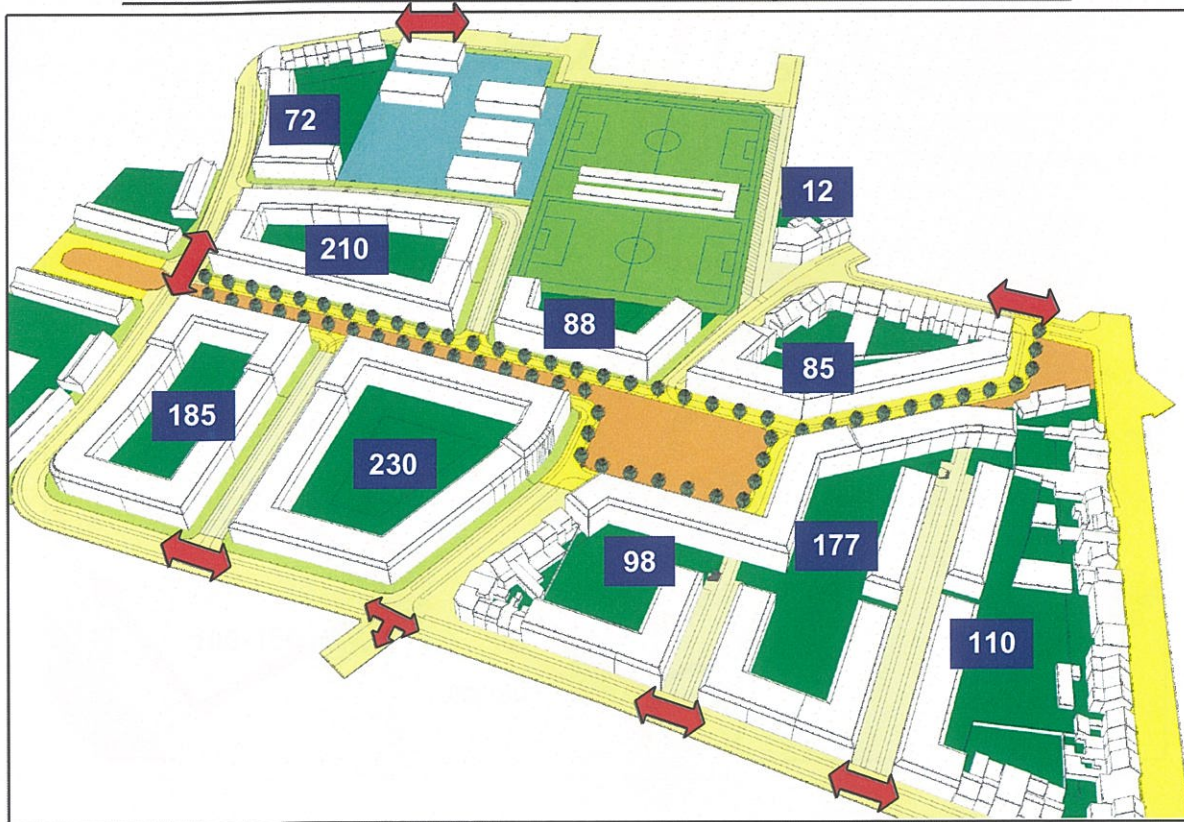
Welke zullen de gevolgen zijn voor het wegverkeer?

De uitvoering van het BBP beoogt de ontwikkeling ten noorden van de Lenniksebaan met de bouw van ± 790 appartementen (2.340 inwoners) en van een school voor 750 scholieren, net als de conversie van de percelen ten zuiden van de Lenniksebaan met de bouw van ± 460 appartementen (1.410 inwoners) en andere activiteiten (handelszaken, productieactiviteiten). Het verkeersschema adviseert binnen het BBP een randverkeer in twee richtingen (behalve in de Pierre Schlosserstraat) en een intern lusvormig verkeer in één richting rond de verschillende huizenblokken. De ruggengraat van dit verkeersschema blijft de voetgangersweg die de Lenniksebaan dwarst en zich uitstrekt van de Bergensesteenweg tot de Jean Hayetsquare.

Bedoeling is het verkeersvrije karakter van de plek te beschermen en doorgaand verkeer te vermijden.



Indicatief schema voor de verdeling van de woningen en het randverkeer



Het verkeer veroorzaakt door de gebruikers van de voetbalvelden en de sporthal zou de verkeersstromen niet noemenswaardig doen toenemen, aangezien die activiteiten al bestaan.

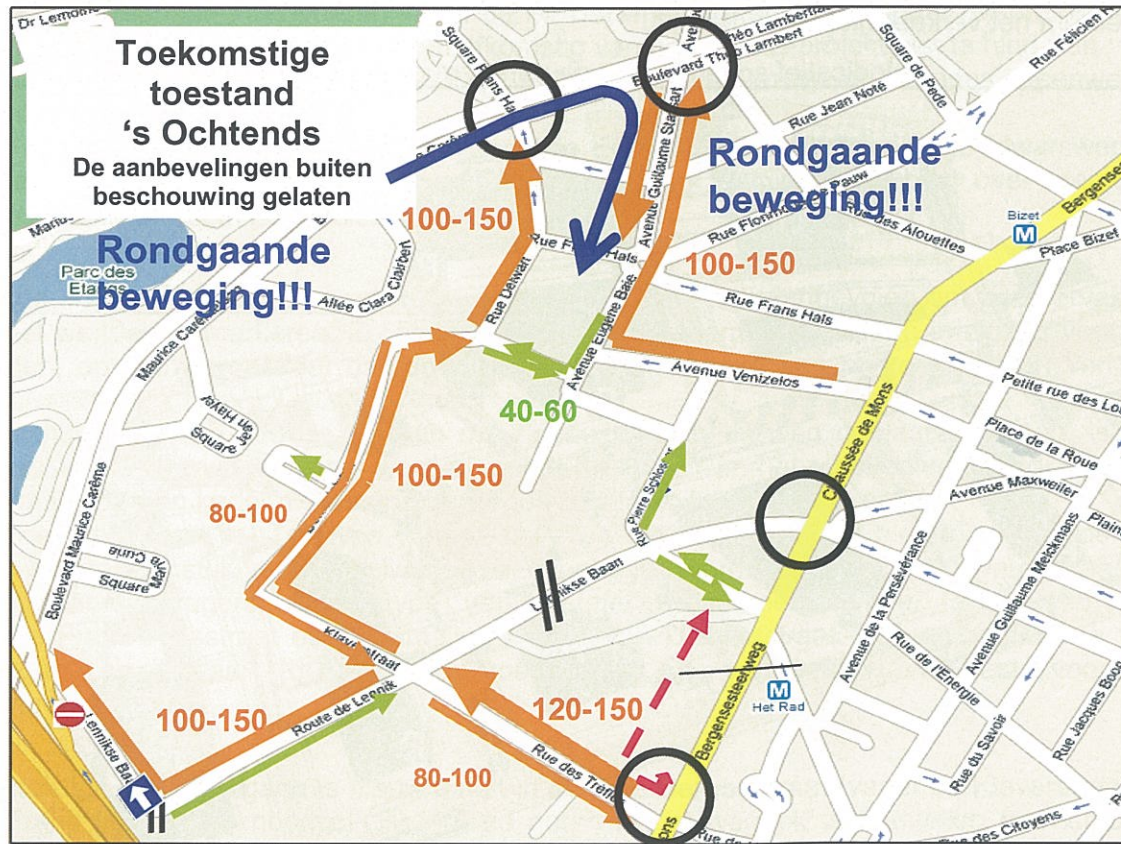
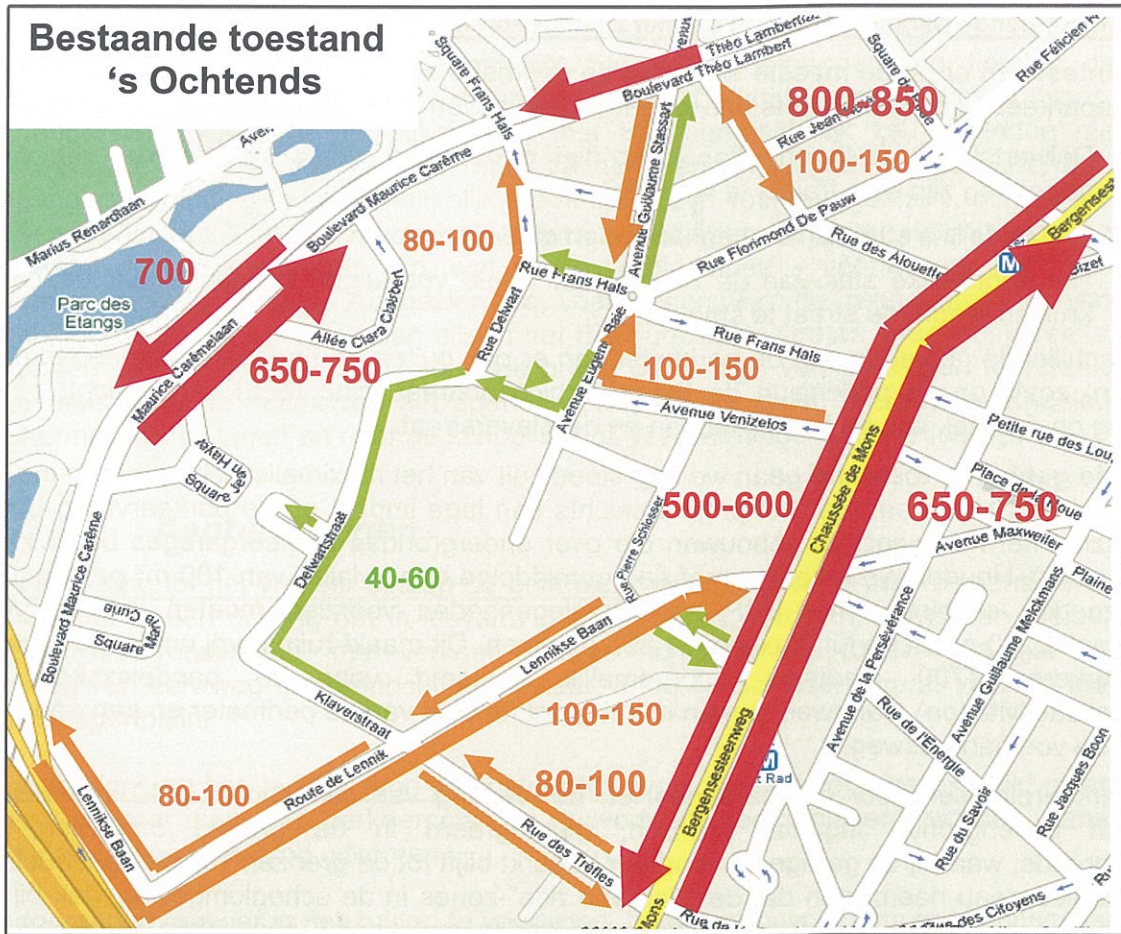
Het verkeer gegenereerd door de toekomstige bewoners van de GOMB-woningen (buiten de perimeter) zou wel bovenop het interne verkeer van het BBP komen, al zou dat niet problematisch zijn.

Binnen de wijk zou het verkeersvolume in de verschillende straten naar het project significant toenemen in absolute waarde, maar de niveaus zullen niet van dien aard zijn dat ze significante opstoppingen veroorzaken.

Wat betreft de gevolgen voor het wegennet, zou de uitvoering van het project geen opstoppingen veroorzaken op de verschillende aansluitingen naar het hoofdnet.

Uit de modelberekening blijkt dat het project globaal dezelfde ruimtelijke verdeling vertoont als het gebied in het algemeen. Wat betekent dat de woningen van het project goed in evenwicht zijn in verhouding tot het wegennet en het verkeersplan. De modelberekening in deze fase van de ruimtelijke indeling wijst ook uit dat, indien de gemeente het maximalistische project zou kiezen, dat project onvermijdelijk een bijkomende voertuigenstroom zou produceren die (min of meer gemakkelijk) geabsorbeerd kan worden door dit verkeersschema.

Dat schema bevordert het voetgangersverkeer en probeert tegelijk het doorgaand verkeer binnen de perimeter zo veel mogelijk te beperken. In de gegeven toestand zouden de meest negatieve effecten zich voordoen in de Delwart- en Klaverstraat. Daarom werd een reeks specifieke aanbevelingen opgesteld om het verkeer en doorgaand verkeer op deze wegen te beperken. Hier dient opgemerkt dat het doorgaand verkeer op de Lenniksebaan wordt onderbroken en dat het verkeer op het kruispunt Bergensesteenweg-Klaverstraat problematisch blijft.



Welke bijkomende parkeernoden zal dit met zich meebrengen?

Momenteel kan er op de meeste wegen in de perimeter aan weerszijden evenwijdig met de weg geparkeerd worden. Slechts drie wegen wijken af van dat principe:

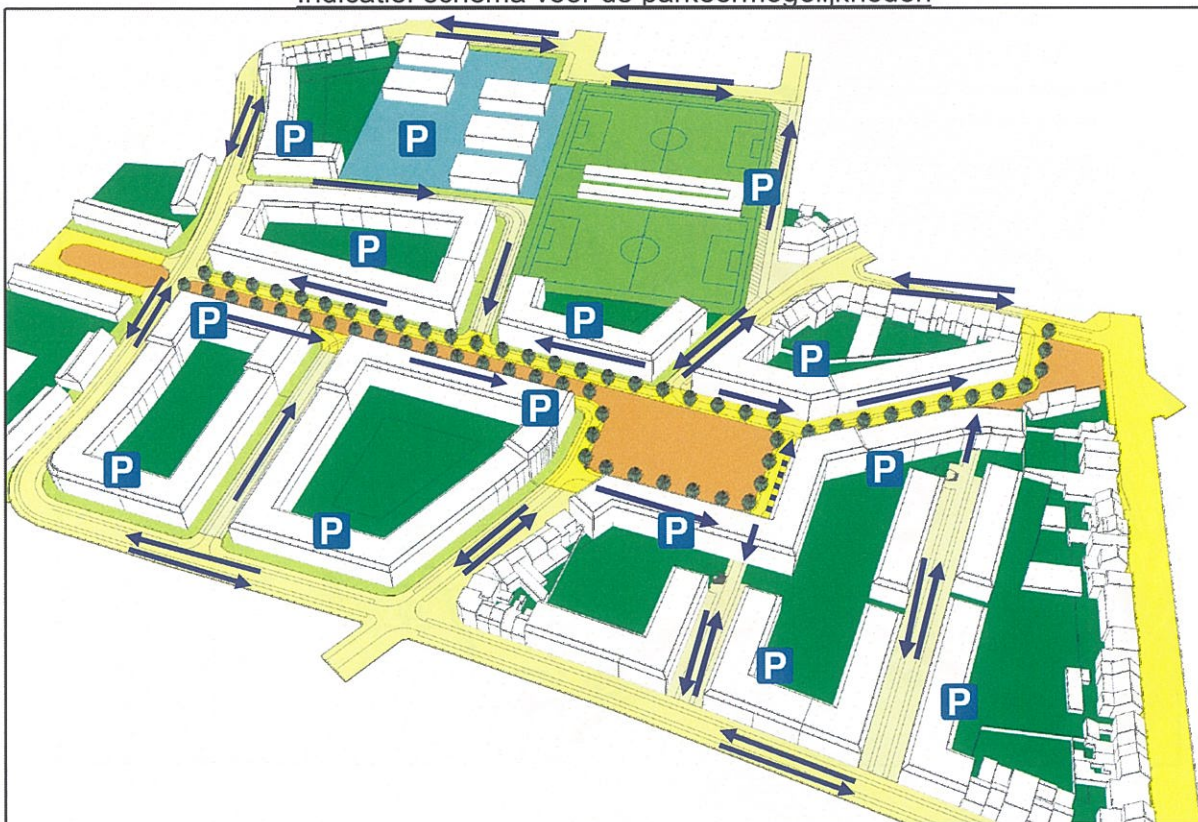
- Delwartstraat: in theorie kan daar niet geparkeerd worden omdat de weg over nagenoeg zijn hele traject te smal is;
- Het zuidelijke stuk van de Lenniksebaan dat versmald is;
- Het noordelijke stuk van de Klaverstraat: twee voertuigen kunnen elkaar daar niet kruisen omdat de straat te smal is.

In verschillende gebieden van de perimeter kan er ook buiten de openbare weg geparkeerd worden, zoals op de parking in de Pierre Schlosserstraat (club RESF Anderlecht) of de parking op de hoek van de Lenniksebaan en de Klaverstraat.

Voor de geplande toestand gaan we nog steeds uit van het maximalistische programma. De simulaties tonen aan dat het project slechts een lage impact op de parkeervraag heeft, aangezien het hier gaat om gebouwen die over ondergrondse parkeergarages beschikken (hypothese). Houden we rekening met een gemiddelde oppervlakte van 100 m² per woning, dan zouden er binnen het BBP parkeergelegenheden voorzien moeten worden voor minimaal 1.260 plaatsen tot maximaal 1.892 plaatsen. Dit maakt ruimte vrij om langs de weg te parkeren (700 plaatsen, voornamelijk bestemd voor de handelszaken en productieactiviteiten), aan twee kanten in het grootste deel van de perimeter en aan één kant langs de voetgangersweg.

De parkeerplaatsen voor het personeel en de werking van de school (± 40 voertuigen) kunnen bovengronds ingericht worden, geïntegreerd in de groene omgeving, en ondergronds, waarbij de garage bij voorkeur beperkt blijft tot de grenzen van de constructies. Het studie bureau neemt aan dat de "kiss and ride"-zones in de schoolomgeving vlak bij de ingangen aangelegd worden en dat de maatvoering met kennis van zaken berekend zal worden om het verkeer niet te hinderen.

Indicatief schema voor de parkeermogelijkheden



Wat met het zachte verkeer?

De site zal op vele plaatsen toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers dankzij 9 ingangen. In het midden van de site is het beperkte reliëf gunstig voor een voetgangersverbinding die de wijken van "het Rad" gemakkelijk zal verbinden met de Vijverwijk. Ze kan exclusief voor het "zachte verkeer" voorbehouden worden. De voetgangersverbinding moet gemakkelijk toegankelijk zijn voor voetgangers, minder mobiele mensen en fietsers. Wat betreft de voetgangersverbindingen die buiten de site leiden, zullen er rondom de site toegangen zijn, wat snelle verbindingen – vooral naar het openbaar vervoer – mogelijk maakt. Aangezien de voetgangersweg de ruggengraat is voor de toegankelijkheid van de site, zullen alle in het BBP geplande straten daar rechtstreeks mee verbonden zijn. De trottoirs zijn voldoende breed om veilige verplaatsingen te verzekeren, onder meer naar de haltes van het openbaar vervoer. Er zullen fietspaden aangelegd en beschermd worden vanaf en naar de school om dit vervoermiddel aan te moedigen.

3.3.3. Aanbevelingen

Met betrekking tot het verkeer binnen de perimeter: inrichting van lokale residentiële straten met verkeer in één richting dat in lusvorm georganiseerd wordt. Inrichting van residentiële zogenaamde "rondwegen" met verkeer in twee richtingen die rondom de site voeren. Inrichting van een weg met eenrichtingsverkeer, in de P. Schlosserstraat, voor de toegang naar het sportplein.

Met betrekking tot het verkeer rond de voetgangersweg: het verkeer moet er strikt plaatselijk blijven; daarom kan het verkeersplan in lusvormen georganiseerd worden vanaf de secundaire wegen die erop uitkomen.

Om doorgaand verkeer in het zuiden te vermijden, is het aanbevolen om eenrichtingsverkeer in de Lenniksebaan in te voeren vanaf de M. Carémelaan, op het deel dat evenwijdig loopt met de Ring, om de voertuigenstroom afkomstig van het GOMB-project niet te hinderen. Deze maatregel zal een positief effect hebben op het kruispunt Bergensesteenweg – Klaverstraat.

Ook is het aanbevolen om van de toekomstige EGTA-weg een zogenaamde "dwarsweg" te maken, zodat de toekomstige bewoners van het sterk gemengde gebied over meerdere opties beschikken om het gebied te verlaten.

Om de snelheid in de Delwartstraat te beperken is het sterk aanbevolen om parkeervakken op het wegdek te markeren. Zo nodig kunnen de parkeermogelijkheden in zigzag voorzien worden, op voorwaarde dat daardoor slechts een minimum aan parkeerplaatsen verloren gaat.

De aanplanting van houtige planten die zigzaggend op de weg geplaatst worden, is een oplossing die overwogen moet worden om de snelheid van het autoverkeer te beperken (+ verfraaiing, groen kader, beter structurerende ruimte, milieuaspecten enz.).

Verkeersvertragers van het type "verkeerstafel" of "verkeersdrempel" mogen alleen voor het nieuwe, bredere stuk van de Delwartstraat overwogen worden. De projectontwerper raadt af om verkeersvertragers van het type "verkeerstafel" of "verkeersdrempel" te plaatsen in de smalle Frans Halsstraat en het smalle deel van de Delwartstraat. Ze veroorzaken te veel trillingen en lawaai (optrekkende voertuigen) en veroorzaken overlast voor de buurtbewoners.

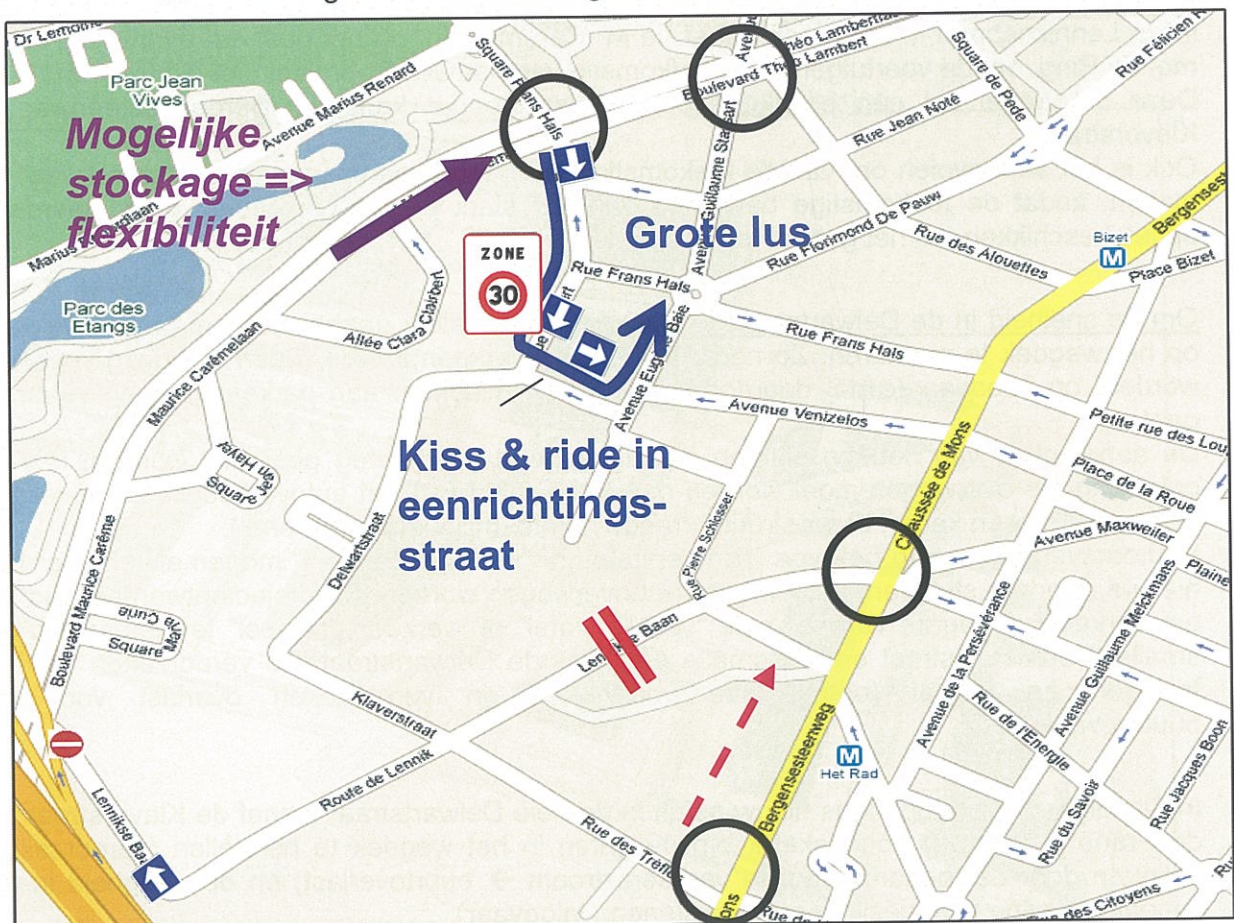
In diezelfde gedachtegang is nieuw asfalt in de hele Delwartstraat (vanaf de Klaverstraat tot de Frans Halsstraat) noodzakelijk om de gaten in het wegdek te herstellen (veroorzaken trillingen door de toename van de verkeersstroom → buurtoverlast) en de veiligheid in de schoolomgeving (weggeslingerde brokstenen, valgevaar).

Om de veiligheid in de omgeving van de toekomstige school te verzekeren, is het aanbevolen om eenrichtingsverkeer in te voeren in de James Cookstraat (in de omgekeerde richting dan nu) zodat er een "kiss and ride"-zone aangelegd kan worden en de veiligheid verbeterd. Alle straten in de perimeter van de school moeten "zone 30" worden, met de nodige vertraging- en zichtbaarheidsmaatregelen.

Om het verkeer in het noorden vlotter te laten doorstromen en doorgaand verkeer te vermijden, is het aanbevolen om het eenrichtingsverkeer in de Frans Halsstraat om te keren, en om eenrichtingsverkeer in te voeren in het noordelijke deel van de Delwartstraat om het vertrekkende verkeer naar de G. Stassartlaan af te leiden. Bovendien zou dit de Frans Halsstraat ontlasten ter hoogte van de Maurice Carêmerotonde en het toekomstige rondgaand verkeer van de nieuwe gebruikers uit de Delwart- en Frans Halsstraat weren. Op die plaats zijn de Delwart- en Frans Halsstraat erg smal. Een verschuiving van het verkeer naar de Eugène Baielaan en de Guillaume Stassartlaan lijkt meer aangewezen, vanwege de straatbreedte en de structurende ruimtes rond deze wegen (cf. bomenrij langs de weg, huizen verder van de weg gebouwd). Het verkeer kan bovendien gemakkelijker op de Théo Lambertlaan invoegen vanaf de Guillaume Stassartlaan en het verkeerseiland. Die organisatie moet de bediening van de toekomstige school bevorderen en tegelijk het doorgaand verkeer vanaf de Bergensesteenweg tegenhouden (nieuwe voorrang van rechts Frans Halsstraat – Delwartstraat).

Om de parkeergelegenheid uit te breiden, vooral voor de handelszaken en productieactiviteiten, raadt de projectontwerper aan om een parkeergarage onder het voetgangersplein aan te leggen.

Samenvatting van de aanbevelingen voor de BBP-perimeter



3.4. GELUID EN TRILLINGEN

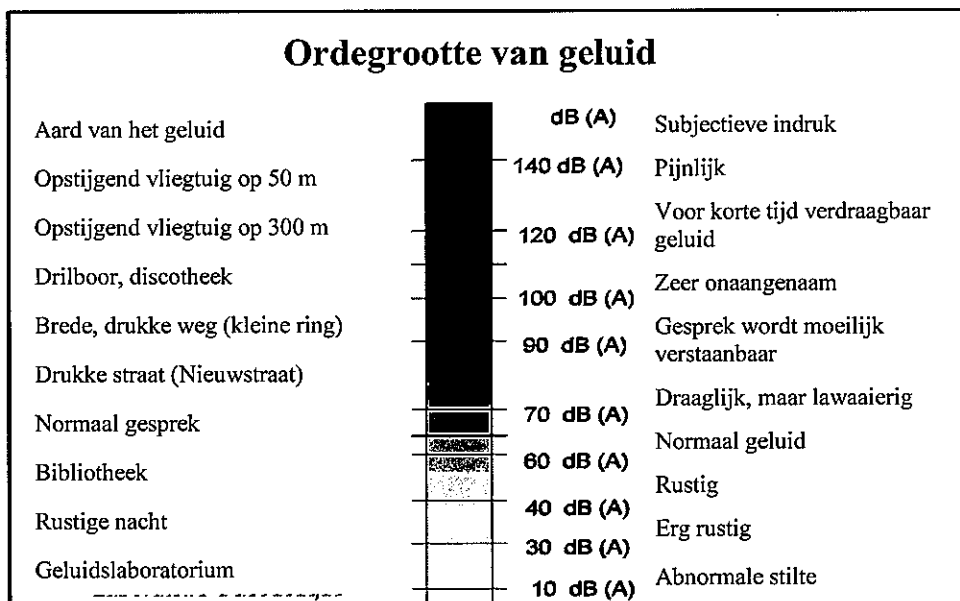
3.4.1. Belangen

- Vanaf wanneer is geluid hinderlijk en bestaan er geluidsnormen?
- Zal de uitvoering van het ontwerp van BBP meer lawaai met zich meebrengen dan in de huidige toestand?
- Zal de uitvoering van het ontwerp van BBP meer trillingen met zich meebrengen dan in de huidige toestand?

3.4.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Vanaf wanneer is geluid hinderlijk en bestaan er geluidsnormen?

De meest gebruikte waarde om geluid te meten is de decibel, afgekort tot dB(A). Aan de hand van een logaritmische formule geeft deze waarde de geluidsdruk op een lineaire schaal weer, zoals die druk door het menselijk oor wordt waargenomen. Onderstaande afbeelding toont de geluidsschaal.



Bekijken we die schaal, dan zien we dat het geluid zoals we het waarnemen (subjectieve indruk) tussen 60 en 70 dB(A) overgaat van "normaal geluid" naar "draaglijk, maar lawaaierig". De meeste Europese landen hielden daarmee rekening: gemiddeld werd 65 dB(A) als wettelijke norm vastgelegd; boven die norm is geluid schadelijk voor de gezondheid. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd er een geluidsverordening uitgevaardigd (17 juli 1997). Die verordening beperkt de geluidsemisatie naargelang van de locatie van het punt waar het geluid wordt waargenomen, de duur en de eventuele tonale en impulskenmerken van het geluid.

Het Lawaaiplan bepaalt 65 dB(A)_{T=1h} als aanbevolen norm die buiten, overdag niet overschreden mag worden.

Zal de uitvoering van het ontwerp van BBP meer lawaai met zich meebrengen dan in de huidige toestand?

De uitvoering van het BBP zal een geluidssfeer met zich meebrengen die onder het bestaande geluid vermengd zal worden. Op dat punt dient eraan herinnerd te worden dat de

directe perimeter van het BBP gelegen is langs een zwart punt van de Milieuconventie (Ring, spoorlijn, Bergensesteenweg). Ook al zijn er de laatste jaren verbeteringen vastgesteld (geluiddempende inrichting van de Ring, geluidssaneringsproject voor spoorlijn 50A), toch blijven de geluidswaarden aan de rand van de site tamelijk dicht bij de interventiedrempel.

Het verkeer is de grootste bron van lawaai. Het ontwerp van BBP omvat alleen een netwerk van interwijkenwegen en wijkwegen: het geluid binnen de perimeter zou daarom niet significant toenemen, gezien het reeds bestaande geluid dat het toekomstige geluid grotendeels zal verhullen.

Toch ligt het voor de hand dat het essentieel is om in te grijpen bij de bron, namelijk bij het geluid voortgebracht door de rijwegen. Daarom wordt sterk aanbevolen om (steden)bouwkundige maatregelen te treffen om de verspreiding van geluid tegen te gaan.

Wat betreft de geluidsemisatie voortgebracht door de toekomstige technische installaties, zou die emissie beperkt blijven tot enkele ventilatoren van verwarmings- en koelingsystemen. Ook op dat punt werden er aanbevelingen gedaan om de impact ervan te beperken.

De werking van de gemeenteschool zal een impact hebben op de geluidsomgeving, meer bepaald door het geluid geproduceerd tijdens de speeltijden (schoolbel en spelende kinderen) en door het verkeer gekoppeld aan het afzetten en ophalen van kinderen.

"Kiss and ride"-zones bieden het voordeel dat ze erg veilig zijn. Al zal die zone wel geluidsoverlast met zich meebrengen, zoals:

- dichtslaande portieren;
- claxons;
- optrekkende auto's;
- motorgeluid.

Zal de uitvoering van het ontwerp van BBP meer trillingen met zich meebrengen dan in de huidige toestand?

In de perimeter zijn er geen grote trillingsbronnen te vinden, behalve de ondergrondse doorgang van metrostellen onder de Bergensesteenweg. Een andere bron zijn de vrachtwagens die tamelijk dicht bij de woningen voorbijkomen. Dat type van verkeer situeert zich voornamelijk op de Bergensesteenweg.

De uitvoering van het ruimte-indelingsontwerp zou geen noemenswaardige nieuwe trillingsbronnen met zich meebrengen.

Op korte termijn zullen er heviger trillingen te voelen zijn tijdens de werkzaamheden en vooral tijdens het slopen van gebouwen en van de vloerplaten op de percelen van EGTA en De Lijn. Dat soort overlast is zeer tijdelijk en onderworpen aan de voorwaarden van een "bouwplaatsvergunning". Op langere termijn is er extra aandacht vereist indien er "verkeersdrempels" geïnstalleerd worden op de site (gevaar voor trillingen).

3.4.3. Aanbevelingen

Aanbevelingen om het geluid bij de bron aan te pakken:

- Specifieke plaatselijke inrichtingen op de wegen, zoals snelheidsremmers, verkeerstafels, zigzaginrichtingen en invoering van zone 30.
- Invoering van zone 30 in een deel van de Klaverstraat en in de Delwart-, James Cook-, Eugène Baie-, Bloemtuil- en Pierre Schlosserstraat. Net als in de nieuwe, plaatselijke straten ten zuiden van de school.
- De vernieuwing van het wegdek van de hele Delwartstraat (van de Klaver- tot Frans Halstraat) en van een deel van de Klaverstraat zal helpen om het geluidsniveau te verlagen. Die aanbeveling is onontbeerlijk, rekening gehouden met de verkeerstoename als gevolg van de nabij gelegen school en van de nieuwe inwoners. De keuze van het wegdektype zal doorslaggevend zijn voor de verspreiding van het verkeersgeluid.

- Het verkeer in de Klaver- en Delwartstraat afremmen om de overlast te beperken die wordt veroorzaakt door het verkeer naar en van de oude en nieuwe woningen.

Wat betreft de bodembestemming:

- Het sterk gemengde gebied ligt langs de kant van de Bergensesteenweg. Die indeling maakt het mogelijk om eventueel lawaai afkomstig van de activiteiten (handelszaken, kantoren, kmo's) plaatselijk te concentreren en beter te "beheren". Verder laat die indeling ook toe om het verkeer (afkomstig van het sterk gemengde gebied) voornamelijk naar de Bergensesteenweg af te leiden en zo te voorkomen dat het geluid zich verspreidt naar de bestaande residentiële kant (Delwart).

Wat betreft de inrichting van de openbare ruimtes en gebouwen:

- Het huizenblok ten zuiden van de Alexandre Pierrardstraat dichtbouwen. Dit zal de bestaande achtergevels en tuinen beschermen tegen het lawaai van de Bergensesteenweg.
- De voetgangersweg moet als een bufferzone ontworpen worden.
- De speelplaatsen langs de binnenkant van het bouwfront van de school voorzien: dit zal het geluid dempen en de buurtbewoners tegen het lawaai beschermen.
- Een ondergrondse parkeergarage aanleggen zodat de parkeerplaatsen 'snel' beschikbaar zijn (minder verkeer op de interne wegen = minder lawaai).
- De ventilatie-inrichtingen van de appartementsgebouwen moeten zo opgesteld worden dat ze geen overlast veroorzaken voor de bewoners.
- Bouwmaterialen gebruiken die de verspreiding van geluid beperken.

Wat betreft de afscherpende inrichtingen:

- Het bomengordijn bij het sportgebied behouden.
- Een voetgangersweg met bomenrijen aanleggen vanaf de Bergensesteenweg tot aan de Delwartstraat.
- Met geluidsabsorberende "materialen" werken in de openbare ruimtes (bijv.: hagen, struiken, grasperken, taluds...).

Wat betreft de toegang naar de bouwplaats:

- De rust van de bewoners die in en rond de BBP-perimeter wonen moet verzekerd worden. Het bouwverkeer moet snelle assen en brede wegen (Maurice Carémelaan > Lenniksebaan, Bergensesteenweg > Klaverstraat) nemen om naar de bouwplaats te gaan. Bovendien moeten de normale werkuren strikt nageleefd worden. Worden de werkzaamheden in verschillende fases uitgevoerd, dan moet uiteraard ook de rust van de nieuwe inwoners verzekerd worden. Zo nodig trillingwerende maatregelen voorzien.

Het BBP ligt vlak bij een zwart punt aangeduid in de Milieuconventie (Ring West, spoorlijn 50A, Bergensesteenweg, metro). Bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning is het daarom aanbevolen om extra op de beperking van lawaai en trillingen te letten en absorberende materialen te kiezen voor de verhardingen (materialen en vormen van de nieuwe constructies, bekleding van de openbare ruimtes, geluidsisolatie van de gebouwen, demping van technische installaties). Die aanbeveling zou zonder meer toegepast moeten worden wanneer er gebouwenblokken evenwijdig met bestaande constructies neergezet worden, op tamelijk korte afstanden van elkaar, zoals dat in de Klaverstraat het geval zal zijn.

3.5. MICROKLIMAAT

3.5.1. Belangen

- Zullen de bestaande constructies op de site minder zonlicht krijgen?
- Kan de bouw van nieuwe huizenblokken onaangename tocht- en windzones doen ontstaan?

3.5.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Zullen de bestaande constructies op de site minder zonlicht krijgen?

Schaduw op de bestaande gebouwen langs de Bergensesteenweg:

In de huidige toestand krijgen de tuinen en achtergevels van de gebouwen langs de Bergensesteenweg weinig zon naar de avond toe, door de aanwezigheid van de imposante EGTA-loods en een kantoorgebouw. De nieuwe gebouwen die in de plaats van de loods komen zullen een kleiner volume hebben en de achtergevels zullen dus meer zon krijgen.

Schaduw op de bestaande gebouwen in de Klaverstraat:

Het ontwerp plant de constructie van gebouwen op de plaats waar nu de loods van De Lijn staat. Die loods bestaat uit een benedenverdieping, een verdieping en een dak. De toekomstige gebouwen zullen een verdieping hoger zijn, maar zullen half zo diep zijn als de loods. De zonne-inval op de achtergevels zou dus niet significant veranderen. Voor de gevels van de bestaande woningen in de buurt van het kruispunt Klaverstraat – Bergensesteenweg zou er niets veranderen.

Schaduw op de bestaande gebouwen in de Alexandre Pierrardstraat:

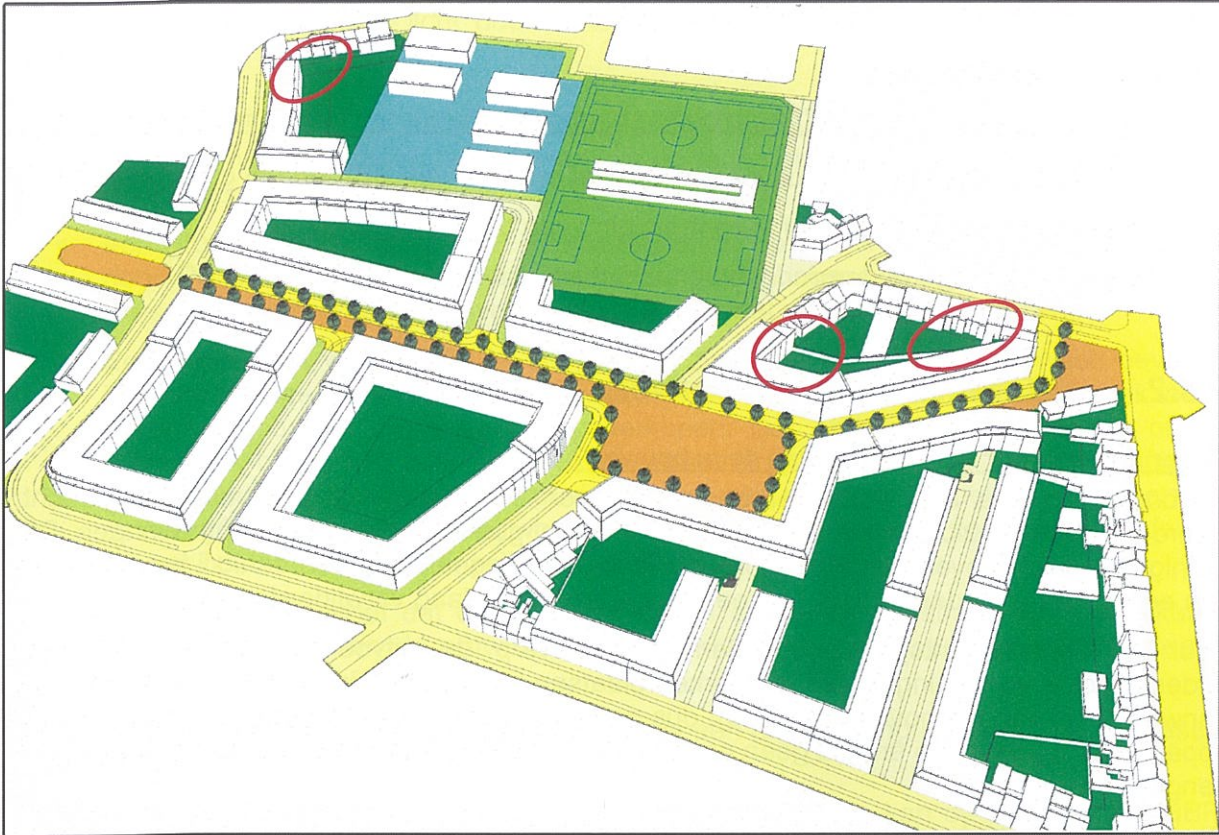
Het ontwerp plant de bouw van een nieuw huizenblok tussen de Alexandre Pierrardstraat en de weg voor het zacht verkeer. De nieuwe gebouwen komen ten zuiden van de bestaande gebouwen en zullen dus de zonne-inval op de achtergevels beperken. Toch zal die schaduw meevallen gezien het maximale toegestane bouwvolume (benedenverdieping + 3 verdiepingen + dak). De gebouwen vlak bij het kruispunt met de Bergensesteenweg zullen minder zon krijgen, vanwege de grote compactheid van het huizenblok op die plaats. Voor de andere constructies zal er globaal voldoende zonne-inval blijven.

Schaduw op de bestaande gebouwen in de Delwartstraat:

Het ontwerp plant de bouw van een klein huizenblok tussen de Delwartstraat en de nieuwe straat langs het voorzieningsgebied bestemd voor de nieuwe gemeenteschool. De nieuwe gebouwen komen ten zuiden van de bestaande gebouwen en zullen dus de zonne-inval op de achtergevels beperken. Die schaduw zal echter beperkt blijven en, volgens de stand van de zon, zullen alleen de huizen op de hoek van de Delwartstraat minder zon krijgen. Voor de andere constructies zal er globaal voldoende zonne-inval blijven. Het ontwerp plant ook de bouw van drie delen van gebouwen tegenover de bestaande gebouwen, maar dat zal geen significante gevolgen hebben voor de zonne-inval op de bestaande gebouwen die net buiten de perimeter in de Delwartstraat staan.

De schaduw tussen de nieuwe gebouwen zal beperkt blijven tot een deel van de tuinen van de gebouwen ten zuiden en ten westen. De voetgangersweg en het voetgangersplein zullen maar weinig overschaduwd worden door de gebouwen.

Indicatief schema voor de ruimtelijke indeling: schaduwproblematiek



Kan de bouw van nieuwe huizenblokken onaangename tocht- en windzones doen ontstaan?

In een stadsomgeving kunnen vooral twee aerodynamische effecten waargenomen worden: het ontstaan van wervelwinden veroorzaakt door grote gebouwen en een canyoneffect veroorzaakt door een smalle, rechte straat met hoge gebouwen.

Het ontwerp plant geen gebouwen met grote volumes, maar voorziet wel twee rechte straten waarlangs er gebouwen komen. Hoewel die straten in de richting van de overheersende winden georiënteerd zijn, worden ze niet als smal beschouwd (breder dan 20 m) en de gebouwen hebben beperkte volumes (benedenverdieping + verdieping + dak). Het gevaar voor een canyoneffect is dus verwaarloosbaar. De voetgangersweg heeft een oost-westoriëntatie en is dus niet rechtstreeks aan de overheersende winden onderworpen. De ring en de spoorweg (op hoge bermen) vormen eveneens een bescherming tegen de wind uit het zuiden.

3.5.3. Aanbevelingen

- Een canyoneffect in rechte straten vermijden door de aanplanting van bomen, een straatbreedte van minimaal 20 m, plaatselijke achteruitbouw en een onderbreking van de gevelrij indien dat nodig blijkt.
- Het open karakter van de site en voldoende achteruitbouw behouden om te veel rechtstreekse inzicht vanaf de overkant te vermijden.
- Bij voorkeur bomen planten langs bredere wegen.
- Groendaken aanleggen op alle oppervlakken waar dat mogelijk is (zelfs op oppervlakken van minder dan 100 m²).
- Groene elementen voorzien langs de voetgangersweg.

3.6. BODEM, ONDERGROND EN GRONDWATER

3.6.1. Belangen

- Zijn er risico's voor de stabiliteit van de gebouwen?
- Welke gevolgen heeft de uitvoering van het ontwerp van BBP op het grondwater?
- Bestaat er een gevaar voor verontreiniging van de ondergrond?
- Zijn er gevoelige ondergrondse infrastructuren aanwezig?

3.6.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Zijn er risico's voor de stabiliteit van de gebouwen?

De bodem van de BBP-perimeter bestaat uit een bovenlaag met beperkte draagkracht. Daaronder bevindt zich een dikke laag zand die heel goed geschikt is voor funderingen. Die weinig compacte bovenlaag is een probleem dat kan opgelost worden dankzij het uitgraven van een kelder of ondergrondse parkeergarage, zodat die laag verwijderd wordt.

Voor de appartementsgebouwen plant het ontwerp de uitvoering van een of twee ondergrondse verdiepingen om er parkeerplaatsen en kelders in onder te brengen. De aanwezigheid van die bovenlaag brengt dus geen specifieke meerkost met zich mee voor de appartementsgebouwen en zou geen grote bijkomende kosten met zich meebrengen voor de eengezinswoningen.

De grondwaterlaag bevindt zich op meer dan 10 meter onder de grond. Omdat het ontwerp alleen gebouwen met kleine volumes voorziet die slechts een of twee ondergrondse verdiepingen krijgen (totale diepte: 5 à 6 m), zou de uitvoering van die ondergrondse verdiepingen geen bouwproblemen met zich meebrengen, aangezien de basis zich boven de grondwaterlaag bevindt.

Er kan daarom aangenomen worden dat de geplande volumes geschikt zijn voor het bodemtype.

Welke gevolgen heeft de uitvoering van het ontwerp van BBP op het grondwater?

De uitvoering van het BBP houdt in dat het huizenblok Lennik/Delwart ondoorlaatbaar wordt (ongeveer 2/3 van de totale oppervlakte van het ontwerp van BBP).

Daar tegenover wordt de doorlaatbaarheid van bepaalde gebieden behouden (sportgebied, tuinen en moestuinen), terwijl de algemene doorlaatbaarheid van het huizenblok Lenniksebaan / Bergensesteenweg beduidend zou verbeteren dankzij de aanleg van tuinen en groene ruimtes.

Als het hemelwater dat op die nieuwe ondoorlaatbare oppervlakken valt, opgevangen wordt en in een rioleringsstelsel geloosd wordt, zal de grondwaterlaag onvermijdelijk minder water krijgen en zal het peil van de lokale grondwaterlaag dalen. Omdat de oppervlakte van de perimeter echter tamelijk klein is in verhouding tot het hele toevoergebied van de plaatselijke grondwaterlaag, zal het peil maar lichtjes dalen. Diverse maatregelen kunnen de daling van het peil inperken, zoals het gebruik van semidoorlaatbare verhardingen of percolatiesystemen voor het regenwater dat op de wegen wordt opgevangen (infiltratieputten of stormbekkens).

Omdat de eerste grondlagen van het zandtype zijn, zou een verlaging van het grondwaterpeil geen invloed hebben op de fysische kenmerken van de zones waarop de funderingen van de toekomstige gebouwen zullen steunen.

De ontwikkeling en inrichting van de openbare ruimtes binnen het BBP zouden de toevoer naar de grondwaterlaag dus licht doen afnemen, maar dit zou geen negatieve gevolgen hebben.

Bestaat er een gevaar voor verontreiniging van de ondergrond?

De perimeter omvat verschillende terreinen die opgenomen zijn in de wettelijke inventaris van potentieel verontreinigde bodems:

- een grondverontreiniging door koolwaterstoffen op een van de percelen uitgebaat door **De Lijn**. Dat perceel werd nauwkeurig afgebakend en getypeerd. Leefmilieu Brussel reikte een saneringsvergunning uit voor dat verontreinigde perceel.
- **Een klein deel van de EGTA-site**, omdat zich daar vroeger een carwash bevond. Volgens de vigerende wetgeving moet EGTA een bodemverkennd onderzoek laten uitvoeren vóór het zijn terrein mag verkopen. Dat onderzoek zal uitwijzen of de bodem en het grondwater al dan niet verontreinigd zijn. Wordt er verontreiniging vastgesteld, dan bepaalt de wetgeving dat er een risico-onderzoek moet volgen en dat de grond gesaneerd moet worden als dat risico-onderzoek zou aantonen dat er gevaar bestaat voor de menselijke gezondheid of voor het milieu.

Het planprogramma voorziet dat de sites van EGTA en De Lijn onafhankelijk van elkaar, maar ook onafhankelijk van de ontwikkeling van de rest van de perimeter geconverteerd kunnen worden.

Met de huidige indeling van de bestaande wegen is een ontwikkeling in onafhankelijke fases goed mogelijk.

Mochten de saneringsverplichtingen vertraging veroorzaken, dan kan de rest van het BBP zonder noemenswaardige problemen verder uitgevoerd worden.

Als de percelen van De Lijn niet geconverteerd kunnen worden, doet dat afbreuk aan de stedenbouwkundige coherentie van het programma: op die terreinen plant het BBP immers een deel van de voetgangersverbinding tussen de Vijverwijk en de Radwijk.

Zijn er gevoelige infrastructuren aanwezig?

In de ondergrond van de BBP-perimeter zijn er geen gevoelige ondergrondse infrastructuren aanwezig, met uitzondering van een ongebruikte aardgasleiding (diameter: 500 mm) die onder de Bergensesteenweg is ingegraven. Moet eveneens vermeld worden: de ondergrondse koker van de Neerpedebeek onder de Klaverstraat die zich op 3 meter onder het wegdek bevindt.

3.6.3. Aanbevelingen

- Nagaan of er in het saneringsplan van de De Lijn-site rekening werd gehouden met het programma van het BBP dat woningen plant in de buurt van of op de verontreinigde zone en informeren naar de uitvoeringsstatus van het saneringsplan.
- Nagaan of er rekening gehouden werd met de conversie van de EGTA-site bij de uitvoering van het typeringsonderzoek en het eventuele risico-onderzoek en bijbehorende saneringsplan.
- Controleren of er nog andere terreinen van de BBP-perimeter opgenomen zijn op de inventaris van potentieel verontreinigde gronden.
- De projectontwerper raadt ook een optimaal hergebruik van uitgegraven aarde aan om de site te nivelleren.

3.7. AFVAL- EN REGENWATER

3.7.1. Belangen

- Kan het distributiesysteem de watertoevoer aan?
- Kan de riolering de afvoer van het afvalwater aan?
- Kan de riolering de afvoer van het afstromend water aan?

3.7.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Kan het distributiesysteem de watertoevoer aan?

Elke Brusselaar verbruikt gemiddeld 113 l drinkwater per dag. In meer dan de helft van de gevallen hoeft dat geen drinkwater te zijn bijv. de tuin sproeien, de vloer schoonmaken, het toilet doorspoelen, de was doen...

Het afvalwater wordt doorgaans geëvalueerd aan de hand van het begrip "inwonerequivalent" (of IE). Dat is een raming van de hoeveelheid vervuild water die een huishoudelijke gebruiker produceert. Om het maximale leidingwaterverbruik te evalueren, nemen we aan dat elke IE ongeveer 120 l per dag gebruikt, dus ongeveer 43,8 m³ per jaar.

Het jaarlijkse verbruik gegenereerd door de nieuwe activiteiten kan bijgevolg op een maximum van 176.000 m³ geschat worden. Dat water zal geleverd worden door de Brusselse Intercommunale voor de Waterdistributie, afgekort tot BIWD.

Dat debiet kan verlaagd worden als het regenwater wordt opgevangen in regenwaterputten en gebruikt wordt.

Kan de riolering de afvoer van het afvalwater aan?

De perimeter van het BBP ligt in het stroombekken van de Zenne en in het opvangbekken voor afvalwater van het waterzuiveringsstation Zuid. Dat station is operationeel sinds 1 augustus 2000 en heeft een verwerkingscapaciteit van het afvalwater van 360.000 personen.

De volledige uitvoering van het ontwerp van BBP vertegenwoordigt een belasting in inwonerequivalenten tussen 3.350 IE en 4.100 IE (volgens het minimalistische of het maximalistische programma). De riolering "afvalwater" gepland binnen het BBP zou die debieten zonder problemen moeten aankunnen. Het huishoudelijk afvalwater kan volgens het principe van de zwaartekracht afgevoerd worden langs de bestaande riolering, naar de collector onder de Théo Lambertlaan.

Het afvalwater gegenereerd door het ontwerp vertegenwoordigt 0,9% van de totale capaciteit van het waterzuiveringsstation Brussel Zuid. Om problemen met de verzadiging van het wateropvangsysteem te vermijden, moet de lozing van regenwater in de riolering tot een minimum beperkt worden.

De behandeling van afvalwater d.m.v. waterbekkens werd onderzocht in het kader van deze studie. Het uitgebreide en natuurlijke karakter van dit systeem is echter niet geschikt voor de stedelijke context van de site en de bewoningsdichtheid gewenst door de gemeentelijke en gewestelijke overheden.

Kan de riolering de afvoer van het afstromend water aan?

Het beheer van regenwater is een belangrijke uitdaging voor de 21^{ste} eeuw geworden. Het noodweer van de voorbije jaren leerde ons dat de toenemende ondoorlaatbaarheid van de oppervlakken een probleem is dat de bestuurders ernstig moeten nemen. Vandaag is het ondenkbaar om dat water rechtstreeks in de opvangleidingen te lozen, want dat creëert overstromingen. Elk jaar valt er bijna 780 liter neerslag per vierkante meter in Brussel. Het grootste deel van dat water stroomt doorgaans van het dak en verdwijnt samen het afvalwater in de rioleringen. Bij hevige neerslag stromen er indrukwekkende hoeveelheden

water in de rioleringen, wat overstromingen doet ontstaan. Terwijl de beheerders van het zuiveringsstation niets kunnen aanvangen met dat helder water dat het zuiveringsrendement doet dalen. Daarom moeten er andere oplossingen overwogen worden, zoals een gescheiden afvoer, de installatie van drainerende greppels, regenwaterputten, groendaken, stormbekkens, doorlaatbare verhardingen enz.

Of het haalbaar is om het regenwater in het hydrografische net te storten:

De perimeter van het BBP ligt op een hoogvlakte, waar geen beken, bronnen of poelen zijn.

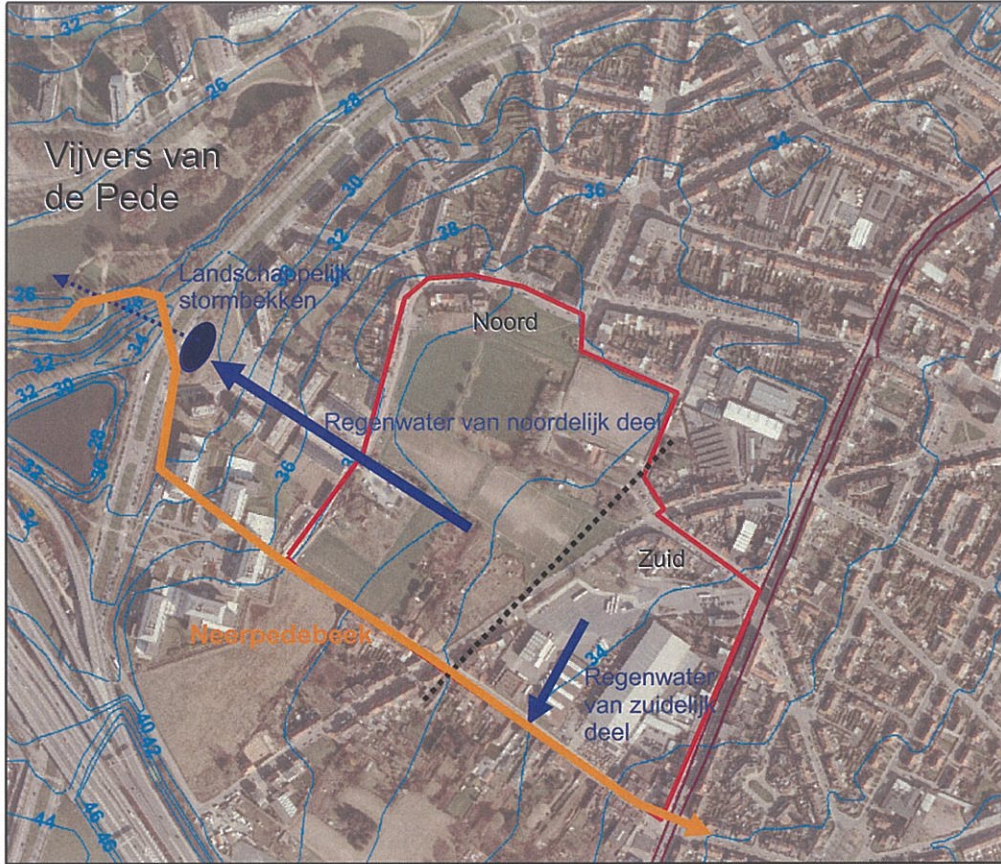
Het BBP grenst aan de ondergrondse koker van de Neerpedebeek die onder de Klaverstraat loopt. De koker leidt het water van de Neerpedebeek vanaf het Vijverpark, naast de Maurice Carémelaan, naar het kanaal, bij de sluis van Anderlecht. In die koker wordt er geen afvalwater geloosd. Wel wordt er huishoudelijk afvalwater geloosd stroomopwaarts van de koker, in het Neerpedegebied. De koker van de Neerpedebeek biedt dus een mogelijkheid om het afstroomwater naar het kanaal te lozen. Die mogelijkheid werd met de steun van het BIM onderzocht. **Dat onderzoek concludeerde dat het niet aanbevolen is om de koker van de Neerpedebeek te gebruiken om al het regenwater van het BBP af te voeren** (diameter niet afgestemd op de voorspelbare debieten, betrouwbaarheid van de metingen binnen in de koker...).

Om dit probleem op te lossen, kan de site in twee zones onderverdeeld worden. De voormalige site van De Lijn en EGTA (zuidelijk deel) kan het afstroomwater afvoeren naar de koker van de Neerpedebeek. Terwijl het afstroomwater van de noordelijke huizenblokken en het voetgangersplein door de zwaartekracht kan wegvloeien naar een stormbekken om van daaruit naar de vijvers van de Pede te stromen. Dat idee werd op prijs gesteld door de beheerder van de Pede-vijvers (de groendienst van de gemeente Anderlecht) en door het BIM. Die vijvers krijgen immers onvoldoende water, waardoor ze opwarmen en het water langdurig blijft staan (> onaangename geuren), wat de algen doet woekeren. Die oplossing zou dus in ieders belang zijn (de promotoren en de gemeente moeten dat water kwijt & de beheerders van de vijvers hebben water nodig). Naast een economisch voordeel, mogen we ook niet vergeten dat een natuurlijk stormbekken (natuurlijke oevers) esthetische en ecologische voordelen biedt in vergelijking met een gazon dat geregeld gemaaid moet worden.

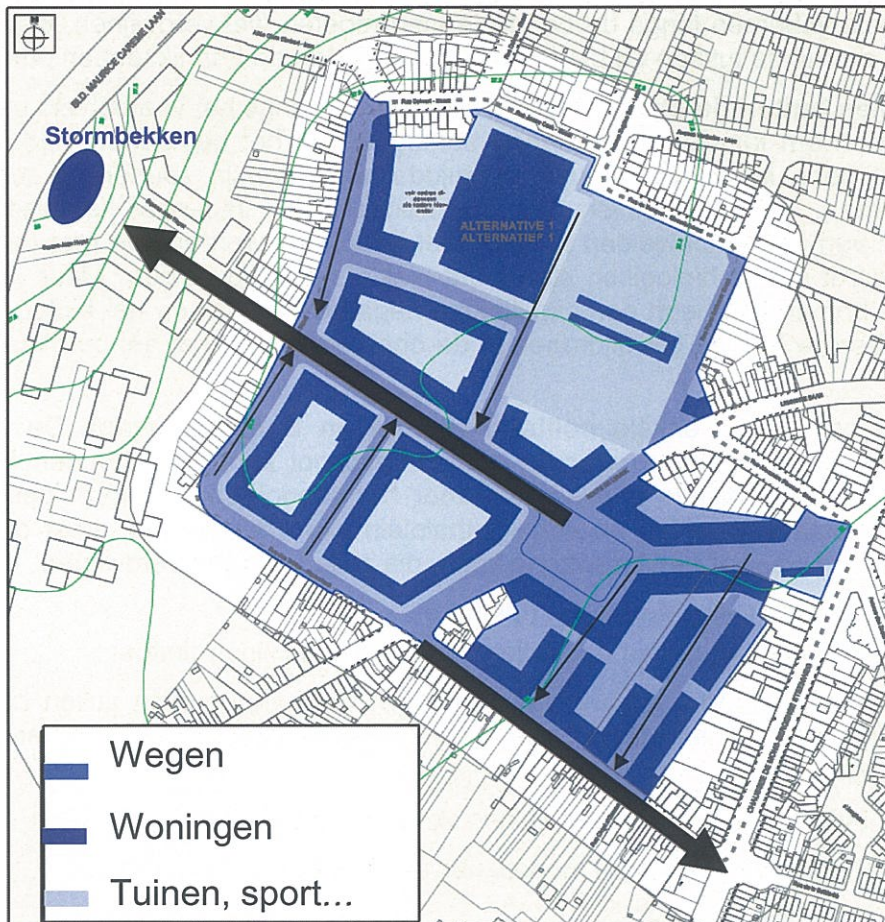
3.7.3. Aanbevelingen

- Niet al het regenwater van het BBP kan naar de koker van de Neerpedebeek geloosd worden. In overleg met het BIM en de beheerder van het Vijverpark, is het sterk aanbevolen om het grootste deel van dat water (voornamelijk afkomstig van de daken) af te voeren naar een stormbekken langs de Maurice Carémelaan om het van daaruit naar de Pedevijvers te laten stromen.
- Doorlaatbare of semidoorlaatbare verhardingen gebruiken, zoals drainerende tegels of klinkers.
- Groendaken op platte daken verplicht maken en ze sterk aanbevelen voor schuine daken.
- Aanbevelen om ten minste een wc, een binnenkraan (garage of wasplaats) en een buitenkraan op de regenwaterput aan te sluiten.
- Zones aanduiden waarin systemen voor waterinfiltratie kunnen ingegraven worden, bijv. onder de voetgangersweg.
- De plaatsing van een regenwaterput verplicht maken. Weliswaar regenputten met een dubbele overloop. Zo'n systeem maakt het mogelijk om over een permanent volume te beschikken en over een buffervolume dat de lozing van het afstroomwater moet spreiden. Die regenput zou uitsluitend het hemelwater op het dak opvangen.
- Met betrekking tot het volume legt de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening een ratio van minimaal 33 l/m² dakoppervlakte in horizontale projectie op.
- Een scheidingsinrichting voor koolwaterstoffen op openbare wegen en parkings opleggen.
- De opvang van regenwater verplichten voor de sportvelden (om het groen te begieten).

Principeschema voor de mogelijke lozing van het regenwater van het BBP naar de Pedevijvers



Principeschema voor de mogelijke lozing van het regenwater van het BBP naar de Pedevijvers



3.8. FAUNA EN FLORA

3.8.1. Belangen

- Welke gevolgen heeft de uitvoering van het ontwerp van BBP voor de bestaande plantengroei?
- Is het mogelijk om de bomenrijen binnen de perimeter te behouden?
- Welke zijn de gevolgen voor de groene ruimtes?

3.8.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Welke gevolgen heeft de uitvoering van het ontwerp van BBP voor de bestaande plantengroei?

Een groot deel van de bestaande plantengroei zou verdwijnen wanneer het ontwerp van BBP wordt uitgevoerd: de zones met kreupelhout en bosjes, hoogstammige bomen, hagen, drie percelen landbouwgrond die nog bewerkt worden, weiden en met gras begroeide braakliggende terreinen en een deel van de moestuinen. Op enkele alleenstaande hoogstammige bomen na, heeft de plantengroei binnen de perimeter van het BBP geen bijzondere biologische waarde. De plantenformaties binnen de perimeter kunnen wel schakelgebieden vormen waarlangs diverse soorten zich kunnen verplaatsen tussen de groene ruimtes van de nabije rand (Pajottenland). Die formaties zouden verdwijnen als gevolg van de ontwikkeling van het gebied.

Kunnen de hoogstammige bomen binnen de perimeter blijven staan?

De perimeter van het BBP omvat vier bomenrijen op de openbare weg (langs de Bloemtuilstraat, Delwartstraat, Alexandre Pierrardstraat en de Lenniksebaan). Die eerste drie straten zouden niet verbreed worden, zodat het behoud van de bomen niet in het gedrang komt. De kastanjabomen langs de Lenniksebaan moeten wel verdwijnen, want volgens het ontwerp zou de ruimte tussen de bestaande woningen en de Lenniksebaan smaller worden.

De bomenrijen buiten de openbare weg (populieren) langs het voetbalveld moeten wellicht geroid worden om kunstgras te kunnen aanleggen op het bestaande veld. Dat type van bomen heeft geen lange levensduur; op middellange termijn zouden ze toch vervangen moeten worden. De bomenrijen (beuken, lindes en Japanse kerselaars) rond de bijgebouwen van de voetbalvelden kunnen niet behouden worden. De rooi van de Japanse kerselaars wordt vanuit biologisch standpunt niet als nadelig gezien. Maar de rooi van de andere twee bomenrijen heeft een significante negatieve impact op het biologische vlak: het gaat om inheemse bomen die bijdragen in de ontwikkeling en het behoud van de stedelijke fauna.

Het ontwerp omvat ook enkele **solitaire bomen en bomengroepen**. De bomen in het voorzieningsgebied bestemd voor de gemeenteschool kunnen behouden blijven als dat mogelijk is in het definitieve ontwerp dat voor het schoolgebouw wordt geselecteerd. De bomen op de plaats waar het nieuwe voetbalplein wordt aangelegd, waar de nieuwe weg wordt ingericht of waar er een bouwzone komt, die zullen moeten verdwijnen.

Welke zijn de gevolgen voor de groene ruimtes?

Het ontwerp plant het behoud of de aanleg van diverse groene ruimtes:

- de aanleg van de voetgangersweg en het voetgangersplein zullen bijdragen in de vergroening van het midden van de site; daar worden immers bomenrijen of hagen aangeplant;
- groeninrichtingen in de verschillende zones rond de school;
- het behoud van een aantal moestuinen op de site;

- het behoud van ten minste twee van de drie bestaande voetbalvelden en van de omliggende inrichtingen die het groene karakter van dit deel van het BBP in stand houden.

3.8.3. Aanbevelingen

De studiegelastigde kan de volgende aanbevelingen doen:

- zo mogelijk de rij kastanjabomen langs de Lenniksebaan behouden;
- de rijen hoogstammige beuken en hoogstammige linden behouden;
- de voetgangersweg aanleggen met bomenrijen of zelfs met hagen die bovendien deze weg van de straat afschermen;
- de bomen op de site van de nieuwe school laten staan, een recreatieve groene ruimte aanleggen;
- een groene gordel rond het sport- en vrijetijdsgebied behouden, zo mogelijk de aanplanting van struik- en boomsoorten in het midden van het gebied aanmoedigen;
- de aanleg van drie moestuingebieden aanmoedigen;
- een "droog" stormbekken met prairiebeplanting voorzien in het lage deel van het BBP, langs de Maurice Carêmelaan.

3.9. ENERGIE

3.9.1. Belangen

- Is de uitvoering van het ontwerp van BBP verenigbaar met de toevoer en distributie van gas en elektriciteit?
- Is het aangewezen om een stedelijk verwarmingssysteem te installeren?
- Zullen de toekomstige constructies zo opgesteld zijn dat ze van zonne-energie gebruik kunnen maken?
- Kunnen de ecologische bouwprincipes toegepast worden op dit ontwerp van BBP?

3.9.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Is de uitvoering van het ontwerp van BBP verenigbaar met de toevoer en distributie van gas en elektriciteit?

De perimeter van het BBP omvat geen transportinfrastructuren voor energie zoals gasleidingen onder hoge druk of hoogspanningskabels. Alle wegen binnen de perimeter herbergen wel infrastructuur die de lokale gas- en elektriciteitsdistributie verzekeren voor de bestaande activiteiten. Om na te gaan of de bestaande netten zullen volstaan voor de toekomstige activiteiten, moet het toekomstige gas- en stroomverbruik geraamd worden. Vele parameters die de toekomstige gas- en elektriciteitsvraag beïnvloeden zijn echter nog niet gekend. Volgens Sibelga zouden de bestaande netten volstaan om aan de vraag te voldoen, maar dat toekomstige potentieel zal opgenomen worden in de planning van toekomstige investeringen. Bovendien verbindt de maatschappij zich ertoe te voldoen aan de specifieke behoeften van de nieuwe activiteiten wanneer ze de ontwerpen voorgelegd krijgt.

Is het aangewezen om een stedelijk verwarmingssysteem te installeren?

Een stedelijk verwarmingsnet houdt in dat er lokaal thermische energie geproduceerd en verdeeld wordt. De warmte wordt geproduceerd in een centrale stookplaats en wordt via leidingen bij de gebruikers gebracht in de vorm van stoom of warm water. Daarvoor kunnen verschillende types van brandstoffen gebruikt worden: stookolie, aardgas, warmwaterbronnen, biomassa (hout of stro) en huishoudafval. Zo'n installatie biedt meerdere economische voordelen (lagere prijs, levensduur, plaatswinst), maar ook sociale (eenvoudiger onderhoud, zekerheid...) en ecologische voordelen. De plaatsing van een stedelijke verwarmingsinstallatie is een beslissing op lange termijn, zowel voor de bewoners als voor de eigenaars. Voor een stedelijk verwarmingsnet moeten er bijkomende uitrustingen geplaatst worden, maar die kosten worden gecompenseerd door de voormelde voordelen. Wat betreft de keuze van de brandstof, zijn er twee keuzes mogelijk: aardgas en biomassa-hout. Aan de andere brandstoffen hangen er immers vele nadelen vast.

Omdat er bijkomende infrastructuur en ruimte nodig zijn om de houtbiomassa op te slaan, lijkt aardgas op het eerste gezicht de meest aangewezen keuze.

Zullen de toekomstige constructies zo opgesteld zijn dat ze van zonne-energie gebruik kunnen maken?

Als een woning juist georiënteerd is, kan zonne-energie op twee manieren gebruikt worden:

- actief gebruik van zonne-energie dankzij de plaatsing van thermische panelen of fotovoltaïsche panelen;
- passief gebruik van zonne-energie dankzij een uitbreiding van de verticale beglaasde oppervlakken.

Om zonne-energie actief te gebruiken, moeten de huidige zonnepanelen tussen 20° en 45° hellen en zo veel mogelijk naar het zuiden gericht zijn; de richting zuidoost en zuidwest zijn de uiterste haalbare oriëntatie.

Het ontwerp plant de dakhellingen in twee grote richtingen, voornamelijk dan de eengezinswoningen:

- een zuidzuidwest oriëntatie die erg gunstig is voor het actieve gebruik van zonne-energie;
- een zuidzuidoost oriëntatie die gunstig is voor het actieve gebruik van zonne-energie.

Globaal zijn de daken dus gunstig gericht om van zonne-energie gebruik te maken.

Voor de platte daken – voornamelijk de appartementsgebouwen – kan men overwegen om panelen schuin te monteren op lichte structuren die in ongeacht welke oriëntatie gericht kunnen worden. De oriëntatie van het gebouw speelt dus geen rol voor die techniek.

Om zonne-energie passief te gebruiken, zijn aangebouwde woningen in een oost-westas gunstig gelegen om er passiefwoningen van te maken. Alleen de gebouwen in de Klaverstraat zijn ongunstig gelegen. Toch is die parameter niet erg strikt en kunnen er, mits een aangepast ontwerp, passiefconstructies gebouwd worden ongeacht de oriëntatie.

De opstelling van de toekomstige constructies is dus verenigbaar met het gebruik van zonne-energie en de middelhoge volumes van de gebouwen zouden een optimale captatie van zonne-energie niet verhinderen.

Kunnen de ecologische bouwprincipes toegepast worden op dit ontwerp?

Voor de uitvoering van dit ontwerp kunnen er energie-efficiënte bouwmaterialen gebruikt worden. Ongeacht de bouwmethode, zal de keuze van de materialen afhangen van de energieprestaties en de inertie die men wil bereiken. Enkele voorbeelden van materialen: houtskelet, baksteen en bepleistering op de buitenmuren.

De nieuwe gebouwen moeten voldoen aan bepaalde minimale isolatievereisten opgelegd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die waarden zijn slechts minimale kwaliteitsvereisten; daarom is het aanbevolen om hogere normen te volgen om aan de principes van het ecologisch bouwen te voldoen.

Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen is verenigbaar met de uitvoering van het ontwerp.

Thermische en fotovoltaïsche zonnepanelen, maar ook groendaken zijn haalbaar voor de toekomstige constructies.

3.9.3. Aanbevelingen

- Zo mogelijk een zone vrijhouden voor de installatie van een centrale stookruimte;
- Voorschriften opstellen die de installatie van centrale stookruimtes in bepaalde bebouwbare gebieden toelaten;
- Het zacht verkeer bevorderen;
- Vermijden dat zonnepanelen een negatieve impact hebben op de esthetiek vanaf de openbare ruimte;
- Een zone voorzien waarin een nieuwe hoogspanningscabine geïnstalleerd kan worden;
- Voor een optimaal ontwerp van de woongebouwen moet:
 - het transmissieverlies tot een minimum beperkt worden;
 - het verlies via de verluchting tot een minimum beperkt worden;
 - de zonnewinst in de winter maximaal benut worden;
 - Om het gevaar voor verhitting in de woningen te beperken, wordt de voorkeur gegeven aan natuurlijke verluchting.

- Om zonne-energie te gebruiken, moet deze volgorde nageleefd worden:
- het dakoppervlak gebruiken om thermische zonnepanelen te plaatsen;
- het resterende dakoppervlak gebruiken om fotovoltaïsche zonnepanelen te plaatsen;
- De aanleg van groendaken bevorderen (zelfs op daken van minder dan 100 m²).

3.10. AFVAL

3.10.1. Belangen

- Hoeveel afval (ton/jaar) zou de volledige uitvoering van het ontwerp van BBP produceren?
- Welke zijn de afvalinzamelingsmogelijkheden op de site of in de nabije omgeving?
- Wat met het afval van de bouwplaats?

3.10.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Hoeveel afval (ton/jaar) zou de volledige uitvoering van het ontwerp van BBP produceren?

Het beste afval is het afval dat vermeden wordt.

De uitvoering van het BBP zal de hoeveelheid afval binnen de perimeter significant doen toenemen, aangezien er 3.000 tot 3.750 nieuwe bewoners zouden bijkomen. In Brussel produceert elke inwoner naar schatting gemiddeld 360 kg huishoudafval per jaar; dat is 1 kg per dag. Die hoeveelheid is verdubbeld sinds 1970. Sinds 2003 zouden de hoeveelheden zich min of meer stabiliseren (sensibilisering, preventiebeleid, nieuwe tarieven...).

Rekenen we die hoeveelheid om naar het niveau van het BBP, dan zouden de nieuwe inwoners tussen 1.000 en 1.400 ton/jaar produceren; dat is $\pm 3,6$ ton/dag.

De gemiddelde samenstelling van het huishoudafval dat in bulk wordt ingezameld zal de komende jaren sterk evolueren, omdat de selectieve inzamelingen blijven uitbreiden.

Wat betreft het afval van de productieactiviteiten op de schaalgrootte van het BBP: die ondernemingen zullen een vergunning moeten aanvragen wanneer ze willen starten.

Omdat het type van handelszaken niet in het BBP gedefinieerd wordt, kan er in dit stadium onmogelijk nagegaan worden welk en hoeveel afval ze zullen produceren.

Welke zijn de afvalinzamelingsmogelijkheden op de site of in de nabije omgeving?

Gezien de dichtheid gedefinieerd in het BBP-programma en aangezien het gewestelijk containerpark gemakkelijk bereikbaar is vanuit de onderzochte perimeter, lijkt de opening van een – zelfs klein – containerpark niet aangewezen, zelfs niet wanneer de gemeente Anderlecht niet langer over een containerpark zou beschikken.

Het huisvuil (witte zakken) wordt twee keer per week opgehaald, recyclebare PMD-verpakkingen (blauwe zakken) en papier + karton (gele zakken) worden 1 keer per week opgehaald.

Omdat glas niet aan huis wordt opgehaald in het Brussels gewest, moet glas gedeponeerd worden in de aanwezige glasbollen in de wijk. In de perimeter staan er nu al enkele glasbollen. De capaciteit ervan kan wel opgevoerd worden, omdat het BBP de realisatie van woningen plant waarin een aantal nieuwe gezinnen zullen komen wonen die niet te verwaarlozen hoeveelheden glasafval zullen produceren. Dergelijke containers worden bij voorkeur neergezet op centrale plaatsen waar mensen nog om andere redenen naartoe komen. Zo kunnen er ondergrondse glasbollen geïnstalleerd worden in de buurt van de toegang naar de school, het openbaar plein of de bovengrondse parking langs het sportterrein.

Wat betreft het groen afval, zou het interessant zijn om collectieve compostpunten te voorzien, waar het organische afval verwerkt wordt van de gezinnen en van de beheerders van de tuinen, de groene achteruitbouwstroken en de stadsmoestuinen.

Wat met het afval van de bouwplaats?

Het BIM publiceerde in 2009 een gids voor het beheer van bouw- en sloopafval.

Die gids is een praktisch hulpmiddel om, tijdens de dagelijkse werkzaamheden, de afvalstroom op een gezonde en milieuvriendelijke manier te beheren. In de gids staan ook oplossingen om verschillende types van afval te hergebruiken dankzij een beheerhiërarchie van dat afval (types van afval + types van bouwplaatsen: wegebouw – gebouwen) en dankzij het sorteren van afval op de bouwplaats.

Daarnaast worden er oplossingen voorgesteld om de effecten te beperken van trillingen, stof, lawaai en bouwverkeer tijdens de werkzaamheden.

3.10.3. Aanbevelingen

De studiegelastigde kan de volgende aanbevelingen doen:

- Gesorteerde afvalinzameling faciliteren bij de grote woontiteiten;
- Voldoende afvalinzamelpunten voorzien in functie van de nieuwe gebruikers van de site;
- De installatie van ondergrondse containers bevorderen om hygiëne-, esthetiek- en lawaairedenen. Die container moet wel toegankelijk blijven voor de vuilniswagens.
- Om het verkeer op de site te optimaliseren, zouden er opslaglokalen per blok voorzien moeten worden. In de mate van het mogelijke bevinden die lokalen zich:
 - in de buurt van liften of trappenhuizen;
 - bij voorkeur op dezelfde verdieping als deze waar de vuilniswagens komen laden;
- Een geregelde ophaling van huisvuil voorzien (cf. Net Brussel);
- Een geregelde ophaling van het afval van het sportgebied en de school voorzien;
- De gids voor het beheer van bouw- en sloopafval 2009 volgen; het bouwafval zo veel mogelijk beperken;
- Ecologisch bouwen aanmoedigen om hergebruik, heraanwending ter plaatse en recycling van afval zo veel mogelijk te stimuleren.
- De inrichting van een composteringszone aanmoedigen (cf. moestuinen binnen in huizenblokken).

3.11. LUCHTKWALITEIT

3.11.1. Belangen

- Zal de uitvoering van het ontwerp van BBP de luchtkwaliteit beïnvloeden?

3.11.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Zal de uitvoering van het ontwerp van BBP de luchtkwaliteit beïnvloeden?

Momenteel wordt de BBP-perimeter omgeven door diverse drukke wegen, zoals de Bergensesteenweg, de Ring en de Maurice Carêmelaan. Dat heeft onvermijdelijk een impact op de luchtkwaliteit in de BBP-perimeter en veroorzaakt een grotere verontreiniging door de uitlaatgassen van het wegverkeer.

In de nabije perimeter zijn geen significante industrieactiviteiten te vinden.

Het ontwerp van BBP biedt kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) en zeer kleine ondernemingen (zko's) de mogelijkheid om zich op de site te vestigen. Die herontwikkeling sluit aan op het ambachtelijke karakter van de percelen langs de Bergensesteenweg. Afhankelijk van de verschillende bestemmingen/conversies en activiteiten die daaruit kunnen voortvloeien, neemt de projectontwerper aan dat de uitstoot van broeikasgassen, binnen de perimeter, voornamelijk geproduceerd zal worden door de verwarmingsinstallaties van de verschillende activiteiten en door het gemotoriseerd verkeer op de wegen binnen het BBP. Omdat er zich ook kmo's op de site mogen vestigen, valt niet uit te sluiten dat bepaalde activiteiten een grote hoeveelheid stof uitstoten (schrijnwerkerij, steenhouwerij, voorbeeld Frans Halsstraat enz.).

3.11.3. Aanbevelingen

Omdat de voorspelbare aantasting van de luchtkwaliteit binnen de perimeter hoofdzakelijk aan een verkeerstoename te wijten zal zijn, verdient het aanbeveling om geschikte maatregelen te treffen om het verkeer te beperken en de schadelijke uitstoot van voertuigen te beperken. De algemene doelstelling van de toekomstige wegeninrichtingen moet zijn: de vertraging van het verkeer dat toch vlot moet doorstromen (hoofdstuk mobiliteit):

- Het zacht verkeer binnen de perimeter aanmoedigen en tegelijk het gemotoriseerd verkeer beperken (cf. voetgangersweg + lusvormige verkeerstrajecten in één richting);
- de bereikbaarheid van de kmo's bevorderen en leveringszones voor de handelszaken inrichten (opdat leveranciers niet eindeloos naar een parkeerplaats moeten zoeken);
- als er geen stadsverwarming komt (zie hoofdstuk energie), moet de plaatsing van energiezuinige verwarmingsinstallaties die zo min mogelijk broeikasgassen uitstoten aangemoedigd worden.

3.12. DE MENS

3.12.1. Belangen

- Welke zijn de effecten van het ontwerp van BBP op het leefkader van de inwoners in en rond de perimeter?
- Welke gevolgen heeft het ontwerp voor de veiligheid van gebruikers en buurtbewoners?
- Kunnen de moestuinen behouden worden?

3.12.2. Effecten van het ontwerp van BBP

Welke zijn de effecten van het ontwerp van BBP op het leefkader van de inwoners in en rond de perimeter?

Het ontwerp van BBP plant de ontwikkeling van nieuwe collectieve voorzieningen zoals een gemeenteschool en –crèche. Die voorzieningen zullen het onthaalaanbod in de buurt doen toenemen en het leefkader van de inwoners significant verbeteren.

Het BBP-programma streeft ook naar een herstructurering van de sportinfrastructuren. Die nieuwe voorzieningen zullen de voetbalomstandigheden verbeteren en nieuwe mogelijkheden voor zaalsporten bieden. De effecten op dat vlak zijn dus beduidend positief. Wat betreft de openbare ruimtes, worden er nieuwe wegen aangelegd binnen de perimeter. Dit is een interessante gelegenheid om een comfortabel voetgangers- en fietsverkeer te benadrukken.

Momenteel wordt de perimeter van het BBP omgeven door handelszaken en grootwarenhuizen langs de Bergensesteenweg. De handelsactiviteit langs de steenweg zal versterkt worden door de introductie van nieuwe handelszaken en een betere aantrekkelijkheid dankzij de nieuwe activiteiten die in de perimeter gevestigd zullen worden.

Welke gevolgen heeft het ontwerp voor de veiligheid van gebruikers en buurtbewoners?

De uitvoering van het BBP zal het autoverkeer doen toenemen op de meeste wegen binnen en rond de perimeter. Die verkeerstoename is een onvermijdelijke bron van ongevallen. Toch biedt het ontwerp de mogelijkheid om de rijomstandigheden in de Delwartstraat en op het einde van de Klaverstraat aanzienlijk te verbeteren en om een gedeelte van de Lenniksebaan veiliger te maken.

De uitvoering van het ontwerp zal de sociale controle overdag en 's avonds opvoeren, de animatie in de wijk verbeteren, sluikestortingen onder het kreupelhout voorkomen en de openbare verlichting verbeteren. Toch kunnen bepaalde elementen een negatief effect hebben, zoals het gebruik van de sportvelden en het openbare plein door groepen in de avond, wat overlast kan veroorzaken.

Kunnen de moestuinen behouden worden?

Het programma van het BBP plant de ontwikkeling van het grootste deel van de onbebouwde terreinen. Dus ook de huidige stadsmoestuinen. Om dat verlies te compenseren, wordt er gepland om het midden van bepaalde binnenhuizenblokken voor te behouden voor stadsmoestuinen. Al zal die oppervlakte (0,4 ha) uiteraard niet zo groot zijn als de 1,3 ha die momenteel bewerkt wordt.

3.12.3. **Aanbevelingen**

De studiegelastigde kan de volgende aanbevelingen doen:

- Nieuwe stadsmoestuinen aanleggen binnen in de huizenblokken en op de percelen die aan de school grenzen;
- De installaties van het sportgebied moeten in het kader van de wijk geïntegreerd worden, zodat huisvesting en sport naast elkaar kunnen bestaan; het is aanbevolen om de bestaande hoogstammige bomen te behouden of te vervangen (deze dempen de verlichting);
- nieuwe bomenrijen met hoogstammige bomen en/of dichte hagen aanplanten (deze filteren het geluid);
- de nodige omheiningen plaatsen om de veiligheid te verzekeren;
- een openbare parking aanleggen onder het plein en private parkings onder de appartementsgebouwen zodat gebruikers/buurtbewoners niet nodeloos rondrijden op zoek naar een parkeerplaats.