

**MILIEUEFFECTENRAPPORT M.B.T. DE
AANVRAAG VOOR EEN BOUWVERGUNNING
VOOR HET VERBOUWEN VAN EEN
HANDELSRUIMTE EN APPARTEMENTEN TOT
DE UITBREIDING VAN EEN SCHOOLGEBOUW
IN DE LEOPOLD I-STRAAT TE JETTE**

Studiebureau:



Milieumanagement
en ruimtelijke ordening

Chemin des Deux Fermes, n°1
B-1331 RIXENSART
tel. : 32-2-318-31-70 - fax : 32-2-318-31-63
e-mail : info@asterconsulting.be

INHOUDSOPGAVE

DEEL 1 : ALGEMENE BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN VOORWERP VAN DE AANVRAAG .. 1

1. Context van dit rapport.....	1
1.1. Administratieve gegevens	1
1.2. Context van onderhavig milieueffectenrapport	1
1.3. Aanvrager	2
1.4. Projectauteur	2
1.5. Auteur van het MER	2
1.6. Tijdsreferenties van het MER.....	3
1.7. Vastgelegde geografische studiegebieden.....	3
1.8. Informatiebronnen	3
2. Situering van het voorwerp van de aanvraag	5
2.1. Ligging.....	5
2.2. Bestaande feitelijke situatie.....	6
2.3. Kadastrale gegevens	6
2.4. Historische activiteiten en kwaliteit van de bodem.....	7
3. Verantwoording van het ontwerp, beschrijving van doelstellingen en uitvoeringsplanning.....	8
3.1. Algemeen voorwerp van de aanvraag	8
3.2. Korte voorstelling van het ontwerp	9
3.3. Beschrijving van de uitbatingsfase	10
3.4. Algemene beschrijving van de geplande technische installaties.....	10
3.5. Beschrijving van de werffase.....	11
3.6. Schets van de voornaamste vervangoplossingen die de opdrachtgever heeft bestudeerd en beknopte samenvatting van de voornaamste redenen voor zijn keuze, rekening houdende met de milieueffecten	11
4. Bestaande rechtstoestand	11
4.1. Algemeen overzicht van de rechtstoestand	11
4.2. Gewestelijke stedenbouwkundige verordening	12
4.3. Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)	13
4.4. Bijzonder Bestemmingsplan (BBP)	14
4.5. Administratief historiek van de site	16

DEEL 2 : MILIEUEFFECTENANALYSE VAN HET PROJECT EN DE WERF 17

1. Bodem, grondwater en oppervlaktewater	17
1.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren.....	17
1.2. Geplande toestand	17
1.3. Werffase	17
1.4. Conclusies	17
2. Afvalwater, regenwater en leidingwater	18
2.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren.....	18
2.2. Geplande toestand	18
2.3. Werffase	18
2.4. Conclusies	19
3. Luchtkwaliteit, energie en microklimaat.....	19
3.1. Inleiding.....	19
3.2. Bestaande toestand en potentiële risico-activiteiten.....	19
3.3. Geplande toestand en voorspelbare situatie.....	19
3.4. Werffase	20
3.5. Conclusies	20
4. Fauna en flora	20
4.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren.....	20
4.2. Geplande toestand	20
4.3. Werffase	20
4.4. Conclusies	20

5. Stedenbouw, landschap en erfgoed	21
5.1. Bestaande toestand.....	21
5.2. Voorspelbare situatie.....	23
5.3. Werffase	23
5.4. Geplande toestand	23
5.5. Conclusies	25
6. Mobiliteit	25
6.1. Bestaande toestand.....	25
6.2. Voorspelbare situatie.....	30
6.3. Werffase	30
6.4. Geplande toestand	31
6.5. Conclusies	32
6.6. Andere milieudomeinen rond de menselijke omgeving.....	32
7. Wisselwerkingen tussen de factoren	36
DEEL 3 : NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING.....	37

LIJST VAN BIJLAGEN

BIJLAGE 1 Berekeningsmodel voor buffering regenwater

DEEL 1 : ALGEMENE BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN VOORWERP VAN DE AANVRAAG

1. Context van dit rapport

1.1. Administratieve gegevens

Voorwerp van de aanvraag	Verbouwen handelsruimte en appartementen tot uitbreiding schoolgebouw
Type procedure	Stedenbouwkundige vergunning
Situering van de aanvraag	Leopold I-straat 362, te 1090 Jette
Lambert 72-koordinaten	Centrum van de site : X=147.430m, Y=173.743m
Aanvrager	VZW Sint-Goedele Brussel – Verheydenstraat 39, B-1070 Brussel
Auteur van het MER	ASTER Consulting bvba
Bevoegde overheid:	Gemeentecollege Jette

1.2. Context van onderhavig milieueffectenrapport

De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning die het voorwerp is van onderhavig milieueffectenrapport heeft tot doel het verbouwen van handelsruimte en appartementen tot de uitbreiding van het bestaande schoolgebouw (Sint-Michiëlsschool). Het project voorziet de afbraak van bestaande leegstaande gebouwen en de bouw van nieuwe schoollokalen, bureaus, turnzaal en een broodrefter, op gekadastreerde terreinen in de gemeente Jette gelegen te Leopold I-straat.

Het milieueffectenrapport wordt wegens volgende reden vereist :

- In het kader van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning, conform bijlage B van de BWRO die de aan een effectenstudie onderworpen projecten opsomt en meer bepaald met betrekking tot punt 24 van dit bijlage gaande over het scheppen van sport- culturele, vrijetijds-, school- en sociale voorzieningen waarin meer dan 200 m² toegankelijk is voor het gebruik van die voorzieningen.

Een verbrandingsinstallatie is voorzien voor de verwarming van de lokalen en de productie van warm water. Het vermogen van deze installatie is echter 86 kW en dus niet geklasseerd.

Het onderhavige milieueffectenrapport wordt dus bijgevoegd aan de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning.

In procedure termen, wordt gespecificeerd dat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning in vooronderzoek genomen wordt door de gemachtigde ambtenaar door de noodzaak van een milieueffectenrapport eraan toe te voegen.

1.3. Aanvrager

De vergunningsaanvraag wordt ingediend door de VZW Sint-Goedele, beheerder van de huidige Sint-Michielschool.

Naam	VZW Sint-Goedele
Sociale zetel	Verheydenstraat 39, B-1070 Brussel
Projectverantwoordelijke	Piet Vandermot
Tel.	02/520.05.72
E-mail	info@sint-goedele.be
Internet	www.sint-goedele.be

De vzw Sint-Goedele Brussel groepeert 5 kinderdagverblijven, 13 basisscholen, 4 secundaire scholen, 1 centrum voor volwassenenonderwijs en 2 initiatieven voor buitenschoolse opvang. De ruim 6 500 kinderen, leerlingen en cursisten zijn gehuisvest op 24 campussen. De vzw Sint-Goedele Brussel stelt ongeveer 1.300 personeelsleden te werk.

1.4. Projectauteur

Naam	OSK-AR architecten cvba
Sociale zetel	Oudesmidsestraat 27, B-1700 Dilbeek
Projectverantwoordelijke	Nicolas Raemaekers
Tel.	02/567.13.33
E-mail	info@osk-ar.be
Internet	www.osk-ar.be

OSK-AR heeft ruime ervaring met het ontwerpen en realiseren van gebouwen en de bijhorende omgevingswerken, zowel voor private opdrachtgevers als voor openbare besturen.

Haar werkgebied spreidt zich uit over Vlaanderen en Brussel. De referentielijst bevat kantoor- en commerciële ontwikkelingen, bejaardenhuisvesting, sociale huisvesting, woonprojecten, scholen, projecten in de culturele sector, sportinfrastructuur, e.a.

1.5. Auteur van het MER

Naam	ASTER Consulting bvba
Sociale zetel	Chemin des Deux Fermes 1, B-1331 Rixensart
Projectverantwoordelijke	Serge Paduart
Tel.	02/318.31.70
Fax	02/318.31.63
E-mail	info@asterconsulting.be
Internet	www.asterconsulting.be

ASTER Consulting maakt deel uit van de Europese groep CSD Ingenieurs die actief is in engineering en milieumanagement. Het verschaft advies in volgende thema's: stedenbouw en ruimtelijke ordening, milieueffecten, industriële en natuurlijke risicomanagement, bodemsaneringen, afvalbeheer, ecologie, duurzaam bouwen, energie, mobiliteit...

ASTER Consulting is een door de BIM erkende studiebureau voor de uitvoering van effectenstudies in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Volgende personen hebben bijgedragen aan dit milieueffectenrapport:

- Projectverantwoordelijke: Serge PADUART: licentiaat in toegepaste economische wetenschappen;
- Adnan VANDENBROUCKE: bio-ingenieur;
- Emmanuel SOUBRIER: MSc in de landschapsarchitectuur.

1.6. Tijdsreferenties van het MER

De tijdsreferenties die aangenomen werden om de milieueffecten te bestuderen zijn als volgt gedefinieerd :

- Bestaande toestand: 2016
- Voorspelbare situatie: 2017
- Geplande toestand: 2017-2018

De voorspelbare situatie komt overeen met de start van de werken (afbraak en uitgravingen).

De geplande toestand komt overeen met het einde van de werf en de opening van de geplande gebouwen.

1.7. Vastgelegde geografische studiegebieden

De specifieke geografische gebieden voor de verschillende domeinen zijn als volgt vastgelegd :

- Voor de mobiliteitsaspecten, strekt de perimeter zich uit tot ongeveer 500 meter rond de site ;
- Voor de landschaps- en stedenbouwkundige aspecten: het geografische gebied, geïllustreerd in hoofdstuk 5 Stedenbouw, landschap, strekt zich uit van de Leopold I-straat in het noorden, de Charles Woestelaan in het oosten, de Levis Mirepoixlaan en de Fernand Pirestraat in het zuiden en de De Keersmaekerstraat in het westen;
- Voor water, bodem, fauna en flora: de zone die overeenkomt met de site zelf;
- Voor de geluidsaspecten, klimaat en lucht: de zone die overeenkomt met de site zelf uitgebreid tot de dichtstbijzijnde woningen;
- Voor de mens en de veiligheidsaspecten: de zone die overeenkomt met de site zelf;
- Voor de socio-economische aspecten, de betrokken wijk, de gemeente en het gewest.

1.8. Informatiebronnen

Dit rapport is opgesteld op basis van veldonderzoek en analyses die uitgevoerd werden in 2016 alsook op bestaande gegevens en documenten.

Dit milieueffectenrapport is o.a. gebaseerd op volgende documenten:

- Vergunningsaanvraag 'Verbouwen handelsruimte en appartementen tot uitbreiding schoolgebouw 'Sint-Michiëlsschool)', stand 14/06/2016.
- Uitvoeringsplannen opgesteld door het architectenbureau OSK-AR.
- Verkennend bodemonderzoek VZW SINT GOEDELE BRUSSEL, Onderzoekslocatie Leopold I-straat 360B 1090 Jette - Projectnr.: 16/408; MAVAV.

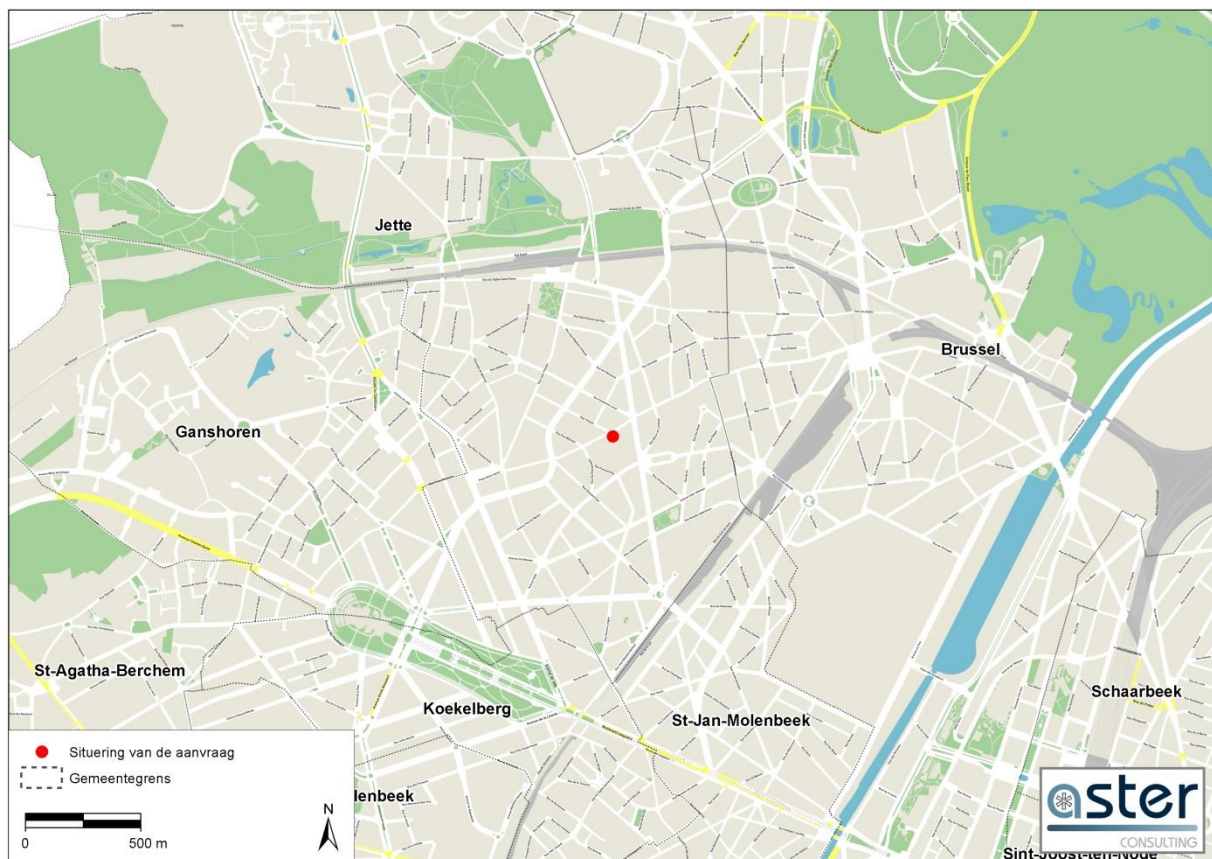
2. Situering van het voorwerp van de aanvraag

2.1. Ligging

De terreinen die door de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning betrokken zijn, bevinden zich in het zuidelijke deel van de gemeente Jette.

De site ligt in de wijk « Essegheem », meer bepaald in het bouwblok dat wordt omgeven door de Leopold I-sstraat in het noorden, de Charles Woestelaan in het oosten, de Levis Mirepoixlaan en de Fernand Pirestraat in het zuiden en de De Keersmaeckerstraat in het westen.

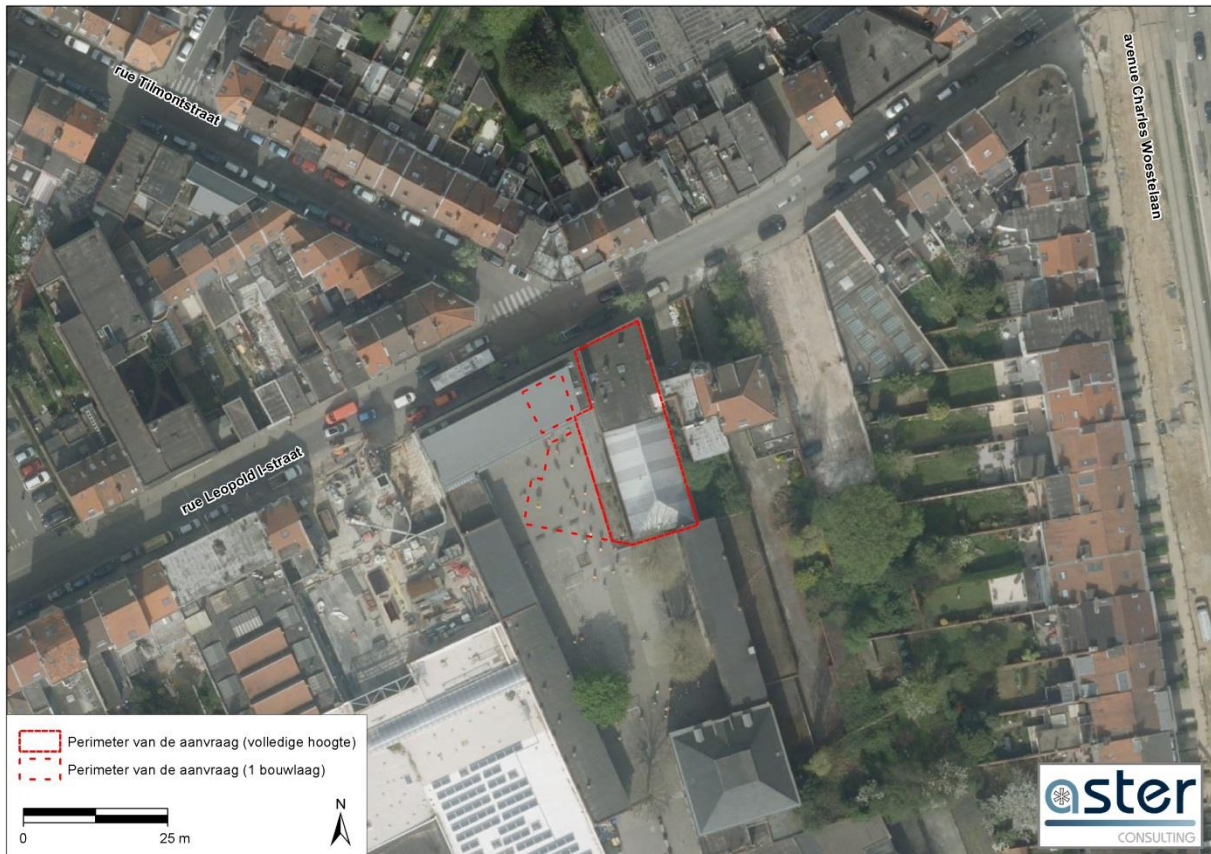
De omtrek van de site wordt op volgende afbeelding geïllustreerd.



Figuur 1 : Geografische ligging op gemeentelijk niveau (bron : BruGIS Urbis, 2016)

2.2. Bestaande feitelijke situatie

Het grootste deel van de site (westelijke deel) wordt momenteel bezet door het schoolgebouw en de speelplaats van de Nederlandstalige Sint-Michiëlsschool. De oostelijke deel van de site wordt bezet door een garage (werkplaats) met bijbehorende woning. Het enige noemenswaardige element in de directe omgeving van de site betreft het grootwarenhuis Aldi dat aangrenzend is aan de westelijke kant van de site. De site is op volgende luchtfoto afgebeeld.

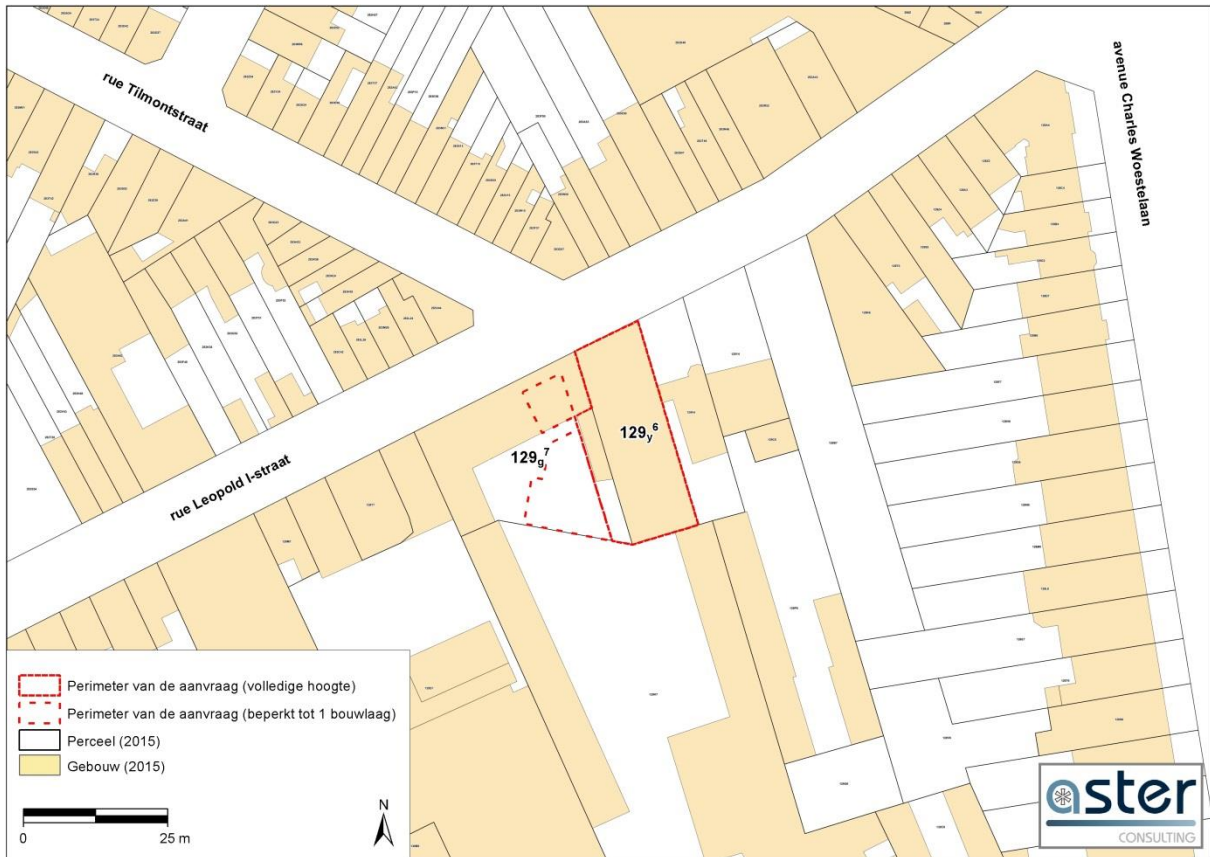


Figuur 2 : Ligging van het perimeter van de aanvragen op een luchtfoto (bron : BingMaps, 2016)

2.3. Kadastrale gegevens

Het voorwerp van de aanvraag bevindt zich op volgende percelen: Jette afdeling 4, sectie D, Nrs 129⁷ en 129⁶.

De bovengenoemde percelen worden op volgende afbeelding geïllustreerd.



Figuur 3: Kadastraal plan

2.4. Historische activiteiten en kwaliteit van de bodem

Op basis van het historisch onderzoek uitgevoerd door het studie bureau MAVA onder referentie "Project 16/408 – VBO, SINT GOEDELE, Jette"; kan men besluiten dat de luchtfoto's van 1930-1935, 1944 en 1953 aantonen dat het terrein (perceel 129,6) nog braakliggend was en deel uitmaakte van de tuin van een groter perceel. Vanaf 1971 is het terrein bebouwd. Dit komt overeen met de gegevens uit de kadastrale legger: volgens dit document werd het terrein in 1957 bebouwd.

Een aantal activiteiten die een potentiële bron van verontreiniging kunnen vormen, worden in volgende tabel samengevat :

Risico-activiteiten	Exploitant	Begindatum	Einddatum
R.13 – Onderhoudsgarage	Georges Moens (Garage Moens)	1956	1993
	Garage M.L.M.	1994	2002-2003
R.88.1B. – Opslag benzine	Georges Moens (Garage Moens)	1956	1993

3. Verantwoording van het ontwerp, beschrijving van doelstellingen en uitvoeringsplanning

3.1. Algemeen voorwerp van de aanvraag

De aanvraag betreft het "verbouwen van een handelsruimte en 2 appartementen tot een uitbreiding van de naastliggende Sint-Michiëlsschool".

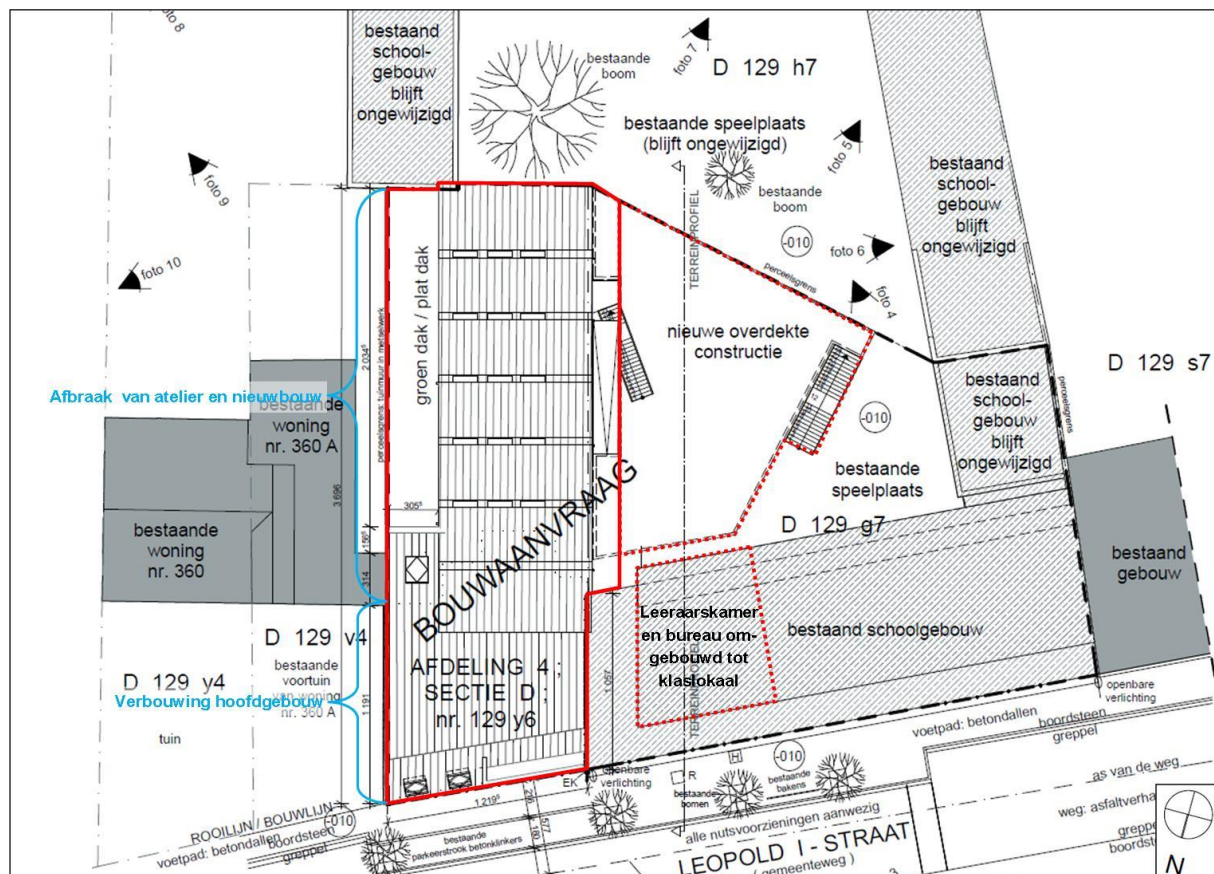
Het gebouw dat verbouwd wordt is een garage, met bovenliggend 2 éénkamer appartementen. Achter dit hoofdgebouw is gelijkvloers het atelier, overdekt met een metalen constructie in zadeldakvorm.

Het hoofdgebouw wordt verbouwd tot klaslokalen, een broodrefter, een turnzaal, sanitaire- en kleedruimtes. De buitenmuren aan straat zijde en de keldermuren worden behouden en geïsoleerd. Er komt een derde bouwlaag op het bestaande dak van het hoofdgebouw. Het achterliggende garagegedeelte (atelier) wordt afgebroken en tot op kelderniveau uitgegraven. Het zal dienst doen als turnzaal voor de gehele school. Hierop worden 2 bouwlagen met klaslokalen gecreëerd met een bouwvrije zone van 3 meter ten opzichten van de oostelijke buur.

Tussen de school en de uitbreiding worden op het gelijkvloers en de 1ste verdieping een verbinding gemaakt. De uitbreiding geeft, naast een turnzaal, ook de mogelijkheid de onthaalfunctie, de inplanting van het leraren -en zorglokaal en de broodrefter te optimaliseren. In het huidige schoolgebouw worden de leeraarskamer en een bureau op de eerste verdieping omgebouwd tot een klaslokaal.

De bestaande speelplaats wordt overdekt. De overdekking zal ook dienst doen als uitbreiding op de bestaande speelplaats.

Onderstaande figuur toont de inplanting van het ontwerp.



Figuur 4: Inplantingsplan van het ontwerp (bron: Bouwaanvraag, OSK-AR, 2016)

3.2. Korte voorstelling van het ontwerp

3.2.1. Stedenbouwkundige en architecturale aspecten

Het ontwerp voorziet twee aaneengesloten volumes: een voorbouw en een achterbouw. De voorbouw is op het bouwfront ingeplant, in het verlengende van de voorgevel van het bestaande schoolgebouw. De achterbouw vult de hele perceel diepte. De voorbouw vertoont een gabariet van een gelijkvloers + 2 verdiepingen voor de westelijke helft en van een gelijkvloers + 1 verdieping + dak voor de oostelijke helft. Deze laatste is voorzien van een asymmetrisch hellend dak. De achterbouw van het gebouw heeft dezelfde bouwhoogte als de voorbouw en is bedekt met een sheddak.

De gevel vertoont geen strakke compositie maar is voorzien van openingen in functie van de achterliggende ruimtes. Behalve een plint in metselwerk aan straat- en zijgevel, zijn zowel gevels als daken met zink bekleed. Het buitenschrijnwerk bestaat uit aluminium. De kleur van de verschillende materialen is niet bekend.

3.2.2. Mobiliteitsopties

De hoofdingang van de huidige (Franstalige en Nederlandstalige) scholen wordt behouden. Het bevindt zich aan de oostkant van het huidige schoolgebouw op de Leopold I-sstraat en functioneert als een overdekte poort die toegang geeft tot de speelplaats. Het nieuwe gebouw is voorzien van een smallere voordeur die een nooduitgang is.

Het project voorziet noch parkeerplaatsen, noch fietsenstallingen. De bestaande parkeerplaatsen tussen de rijstrook en het voetpad, ter hoogte van het toekomstige schoolgebouw, worden behouden.

3.2.3. Waterbeheer

Voor het waterbeheer tracht men duurzaamheidsprincipes toe te passen. Voor water vertaalt dit principe zich in het volgend stappenplan:

- maximale reductie van de watervraag;
- gebruik van secundaire waterbronnen zoals hergebruik van regenwater;
- efficiënt gebruik van het hoogwaardig drinkbaar leidingwater voor de resterende watervraag.

Afvalwater

In het gebouw worden gescheiden afvoersystemen voorzien voor:

- Regenwater;
- huishoudelijk afvalwater/ fecaliën.

De afvoeren voor fecaliën en huishoudelijk afvalwater vormen een gescheiden afvoerstelsel. De afvoeren worden aangesloten op de rioolaansluitingen DWA (droogweerafvoer) gelegen in de Leopold I-sstraat

Regenwater

Zoals hiervoor vermeld, voorziet het project in een gescheiden waterstelsel. Dit o.a. naar aanleiding van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (2004). Regenwater zal in het gebouw worden hergebruikt voor de spoeling van de toiletten en urinoirs.

3.2.4. Opties m.b.t. energiebeheer en duurzame ontwikkeling

Er dient vooraf opgemerkt te worden dat er weinig informatie ter beschikking werd gesteld bij de opmaak van dit rapport (de EPB studie zal afgewerkt worden begin augustus 2016). Niet alle opties inzake energiebeheer werden volledig gedefinieerd maar men kan stellen dat het nieuwe gebouw aan de nieuwe duurzaamheidsprincipes zal voldoen. Het project zal aldus geklasseerd worden als een "Passief kantoorgebouw". Dit houdt concreet in dat het gebouw aan (de vanaf 1 januari 2015) geldende regels van toepassing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake EPB-eisen zal voldoen.

In het ontwerp van dit kantoorgebouw wordt aldus bijzondere aandacht besteed aan een goed bouwfysisch comfort. Dit comfort wordt getypeerd op het vlak van:

- thermisch comfort;
- luchtkwaliteit;
- akoestisch comfort.

3.2.5. Brandpreventie

De bestaande schoolinfrastructuur heeft een brandpreventieplan. Signalistatie, brandblusapparaten en haspels zijn reeds aanwezig en verdeeld over de bestaande gebouwen. Deze infrastructuur zal tevens uitgebreid worden naar aanleiding van de renovatiewerken en voorgelegd aan de brandweer ter goedkeuring.

3.3. Beschrijving van de uitbatingsfase

De Sint Michielsschool telt momenteel een tweehonderdtal leerlingen waarvan ongeveer 90 in de kleuterklassen en 110 in het lager onderwijs. Tijdens het schooljaar 2012-2013 werkten 24 personeelsleden in de school. Gepland wordt dat het aantal leerlingen en personeelsleden op termijn verdubbelt tot respectievelijk 450 leerlingen en 50 personeelsleden. Volgende tabel geeft de openingsuren van de school aan.

Lessen	8u35 - 15u15 / op woensdag 12u15.
Opvang / studie	7u30 - 15u15 / op woensdag 12u15
Andere openingsuren	Activiteiten op woensdagnamiddag

3.4. Algemene beschrijving van de geplande technische installaties

Er zijn twee technische ruimtes voorzien op niveau -1 (kelderverdieping) en op niveau 0 (gelijkvloers) waar respectievelijk de verwarmingsinstallatie (86 kW) en twee luchtgroepen (respectievelijk max. 3.800 en 6.800 m³/u) zullen worden geïnstalleerd. Een derde luchtgroep met ingebouwde warmtepomp (max. 9.000 m³/u) zal op het dak geïnstalleerd worden. Ook is er een lift voorzien. Verder bevinden er zich op deze verdieping, sanitaire installaties en twee bergingslokalen.

Er zijn geen geklasseerde technische installaties voorzien.

3.5. Beschrijving van de werffase

Het begin van de werken is voorzien vanaf maart 2017 en de oplevering voor oktober 2018. Het project voorziet de verbouwing van het hoofdgebouw (handelsruimte met twee appartementen) en van het achterliggende atelier. Alle kelder- en buitenmuren worden behouden en geïsoleerd. Op de plaats van het atelier wordt een hele kelderverdieping uitgegraven om zo een gezamenlijke kelderverdieping te creëren met de kelder van het hoofdgebouw. Het rioleringsnetwerk wordt uitgebreid en alle nieuwe afvoeren worden op de bestaande openbare netwerk gekoppeld.

3.6. Schets van de voornaamste vervangoplossingen die de opdrachtgever heeft bestudeerd en beknopte samenvatting van de voornaamste redenen voor zijn keuze, rekening houdende met de milieueffecten

De drie voornaamste vervangoplossingen zijn hieronder opgelijst. Ze zijn in het uiteindelijke project geïntegreerd.

- Aan de oostzijde is de achterbouw teruggetrokken ten opzichte van de perceelgrens
- Aan de oostzijde van het gebouw werd een groendak gepland
- De luchtgroep is op het dak van de voorbouw gepland om zo onzichtbaar mogelijk te zijn en de geluidshinder te beperken.

4. Bestaande rechtstoestand

4.1. Algemeen overzicht van de rechtstoestand

Onderstaande tabel somt de verschillende instrumenten m.b.t. ruimtelijke ordening, eigendomsrecht, erfgoed en milieu die van toepassing kunnen zijn op de site. Indien nodig wordt het instrument verder gedetailleerd in volgende paragrafen.

Tabel 1.3	
Bestaande rechtstoestand	
Instrument	Link met het project
Ruimtelijke ordening – Oriëntatiedocumenten	
Gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP)	Behalve een verbetering van het levenskader met de realisatie van groene ruimte, definieert het GewOP geen specifieke doelstelling voor de wijk
Duurzame Gewestelijke Ontwikkelingsplan (DGBP)	Nog niet van toepassing
Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP)	Geen
Ruimtelijke ordening – Verordeningen	
Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)	Titels I en IV zijn van toepassing – Afwijking op titel I
Stedenbouwkundige zoneverordening	Geen
Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen	Niet van toepassing voor een schoolgebouw
Algemene verordening inzake de gebouwen	Algemene verordening op gebouwen uit 1961 – Geen afwijkingen gevraagd

Instrument	Link met het project
Ruimtelijke ordening – Verordenende plannen	
Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)	Deels gebied van collectief belang of van openbare diensten en deels typisch woongebied
Bijzonder Bestemmingsplan (BBP)	Volgens het BBP nr 8.05 van de Albertwijk (BR 25/02/1999) bevindt de site zich deels in een gebied van openbare ruimte die de wijken verbindt en met gemengd karakter en deels in een gebied van openbare ruimte die toegang geeft tot een uitrusting van collectief belang.
Ruimtelijke ordening – Specifieke status	
Verkaveling	Geen
Wijkcontract (project of programma)	Geen
Stadsvernieuwingscontract	Geen
Ontwikkelingszone (economie en werkgelegenheid)	Geen
Erfgoed	
Beschermde monumenten	Geen
Beschermde landschappen	Geen
Inschrijving op de bewaarlijst	Geen
Archeologisch erfgoed	Geen
Merkwaardige bomen	Geen
Water en bodem	
Inventaris van de bodemgestaltheid	Perceel 129 ^y 6 bevindt zich in categorie 4. Deze categorie komt overeen met verontreinigde percelen in onderzoek of behandeling
Zone de protection captages	Geen

4.2. Gewestelijke stedenbouwkundige verordening

Alleen titel I (Kenmerken van de bouwwerken en hun naaste omgeving) en titel IV (Toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit) zijn van toepassing.

Artikel 4 van titel I wordt niet nageleefd. Dit artikel schrijft het volgende voor:

"Ter hoogte van de benedenverdieping en de bovenverdiepingen voldoet de maximale diepte boven de grond van het bouwwerk aan de volgende voorwaarden:

1° niet dieper zijn dan driekwart van de terreindiepte, gemeten op de middenas van het terrein, zonder de achteruitbouwstrook

[...]"

De aanvrager verzoekt dus een afwijking op artikel 4 van Titel I van de GSV.

Gezien de hoge noodzaak aan Nederlandstalige onderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd een groter volume ingeplant. Naar de linkse buur toe, werd er een lage zone (even hoog als tuinmuur) van 3m diep voorzien, ten einde voldoende daglicht het perceel van de buur te laten bereiken.

4.3. Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)

Volgende figuur stelt een uittreksel van het gewestelijke bestemmingsplan voor met een focus op de site van de aanvraag. Zoals hierboven vermeld, bevindt de site zich deels in een gebied van collectief belang of van openbare diensten en deels in een typisch woongebied.



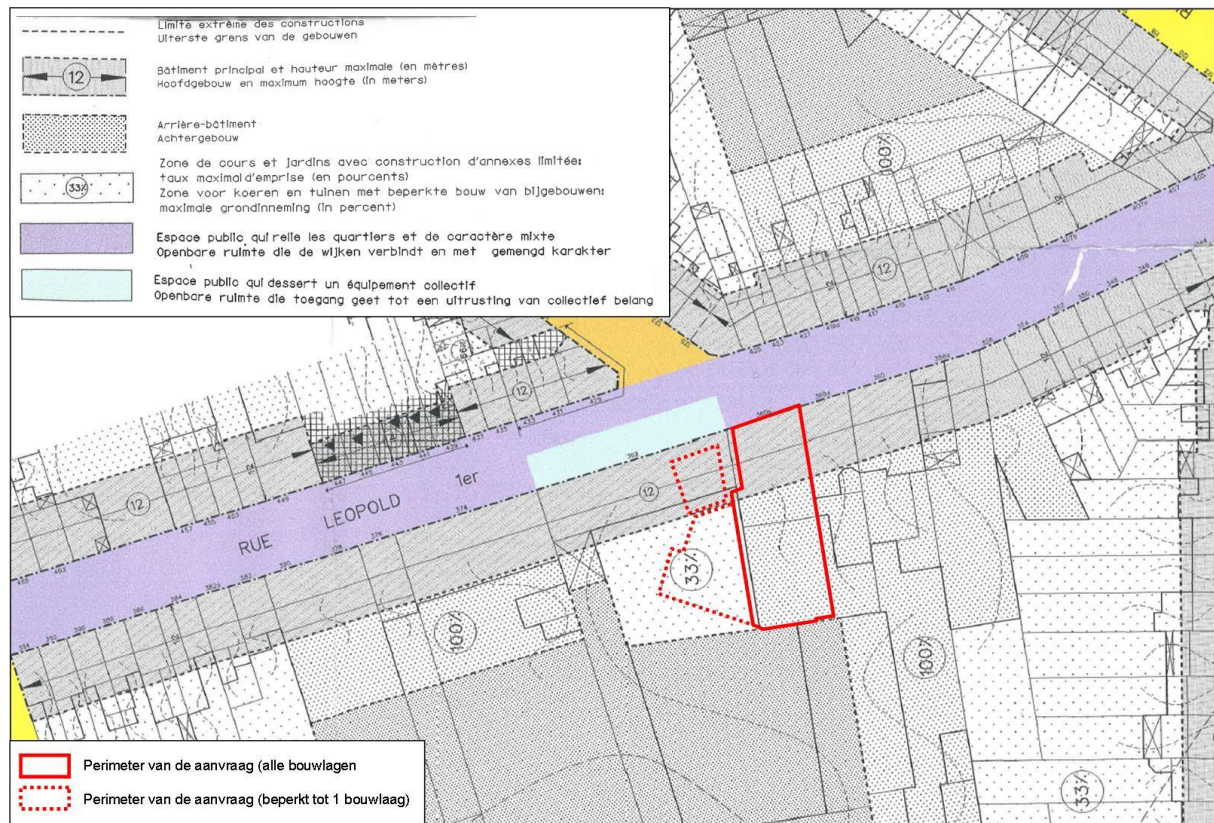
Figuur 5: Uittreksel van het gewestelijke bestemmingsplan (bron: BruGIS, 2016)

Zowel het ombouwen van de leeraarskamer en een bureau tot een klaslokaal als het overdekken van de speelplaats zijn conform het gebied van collectief belang of van openbare diensten.

In het typisch woongebied is het ontwerp ook conform het gewestelijke bestemmingsplan. De algemene voorschriften van het GBP laten voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten toe in alle gebieden, zo ook in het typisch woongebied waar het ontwerp ingeplant wordt. De door de bijzondere voorschriften toegestane vloeroppervlakte (1.000 m²) wordt echter overschreden. Het ontwerp bedraagt immers 1.106 m² vloeroppervlakte terwijl de maximale vloeroppervlakte op 1.000 m² vastgelegd werd in de bijzondere voorschriften. Mits het ontwerp aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen wordt, kan het de door de bijzondere voorschriften toegestane vloeroppervlakte overschrijden.

4.4. Bijzonder Bestemmingsplan (BBP)

De bestemmingen voorgesteld op het plan, zijn niet aangeduid op de percelen. Hun bestemmingen zijn aangegeven op de openbare ruimte welke er langs loopt. Het politienummer en de afbakening van het kadastraal perceel zoals op het plan aangeduid, geven voor elk perceel de openbare ruimte aan, die dient in beschouwing genomen te worden. Volgende figuur stelt een uittreksel voor van het BBP 8.05 Albertwijk.



Figuur 6: Uittreksel van het bijzondere bestemmingsplan (bron: Gemeente Jette, 2016)

Het grootste deel van de aanvraag bevindt zich in de zone "openbare ruimte die wijken verbindt en met een gemengd karakter". De voorschriften voor deze zone worden in de volgende tabel voorgesteld.

Woning	Handel	Kantoor	Werkplaats	Hotel	Uitrusting
min. 50%	max. 33%	max. 33% en max. 200m ²	max. 33%	max. 50 kamers	toegelaten

Het project wijkt af van de bestemming omdat er geen woningen worden voorzien terwijl er voorgeschreven is dat minimum 50% van de oppervlakte voor woningen bestemd is.

Gezien de hoge noodzaak aan Nederlandstalige onderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt er een afwijking gevraagd op de minimum gevraagde oppervlakte aan woningen.

Het project wijkt ook af van de voorschriften voor het "gebied voor achtergebouwen".

"Het bouwen van achtergebouwen is op de volledige oppervlakte van dit gebied toegelaten. De hoogte van de nok mag de 10 meter niet overschrijden. Het dient verplichtend een hellend dak te zijn, en geen enkel vlak gedeelte is toegelaten; de helling moet tenminste 25° bedragen en gericht zijn naar de meest nabij gelegen voornaamste bureu."

Het ontwerp voorziet een nok hoger als 13 m en de helling van het dak is niet gericht naar de meest nabij gelegen voornaamste bureu.

Gezien de hoge noodzaak aan Nederlandstalige onderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd een hoger volume ingeplant in de zone achterbouw. Het hoogste volume is aan de zijde van de bestaande school. Naar de linkse buur toe, werd er een lage zone (even hoog als tuinmuur) van 3m diep voorzien, ten einde voldoende daglicht het perceel van de buur te laten bereiken.

De daken werden vormgegeven in sheddaken, geïnspireerd op de oude opslagplaatsen die er vroeger stonden. Door deze sheddaken hebben de bovenste ruimte voldoende daglicht. Tevens geeft deze vorm het gebouw de indruk minder hoog te zijn.

4.5. Administratief historiek van de site

Een overzicht van de bestaande exploitatie-/milieuvergunningen die in de archieven van het BIM en de gemeente Jette teruggevonden konden worden, worden in onderstaande tabel weergegeven. Dit betreft perceel 129Y6.

Houder	Afleverende instantie	Datum beslissing	Vervaldatum	Hoofdactiviteit
Georges Moens (DC_33465)	Provincie Brabant	09/11/1956	09/11/1957	Onderhoudsgarage
Georges Moens (DC_33465)	Ministerie van Arbeid en sociale Voorzorg	22/06/1957	22/06/1958	Tankstation
Georges Moens (DC_33465)	Provincie Brabant	19/09/1958	19/09/1960	Onderhoudsgarage
Georges Moens (DC_33465)	Provincie Brabant	19/08/1960	19/08/1962	Onderhoudsgarage
Georges Moens (DC_33465)	Provincie Brabant	16/05/1963	16/05/1993	Onderhoudsgarage
SPRL Garage Moens (DS_11034_01)	Provincie Brabant	03/03/1964	16/05/1993	Transformator
Garage M.L.M	Gemeente Jette	08/02/1994	08/02/2024	Onderhoudsgarage

DEEL 2 : MILIEUEFFECTENANALYSE VAN HET PROJECT EN DE WERF

1. Bodem, grondwater en oppervlaktewater

1.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren

Een bodemonderzoek werd uitgevoerd conform de in Brussel geldende wetgeving door het erkend studiebureau "Mava" onder referentie "Project 16/408 – VBO, SINT GOEDELE, Jette". Deze studie omvat een verkennend bodemonderzoek. Aanleiding voor deze studie is de aanwezigheid van (historisch) "potentieel vervuilende activiteiten" (zie punt 2.4).. Deze studie werd bij Brussel Leefmilieu ingediend op 07/06/2016. Een bericht van "onvolledigheid" overgemaakt door Brussel Leefmilieu aan de opdrachtgever zou de aanleiding zijn voor bijkomende terreinprestaties. Op 13/05/2016 werden er op het terrein (perceel 129,6), 6 boringen uitgevoerd, waarvan 1 tot 2,70 m-mv, 1 tot 4 mmv, 1 tot 4,50 m-mv, 2 tot 2 m en 1 tot 2,20 m-mv. Drie boringen werden uitgerust van een peilbuis.

Ter hoogte van dit perceel werd er voor peilbuizen P1 en P6 een verontreiniging met nikkel in het grondwater aangetroffen (overschrijdingen van de interventienorm). Het is dus noodzakelijk een gedetailleerd en een risico-onderzoek voor de verontreiniging met nikkel in het grondwater ter hoogte van perceel 129,6 uit te voeren.

1.2. Geplande toestand

Er zijn geen potentieel bodemverontreinigde installaties voorzien in het nieuwe project.

1.3. Werffase

De risico's m.b.t. de werffase zijn hoofdzakelijk het gevolg van het gebruik van machines die koolwaterstoffen bevatten (olie, diesel,..) en de opslag en gebruik van andere gevaarlijke producten.

Verder moet voor de uitgraving van de kelderverdieping rekening gehouden worden met de geldende wetgeving inzake "grondverzet". Er wordt i.d.d. een deel van de grond uitgegraven (niet gespecificeerd) voor de aanleg van de nieuwe kelderverdieping.

1.4. Conclusies

Het project vormt geen bedreiging voor de bodem en/of het grondwater. Dit door het feit dat onder de nieuwe configuratie van het project, er geen risico-installaties voorzien zijn.

Tijdens de werffase, zal men echter een aantal maatregelen moeten treffen ter voorkoming van een mogelijke bodem- en/of grondwaterverontreiniging. Het betreft hoofdzakelijk de plaatsen waar gevaarlijke producten opgeslagen worden alsook de plaatsen waar de werfvoertuigen tijdelijk worden geparkeerd. Ook dient de rekening gehouden te worden met de kwaliteit van de uitgegraven hoeveelheid grond. Een bemonstering conform de regels van het grondverzet dient aldus uitgevoerd te worden.

Verder dient er rekening gehouden te worden met de resultaten van de bijkomende bodemonderzoeken voor de verontreiniging met nikkel.

2. Afvalwater, regenwater en leidingwater

2.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren

De afvalwaterstromen die momenteel worden geloosd betreft hoofdzakelijk sanitair afvalwater en regenwater. De garageactiviteiten kunnen een risico vormen voor het geloosde water. Er is echter geen weet van incidenten te wijten aan deze activiteiten op het gebied van bodem en (grond)water. De bestaande schoolactiviteiten vormen in het geheel geen risico's op het gebied van de waterhuishouding.

Het regenwater afkomstig van de bestaande school, wordt naar een bestaande buffertank van ongeveer 5.000 l geleid. Een overloop is voorzien om het overtollige water naar de openbare riolering te leiden (gelegen Leopold I-straat).

2.2. Geplande toestand

Het netwerk voor de verdeling van het (drinkbaar) leidingwater in het gebouw wordt op het waterdistributienet aangesloten.

Ter hoogte van de nieuwe kelderverdieping komen er douches voor de jongens en meisjes en een aantal wc's. Er worden ook aparte wc's voorzien voor mindervaliden. Alle nieuwe installaties worden op een interne rioleringsnetwerk aangesloten die zich uiteindelijk aansluit op de openbare riolering gelegen Leopold I-straat.

Regenwater afkomstig van de nieuwe constructie wordt apart opgevangen, hetgeen de volumes afgevoerde water in de riolering ten goede komt. Er wordt wel degelijk hergebruik van het regenwater voorzien in het project. Regenwater zal aangewend worden voor de spoeling van de wc's en urinoirs. Er wordt aldus een nieuwe buffertank van ongeveer 20.000 l voorzien met een nieuwe overloop. De totale dakoppervlakte bedraagt ongeveer 435 m². Er is tevens een stuk plat dak voorzien die als extensief groendak zal fungeren (< 100 m²). Deze groendaken bufferen aldus heel wat hemelwater en vertragen aanzienlijk de resterende afvloeit van overtollig hemelwater naar het afvoersysteem. Deze afvloeit wordt rechtstreeks aangesloten op een regenwateropvangbekken. Er dient verder rekening gehouden te worden met de aanleg van een nieuw terras die zal fungeren als verhoogde speelplaats. Deze heeft een voorziene oppervlakte van ongeveer 225 m² en zal volledig ondoordringend zijn.

Artikel 16 van Titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) (voor opvang van regenwater) benadrukt dat *"Bij nieuwbouw is de plaatsing van een regenput verplicht om met name een overbelasting van de riolering te vermijden. De minimumafmetingen van deze regenput bedragen 33 liter per m² dakoppervlak in horizontale projectie."* Met een totale dakoppervlakte van 435 m² bedraagt de minimumcapaciteit van de regenput ongeveer 15 m³. Het project voorziet 20 m³ en is dus conform de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

2.3. Werffase

De risico's m.b.t. de werffase, zijn ook hier hoofdzakelijk het gevolg aan het gebruik van machines die koolwaterstoffen bevatten (olie, diesel,...) en de opslag en gebruik van andere gevaarlijke vloeibare producten. Alle zones waar vloeibare producten worden opgeslagen alsook waar de werfvoertuigen geparkeerd of gewassen worden, dienen voorzien te zijn van een ondoordringbare ondergrond. Opgevangen oppervlaktewater afkomstig van deze zone dient eventueel aangesloten te worden op een tijdelijke koolwaterstofafscheider.

2.4. Conclusies

Met de voorziene maatregelen, zijn de effecten op de waterhuishouding verwaarloosbaar. Met een totale dakoppervlakte van 435 m² is de geplande buffertank/regenwaterput met een inhoud van 20m³ conform de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

3. Luchtkwaliteit, energie en microklimaat

3.1. Inleiding

Er dient vooraf opgemerkt te worden dat het nieuwe gebouw aan de nieuwe duurzaamheidsprincipes zal voldoen, m.n. het gebouw wordt voorzien geklasseerd te kunnen worden als een "Passief kantoorgebouw". Dit houdt concreet in dat het gebouw aan (de vanaf 1 januari 2015) geldende regels van toepassing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake EPB-eisen zal voldoen.

In het ontwerp van dit kantoorgebouw wordt aldus bijzondere aandacht besteed aan een goed bouwfysisch comfort. Dit comfort wordt getypeerd op het vlak van:

- thermisch comfort;
- luchtkwaliteit;
- visueel comfort;
- akoestisch comfort.

Om dit te realiseren zijn een aantal duurzame ingrepen in het gebouw en zijn technische uitrustingen geïntegreerd. Voor energie vertaalt dit principe zich in het volgend stappenplan:

- maximale reductie van de energievraag;
- maximaal gebruik van hernieuwbare energiebronnen.
- efficiënt gebruik van fossiele energiebronnen voor de resterende energievraag.

We merken nogmaals op dat wanneer huidig rapport werd opgesteld, er nog geen éénduidig beslissing werd genomen door de opdrachtgever inzake welke alternatieve energiebronnen er zullen aangewend worden.

3.2. Bestaande toestand en potentiële risico-activiteiten

De bestaande activiteiten hebben geen invloed op luchtkwaliteit. In een sterk verstedelijkt milieu, komt de invloed op de luchtkwaliteit vooral van de verkeersbewegingen. De Leopold I-sstraat is een vrij drukke verkeersader. Echter de bestaande school heeft geen parkings en het overgrote deel van de kinderen (en onderwijspersoneel) komen via het openbaar transport. Ouders die toch met de wagen komen, kunnen tijdig stoppen ter hoogte van de ingang om hun kinderen af te zetten.

3.3. Geplande toestand en voorspelbare situatie

Het project voorziet geen parkings of technische installaties die potentiële bronnen van luchtverontreiniging zijn. Verwarming en productie van warm water wordt voorzien door een hoogwaardig milieuvriendelijk gasketel.

Er worden geen parkings op site voorzien in het project. Een luchtgroep is voorzien, maar zal gelocaliseerd zijn op het dak van voorbouw om zo onzichtbaar mogelijk te zijn en geluidshinder te beperken.

De schoolpolitiek waarin gevraagd wordt om zo veel mogelijk milieuvriendelijke transportmiddelen te gebruiken zal aldus uitgebreid worden naar de nieuwe leerlengengroep, hun ouders maar het nieuwe onderwijzend personeel.

3.4. Werffase

Tijdens de werf zal men hoofdzakelijk maatregelen moeten treffen ter voorkoming van luchtverontreiniging. Tijdens droge (zomer)periodes kunnen inderdaad een aantal werkzaamheden een bron van opwaaiend stof vormen en dus voor de nodige hinder zorgen voor zowel het verkeer als de voetgangers. Waterschermen moeten dus voorzien worden tijdens droge periodes. Het afdekken van de werfvoertuigen die de werfzone verlaten moet eveneens voorzien worden.

3.5. Conclusies

De effecten op het vlak van lucht en energie als gevolg van het project zijn verwaarloosbaar of zelfs onbestaande.

4. Fauna en flora

4.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren

Daar het project in een zeer sterk verstedelijkt milieu ligt, zijn er geen elementen op het vlak van fauna en/of flora die door het project worden beïnvloed. Er is enkel een rij bomen in de Leopold I-sstraat die behouden zal worden.

4.2. Geplande toestand

Een deel bebouwde dakoppervlak wordt voorzien van een groendak. De opdrachtgever voorziet i.d.d. in de aanleg van een extensief groendak.

4.3. Werffase

Er zijn geen effecten te verwachten als gevolg van de werf aangezien er momenteel geen significante "groene" elementen op of rondom de site zijn. De twee bomen in de straat zullen behouden blijven.

4.4. Conclusies

De groendaken beperken niet alleen de afvloeiing van hemelwater, maar het substraat zorgt tevens voor een extra thermische en akoestische buffering buiten-binnen wat het comfort en het energieverbruik van het gebouw ten goede zal komen. Het heeft dus een geluidsdempende werking. Hierdoor heeft men dus ook veel minder last van verkeersgeluiden en andere geluiden in de omgeving. Bovendien zal het groendak voor een aangename werkomgeving zorgen en een opwaardering van de stedelijke omgeving. Verder verhoogt een sedumdak de levensduur van een dakbedekking. Het effect van het zonlicht en de regen wordt weggenomen en de temperatuurschommeling van het dak verkleint.

5. Stedenbouw, landschap en erfgoed

5.1. Bestaande toestand

5.1.1. Lokaal landschap en bebouwd kader

De bestudeerde site bevindt zich in het zuidelijke deel van Jette meer bepaald in de Leopold I-straat tussen de De Smet Nayerlaan in het westen en de Charles Woestelaan in het oosten. De wijk werd in het begin van de 20^e eeuw uitgebouwd. Zoals onderstaande luchtfoto's aantonen werd de site zelf later gebouwd als de rest van de wijk en het bleef een tuin/koer tot in de jaren '60.



Figuur 7: Luchtfoto's van 1935, 1953 en 1971 (bron: BruGIS, 2016)

Op het vlak van stedenbouw treft men bijna exclusief gesloten bebouwingen aan, wat de zichtbaarheid van de site sterk beperkt. De gabarieten zijn meestal evenredig tot de breedte van de straat. De hoogste gebouwen (Gkv + 4-6 + D) bevinden zich op de Charles Woestelaan, terwijl de laagste gebouwen (Gkv + 2 + D) terug te vinden zijn in de Sint-Michielsstraat of de Pierre De Breukerstraat. De gabarieten in de Leopold I-straat bedragen 3 à 4 verdiepingen boven het gelijkvloers.

De voornaamste functie in de wijk is huisvesting met hier en daar winkels. De huisvesting neemt twee vormen aan. Op de Charles Woestelaan vindt men eerder appartementen en Herenhuizen al dan niet omgebouwd tot appartementen. In de kleinere straten zoals de Sint-Michielsstraat of de Pierre De Breukerstraat zijn er voornamelijk individuele rijhuizen met een eigen achtertuin. In de Leopold I-straat is er een grotere mix zowel van functies als van woningtypes (appartementen en individuele rijhuizen). De Leopold I-straat telt bijzonder meer garages en grootwarenhuizen in vergelijking met de omliggende straten. Dit verklaart het feit dat de Leopold I-straat minder harmonieus is op vlak van stedenbouw en architectuur dan de andere straten van de buurt. Door zijn grootte en door de in de hoogte geplaatste openingen speelt het huidige schoolgebouw ook een rol in het weinig harmonieus karakter van de straat.

Op vlak van architectuur, dateert de overwegende typologie van de wijk uit de eerste helft van de 20e eeuw. Zoals op de foto's hierna afgebeeld zijn de architectuurstijlen uiteenlopend (wederopbouw, modernisme...).



Figuur 8: Modernistische appartementsgebouw aan de Leopold I-straat en de Woestelaan en huis in wederopbouw stijl in de Pierre De Breuckerstraat (bron: Aster 2016 en Google 2016)

Zowel de garage die op de plaats staat van het toekomstige schoolgebouw als het huidige schoolgebouw dateren uit de jaren '60. Beide gebouwen worden op volgende figuren afgebeeld.



Figuur 9: De garage en het huidige schoolgebouw dateren uit de jaren '60 (bron: Aster, 2016)

5.1.2. Eigenschappen van de openbare ruimte

Behalve voetpaden biedt de wijk weinig openbare ruimtes. De grote hoeveelheid individuele rijwoningen met eigen tuin verklaart waarschijnlijk de afwezigheid van openbare ruimtes zoals parken of speelpleinen. De dichtstbijzijnde parken (Huybrechtspark en Jeugdparke) bevinden zich respectievelijk, in vogelvlucht, op 400 m ten zuidoosten en op 700 m ten noorden. Het plein voor de Onze-Lieve-Vrouw van Lourdes kerk doet tevens ook dienst als openbare ruimte.

Voor de toegangspoort van de school zijn de parkeerplaatsen vervangen door een breder voetpad dat meer plaats biedt aan de wachtende ouders die hun kinderen komen ophalen. Een verhoogd plateau is ook aangelegd op hetzelfde niveau als het voetpad.

5.1.3. Patrimoniale context

Binnen de site bevinden er zich geen elementen van patrimoniale waarde. De dichtstbijzijnde element is een merkwaardige boom gelegen op een 40-tal meters in oostelijke richting.

5.2. Voorspelbare situatie

Geen enkele gekende gebeurtenis of natuurlijke evolutie zal de hierboven beschreven bestaande toestand op een noemenswaardige wijze veranderen bij de start van de uitvoering van het project.

5.3. Werffase

De werf zal zich uitbreiden in de openbare ruimte.

De bouwfase zal, zoals alle projecten van deze omvang, lokaal en tijdelijk een effect uitwerken op het stedelijke kader en het landschap van de wijk. De stedelijke integratie van de bouw zou door middel van een bedekt hek of een palissade bevorderd kunnen worden. Indien een hijskraan nodig is tijdens de werf zal deze laatste waarneembaar zijn vanuit hoger gelegen open plekken uit de buurt.

5.4. Geplande toestand

5.4.1. Stedenbouwkundige en landschapsintegratie van het project

Op vlak van volumetrie en inplanting schrijft de voorbouw zich in in de bestaande structuur, dit versterkt de structuur van de bouwfront daar waar het huidige pand voor meer heterogeniteit zorgde. De inplanting van de achterbouw heeft geen invloed op het straatbeeld. Ze is identiek als die van het huidige pand. De bouwhoogte daarentegen werd bijna verdrievoudigd. Aan de oostzijde is de achterbouw teruggetrokken ten opzichte van de perceelgrens. Vanaf de eerste verdieping vertoont deze gevel echter grote openingen die uitgeven op het naastgelegen perceel. Dit is in de huidige toestand niet het geval. Dit punt werd met de eigenaar van het naastliggende pand besproken.



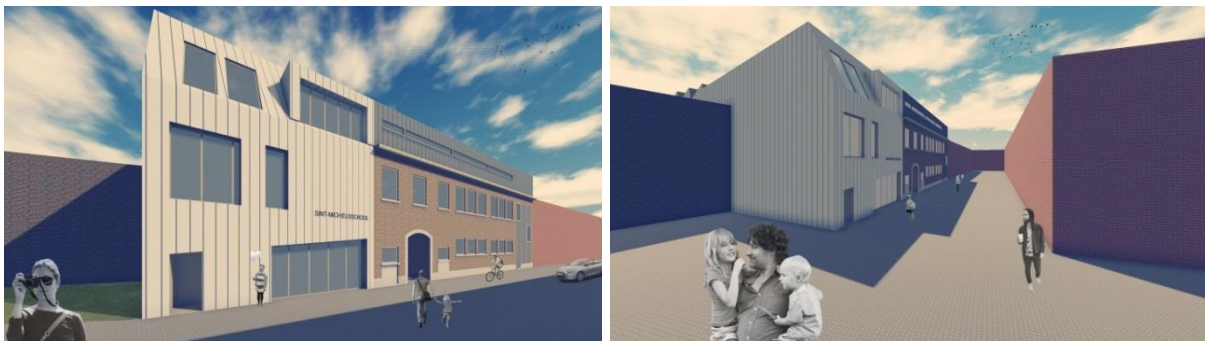
Figuur 10: Axonometrie van het geplande en huidige schoolgebouw (bron: OSK-AR Architecten, 2016)

De oostgevel is op volgende figuur afgebeeld.



Figuur 11: De bouwhoogte van de oostgevel is bijna verdrievoudigd in vergelijking met die van het bestaande gebouw, en de gevel vertoont grote openingen (bron: OSK-AR Architecten, 2016)

De vooropgestelde gevels vertonen geen strakke compositie maar zijn voorzien van openingen in functie van de achterliggende ruimtes. Zoals eerder vermeld werkt de voorgevel van het bestaande schoolgebouw de harmonie van de straat tegen. Door het ontbreken aan ritme en compositie, bevorderen de vooropgestelde openingen van de voorgevel geen integratie van het nieuwe gebouw op vlak van architectuur. De gekozen materialen (hoofdzakelijk witte zink), komen vandaag de dag niet voor in het straatbeeld behalve op het dak van het huidige schoolgebouw (gepatineerde antraciet zink). Het toekomstige gebouw, die helemaal met witte zink bekleed is, zal dus in het oog springen. Onderstaande figuren geven een indruk weer van de integratie van het ontwerp in het straatbeeld.



Figuur 12: Integratie van het schoolgebouw in het straatbeeld (bron: OSK-AR Architecten, 2016)

Het geplande gebouw streeft niet naar integratie en zal dus niet onopgemerkt blijven in het straatbeeld. Dit is te verantwoorden door de het collectief belang van een voorziening als een school.

Het project voorziet geen heraanleg van de straat of voetpad.

5.4.2. Impact op het erfgoed, de beschermde landschappen, de merkwaardige bomen en het archeologische erfgoed

Aangezien de afwezigheid van elementen van patrimoniale waarde in de buurt van de site zal het project er geen impact op hebben.

5.5. Conclusies

Op vlak van volumetrie en inplanting schrijft de voorbouw zich in in de bestaande structuur. De inplanting van de achterbouw heeft geen invloed op het straatbeeld. De bouwhoogte daarentegen werd bijna verdrievoudigd, maar is aan de oostzijde teruggetrokken. Vanaf de eerste verdieping vertoont deze gevel echter grote openingen die uitgeven op het naastgelegen perceel. Dit is in de huidige toestand niet het geval.

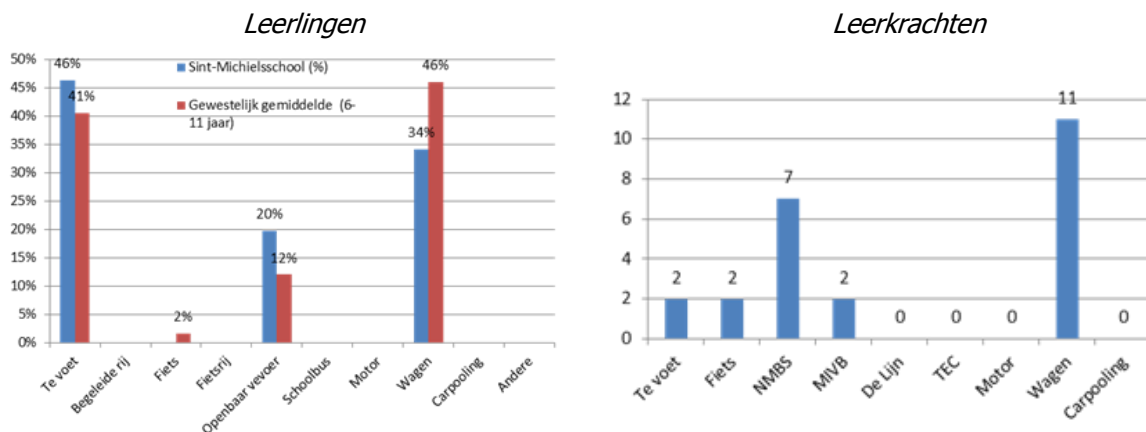
Door het ontbreken aan ritme en compositie in de vooropgestelde gevels, bevorderen deze laatste geen integratie van het nieuwe gebouw op vlak van architectuur. De gekozen materialen (hoofdzakelijk zink), komen vandaag de dag niet voor in het straatbeeld. Het toekomstige gebouw, dat helemaal met zink bekleed is, zal dus in het oog springen. Het geplande gebouw streeft niet naar integratie en zal dus niet onopgemerkt blijven in het straatbeeld. Dit is te verantwoorden door de het collectief belang van een voorziening als een school.

6. Mobiliteit

6.1. Bestaande toestand

6.1.1. Verplaatsingsgedrag van de leerlingen en de leerkrachten

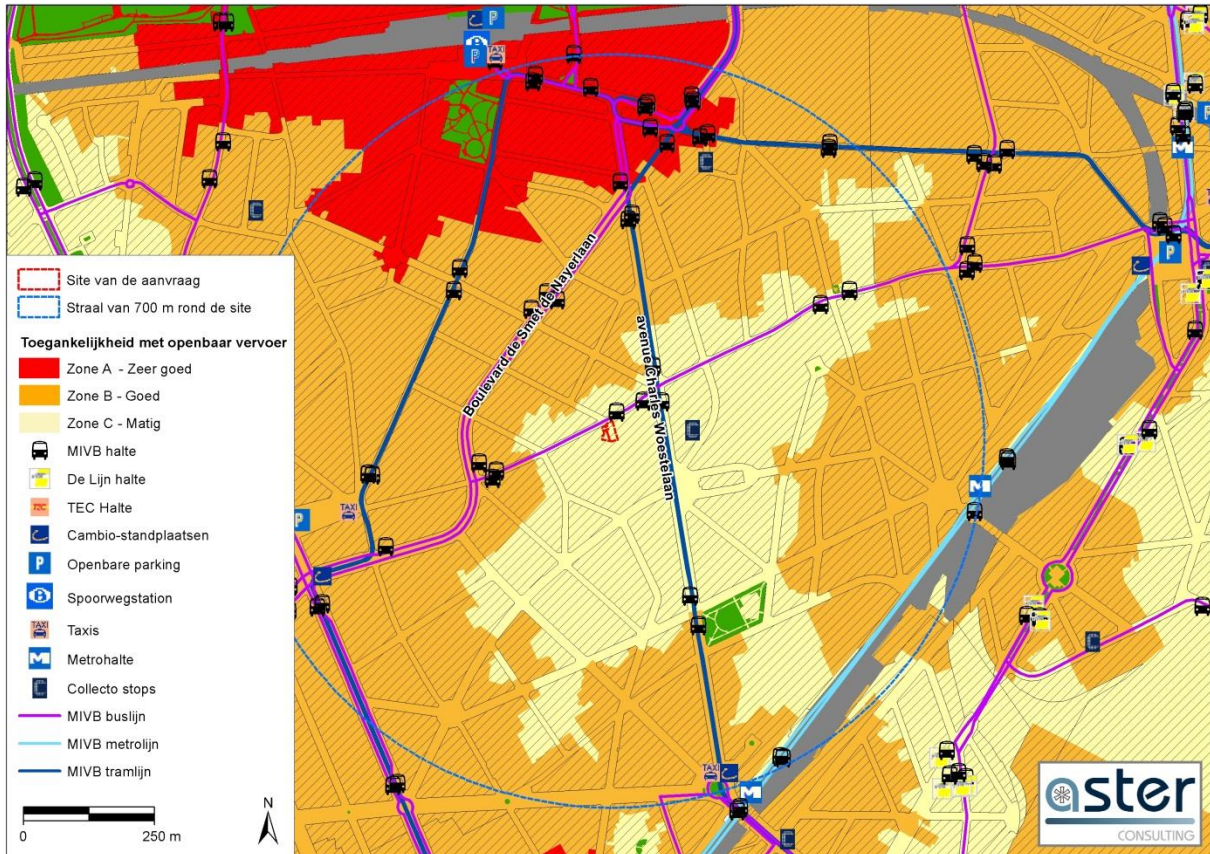
Alle scholen, gelegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, worden aangespoord om een schoolvervoersplan uit te werken. Dit plan bestaat uit twee delen: een analyse van de bestaande toestand en een actieplan. Momenteel heeft de Sint-Michiëlsschool alleen de analyse opgemaakt. Een actieplan is nog niet beschikbaar. Het verplaatsingsgedrag wordt hieronder kort beschreven. Onderstaande grafieken geven de spreiding van de verschillende vervoermiddelen voor leerlingen en leerkrachten. *"De helft van de leerlingen komt te voet. Een derde van de leerlingen komt met de wagen en een vijfde kom met het openbaar vervoer. Enkele leerlingen fietsen. Bijna de helft van de leerkrachten komt met de wagen. 40% komt met het openbaar vervoer. Twee leerkrachten fietsen en twee leerkrachten komen te voet."*



Figuur 13: Verplaatsingsgedrag van de leerlingen en leerkrachten (bron: schoolvervoerplan, 2014)

6.1.2. Algemene toegankelijkheid

Volgende kaart illustreert de toegankelijkheid van de wijk en meer bepaald van de site. De site is gemakkelijk bereikbaar zowel met het openbare vervoer als met de auto. De bereikbaarheid via de verschillende vervoersmiddelen wordt in de volgende paragrafen verder beschreven.



Figuur 14: Toegankelijkheidskaart (bronnen: UrbIS, CIBD en Aster, 2016)

6.1.3. Individueel autoverkeer

Wegennet

In het zuidelijke deel van de gemeente Jette zijn er heel weinig wegen die tot het primaire wegennet behoren. Het dichtstbijzijnde grootstedelijke weg (N290 Sermonlaan - Poplimontlaan) bevindt zich op ongeveer één kilometer ten zuidwesten en is via de de Smet de Nayerlaan bereikbaar. Deze laatste behoort ook tot het primaire net en is als hoofdweg gedefinieerd.

De site bevindt zich langs de Leopold I-sstraat die als een interwijkenweg gedefinieerd is in het gewestelijke bestemmingsplan. Deze straat kruist de de Smet de Nayerlaan op ongeveer 300 m ten westen van de site. De Charles Woestelaan ten oosten van de site is ook een interwijkenweg maar met een breder profiel en met een tramlijn op een onafhankelijke bedding. De Tilmontstraat die uitkomt in de Leopold I-sstraat recht tegenover de school behoort tot het wijkennet. Het statuut van deze wegen werd door het Iris 2-plan bevestigd.

De Leopold I-sstraat is voorzien van twee rijstroken, één parkeerstrook aan de zuidelijke kant van de straat en voetpaden aan beide kanten. De geldende snelheidslimiet is 50 km/u behalve in de buurt van de school waar er maximum 30 km/u gereden mag worden. In de Tilmontstraat is de snelheid begrensd tot 30 km/u.

Bestaande verkeerssituatie

De verplaatsingen binnen een grondgebied worden hoofdzakelijk bepaald door mobiliteitsgenererende elementen zoals openbare parkings, scholen, handelszaken, kantoren enz. Het deel van de Leopold I-sstraat dat zich tussen de de Nayerlaan en de Charles Woestelaan bevindt, bedraagt meerdere mobiliteitsgenererende elementen, met name de Frans- en Nederlandstalige scholen, het grootwarenhuis Aldi en kleinere handelszaken.

De grootste verkeersstromen zijn op de de Smet de Nayerlaan en op de Charles Woestelaan waargenomen. Op deze twee assen werden geen tellingen uitgevoerd en zijn er geen cijfers voorhanden bij Brussel Mobiliteit. Volgens de waarnemingen tijdens het ochtendspitsuur verloopt het verkeer redelijk vlot. Op de Charles Woestelaan werd tussen 8u en 8u30 een vertraagd verkeerstrom waargenomen in zuidelijke richting.

Volgens de tellingen en observaties, uitgevoerd door de auteur van onderhavig rapport, zijn de verkeersstromen in de Leopold I-sstraat begrensd. Tijdens het ochtendspitsuur zijn er voor de schoolpoort ongeveer 400 PWE (Personenwagenequivalenten) geteld, waarvan 75% richting Charles Woestelaan en 25% richting de Smet de Nayerlaan.

Het kruispunt tussen de de Nayerlaan en de Leopold I-sstraat is met verkeerslichten geregeld. De waargenomen verkeersstromen veroorzaken geen problematische opstoppingen aan de lichten. Het kruispunt tussen de Leopold I-sstraat en de Charles Woestelaan werd recent aangelegd in de vorm van een rotonde. De auteur van de studie heeft geen opmerkingen bij het functioneren van deze rotonde. Het verkeer uit de Leopold I-sstraat kan er gemakkelijk invoegen.

Parkeren

Met het oog op het vereenvoudigen en harmoniseren van de parkeerregels in de 19 Brusselse gemeenten, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een Gewestelijke ParkeerBeleidsPlan (GPBP) uitgewerkt. Alle Brusselse gemeenten hebben hun huidige reglement moeten aanpassen. Het nieuwe gemeentelijke instrument op het vlak van parkeren heet voortaan Gemeentelijke ParkeerActiePlan (GPAP). In Jette zijn er drie parkeerzones gedefinieerd:

- Vrije zone (gratis)
- Blauwe zone (max. 2 uur mits blauwe schijf)
- Betalende zone

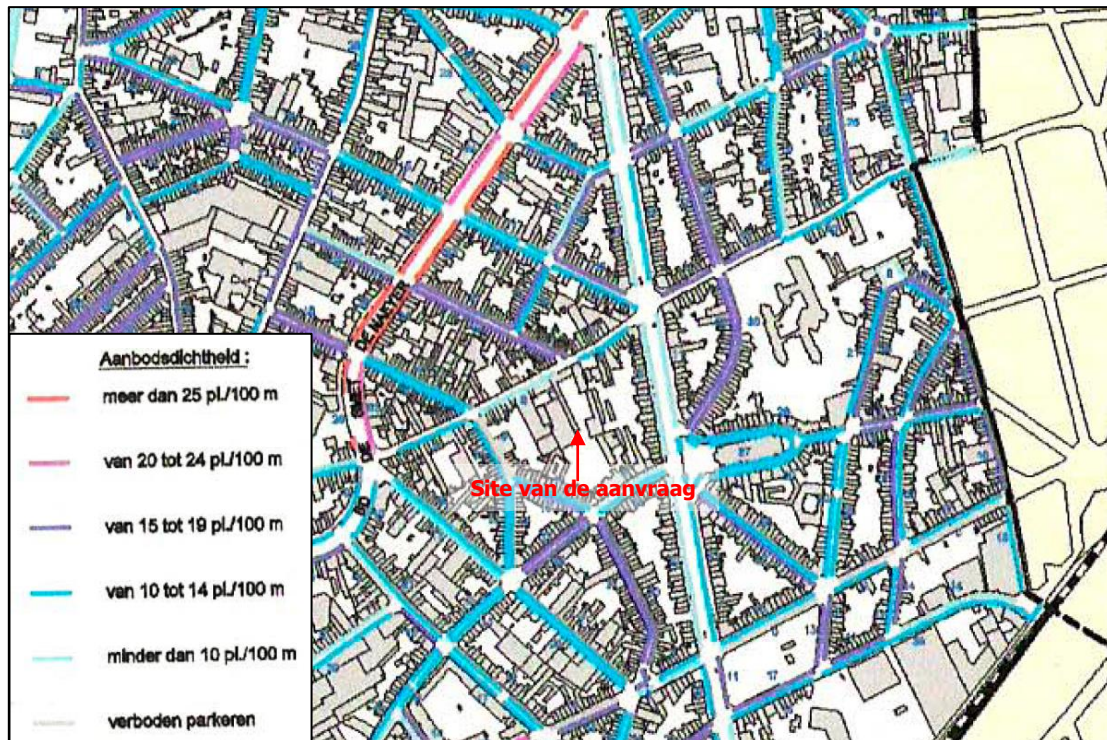
De Leopold I-sstraat (tussen de Nayerlaan en Charles Woestelaan) is momenteel een vrije zone waar het mogelijk is om langs de weg te parkeren aan zuidelijke zijde van de straat. Vanaf 1 augustus 2016 zal het hierboven beschreven deel van de Leopold I-sstraat een blauwe zone worden. Dit betekent dat parkeren gratis blijft gedurende max. 2 uur mits het plaatsen van een blauwe schijf. Inwoners kunnen een bewonerskaart aanvragen.

Onderstaande figuur illustreert de verschillende parkeerzones in de buurt van de bestudeerde site. In alle straten rondom de site mag er dus geparkeerd worden.



Figuur 15: Uittreksel van de parkeerzones in Jette (bron: www.jette.irisnet.be, 2016)

Uit het document "Stand van zaken in verband met het parkeren en het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Jette", blijkt dat het parkeeraanbod voor de gemeente Jette over het algemeen voldoet aan de vraag. Op volgende figuur is het aanbod aan parkeerplaatsen afgebeeld. De Leopold I-straat vertoont deels een licht tekort aan parkeerplaatsen met minder dan 10 vrije plaatsen/100 m overdag. De omliggende straten hebben dan weer een grotere aanbodsichtheid.



Figuur 16: Parkeeraanbod overdag in de gemeente Jette (bron: GMP Jette, 2014)

Tijdens het ochtendspitsuur worden, zoals hiervoor beschreven, ongeveer een derde van de kinderen met de auto afgezet. Aangezien de weinige vrije plaatsen in de Leopold I-sstraat parkeert een deel van de ouders zich dubbel. Een ander deel gebruikt de ondergrondse garage van het grootwarenhuis Aldi. Deze laatste bevindt zich naast de school en beschikt over een eigen ondergrondse parkeergarage van een 50-tal plaatsen en een bovengrondse parking van een tiental plaatsen. Deze parkings zijn voor de klanten voorbehouden maar vrij toegankelijk. Aangezien de afwezigheid van hekken, is de situatie getolereerd. Het korte tijdelijke gebruik van de parking door de ouders lijkt niet problematisch te zijn.

6.1.4. Openbaar vervoer

In de GSV zijn zones gedefinieerd die de toegankelijkheid met het openbaar vervoer weergeven. Volgens deze opdeling, uit 2006, bevindt de site zich in "zone C", d.w.z. een zone met een matige bediening door het openbaar vervoer. Volgende tabel geeft de dichtstbijzijnde haltes van de verschillende vervoersmiddelen aan en hun eigenschappen.

Tabel 2.1 Eigenschappen van het openbaar vervoer

Vervoer	Halte	Afstand ¹	Bestemmingen/lijn	Frequenties ²
Trein	Station Jette	1.000 m	IC "Kortrijk – Sint-Niklaas"	1 trein per uur
	Station Thurm en Taxis	950 m	S "Dendermonde – Aalst"	1 à 3 treinen per uur
			S "Aalst – Vilvoorde"	
			S "Oudenaarde – Dendermonde"	
Metro	Belgica	950 m	Lijn 6 "Koning Boudewijn - Elisabeth	8 à 9 metro's per uur
Tram	Woeste	170 m	Lijn 51 "Van Haelen – Stadion"	2 à 5 trams per uur
Bus	Woeste	30-100 m	Lijn 49 "Bockstael – Zuidstation"	2 à 7 bussen per uur
			Lijn 88 "Heizel – De Brouckere"	2 à 3 bussen per uur

6.1.5. Andere vervoerswijzen

Fietsers

In de onmiddellijke omgeving van de site lopen 3 gewestelijke fietsroutes. Hun kenmerken zijn in onderstaande tabel voorgesteld.

Tabel 2.2 Kenmerken van de gewestelijke fietsroutes (bron: Brussel Mobiliteit, 2016)

Naam	Fietsroute	Afstand t.o.v. de site
GFR B	Ringvorm	270 m
GFR 12a	Radiaal (Centrum - Wemmel-Merchtem)	270 m
GFR 12b	Radiaal (Centrum - Wemmel)	110 m

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een geautomatiseerde systeem van gedeelde fietsen (Villo!). Het dichtstbijzijnde station bevindt zich op de Onze Lieve Vrouw van Lourdeslaan op 300 m van de site. Het betreft Villo!-station nr 88 dat over 16 fietspalen beschikt.

¹ Kortste afstand te voet

² Frequentie uitgedrukt per rijrichting

In de buurt van de site zijn alleen de de Smet de Nayerlaan en de Charles Woestelaan uitgerust met een afzonderlijke fietspad. De hierboven beschreven fietsroutes komen ook overeen met deze twee straten. De Leopold I-sstraat is noch uitgerust met een fietspad noch met een fietssuggestiestrook.

Voetgangers

De verschillende wegen rondom de site beschikken over voetpaden en voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de kruispunten. In de Leopold I-sstraat voldoen de voetpaden aan de minimum afmetingen. (> 1,50 m). Ter hoogte van de huidige school is het voetpad verbreed. Er bevindt zich ook een verhoogd plateau met zebrapad, zoals op volgende figuur afgebeeld.



Figuur 17: Verhoogd plateau met zebrapad ter hoogte van de school (bron: Aster, 2016)

6.2. Voorspelbare situatie

Geen enkele gekende gebeurtenis of natuurlijke evolutie zal de hierboven beschreven bestaande toestand op een noemenswaardige wijze veranderen bij de start van de uitvoering van het project.

6.3. Werffase

Tijdens de werffase dient men het zware vrachtvervoer (afbraak, uitgravingen, bouwmaterialen) van het kleine werfverkeer (werklu) te onderscheiden.

De afbraak en de uitgravingen zullen naar schatting voor ongeveer 1.300 m³ te vervoeren materialen zorgen. Dit komt overeen met een klein honderdtal vrachtwagens gespreid over de eerste fase van de werf. De aanvoer van materialen zal ongeveer voor evenveel vrachtvervoer zorgen. Gezien de capaciteit van de van de Leopold I-sstraat zal dit niet problematisch zijn, zolang de vrachtwagens niet geladen worden tijdens het begin of het einde van de schooluren.

In het actuele studiestadium is het kleine werfverkeer moeilijk in te schatten. Het zal in elk geval begrensd blijven aangezien de grootte van het project. Op het vlak van parkeren zullen een paar plaatsen nodig zijn voor de werklu. Om het goed functioneren van de werf te garanderen zullen 3 à 4 plaatsen voorbehouden zijn. Aangezien het aanbod in de omliggende straten zal de werf geen tekort aan parkeerplaatsen met zich meebrengen.

6.4. Geplande toestand

6.4.1. Verkeer

Om de effecten van de uitbreiding van de school op het vlak van mobiliteit te beschrijven zijn volgende hypothesen gesteld.

- Aantal leerlingen: vandaag: 180, geplande toestand: 450
- Aantal personeelsleden: vandaag 24, geplande toestand: 50
- Het verplaatsingsgedrag blijft hetzelfde in de geplande toestand (zie § 6.1.1)
- Aantal kinderen per wagen: 1,5

Onderstaande tabel stelt de huidige en de geplande verplaatsingen in de spitsuren.

Tabel 2.3 Verplaatsingsgedrag van de leerlingen en spreiding per vervoermiddel

Vervoermiddel	Bestaande toestand	Geplande toestand
Te voet	83 lln + 2 werknemers	207 lln + 4 werknemers
Fiets	4 lln + 2 werknemers	9 lln + 4 werknemers
Openbaar vervoer	36 lln + 9 werknemers	90 lln + 18 werknemers
Wagen	52 PWE	124 PWE

Aangezien het aantal leerlingen in de geplande toestand meer dan verdubbelt, zal het aantal auto's die kinderen aan de school afzetten of ophalen ook meer als verdubbelen. In de geplande toestand worden ongeveer 70 extra auto's verwacht tijdens de spitsuren. Op het vlak van verkeer is de verhoging van het aantal auto's niet problematisch aangezien de straat nog over genoeg capaciteit beschikt en er geen problemen vastgesteld zijn aan de kruispunten.

6.4.2. Parking

Wat het aantal parkeerplaatsen betreft, is er een tiental extra plaatsen nodig voor het personeel. Tijdens de spitsuren zullen er ook meer plaatsen nodig zijn voor ouders die hun kinderen af zetten of ophalen. Aangezien de werknemers meestal een hele dag parkeren kunnen we aannemen dat ze hun plaats verder in de buurt zoeken, daar waar het aanbod hoger is dan in de Leopold I-sstraat. De ouders daarentegen zoeken meestal een plaats in de directe omgeving van de schoolpoort. Om het aantal nodige parkeerplaatsen te definiëren die nodig zijn voor het ophalen en het afzetten van de kinderen werden volgende hypothesen genomen.

- 60 % van de ouders parkeren effectief hun auto om de kinderen van of naar de schoolpoort te begeleiden;
- Er zijn 5 à 10 minuten nodig tussen de auto en de schoolpoort;

Op basis van vooropgestelde hypothesen zullen er door de uitbreiding van de school 6 à 7 extra parkeerplaatsen nodig zijn tijdens de spitsuren voor ouders die hun kinderen ophalen of afzetten. Deze extra parkeerplaatsen zijn in de buurt van de school beschikbaar. Aangezien het om een beperkt aantal parkeerplaatsen gaat zal de verhoging van de schoolpopulatie niet problematisch zijn op het vlak van parkeren.

Zoals hierboven beschreven, zijn er heel weinig kinderen die zich met de fiets verplaatsen (2 %). De huidige school beschikt al over een kleine fietsenstalling. Het ontwerp voorziet geen extra fietsplaatsen. Het aantal bestaande plaatsen zal voldoende zijn om de toename

aan fietsers te dekken. Indien nodig zullen er altijd extra rekken kunnen geplaatst worden in een latere stadium.

6.4.3. Verkeersveiligheid

Er zijn geen effecten verwacht in verband met verkeersveiligheid. Zoals hierboven al vermeld, is er een verhoogd plateau voor het huidige en toekomstige schoolgebouw. Er geldt een snelheidslimiet van 30 km/u voor de school. Bovendien is er altijd een agent aanwezig bij het begin en het einde van de schooldag om de kinderen en ouders te helpen oversteken.

6.5. Conclusies

De verdubbeling van het aantal leerlingen zal het aantal verplaatsingen rond de school verhogen. Ongeveer tweederde van de leerlingen verplaatst zich te voet of met het openbaar vervoer, de rest wordt met de auto afgezet/opgehaald. In de geplande toestand worden ongeveer 70 extra auto's verwacht tijdens de spitsuren, wat niet problematisch is aangezien de straat nog over genoeg capaciteit beschikt en er geen problemen vastgesteld zijn aan de kruispunten.

Wat het aantal parkeerplaatsen betreft, is er een tiental extra plaatsen nodig voor het personeel en 6 à 7 extra parkeerplaatsen, tijdens de spitsuren, voor ouders die hun kinderen ophalen of afzetten. Er worden geen effecten verwacht in verband met verkeersveiligheid.

6.6. Andere milieudomeinen rond de menselijke omgeving

6.6.1. Afval

Bestaande toestand en potentiële risicoactiviteiten

Rekening houdend met de schoolfunctie van het gebouw, bestaat de geproduceerde afvalfracties vooral uit papier, karton en plastic.

Er is een afvalbeleidsplan (echter niet ter beschikking gesteld door de opdrachtgever) van kracht in Sint-Michiels. Zo wordt er bijvoorbeeld gevraagd aan de kinderen om hun brooddoos mee te nemen naar school. Ook wordt er gewezen (via schoolprojecten) op een minimale productie van afval en de kinderen vooral bewust te maken van de steeds groeiende afvalberg. Op de speelplaats en in de lokalen staan tevens voldoende bakken om afval te sorteren.

Geplande toestand en voorspelbare situatie

In de geplande toestand wordt een afvallokaal voorzien ter hoogte van de bestaande berging langs de Leopold I-sstraat. Deze is gelegen juist naast de bestaande poort. Een container van 1.100 l is voorzien.

Op basis van de nieuwe bezetting (450 leerlingen) en de gemiddelde afvalproductie (per type afval) per leerling voor een school kan men een inschatting maken van hetgeen geproduceerd wordt op jaarbasis.

Tabel 2.4 Gemiddelde afvalproductie per jaar in een schoolomgeving (Bron: COREN)

	kg/leerling/jaar	Aantal leerlingen
		450
Huishoudelijk afval	3,2	1.440
Papier en karton	3,3	1.485
Glas	0,1	45
Andere	3,1	1.395
Plastic	1,6	720
Metaalafval	3	1.350
Totaal	14,3	6.435

De totale productie voor het volledige project wordt dus op 6,5 ton/jaar geraamd.

Werffase

Tijdens de werffase zal er een waaier van afvalfracties geproduceerd worden, waaronder hout, glas, plastic, beton, metalen, In principe zijn alle onderaannemers zich bewust van de verwerkingskosten van afval en kiezen ze voor een maximale recyclage van bepaalde afvalfracties (indien mogelijk). Sortering op site is daarom aangewezen. Er zijn echter weinig effecten te verwachten als gevolg van de werf. Gevaarlijk afval, zoals bijvoorbeeld asbest (aanwezig in het af te breken gebouw), zal volgens de geldende regels verwijderd en verwerkt worden. Alle erkende en gespecialiseerde onderaannemers kennen de risico's en nemen aldus de nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van enige problemen als gevolg van asbest conform de geldende wetgeving hieromtrent.

Conclusies

De impact van het project is op het gebied van afvalproductie is vrij verwaarloosbaar. De afvalfractie zal hoofdzakelijk bestaan uit papier, karton, plastic en in mindere mate organisch afval afkomstig van de refter.

De impact van het project is op het gebied van afvalproductie is aldus vrij beperkt. De school dient echter (en hetgeen ook gepland is), hun afvalbeleid verder te zetten en eventueel nog verder uit te breiden.

6.6.2. Omgevingstrillingen en -geluiden

Bestaande toestand en potentiële risico-activiteiten

Geluidsoverlast afkomstig van schoolactiviteiten is in principe verwaarloosbaar. Enkel tijdens de speeltijd kan er mogelijk een beetje lawaai zijn door spelende kinderen. Echter dit is beperkt in de tijd en na ongeveer 16.00 zijn de activiteiten afgelopen, waardoor hinder voor omwonenden in principe nihil is.

Rekening houdend met het feit dat men met schoolactiviteiten te maken heeft, kan men stellen dat de risico's te wijten aan het project, op het vlak van geluids- en/of trillingshinder eerder miniem zijn. Er zijn tevens geen technische installaties die potentieel geluidshinder veroorzaken.

Geplande toestand en voorspelbare situatie

Het project voorziet in de uitbreiding van reeds aanwezige activiteiten m.n. schoolactiviteiten. Hoewel de speelplaatsen uitgebreid worden, blijven de periodes dat de kinderen buiten de klaslokalen zijn, beperkt.

Een luchtgroep zal op het dak van de voorbouw geïnstalleerd worden. Aangezien het aan straatzijde gepland is, waar het verkeer voor lawaai zorgt, zal de luchtgroep geen geluidshinder met zich meebrengen.

Werffase

De werf zal mogelijk op bepaalde momenten geluidshinder veroorzaken en dit vooral tijdens de afbraakfase. Deze fase en bijhorende geluidshinder kan moeilijk vermeden worden. Men moet echter wel zorgen dat voor het materiaal gebruikt tijdens deze fase (waarvan hoofdzakelijk de werfvoertuigen) voldoende geluidsdempende voorzorgsmaatregelen worden getroffen. De tijdelijke opslag en gebruik van bepaalde machines (zoals bijv. compressoren) dient eveneens te gebeuren op plaatsen zo ver mogelijk verwijderd van woningen en/ of kantoorgebouwen.

Conclusies

De gevolgen van het project op het gebied van geluid en trillingen zijn verwaarloosbaar.

6.6.3. De mens (veiligheid en gezondheid)

Bestaande toestand en potentiële risicofactoren

Het belangrijkste aspect rond de mens in de huidige situatie is de veiligheid van de kinderen. De Leopold I-straat is een relatief drukke straat. Naast een gedeelte van de kinderen die te voet of met het openbaar transport komen, wordt toch nog een aanzienlijk deel afgezet door hun ouders met de wagen. Echter, op die momenten wordt de snelheid beperkt. Ook de aanwezigheid van een "schoolverantwoordelijke" ter hoogte van de ingang van de school, moet ervoor zorgen dat de kinderen veilig over de straat kunnen en in alle veiligheid de schoolpoort kunnen betreden.

Geplande en voorspelbare situatie

Er wordt grofweg een verdubbeling van het aantal leerlingen voorzien. De voorkeur van de Sint-Michiëlsschool, om de kinderen zoveel mogelijk met het openbaar transport te laten komen, zal ook in de toekomstige situatie de voorkeur krijgen. Het aandeel van kinderen die door hun ouders zullen afgezet worden, zal echter ook toenemen. De school zal de nodige maatregelen moeten treffen om dit zo vlot te laten verlopen en het dubbelparkeren te vermijden.

Werffase

Gezien de relatief beperkte breedte van de Leopold I-straat, is het van essentieel belang dat gedurende de ganse periode van de werken, naast een duidelijke signalisatie, vooral de toegang tot de schoolpoort duidelijk en veilig kan bereikt worden. Indien een oversteek noodzakelijk blijkt, moet dit enerzijds duidelijk aangeduid worden en dient de school anderzijds een persoon te voorzien om een veilige oversteek te garanderen tijdens de drukste periodes 's ochtends en 's avonds.

Conclusies

Indien de correcte maatregelen worden getroffen om een veilige toegang tot de school te garanderen, zou het project in principe geen noemenswaardige impact mogen hebben.

6.6.4. Sociale en economische aspecten

De druk om geschikte schoolplaatsen te vinden in het nederlandstalige onderwijs, en in het bijzonder in Brussel, is reeds jaren een groot probleem. De druk van een groeiende bevolking die opteert voor nederlandstalig onderwijs wordt steeds groter en groter. In de 2014 wees Minister Vanhengel op verantwoordelijkheid van de Vlaamse Gemeenschap ten opzichte van Brusselse kinderen en stelde :

"De cijfers uit de aanmeldings- en inschrijvingsprocedure van het LOP (Lokaal Overleg Platform) basisonderwijs Brussel bevestigen een alarmerende situatie die veel ouders al maanden ondervinden: er zijn te weinig Nederlandstalige schoolbanken in het Brussels Gewest. De druk is ondertussen zo groot geworden dat ook tientallen Nederlandstalige en -kundige ouders geen plaats meer vinden in het Nederlandstalig onderwijs. Dat Nederlandstalig onderwijs is de jongste jaren zeer populair geworden, omwille van de kwaliteit van het onderwijs, de interesse van Nederlandkundige ouders en de problemen in het Franstalig onderwijs."

Verder dient vermeld te worden dat deze oproep niet zonder gehoor is gebleven en zoals aangekondigd door het Vlaamse Parlement, wordt een aanzienlijke investering in de vlaamse scholen voorzien. Hilde Crevits, huidig Minister van Onderwijs heeft aangekondigd dat:

"In tientallen scholen in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komen er de volgende drie jaar samen 13.146 extra plaatsen bij via 126 projecten. De klemtoon ligt op extra plaatsen in scholen in het basisonderwijs, omdat daar op dit moment of in de nabije toekomst (2020-2021) vooral plaatsen te kort zijn, maar voor het eerst komen er ook extra plaatsen in het secundair onderwijs. De hoofdmoot is dus weggelegd voor het basisonderwijs: 11.213 extra plaatsen, met Antwerpen als koploper (3.798), gevolgd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (1.511). Ook in het secundair onderwijs ligt Antwerpen op kop, met 1.323 extra plaatsen, gevolgd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (460). Het gaat vooral om nieuwbouw- of verbouwingsprojecten, maar het verschil met de klassieke bouwprojecten is vooral dat er snel werk gemaakt wordt van extra capaciteit. De extra plaatsen kaderen in de inhaalbeweging in de bouw van scholen³.

De uitbreiding van een aantal scholen behorend tot de scholengroep "Sint-Goedele", kan aldus enkel maar een gunstig evolutie betekenen om te voldoen aan een schrijnende tekort van plaatsen binnen het nederlandstalig onderwijs in het brusselse. Verder dragen dergelijke projecten bij tot de werkgelegenheid (grotere vraag naar onderwijzend personeel) en dus onrechtstreeks naar een economische ontwikkeling.

³ Bron : HLN – juli 2016 – Minister van Onderwijs Hilde Crevits in het Vlaams Parlement

7. Wisselwerkingen tussen de factoren

Dit type project is onderworpen aan de volgende standaardinteracties:

- Lucht / Geluid / Mens: deze interactie betreft hoofdzakelijk het gebruik van technische installaties. Echter in de toekomstige configuratie zijn er weinig technische installaties voorzien ;
- Water / Bodem / Afval: gezien de voornaamste functie van het gebouw schoolactiviteiten betreft, zijn de interacties miniem. De geproduceerde afvalfracties vormen daarom ook geen probleem ;
- Stedenbouw / Fauna en Flora: nihil;
- Mobiliteit / stedenbouw: nihil;
- Erfgoed / stedenbouw : nihil.

DEEL 3 : NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

Het "scholenproject Sint-Michiels" is een toekomstig uitbreiding van een bestaande schoolgebouw. Het gebouw zal uit 2 bovengrondse verdiepingen en 1 lekderverdieping bestaan. Het project is gelegen in de Leopold I-straat te Jette. De capaciteit (maximale bezetting) in de toekomstige scenario bedraagt ongeveer 450 leerlingen.

Inzake energie, zal het nieuwe gebouw aan de duurzaamheidsprincipes voldoen en kan aldus geklasseerd worden als een "Passief schoolgebouw". Dit houdt concreet in dat het gebouw voldoet aan de EPB-eisen van toepassing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het ontwerp van dit kantoorgebouw werd aldus bijzondere aandacht besteed aan een optimaal bouwfysisch comfort. Hierdoor zijn de effecten op het milieu in het algemeen relatief beperkt tot verwaarloosbaar. Er zijn bijvoorbeeld geen effecten te verwachten op het gebied van bodem en/of grondwater. Er zijn m.n. geen potentieel bodemvervuilende activiteiten en/of installaties voorzien.

Op het vlak van geluid (en trillingshinder) en lucht, kan men stellen dat door een beperkte vraag naar technische installaties, het project potentieel geen effecten zal hebben.

De effecten op het waterbeheer zijn eveneens miniem en dit door de aard van de activiteiten. Het geloosde afvalwater bestaat hoofdzakelijk uit sanitair afvalwater. Het project voorziet tevens een hergebruik van (regen)water. Afvloeiend regenwater zal opgevangen worden een tijdelijk gestockeerd voor hergebruik in de sanitaire installaties.

Op vlak van volumetrie en inplanting schrijft de voorbouw zich in in de bestaande structuur. De inplanting van de achterbouw heeft geen invloed op het straatbeeld. De bouwhoogte daarentegen werd bijna verdrievoudigd, maar is aan de oostzijde teruggetrokken. Vanaf de eerste verdieping vertoont deze gevel echter grote openingen die uitgeven op het naastgelegen perceel. Dit is in de huidige toestand niet het geval.

Door het ontbreken aan ritme en compositie in de vooropgestelde gevels, bevorderen deze laatste geen integratie van het nieuwe gebouw op vlak van architectuur. De gekozen materialen (hoofdzakelijk zink), komen vandaag de dag niet voor in het straatbeeld. Het toekomstige gebouw, dat helemaal met zink bekleed is, zal dus in het oog springen. Het geplande gebouw streeft niet naar integratie en zal dus niet onopgemerkt blijven in het straatbeeld. Dit is te verantwoorden door de het collectief belang van een voorziening als een school.

De verdubbeling van het aantal leerlingen zal het aantal verplaatsingen rond de school verhogen. Ongeveer tweederde van de leerlingen verplaatst zich te voet of met het openbaar vervoer, de rest wordt met de auto afgezet/opgehaald. In de geplande toestand worden ongeveer 70 extra auto's verwacht tijdens de spitsuren, wat niet problematisch is aangezien de straat nog over genoeg capaciteit beschikt en er geen problemen vastgesteld zijn aan de kruispunten.

Wat het aantal parkeerplaatsen betreft, is er een tiental extra plaatsen nodig voor het personeel en 6 à 7 extra parkeerplaatsen, tijdens de spitsuren, voor ouders die hun kinderen ophalen of afzetten. Er worden geen effecten verwacht in verband met verkeersveiligheid.

De afvalproductie blijkt eveneens weinig risicovol en dit door het feit dat men enkel met schoolgelateerde activiteiten te maken heeft. Het type afval is hoofdzakelijk papier, karton en plastic en een kleinere fractie 'klein gevaarlijk' kantoorafval (batterijen, inktcartridges, ...).

Op het gebied van flora, vormt het project een opwaardering van de omgeving en dit door de aanleg van een extensief groendak. Dergelijke daken accentueren niet alleen het "groene" karakter van het gebouw, maar hebben tevens andere positieve effecten zoals o.a.

geluidsdempende eigenschappen, buffereigenschappen voor afvloeiend regenwater enerzijds en belangrijke temperatuursschommelingen anderzijds.

Op socio-economisch vlak kan men stellen dat het project sterk geïntegreerd zal zijn in zijn omgeving en een belangrijke plaats zal innemen als antwoord op een steeds sterker groeiende vraag naar beschikbare schoolplaatsen in het nederlandstalig onderwijs.

BIJLAGE 1: BEREKENINGSMODEL VOOR BUFFERING REGENWATER

- a) Introduire les surfaces imperméabilisées dans les "cases" blanches.
- b) Case mauve = volume imposé pour la récupération d'eau de pluie (WC, arrosage, ...)
- c) Case bleue = volume imposé comme capacité de bassin d'orage

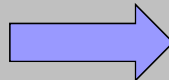
Attention: Respectez obligatoirement les deux volumes calculés (cases mauve et bleue).

Toitures classiques (m ²) :	435
Toitures vertes intensives (m ²) (au moins 60 cm de terre):	0
Toitures vertes extensives (m ²) :	97
Autres surfaces imperméables (ou imperméabilisées)... , en m ² (voiries, acces, parking à ciel ouvert, ...):	0
⇒ Surface imperméable totale corrigée ⁽¹⁾ (m ²)	532

Débit de fuite = 5 l/sec.ha

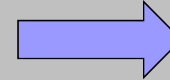
Pour pluie décennale ⁽²⁾	Durée (min)	intensité (mm ou l/m ²)	Débit unitaire (l/s/m ²)	Débit total (l/s)	D _f (l/s)	V _r (m ³)
	10	13,4	0,022	11,9	0,3	6,97
	20	17,6	0,015	7,8	0,3	9,04
	30	20,3	0,011	6,0	0,3	10,32
	40	22,2	0,009	4,9	0,3	11,17
	50	23,7	0,008	4,2	0,3	11,81
	60	25	0,007	3,7	0,3	12,34

Volume (m³) imposé pour la récupération de l'eau de pluie



15

Volume (m³) imposé comme bassin d'orage



13

(1) Les toitures vertes intensives bénéficient d'un facteur de réduction de 50%.

(2) La pluie de référence est une pluie de dix ans qui tombe en 1 heure avec un débit de fuite 5 l par seconde et par ha de surface imperméabilisée.

Source : statistiques consolidées de l'IRM édition de 1977