

**MILIEUEFFECTENRAPPORT M.B.T. DE  
AANVRAAG VOOR EEN BOUWVERGUNNING  
VOOR DE NIEUWBOUW VAN EEN SCHOOL EN  
DE HERINRICHTING VAN EEN VOORMALIG  
KERKGEBOUW IN DE NINOOFSESTEENWEG  
TE ANDERLECHT**

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

Eindrapport 28.10.2016

Aangepaste versie van 21.03.2017



## 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 .....	4
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 .....	11
3.4. Algemene beschrijving van de geplande technische installaties.....	12
3.5. Beschrijving van de werffase.....	12
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	13
4. Bestaande rechtstoestand .....	14
4.1. Algemeen overzicht van de rechtstoestand .....	14
4.2. Gewestelijke stedenbouwkundige verordening .....	15
4.3. Gewestelijk bestemmingsplan (GBP) .....	16
4.4. Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) .....	17
4.5. Administratief historiek van de site .....	17

### **DEEL 2 : MILIEUEFFECTENANALYSE VAN HET PROJECT EN DE WERF ..... 18**

1. Bodem, grondwater en oppervlaktewater .....	18
1.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren.....	18
1.2. Geplande toestand .....	18
1.3. Werffase .....	18
1.4. Conclusies .....	18
2. Afvalwater, regenwater en leidingwater .....	19
2.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren.....	19
2.2. Geplande toestand .....	19
2.3. Werffase .....	19
2.4. Conclusies .....	20
3. Luchtkwaliteit, energie en microklimaat.....	21
3.1. Bestaande toestand en potentiële risico-activiteiten.....	21
3.2. Geplande toestand en voorspelbare situatie.....	21
3.3. Werffase .....	21
3.4. Conclusies .....	22
4. Fauna en flora .....	23
4.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren.....	23
4.2. Geplande toestand .....	23
4.3. Werffase .....	24
4.4. Conclusies .....	24

5. Stedenbouw, landschap en erfgoed .....	25
5.1. Bestaande toestand.....	25
5.2. Voorspelbare situatie.....	27
5.3. Werffase .....	27
5.4. Geplande toestand .....	27
5.5. Conclusies .....	29
6. Mobiliteit .....	30
6.1. Bestaande toestand.....	30
6.2. Voorspelbare situatie.....	34
6.3. Werffase .....	34
6.4. Geplande toestand .....	35
6.5. Conclusies .....	37
7. Andere milieudomeinen rond de menselijke omgeving.....	38
7.1. Afval .....	38
7.2. Omgevingstrillingen en -geluiden.....	39
7.3. De mens (veiligheid en gezondheid) .....	39
7.4. Sociale en economische aspecten .....	40
8. Wisselwerkingen tussen de factoren .....	41
<b>DEEL 3 : NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING.....</b>	<b>42</b>

## **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	Nieuwbouw school en herinrichting voormalig kerkgebouw
Type procedure	Stedenbouwkundige vergunning
Situering van de aanvraag	Ninoofsesteenweg 369-371, te 1070 Anderlecht
Lambert 72-koordinaten	Centrum van de site : X=145.963m, Y=170.891m
Aanvrager	VZW Sint-Goedele Brussel – Verheydenstraat 39, B-1070 Brussel
Auteur van het MER	ASTER Consulting bvba
Bevoegde overheid:	Gemeentecollege Anderlecht

#### **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 de Sint-Vincentiuskerk en de afbraak van drie gebouwen om er een nieuwe school te bouwen op gekadastreerde terreinen in de gemeente Anderlecht gelegen te Ninoofsesteenweg. Het project voorziet de afbraak van twee bestaande gebouwen ten oosten van de kerk. De nieuwe gebouwen zullen verschillende leslokalen, kantoren, sanitair herbergen. Op het dak van het nieuwe gebouw komt een speelplaats en een moestuin. De kerk wordt behouden en zal omgebouwd worden tot o.a. een turnzaal, een eetruimte, klaslokalen, kleedruimtes en sanitair.

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 m<sup>2</sup> toegankelijk is voor het gebruik van die voorzieningen
- Het project omvat ook geklasseerde inrichtingen van klasse 2 en 3.

Een verbrandingsinstallatie is voorzien voor de verwarming van de lokalen en de productie van warm water. Het vermogen van deze installatie is 2 x 250 kW en wordt dus als een klasse 3 inrichting beschouwd. Deze wordt aangewend voor de verwarming voor de vloerverwarming, radiatoren in secundaire lokalen en de productie van sanitair warm water.

Verder zijn er ventilatiegroepen, met een totale nominale debiet van 57.000 m<sup>3</sup> (2X 14.500m<sup>3</sup>/h, 21.000 m<sup>3</sup>/h en 7.000m<sup>3</sup>/h). Deze installaties worden beschouwd als een klasse-2 inrichting.

Het onderhavige milieueffectenrapport zal dus bijgevoegd worden aan de aanvraag tot 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, toekomstige beheerder van de school.

---

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

---

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

---

<b>Naam</b>	ASTER Consulting bvba
<b>Sociale zetel</b>	Chemin des Deux Fermes 1, B-1331 Rixensart
<b>Projectverantwoordelijke</b>	Serge Paduart
<b>Tel.</b>	02/318.31.70
<b>Fax</b>	02/318.31.63
<b>E-mail</b>	info@asterconsulting.be
<b>Internet</b>	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: 2018-2020

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 Ninoofsesteenweg in het zuiden, de Melkerijstraat in het westen en het noorden en de Dilbeeksestraat in het oosten;
- 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 'Nieuwbouw school en herinrichting voormalig kerkgebouw, stand 04/08/2016.
- Uitvoeringsplannen opgesteld door het architectenbureau OSK-AR.



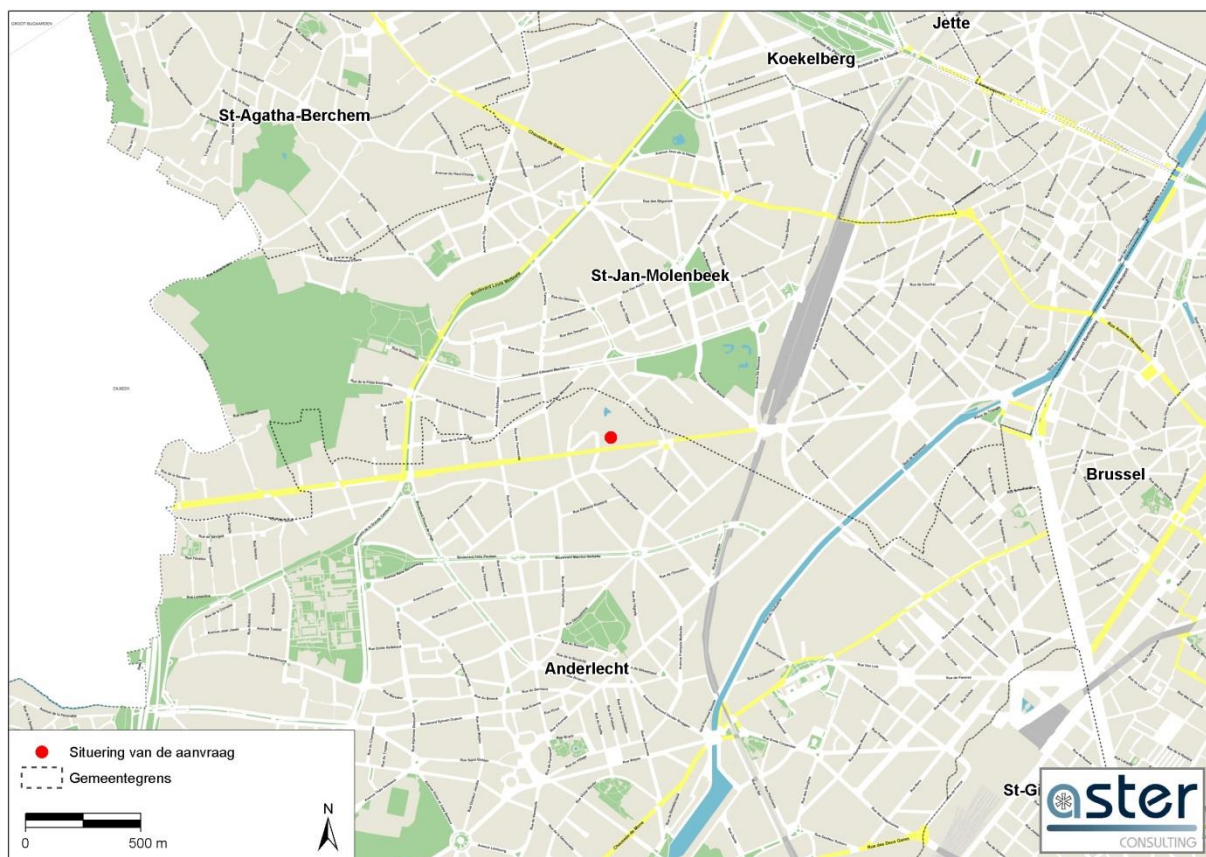
## 2. Situering van het voorwerp van de aanvraag

### 2.1. Ligging

De terreinen die door de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning betrokken zijn, bevinden zich in het noordelijke deel van de gemeente Anderlecht aan de grens met de gemeente Sint-Jans-Molenbeek.

De site ligt in de wijk « Ossegem », meer bepaald achter het noordelijke bouwfront van de Ninoofsesteenweg.

De ligging van de site wordt op volgende afbeelding geïllustreerd.



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

## 2.2. Bestaande feitelijke situatie

De westelijke helfte van de site wordt momenteel bezet door de Sint-Vincentius-kerk terwijl de oostelijke helfte bezet wordt door het huis van de zusterscongregatie met een tuin dat nu dienst doet als "huiswerkschool". Het zuidelijke deel, aan straatzijde dient als parkeerplaats. Het noordelijke deel van de site is een koer dat begrensd is door de naastliggende gebouwen en een muur aan de noordelijke kant. Noemenswaardige elementen in de directe omgeving van de site betreffen een park ten noorden van de site en een school (basis- en middelbare onderwijs) ten oosten van de site. De site is op volgende luchtfoto afgebeeld.

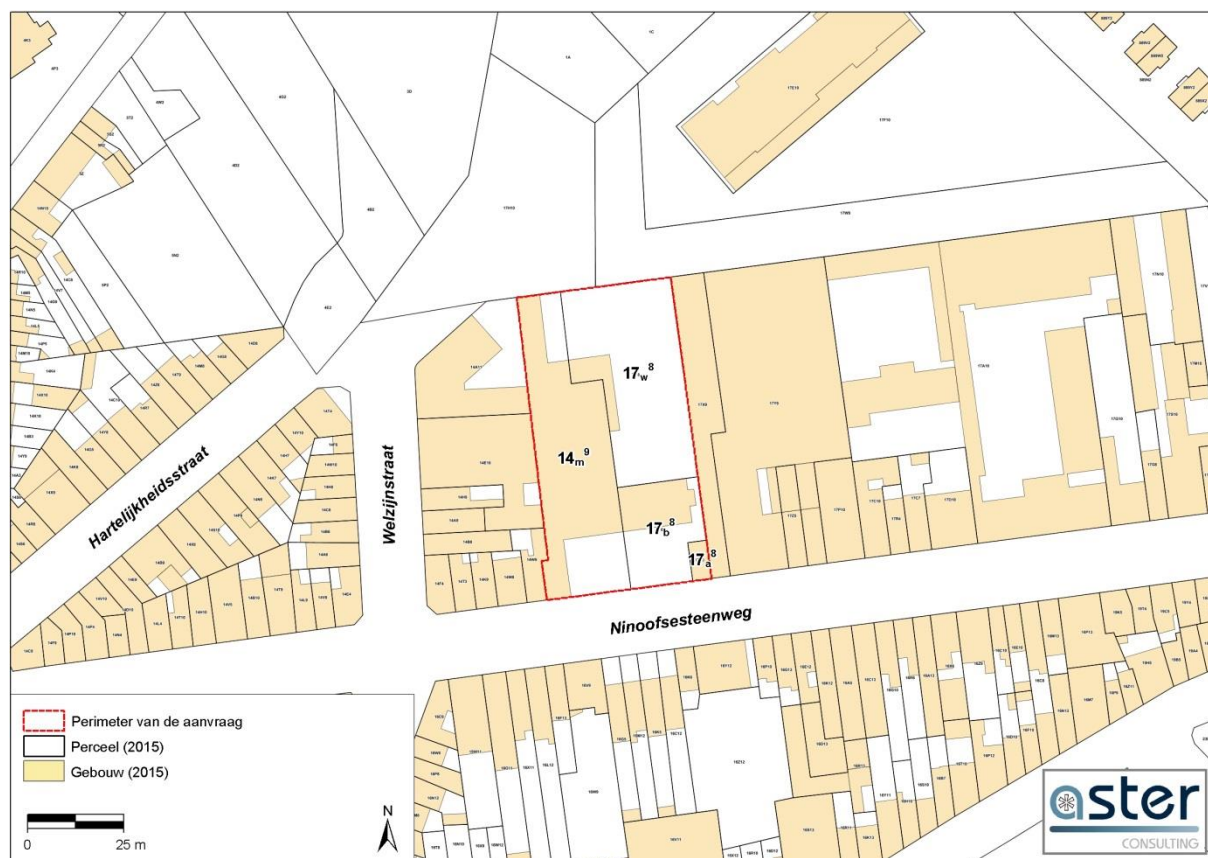


Figuur 2 : Ligging van het perimeter van de aanvragen op een luchtfoto (bron : CRIB, 2014)

## 2.3. Kadastrale gegevens

Het voorwerp van de aanvraag bevindt zich op volgende percelen: Anderlecht afdeling 4, sectie B, Nrs  $14_m^9$ ,  $17_w^8$ ,  $17_b^8$  en  $17_a^8$

De bovengenoemde percelen worden op volgende afbeelding geïllustreerd.



Figuur 3: Kadastraal plan

## 2.4. Historische activiteiten en kwaliteit van de bodem

Op basis van historische documenten kan het volgende worden vermeld.

Op de site bevond zich de kapel van "Onze-Lieve-Vrouw van Gratie", van 1450-1455 gebouwd in opdracht van Karel de Stoute. In 1865 werd de Congregatie van het Onbevlekt Hart van Maria (Scheutisten) opgericht, een missiecongregatie die zich te Scheut vestigde. De katholieke congregatie van missionarissen vestigde zich aan de Ninoofsesteenweg (de oude Ninoofsesteenweg volgde het traject van de Van Souststraat. De nieuwe rechte Ninoofsesteenweg werd in 1828 aangelegd onder het Hollands Bewind. Op het grote domein van de paters Scheutisten langs de Ninoofsesteenweg, tussen de Obusstraat en de Scheutlaan, stond de kapel van Onze Lieve Vrouw van Gratië (15e eeuw), die in 1974 werd afgebroken.

In 1894 werd ook een parochie opgericht. In 1902 kreeg deze het eigendom van een voorlopige kapel waarvan in 1905 de gevel werd verbouwd. Dit betrof een neogotisch bouwwerk. Van 1936-1937 werd een nieuwe, grotere, kerk gebouwd.

De oude kapel, aangebouwd aan de kerk, werd in 1974 gesloopt. Tien jaar later ondergingen de kloostergebouwen hetzelfde lot en werd de congregatie gehuisvest in een kleiner en moderner complex. In 2014 werd de kerk definitief gesloten<sup>1</sup>.

Op basis van een navraag bij het BIM, werd één uitbatingsvergunning afgeleverd op de site, het betreft een activiteit van schouwspelen. Deze vergunning was van 1995 tot 2005 geldig. De kans op "vervuilende" activiteiten is aldus onbestaand.

<sup>1</sup> Bron : Parochie Sint-Vincentius à Paulo te Scheut; De Swaene – Genootschap voor Heemkunde Anderlecht

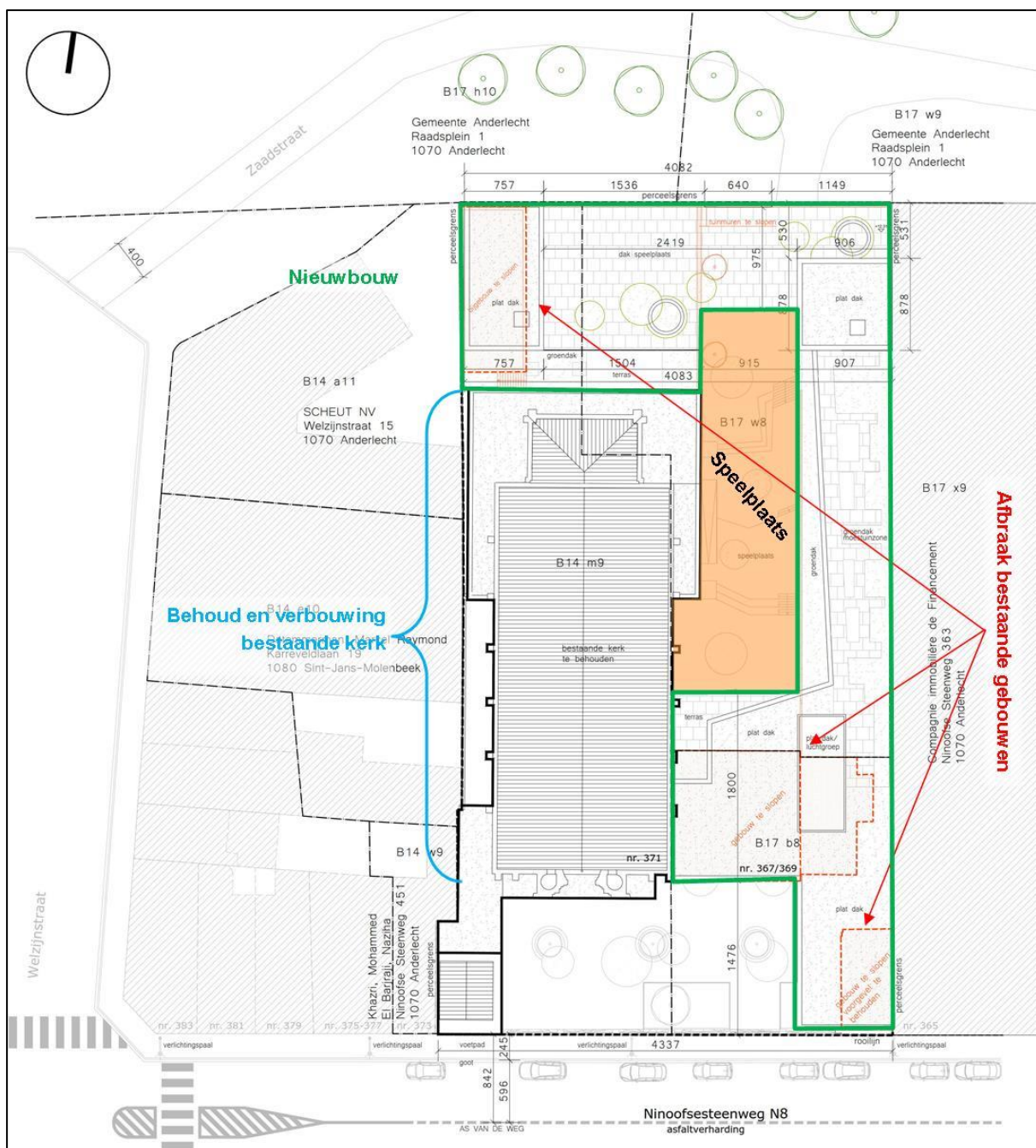
### 3. Verantwoording van het ontwerp, beschrijving van doelstellingen en uitvoeringsplanning

#### 3.1. Algemeen voorwerp van de aanvraag

De aanvraag betreft de "Nieuwbouw van een school en de herinrichting van een voormalig kerkgebouw"

De bestaande kerk wordt behouden en omgebouwd tot o.a. een turnzaal een eetruimte, klaslokalen, kleedruimtes en sanitair. Eén hoofd- en twee bijgebouwen worden afgebroken om plaats te maken voor een L-vormig volume dat rond de kerk wordt ingepland. Het nieuwe gebouw zal verschillende leslokalen, kantoren en sanitair herbergen.

Onderstaande figuur toont de inplanting van het ontwerp.



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

Het volume van de kerk wordt in vier verschillende niveaus opgedeeld. De 4 bouwlagen krijgen volgende bestemmingen

- Niveau -2: twee sanitairblokken, een berging en een lokaal voor technieken;
- Niveau -1: klaslokalen, ateliers, leskeuken, eetruimte en individuele kantoren;
- Gelijkvloers, +1 en +2 (driedubbele hoogte): turnzaal met kleedruimtes, twee sanitairblokken, eetruimte en keuken
- Niveau +3: zolder

Het L-vormige volume telt aan straatzijde (zuid) één ondergrondse en twee bovengrondse bouwlagen en aan de noordkant 6 bovengrondse bouwlagen. De ondergebrachte functies betreffen voornamelijk klaslokalen, kantoren en vergaderzalen. Er zijn drie speelplaatsen voorzien: op niveau -2 aan de noordkant van het gebouw is er een overdekte speelplaats, tussen de kerk en het nieuwe gebouw is er een speelplaats voorzien in openlucht en op het dak van bevindt zich een derde speelplaats met een moestuin.

## **3.2. Korte voorstelling van het ontwerp**

### **3.2.1. Stedenbouwkundige en architecturale aspecten**

Het ontwerp voorziet het behoud van de kerk. Er zijn geen verbouwingen gepland die het buitenaspect van de kerk zullen veranderen. Aan de noordkant zijn openingen in de buitenmuren gepland om de kerk met het nieuwe gebouw te verbinden, zowel op niveau 0 als op niveau -1. Aangezien het nieuwe gebouw aangesloten is op de noordkant van de kerk zullen de geplande openingen niet van buitenaf zichtbaar zijn. Vanuit straatzijde, zullen er geen veranderingen te merken zijn aan de kerk.

Zoals hiervoor vermeld, wordt het nieuwe gebouw in een U-vorm rond de bestaande kerk ingepland om zo de kerk maximaal zichtbaar en in ere te houden. Het nieuwe gebouw wordt op de noordelijke, de noord-westelijk en de oostelijk perceelsgrenzen ingepland. Aan straat zijde (zuidelijke kant) werd ervoor gekozen om dezelfde inplanting als het bestaande pand te behouden, dit betekent dat de voorgevel in het verlengde van de voorgevel van de kerk staat. In het zuid-oostelijke hoek van de site wordt het nieuwe gebouw tot aan het bouwfront getrokken, wat ongeveer overeenkomt met de inplanting van het bestaande kleine gebouw.

De voorbouw vertoont een gabariet van een gelijkvloers + 1 verdieping. De achterbouw vertoont een gabariet van een gelijkvloers + 5 verdiepingen. Tussen voor- en achterkant van het gebouw is er een verschil van twee volledige bouwlagen. Dit betekent dat het gelijkvloers twee bouwlagen hoger is als het gelijkvloers van de achterbouw. Tussen de voor- en achterbouw varieert de gabariet tussen Gkv + 1 en Gkv + 2.

Volgend figuur illustreert de gabarieten



Figuur 5: Snede van de oostgevel (bron: Bouwaanvraag, OSK-AR, 2016)

Door het ritme dat wordt ingegeven door de openingen, vertonen de gevels een strakke compositie. De gevels worden voornamelijk opgetrokken in beige/wit metselwerk. Het buitenschrijnwerk bestaat uit aluminium.

### 3.2.2. Mobiliteitsopties

De hoofdingang van de school bevindt zich op de Ninoofsesteenweg. Aan straatzijde zijn er twee grote poorten voorzien die uitgeven op een binnenkoer. Deze voorplein wordt gecreëerd als veilige bufferzone ten opzichte van de Ninoofsesteenweg. Vanaf de binnenkoer zijn verschillende toegangen tot de gebouwen mogelijk. De hoofdingang bevindt zich in het nieuwe gebouw. Een toegang tot de achterbouw via het park zal ook mogelijk zijn. Een poort geeft uit op een overdekte speelplaats.

Het project voorziet geen extra parkeerplaatsen, daarentegen zijn er wel fietsenstallingen voorzien. Op de binnenkoer aan de voorkant van het gebouwencomplex is er plaats voor 16 fietsen in openlucht. Binnen het nieuwe gebouw is er een ruimte voorzien voor 52 fietsen. Deze ruimte is toegankelijk via de achterkant van het gebouw dwz. via het park.

De bestaande parkeerplaatsen tussen de rijstrook en het voetpad, ter hoogte van het toekomstige schoolgebouw, bevinden zich buiten het perimeter van de aanvraag en worden dus behouden.

### 3.2.3. Waterbeheer

Voor het waterbeheer tracht men duurzaamheidsprincipes toe te passen. Voor water vertaalt dit principe zich in het volgende 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 Ninoofsesteenweg.

### 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**

Een EPB-studie werd opgemaakt conform de geldende wetgeving in het Brusselse. 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 schoolgebouw". 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 schoolgebouw wordt aldus bijzondere aandacht besteed aan een goed bouwfysisch comfort. Dit comfort wordt getypeerd op het vlak van:

- thermisch comfort;
- luchtkwaliteit;
- akoestisch comfort

De kerk zal aan de binnenzijde geïsoleerd worden, waarbij de belangrijke elementen van het interieur van de kerk in ere worden gehouden. Voor dit isoleren zal een afwijking gevraagd worden aan het BIM, omwille van economische en technische redenen. Technisch is het onhaalbaar om het pand koudebrugvrij te isoleren aan de binnenzijde. Wegens de hoge kostprijs van het isoleren zal er gezocht worden naar het optima tussen kostprijs isoleren en verwarmingskosten.

### **3.2.5. Brandpreventie**

De school zal een brandpreventieplan moeten opstellen. De nodige signalistatie, brandblusapparaten en haspels zullen in afpraak met de bevoegde brandweer instanties gedefinieerd worden. De brandweer zal een goekeuring geven vóór de opening van de school.

## **3.3. Beschrijving van de uitbatingsfase**

Het project voorziet de bouw van een nieuwe school. Deze is bedoeld voor klassen uit het 5<sup>de</sup> en 6<sup>de</sup> leerjaar van het basisonderwijs en voor alle jaren van een middelbare school. De geplande school zal plaats bieden voor 650 leerlingen. Wat het aantal personeelsleden betreft werden geen info's doorgegeven aan de auteur van onderhavig rapport. Op basis van vergelijkingen met andere scholen kan men verwachten dat er ongeveer 150 personeelsleden zullen werken, wat overeenkomt met 65 voltijdequivalenten. Volgende tabel geeft de openingsuren van de school aan.

**Tabel 1.1**                      **Openingsuren van de toekomstige school**

Lessen	8:30 – 16:30
Opvang / studie	7:30 – 18:00
Andere openingsuren	Niet gedefinieerd

Buitenschoolse activiteiten kunnen plaats vinden in de kerk op het gelijkvloers. De tijdstippen waarop deze activiteiten zullen plaatsvinden werden nog niet gedefinieerd.

### **3.4. Algemene beschrijving van de geplande technische installaties**

Er is één technische ruimte (met berging) voorzien op niveau -2 (kelderverdieping) waar de verwarmingsinstallatie (2 x 250 kW) zal worden geïnstalleerd. Verder bevinden er zich op deze verdieping, nog één bergingslokaal / technieken alsook de fietsstalling. De technische installaties die voorzien zijn worden in volgende tabel weergegeven:

**Tabel 1.2**                      **Gekende ingedeelde inrichtingen**

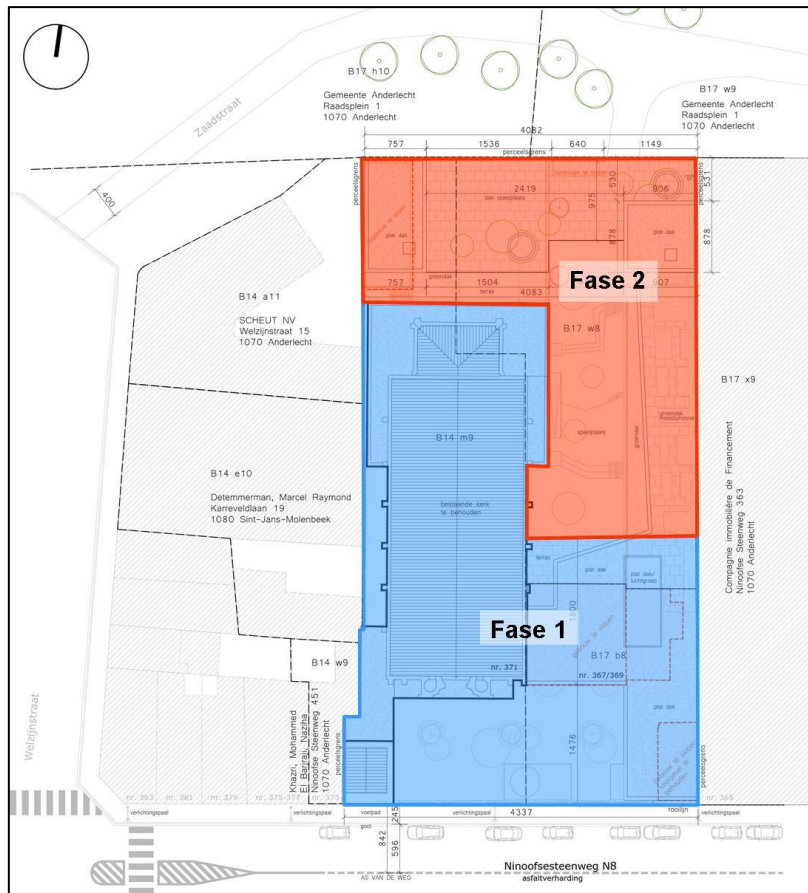
<b>Rubriek</b>	<b>Benaming</b>		<b>Klasse</b>
153 A	Ventilatoren, met een nominaal debiet tussen 20.000 tot en met 100.000 m <sup>3</sup> /u	2 x 14.500m <sup>3</sup> /u – 21.000m <sup>3</sup> /u en 7.000 m <sup>3</sup> /u	2
40 A	Gasketels (individuele units/ app.)	2 x 250 kW	3

### **3.5. Beschrijving van de werffase**

Het begin van de werken is voorzien vanaf april 2017 en de oplevering voor oktober 2018. Onmiddellijk aansluitend start fase 2 tot ongeveer februari 2019.

De bouw van het project wordt in twee fases voorzien. Deze twee fases worden op volgende figuur voorgesteld.





Figuur 6: Fasering van de werken (bron: OSK-AR, 2016)

In een eerste fase wordt de kerk verbouwd en de voorbouw van het nieuwe gebouw gebouwd.

De tweede fase betreft de bouw van de achterbouw, de middenbouw en de speelplaats in openlucht.

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**

Zoals aangegeven door de projectauteur is het concept het gevolg van een diepgaande studie van het terrein, daardoor zijn er geen vervangoplossingen en of alternatieven.

## 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.

<b>Tabel 1.3 Bestaande rechtstoestand</b>	
<b>Instrument</b>	<b>Link met het project</b>
<b>Ruimtelijke ordening – Oriëntatiedocumenten</b>	
Gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP)	Volgens het GewOp, bevindt de site zich in een ruimte voor versterkte ontwikkeling van de huisvesting en de stadsvernieuwing. De Ninoofsesteenweg behoort tot het primaire net en is als hoofdweg bestemd. Het GewOP voorziet ook de aanleg van een beschermde baan.
Duurzame Gewestelijke Ontwikkelingsplan (DGBP)	Nog niet van toepassing
Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP)	GOP van Anderlecht, goedgekeurd in maart 2015. De Ninoofsesteenweg is gedefinieerd als een handelslint die tot zijn recht moet komen
<b>Ruimtelijke ordening – Verordeningen</b>	
Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)	Titels I en IV zijn van toepassing – Afwijking op titel I, artikel 4
Stedenbouwkundige zoneverordening	Geen
Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen	Niet van toepassing voor een schoolgebouw
Algemene verordening inzake de gebouwen	Geen
<b>Ruimtelijke ordening – Verordenende plannen</b>	
Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)	De site bevindt zich volledig in typisch woongebied
Bijzonder Bestemmingsplan (BBP)	Volgens het BBP van de "Quartier des Menestrels" (KB 22/10/1964) bevindt de site zich in zone hof en koer, in zone voor openbare gebouwen, in zone voor gesloten en half open bouw en in bouwzone voor achtergebouwen
<b>Ruimtelijke ordening – Specifieke status</b>	
Verkaveling	Geen
Wijkcontract (project of programma)	Duurzame wijkcontract Scheut (2011-2015), inactief
Stadsvernieuwingscontract	Geen
Ontwikkelingszone (economie en werkgelegenheid)	In Ontwikkelingszone
<b>Erfgoed</b>	
Beschermde monumenten	Geen (voor de kerk werd een besluit tot niet-bescherming genomen)
Beschermde landschappen	Geen, wel grenst de noordelijk kant van de site met een vrijwaringzone die betrekking heeft tot het beschermde landschap "Moerasgebied van de Melkerijstraat"

<b>Instrument</b>	<b>Link met het project</b>
Inschrijving op de bewaarlijst	Geen
Archeologisch erfgoed	Geen
Merkwaardige bomen	Geen
<b>Water en bodem</b>	
Inventaris van de bodemgestaltheid	De betroffen percelen zijn niet opgenomen in de inventaris van de bodemgestaltheid.

## **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 1 van titel I wordt niet nageleefd. Dit artikel schrijft het volgende voor:

*"§ 1. Langs de zijde van de openbare weg wordt de gevel van het bouwwerk geplaatst op de rooilijn of, in voorkomend geval, op de bouwlijn."*

Artikel 4 van titel I wordt deels 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:*

- niet dieper zijn dan driekwart van de terreindiepte, gemeten op de middenas van het terrein, zonder de achteruitbouwstrook*
- wanneer de twee naastliggende terreinen bebouwd zijn, mag het bouwwerk niet dieper zijn dan het mandelig profiel van het diepste naastliggende bouwwerk [...] »*

Aangezien er een hoge nood is aan het Nederlandstalig onderwijs en dat het project ook wou voorzien in voldoende open speelruimte doet de aanvrager een verzoek om een afwijking op artikels 1 en 4 van Titel I van de GSV.

### 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 volledig in een typisch woongebied.



**Figuur 7: Uittreksel van het gewestelijke bestemmingsplan (bron: BruGIS, 2016)**

In het typisch woongebied is het ontwerp 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 ingepland wordt.

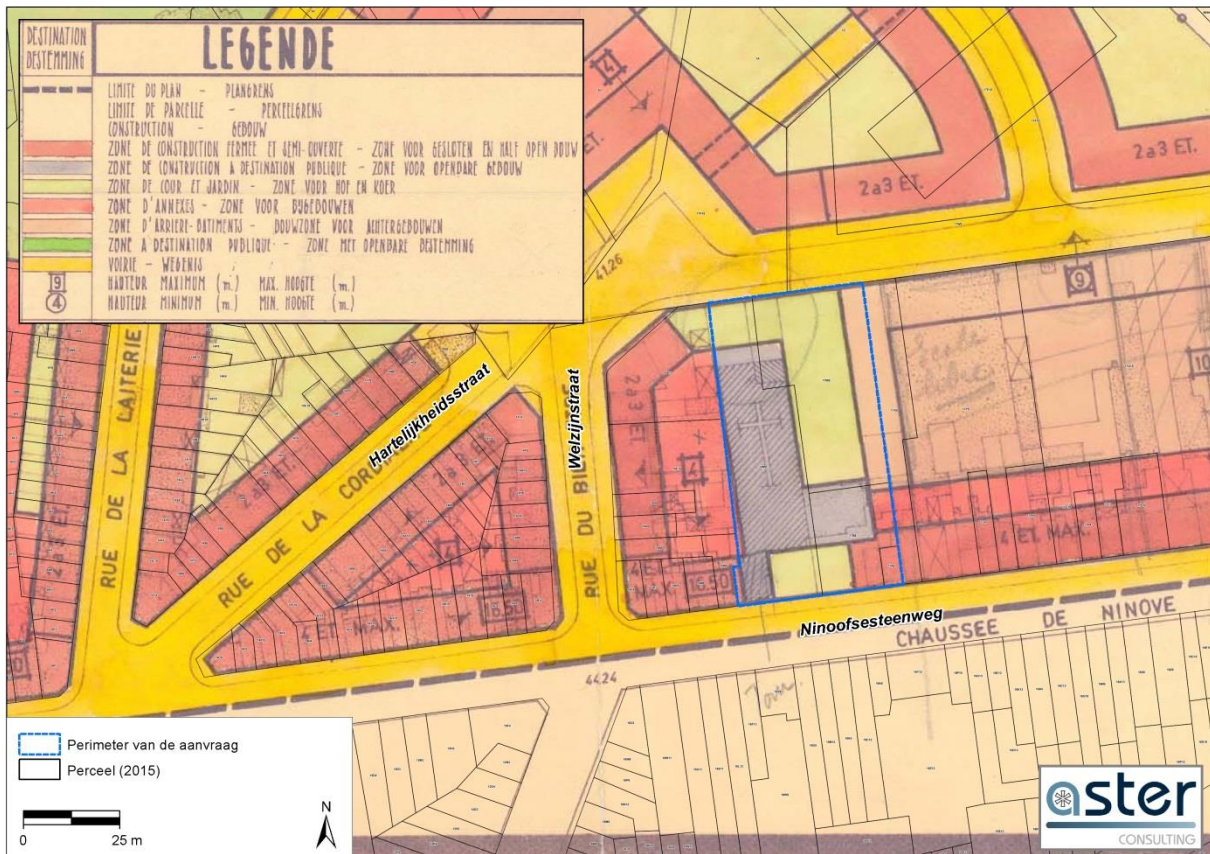
*"0.7. Voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten kunnen in alle gebieden worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de hoofdbestemming van het betrokken gebied en met de kenmerken van het omliggend stedelijk kader."*

De door de bijzondere voorschriften toegestane vloeroppervlakte (1.000 m<sup>2</sup>) wordt echter overschreden. Het ontwerp bedraagt immers 6.946 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte terwijl de maximale vloeroppervlakte op 1.000 m<sup>2</sup> 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)

Volgende figuur stelt een uittreksel voor van het BBP Minnezangerswijk. De bestemmingen zijn voorgesteld op het plan. Binnen de perimeter van de aanvraag, zijn volgende bestemmingen van kracht:

- Zone voor gesloten en half-open bouw;
- Zone voor openbare gebouw;
- Zone voor hof en koer;
- Bouwzone voor achtergebouwen.



Figuur 8: Uittreksel van het bijzondere bestemmingsplan (bron: Gemeente Jette, 2016)

De aanvrager verzoekt een afwijking op bouwen in de zone koeren en hoven: Deze afwijking wordt aangevraagd wegens de hoogdringendheid aan Nederlandstalig onderwijs. Het project wil dit compenseren door het gebouw op poten te zetten (overdekte speelplaats) en op de daken voldoen groendaken, dakspeelplaatsen en moestuinen te voorzien.

#### 4.5. Administratief historiek van de site

Op basis van een navraag bij het BIM, werd één uitbatingsvergunning afgeleverd op de site, het betreft een activiteit van schouwspelen. Deze vergunning was van 1995 tot 2005 geldig.

## **DEEL 2 : MILIEUEFFECTENANALYSE VAN HET PROJECT EN DE WERF**

### **1. Bodem, grondwater en oppervlaktewater**

#### **1.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren**

Een bodemonderzoek wordt voorzien conform de in Brussel geldende wetgeving. Deze studie zal uitgevoerd worden voor de grondwerken. Er wordt inderdaad een deel van de grond uitgegraven, m.n. ongeveer 6.000 m<sup>3</sup>. Verder op basis van het historisch verleden van de site, kan men besluiten dat de kans dat er ooit een potentieel verontreinigende activiteit of installatie aanwezig was, heel klein is zonet onbestaand. Op heden en in huidige configuratie worden de gebouwen met gas verwarmd en zijn er aldus geen ondergrondse stookolietanks.

De risico's op vervuiling van naburige activiteiten zijn tevens ook heel klein.

De totale oppervlakte van de site bedraagt ongeveer 3.331 m<sup>2</sup>. In de bestaande toestand zijn er 2.713 m<sup>2</sup> niet waterdoorlatend.

#### **1.2. Geplande toestand**

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

In de geplande wordt de niet-waterdoorlatende oppervlakte licht verhoogd tov de bestaande toestand. In totaal zullen er 2.938 m<sup>2</sup> niet waterdoorlatend zijn waarvan 1.014 m<sup>2</sup> groendaken zijn. Het voorplein wordt waar het mogelijk is in waterdoorlatende klinkerverharding geplaatst, het binnenplein wordt in waterdoorlatende klinkerverharding voorzien, de zittrappen zijn in beton. De bomen worden in volle grond geplant.

#### **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 (+/- 6.000 m<sup>3</sup>) voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur.

#### **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 er 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.

## **2. Afvalwater, regenwater en leidingwater**

### **2.1. Bestaande toestand en potentiële risicofactoren**

De afvalwaterstromen die momenteel worden geloosd betreffen hoofdzakelijk sanitair afvalwater en regenwater. De bestaande activiteiten vormen in het geheel geen risico's op het gebied van de waterhuishouding.

### **2.2. Geplande toestand**

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

Op alle verdiepingen worden er wc's voorzien, op het gelijkvloers worden er ook douches voorzien. Alle sanitaire installaties worden op een interne rioleringsnetwerk aangesloten die zich uiteindelijk aansluit op de openbare riolering gelegen Zaadstraat (noordkant van de site).

Het regenwater afkomstig van het hele project wordt 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 worden aldus volgende infrastructuurwerken voorzien: de aanleg van twee regenwaterputten met een totale capaciteit van 40.000 l (2 x 20.000 l) en drie nieuwe buffertanken van 20.000 l (of 60.000 l) voorzien met een nieuwe overloop. De overloop is eveneens aangesloten op de openbare riolering gelegen Zaadstraat. Deze installaties zijn in principe voldoende om het overtollig regenwater op te vangen. De technische studie werd niet beschikbaar gemaakt voor de opmaak van huidige MER-rapport.

De totale dakoppervlakte bedraagt ongeveer 2.950 m<sup>2</sup>. Er is tevens een totale oppervlakte dak voorzien die als extensief groendak zal fungeren van ongeveer 314 m<sup>2</sup> alsook een moestuinzone van ongeveer 112 m<sup>2</sup>. Deze groendaken bufferen aldus heel wat hemelwater en vertragen aanzienlijk de resterende afvloeï van overtollig hemelwater naar het afvoersysteem. Deze afvloeï wordt rechtstreeks aangesloten op de infiltratie-/regenwateropvangbekken.

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 voor de regenwateropvang bedraagt 33 liter per m<sup>2</sup> dakoppervlak in horizontale projectie."* Met een totale dakoppervlakte van ongeveer 2.950 m<sup>2</sup> bedraagt de minimumcapaciteit van de regenwateropvang ongeveer 100 m<sup>3</sup>. Het project voorziet 100 m<sup>3</sup> 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 2.950 m<sup>2</sup> is de geplande buffertank/regenwaterput met een inhoud van 100m<sup>3</sup> conform de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.



### **3. Luchtkwaliteit, energie en microklimaat**

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 schoolgebouw". 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 schoolgebouw 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 nieuwe gebouw en zijn technische uitrustingen geïntegreerd. Voor energie vertaalt dit principe zich in het volgende stappenplan:

- maximale reductie van de energievraag;
- maximaal gebruik van hernieuwbare energiebronnen<sup>2</sup>.
- efficiënt gebruik van fossiele energiebronnen voor de resterende energievraag.

Wat de bestaande kerk betreft, wordt het gebouw aan de binnenzijde geïsoleerd om de verwarmingskosten te drukken.

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.

#### **3.1. 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 Ninoofstetseenweg is een vrij drukke verkeersader. Het overgrote deel van de kinderen (en onderwijspersoneel) zullen met het openbaar vervoer komen. Ouders die toch met de wagen komen, kunnen tijdig stoppen ter hoogte van de ingang om hun kinderen af te zetten.

#### **3.2. 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.

#### **3.3. 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

---

<sup>2</sup> De huidige studie wijst in de richting dat er geen zonnepanelen nodig zullen zijn (Brussels passiefbouw). In dat geval zal het dak voorzien worden in groendak. Indien verdere definitieve studie uitwijst dat er toch zonnepanelen moeten geplaatst worden, zullen die zoals op de plannen aangeven, geplaatst worden.

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.

### **3.4. 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

Het project ligt in een zeer sterk verstedelijkt milieu. Op het vlak van fauna en/of flora vinden we enkele parken in de omgeving van de school, die wel een grote floristische en faunistische waarde hebben. Zo heeft men namelijk ten noord-oosten het Albertpark en het aangrenzende Marie-José park (+/- 150 meter afstand) met "uitlopers" van groenelementen tot aan de perceelgrens van de site ter hoogte van de Zaadstraat en ten westen het Scheutbos park (+/- 850 m).

Er dient vermeld te worden dat er in de Marie-José bos meerdere hektaren grasvelden en bossen aanwezig zijn. We vinden typische vegetatie van de Brabantse bossen/ braakland hetgeen wat ongebruikelijk en opmerkelijk is. Met zijn sportieve en recreatieve voorzieningen heeft het park ook een belangrijke sociale en recreatieve doel. Op initiatief van de gemeente Molenbeek, werden er tevens in 2008 en 2009 tellingen van de (trek)vogels uitgevoerd die sindsdien zijn voortgezet tot op heden. Een kleine veertigtal vogels zijn toen waargenomen, soms op regelmatige basis (turkse tortel, ringnek en alexanderparkieten, spechten, winterkoninkje, Heggenmus, Lijstervogel, ...), soms in de winter (vinken, europese groenlingen) of tijdens het nesten (gierzwaluw, zwartkop, ...). Ook wonen rond vijvers watervogels, wilde eenden, ganzen. De reiger wordt regelmatig waargenomen en in de winter, de grote aalscholver.

Ook het Scheutbos park, speelt als "groenelement" een bijzondere rol in de gemeente. In de infofiche "Het Scheutbos", van Brussel Leefmilieu lezen we : *"...de stedenbouwkundige omgeving (torengebouwen, eengezinswoningen, scholen, enz.) bestemde het park voor als een gebied voor recreatie en wandelingen voor alle buurtbewoners. Aan de kant van de stad is het park landschappelijk en eerder klassiek, met speeltuintjes, grasperken, geordende en gestructureerde aanplantingen, rustzones. Maar verderop, in de richting van het meer rurale landschap van het site het Scheutbos, wordt het park minder gestructureerd en geordend, met een strook hoogstammen, maaiweiden, vochtige zones en braaklanden. De weiden van Scheutbos worden jaar na jaar rijker (nieuwe soorten bloemen, grassen en peulgewassen) en zijn een rustplaats voor lijsters, merels, spreeuwen, houtduiven en kraaien die er voedsel in overvloed vinden. Regelmatig ziet u er ook een haas, bos-, kleine spits- of woelmuis lopen.*

*In het kleine bos in het noorden en op de plaatsen waar bonte spechten, goudhaantjes en staartmezen voorkomen, groeien orchideeën (Epipactis helleborine). De grote knotwilgen (Salix alba) worden overal in het landschap bewaard voor hun landschappelijke waarde: ze geven het landschap reliëf en volume."*

De infofiches van Brussel Leefmilieu tonen aldus aan dat er bijzondere groenzones aanwezig zijn op loopafstand van de de site "Scheut" waar de leerlingen zeker terecht kunnen voor recreatieve activiteiten en/ of opvoedkundige doeleinden.

### 4.2. Geplande toestand

Het overgrote deel van de bebouwde dakoppervlakte wordt voorzien van een groendak (in totaal ongeveer 400 m<sup>2</sup>). **De opdrachtgever voorziet volgende elementen:**

- Planting van nieuwe bomen (met een stamomtrek van 70 a 80cm). De mogelijke boomsoorten worden nog onderzocht (in functie van bodem, omgeving, vruchtafwerp, onderhoud). De mogelijk opties zijn: Acer saccharinum 'Born's Gracious' / Liriodendron tulipifera / Alnus glutinosa 'Laciniata' / Ulmus 'lobel'
- Moestuin op dakverdieping

- **Extensieve daken waar mogelijk**

### **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 zullen de bomen, de moestuin en 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 noordelijke deel van Anderlecht meer bepaald langs de Ninoofsesteenweg tussen de Welzijnstraat in het westen en de Dilbeeksestraat in het oosten. De wijk werd in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw uitgebouwd. De kerk werd wat later uitgebouwd, tussen 1935 en 1940, en is van Art-Déco-stijl.



Figuur 9: Luchtfoto's van 1935, 1953 en 1971 (bron: BruGIS, 2016)

Op het vlak van stedenbouw treft men bijna exclusief gesloten bebouwingen aan in de vorm van rijhuizen, wat de zichtbaarheid van de site sterk beperkt. De gabarieten van de woningen in de omliggende straten zijn gelijkaardig en variëren tussen (Gkv + 2 + D) en (Gkv + 3 + D). De enige uitzonderingen op deze gabarieten betreffen een woontoren ten noorden van de site en de bestaande gebouwen op de site zelf. De woontoren telt 9 bouwlagen waarvan zich één half-ondergronds bevindt. De Sint-Vincentius kerk en diens klokkentoren hebben natuurlijk een verschillend gabariet, maar ook het naastliggende pand met twee bouwlagen + dak valt op in het straatbeeld.

Op de Ninoofsesteenweg, zijn de twee voornaamste functies handel op het gelijkvloers en wonen op de bovenliggende verdiepingen. In de buurt van de site worden deze functies in rijhuizen herbergd, verderop ten oosten of ten westen (ca. 200-300 m) vindt men grotere warenhuizen. In de zijstraten van de Ninoofsesteenweg is de woonfunctie overheersend. De huisvesting neemt twee vormen aan: individuele rijhuizen of appartementen in omgebouwde rijhuizen. Naast huisvesting en handel vindt men ook een school (basis- en middelbare onderwijs) en hallen voor opslag in de onmiddellijke omgeving van de site.

Op vlak van architectuur, dateert de overwegende typologie van de wijk uit de eerste helft van de 20e eeuw. Ondanks de uiteenlopende architectuurstijlen die hieronder afgebeeld staan is er een zekere harmonie of eenheid in het straatbeeld.



**Figuur 10: De meeste gebouwen van de Ninoofsesteenweg dateren uit de eerste helfte van de 20<sup>e</sup> eeuw (bron: Aster 2016)**

De bovengenoemde bestaande school en de opslaghallen vallen dan weer op door hun afwijkende typologie en architectuur. Beide gebouwen zijn hieronder afgebeeld.



**Figuur 11: Het schoolgebouw (foto links) en de opslaghallen (foto rechts) vallen op in het straat beeld door hun afwijkende architectuur en typologie (bron: Aster 2016)**

Zowel de Sint-Vincentiuskerk als het naastliggende huis van de zusterscongregatie dateren uit de jaren '30-40. Beide gebouwen worden op volgende figuur afgebeeld. De kerk is een voorbeeld van Art deco-architectuur.



**Figuur 12: De sint-Vincentius kerk met naastliggende huis van de zusterscongregatie (bron: Aster, 2016)**

### **5.1.2. Eigenschappen van de openbare ruimte**

Ten noorden van de site bevindt zich een kleine park dat het moerasgebied van de Melkerijstraat omgeeft. Het is een kleine park dat geen hectare groot is met wandelpaden en kleine grasvelden. Op minder dan 10 minuten wandelafstand bevinden zich gotere parken zoals de Marie-José-park of het Albert-park op 500 m wandelafstand.

Op de site zelf bevindt zich een klein pleintje dat momenteel dienst doet als private parkeerplaats.

### **5.1.3. Patrimoniale context**

Binnen de site bevinden er zich geen beschermde elementen van patrimoniale waarde. De dichtstbijzijnde beschermde element is het landschap van het moerasgebied van de Melkerijstraat. Het grenst aan de noordelijke kant van de site.

Wat de Sint-Vincentius kerk betreft werd een besluit tot niet bescherming genomen.

## **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.

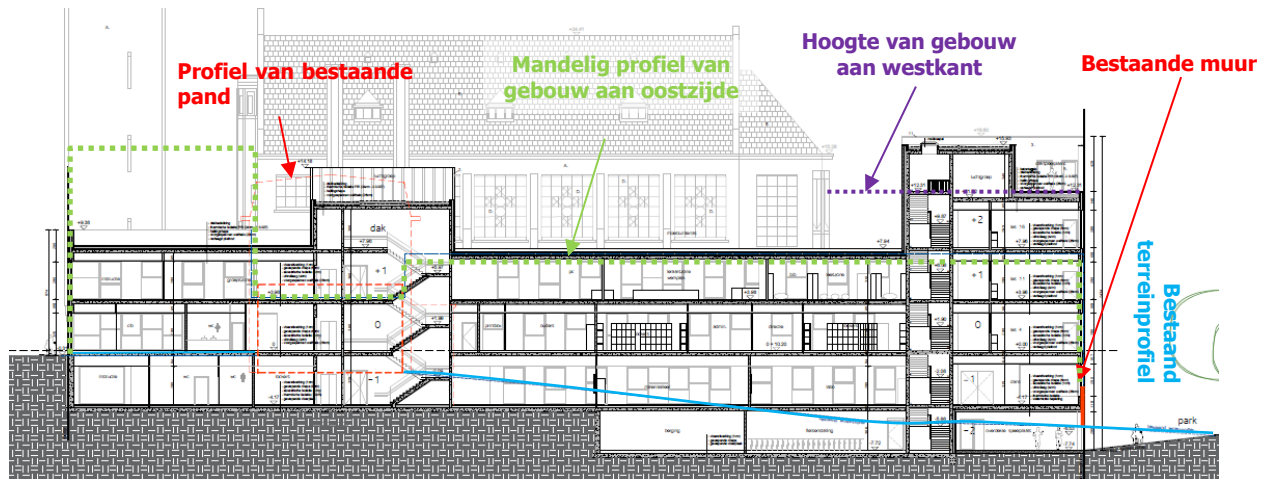
## **5.4. Geplande toestand**

### **5.4.1. Stedenbouwkundige en landschapsintegratie van het project**

Op vlak van inplanting schrijven de voor- en achterbouw zich in in de bestaande structuur. Ten opzichte van de bestaande toestand, wordt een deel van het zuidelijke bouwfront terug gebouwd aan de oostzijde van het perceel. Door de inplanting van de achterbouw wordt het bouwfront continu aan de noordkant van het perceel.

Op vlak van volumetrie valt de voorbouw lager uit als de omliggende gebouwen en is ongeveer één niveau lager als het bestaande pand. Ter hoogte van de voorgevel van het kerkgebouw bedraagt de voorbouw één extra niveau, wat overeenkomt met de volumetrie en inplanting van het huidige pand. De achterbouw, daarentegen is ongeveer één niveau hoger dan de omliggende gebouwen. Op vlak van perceptie zal de achterbouw veel groter lijken dan de naastliggende gebouwen ten eerste omdat het een halve niveau dieper ingeplant wordt en de grond daarvoor genivelleerd wordt en ten tweede omdat het huidige kerkgebouw teruggetrokken staat ten opzichten van het bouwfront wat de perceptie van de grootte van het gebouw verkleint.

Op volgende afbeelding wordt het bestaande terreinprofiel, het profiel van de bestaande gebouwen en de mandelige profielen van de gebouwen aan west en oostkant afgebeeld.



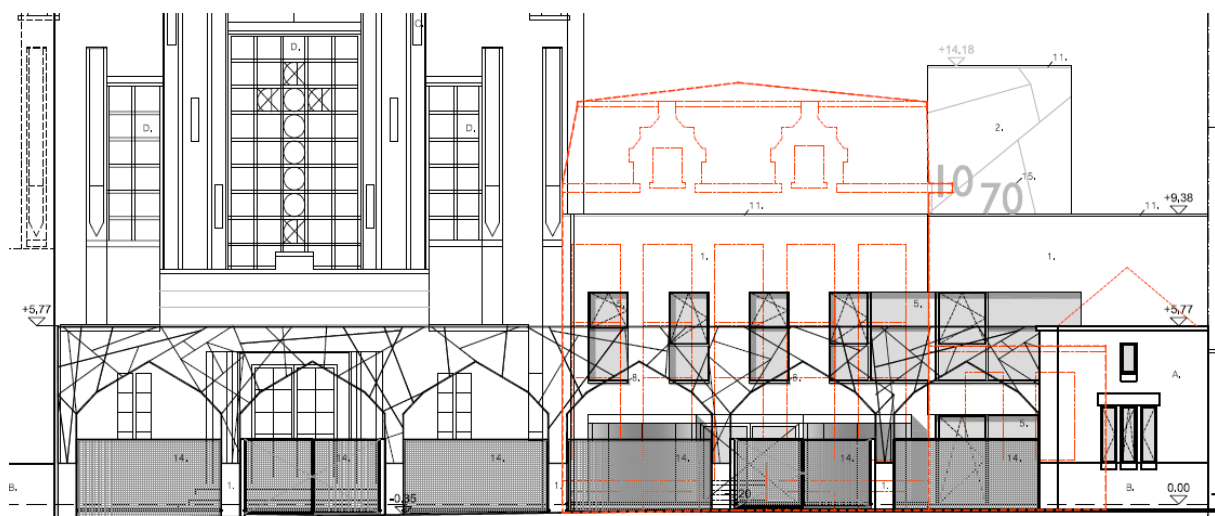
Figuur 13: Oostgevel, snede CC (bron: OSK-AR Architecten, 2016)

Het schoolgebouw wordt ingeplant op de perceelsgrenzen.

Op de westgevel zijn er geen openingen/vensters voorzien wat positief is op het vlak van intimiteit. Het grootste verschil ten opzichte van de bestaande situatie betreft de nabijheid van het nieuwe schoolgebouw ten opzichte van het geboeur (5 à 12 m).

Aan oostkant wordt het nieuwe schoolgebouw tegen het bestaande geboeur ingeplant. Zoals op vorig figuur afgebeeld is, is het schoolgebouw even hoog en zelfs op sommige plaatsen hoger als het naastliggende geboeur. De ramen van het bestaande geboeur zullen afgedekt zijn. Dit punt werd met de eigenaar van het naastliggende geboeur besproken, hij zal binnenkort een bouwaanvraag indienen voor de afbraak en het bouwen van een nieuw geboeur. De auteur van onderhavig rapport beschikt niet over meer informatie over het desbetreffende project.

De vooropgestelde gevels vertonen een strakke compositie, met zowel verticale als horizontale openingen. De gekozen materialen (hoofdzakelijk metselwerk in beige/witte kleur), zijn reeds punctueel aanwezig in het straatbeeld. Aan de voorkant van het geboeur is de koer omgeven door een stalen afsluiting. Aan de achterkant van het geboeur, waar de ingang van het geboeur zich bevindt, wordt het onderste deel van de muur vervangen door een stalen afsluiting. Aan de voorkant van de school (zuidgevel) wordt staal ook gebruikt om de naam van de school weer te geven zoals op onderstaand figuur is weergegeven.



Figuur 14: Zuidgevel aan de Ninoofsesteenweg (bron: OSK-AR Architecten, 2016)



Het project voorziet platte daken op het nieuwbouw. Een groot deel van de daken zal gebruikt worden als speelplaats. Het project voorziet ook groene daken (extensief en moestuin). Het overige gedeelte van de daken is voor technische installaties bestemd (zonnepanelen en luchtgroep). Aangezien de hoogte van de daken, bestaan er geen directe zicht op de daken van de scholen vanuit omliggende gebouwen. Andersom werden de groendaken zodanig geplaatst dat directe zichten naar de burens onmogelijk zijn.

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**

Zoals hierboven vermeld bevinden er zich geen beschermde elementen van patrimoniale waarde binnen het perimeter van de aanvraag. De dichtstbijzijnde beschermde element is het landschap van het moerasgebied van de Melkerijstraat dat aan de noordelijke kant van de site grenst.

Wat de Sint-Vincentius kerk betreft werd een besluit tot niet bescherming genomen, wat niet wegneemt dat de kerk een zekere interesse vertoont op vlak van architectuur en patrimonium. Het project voorziet ingrepen noch op de structuur noch aan de buitenkant van de kerk. Het project voorziet alleen een verticale indeling van de ruimte (klaslokalen, sanitairblokken, turnzaal), maar geen horizontale indeling (nieuwe verdiepingen). Er wordt gebruik gemaakt van de huidige niveaus: twee kelderverdiepingen, het gelijkvloers met een driedubbele hoogte en de zolder. Daardoor kan men besluiten dat de ingrepen omkeerbaar zijn en dat het project het architecturaal en patrimoniaal karakter van de kerk niet in gevaar brengt.

### **5.5. Conclusies**

Op vlak van inplanting schrijven de voor- en achterbouw zich in in de bestaande structuur. De bouwfronten worden zowel aan de zuid- en noordkant vervolledigt.

Op vlak van volumetrie vertoont het project verschillende hoogtes. De voorbouw valt lager uit als de omliggende gebouwen, terwijl de achterbouw met ongeveer één verdieping hoger is als de mandelige gebouwen. Het schoolgebouw wordt ingeplant op de perceelsgrenzen. Ten opzichte van de oostelijke mandelige gebouw is het schoolgebouw even hoog en zelfs op sommige plaatsen hoger. De ramen van het bestaande gebouw zullen afgedekt zijn, maar dit punt werd met de eigenaar afgesproken.

De vooropgestelde gevels vertonen een strakke compositie, met zowel verticale als horizontale openingen. De gekozen materialen (hoofdzakelijk metselwerk in beige/witte kleur), zijn reeds punctueel aanwezig in het straatbeeld. Het materiaal staal wordt ook op grote oppervlaken gebruikt, met name als afsluiting op het gelijkvloers of boven op de daken die als speelplein dienen. Het project voorziet platte daken op het nieuwbouw die grotendeels toegankelijk zijn (speelplaats en moestuin).

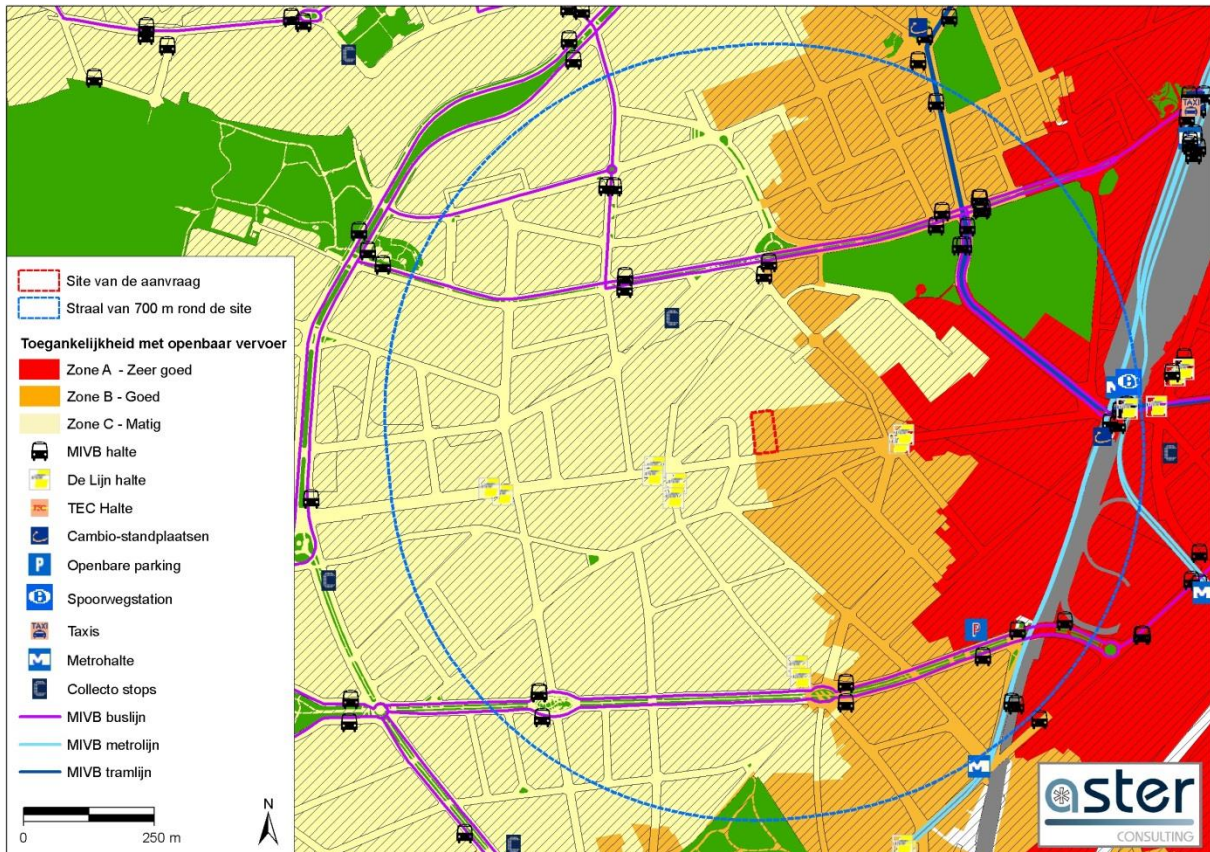
Op het vlak van patrimonium, zijn de voorziene ingrepen omkeerbaar zodat het project het architecturaal en patrimoniaal karakter van de kerk niet in gevaar brengt.

## 6. Mobiliteit

### 6.1. Bestaande toestand

#### 6.1.1. Algemene toegankelijkheid

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



Figuur 15: Toegankelijkheidskaart (bronnen: UrbIS, CIBD en Aster, 2016)

#### 6.1.2. Individueel autoverkeer

##### Wegennet

In het noordelijke deel van de gemeente Anderlecht is de Ninoofsesteenweg de enige weg die tot het primaire wegennet behoort en als hoofdweg gedefinieerd is. De Ninoofsesteenweg vormt een directe verbinding tussen de westelijke grote ring en de de Ninoofse poort op de kleine ring. De Ninoofsesteenweg is de enige weg die langs het project loopt. De andere straten in de buurt (Dilbeekse straat, Welzijnstraat, Hartelijkheidsstraat en Melkerijstraat) behoren tot het wijkennet. Het statuut van deze wegen werd door het Iris 2-plan bevestigd.

De Ninoofsesteenweg is voorzien van twee rijstroken, parkeerstroken en voetpaden aan beide kanten. De geldende snelheidslimiet is 50 km/u. In de zijstraten is de snelheid begrensd tot 30 km/u. Ter hoogte van de bestaande school ten oosten van de site kan de oversteek van de voetgangers met verkeerslichten geregeld worden.

Het kruispunt tussen de Ninoofsesteenweg en de Melkerijstraat/Hartelijkheidstraat wordt met verkeerslichten geregeld terwijl de andere kruispunten met voorrangstekens functioneren.

### Bestaande verkeerssituatie

De verplaatsingen binnen een grondgebied worden hoofdzakelijk bepaald door mobiliteitsgenererende elementen zoals openbare parkings, scholen, handelszaken, kantoren enz. De Ninoofsesteenweg bedraagt meerdere mobiliteitsgenererende elementen, met name de Nederlandstalige school ten oosten van de site en de verschillende handelszaken en grootwarenhuizen.

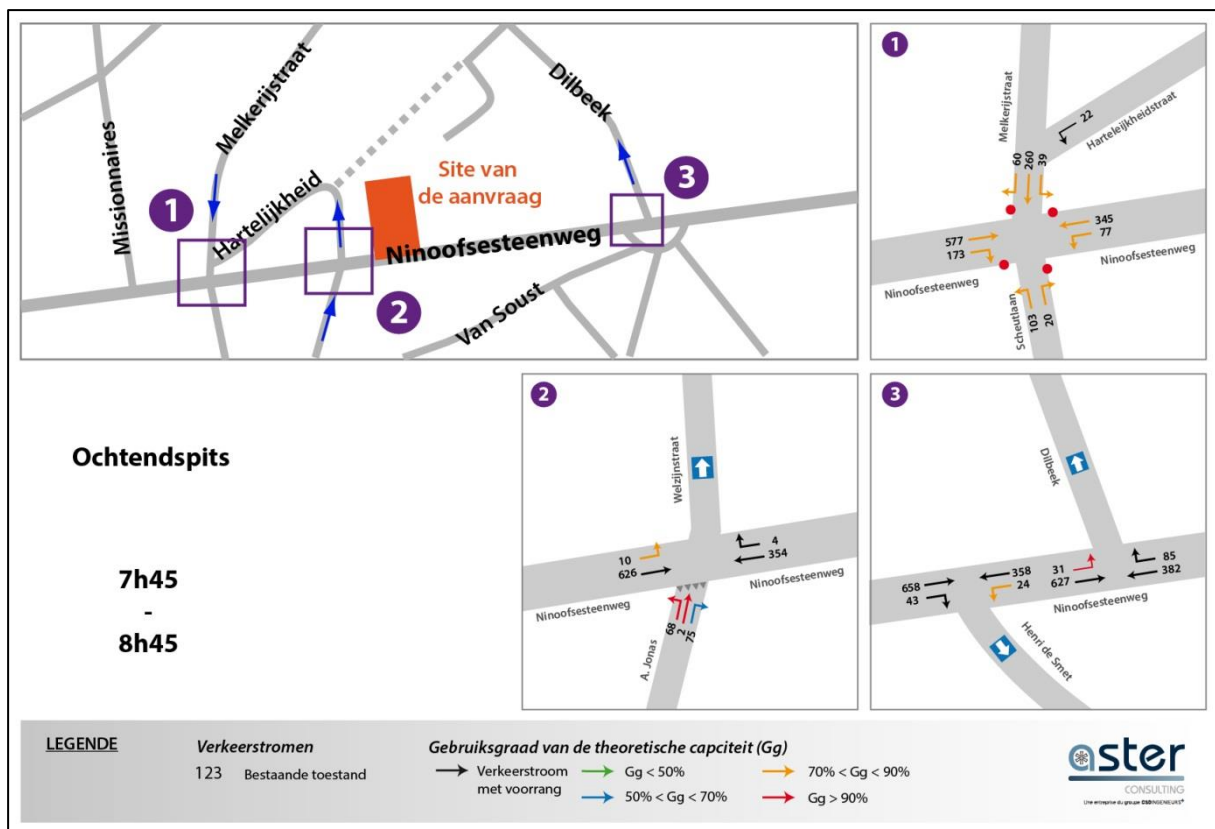
In maart 2016, heeft Aster Consulting verkeerstellingen uitgevoerd tijdens de ochtendspits (7u45-8u45) in het kader van een specifieke mobiliteitsstudie. De tellingen werden onder andere uitgevoerd op de dichtstbijzijnde kruispunten:

- Ninoofsesteenweg # Melkerijstraat – Scheutlaan
- Ninoofsesteenweg # Jonas – Welzijnstraat
- Ninoofsesteenweg # Dilbeeksestraat

Deze tellingen geven een duidelijk beeld van de verkeerstromen. De Ninoofsesteenweg wordt aan relatief drukke verkeerstromen onderworpen (850 à 950 PWE/u), vooral richting het centrum van Brussel (450 à 600 PWE/u). Het verkeer is er vertraagd maar er werden geen problemen opgemerkt in verband met de bestaande school ten oosten van de bestudeerde site.

Op basis van de gemeten verkeerstromen werd de theoretische capaciteit berekend. De theoretische capaciteit van een kruispunt komt overeen met het aantal voertuigen dat door een bepaald kruispunt kan rijden en wordt uitgedrukt in procent. Wanneer de gebruikte capaciteit 90% bereikt, kan men stellen dat het verzadigd is.

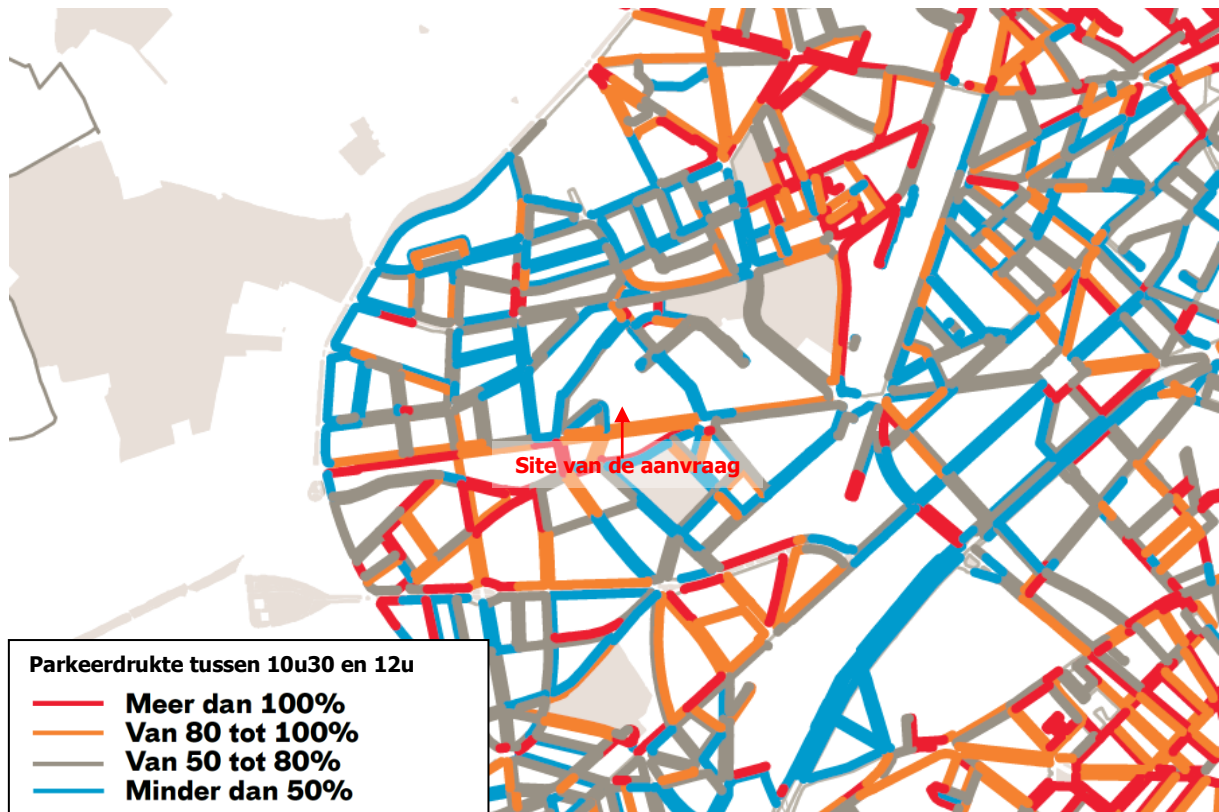
Volgende figuur illustreert de gemeten verkeerstromen en de theoretische capaciteit van de verschillende kruispunten.



Figuur 16: Verkeerstellingen en theoretische capaciteit van de kruispunten (bron: Aster, 2016)



Uit het document "Iris 2 Mobiliteitsplan", blijkt dat het parkeeraanbod voor de buurt rond de site over het algemeen voldoet aan de vraag overdag. Op volgende figuur is de parkeerdruk afgebeeld. De Ninoofsesteenweg vertoont een parkeerdruk van 80% of meer terwijl de parkeerdruk in de omliggende straten kleiner is dan 80% of zelfs kleiner dan 50% wat wijst op een aanbod dat groot genoeg is.



Figuur 18: Parkeeraanbod overdag rond de site (bron: Iris-2-plan, 2011)

### 6.1.3. 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 B", d.w.z. een zone met een goede 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 <sup>3</sup>	Bestemmingen/lijn	Frequenties <sup>4</sup>
Trein	Weststaion	675 m	S "Dendermonde – Aalst"	1 à 3 treinen per uur
Metro	Weststation	675 m	Lijnen 1,2,5 en 6	20 à 45 metro's per uur
Tram	Joseph Baeck en Weststation	650-675 m	Lijn 82 "Berchem Station - Zuidstation"	4 à 10 trams per uur
Bus	Anderlecht Scheut	200 m	De Lijn, bussen nr. 126, 127, 128, 129, 136, 137 en 620 (Brusse-Dilbeek en Alsemberg-Dilbeek en Alsemberg-Groot Bijgaarden)	3 à 8 bussen per uur

<sup>3</sup> Kortste afstand te voet

<sup>4</sup> Frequentie uitgedrukt per rijrichting

## 6.1.4. Andere vervoerswijzen

### Fietsers

In de onmiddellijke omgeving van de site lopen 2 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	180 m
GFR 10b	Radiaal (Centrum – Dilbeek-Ninove)	220 m

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een geautomatiseerde systeem van gedeelde fietsen (Villo!). De twee dichtstbijzijnde stations bevinden zich op de Ninoofsesteenweg. Het betreft de Villo!-stations nr 197 en 198 die respectievelijk over 22 en 17 fietspalen beschikken.

In de buurt van de site zijn er geen straten uitgerust met fietspaden, uitgezonderd de Scheutlaan en de Souststraat waarlangs de hierboven beschreven fietsroutes lopen. De Ninoofsesteenweg 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 Ninoofsesteenweg voldoen de voetpaden aan de minimum afmetingen. (> 1,50 m). Ten noorden van de site kruisen verschillende verharde voetpaden het achterliggende park. Deze voetpaden vormen een verbinding tussen de Dilbeeksestraat (oost) en de Welzijnstraat (west).



Figuur 19: Voetpad ter hoogte van de toekomstige school en voetpad in het park ten noorden van de site (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 (werkluï) te onderscheiden.

De afbraak en de uitgravingen zullen naar schatting voor ongeveer 7.000 m<sup>3</sup> te vervoeren materialen zorgen. Dit komt overeen met 400-450 vrachtwagens gespreid over de eerste fase van de werf. De aanvoer van materialen zal voor minder vrachtvervoer zorgen. Gezien de capaciteit van de van de Ninoofsesteenweg zal dit niet problematisch zijn, zolang de vrachtwagens niet geladen worden tijdens de spitsuren.

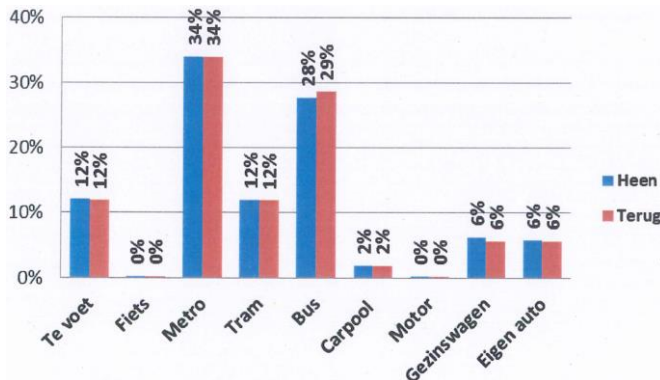
In het actuele stadiet is het kleine werfverkeer moeilijk in te schatten. Het zal in elk geval begrensd blijven aangezien de grootte van het project. Op het vlak van parkeren zullen een paar plaatsen nodig zijn voor de werklui. Om het goed functioneren van de werf te garanderen zullen een tiental plaatsen 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

Aangezien de geplande school nog niet bestaat, is er ook geen vervoersplan beschikbaar. Om de effecten van de uitbreiding van de school op het vlak van mobiliteit te beschrijven zijn volgende hypothesen gesteld.

- Aantal leerlingen: 650
- Aantal personeelsleden: 65 voltijdequivalenten
- Aantal kinderen per wagen: 1,5
- Het verplaatsingsgedrag wordt afgeleid van het schoolvervoerplan van het Sint Guido-Instituut (vestiging Sainte-Adresse), een secundaire school te Anderlecht van de vzw Sint-Goedele Brussel. Het verplaatsingsgedrag van deze school wordt als gelijkaardig beschouwd. Onderstaande figuur toont het verplaatsingsgedrag.



Figuur 20: Verplaatsingsgedrag van de leerlingen (bron: schoolvervoerplan van het Sint-Guido-Instituut, 2013)

Onderstaande tabel stelt de geplande verplaatsingen voor in de spitsuren.

Tabel 2.3 Verplaatsingsgedrag van de leerlingen en spreiding per vervoermiddel

Vervoermiddel	Geplande toestand
Te voet	78 lln + 5 werknemers
Fiets	0 lln + 5 werknemers
Openbaar vervoer	481 lln + 23 werknemers
Wagen	91 PWE (lln) + 27 PWE (werknemers)

Aangezien het aantal leerlingen in de geplande toestand 650 kinderen bedraagt, zal het aantal auto's die kinderen aan de school afzetten of ophalen hoog zijn. In de geplande toestand worden ongeveer 118 extra auto's verwacht tijdens de spitsuren waarvan een dertigtal aan de werknemers toe te kennen zijn. Op het vlak van verkeer komt de verhoging van het aantal auto's overeen met maximaal 12% van de actuele verkeersstromen op de Ninoofsesteenweg. Deze verhoging van de verkeersstromen is niet problematisch aangezien ze verspreid zal zijn over de omliggende straten en omdat ze relatief beperkt is. Het verkeer zal steeds vertraagd rijden tijdens de spitsuren.

#### **6.4.2. Parking**

Wat het aantal parkeerplaatsen betreft, is er een dertigtal extra plaatsen nodig voor het personeel. De nieuwe school maakt deel uit van de vzw Sint-Goedele Brussel, welke 2 straten verder op gelegen is. Op de hoofdzetel is reeds een grote parking aanwezig. Momenteel loopt er een vergunningsaanvraag voor de bouw van een sportzaal met ondergrondse parking. Deze zal de groeiende vraag aan parkeerplaatsen kunnen opvangen waardoor geen effecten op de wijk verwacht worden.

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 (bvb. in de Dilbeeksestraat, de Welzijnstraat of de Melkerijstraat). 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 8 à 12 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 het aantal nodige parkeerplaatsen niet problematisch zijn. Bovendien wordt de mogelijkheid om een kiss & ride te realiseren momenteel met de gemeente bestudeerd.

Zoals hierboven beschreven, zijn er heel weinig à geen kinderen die zich met de fiets verplaatsen. Toch voorziet het ontwerp plaats voor 16 fietsen in openlucht en 52 plaatsen binnen het gebouw. Het aantal voorzien plaatsen zal dus voldoende zijn.

#### **6.4.3. Verkeersveiligheid**

Op de Ninoofsesteenweg, bevinden zich aan weerszijde van de toekomstige school oversteekplaatsen. Op 30 m ten westen van de site bevindt zich een zebrapad ter hoogte van het kruispunt met de Welzijnstraat. Op 70 m ten oosten is er een zebrapad met verkeerslichten ter hoogte van de bestaande school. Om de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen te garanderen zou een extra zebrapad aangelegd moeten worden ter hoogte van de nieuwe school. De mogelijkheid om deze zebrapad aan te leggen wordt momenteel met de gemeente bestudeerd.



#### **6.4.4. Toegang voor personen met een beperkte mobiliteit**

De binnenruimtes van het project zijn rolstoeltoegankelijk. Het project kent voldoende rolstoeltoegankelijke liften, de vrije doorgang door deuren zijn voldoende breed, de nodige draaicirkels zijn voorzien en er zijn verscheidene rolstoeltoegankelijk sanitaire ruimten voorzien overheen het project.

Aangezien er tussen de Ninoofsesteenweg en het park twee niveaus verschil zijn, kent de buitenaanleg heel wat niveauverschil. De volledige buitenruimten zijn toegankelijk gemaakt via hellingen en hefplatforms.

De toegangsdeuren zijn rolstoeltoegankelijk (dorpel max 2cm en voldoende breed).

Er kan gesteld worden dat het project conform is de wetgeving omtrent toegankelijkheid voor publieke gebouwen.

#### **6.5. Conclusies**

Het creëren van een school met 650 leerlingen en 65 personeelsleden, zal ongetwijfeld het aantal verplaatsingen rond de school verhogen. Slechts 14% van de leerlingen wordt met de auto naar school gebracht, de rest verplaatst zich te voet of met het openbaar vervoer.

In de geplande toestand worden ongeveer 120 extra auto's verwacht tijdens de spitsuren, wat niet problematisch is aangezien de verhoging verspreid zal zijn over de omliggende straten en omdat ze relatief beperkt is. Het verkeer zal steeds vertraagd rijden tijdens de spitsuren.

Wat het aantal parkeerplaatsen betreft, is er een dertigtal extra plaatsen nodig voor het personeel en 8 à 12 extra parkeerplaatsen, tijdens de spitsuren, voor ouders die hun kinderen ophalen of afzetten. **Op vlak van verkeersveiligheid wordt de mogelijkheid bestudeerd om een 'kiss & ride' en een nieuwe zebrapad aan te leggen voor de schoolpoort.**

## 7. Andere milieudomeinen rond de menselijke omgeving

### 7.1. 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 Scheut net zoals in alle gebouwen behorende tot St-Goedele. 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 langsheen de Ninoofsesteenweg (naast de nieuwe niet-overdekte fieststalling) Container(s) van 1.100 l is voorzien.

Op basis van de nieuwe bezetting (maximaal 650 leerlingen) en de gemiddelde afvalproductie (per type afval) per leerling voor een school kan men een inschatting maken van hetgeen geproduceerd wordt op jaarbasis.

	kg/leerling/jaar	Aantal leerlingen
		<b>650</b>
<b>Huishoudelijk afval</b>	3,2	2.080
<b>Papier en karton</b>	3,3	2.145
<b>Glas</b>	0,1	65
<b>Andere</b>	3,1	2.015
<b>Plastic</b>	1,6	1.040
<b>Metaalafval</b>	3	1.950
<b>Totaal</b>	<b>14,3</b>	<b>9.295</b>

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

De totale productie voor het volledige project wordt dus op ongeveer 9 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.

## **7.2. 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

De periodes dat de kinderen buiten de klaslokalen zijn, zijn beperkt. Het project voorziet een bijkomende isolatie aan de binnenzijde van het voormalige kerkgebouw die reeds over zeer massieve muren beschikt. Ter hoogte van de glasramen wordt aan de binnenzijden een thermische erfgoedbeglazing geplaatst waardoor de akoestische prestaties verhoogd zullen zijn. Binnen het kerkgebouw wordt op de ruimteakoestiek gewerkt om nagalm te voorkomen.

Drie luchtgroepen zullen op het dak van de gebouwen geïnstalleerd worden. Aangezien twee van de luchtgroepen onder dak zullen worden geïnstalleerd (zolder van de kerk en onder het dak van het nieuw gebouw –ten oosten van de overdekte speelplaats) en één op het dak gelegen langs de straatzijde (Ninoofsesteenweg) zullen deze luchtgroepen geen geluidshinder met zich meebrengen. Het verkeer op de Ninoofsesteenweg zal inderdaad meer geluid genereren.

### 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.

## **7.3. 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 Ninoofsesteenweg 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 school, 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.

Het project voorziet 1.940 m<sup>2</sup> aan speelplaatsen in de buitenlucht die als volgt worden verdeeld:

- Voorplein Ninoofsesteenweg: 329m<sup>2</sup>
- Kleine buitenruimte annexe aan tienerschool (Ninoofsesteenweg verdieping -1) = 60m<sup>2</sup>
- Koer van de kerk: 53m<sup>2</sup>
- Binnenspeelplaats open: 352m<sup>2</sup>
- Overdekte speelplaats (thv verdieping -2)= 535m<sup>2</sup>
- Dakterras met moestuin verdieping +1 = 258m<sup>2</sup>
- Dakterras= 26m<sup>2</sup>
- Dakspeelplaats= 317m<sup>2</sup>

Het project voorziet hoge harde draadafsluiting van deze speelplaatsen.

#### Werffase

De relatief zware werken zullen geen invloed hebben op de bestaande scholen in de omgeving. De dichtstbijzijnde school bevindt zich op meer dan 40 m en wordt van de werf site gescheiden door een groot magazijn. Het is 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.

### **7.4. Sociale en economische aspecten**

Net zoals voor de Sint Michielsschool alsook voor alle instellingen behorende tot Sint Goedele, wordt de druk om geschikte schoolplaatsen te vinden in het nederlandstalige onderwijs, en in het bijzonder in Brussel, een groter 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 Nederlandskundige 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 scholen<sup>5</sup>.*

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.

## **8. 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.

---

<sup>5</sup> Bron : HLN – juli 2016 – Minister van Onderwijs Hilde Crevits in het Vlaams Parlement

## **DEEL 3 : NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING**

De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning die het voorwerp is van onderhavig milieueffectenrapport heeft tot doel het verbouwen van de Sint-Vincentiuskerk en de afbraak van drie gebouwen om er een nieuwe school te bouwen op gekadastreerde terreinen in de gemeente Anderlecht gelegen te Ninoofsesteenweg. De capaciteit (maximale bezetting) in de toekomstige scenario bedraagt ongeveer 650 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 inplanting schrijven de voor- en achterbouw zich in in de bestaande structuur. De bouwfronten worden zowel aan de zuid- en noordkant vervolledigt.

Op vlak van volumetrie vertoont het project verschillende hoogtes. De voorbouw valt lager uit als de omliggende gebouwen, terwijl de achterbouw met ongeveer één verdieping hoger is als de mandelige gebouwen. Het schoolgebouw wordt ingeplant op de perceelsgrenzen. Ten opzichte van de oostelijke mandelige gebouw is het schoolgebouw even hoog en zelfs op sommige plaatsen hoger. De ramen van het bestaande gebouw zullen afgedekt zijn, maar dit punt werd met de eigenaar afgesproken.

De vooropgestelde gevels vertonen een strakke compositie, met zowel verticale als horizontale opeeningen. De gekozen materialen (hoofdzakelijk metselwerk in beige/witte kleur), zijn reeds punctueel aanwezig in het straatbeeld. Het materiaal staal wordt ook op grote oppervlades gebruikt, met name als afsluiting op het gelijkvloers of boven op de daken die als speelplein dienen. Het project voorziet platte daken op het nieuwbouw die grotendeels toegankelijk zijn (speelplaats en moestuin). Aangezien de hoogte van de daken, bestaan er geen directe zicht op de daken. Andersom werden groendaken zodanig geplaatst dat directe zichten naar de burens onmogelijk zijn.

Op het vlak van patrimonium, zijn de voorziene ingrepen omkeerbaar zodat het project het architecturaal en patrimoniaal karakter van de kerk niet in gevaar brengt.

Het creëren van een school met 650 leerlingen en 60 personeelsleden, zal ongetwijfeld het aantal verplaatsingen rond de school verhogen. Slechts 14% van de leerlingen wordt met de auto naar school gebracht, de rest verplaatst zich te voet of met het openbaar vervoer.

In de geplande toestand worden ongeveer 120 extra auto's verwacht tijdens de spitsuren, wat niet problematisch is aangezien de verhoging verspreid zal zijn over de omliggende straten en omdat ze relatief beperkt is. Het verkeer zal steeds vertraagd rijden tijdens de spitsuren.

Wat het aantal parkeerplaatsen betreft, is er een dertigtal extra plaatsen nodig voor het personeel en 8 à 12 extra parkeerplaatsen, tijdens de spitsuren, voor ouders die hun

kinderen ophalen of afzetten. Op vlak van verkeersveiligheid wordt er aangeraden om nieuwe zebepad aan te leggen voor de schoolpoort.

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 temperatuurschommelingen 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.