



AANVRAAG VAN EEN STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING VOOR HET KASTELEINSPLEIN

EFFECTENVERSLAG



GEMEENTE ELSENE

Inhoudsopgave

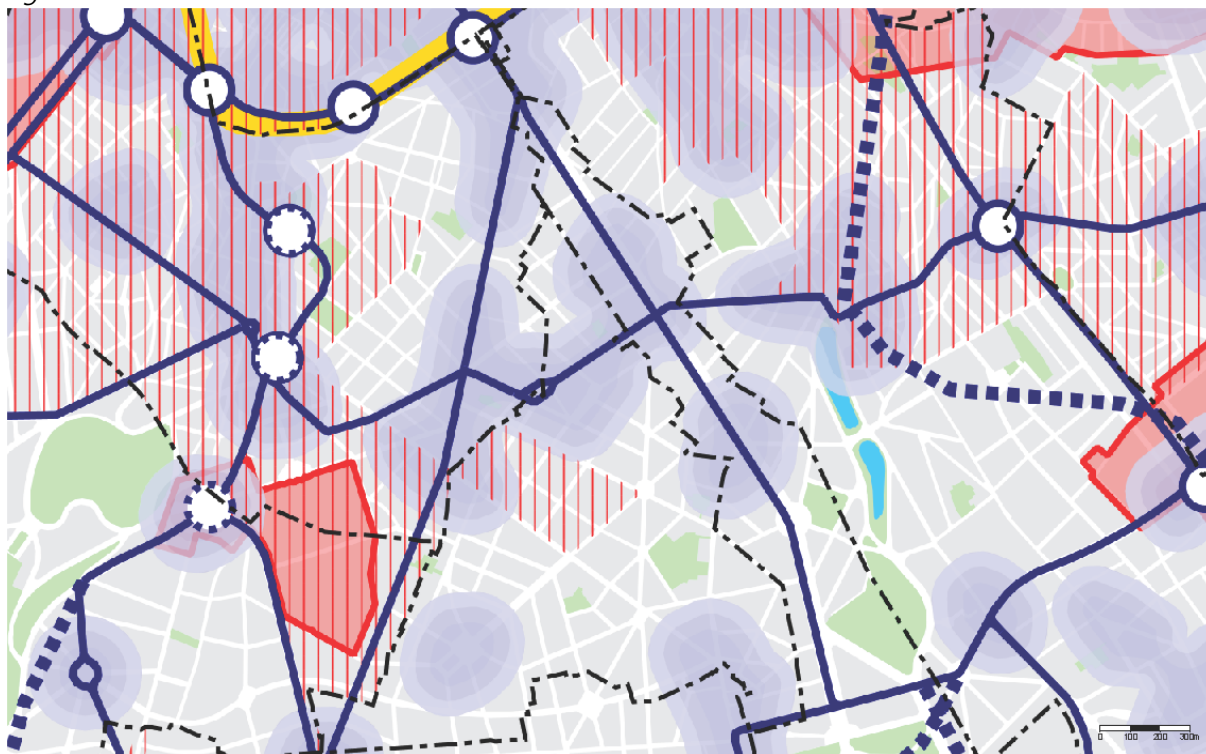
1	_ AUTEUR VAN HET EFFECTENVERSLAG EN BEWIJS VAN DIENS COMPETENTIES	6
2	_ INLEIDING	7
2.1	_ LIGGING	7
2.2	_ FOTOVERSLAG	8
3	_ VERANTWOORDING VAN HET PROJECT, BESCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN EN TIJDSHEMA VOOR DE UITVOERING	10
3.1	_ VERANTWOORDING VAN HET PROJECT	10
3.2	_ BEKNOPT VOORSTELLING VAN HET PROJECT	10
3.3	_ WIJZIGING VAN DE RIJRICHTING	11
3.4	_ AANPASSING VAN HET PARKEERBELEID	13
3.5	_ PLAN MET DE GEPLANEDE AANLEG	15
3.6	_ HISTORIEK VAN EVENTUELE VERGUNNINGEN	16
3.7	_ VOORSTELLING VAN DE ALGEMENE DOELSTELLINGEN	16
3.8	_ TIJDSHEMA VOOR DE VERWEZENLIJKE VAN HET PROJECT (KALENDERDAGEN)	16
4	_ SYNTHESE VAN DE VERSCHILLENDE OVERWOGEN OPLOSSINGEN DIE TEN GRONDSLAG LIGGEN AAN DE KEUZE VAN HET INGEDIENDE PROJECT	17
5	_ ONTWERPANALYSE PER DOMEIN	20
5.1	_ STEDENBOUW EN LANDSCHAP	20
5.1.1	_ <i>Bestaande situatie</i>	20
5.1.1.1	_ Bestaande rechtstoestand	20
5.1.2	_ <i>Bestaande feitelijke toestand</i>	36
5.1.2.1	_ Omgeving	36
5.1.2.2	_ Weg	36
5.1.2.3	_ Verwachte toekomstige situatie	36
5.1.3	_ <i>Geplande situatie</i>	38
5.1.3.1	_ Soort infrastructuur	38
5.1.3.2	_ Overeenstemming met de geplande situatie	38
5.1.3.3	_ Verenigbaarheid van het project met eventuele gemeentelijke of gewestelijke projecten	38
5.1.3.4	_ Invloed van het project op de bestaande feitelijke toestand	39
5.1.3.5	_ Geplande materialen	39
5.1.3.6	_ Soort meubilair	39
5.2	_ FAUNA EN FLORA	42
5.2.1	_ <i>Bestaande situatie</i>	42
5.2.2	_ <i>Geplande situatie</i>	44
5.3	_ PATRIMONIUM	50
5.3.1	_ <i>Bestaande situatie</i>	50
5.3.2	_ <i>Geplande situatie</i>	52
5.4	_ SOCIO-ECONOMISCH DOMEIN	53
5.4.1	_ <i>Bestaande situatie</i>	53
5.4.2	_ <i>Geplande situatie</i>	55
5.5	_ MOBILITEIT	57
5.5.1	_ Verkeer	57
5.5.1.1	_ Bestaande verkeerssituatie	57
5.5.1.2	_ Geplande verkeerssituatie	58
5.5.2	_ Parkeren	62

5.5.2.1	_ Bestaande parkeersituatie -----	62
5.5.2.2	_ Geplande parkeersituatie -----	65
5.6	_ BODEM, GRONDWATER EN OPPERVLAKTEWATER (HYDROGRAFISCH NETWERK)-----	67
5.6.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	67
5.6.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	68
5.7	_ AFVALWATER, REGENWATER EN LEIDINGWATER -----	69
5.7.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	69
5.7.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	70
5.8	_ ENERGIE -----	71
5.8.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	71
5.8.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	71
5.9	_ LUCHT-----	72
5.9.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	72
5.9.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	73
5.10	_ STEDELIJK (MICRO)KLIMAAT -----	73
5.10.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	73
5.10.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	74
5.11	_ GELUID EN TRILLINGEN -----	74
5.11.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	74
5.11.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	75
5.12	_ DE MENS -----	75
5.12.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	75
5.12.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	75
5.13	_ AFVALBEHEER-----	76
5.13.1	_ <i>Bestaande situatie</i> -----	76
5.13.2	_ <i>Geplande situatie</i> -----	76
5.14	_ INTERACTIE TUSSEN DIE DOMEINEN -----	77
6	_ ANALYSE VAN DE WERKEN PER DOMEIN -----	78
6.1	_ WERKEN / STEDENBOUW -----	78
6.2	_ WERKEN / PATRIMONIUM -----	78
6.3	_ WERKEN / FAUNA EN FLORA -----	78
6.4	_ WERKEN / BODEM -----	79
6.5	_ WERKEN / SOCIAAL EN ECONOMISCH -----	79
6.6	_ WERKEN / MOBILITEIT -----	80
6.6.1	_ <i>Verkeer</i> -----	80
6.6.2	_ <i>Parkeren</i> -----	80
6.6.3	_ <i>Voetgangers en PBM</i> -----	80
6.6.4	_ <i>Openbaar vervoer</i> -----	80
6.7	_ WERKEN / WATER-----	80
6.8	_ WERKEN / LUCHT -----	81
6.9	_ WERKEN / LAWAAI -----	81
6.10	_ WERKEN / DE MENS -----	81
6.11	_ WERKEN / AFVAL-----	81
6.12	_ WERKEN / ENERGIE-----	81
7	_ BESCHRIJVING VAN REDELIJKE ONDERZOCHE VERVANGOPLOSSINGEN DOOR DE AANVRAGER EN OPGAVE VAN DE HOOFDREDENEN VAN DE KEUZE OP VLAK VAN HUN MILIEUEFFECTEN -----	82
8	_ NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING VAN HET EFFECTENRAPPORT -----	83
9	BIJLAGEN: -----	85

Overzicht van de illustraties

Figuren

<i>Figuur1: Kaart globale ligging - Gemeente Elsene op basis van BRUGIS 2019.....</i>	<i>7</i>
<i>Figuur2: ligging van de opnamen - Gemeente Elsene op basis van BRUGIS 2019</i>	<i>8</i>
<i>Figuur3: Gepland verkeersplan - © TAKTYK.....</i>	<i>12</i>
<i>Figuur4: uittreksel uit het gemeentelijk parkeerplan vanaf 1/11/2022</i>	<i>13</i>
<i>Figuur5: PLAN VOOR AANLEG VAN HET KASTELEINSPLEIN - © TAKTYK</i>	<i>15</i>
<i>Figuur6: GBP - BRUGIS.....</i>	<i>21</i>
<i>Figuur 7: Uittreksel van kaart nr. 4 van het GPDO - Openbare ruimte en stadsvernieuwing (Bron: GPDO)....</i>	<i>22</i>
<i>Figuur8: Uittreksel van het GPDO Grote grondreserves - BRUGIS.....</i>	<i>23</i>
<i>Figuur9: Uittreksel van het GPDO Groen en blauw netwerk - BRUGIS</i>	<i>24</i>
<i>Figuur10: Uittreksel van het GPDO Groen en blauw netwerk - BRUGIS</i>	<i>25</i>
<i>Figuur11: Uittreksel van het GPDO Economische ontwikkeling - BRUGIS.....</i>	<i>26</i>
<i>Figuur 12 Uittreksel van het GPDO Structurerende netwerken - BRUGIS.....</i>	<i>27</i>
<i>Figuur 13 Uittreksel van het GPDO Structurerende netwerken - BRUGIS.....</i>	<i>28</i>



<i>Figuur 14 Uittreksel van het GPDO Stadsproject - BRUGIS.....</i>	<i>29</i>
<i>Figuur 15 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor VOETGANGERS - Brussel Mobiliteit</i>	<i>30</i>
<i>Figuur 16 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor Fietzers - Brussel Mobiliteit.....</i>	<i>32</i>
<i>Figuur 17 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor Openbaar vervoer - Brussel Mobiliteit</i>	<i>33</i>
<i>Figuur 18 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor auto - Brussel Mobiliteit.....</i>	<i>34</i>
<i>Figuur 19 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor Vrachtverkeer - Brussel Mobiliteit.....</i>	<i>35</i>
<i>Figuur 20: Plannen en doorsneden van het dek - © TAKTYK.....</i>	<i>41</i>
<i>Figuur 21: Voorgestelde zitplaatsen - Collectie 'Tuileries' Edmond&fils</i>	<i>41</i>
<i>Figuur22: Schematische axonometrie van de 22 centrale bomen op het Kasteleinsplein - ARTER Architects</i>	<i>44</i>
<i>Figuur23: Schema aanplanting van opmerkelijke bomen in het doorzicht van de straten - © TAKTYK.....</i>	<i>46</i>
<i>Figuur24: Schema aanplanting van regentuinen - © TAKTYK.....</i>	<i>47</i>
<i>Figuur25: Schema aanplanting van het bosje - © TAKTYK.....</i>	<i>48</i>
<i>Figuur26: Plan - TAKTYK.....</i>	<i>49</i>

<i>Figuur27: Kaart gebouwen- en bomenpatrimonium opgenomen in de inventaris en/of beschermd - ARTER Architects.....</i>	<i>52</i>
<i>Figuur28: Plan markt Kastelein (2020) - Gemeente Elsen.....</i>	<i>54</i>
<i>Figuur29: Plan markt Kastelein na werken - Gemeente Elsen.....</i>	<i>56</i>
<i>Figuur 30: Google Maps – Typisch verkeer om 8 uur en om 18 uur op dinsdag.....</i>	<i>57</i>
<i>Figuur31: OPENBARE PARKINGS EN AANTAL PARKEERPLAATSEN BUITEN DE WEG PER BLOK- Gemeente Elsen, Parking.brussels</i>	<i>64</i>
<i>Figuur 32: Mogelijke alternatieven voor parkeren op de weg.....</i>	<i>66</i>
<i>Figuur33: Kaart topografie en blauw netwerk - BRUGIS.....</i>	<i>67</i>
<i>Figuur34: Kaart waterbeheer - © TAKTYK.....</i>	<i>68</i>
<i>Figuur35: Uittreksel overstromingsgevaarkaart - Leefmilieu Brussel.....</i>	<i>69</i>
<i>Figuur36: Kaart waterbeheer - TAKTYK.....</i>	<i>70</i>
<i>Figuur37: Kaart plaatsing verlichting - TAKTYK.....</i>	<i>71</i>
<i>Figuur38: Uittreksel van de kaart concentraties zwarte koolstof - Leefmilieu Brussel</i>	<i>73</i>
<i>Figuur39: Uittreksel van de kaart VAN DE BLOOTSTELLING AAN VERVOERSGELUIDEN Leefmilieu Brussel..</i>	<i>74</i>
<i>Figuur 40: Soorten vuilnisbakken die momenteel op de weg staan.....</i>	<i>76</i>
<i>Figuur 41: Locatie ondergrondse glascontainers op het plein</i>	<i>77</i>

Tabellen

Tabel1: Bestaande en geplande bekledingen.....	39
--	----

Foto's

Foto1 : Uitzicht vanaf de Waterleidingsstraat.....	8
Foto2 : Uitzicht op de Armand Campenhoutstraat	8
Foto3 : Doorzicht naar de Campenhoutstraat	9
Foto4 : Uitzichtop het plein.....	9
Foto5 : Doorzicht vanuit de Campenhoutstraat	9
Foto6 : Uitzichtop het plein.....	9

1 _AUTEUR VAN HET EFFECTENVERSLAG EN BEWIJS VAN DIENS COMPETENTIES

Krachtens artikel 175/16, paragraaf 1, 9 °, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening BWRO moet het effectenrapport de elementen bevatten waaruit blijkt dat de auteur ervan een "bevoegd expert" is.

Onderstaande personen hebben aan de opmaak van dit effectenrapport meegewerkt:

- Alice LAMPAERT, landschapsarchitect, met 7 jaar beroepservaring;
- Juliette LEBoulleux, landschapsarchitect, met 5 jaar beroepservaring;
- Samuel DEROOVER, geograaf en stedenbouwkundige, directeur van de dienst "Beheer van de Openbare Ruimte" binnen de gemeente Elsene, met 17 jaar beroepservaring;
- Geoffrey Defuisseaux, geograaf en mobiliteitsexpert binnen de gemeente Elsene, met 17 jaar beroepservaring;

--> Uit die elementen blijkt dat het verslag wel degelijk door bevoegde experts opgesteld werd.

2 _INLEIDING

2.1 _LIGGING

Het Kasteleinsplein ligt binnen de eerste kroon van Brussel in de gemeente Elsene, nabij de Louizalaan en de Waterloosesteenweg, Vleurgatsesteenweg en Charleroisesteeweg. Samen met het Drievuldigheidsvoorplein en de Baljuwstraat vormt ze de kern Drievuldigheid-Kastelein-Baljuw. Het maakt integraal deel uit van de polycentrische metropool van Brussel.

Deze diverse wijk met hoofdzakelijk residentieel, oorspronkelijk burgerlijk, karakter wordt zeer gewaardeerd voor haar dorps en feestelijke sfeer.

Reeds bij haar oprichting was de wijk divers en werd ze gekenmerkt door de aanwezigheid van industrie en ambachten. Die diversiteit is er vandaag nog steeds, hoewel ze veranderd is. Vandaag is ze verschoven naar een overwegend residentiële mix met een focus op horeca, handel en kunst.

De Kasteleinswijk ligt in de voormalige Tenbosvallei. Ze is ontstaan na de stedenbouwkundige ingreep op de Louizalaan en het rooilijnplan van Victor Besme in 1866.

De aanleg van de wijk heeft lang geduurd, ongeveer vijftig jaar. De aanvankelijk vierkante vorm van het Kasteleinsplein werd al snel gewijzigd om zijn huidige vorm aan te nemen. Die atypische vorm is te wijten aan de kruising van twee wegen, de ene loodrecht op de Louizalaan en de andere loodrecht op de Waterloosesteenweg.

De vorm van het plein is sinds de Tweede Wereldoorlog niet meer veranderd.



Figuur 1: Kaart globale ligging - Gemeente Elsene op basis van BRUGIS 2019

2.2 _FOTOVERSLAG

Hieronder vindt u enkele foto's van de bestaande toestand. Op de volgende figuur vindt u de ligging van de opnamen.



Figuur2: ligging van de opnamen - Gemeente Elsenne op basis van BRUGIS 2019



Foto1 : Uitzicht vanaf de Waterleidingsstraat



Foto2 : Uitzicht op de Armand Campenhoutstraat



Foto3 : Doorzicht naar de Campenhoutstraat



Foto4 : Uitzichtop het plein



Foto5 : Doorzicht vanuit de Campenhoutstraat



Foto6 : Uitzichtop het plein

3 _ VERANTWOORDING VAN HET PROJECT, BESCHRIJVING VAN DE DOELSTELLINGEN EN TIJDSHEMA VOOR DE UITVOERING

3.1 _ VERANTWOORDING VAN HET PROJECT

Onderhavig document vormt het effectenrapport voor de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning op initiatief van de gemeente Elsene voor de heraanleg van het Kasteleinsplein in de gemeente Elsene.

Blijkens het meerderheidsakkoord voor de lopende legislatuur 2018-2024 is de kwaliteit van de openbare ruimten van fundamenteel belang voor de gemeente Elsene. Het hoofdstuk gewijd aan het Levenskader benadrukt: "de stedelijke verdichting brengt een steeds groeiende ingebruikname van de openbare ruimte met zich mee. De kwaliteit van deze gezamenlijke ruimtes, de toegankelijkheid, leesbaarheid, netheid en vergroening ervan zijn concrete indicatoren die de burgers hanteren om de kwaliteit van hun levenskader te beoordelen. Ons beleid voor stadsvernieuwing en openbare werken is resoluut gericht op meer rust in de stad, meer vergroening van onze openbare ruimtes, meer bomen planten en nieuwe groene ruimtes creëren, de verbetering en verdediging van onze openbare ruimtes".

Met de vermenigvuldiging van actoren en uitdagingen rondom het gebruik van de openbare ruimten, zijn rustige wijken, gedeelde ruimte, alternatieve en innovatieve mobiliteit en meer netheid, veiligheid en preventie des te belangrijker geworden op het grondgebied van onze gemeente.

Die openbare ruimten opnieuw uitdenken wordt dus een cruciale uitdaging in de duurzame ontwikkeling van de meeste wijken, waaronder de Kasteleinswijk waarvoor de gemeente Elsene de toekomstige heraanleg van het Kasteleinsplein als uithangbord zal gebruiken voor de vernieuwing van emblematische openbare ruimten.

Die aanpak gaat ook gepaard met de wens om kwalitatieve ruimtes aan te bieden door dit emblematische plein te renoveren aangezien het een nieuwe aanleg kan gebruiken maar ook om de nutsleidingen die eronder lopen te herstellen waardoor deze grootschalige werken nodig zijn.

De opmaak van het effectenrapport wordt gemotiveerd aan de hand van volgende rubrieken van bijlage B bij het BWRO:

- Rubriek nr. 19 "Alle verkeersinfrastructuren die een wezenlijke wijziging van het verkeersstelsel van het stuk weg en of van het omliggende net meebrengen".

3.2 _ BEKNOPT VOORSTELLING VAN HET PROJECT

De aanvraag heeft betrekking op de herstelling van het volledige Kasteleinsplein.

Het heraanlegproject werd ontworpen door de volgende studiebureaus, in een tijdelijke vereniging: Taktyk (gemachtigde) – Alive Architecture – Res Derelictae – Antea Group, in nauwe samenwerking met het studiebureau en het college van de gemeente Elsenne.

Het project strekt ertoe een nieuwe homogene, polyvalente en luwe ruimte te ontwerpen, een nieuwe groene adem voor de Kasteleinswijk.

Het project is gericht op de ontharding van de bodem, het beheer van water, respect voor de biodiversiteit en het leefmilieu. Maar de gebruikswijzen moeten polyvalent zijn, namelijk de wekelijkse markt, wandelingen, ...

Het centrum van het plein wordt groener gemaakt dankzij de aanleg van een groot grasveld en verschillende graslagen, ook worden de bestaande bomen behouden.

Het project past binnen de ambities die de gemeente Elsenne heeft geformuleerd in haar Programmacharter, dat met name voorziet in de schrapping van alle parkeerplaatsen op het plein zelf en in een reorganisatie van de verkeersrichtingen in de marge, waarbij die wijziging van de regeling zelf mettertijd moet evolueren.

In hoofdstukken 5.5.1 en 5.5.2 van dit effectenrapport wordt in detail ingegaan op die aspecten.

3.3 _ WIJZIGING VAN DE RIJRICHTING

Het verkeersplan van het plein zal lichtjes gewijzigd worden. De algemene rijrichtingen lopen langsheen de zuid-oostgevel zodat de voetgangerszone met de noordwestelijke gevel verbonden kan worden en beide ruimten die het plein vormen verenigd worden om een multifunctioneel plein te krijgen. De voetgangerszone zal toegankelijk blijven voor toegelaten voertuigen (leveringen, toegang tot garages, hulpdiensten, ...).

Om het verkeer te verminderen door het transitverkeer te beperken, en om de verkeersveiligheid voor de gebruikers (actieve vervoerswijzen, verblijfsfuncties, ...) te verbeteren, wordt het weggedeelte tussen de Waterleidingsstraat en de Armand Campenhoutstraat beperkt tot éénrichtingsverkeer, waarbij gemotoriseerd verkeer alleen mogelijk is in de richting van de Campenhoutstraat.

Dat is de enige wijziging aan de rijrichtingen in het heraanlegproject, de rijrichtingen in de aangrenzende straten blijven ongewijzigd.



- ← Circulation tous véhicules
- ←..... Circulation dans la zone piétonne (véhicules autorisés)

Figuur3: Gepland verkeersplan - © TAKTYK

Parkeeroverzicht:

Het verlies van alle automobielparkeerplaatsen op het plein wordt gecompenseerd door een polyvalente en groene ontmoetingsruimte.

3.6 _ HISTORIEK VAN EVENTUELE VERGUNNINGEN

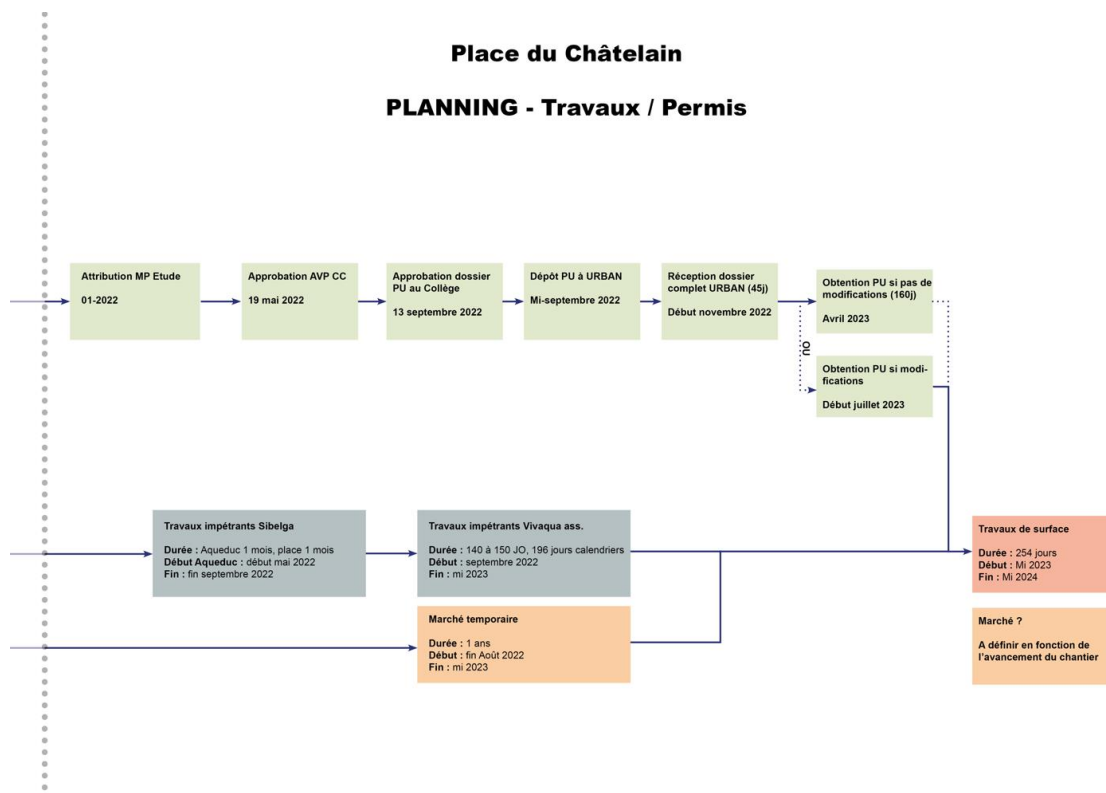
Niet van toepassing.

3.7 _ VOORSTELLING VAN DE ALGEMENE DOELSTELLINGEN

Met de renovatie van he Kasteleinsplein worden de volgende algemene doelstellingen nagestreefd:

- Waarderen van de vorm van het plein,
- Rekening houden met de genderdimensie in de openbare ruimte,
- Opwaarderen van het gebouwen erfgoed,
- Creëren van een polyvalente ruimte,
- Beschermen van de bestaande bomen,
- Creëren van een ruimte die praktisch is voor iedereen,
- Beveiligen van de openbare ruimte,
- Toegang verschaffen voor leveringen, bewoners, ...
- Vergroenen van het plein,
- Stimuleren van de biodiversiteit,
- Ontharden van de bodem,
- Regenwaterbeheer,
- Aanleggen van schaduwrijke en afkoelende zones ...

3.8 _ TIJDSCHEMA VOOR DE VERWEZENLIJING VAN HET PROJECT (kalenderdagen)



4 _SYNTHESE VAN DE VERSCHILLENDE OVERWOGEN OPLOSSINGEN DIE TEN GRONDSLAG LIGGEN AAN DE KEUZE VAN HET INGEDIENDE PROJECT

Verschillende aanlegstrategieën werden bestudeerd. In de vorm van diverse denkoefeningen (zie bijlage: Ontwikkeling van scenario's), die zelf begeleid worden via een participatief proces waarin bewoners, handelaars en gebruikers van de wijk hun voorkeuren hebben kunnen meedelen.

Aan de hand van die drie scenario's of globale visies die uitgewerkt werden, werden drie manieren geanalyseerd waarop men kan reageren op de vaststelling uit de gedeelde diagnose als antwoord op de vraag: Welke strategie gaan we gebruiken om van Kastelein opnieuw een competitieve kern te maken in de polycentrische metropool?

- SCENARIO NR. 00: OP IDENTIEKE WIJZE

Deze strategie werd niet bestudeerd. Werken van de nutsbedrijven (+/- jaar) zijn noodzakelijk gelet op de verouderde staat van de saneringsnetten. Het lijkt geen optie om het plein op identieke wijze te herstellen, gelet op de verwachtingen van de wijk, de evolutie van het gebruik van groene ruimten, gewestelijke strategische plannen zoals het GPDO en het Good-Moveplan. Het aanlegprogramma werd opgesteld met opname van een participatieproces.

- SCENARIO NR. 01: HET BESTAANDE VERSTERKEN

In deze strategie wordt voorgesteld om op de identiteit van Kastelein te steunen om haar een nieuwe dynamiek te geven. Het gaat er dus om haar kenmerken te doen gelden en de openbare ruimte aan te passen aan de hedendaagse gebruikswijzen van de stad en tegelijk het bestaande te versterken: d.w.z. de horeca, de markt, de handel en het polyvalente karakter van het plein. De bestaande kenmerken moeten dus bewaard en versterkt worden maar het plein moet worden opgefrist.

- SCENARIO NR. 02: PARADIGMAVERSCHUIVING

In de tweede strategie wordt voorgesteld om het geweer van schouder te veranderen. Die nieuwe aanleg vormt de basis van een paradigmaverschuiving op het Kasteleinsplein. Met die visie wordt een nieuw vertrekpunt ingesteld zonder "het reeds aanwezige" te ontkennen. Voorts wordt gesteund op nieuwe elementen, een nieuw karakter waarmee een andere visie op de kern bewerkstelligd kan worden.

- SCENARIO NR. 03: SAMENWERKEN

In de laatste strategie tot slot wordt voorgesteld om de volledige Kasteleinswijk en niet enkel het plein te benutten om de kern te versterken. Samenwerken om sterker, diverser en aantrekkelijker te worden. In deze strategie wordt de wijk als één geheel beschouwd. Dat blijkt immers ook uit de online bevraging die tijdens de eerste fase van de participatie plaatsgevonden heeft. In dat scenario wordt voorgesteld om de activiteiten op het Kasteleinsplein uit te breiden naar de aangrenzende straten om op lange termijn en verspreide wijze de volledige wijk te benutten.

Voor verdere details over ieder scenario verwijzen wij naar de studie tot bepaling van het programma in

bijlage van het milieueffectenrapport.

Na de uitwerking van de verschillende scenario's en na afloop van het participatieproces georganiseerd door de gemeente waarin met name meer dan 1.300 antwoorden gegeven werden, werd een voorkeursscenario uitgediept aan de hand van een Programmacharter dat tot een reeks ambities en invarianten voor de heraanleg van het plein geleid heeft.

VOORKEURSSCENARIO - PROGRAMMACHARTER

De volledige tekst van het charter vindt u in bijlage van dit document.

De voornaamste doelstellingen en aandachtspunten kunnen als volgt samengevat worden:

- Opwaarderen van de vorm van het plein
- Toe-eigenen en activeren van de ruimte
- Polyvalentie van de ruimte
- Rekening houden met de genderdimensie
- Opwaarderen van het gebouwenpatrimonium
- Beschermen van de bestaande bomen
- Homogeniseren van de verlichting
- Structurerende vegetatie met bomen
- Beeld van een gedeelde ruimte voetgangerszone en ontmoetingsruimte)
- Verspreiden/verbinden van de functies naar en met de aangrenzende straten
- Meer actieve verplaatsingswijzen op het plein
- Bruikbaarheid van de ruimte voor iedereen
- Evolutie van het automobielerkeer naar een luwere situatie
- Minder parkeerplaatsen
- Toegang voor buurtbewoners, leveringen en brandweer
- De gewestelijke fietsroute behouden
- Meer beplanting
- Versnippering van de aangeplante ruimten vermijden
- Waterbeheer
- Stimuleren van de biodiversiteit
- Verbeteren van de bestaande groene verbindingen
- Aanleggen van schaduwrijke zones
- Verspreiden van de markt naar de aangrenzende straten

Het valt te noteren dat het programmacharter, in het kader van de overheidsopdracht voor de gunning van de studieopdracht voor het ontwerp van de heraanleg van het plein, aan de 5 kandidaat-bureaus meegedeeld werd zodat hun offerte aan de ambities van dat charter zou voldoen.

Het heraanlegproject voor deze aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning geanalyseerd aan de hand van dit effectenrapport is het resultaat van de gewestelijke en gemeentelijke uitdagingen en uitdagingen van het charter, én van de politieke bereidheid voor keuzes voor een globale visie. Het sluit tevens aan op de klimaatcrisis en past binnen een klimaatplan voor de gemeente Elsene.

MOBILITEIT

Het Programmacharter voorzag bovendien drie fasen voor de evolutie van het verkeersbeleid op het plein en in de aanpalende straten.

De eerste fase van het evoluerende mobiliteitsscenario behelst de aansluiting van het plein op de noordwestgevel. Autoverkeer is niet meer toegelaten op dit gedeelte van het plein. Die indeling maakt een groot deel van het plein autovrij. De rij- en parkeerruimten worden dus tot een bepaalde zone beperkt. De ruimte voor actieve verplaatsingswijzen wordt dus groter, coherenter en minder gesegmenteerd dan vandaag. Tweerichtingsverkeer is nog altijd mogelijk in de Waterleidingstraat die een secundaire structuur binnen de wijk blijft. Die straat zorgt er ook voor dat voertuigen het zuiden van het Kasteleinsplein kunnen blijven oprijden. De Kasteleinsstraat en de Armand Campenhoutstraat komen samen aan de oostkant van het Kasteleinsplein om voor automobilisten een tweerichtingsstraat te creëren in het noordoostelijke deel van deze openbare ruimte.

Het circulatieschema dat weerhouden werd in het programmacharter en het voorontwerp, en in het bijzonder de aanleg van verkeersstromen in beide richtingen langsheen de zuidoost- en noordgevels, was echter niet verenigbaar met:

- de gewenste gebruikswijzen op het plein
- de aanleg van een ruime drempelvrije zone als voetgangers- en ontmoetingsruimte.

Ter herinnering, het verkeer in de ontmoetingszones beveelt volgende zaken aan, bovenop een snelheidsbeperking tot 20km/u:

- poorteffect en betere leesbaarheid van de ruimte
- drempelvrije zone voor doorlopend voetgangersverkeer
- markering van de parkeerzones
- vermindering van het transitverkeer ten voordele van andere gebruikswijzen

Bijgevolg werd na analyse van de verschillende mobiliteitsscenario's op het plein samen met de andere mobiliteitsprojecten van de MIVB besloten om in eerste instantie eenrichtingsverkeer in te voeren langsheen het plein op de plaats waar verkeer toegelaten blijft (in de ontmoetingszone).

Die scenario's passen binnen de filosofie van het programmacharter en het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' dat de impact van doorgaand automobieler verkeer geleidelijk aan wil verminderen.

5 _ONTWERPANALYSE PER DOMEIN

5.1 _STEDENBOUW EN LANDSCHAP

5.1.1 _Bestaande situatie

5.1.1.1 _Bestaande rechtstoestand

In de volgende alinea worden de voornaamste elementen van de rechtstoestand benoemd die op het project voor de heraanleg van de wegenis van toepassing zijn.

_GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN_GBP_

Uit de analyse van de kaart van het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan) blijkt de wettelijke bestemming van de terreinen en gebouwen in de wijk en rondom het Kasteleinsplein. Na een eerste lezing blijkt dat het gebied rond het plein hoofdzakelijk als handelsgebied in het noorden en westen en als woongebied in het zuiden en oosten bestemd is.

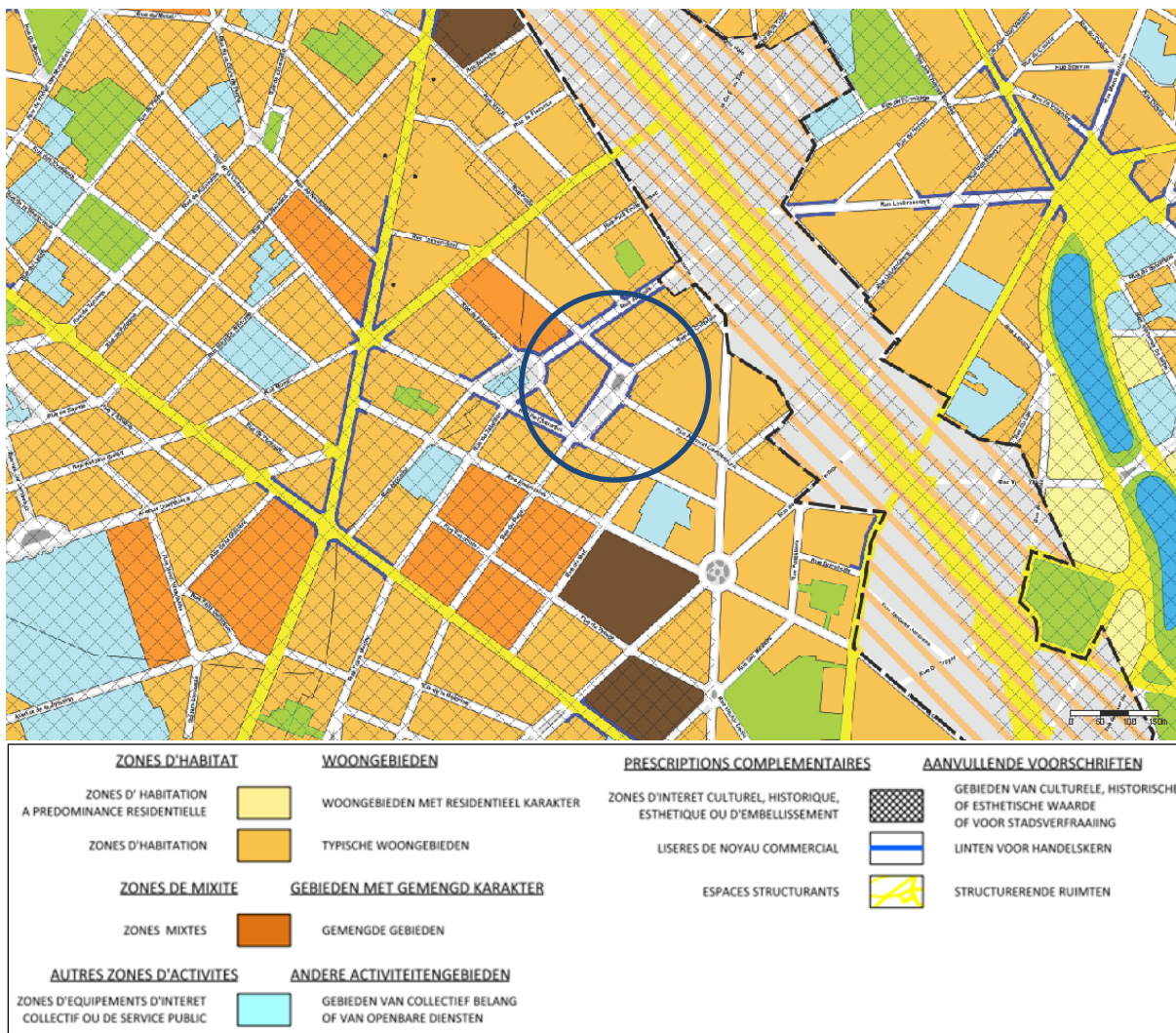
Toch blijken enkele bijzonderheden uit de omtrek in strikte zin van het woord; die hebben de neiging onderstaande vaststellingen te bevestigen:

- De wijk bevat zeer weinig groene ruimten. Het Tenbosspark, op middelgrote schaal, bedient het zuiden van de wijk. In het noorden van de wijk ligt er echter geen enkele groene ruimte, uitgezonderd het zeer lokale Faiderpark.
- De binnenterreinen van huizenblokken zijn relatief bebouwd en getuigen van het industriële verleden van de wijk. De meeste staan aangemerkt als zijnde van slechte kwaliteit in het GBP.
- De huizenblokken vertonen een zwakke tot matige diversiteit die de wijk een divers tot hoofdzakelijk residentieel karakter, met sterke commerciële invloed geeft.
- Er zijn veel handelslinten in de wijk. Die zorgen voor een quasi doorlopende verbinding van de Waterloosesteenweg met de Louizalaan, via de Edelknaapstraat, de Amerikaansestraat, het Drievuldigheidsvoorplein, het Kasteleinsplein én de Baljuwstraat.
- Volgens het GBP ligt het Kasteleinsplein in een gebied van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS). Dat betekent dat de culturele, historische en esthetische kenmerken behouden of opgewaardeerd moeten worden.

Als we op grotere schaal naar het GBP kijken, zien we dat er langs de Louizalaan en de Charloissteenweg veel economische en kantoorgebieden zijn. Die kantoren maar ook de eigen dynamiek van de locatie verklaren de toestroom van mensen in de wijk tijdens de middagpauze en 's avonds voor de horeca.

De grote hoeveelheid handelszaken veroorzaakt verplaatsingen die deels met de wagen gebeuren. Dat verklaart het bestaande debat over de parkeerplaatsen.

In de buurt van het plein liggen vier scholen: Ateliers Saint-Luc, centre scolaire Ma Campagne, ERG Saint-Luc en école communale Tenbosch.



Figuur6,* GBP - BRUGIS

_ BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN_BBP _

Het Kasteleinsplein is niet ingeschreven binnen de perimeter van een BBP. Rondom het plein behoort geen enkel huizenblok tot een BBP.

_ GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING_GSV _

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, die in 2006 aangenomen werd en op 3 januari 2007 in werking getreden is, moet worden nageleefd voor de heraanleg van de openbare ruimte van het Kasteleinsplein. De artikelen betreffende de aanleg van de openbare ruimte staan in Titel VII van de GSV genaamd: de wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan. Die bepalingen hebben betrekking op: het voetgangersverkeer, de snelheidsbeperkende voorzieningen, de lichte tweewielers, het parkeren, het openbaar vervoer, de hoogstammige bomen, de wegbebakening, het stadsmeubilair, de verlichting, ...

Titel VI van de GSV bevat ook andere bepalingen over publiciteit en uithangborden.

Het valt te noteren dat dit reglement aangevuld wordt met de regels van goede praktijken in de verschillende domeinen van aanleg van de openbare ruimte. Die laatste zijn niet reglementair maar

dragen wel grotendeels bij tot de kwaliteit van de ontworpen ruimten. Die gedragsregels of vademecums zijn beschikbaar bij de verschillende operatoren en overheidsinstellingen.

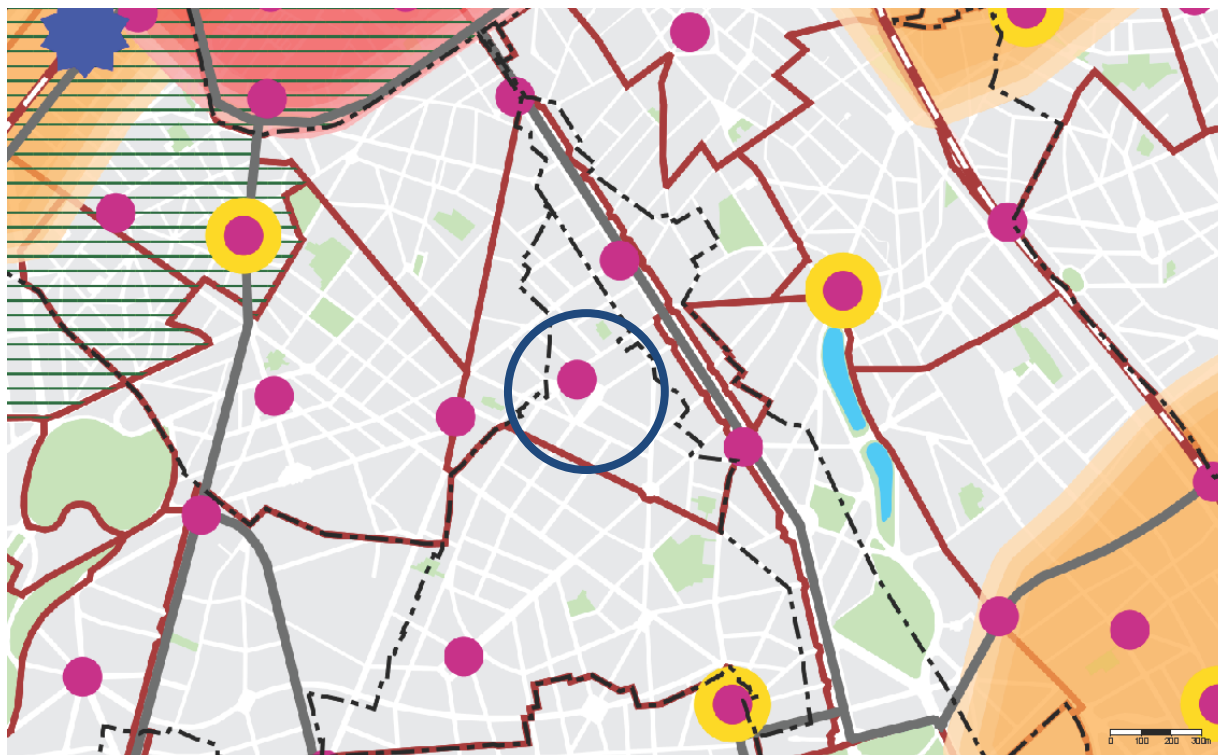
Voor een goede inrichting van de locatie wordt ook rekening gehouden met een goede integratie en compatibiliteit van het project met de stedenbouwkundige kenmerken van de wijk.

_ Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)¹

_ Kaart a _ Ruimtelijke ruggengraat en visie

De Kasteleinswijk wordt geïdentificeerd als wijkcentrum en ligt in de eerste kroon rondom de vijfhoek. Haar ligging in de Ruimtelijke ruggengraat van het GPDO benadrukt de verschillende invloedsfactoren die ze dagelijks ondergaat.

De wijk is gelegen tussen het binnenste stadscentrum, de Europese en universitaire stadscentra én de minder dichtbebouwde woonwijken van Ukkel.

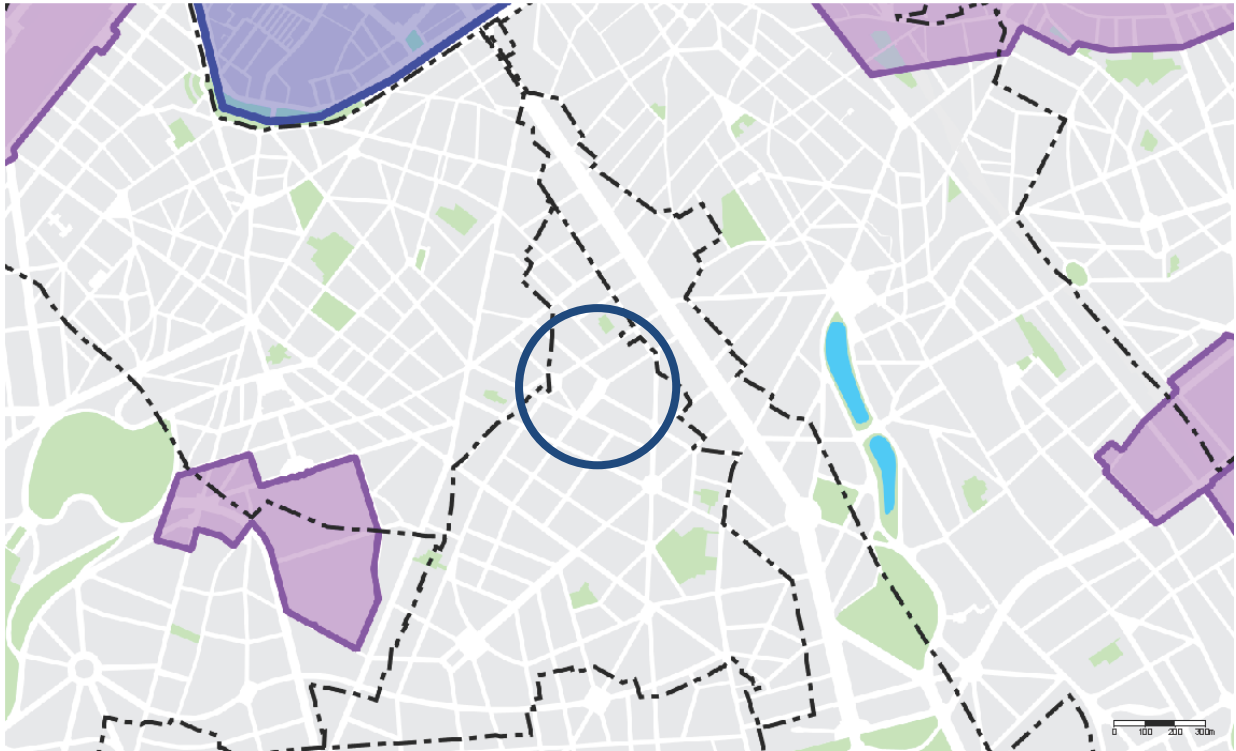


Figuur 7: Uittreksel van kaart nr. 4 van het GPDO - Openbare ruimte en stadsvernieuwing (Bron: GPDO)

¹ Het GPDO is een oriëntatieplan dat de doelstellingen en prioriteiten van het gewest bepaalt, die vereist zijn voor de economische, sociale, mobiliteits- en leefmilieunoden. Het GPDO bevat geen reglementaire bepalingen met betrekking tot de bodembestemming meer en beschikt dus ook niet meer over een indicatief luik.

Kaart b Grote grondreserves

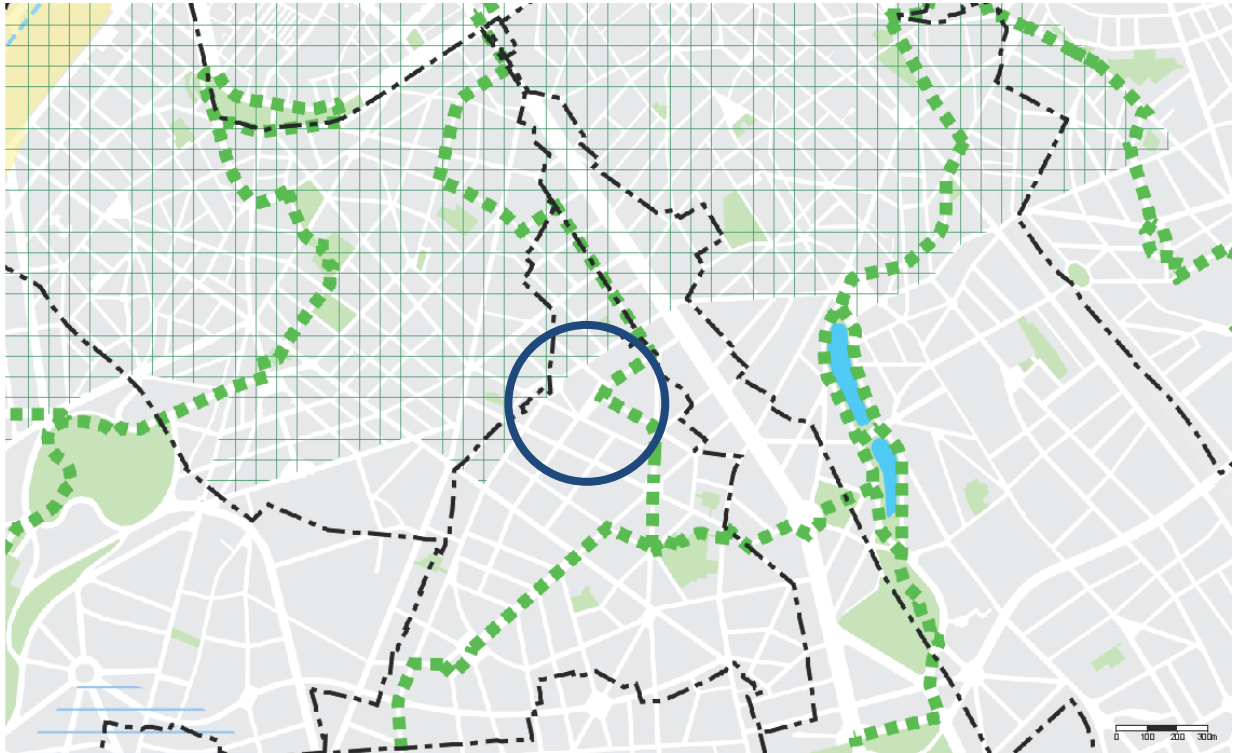
De wijk neemt een strategische plaats in tussen de verschillende grote grondreserves van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze ligt immers in de buurt van de gevangenissen van Sint-Gillis en Vorst die op termijn andere activiteiten zullen ontwikkelen. De kazernes in Elsenne en Etterbeek die reeds een nieuwe bestemming krijgen liggen er ook niet ver vandaan, net zoals de Europese wijk.



Figuur8: Uittreksel van het GPDO Grote grondreserves - BRUGIS

_ Kaart c _ Groen en blauw netwerk

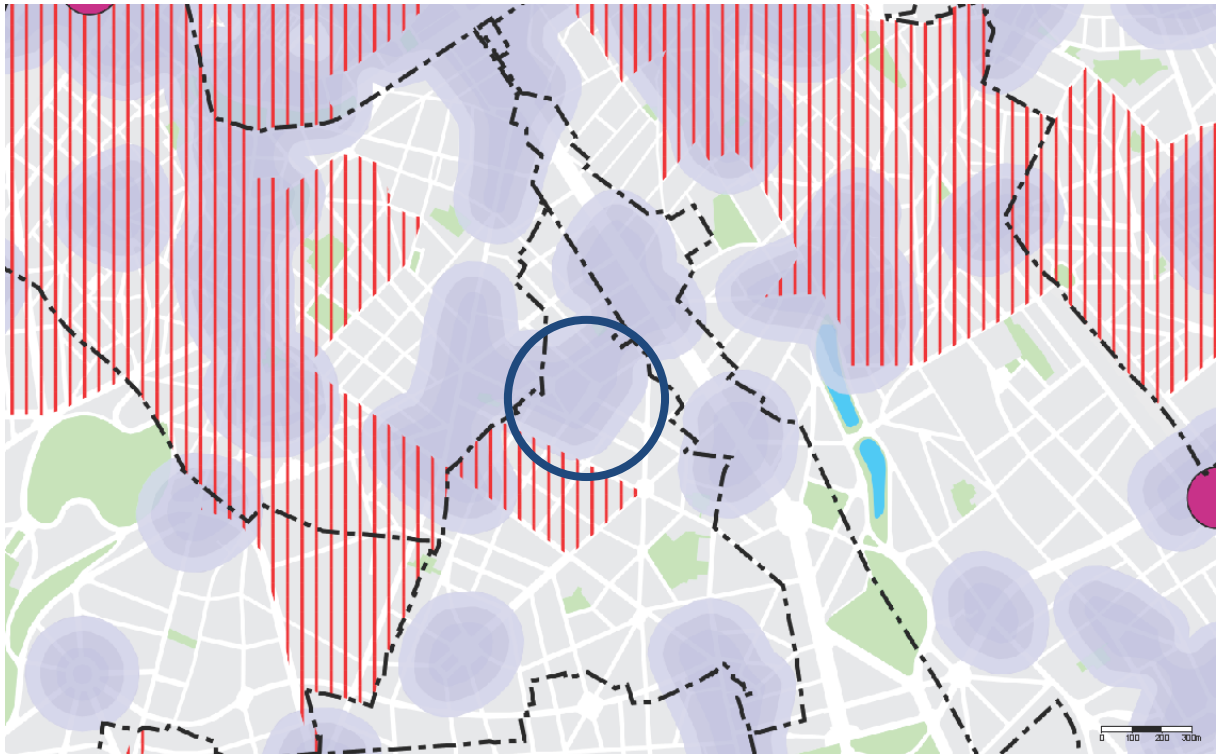
De wijk bevindt zich in de prioritaire zone voor begroening. Een van de uitdagingen van deze wijk bestaat erin een groene verbinding tussen het zuiden van Brussel en het binnenste stadscentrum te creëren zoals deze kaart van het groene blauwe netwerk van het GPDO voorstelt .



Figuur9: Uittreksel van het GPDO Groen en blauw netwerk - BRUGIS

_ Kaart d - Openbare ruimte en stadsvernieuwing

De Kasteleinswijk staat aangeduid als te behouden bestaande lokale identiteitskern. Ze ligt buiten de zones voor stedelijke herwaardering (ZSH) en zal bijgevolg geen grootschalige stadsvernieuwingswerken ondergaan. Ze ligt ten zuiden van de wijken in stadsvernieuwingsgebied (in het rood aangeduid op de kaart).



Figuur10: Uittreksel van het GPDO Groen en blauw netwerk - BRUGIS

_ Kaart e _ Economische ontwikkeling

Het Kasteleinsplein ligt in een lint voor handelskernen en vormt dichtbebouwde lijn met handelszaken. Het is bovendien het tweede handelscentrum van de gemeente Elsenne.

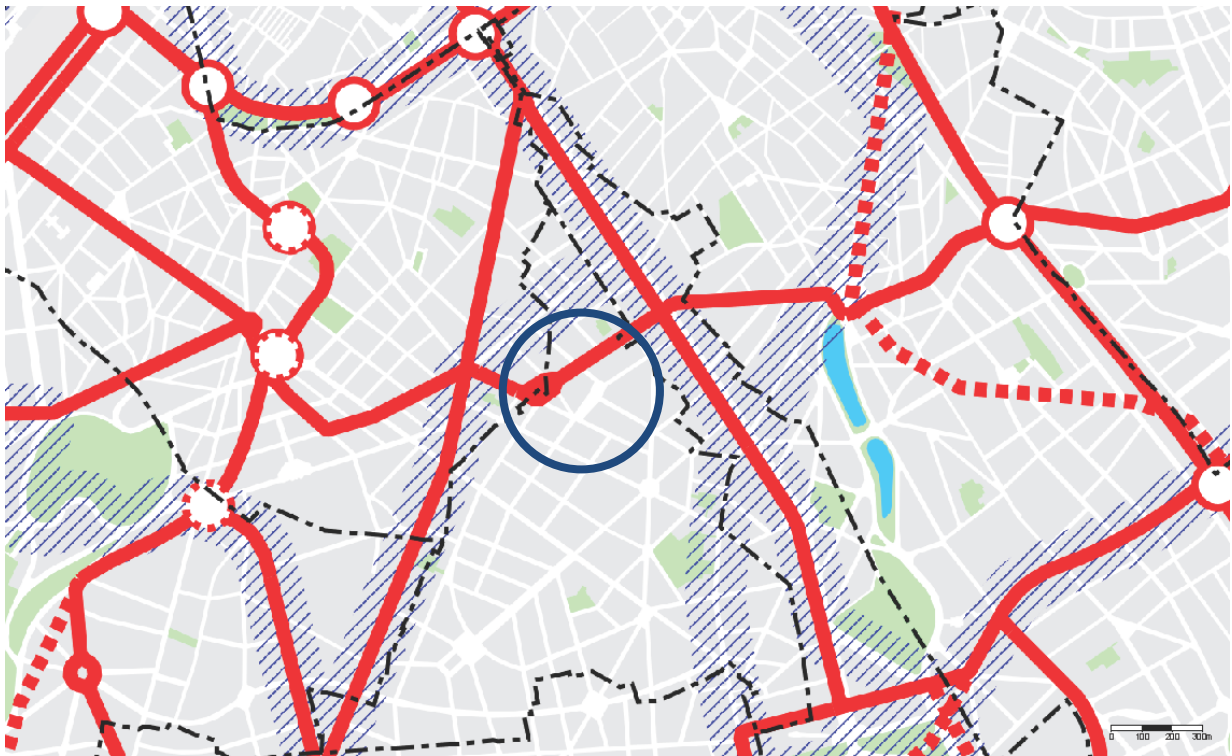
Er is een sterke aanwezigheid van economische ontwikkelingszones in en rond de wijk (Louizalaan, Charleroisesteenweg, ...). De bijzonderheid en het voordeel van de Kasteleinspool samen met de Baljuwstraat-Drievuldigheidsvoorplein is de grote oppervlakte voor potentieel onthaal op vlak van openbare ruimte en kwaliteitsvolle leefomgeving.



Figuur11: Uittreksel van het GPDO Economische ontwikkeling - BRUGIS

_ Kaart f _ Structurerende netwerken

De Kasteleinswijk ligt net ten zuiden van een mobiliteitscorridor én langs een openbarevervoerlijn met hoge capaciteit die alle wijken uit de eerste kroon van het zuiden en het oosten van Brussel met elkaar verbindt. De structurerende assen aan beide zijden van het plein verbinden het zuiden van Brussel met het binnenste stadscentrum. Er stoppen geen metro's in de wijk.



Figuur 12 Uittreksel van het GPDO Structurerende netwerken - BRUGIS

_ Kaart g _ Fietsnet

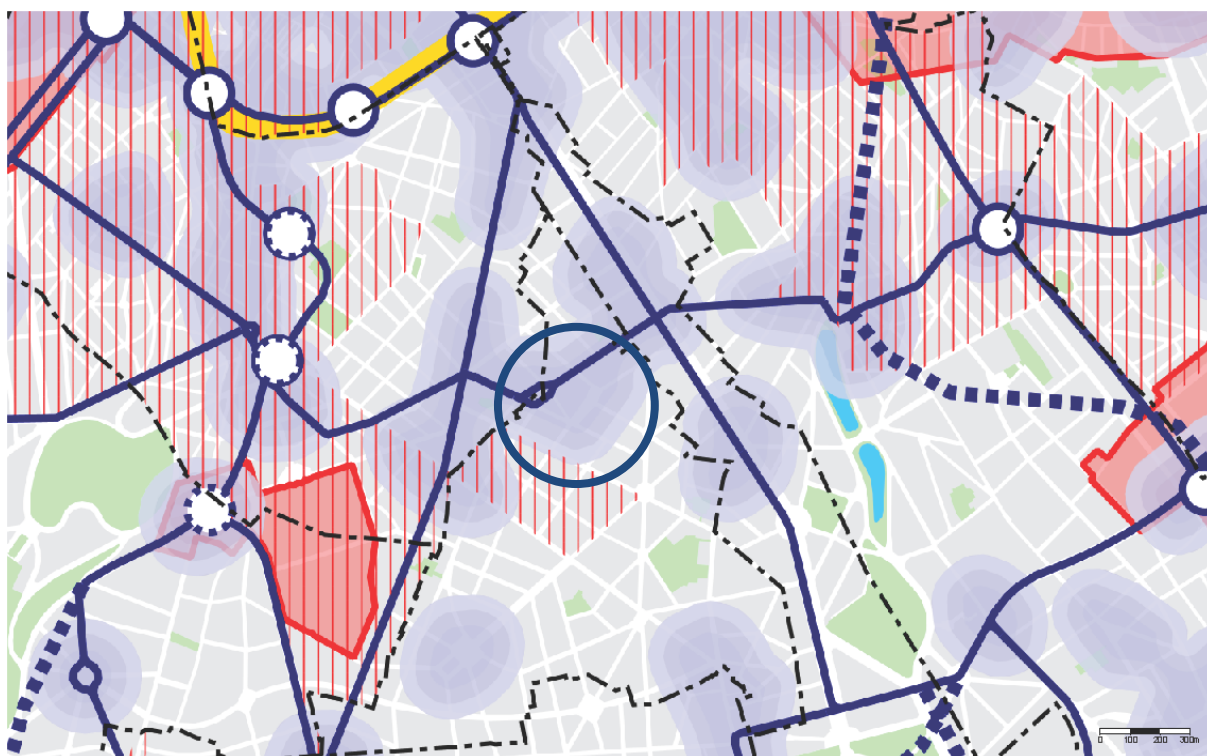
Het fietsnetwerk dat door het GPDO versterkt en ontwikkeld zal worden, loopt doorheen de Kasteleinswijk en ook over het plein zelf. Het is hoofdzakelijk noord-zuidgeoriënteerd, dat is te wijten aan het reliëf dat in het westen door de Zennevallei en in het oosten door de Maalbeekvallei gekenmerkt wordt. De wijken in het noorden van Elsenne worden het best bediend door het fietsnetwerk dat door de Kasteleinswijk loopt.



Figuur 13 Uittreksel van het GPDO Structurerende netwerken - BRUGIS

_ Kaart h _ Stadsproject

Tot slot zal de Kasteleinswijk geen grote wijzigingen door het GPDO ondervinden. Ze zal daarentegen wel beïnvloed worden door de wijken in de omgeving die aangepast worden en die over bijzondere socio-economische eigenschappen beschikken (bv: Europese wijk, Flagey, gevangensites van Sint-Gillis en Vorst, ...). Als lokale identiteitskern moet het centrum behouden blijven en moet het karakter ervan versterkt worden.



Figuur 14 Uittreksel van het GPDO Stadsproject - BRUGIS

_ Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP)

Het GemOP van de gemeente bevindt zich nog in de ontwerpfase, het dateert van 2010.

_ Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

De gemeente Elsenne beschikt niet over een GMP.

_ Gewestelijke Fietsroutes (GFR's)

Een GFR, aangeduid in punt GPDO, kaart G fietsnetwerk, loopt doorheen de Kasteleinswijk en ook over het plein zelf. Het is hoofdzakelijk noord-zuidgeoriënteerd, dat is te wijten aan het reliëf dat in het westen door de Zennevallei en in het oosten door de Maalbeekvallei gekenmerkt wordt.

_ Plan GoodMove

Er moet rekening gehouden worden met de multimodale wegenspecialisatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Dit GewMP is op 5 maart 2020 goedgekeurd. Het heeft een indicatieve waarde voor sommige bepalingen en een reglementaire waarde voor andere. Good Move moet dus worden

toegepast bij de heraanleg van het plein en afwijkingen van de reglementaire voorschriften moeten grondig gemotiveerd worden.

Voetgangers

Het Kasteleinsplein staat aangeduid als voetgangersnet "COMFORT".



Figuur 15 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor VOETGANGERS - Brussel Mobiliteit

22. Voetgangersvoorzieningen zijn toegankelijk, comfortabel, aangenaam, doorlopend en veilig, met name aan de oversteekplaatsen op de kruising met andere netwerken.

23. De voorkeur gaat naar de rechtstreekse en kortste voetgangerstrajecten om de wijken beter doordringbaar te maken voor voetgangers. 24. De handelingen en werken op de PLUS- en COMFORT-wegen bieden een hoge inrichtingsnorm voor de volgende criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid, comfort van de bekleding, grip, helling en aanwezigheid van andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor PBM moeten garanderen.

25. De wegbekleding gebruikt tijdens werken op voetpaden en voetgangerszones van de wegen van het PLUS- en COMFORT-net moeten een minimaal comfort van acht op tien bieden na onderzoek door de wegbeheerder met de Meetstoel erkend door het OCW overeenkomstig het Handvest voor toegankelijke voetgangersbekledingen of een gelijkaardige installatie. Voor de andere wegen

moet de gebruikte wegbekleding tijdens werken een comfortniveau van minimum zes op tien bieden na bovenvermeld onderzoek door de wegbeheerder.

26. De wegbeheerder zorgt voor een regelmatig onderhoud van de trage wegen, in toepassing van de "Gids voor de opwaardering van de trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

27. De aanleg van een voetgangersboulevard biedt een beschikbare standaardbreedte van 5 meter breed, die over heel het traject hetzelfde niveau aanhoudt, ook op de oversteken.

28. De aanleg van een voetgangersboulevard laat ook verblijfsactiviteiten toe op het traject ervan, zonder het vrije verkeer van voetgangers te belemmeren. Voor dit verkeer moet in ieder geval een breedte van drie meter beschikbaar zijn.

29. Langs voetgangersboulevards wordt steeds voorzien in bomen en aanplantingen, om het beheer van regenwater erin te verwerken..

30. Een voetgangersboulevard voldoet aan de vereisten vermeld in het Strategische Voetgangersplan (cahier GO10), en bevoorrecht bij voorkeur met name:

- 1° Een ononderbroken en rechtstreekse route;
- 2° Een ervaring om te beleven;

3° Meer ruimte;

4° Uitstekend fysiek comfort;

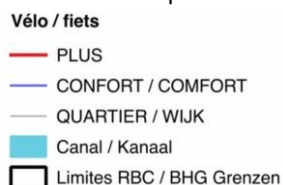
5° Een universeel design;

6° Bediening van stadskernen;

en 7° Bewegwijzering.

Fietzers

Het Kasteleinsplein staat aangeduid als fietsersnet "COMFORT".



Figuur 16 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor Fietzers - Brussel Mobiliteit

31. Alle wegen, met uitzondering van tunnels, autosnelwegen en autowegen, zijn veilig toegankelijk voor fietsers (inclusief elektrische fietsen, bakfietsen en driewielers voor levering), ofwel door een aangepaste inrichting, ofwel doordat fietsers hun plaats kunnen innemen op verkeersluwe wegen.

32. De handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-wegen die deel uitmaken van het Fietsnetwerk bieden een hoge inrichtingsnorm voor de volgende criteria: samenhang, snelheid (rechtstreekse verbindingen), gebruiksgemak, veiligheid en comfort.

33. De PLUS-routes van het Fietsnetwerk zijn voorzien van fietsinfrastructuur die conflicten met andere weggebruikers beperken.

34. Tot de handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-routes van de Auto- en Vrachtverkeersnetwerken behoort de aanleg van een afgescheiden fietsinfrastructuur, ongeacht de categorie van het betrokken Fietsnetwerk, behalve indien de plaatselijke situatie en/of de verkeersveiligheid dit niet mogelijk maken. De standaardbreedte van de gescheiden inrichting bedraagt: • Voor een eenrichtingsinrichting: 1,80 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 2,5 meter op de PLUS-routes; • Voor een tweerichtingsinrichting: 3 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 4 meter op de PLUS-routes; behalve indien de plaatselijke situatie en/of de verkeersveiligheid dit niet mogelijk maken. De standaardbreedte van gemarkeerde fietsinfrastructuur bedraagt 1,30 meter exclusief buffer en gootsteen.

35. De handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-wegen van de Auto- en Vrachtverkeersnetwerken nemen de veiligheid van fietsers in acht via een systeem dat aangepast is aan de omstandigheden, ongeacht de categorie van het betreffende fietsnetwerk: vrijliggende of gemarkeerde fietspaden, bus- + fietsstroken.

36. Het ontwerp van vrijliggende fietspaden omvat de routes van en naar fietsinfrastructuur in de buurt.

37. Het Gewest voert om de vijf jaar een audit van de gebruikskwaliteit van de PLUS- en COMFORT-wegen uit.

38. De wegbeheerder zorgt voor het onderhoud van het Fietsnetwerk onder meer met volgende maatregelen:

1° De opfrissing van de wegmarkeringen bij de jaarlijkse campagne ter opfrissing van de verflaag;

2° Bewegwijzering die verdwenen is tijdens werken aan de openbare weg vervangen;

en 3° Sneeuwvrij maken en regelmatig schoonmaken, vooral de delen waarop veel bladeren vallen of waarlangs veel planten groeien.

Daarnaast dient de gemeentelijke wegbeheerder voor de PLUS- en COMFORT-routes van het Fietsnetwerk:

1° Aan Brussel Mobiliteit elke ontbrekende of vernielde bewegwijzering te melden;

2° Aan Brussel Mobiliteit alle defecten te melden aan door het Gewest geplaatste inrichtingen zoals verkeersplateaus, eilanden of andere snelheidsremmende inrichtingen op de openbare weg;

3° Het advies van Brussel Mobiliteit te vragen bij elke verandering van de verkeersregels die van toepassing is op gemeentewegen.

Openbaar vervoer

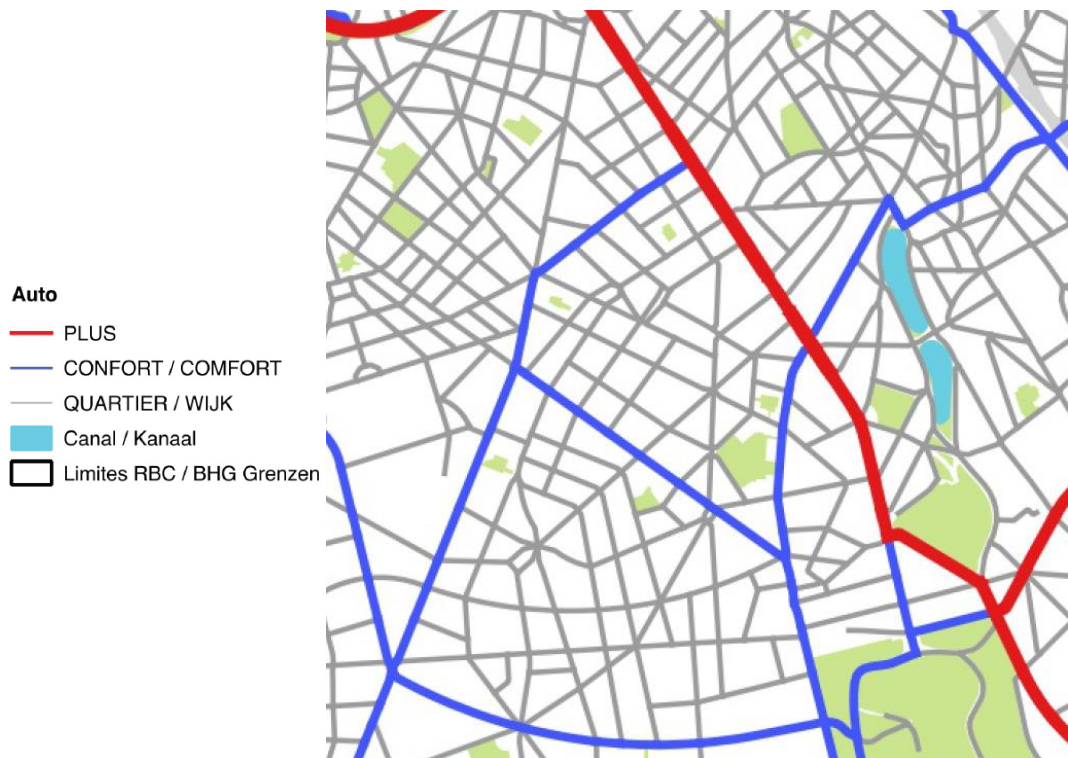
Het Kasteleinsplein behoort tot het netwerk ANDERE voor verplaatsingen met het openbaar vervoer (geen regelmatige lijn over het plein).



Figuur 17 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor Openbaar vervoer - Brussel Mobiliteit

Wagens

Het Kasteleinsplein behoort tot het WIJK-netwerk voor verplaatsingen met de wagen



Figuur 18 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor auto - *Brussel Mobiliteit*

45. De handelingen en werken aan het AutoWIJK-netwerk dragen bij aan de beperking van het gemotoriseerde transitverkeer en de verkeerssnelheid in de mazen om de wijken

verkeersluw te maken en de doorkruising van deze mazen door de actieve vervoerswijzen en de OV-lijnen te verbeteren.

Vrachtwagens

Het Kasteleinsplein staat aangeduid als WIJK-netwerk voor vrachtverkeer.



Figuur 19 Uittreksel uit het GoodMoveplan voor Vrachtverkeer - Brussel Mobiliteit

Afdeling 6: vrachtwagenennetwerk

63. De handelingen en werken met betrekking tot de vrachtverkeer PLUS- en vrachtverkeer COMFORT-netwerken maken vrachtwagenverkeer mogelijk.

64. De wegen op het vrachtverkeer PLUS-netwerk hebben minstens één rijstrook met een aan vrachtwagenverkeer aangepaste breedte en een geometrie die hen toelaat gemakkelijk af te draaien.

5.1.2 _ Bestaande feitelijke toestand

5.1.2.1 _ Omgeving

De Kasteleinswijk ligt tussen de Louizalaan, de Charleroisesteenweg, de Vleurgatsesteenweg en de Amerikaansestraat. Samen met haar tegenhanger in het zuiden vormt zij de westelijke driehoek van de gemeente Elsene die van de rest van het gemeentelijke grondgebied gescheiden is door de doorgang van de Louizalaan, gelegen op het grondgebied van de stad Brussel.

De interventieperimeter komt overeen met de volledige openbare ruimte van het Kasteleinsplein, van gevel tot gevel, en de kruispunten met de aangrenzende straten zoals de Kasteleinsstraat en de Armand Camphenhoutstraat.

De harmonieuze integratie van het kruispunt met de Waterleidingsstraat, de Amazonestraat en de Edelknaapstraat vormt de zuidwestelijke grens van de perimeter.

5.1.2.2 _ Weg

De weg is gemiddeld 5,50 meter breed.

Het plein bestaat uit:

- trottoirs met een breedte van minstens 2,00 m;
- een rijbaan met een breedte van 5,50 m;

Het gaat hier uitsluitend om gemeentewegen.

5.1.2.3 _ Verwachte toekomstige situatie

- **Gewestelijke projecten**

Gewestelijke projecten hebben de openbare ruimte in de wijk heropgefrist. De Edelknaapstraat werd onlangs heraangelegd, samen met de aanleg van GFR 7 en 8 in Elsene en Sint-Gillis. Er loopt een aanbesteding over de verlenging van de GFR in Ukkel. De aanleg van GFR 7 vormt één van de uitdagingen voor de heraanleg van het Kasteleinsplein.

De aanleg van metrolijn 3 in het westen van de maas wordt bestudeerd tot aan het Albertplein vanaf het Noordstation. Het is een omschakeling van premetro naar metro tot aan Bordet. In Sint-Gillis is het mogelijk de toekomstige metro te nemen in station Horta.

Er loopt momenteel een studie gelet op de heraanleg van het Drievuldigheidsvoorplein. Die studie wordt door de MIVB gefinancierd die het toekomstige project samen met de onlangs heraangelegde Waterleidingsstraat (kant Sint-Gillis) zal aanpakken.

In juni 2022 heeft de MIVB een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de tramperrons aan halte "Baljuw" ingediend. Dat project omvat de creatie van een modale filter op het gedeelte van de Baljuwstraat tussen de Louizalaan en de Livornostraat. Gemotoriseerde voertuigen zullen niet meer op dit weggedeelte toegelaten worden, dat zal een grote invloed hebben op het lokale verkeersplan.

- Gemeentelijke projecten

Het heraanleg van het Kasteleinsplein gebeurt van gevel tot gevel. Wegens zijn ligging en statuut van hart van de wijk is de aanleg van het plein één van de sleutelprojecten van deze wijk. Dit project moet uiteraard op de andere lopende projecten in de omgeving afgestemd worden om een nieuwe, samenhangende wijk te kunnen voorstellen.

- Private projecten

De herinrichting van het MCE in het huizenblok tussen het Kasteleinsplein, de Armand Campenhoutstraat en de Waterleidingsstraat is een project dat op middellange termijn een impact op de wijk zal hebben. Hoewel die denkoefening vandaag niet aan de orde is, kan een masterplan voor de reconversie van de site van D'leteren op langere termijn wel overwogen worden. De groep die in het verleden in de wijk lag, blijft zichzelf voortdurend vernieuwen. Momenteel experimenteert ze met nieuwe investeringsmogelijkheden op haar site in Anderlecht (Circulariumproject). Dat kan op langere termijn ook het geval worden voor de site in de Maliestraat. Dat potentieel onroerend en stedenbouwkundig project zal zonder twijfel een grote impact op de wijk hebben.

Die potentiële onroerende en stedenbouwkundige projecten zullen zonder twijfel een grote impact op de wijk hebben en leiden tot een ruimere mix binnen de wijk waarbij de mogelijkheid geboden wordt om het aantal parkeerplaatsen buiten de straat te vergroten, mocht dit nodig blijken (hoewel dat pas kan worden bevestigd wanneer die projecten concreet vormgegeven worden).

Dit is de stand van zaken omtrent de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning voor de omgeving:

Tien vergunningen werden geweigerd, twaalf zijn hangende en zeven werden toegekend.

In die verschillende stedenbouwkundige vergunningen zien we opnieuw de drie grote functies van de wijk die het gevolg van vroegere en huidige ontwikkelingen zijn: huisvesting, handel en horeca maar ook de creatie van kunstgalerijen. Dat toont volgens ons ook aan dat de wijk haar identiteit en voornaamste interessegebieden voornamelijk aan privé-initiatieven te danken heeft.

Tot slot zal de verandering van de Baljuw-Kastelijnswijk op korte termijn door overheidsinitiatieven beïnvloed worden. Op de lange termijn zullen kleinere of grote privé-projecten ook bijdragen aan de transformatie van de wijk.

5.1.3 _Geplande situatie

Ter herinnering, de interventieperimeter omvat de volledige openbare ruimte van het Kasteleinsplein, van gevel tot gevel, en de kruispunten met de aangrenzende straten: Kasteleinsstraat en Simonisstraat in het noorden, Armand Campenhoutstraat in het oosten, Waterleidingsstraat, Amazonestraat en Edelknaapstraat in het zuiden.

5.1.3.1_ Soort infrastructuur

Het Kasteleinsplein wordt van gevel tot gevel heraangelegd. Voor die heraanleg voorziet men de centrale parkeerzone te vervangen door een grasveld, een centrale ruimte "hartje van het plein" en een bosje.

5.1.3.2_ Overeenstemming met de geplande situatie

Het heraanlegproject voldoet aan de bepalingen van het GBP en de GSV.

Waarschijnlijk zal een afwijking op voorschrift 25 van het GOOD MOVE-plan aangevraagd moeten worden. De opvoeging van de verzaagde porfierstenen dient zo opengewerkt mogelijk te gebeuren om een 8/10 te halen, hetgeen verplicht is voor PLUS-wegen van het voetgangersnetwerk. De ervaring leert dat natuursteen, hoewel die veel voordelen biedt op vlak van duurzaamheid (onderhoud, reiniging, dichtbij de fabricatieplaats), zelden toelaat die score te behalen.

Het gebruik van gebouchardeerde blauwe hardsteen en graniet geeft een betere score maar de kostprijs ligt aanzienlijk hoger en het landschappelijke en patrimoniale aspect van het project zou verloren gaan.

Betonstraatstenen zorgen ook voor betere scores maar zijn uiterst vervuilend, hebben een sterke negatieve impact en bemoeilijken het onderhoud wegens hun klassiek formaat van 20*20 cm of 11*22 cm. Het gebruik ervan doet het landschappelijke en patrimoniale aspect van het project te niet.

Gelet op de stedenbouwkundige context (neoclassicistische omgeving) en de beperkingen op het gebruik (wekelijkse markt) is het dus aangeraden de keuze voor verzaagde porfierstenen te behouden.

Aangezien het project niet aan de gevels zelf raakt, is er geen afwijking op het GCHEWS.

5.1.3.3_ Verenigbaarheid van het project met eventuele gemeentelijke of gewestelijke projecten

De wijziging van het verkeerplan op het plein is verenigbaar met het aanlegproject van de tramperrons en een ban van wagens op het gedeelte van de Baljuwstraat tussen de Livornostraat en de Louizalaan.

De voorgestelde sluis tussen de Louizalaan en de Livornostraat moet ook leiden tot een vermindering van de stroom wagens over het plein zelf, wat het karakter van het plein als rustgevende openbare ruimte zal versterken.

5.1.3.4_ Invloed van het project op de bestaande feitelijke toestand

Dankzij het heraanlegproject kunnen het imago van het plein, de vergroening en het comfortniveau verbeterd worden. Maar het zorgt ook voor nieuwe ontwikkelingen op gebied van handel en een anders aangelegde voetgangersverbinding.

De heraanleg van het plein voorziet in de creatie van een voetgangerszone, ontmoetingsruimten en zones voor insijpeling van regenwater.

Het project voorziet ook een harmonieuze integratie van het kruispunt tussen de Waterleidingsstraat en de Amazonestraat zodat de voetgangersverbindingen op de zuidwestelijke grens van de perimeter, tussen de Edelknaapstraat en het plein zelf versterkt worden.

Het project zorgt bovendien voor een heropwaardering van GFR 7 ter hoogte van het Kasteleinsplein, ze wordt bestendigd op de oostelijke zijde van het plein; in een latere fase van het verkeersschema zal er geen autoverkeer meer toelaten worden. Dat komt het comfort en de veiligheid van fietsers ten goede.

5.1.3.5_ Geplande materialen

De gebruikte bekledingen zijn gelijkaardig aan de bekledingen die ook in de rest van de gemeente gebruikt wordt, namelijk:

	Bestaande situatie	Geplande situatie
Rijweg	Zwart asfalt	Porfierkassei
Parkeerzone	Zwart asfalt	Porfierkassei
Straatgoot	Asfalt	Porfierkassei en blauwe hardsteen
Kantstenen	Blauwe hardsteen	Blauwe hardsteen
Voetpad		Porfierkassei
Gedeelde ruimten		Porfierkassei
Plein	Zwart asfalt	Porfierkassei

Tabel1: Bestaande en geplande bekledingen

5.1.3.6_ Soort meubilair

Hieronder vermelden wij uittreksels uit de verklarende nota van het project (pagina 54):

Houten schrijn (dek)

Het bosje ligt binnen een beschermend houten schrijn dat veel verblijfsfuncties rondom het bosje mogelijk maakt. Het is niet enkel een gulle Bühne in de stad, op dit plekje te midden van het plein geniet je van de meeste zonnestralen. Het houten schrijn biedt ook een grote variatie aan

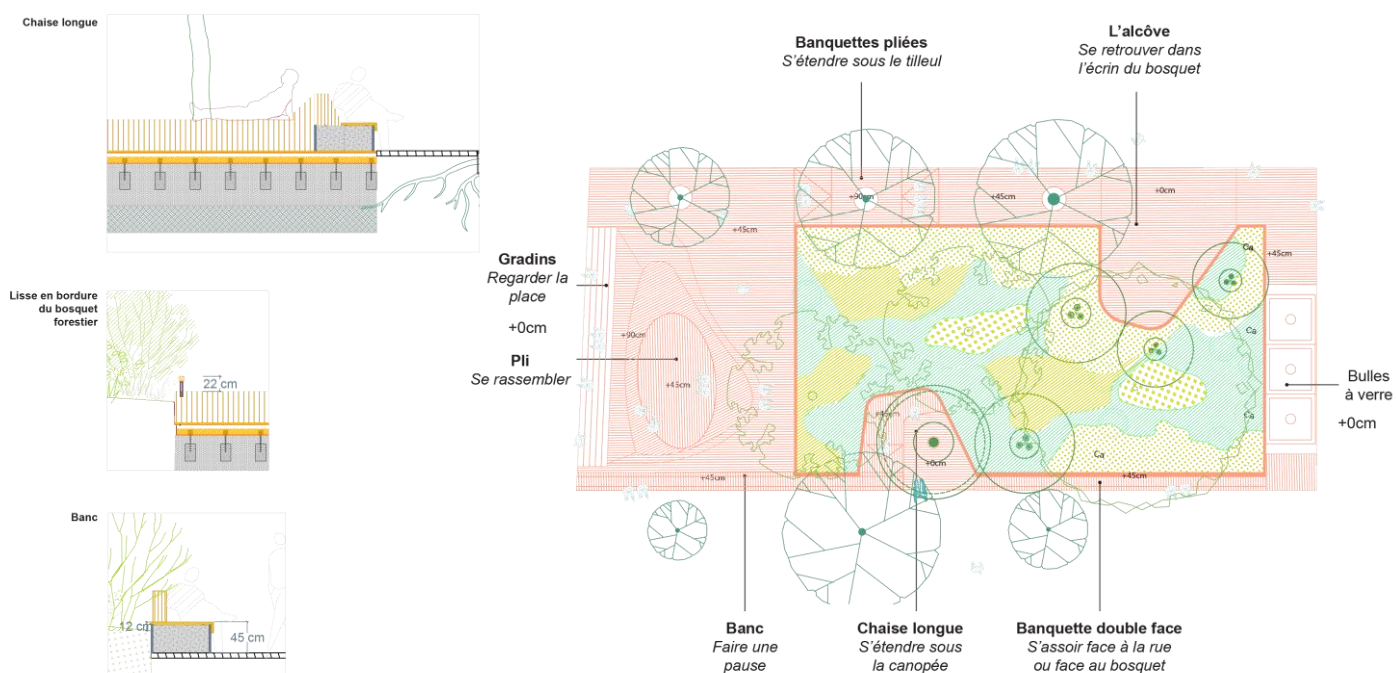
insluitende terrasplanken en ligstoelen die uitnodigen tot aanschouwing van het bosje. Aan de randen loopt het houten schrijn af naar afwisselende bankjes rondom de bestaande bomen.

- Stoelen en banken

Langs het grasveld is het plein gericht op het plezier waarbij je in de schaduw van de bomen vertoeft en tegelijkertijd aan het stadsleven deelneemt, je kijkt naar de mensen die langs de gevels van huizen en winkels flaneren. Het meubilair bestaat uit een afwisseling van bistrostoelen, maar dat zijn eigenlijk openbare stoelen die de site een parkgevoel geven.

- Stadsmeubilair

De vuilnisbakken, fietsenrekken en paaltjes passen binnen de terminologie die gangbaar is binnen de gemeente.



Figuur 20: Plannen en doorsneden van het dek - © TAKTYK



Figuur 21: Voorgestelde zitplaatsen - Collectie 'Tuileries' Edmond&fils

5.2 _ FAUNA EN FLORA

5.2.1 _ Bestaande situatie

Algemeen gesproken staan er op het Kasteleinsplein weinig planten en zijn de groene ruimten niet echt gunstig voor de biodiversiteit. Uitgezonderd het noorden waar een groene ruimte van ongeveer 385m² (7% van de oppervlakte) ligt en de rooibomen aan de randen, is het plein voornamelijk verhard en zijn de groene ruimten niet echt gunstig voor de biodiversiteit. De groene ruimte is voorts ook niet esthetisch en niet meer aangepast aan de huidige gebruikswijzen, maar ze wordt wel gewaardeerd door de bevolking omdat groene ruimten in deze wijk zeldzaam zijn. Deze groene ruimte bestaat uit geteelde soorten: De rooibomen (linden) zijn in slechte staat. Dat komt door de doorlatende bekledingen (bitumen) die de wortels bedekken, de boomkuilen die te klein zijn en het verkeer van wagens en voetgangers dat rechtstreeks over de wortels loopt. Die bomenrij vertoont dus tekenen van zwakte en de bevolking is erg gehecht aan die bomen. Volgens haar geven zij karakter aan het plein. De boomkuilen werden een beetje groter gemaakt maar ze werden niet beschermd zodat het verkeer van wagens en voetgangers over de bodem loopt en die aangedrukt en modderig wordt. Een plein dat zo druk bezocht wordt, moet over gezonde bomen beschikken (in de eerste plaats om veiligheidsredenen), dus omstandigheden voor optimale ontwikkeling en een ernstig systeem voor de bescherming van het wortelstelsel tegen vertrapping en vervuiling door de markt en parking.

In het nieuwe GPDO staat het Kasteleinsplein als groene verbinding aangeduid. Dat dit karakter vaststaat, is een feit maar het moet ernstig verbeterd worden bij de nieuwe heraanleg.

Het Kasteleinsplein ligt in een sterk versnipperde zone van groene ruimten. Een versterking van het onthaalpotentieel en groene karakter van het plein kan die versnippering tegengaan. Maar de vorm van de huizenblokken en wijk draagt sterk tot die versnippering bij.

Het aantal diersoorten dat bij de gebouwen kan leven, schommelt tussen 1 en 4 in de wijk. Bepaalde soorten moeten volgens Natura 2000 bij voorrang beschermd worden. Hoewel we niet in de onmiddellijke omgeving van een Natura 2000-zone liggen, werd één van die soorten op het Kasteleinsplein waargenomen. Het betreft de steenmarter (*Martes foina*). Er werden twee exemplaren waargenomen. Ook de gierzwaluw (*Apus apus*) leeft in de buurt van het Kasteleinsplein. Die wordt regelmatig op het plein gezien. Ze is er vaak aanwezig in vergelijking met de rest van de wijk (4-10 waargenomen exemplaren). De dagvlinderpopulatie wordt sterk getroffen door de verstedelijking, vermindering van open omgevingen en vochtige gebieden. In het Brussels gewest stellen wij een aanzienlijke daling van de populatie vast. Als we de tellingen sinds het begin van de vorige eeuw vergelijken met de gegevens van de jaren 2000, stellen wij in de Kasteleinswijk een verdwijning van 10 à 20 soorten vast. Ook hebben wij de aanwezigheid van een invasieve uitheemse soort kunnen vaststellen. Het gaat om de halsbandparkiet (*Psittacula krameri*). Ze verplaatsen zich doorgaans in zwerm en vestigen zich in hoge bomen, dat is ook het geval op het Kasteleinsplein en het Drievuldigheidsvoorplein. De gegevens over de fauna zijn afkomstig van Leefmilieu Brussel.

Weinig bomen in de wijk staan op de bewaarijst. In de buurt van het plein staat een rode beuk (*Fagus sylvatica* 'Purpurea') in de tuin van een huis gelegen te Kasteleinsstraat 22. Die boom staat sinds 2007 op de wetenschappelijke inventaris en sinds 2013 op de bewaarijst. Zijn indrukwekkende stam had op

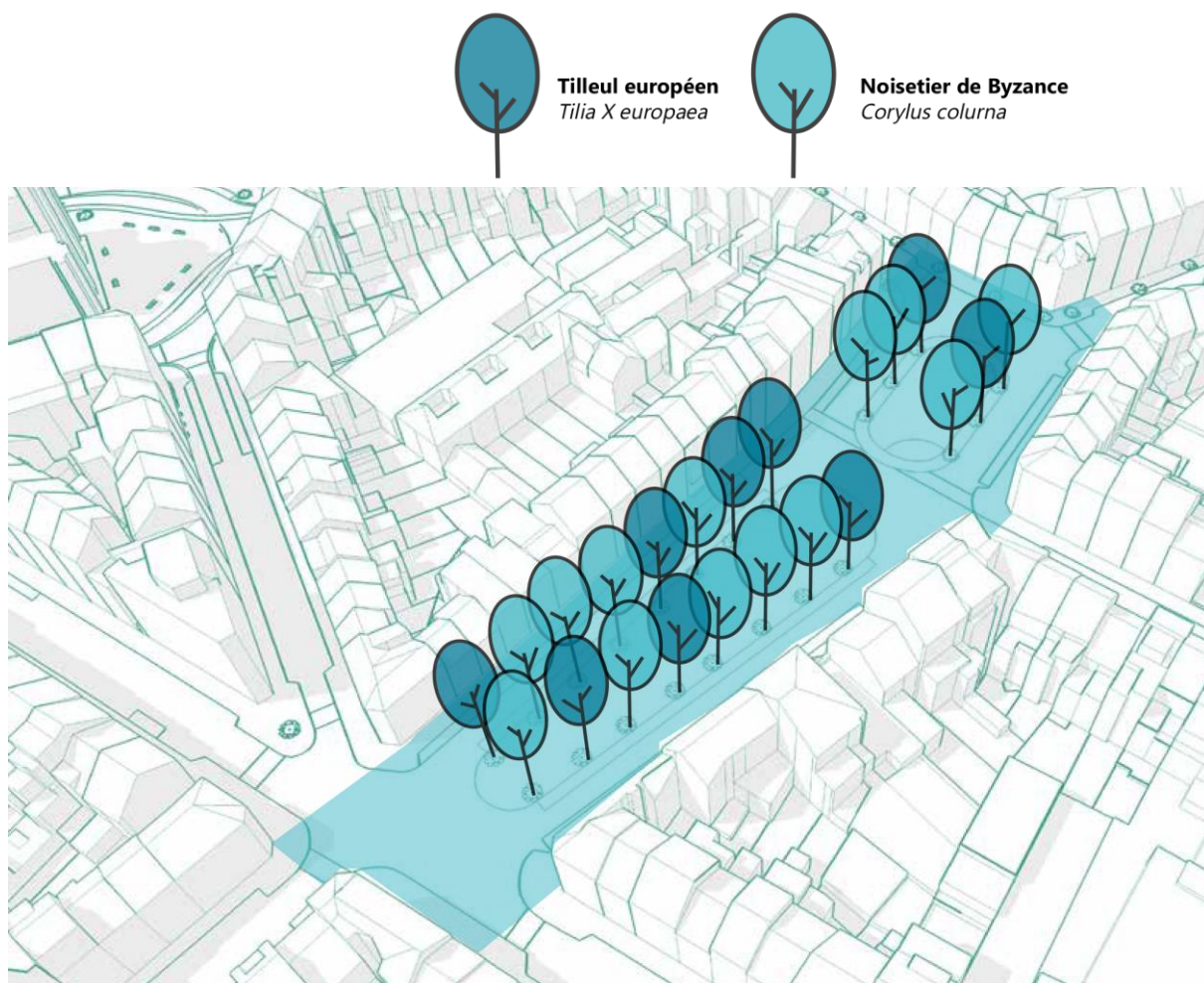
de datum van bescherming een omtrek van 390 cm. Hij verkeert in goede gezondheid maar is niet zichtbaar vanaf de straat. Hij is heel waarschijnlijk ouder dan de wijk die vanaf de jaren 1870 gebouwd werd en heeft esthetische en erfgoedkundige waarde. Het is immers zeer zeldzaam om dat soort bomen binnen huizenblokken te zien, hij draagt dan ook op positieve wijze bij aan de leefomgeving van de mensen die in het huizenblok wonen. De boom biedt een bijzonder uitzicht en beperkt inzichten dankzij zijn ruime kruin. Qua grootte in zijn soort staat hij op de 52ste plaats in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Sinds 2002 staan er twee bomen in de wetenschappelijke inventaris. Ze staan beide op het Drievuldigheidsvoorplein. Het zijn gewone platanen (*Platanus x hispanica*). Ze hebben een omtrek van 241 cm en zijn 16 m hoog. Ze zijn van wetenschappelijk belang omdat die bomen, afkomstig van een kruising, kwalitatief hout bezitten en goed tegen vervuiling bestand zijn. Ze hebben ook esthetische waarde omdat hun stam waarvan de schors bijzonder opmerkelijk is uit verschillende kleurtinten bestaat. Ook de bouw van hun takken is interessant omdat de brede en verluchte kruin weinig licht doorlaat en in de zomer schaduw biedt. Beide bomen dragen ruimschoots bij aan de sfeer op het voorplein. Er moet minstens nagedacht worden over hun opname op de bewaarlijst. Ze omkaderen de beschermde barokgevel van de kerk.

Twee andere bomen in de buurt staan wel op die inventaris. Het gaat om een rode beuk (*Fagus sylvatica* 'Purpurea') en een witte paardenkastanje (*Aesculus hippocastanum*). Beide exemplaren staan binnen een huizenblok en dragen dus bij aan de leefomgeving binnen dat huizenblok.

Sommige straten die aan het Kasteleinsplein grenzen hebben rooibomen van 3de grootte zoals zovele straten in de woonwijken van Brussel. Dat geldt voor de Kasteleinsstraat, de Simonisstraat en de Amerikaansestraat. Dit zijn decoratieve rooilijnen die een esthetische meerwaarde aan de straatruimte geven. Ter herinnering, bomen van de 3de grootte zijn tussen 7 en 15 m hoog eens ze volgroeid zijn.

Op het Kasteleinsplein staan 22 bomen. Oorspronkelijk werden ze tijdens het interbellum aangeplant, sommige zijn dus meer dan 80 jaar oud. Een eerste reeks bomen werd in de jaren '80 en '90 vervangen. Andere zijn recent afgestorven en door jongere exemplaren van een andere soort vervangen. Hoewel ze allemaal samen aangeplant zijn, hebben ze nu verschillende leeftijden en groottes aangezien sommige exemplaren vervangen werden. Geen enkele van die bomen is op gewestelijk niveau beschermd of opgelijst. Daar ze op een gemeentelijke weg staan, zijn ze dus eigendom van de gemeente die ze beheert.



Figuur22: Schematische axonometrie van de 22 centrale bomen op het Kasteleinsplein - ARTER Architects

5.2.2 Geplande situatie

Bij het ontwerp van nieuwe aanplantingen moet het plein als een met bomen beplant en ecologisch netwerk gezien worden.

Dat netwerk ondersteunt verschillende begroeiingen, diverse en aanvullende omgevingen die koelte-eilanden, geïntegreerd regenwaterbeheer en biodiversiteit stimuleren.

Hieronder vermelden wij uittreksels uit de verklarende nota van het project (pagina 42):

- Rooibomen: de rasters aanvullen en diversifiëren

In het heraanlegvoorstel worden alle Europese lindebomen behouden. De meeste (zes van de zeven) notelaars die recent aangeplant werden, zullen ergens anders overgeplant worden en door hoogstammige bomen (lindebomen) vervangen worden. De ontharding van de site biedt de mogelijkheid de wortelstelsels van de bomen te herstellen, dat is een delicate maar noodzakelijke operatie. De aanplanting van opmerkelijke bomen in het doorzicht van de Waterleidingsstraat en de Campenhoutstraat zorgt op het plein voor een variatie aan lindenbomen die de geërfde bomenstructuur aanvult.

- Bosje: een eiland met biodiversiteit in de stad

Het bosje werd in het programmacharter geïdentificeerd als een waardevolle ruimte die behouden moet worden omdat het een natuurruimte met reeds vruchtbare en levende bodem is. In het project worden een stukje intense begroeiing en drie aflopende lagen (bomen, struiken en grassen) voorgesteld die niet toegankelijk zijn. De term bosje verwijst naar de ambitie om hier een ware, beschermde en ecologische omgeving binnen een stadsomgeving te ontwikkelen. Het gekozen plantengamma doet denken aan bepaalde bosomgevingen van het Zoniënwood die verenigbaar zijn met de omgeving van het plein.

- **Regentuinen:** soorten afkomstig van frisse en vochtige gebieden in Brussel

Aan de zuidkant van het plein zorgen regentuinen voor meer begroeiing op het plein, ze bieden een rijk palet aan bomen, struiken en grassen die droge en vochtige variëteiten ondersteunen. Grasveld met verschillende hoogten: ruimte gekenmerkt door verschillen in maaihoogte. Grasvelden met een verschillende maaihoogte zijn bestand tegen betreding. Er wordt minder vaak gemaaid op de microtopografieën om verschillende grashoogten te verkrijgen.

- **Grasveld** met verschillende hoogten: ruimte gekenmerkt door verschillen in maaihoogte.

Grasvelden met een verschillende maaihoogte zijn bestand tegen betreding. Er wordt minder vaak gemaaid op de microtopografieën om verschillende grashoogten te verkrijgen.

Rooibomen



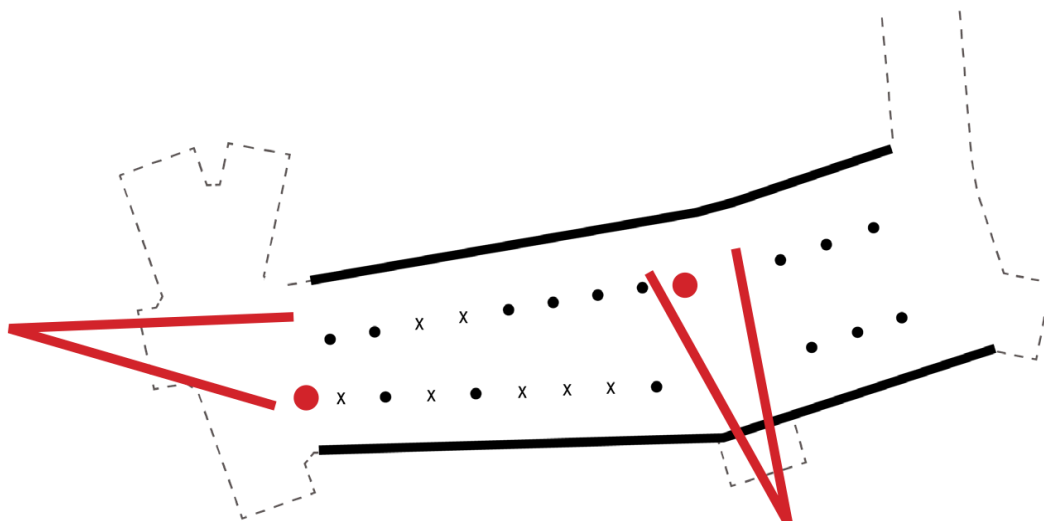
(bestaande) Hollandse linde
Tilia x europaea



Linde met grote bladeren
Tilia platyphyllos



Linde met kleine bladeren
Tilia cordata



Figuur23: Schema aanplanting van opmerkelijke bomen in het doorzicht van de straten - © TAKTYK

_ Regentuinen



Alnus glutinosa 'Lanciana'



Salix purpurea



Salix rosmarinifolia



Lythrum salicaria



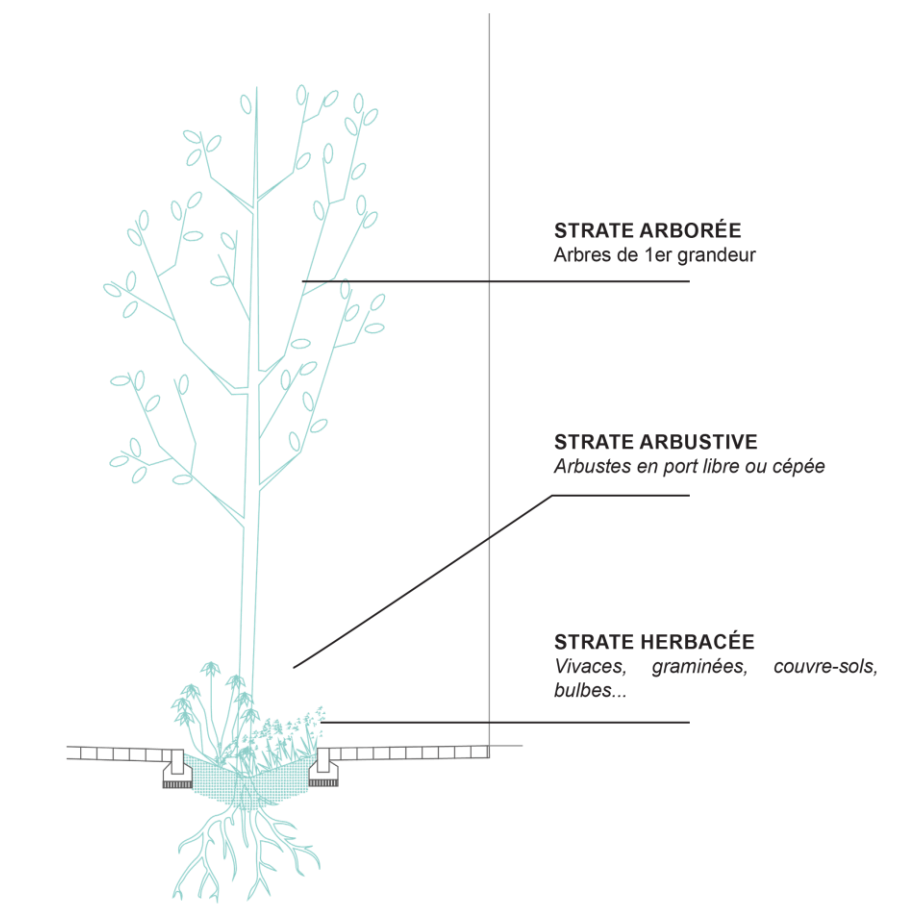
Silene latifolia



Valeriana officinalis

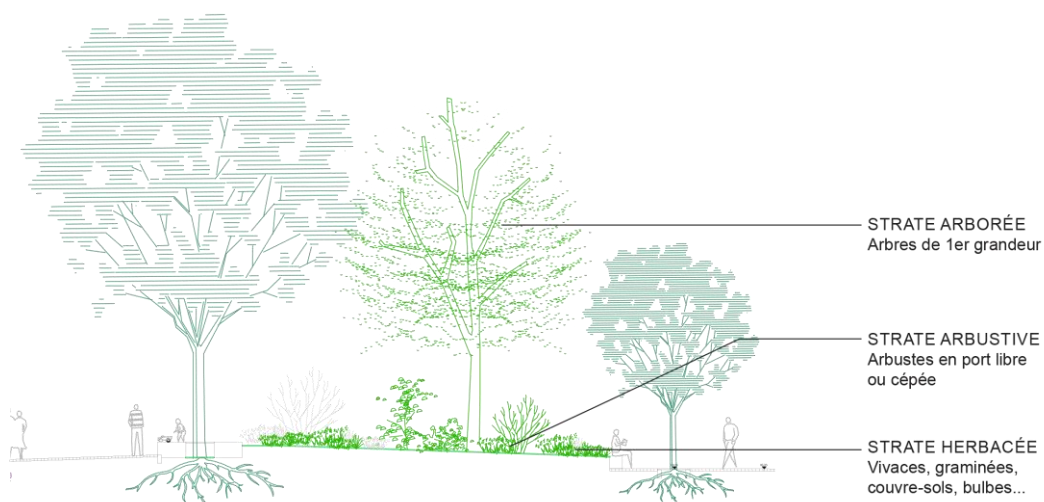
Luzula sylvatica

Mentha suaveolens

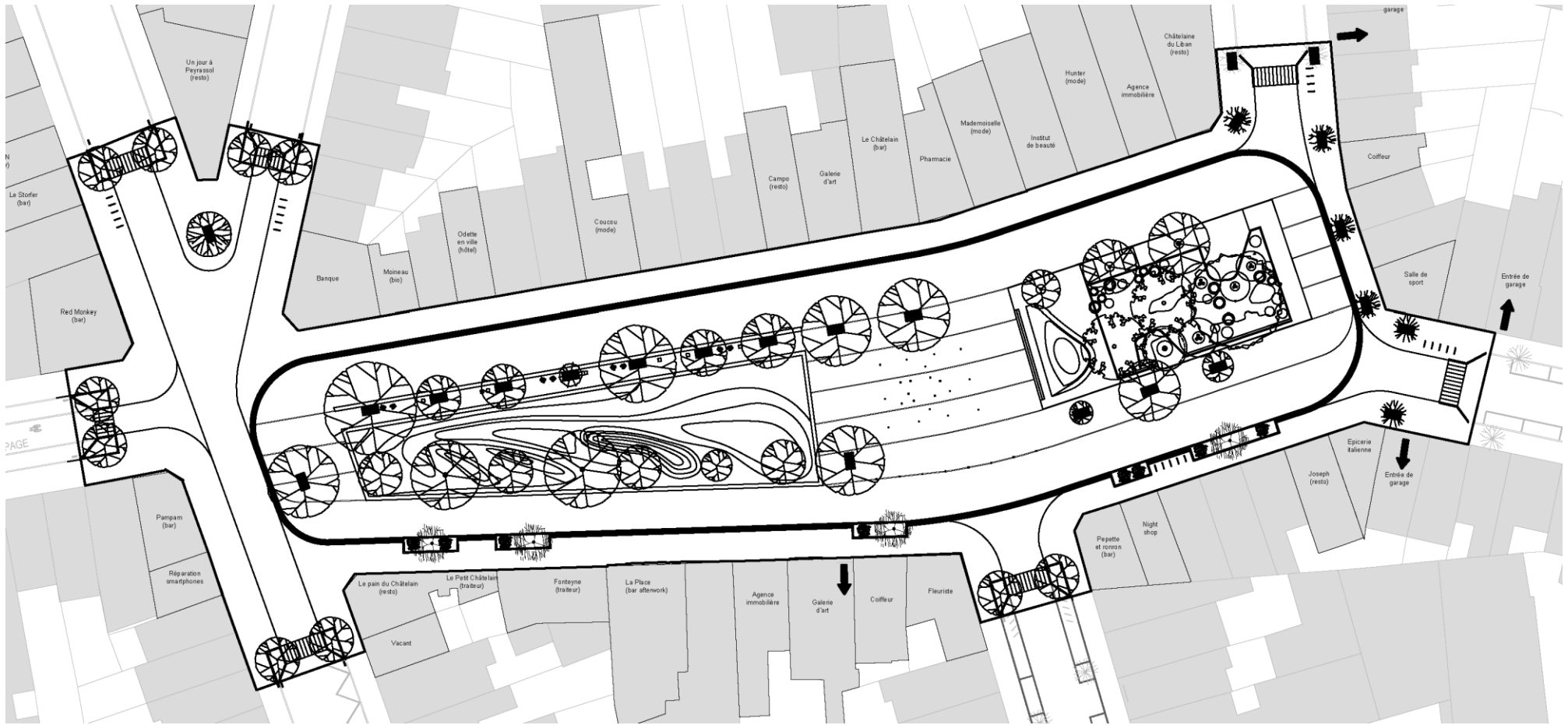


Figuur24: Schema aanplanting van regentuinen - © TAKTYK

_ Bosje



Figuur25: Schema aanplanting van het bosje - © TAKTYK



Figuur26: Plan - TAKTYK

5.3 _ PATRIMONIUM

5.3.1 _ Bestaande situatie

Het stedenbouwkundige en architecturale karakter van de Kasteleinswijk werd sterk beïnvloed door de ontwikkeling van de Louizalaan. De huizen in de buurt van de befaamde as zijn ofwel bijzondere herenhuizen met een koetspoort of hoogstaande eengezinswoningen. Die huizen werden gebouwd op verzoek of privaat initiatief van de welgestelde klasse, maar soms ook door projectontwikkelaars zoals in de Paul Emile Jansonstraat.

De burgerwoningen vormden uiteindelijk gevelrijen in eclectische stijl of met neoclassicistische invloed. Ze geven blijk van een grote verscheidenheid aan samenstellingen en kwaliteitsvolle architecturale details. De plattegrond van die huizen volgt een schema dat kenmerkend voor die periode was en overall in de hoofdstad te vinden is. Drie opeenvolgende kamers boven hoge kelders. Het salon, de eetkamer en soms een veranda die naar de tuin leidt. De slaapkamers liggen op de eerste en tweede verdieping, het personeel sliep op zolder.

Een groot deel van die panden in de wijk werd in de erfgoedinventaris van het gewest opgenomen. Veel van die panden staan in de Amazonestraat en de Kasteleinsstraat maar doorgaans kunnen we stellen dat we ze in alle huizenblokken en straten vinden.

Volgende panden op het Kasteleinsplein zijn opgenomen in de inventaris: nrs. 4 / 5 / 6 / 7 / 14 / 18 / 19 / 20 / 21 / 22 / 23 / 27 / 28 / 31 / 31a / 32 / 33 / 35/ 37a / 40 / 41 / 42 / 43 / 44 / 46 en 49; die gevels zijn hoofdzakelijk in neoclassicistische stijl en vormen regelmatig uniforme reeksen met verschillende gevels. Ze dragen ongetwijfeld bij aan de uniformiteit en het bijzondere architecturale karakter van het Kasteleinsplein.

Vijf panden in de buurt van het Kasteleinsplein zijn beschermd. Ten eerste gaat het om de gevel van de Drievuldigheidskerk. Zoals in het vorige hoofdstuk aangehaald, heeft deze gevel een uiterst bijzondere maar zeer Brusselse geschiedenis. Ze was eerst de kerk van de Augustijntempel gelegen op het huidige De Brouckèreplein. In de 19de eeuw werd ze na de aanleg van de grote lanen in het centrum steen per steen afgebroken en naar die wijk overgebracht. Ze is in barokstijl en werd in 1620 gebouwd volgens de plannen van architect Jacques Franquart. Vandaag is ze het middelpunt van het doorzicht in de Baljuwstraat. Ze heeft geen vrijwaringszone. De kerk wordt al verschillende jaren niet meer gebruikt en kent enkele stabiliteitsproblemen. Op middellange en lange termijn zouden er activiteiten uitgerold kunnen worden. Dat is al het geval op het De Brouckèreplein. De oude kerk heeft tot in 1892 achtereenvolgens dienst gedaan voor katholieke en protestantse erediensten, als ziekenhuis, tentoonstellingsruimte en postkantoor.

In de Simonisstraat staat het voormalige atelier Crick. Dit huis in art-nouveaustijl werd tussen 1891 en 1892 door architect Paul Hankar ontworpen. Het werd voor beeldhouwer Alfred Crick gebouwd. Dit beschermde erfgoed bevat een vrijwaringszone die zich uitstrekt van de Simonisstraat ten westen van

de Baljuwstraat en over de noordkant van het Kasteleinsplein tot de Armand Campenhoutstraat. Het gebouw is sinds 1997 beschermd.

In de Kasteleinsstraat 47 staat nog een ander beschermd gebouw. Het betreft de persoonlijke woning van architect Antoine Pompe. Deze modernistische architectenwoning met kantoor werd in 1937 ontworpen. Ze is het resultaat van de verbouwing van een neoclassicistisch burgerhuis uit 1895. De vrijwaringszone strekt zich over een groot gedeelte van de Kasteleinsstraat uit. Dit gebouw is sinds 1997 beschermd.

Ook in de Waterleidingsstraat, in de buurt van school Tenbosch, staat een beschermd pand. Het betreft de persoonlijke woning van schrijver en kunstcriticus Sander Pierron. Het is een ontwerp van V. Horta en betreft een burgerwoning in art-nouveaustijl. Ze werd in 1998 beschermd. De vrijwaringszone ligt in de Waterleidingsstraat (ten zuiden van het plein).

In de Baljuwstraat staat tevens een beschermd gebouw in de buurt van het Kasteleinsplein. Het huis wordt momenteel gebruikt voor handelszaak "Les caprices du Bailli". Het is een burgerwoning met handelspand op de benedenverdieping. Het is van neoclassicistische stijl en dateert van 1890. Sinds het begin van de 20ste eeuw werd het als banketbakkerij gebruikt. Een groot deel van het oorspronkelijke meubilair uit de handelszaak werd bewaard. Het heeft een winkelpui in gebogen glas en nog deuren met roedeverdeling in art-nouveaustijl. Het monument werd pas laattijdig in 2011 beschermd. Het gebouw op nummer 75 beschikt over een vrijwaringszone die het volledige kruispunt tussen de Baljuwstraat en de Simonisstraat omvat.

Een laatste pand in de buurt dat beschermd is, is een privaat herenhuis gelegen tegenover de Drievuldigheidskerk te Afrikastraat 92. Het dateert van 1904 en werd ontworpen door architect Benjamin De Lestré De Fabribeckers. De opmerkelijke stijl is afkomstig van een nadrukkelijk aanwezige art-nouveau-architectuur met invloeden uit de neorenaissance. Het werd in 1997 beschermd en de vrijwaringszone loopt over het volledige noordelijke gedeelte van de Afrikastraat.

In de buurt van het plein vinden we het modernistische complex van D'Ieteren dat bijna een volledig huizenblok inneemt. De stijl is geïnspireerd op het functionalisme en vormt een breuk met de architectuur in de wijk. Het complex is momenteel niet meer beschermd en zou op langere termijn een andere bestemming kunnen krijgen.

Het neoclassicistische erfgoed is minder nadrukkelijk aanwezig in dit deel van Elsene dat later gebouwd werd (ten tijde van de bouw van de wijk en diens woningen was de neoclassicistische periode immers al flink gevorderd). We bevinden ons in de laatste fase van de neoclassicistische periode die ongeveer van 1880 tot 1914 liep. De plattegrond van de wijk werd echter al veel eerder ontworpen door Victor Besme die er de grote principes van de neoclassicistische stadsomgeving in verwerkt heeft: principes voor de aanleg van de stadsruimte, samenstelling van de stadsruimte en decor van de stadsruimte.

De wijk combineert een dambordstructuur ter hoogte van de Livornostraat en het traject rondom het Albert Leemansplein. Ook het profiel en de bekleding van de weg, de uitlijning van de gevels passen bij het principe dat men al verschillende tientallen jaren toepaste. De kruispunten bestaan zeer vaak uit neoclassicistische hoekgebouwen met afgeronde hoeken. Hoewel de bebouwing op het Kasteleinsplein

veranderd is nadat het plein uitgebreid werd, wordt ze nog steeds gedomineerd door neoclassicistische gevelrijen.



Figuur27: Kaart gebouwen- en bomenpatrimonium opgenomen in de inventaris en/of beschermd - ARTER Architects

5.3.2 _Geplande situatie

Het project raakt niet aan de panden die op de erfgoedinventaris staan. Het beperkt zich tot de heraanleg van het plein (van gevel tot gevel) en heeft geen rechtstreekse betrekking op de gevels van de gebouwen.

De heraanleg van het plein draagt bij aan de opwaardering van het architecturaal erfgoed en de plaatsing van een greppel in blauwe hardsteen herinnert aan de neoclassicistische omgeving van het plein.

Er bestaat een vrijwaringszone rond een beschermd gebouw vanaf de Simonisstraat tot op het plein, dat betekent dat de ingegraven elektriciteitskasten voor de markt binnen de perimeter van de vrijwaringszone geïnstalleerd worden.

5.4 _ SOCIO-ECONOMISCH DOMEIN

5.4.1 _ Bestaande situatie

Elsene is doorgaans een van de Brusselse gemeenten die het meeste werkgelegenheid op haar grondgebied verschaft. In 2013 verwelkomde zij 9% van de zelfstandigen en 6% van de loontrekkenden in het gewest.

Elsene is ook een gemeente die op gewestelijk niveau als toegangspoort voor 25- tot 35-jarigen dient. Dat heeft een invloed op het handelsaanbod in de gemeente en in bepaalde wijken in het bijzonder, dat geldt met name voor de Kasteleinswijk die onder andere op deze leeftijdsgroep gericht is.

Kastelein-Baljuw vormt een belangrijk handelscentrum. Het is een kenmerkend handelscentrum uit de eerste kroon, divers en met plaatselijke en niet-plaatselijke bezoekers. Het centrum omvat grote B2C-bedrijven maar ook buurtwinkels. Het tweede kenmerk van dit soort handelscentra is dat men er hoofdzakelijk met het openbaar vervoer of te voet naartoe gaat. Dat is anders dan bij de winkelcentra van de tweede kroon waar men voornamelijk met de wagen naartoe gaat. De evolutie van handelszaken in dichtbebouwde winkelcentra dateert van na de oorlog. Vroeger waren handelszaken in de vijfhoek en de eerste kroon immers groter dan vandaag maar lagen ze ook meer verspreid. De winkelcentra kennen tevens zeer verschillende bezettingen en samenstellingen. Soms doen ze denken aan groepering van winkels die in sommige straten talrijker aanwezig zijn maar die door hun continuïteit en dichte ligging als centrum herkenbaar zijn.

In het centrum Kastelein-Baljuw vinden we een commerciële mix: restaurants, cafés, bars, kledingzaken, winkels met lokale gerechten, fastfoodzaken of winkels die schoonheidsproducten verkopen, ... Dankzij die diversiteit en de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is het centrum zeer aantrekkelijk voor verschillende soorten cliënteel. Sommige handelaars halen wel aan dat hun zaken al enkele jaren minder goed gaan. Onlangs werden er immers werken uitgevoerd in de Edelknaapstraat (2017) en sommige handelaars hebben geleden onder de coronacrisis.

Onder invloed van de Louizalaan en het begin van de Charleroisesteenweg beschikt de wijk over zeer veel kantoren. De buurt van het Kasteleinsplein herbergde in 2018 een kantooroppervlakte van 352.000 m² (BISA), dat is toch eerder aan de hoge kant voor een woonwijk. In de eerste kroon rond Brussel is dat in feite de hoogste waarde, met uitzondering van de Europese wijk en de Noordwijk.

Die grote aanwezigheid van kantoren en bedrijven heeft enkele gevolgen. Brussel heeft een groot aantal pendelaars dat hoofdzakelijk in de tertiaire sector tewerkgesteld is. Maar die pendelaars doen er vaak meer dan een uur over alleen al om in een station van Brussel te geraken. De Kasteleinswijk is het best bereikbaar via het Zuidstation (16 minuten). Via de andere vier voornaamste Brusselse stations loopt de reistijd op tot 35 minuten. Tot slot kunnen we stellen dat het een van de slechts bereikbare kantoorwijken van het gewest is. Dat kan een verklaring zijn voor de vele ondergrondse parkings, private of openbare parkeerplaatsen binnenin huizenblokken (er zijn 1182 parkeerplaatsen buiten de wegenis voor kantoren in de wijk en 369 plaatsen voor woongebouwen). Het gebruik van de wagen kent een lange geschiedenis in deze wijk omdat de grote verkeersaders (Louizalaan, Charleroisesteenweg, ...) in de buurt gelegen zijn. Dat zorgt voor enorm veel pendelverkeer binnen de wijk.

De grote aanwezigheid van kantoren zorgt ook voor een breuk in het sociale weefsel van de wijk. Veel gebouwen zijn overdag gevuld maar staan 's avonds leeg. Dat kan de ontwikkeling van samenwerkingsverbanden binnen de wijk afremmen. Er wordt immers zelden geïnvesteerd in het wijkleven van de werkplek. Maar ook als dat niet zo is, is het duidelijk dat die situatie de betrokkenheid van de gebruikers bij de verschillende lokale initiatieven niet vergemakkelijkt. De aanwezigheid van kantoren en ondernemingen leidt ten slotte ook tot een grote hoeveelheid aan diensten en winkels waarvoor werknemers nodig zijn. Zo vinden we een zeker aantal snackbars en broodjeszaken gericht op de lunchpauze terwijl een groot aantal restaurants en bars focust op cliënteel in de late namiddag en begin van de avond. Binnen diezelfde logica is ook een groot aantal samenhangende diensten aanwezig. We kunnen concluderen dat de grote aanwezigheid van kantoren in deze woonwijk voor extra horecazaken zorgt. Dat groot aantal horecazaken verbonden met de naam van de wijk "Le Châtelain" maakt van haar een hotspot voor het nachtleven. De goede bereikbaarheid met de wagen dankzij de grote verkeersaders uit het zuiden en oosten van het gewest en de vele parkings in de buurt die 's avonds meer plaats bieden dan overdag, zorgen ervoor dat een deel van de klanten met de wagen naar de wijk komt.

Net zoals vele andere wijkmarkten geniet de markt op het Kasteleinsplein een zekere bekendheid. Veel mensen linken de wijk meteen aan de markt.



Figuur28: Plan markt Kastelein (2020) - Gemeente Elsenne

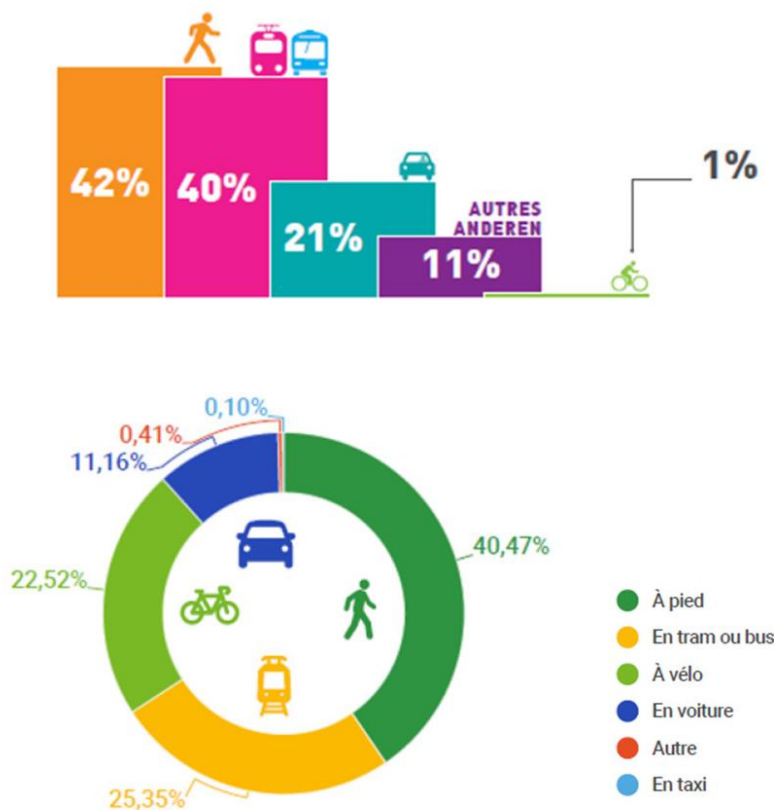
5.4.2 _Geplande situatie

De beginselen van de heraanleg van het plein (voetgangersplein, verkeersluwe omgeving) maken het mogelijk meer potentiële ruimte vrij te maken voor de eventuele aanleg van terrassen voor de horeca en aldus de omgeving voor de consument te verbeteren.

Dankzij de aanlegwerken kan de leefomgeving van de bewoners en gebruikers van de wijk verbeterd worden.

Gelet op de mogelijkheden om parkeerplaatsen buiten de wegenis te creëren en de reserveparkeerplaatsen op straat (zie parkeerbeleid) zal de vermindering van het aantal parkeerplaatsen naar verwachting slechts een beperkt effect hebben op het winkelbezoek.

Gelet op de gegevens van HUB Brussels en de online enquête uit 2020 waaraan 986 mensen deelgenomen hebben (Ruimten-Mobiliteit). We kunnen stellen dat de Baljuwstraat en het Kasteleinsplein een commercieel en horecacentrum vormen in de wijk dat dagelijks zowel te voet als met het openbaar vervoer bezocht wordt. We stellen immers vast dat de meeste ondervraagde personen er minstens één keer per dag en minstens een keer per week komen.



Aangezien het om winkels, horecazaken en een markt gaat, zal de heraanleg van het plein de plaatselijke economie van de wijk niet aantasten; het project werd ontworpen om de markt op het plein zelf te kunnen houden, met dien verstande dat aanpassingen aan het verkeersplan (enkel op

marktdagen), naargelang de behoeften, meer oppervlakte zouden kunnen vrijmaken voor marktkraampjes.

Figuur29: Plan markt Kastelein na werken - Gemeente Elsen

5.5 MOBILITEIT

5.5.1 Verkeer

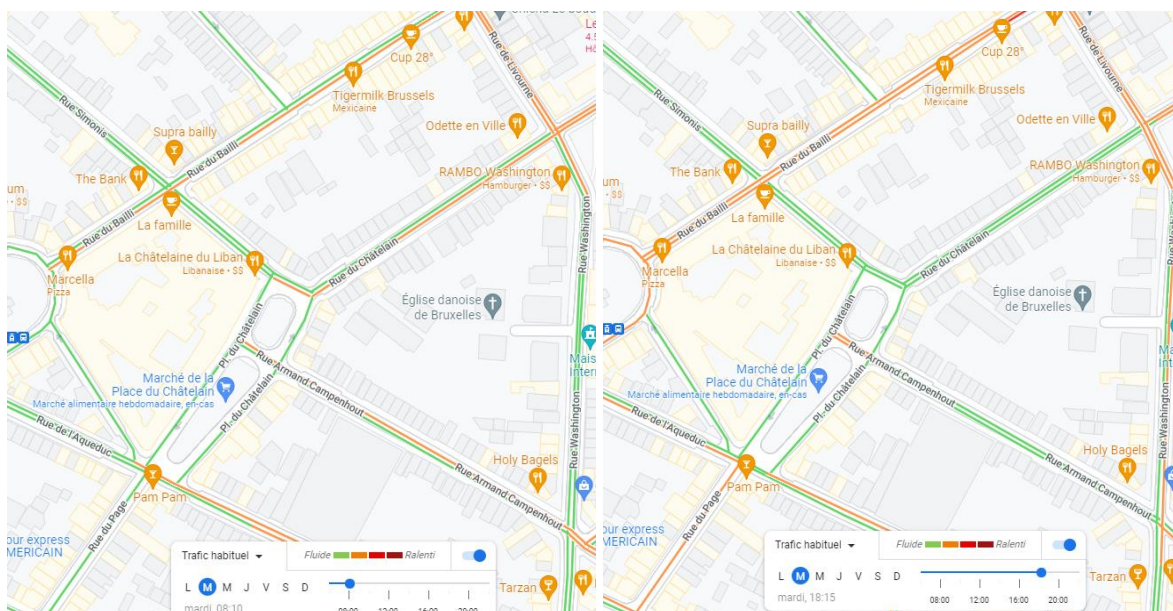
5.5.1.1 Bestaande verkeerssituatie

Het verkeer op het plein verloopt momenteel als een rotonde, rond de twee structurerende elementen van het plein, de parkeerplaats en de groene ruimte. Deze configuratie toont een sterke greep van de wagen op de openbare ruimte.

Het verkeer op het plein is bestemmingsverkeer dat verband houdt met de woonfunctie, met de horeca, commerciële en tertiaire activiteiten die sterk aanwezig zijn in de wijk, maar ook gedeeltelijk met transitverkeer. Dat laatste is het gevolg van het feit dat mensen de grote assen rond de wijk willen vermijden: de Defacqzstraat, de Louizalaan, de Waterloolaan, ..., op weg naar of afkomstig uit Sint-Gillis, het stadscentrum, Hoog-Elzene of het zuiden van het Gewest. Dat is net het verkeer dat men met het Good Move-plan wil terugdringen en verplaatsen naar de assen die samen het PLUS- en COMFORT-netwerk vormen in de multimodale wegspecialisatie.

Dat verkeer wordt mogelijk gemaakt door de configuratie van de wegen in de wijk, die momenteel nog veel rechte doorgaande assen en een continuïteit van verkeersrichtingen bieden, zelfs tweerichtingsverkeer.

Zowel in de ochtend- als in de avondspits, zoals blijkt uit de openbare gegevens van Google Maps ("typisch verkeer" op dinsdag), wordt het verkeer op het plein echter niet sterk afgeremd, wat erop wijst dat het volume op het plein zelf niet bijzonder groot is.



Figuur 30: Google Maps – Typisch verkeer om 8 uur en om 18 uur op dinsdag

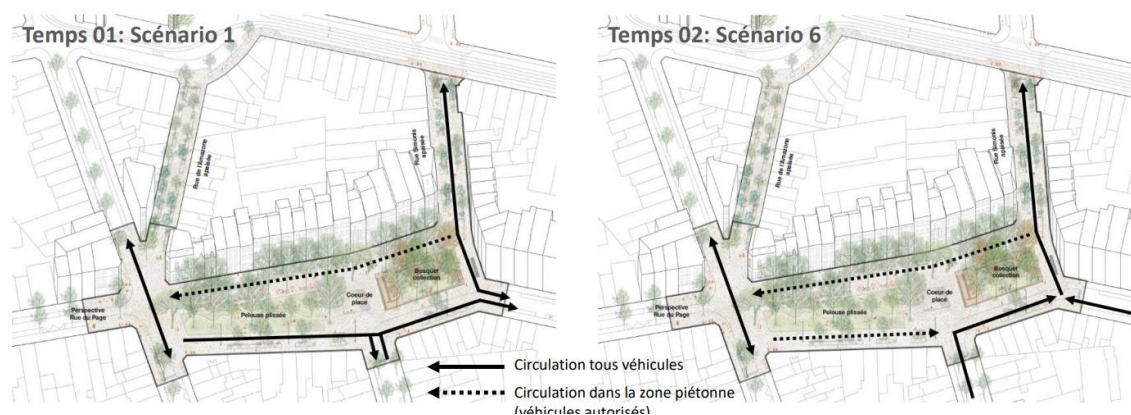
5.5.1.2_ Geplande verkeerssituatie

Het project voorziet in eenrichtingsverkeer op het plein, in het gedeelte tussen de Waterleidingsstraat en de Armand Campenhoutstraat. Dat eenrichtingsverkeer zal het transitverkeer op het plein in noord-zuidrichting tegengaan waardoor het verkeersvolume zal afnemen en een meer kwalitatieve inrichting mogelijk wordt.

Hoewel een deel van dat verkeer gewoon zal verdwijnen ("verdamping van het verkeer"), is het waarschijnlijk dat een deel van het resterende verkeer toch zijn weg zal vinden naar de aangrenzende wegen. Op lokaal niveau zou deze verkeersverschuiving van de Louizalaan vooral gevolgen hebben voor de Washingtonstraat en de Baljuwstraat. Indien die verkeersverschuiving te veel overlast veroorzaakt, zullen begeleidende maatregelen worden bestudeerd.

Het is belangrijk erop te wijzen dat het project deel uitmaakt van een periode van verandering in de mobiliteit, die met name wordt aangedreven door het Good Move-plan en wordt aangemoedigd door de ontwikkeling van nieuwe alternatieven voor de wagen. In dit verband heeft de gemeente een kandidaatstelling ingediend voor een "Lokaal Mobiliteitscontract" (LMC) voor de Kasteleinsmaas. De LMC's streven ernaar de beginselen van Good Move op lokaal niveau toe te passen, d.w.z. de ontwikkeling van verkeersluwe mazen door de goedkeuring van verkeersplannen en voorzieningen om transitverkeer te vermijden. De maatregel die op het Kasteleinsplein is genomen in het kader van de heraanleg ervan, is een voorloper van de maatregelen die in het kader van een LMC op het niveau van de maas kunnen worden voorgesteld. De besprekingen met het Gewest worden voortgezet om zo spoedig mogelijk een dynamiek van het type LMC voor de Kasteleinswijk op gang te kunnen brengen. Deze mobiliteitsvisie op wijkniveau maakt het mogelijk de gemeentelijke ambities om een verkeersluwe openbare ruimte te ontwikkelen te ondersteunen en tegelijkertijd de nodige aanpassingen door te voeren.

Een analyse van verschillende scenario's met betrekking tot de rijrichtingen op het plein na de heraanleg (ook op marktdagen) en van de plannen van de MIVB voor de inrichting van de Baljuwstraat is te vinden in bijlage van het verslag. Die analyse heeft geleid tot de rijrichtingen die in de stedenbouwkundige vergunning en in dit verslag voorgesteld worden. Hierna volgen enkele uittreksels.



Scenario 1 (fase 1 van de heraanleg):

Dit eerste scenario, dat aan het einde van de heraanleg moet worden uitgevoerd, voorziet in de invoering van één enkele rijrichting voor gemotoriseerd verkeer langs de zuidoostelijke gevel van het plein, vanaf de Waterleidingsstraat naar de Kasteleinsstraat. Het verkeer in de Kasteleinsstraat, Armand Campenhoutstraat en Simonisstraat blijft ongewijzigd, tweerichtingsverkeer blijft dus mogelijk.

Het verkeer dat in de voetgangerszone toegelaten wordt (leveringen, garages, brandweer) aan de noordwestgevel verloopt van de Simonisstraat naar de Waterleidingsstraat.

Voordelen:

- Dit scenario heeft de kleinste impact op de aangrenzende wegen en dus op het verkeer in de wijk. Dit scenario is daarom ook het meest eenvoudige om te implementeren;
- In dit scenario blijft het plein goed toegankelijk vanuit de Waterleidingsstraat en de Armand Campenhoutstraat. De toegang voor bewoners en hulpdiensten tot het noorden van het plein en de noordwestelijke gevels in de voetgangerszone blijft ook mogelijk via de Kasteleinsstraat en de Simonisstraat;
- Noord-zuidtransitverkeer (vanaf de Louizalaan) wordt geschrapt.

Zwaktes:

- Transitverkeer blijft mogelijk vanuit de Waterleidingsstraat naar de Louizalaan;
- Tweerichtingsverkeer blijft op een gedeelte van het plein behouden, in het verlengde van de Simonisstraat.
- Risico op grotere verkeersstromen op de Washingtonstraat (toegangsstromen tot het plein of omleidingsstromen vanuit de Louizalaan).

Scenario 6 (fase 2 van de heraanleg):

Fase 2 van het programmacharter van het project voorziet in een voetgangerszone op het gedeelte tussen de Waterleidingsstraat en de Armand Campenhoutstraat aan de zuid-oostgevel (uitvoeringsdatum onbekend). Deze voetgangerszone biedt een interessante kans, aangezien zij de oostzijde van het grasveld beveiligd en het transitverkeer tussen zuid en noord op het plein afsnijdt.

Het onderstaande verkeersschema stelt doorlopend eenrichtingsverkeer voor van de Campenhoutstraat naar de Simonisstraat. De Kasteleinsstraat blijft een tweerichtingsstraat die een goede toegankelijkheid en ontruiming van het plein mogelijk maakt zonder de stromen automatisch naar de Baljuwstraat te leiden.

De toegang voor bewoners en hulpdiensten tot het noorden van het plein en de noordwestelijke gevels in de voetgangerszone blijft ook mogelijk vanuit de Kasteleinsstraat en de Simonisstraat, met uitgang via de Waterleidingsstraat.

Voordelen:

- Aanzienlijke vermindering van het transitverkeer op het plein (vermindering van de stromen vanuit de Louizalaan en Sint-Gillis);
- In dit scenario blijft het plein goed toegankelijk via de Campenhoutstraat en de Kasteleinsstraat. De voetgangerszone aan de zuidoostelijke gevel is toegankelijk via de Waterleidingsstraat.

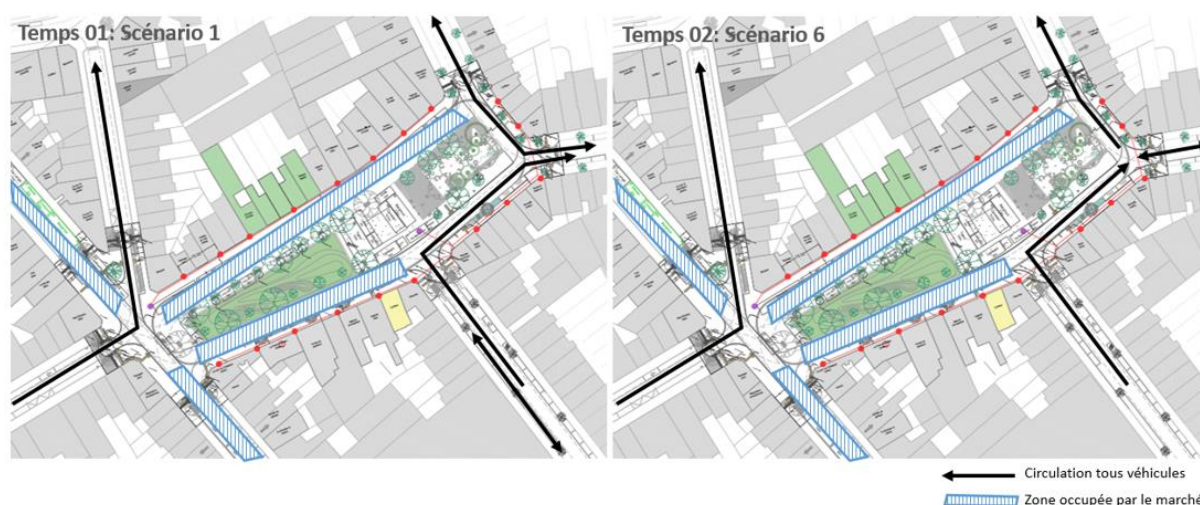
- Mogelijk opwaardering van de Simonisstraat door invoering van eenrichtingsverkeer. De voorgestelde richting (richting Baljuw) vermijdt de verwachte sluisomleiding in de Baljuwstraat (tussen de Livornostraat en Louizalaan) via het plein.

Zwaktes:

- Transitverkeer mogelijk via Vleurgat naar Sint-Gillis, via de Campenhoutstraat;
- Grotere impact op de andere wegen in de wijk;
- Doorgang van de GFR door de voetgangerszone;
- Risico op grotere verkeersstromen op de Washingtonstraat (toegangsstromen tot het plein of omleidingsstromen vanuit de Louizalaan);
- Veel aandacht nodig voor de verwezenlijking van de voetgangerszone (risico op niet-naleving).

Mobiliteit en toegankelijkheid op marktdagen:

Het door de gemeente Elsenne opgestelde voorlopige uitvoeringsplan bepaalt in dit stadium (het is de bedoeling dat het plan wordt aangepast op basis van feedback) dat wanneer het markt is (op woensdag), twee gedeelten van de Waterleidingsstraat (tussen de Notarisstraat en Edelknaapstraat en tussen Edelknaapstraat en Maliestraat) door de marktkramers zullen worden ingenomen en voor het verkeer zullen worden afgesloten, net zoals het gedeelte in de ontmoetingszone op het plein tussen de Waterleidingsstraat en Campenhoutstraat.



De voorgestelde mobiliteitsscenario's worden dus door deze configuratie beïnvloed, maar de toegankelijkheid blijft globaal behouden. Het verkeersplan zal hoofdzakelijk worden beïnvloed door de noodzaak om de door de bezetting van de markt afgesloten gedeelten te omzeilen:

- Waterleidingsstraat (tussen de Notarisstraat en tussen de Edelknaapstraat en Maliestraat)
- Op het plein, kant van de ontmoetingszone, tussen de Waterleidingsstraat en Campenhoutstraat

Het verkeer (fietsers inbegrepen) dat uit de Edelknaapstraat komt, zal dus volledig worden omgeleid naar de Amazonestraat, om via het Drievuldigheidsvoorplein, de Baljuwstraat, de Simonisstraat, ... de uitgangen van de wijk te bereiken. Het gaat echter om plaatselijk verkeer, aangezien er stroomopwaarts andere routes mogelijk zijn.

5.5.2 _Parkeren

5.5.2.1_ Bestaande parkeersituatie

Het Kasteleinsplein is momenteel één grote parking. Naast de plaatsen op de weg (86) telt het 40 plaatsen in het midden. Die plaatsen worden vooral overdag gebruikt door de handelaars en zeer sporadisch door de klanten van de winkels in de buurt en de werknemers van de kantoren in en rond de wijk.

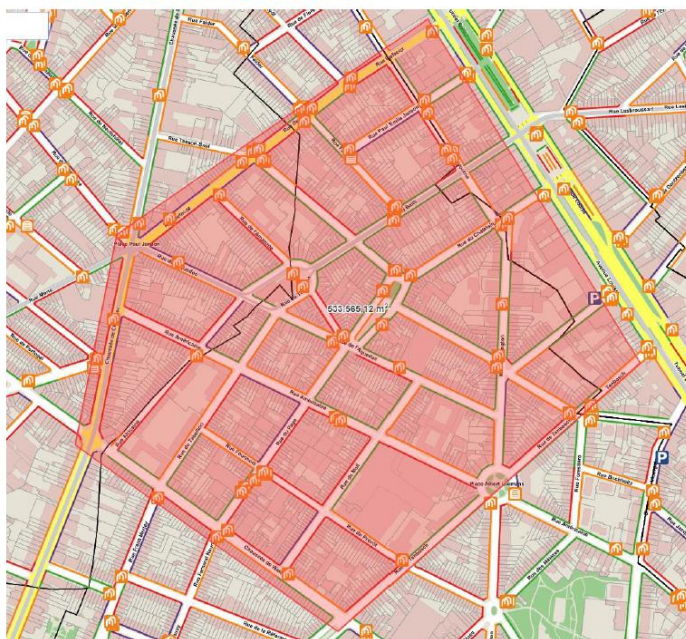
Uit de gegevens van het kenniscentrum parkeren van 2019 blijkt dat er overdag een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen beschikbaar is, met een bezettingsgraad van ongeveer 74% tussen 10 en 12 uur en 73% tussen 15 en 17 uur, in het gebied tussen de Louizalaan, de Defacqzstraat, de Charleroisesteenweg, de Waterlooesteenweg en de Tenbosstraat.

's Avonds neemt de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen aanzienlijk toe, tot gemiddeld 91% tussen 20 en 22 uur. Dat kan worden verklaard door het gecombineerde effect van de terugkeer van buurtbewoners en de vraag naar parkeergelegenheid als gevolg van de vele horeca-activiteiten. Dat wordt bevestigd door de situatie 's nachts, waar de bezettingsgraad tussen 5 en 7 uur opnieuw daalt tot 73%.

Op basis van die gegevens kan worden geconcludeerd dat de parkeerplaatsen in de Kasteleinswijk over het algemeen niet verzadigd zijn, hoewel de situatie 's avonds problematischer is voor automobilisten.

Die conclusie wordt gestaafd met kwaliteitsvolle observaties tijdens de verschillende aanwezigheden op het terrein: er wordt enorm veel kortstondig geparkeerd, vooral tijdens de lunchpauze door de week en op zaterdag- en zondagnamiddagen. Dat verschijnsel hebben wij tijdens onze permanenties ter plaatse zelf kunnen vaststellen. De automobilisten vertonen onaangepast gedrag (snelheid, ...) dat op bepaalde tijdstippen van de dag erger wordt. Op andere tijdstippen is er daarentegen zeer weinig bedrijvigheid, door de week tussen 14 en 15.30 uur bijvoorbeeld. Zelfs tijdens de markt op woensdag is het rustig. Op het einde van de dag is er dan weer veel bedrijvigheid op vlak van mobiliteit. Veel gebruikers van de wijk kruisen elkaar op dat tijdstip van de dag (bewoners, handelaars, werknemers, afterworkers, klanten van bepaalde handelszaken, ouders van leerlingen, ...). Kortom, tijdens de week (woensdag uitgezonderd) zorgt parkeren niet voor problemen. 's Morgens is ongeveer 1/3 van de parkeerplaatsen leeg. Tussen de middag en de avond worden ze geleidelijk gevuld. Op woensdag, wanneer het markt is, kan er niet op het plein geparkeerd worden. Dat heeft wel invloed op de aangrenzende straten omdat sommige marktkramers er hun voertuig moeten parkeren en een zeker aantal mensen met een gemotoriseerd voertuig naar de markt komt. Ondanks die tijdelijke druk op woensdag is het steeds mogelijk een parkeerplaats te vinden. Dat toont toch aan dat de wijk ook met minder parkeerplaatsen kan functioneren. In het weekend is het drukker op de parkings. Dat is waarschijnlijk te wijten aan het handelscentrum in de Baljuwstraat. Het Kasteleinsplein fungeert als een soort parking voor dat handelscentrum.

Situation actuelle



EN VOIRIE

Offre de stationnement voiture

Total réglementé (pl.)	1.926
Total réservé (pl.)	168
Emplacements devant accès carrossables (pl.)	244
Total (pl.)	2.338
Zone rouge (pl.)	92
Zone grise (pl.)	1.696
Zone bleue (pl.)	138
Réservé livraison (pl.)	38
Réservé bus (pl.)	5
Réservé PMR (pl.)	29
Réservé taxi (pl.)	6
Réservé CD (pl.)	11
Réservé police (pl.)	3
Réservé moto (pl.)	2
Zone livraison (pl.)	8
Zone de chargement électrique (pl.)	4
Zone voiture partagée (pl.)	6
E1 (pl.)	32
Réservé autre (pl.)	24

Demande de stationnement voiture

Taux d'occupation entre 5h et 7h (%)	74%
Taux d'occupation entre 10h et 12h (%)	74%
Taux d'occupation entre 15h et 17h (%)	73%
Taux d'occupation entre 20h et 22h (%)	91%

In de buurt van de wijk is een redelijk groot aanbod aan parkings buiten de openbare weg.

- Mypark Platinum - 66 plaatsen
- Mypark Louiza-Vleurgat - 120 plaatsen
- Indigo Parking Louise - 325 plaatsen
- Interparking Stéphanie-Louise - 590 plaatsen

Bovendien blijkt uit een studie van Transitec dat er mogelijkheden zijn om de parking te delen. Het huidige beleid van de gemeente bestaat erin de privésector de markt te laten ontwikkelen. In de Kasteleinswijk zijn verschillende initiatieven gelanceerd met de firma "BePark" dat gedeelde parkeerplaatsen aanbiedt (Kasteleinsstraat, Edelknaapstraat, Armand Campenhoutstraat,...).

Veilige en langdurige parkeerplaatsen voorzien voor fietsen en andere actieve verplaatsingswijzen op wielen blijft echter een belangrijke uitdaging. De gemeente Elsenne is de gemeente met de grootste vraag naar fietsboxen. In juli 2022 stonden 1.300 mensen op de wachtlijst van de beheerder van Cycloparking, dat moedigt de gemeente aan om te proberen haar oplossingen te diversifiëren, met name door parkeren buiten de straat.



5.5.2.2_ Geplande parkeersituatie

In de geplande situatie zijn alle parkeerplaatsen verdwenen. De bezettingsgraad in de wijk zou omhoog moeten.

Maar je moet er ook rekening mee houden dat meer parkeerplaatsen sneller leiden tot aankoop en gebruik van een persoonlijk voertuig. Een vermindering van het aantal parkeerplaatsen stimuleert andere oplossingen, zoals autodelen of alternatieve verplaatsingswijzen, of meer gebruik van de bestaande plaatsen buiten de openbare weg in private garages. De daaruit voortvloeiende betere kwaliteit van voetgangerszones is een aanmoediging om de wagen vaker te laten staan voor verplaatsingen die je ook te voet kan doen.

Een overzicht van vraag en aanbod inzake parkeerplaatsen in de wijk, zoals voorgesteld tijdens een bijeenkomst in juli 2022, is als bijlage bij het verslag gevoegd.

Er bestaan drie projecten voor de reconversie van gebouwen die het potentieel hebben om momenteel onderbenutte parkeerplaatsen beschikbaar te maken voor het publiek:

- Amazonestraat 118 (2 plateaus met 24 plaatsen)
- Waterleidingsstraat 118 - "MCE"-site (70 plaatsen)
- Tenbosstraat (blok D'leteren) - "Tenbosch House" (40 plaatsen)

Die projecten in de onmiddellijke omgeving van het plein kunnen het verlies aan parkeerplaatsen op het plein compenseren. De gemeente kan de toekomst van het (bestudeerde) gebied beïnvloeden via haar stedenbouwkundige instrumenten.



Figuur 32: Mogelijke alternatieven voor parkeren op de weg

Parkeerzones voor leveringen op het plein na de heraanleg ervan zijn niet nodig, aangezien die leveringen kunnen plaatsvinden in de ontmoetings- en voetgangerszone (tijdens de toegestane uren) zonder specifieke wegmarkeringen.

5.6 _ BODEM, GRONDWATER EN OPPERVLAKTEWATER (HYDROGRAFISCH NETWERK)

5.6.1 _ Bestaande situatie

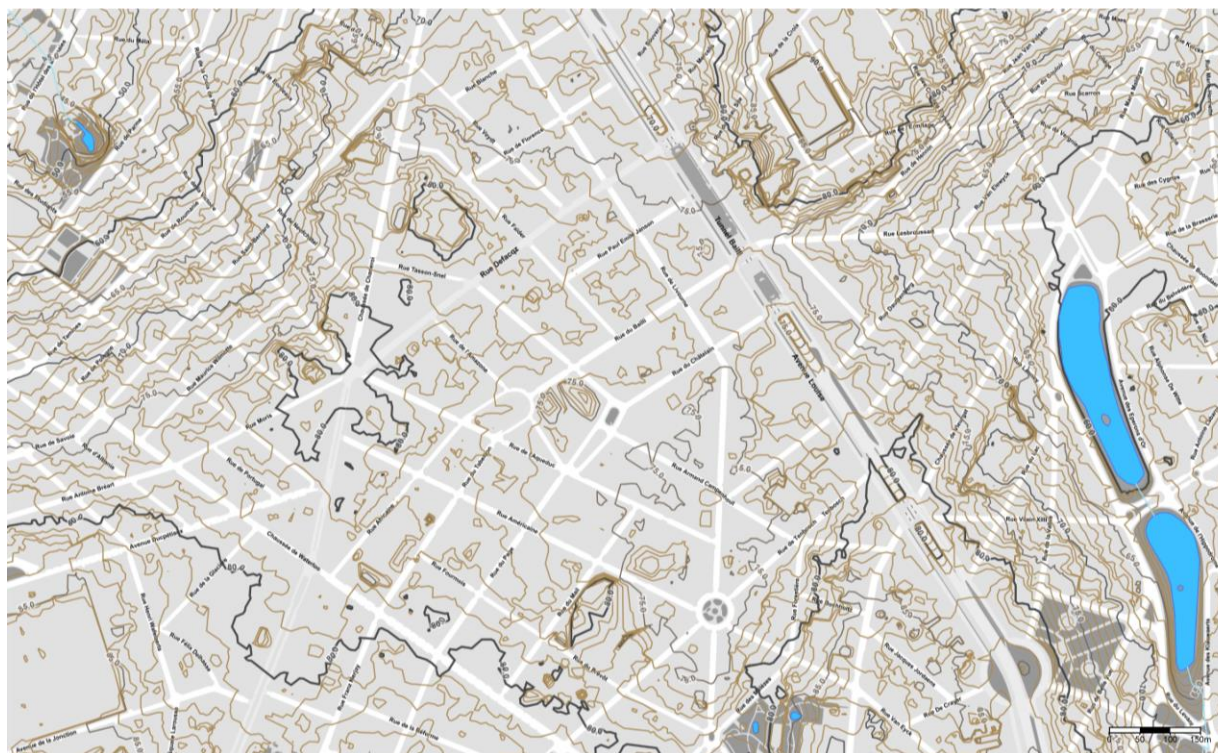
Het plein heeft een niveauverschil van 1 m van een hoogte van 75,5 m op hoogte tot 76,5 m op gazonniveau.

Het plein raakt niet aan het blauwe netwerk.

De grondwaterspiegel is volgens het platform Leefmilieu Brussel 14 m diep.

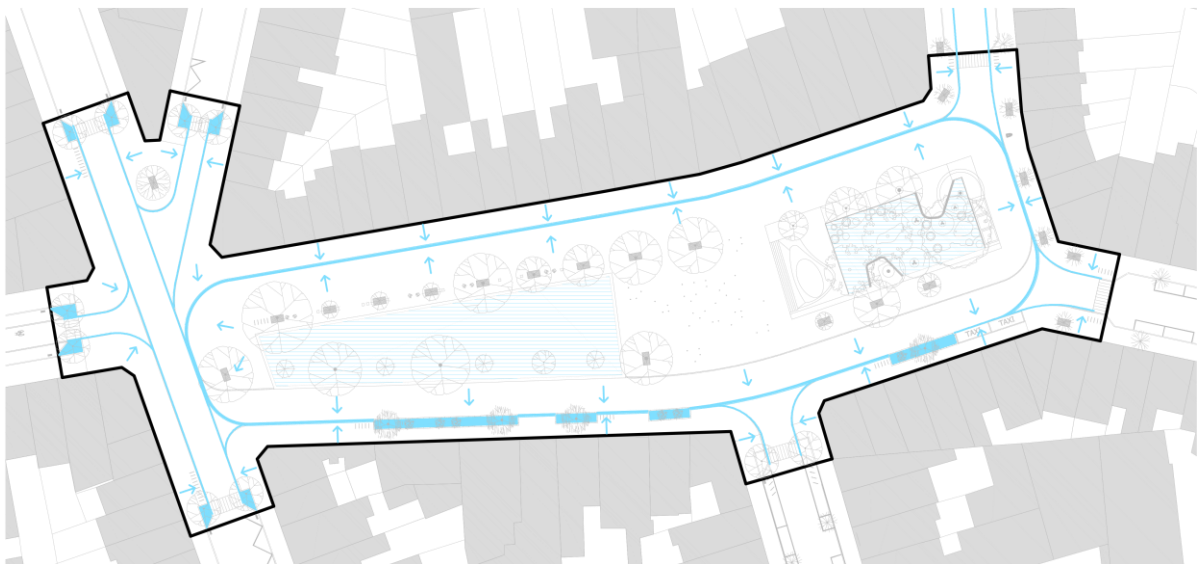
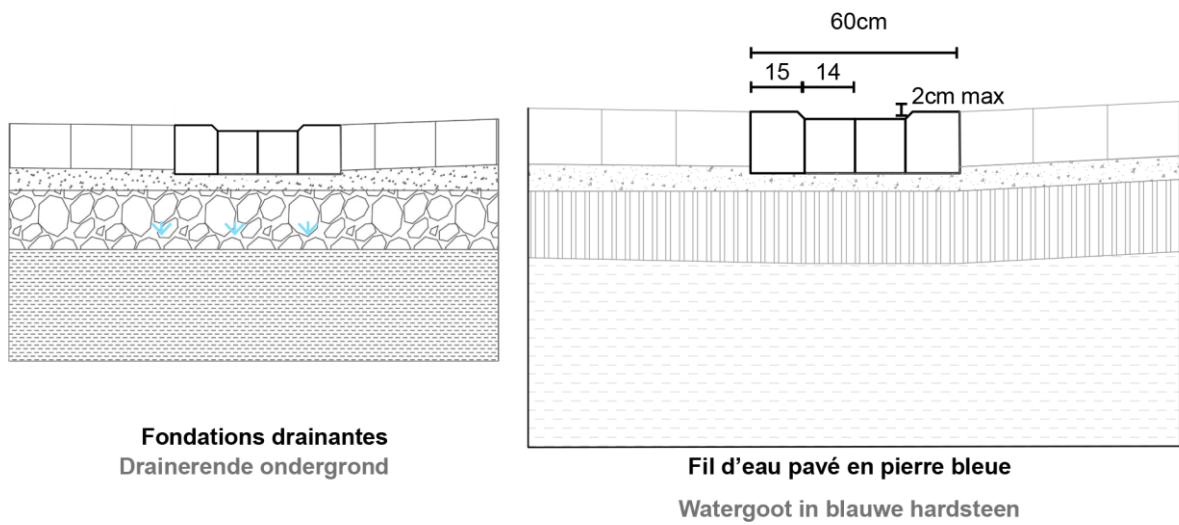
De studie over het waterbeheer op het Kasteleinsplein die door Antea Group is uitgevoerd (zie "Technische nota" in het vergunningsaanvraagdossier) heeft het ook mogelijk gemaakt de infiltratiecapaciteit van de bodem op het Kasteleinsplein te meten. Er werden zes proeven besteld op een diepte van 0,5 of 0,7 m onder het grondoppervlak op verschillende plaatsen op het plein.

Dit is de conclusie van die nota: In het huidige klimaat kan al het regenwater worden geïnfiltreerd door een infiltratie-onderlaag aan te brengen.



Figuur33: Kaart topografie en blauw netwerk - BRUGIS

5.6.2 _Geplande situatie

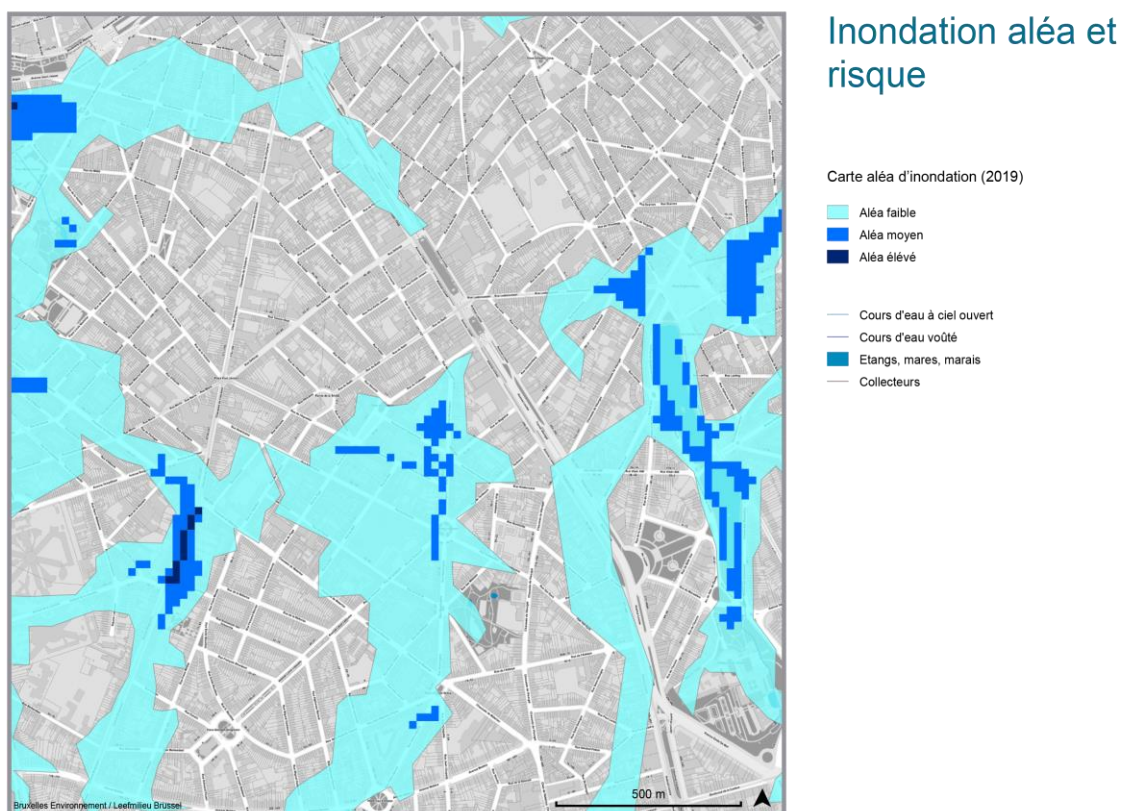


Figuur34: Kaart waterbeheer - © TAKTYK

5.7 _ AFVALWATER, REGENWATER EN LEIDINGWATER

5.7.1 _ Bestaande situatie

De overstromingsgevaarkaart toont ons de zones met laag tot hoog overstromingsgevaar. Die gegevens zijn het resultaat van de kruising van de frequentie en de omvang van de overstromingen. Hoewel ze gedeeltelijk opgevuld is, ligt de Tenbosvallei nog steeds in een zone met een laag overstromingsrisico, net als het Kasteleinsplein. Het laagste deel van de Waterleidingsstraat en de Washingtonstraat lopen een middelgroot risico. Het plein kan de snelheid van het afvloeiend hemelwater verminderen omdat het loodrecht op de richting van de helling staat. Het zou ook kunnen dienen als buffer of opslagplaats voor regenwater van de hoger gelegen aangrenzende straten.



Figuur35: Uittreksel overstromingsgevaarkaart - Leefmilieu Brussel

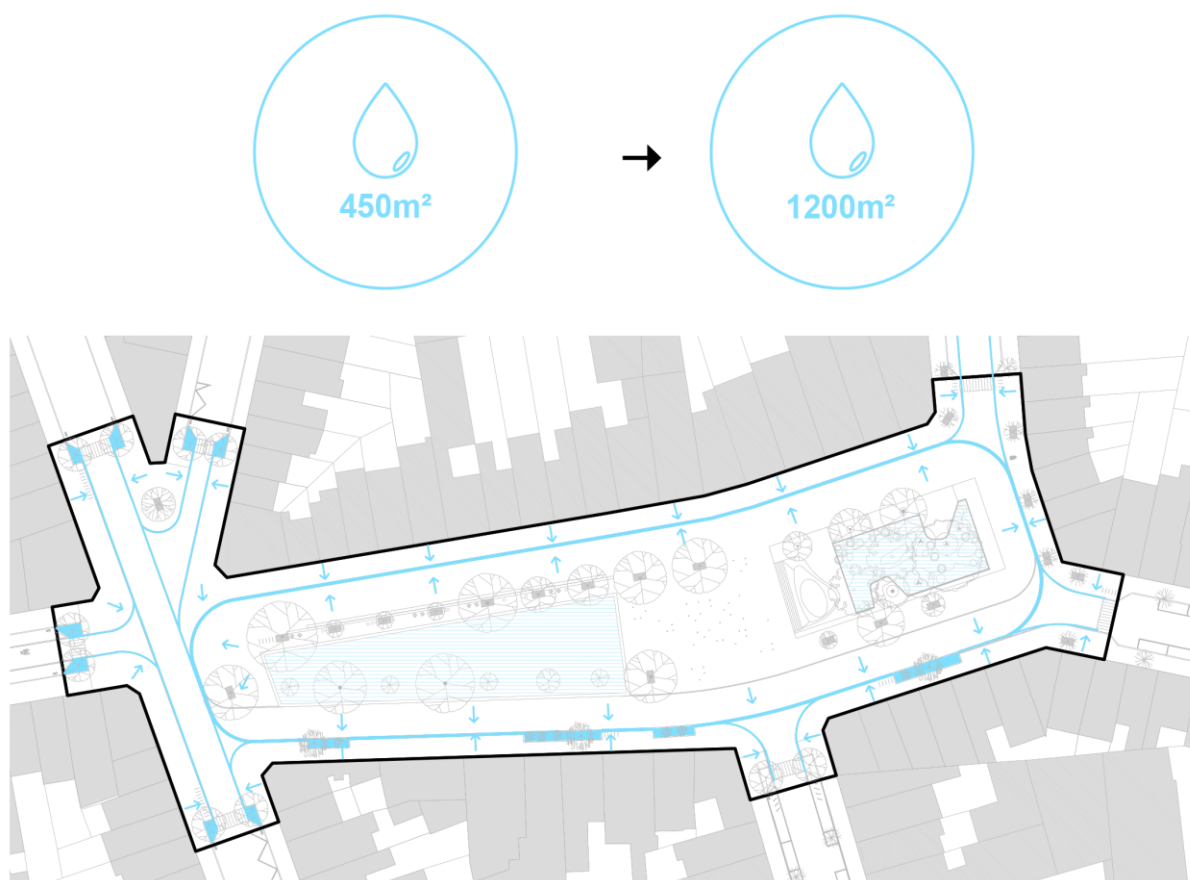
5.7.2 _Geplande situatie

Een vernieuwing van het rioleringsnet rond en onder het plein is gepland, en wel op initiatief van Vivaqua (buiten deze SV-aanvraag).

In het ontwerp van het plein wordt voorgesteld een doorlopende bodem van gevel tot gevel in gezaagde porfierstenen aan te leggen. Een rand van blauwe hardsteen zal het afvloeiende water van het plein opvangen.

Het project maakt gebruik van de uitstekende capaciteit van de (opgevlude) bodem om regenwater te laten insijpelen. Bij de heraanleg worden open oppervlakken voor het opvangen van regenwater voorgesteld. Onder de gemineraliseerde delen infiltreert het water terwijl de bescherming van de bestaande kelders en de doorgang voor zware voertuigen wordt gewaarborgd. (Zie Technische nota)

De ontharding van de bestaande parking levert een groot grasveld op met een gemiddelde breedte van 14 meter en een lengte van 61 meter.



Figuur36: Kaart waterbeheer - TAKTYK

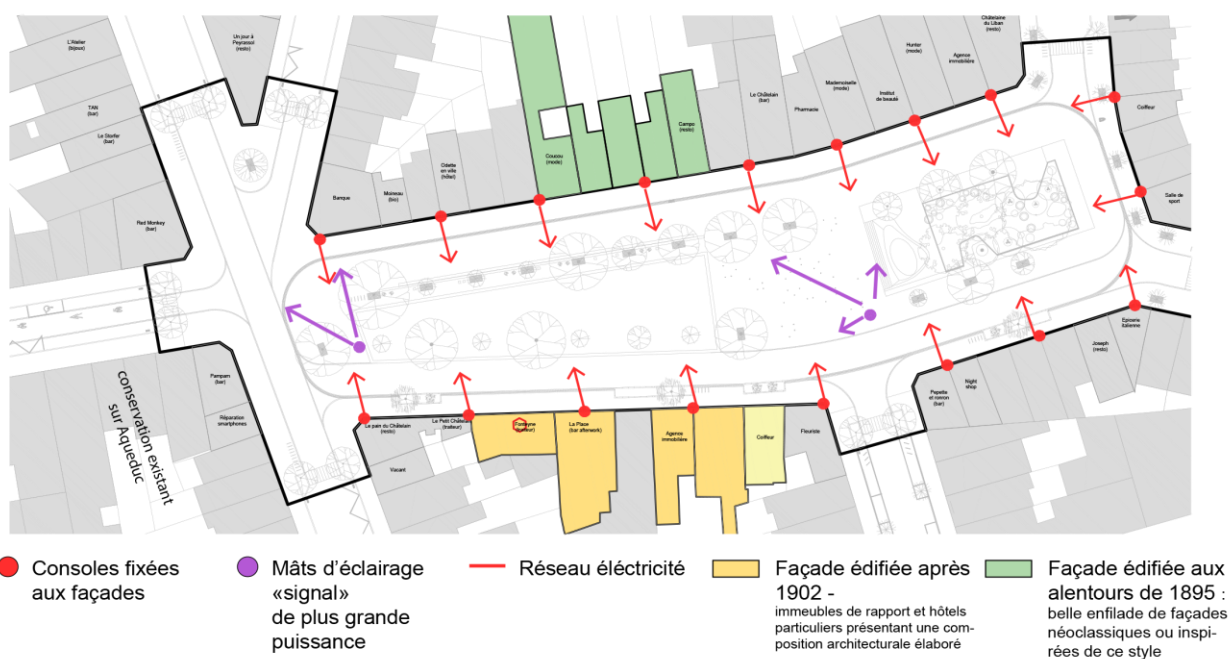
5.8 _ ENERGIE

5.8.1 _ Bestaande situatie

Momenteel vormen enkel de openbare verlichting en de elektriciteitskasten voor de markt een bron van energieverbruik.

5.8.2 _ Geplande situatie

Vernieuwing van de openbare verlichting is voorzien. Die voldoet aan het lichtplan van de gemeente en bestaat uit de plaatsing van twee modellen: beugel tegen geven (type valentino) en verlichtingstoestel op paal. De verlichting is van het ledtype waardoor het energieverbruik daalt. Er wordt ook een fontein geplaatst.



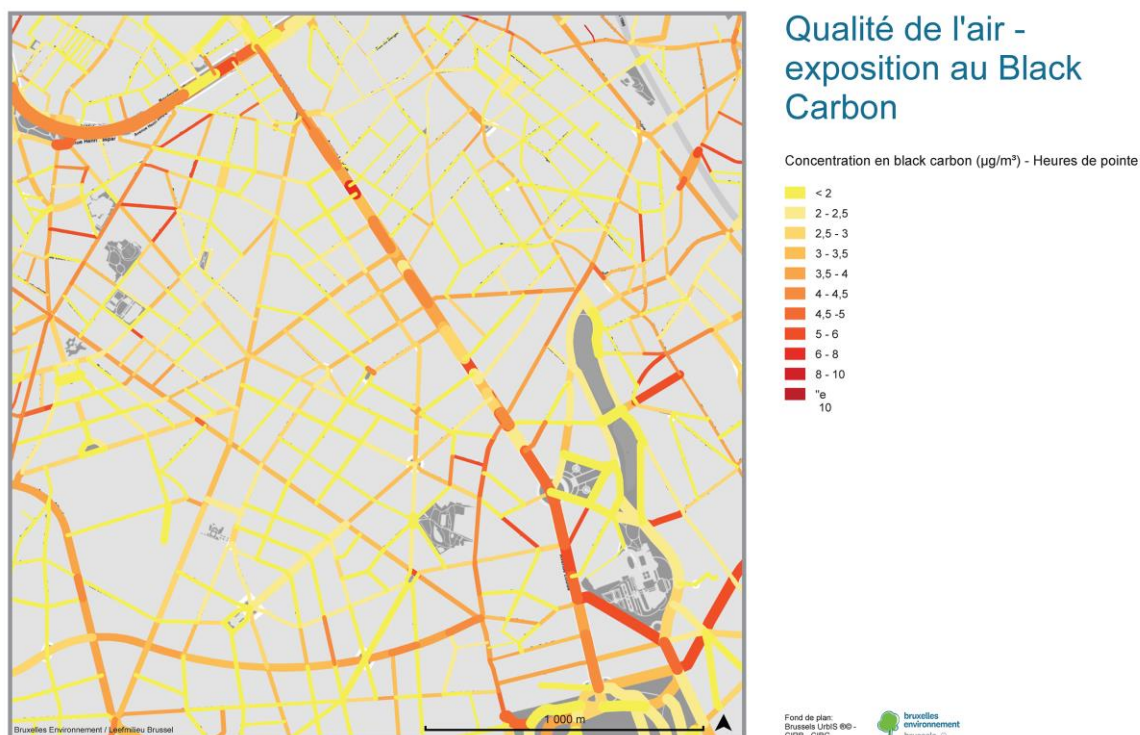
Figuur37: Kaart plaatsing verlichting - TAKTYK

5.9 _ LUCHT

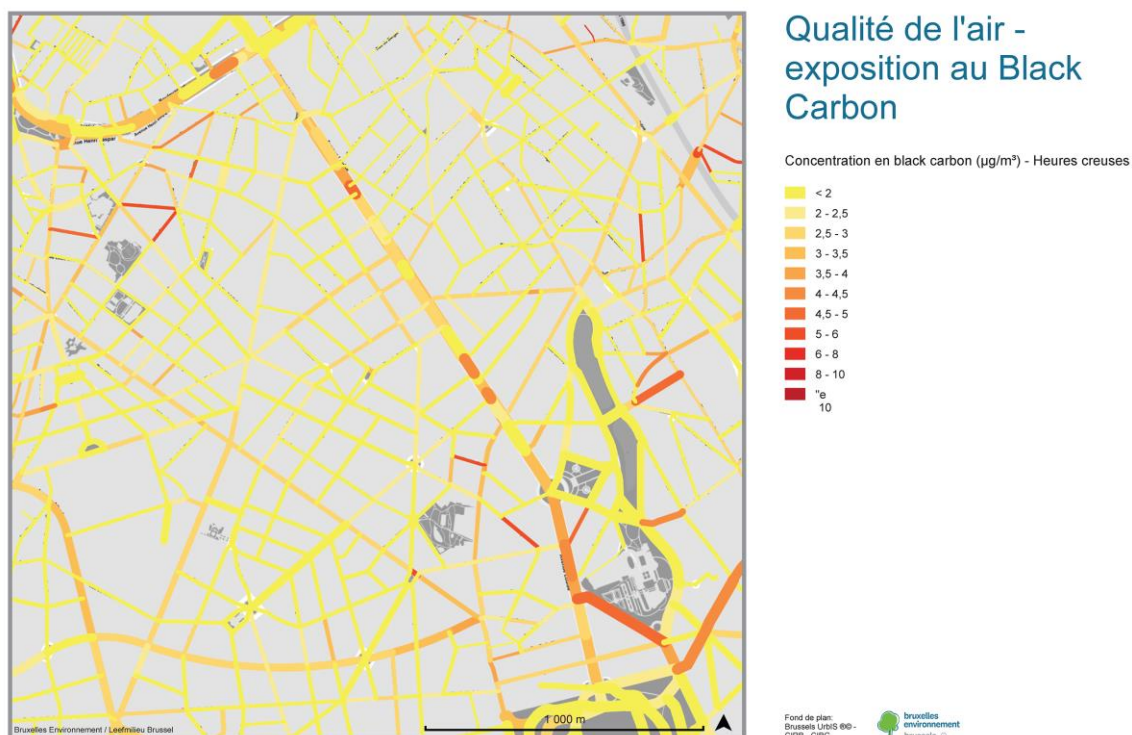
5.9.1 _ Bestaande situatie

In een stadsomgeving hangt de luchtkwaliteit met name van het gemotoriseerd verkeer af.

Beide kaarten hieronder tonen de concentratie zwarte koolstof² ter hoogte van het Kasteleinsplein en de aangrenzende wijken tijdens de spits- en daluren. We stellen vast dat het plein relatief lage gemiddelde concentraties zwart koolstof heeft, zowel in de dal- als in de spitsuren, behalve op het kruispunt Simonisstraat - Kasteleinsstraat



² Zwarte koolstof, een tracer van stedelijke verontreiniging, is een subcategorie van fijne deeltjes met een diameter tussen 10 en 500 nm. *Het maakt derhalve integraal deel uit van de fractie PM10 en PM2,5 en deels van de fractie ultrafijne deeltjes.*



Figuur38: Uittreksel van de kaart concentraties zwarte koolstof - *Leefmilieu Brussel*

5.9.2 _Geplande situatie

De nieuwe inrichting zorgt voor een grote snelheidsvermindering ter hoogte van het plein. Bovendien zullen de schrapping van het verkeer ten noorden van het plein en het eenrichtingsverkeer tussen de Waterleidingsstraat en de Armand Campenhoutstraat het transitverkeer plaatselijk verminderen. Die daling van het verkeer zou een gunstige invloed op de luchtkwaliteit van het plein moeten hebben.

We kunnen echter niet bevestigen dat de stofemissies ten gevolge van de verbranding van brandstoffen aanzienlijk zullen verminderen in vergelijking met de huidige situatie.

5.10 STEDELIJK (MICRO)KLIMAAT

5.10.1 _ Bestaande situatie

De bomen op het plein en het grasveld zijn de enige echte groene ruimten op het plein waar je in de schaduw kunt uitrusten.

Zwart asfalt vervangen door lichtgekleurde natuursteen helpt de hitte-eilandeffecten te verminderen.

5.10.2 _ Geplande situatie

De heraanleg van het plein zal een echt positief effect hebben op het microklimaat.

Het merendeel van de bestaande bomen zal worden behouden en er zullen drieëntwintig nieuwe bomen worden aangeplant op het plein en de kruispunten . De voorziene nieuwe aanplantingen zullen een gunstig effect hebben op de vermindering van het hitte-eilandeffect. Het aanplanten van struiken, bodembedekkers en een grasveld zal dat effect ook verminderen.

5.11 _ GELUID EN TRILLINGEN

5.11.1 _ Bestaande situatie

Volgens de kaarten van de multi-blootstellingsgeluiden van Leefmilieu Brussel kent het Kasteleinsplein zeer lage geluidsniveaus.



Figuur39: Uittreksel van de kaart VAN DE BLOOTSTELLING AAN VERVOERSGELUIDEN Leefmilieu Brussel

5.11.2 _Geplande situatie

De geluidsomgeving van het Kasteleinsplein is zeer laag. De nivellering van het plein en de snelheidsbeperking zullen het geluidsniveau op het plein verder doen dalen.

Horecazaken zullen hun terrassen kunnen uitbreiden dankzij de beschikbaarheid van een grotere oppervlakte aan openbare ruimte. De mogelijkheden om klanten te ontvangen zullen dus worden vergroot, met het risico op een toename van de geluidsoverlast. De eigenaars van die zaken zullen zich moeten houden aan de ordonnantie van 7 juli 1997, die ertoe strekt het lawaai en de overlast in verband met activiteiten op de openbare weg te beperken.

5.12 _DE MENS

5.12.1 _Bestaande situatie

De trottoirs bestaan uit verschillende soorten bekleding (porfierkasseien, betonplaten) die van wisselende kwaliteit zijn. Ook de breedte van de trottoirs is wisselend en soms zeer smal zodat voetgangers (PBM, kindwagens) elkaar moeilijk kunnen kruisen.

De oversteekplaatsen voor voetgangers zijn momenteel niet uitgerust met noppenstroken.

5.12.2 _Geplande situatie

Wat de objectieve veiligheid betreft, zullen de geplande inrichtingen de veiligheid en gezelligheid van de voetgangerswegen verbeteren.

Voetgangers worden tegen het verkeer beschermd doordat het plein een plateau wordt waar het verkeer wordt beperkt tot 20 km/u in het verkeersgedeelte (ontmoetingszone) en tot wandeltempo in de voetgangerszone, maar ook door de installatie van een infiltratiezone voor water.

Alle trottoirs en oversteekplaatsen in de perimeter zullen toegankelijk zijn voor PBM. Bij voetgangersoversteekplaatsen zullen noppenstroken worden aangebracht voor de veiligheid van slechtzienden.

Inzake verplaatsingen van voetgangers en PBM:

Het nieuwe profiel van het plein verbetert de situatie voor PBM's, aangezien het hele plein op hetzelfde niveau ligt, de beschikbare breedte op de trottoirs wordt vergroot en het hele plein voetgangersgebied wordt (met uitzondering van het berijdbare gedeelte, in de ontmoetingszone).

Op de trottoirs is een minimumbreedte van 2,00 meter langs de gevels vrij van obstakels voor het voetgangersverkeer en de resulterende breedte is voorbehouden voor de installatie van zones voor regenwateropvang, meubilair en terrassen.

Voor het project voorziet men in de plaatsing van noppentegels.

De aanleg van het plein als plateau zal de automobilisten ertoe aanzetten langzamer te rijden om de veiligheid van alle gebruikers te garanderen en het samenleven te bevorderen.

Inzake de veiligheid van fietsers:

Fietsers profiteren van het feit dat de verkeersas van het plein, waarop de GFR passeert, een ontmoetingszone is geworden. De snelheidsbeperking van 20 km/u in deze zone, in combinatie met een vermindering van het verkeer ten gevolge van de invoering van eenrichtingsverkeer tussen de Waterleidingsstraat en de Armand Campenhoutstraat, kan het samengaan van de vervoerswijzen en de veiligheid van de meer kwetsbare vervoerswijzen verbeteren. In deze configuratie is de keuze voor gemengd verkeer zonder aparte voorzieningen voor fietsers aangewezen, zoals aanbevolen in het Good Move-plan.

Het project is ook voorzien om het plein aantrekkelijker te maken voor fietsers door extra fietsenrekken te plaatsen.

5.13 _AFVALBEHEER

5.13.1 _ Bestaande situatie

Er worden openbare vuilnisbakken geplaatst.

Er staan verschillende soorten vuilnisbakken op de openbare weg.



Figuur 40: Soorten vuilnisbakken die momenteel op de weg staan

Er staan ook glascontainers op het plein.

5.13.2 _Geplande situatie

Het project voor de heraanleg van het plein omvat de plaatsing van ondergrondse glascontainers buiten de nutsleidingen op het plein aan de kant van de Kasteleinsstraat. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor een centraal plein en een dek.

Nieuwe openbare vuilnisbakken voor restafval worden op strategische plekken op het plein geplaatst.

Net zoals nu zullen die vuilnisbakken door de gemeente Elsene geledigd worden.



Figuur 41: Locatie ondergrondse glascontainers op het plein

5.14 _ Interactie tussen die domeinen

In geen van de onderzochte studiegebieden werden significante interacties gevonden.

6 _ANALYSE VAN DE WERKEN PER DOMEIN

Tijdens de duur van de werken zal het project een zekere impact hebben op het verkeer in de wijk. De werken worden met de klassieke inrichtingsmiddelen uitgevoerd.

Het autoverkeer moet deels onderbroken worden zodat de herinrichtingswerken kunnen worden uitgevoerd. Omleidingen worden voorzien.

In dit stadium van de stedenbouwkundige vergunning werd de aannemer nog niet aangeduid. De datum voor aanvang van de werken en de uitvoeringsduur zijn dus nog niet gekend.

Eerst zullen de nutsbedrijven (waaronder Vivaqua) werken uitvoeren.

Gelet op de grootte van het plein zullen de werken in verschillende fasen worden uitgevoerd, die worden bepaald naargelang de werkzaamheden aan de nutsvoorzieningen en de aannemer die voor de werken instaat.

6.1 _WERKEN / STEDENBOUW

De werken zullen onvermijdelijk een negatieve impact hebben op het stedelijk landschap zoals dat door de buurtbewoners en gebruikers van de wijk waargenomen wordt.

Inzake stedenbouw wordt bijzondere aandacht besteed aan het soort en de schikking van de dranghekken om de impact op het landschap te beperken.

6.2 _WERKEN / PATRIMONIUM

Het plein zal van gevel tot gevel heraangelegd worden, er bestaat dus een risico op beschadiging van de gebouwen rondom het project.

De gebruikelijke voorzorgsmaatregelen zullen worden genomen in de nabijheid van beschermde gebouwen, maar ook in het algemeen bij alle gebouwen naast de weg.

In de interventieperimeter van het project staan er geen opmerkelijke bomen.

Aangezien de inrichtingen aan de oppervlakte gebeuren, is de kans dat archeologische overblijfselen worden aangetroffen gering.

6.3 _WERKEN / FAUNA EN FLORA

De bestaande lindebomen worden behouden en van de zeven bestaande notelaars worden er zes vervangen.

De bomen worden tijdens de volledige duur van de werken beschermd via de gebruikelijke beschermingsmaatregelen om risico's op verwonding van de boomstammen te beperken.

6.4 _WERKEN / BODEM

De werken kunnen een mogelijke impact hebben op de bestaande nutsleidingen (riolering, teledistributie, elektriciteit, gas, ...). De plaatsing van de nutsleidingen zal aangeduid en gecontroleerd worden alvorens de werken uit te voeren.

Er worden geen graafputten gemaakt. Het aantal grondwerken blijft dus redelijk beperkt.

Aangezien het plein relatief groot is, zullen verschillende waterdichte bouwplaatsen worden ingericht voor de eventuele opslag van door de werfmachines benodigde koolwaterstoffen. Indien nodig zullen de reservevaten worden opgeslagen in opvangkuipen om het risico van afvloeiing naar de bodem en afspoeling door afvloeiend water te beperken.

De beheerders van de nutsleidingen worden op de hoogte gebracht van de werken. Vivaqua voorziet namelijk om het rioleringssysteem te vervangen.

6.5 _WERKEN / SOCIAAL EN ECONOMISCH

De werken zullen een negatieve impact hebben op de buurtbewoners, markt en verschillende bestemmingen van het plein.

De werken zullen de rust op het plein verstoren, in het bijzonder voor de bewoners. Het plein zal ook minder vlot toegankelijk zijn voor gemotoriseerde voertuigen. Dat treft in het bijzonder de markt en de leveringen.

Wel merken we het volgende op tijdens de volledige duur van de werken:

- Alle woningen blijven toegankelijk via een loopbrug en bij toegankelijkheid voor PBM zijn de hellingen en breedte van de loopbrug aan rolstoelen aangepast.
- Ook de handelszaken blijven toegankelijk voor voetgangers.

In dit stadium (aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning) en daar de aannemer nog niet aangewezen is, is er nog geen duidelijk gedefinieerde fasering.

Zodra de fasering bekend is, zullen de bewoners van de bij het project betrokken wegen, én die van de aangrenzende wegen, een brievenbusbericht krijgen om hen op de hoogte te brengen van het verloop van de werken en de contactpersonen bij de gemeente.

Bovendien zal de uitvoering gepaard gaan met een goede communicatie over de veranderingen inzake toegankelijkheid:

- Artikel en schema in het gemeenteblad;
- Informatie op de website;
- Oranje signalisatieborden worden 1 maand op voorhand op strategische kruispunten geplaatst met de vermelding "gewijzigde situatie vanaf XX";
- Eventuele aanwezigheid van politiemensen ter plaatse de eerste dagen.

Dankzij die maatregelen kunnen de buurtbewoners anticiperen op de werken en zich dienovereenkomstig organiseren.

6.6 _WERKEN / MOBILITEIT

6.6.1 _Verkeer

Een belangrijke voorwaarde is dat het plaatselijke autoverkeer zoveel mogelijk wordt behouden om de bereikbaarheid van naburige woningen, kantoren, bedrijven en winkels te garanderen.

Het is echter mogelijk dat het autoverkeer onderbroken worden tijdens de vernieuwing van de wegbekleding in de desbetreffende zones.

In overleg met de politie, de dienst werken en de aannemer zal de rijrichting in de omliggende straten worden aangepast naarmate de werken vorderen zodat meer mensen toegang tot de garages krijgen.

6.6.2 _Parkeren

Tijdens de werken zullen er minder parkeerplaatsen zijn en zal men waarschijnlijk meer in de aangrenzende straten parkeren waarbij de toegang voor leveringen geoptimaliseerd wordt.

6.6.3 _Voetgangers en PBM

Voetgangersverkeer blijft mogelijk tijdens de volledige duur van de werken.

Parkeerverbodsborden worden per fase geplaatst wanneer er werken uitgevoerd worden.

6.6.4 _Openbaar vervoer

Het plein wordt niet bediend door trams of bussen. De werken zouden dus geen rechtstreekse impact op het openbaar vervoer hebben.

6.7 _WERKEN / WATER

Voor de uitvoering van de werken zal leidingwater verbruikt worden.

De aannemer vraagt toelatingen om het voor de werken nodige leidingwater op te vangen. Water van schoonmaakbeurten wordt in de bestaande riolering geloosd.

6.8 _WERKEN / LUCHT

Stofemissies zijn hoofdzakelijk te wijten aan het wegnemen van de bestaande wegbeddingen, verplaatsingen van grond en diverse stoffen. De werken zullen een impact hebben op de netheid in de aangrenzende straten en gebouwen.

De gebruikelijke goede praktijken worden ingezet om ongemakken te beperken.

De omleidingen voor het gemotoriseerd verkeer kunnen plaatselijk voor een hogere uitstoot zorgen in de straten die voor de omleiding gebruikt worden.

6.9 _WERKEN / LAWAAI

De grootste geluidsoverlast zal worden veroorzaakt bij de afbraak van de bestaande bekledingen en de ontmanteling van de trottoirs. Ook de machines voor het verwijderen van de bestaand bekledingen zullen lawaai veroorzaken.

Die werken kunnen ook trillingen veroorzaken maar zijn beperkt in de tijd.

De werken zullen overdag, op weekdays, tijdens de normale werkuren worden uitgevoerd, zodat nachtelijke overlast wordt vermeden.

Er wordt op gewezen dat werken na 17.00 uur tot in de vroege avond overlast zouden veroorzaken maar dat daardoor de duur van de werken ingekort kan worden.

6.10 _WERKEN / DE MENS

Bij de toegangspunten zullen werfborden worden geplaatst en de voetgangerswegen langs de werf zullen fysiek worden beschermd door veiligheidshelmen.

Er zullen politieborden worden geplaatst om de verkeersomleidingen tijdens de verschillende fasen te organiseren. In nauw overleg met de gemeente en de lokale politie zal de aannemer een plaatselijk alternatief verkeersplan voorstellen.

6.11 _WERKEN / AFVAL

Het afval dat door de werken wordt geproduceerd, is voornamelijk afkomstig van de ontmanteling van de bestaande weg en trottoirs.

Het door de werken geproduceerde afval zal rechtstreeks door de aannemer worden gesorteerd en afgevoerd.

Bestaande stoepranden van blauwe hardsteen zullen worden gerecycleerd/hergebruikt bij de werken.

6.12 _WERKEN / ENERGIE

Voor de werken zal energie verbruikt worden. Het is echter moeilijk dat verbruik in te schatten.

7 _BESCHRIJVING VAN REDELIJKE ONDERZOCHE VERVANGOPLOSSINGEN DOOR DE AANVRAGER EN OPGAVE VAN DE HOOFDREDENEN VAN DE KEUZE OP VLAK VAN HUN MILIEUEFFECTEN

1/ Mobiliteit

Zoals uiteengezet in hoofdstuk 5.5.1.2, biedt het project dat het voorwerp uitmaakt van deze aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning een positief evenwicht tussen enerzijds het streven naar een verkeersluwe openbare ruimte waarbinnen andere bestemmingen kunnen worden ontwikkeld, en anderzijds de zorg om het autoverkeer in de wijk niet verder te ontregelen, in afwachting van de afronding van een mobiliteitsvisie op grotere schaal.

Mobiliteitsfasen 2 en 3 van het programmacharter maken het mogelijk de kwaliteiten nagestreefd voor de toekomstige openbare ruimte van het Kasteleinsplein en de aansluiting ervan op de omringende pool van de Baljuwstraat en het Drievuldigheidsvoorplein te vergroten.

Aanbeveling: nuttige voorwaarden (partnerschap gemeente-gewest) scheppen om het Lokaal Mobiliteitscontrole voor de wijk Kastelein-Baljuw zo spoedig mogelijk aan te nemen en af te ronden.

2/ Parkeren

Wat het parkeren betreft, zal de afschaffing ervan geen algemene impact hebben op het aanbod op de weg in de zone tussen de Defacqz- en de Tenbosstraat, de Waterloolaan, Charleroisesteenweg en Louizalaan, gelet op de gemiddelde bezettingsgraden die in 2019 werden opgetekend. Het project wil het gebruik van privé-wagens in de openbare ruimte terugdringen en een verandering van de mobiliteitsgewoonten en het mobiliteitsgedrag aanmoedigen.

Aanbeveling: aandacht schenken aan projecten voor de creatie van parkeerplaatsen buiten de straat zodat er voldoende parkeergelegenheid is tijdens pieken in de vraag, met name 's avonds (20 - 22 uur) en op marktdagen

3/ Materialen

Zoals uiteengezet in hoofdstuk 5.1.3.2 moeten de gezaagde porfierkasseien met bijzondere zorg worden gelegd om de best mogelijke vlakheid en een optimaal verkeerscomfort voor voetgangers en personen met beperkte mobiliteit te verkrijgen.

Aanbeveling: bijzondere aandacht schenken aan de kwaliteit van de funderingen, het leggen en het opnieuw voegen van de gezaagde porfierkasseien, om een zo goed mogelijke vlakheid en duurzaamheid van de gelegde voegen te garanderen (zie reinigingswagens met roterende borstels).

8 _ NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING VAN HET EFFECTENRAPPORT

Dit is het effectenrapport voor de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning op initiatief van de gemeente Elsene voor de heraanleg van het Kasteleinsplein.

De aanvraag heeft betrekking op de heraanleg van gevel tot gevel.

In het kader van dit effectenrapport werd een mobiliteitsstudie uitgevoerd om de effecten van de heraanleg van het plein te analyseren.

Wat het parkeren betreft, zal de uitvoering van het project leiden tot de schrapping van alle parkeerplaatsen op het plein, waardoor de bezettingsgraad in de aangrenzende straten zou moeten toenemen zonder dat er verzadiging optreedt, behalve 's avonds wanneer de situatie al gecompliceerd is. De vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de weg past echter binnen de doelstellingen op gewestelijk niveau om het parkeren terug te dringen en de vermindering van het aantal plaatsen zal een stimulans zijn om over te schakelen op andere oplossingen (autodelen, andere vervoermiddelen, garages buiten de straat). Een betere kwaliteit van de voetgangers- en fietsinfrastructuur is ook een aanmoediging om de wagen wat vaker te laten staan voor verplaatsingen die te voet, met de fiets of met de steeds vaker aanwezige deelfietsen gedaan kunnen worden.

Op de stedenbouwkundig vlak voldoet het project aan het GBP en de GSV.

De inrichtingen zorgen voor een versterking van het autoluwe karakter (voetgangerszone, ontmoetingszone) van het plein en een vermindering van het transitverkeer. De gebruikte bekledingen zijn gelijkaardig aan de bekledingen die ook in de rest van de gemeente gebruikt worden.

De geplande inrichtingen zullen het plein en de voetgangerswegen veiliger en gebruiksvriendelijker maken voor voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM). Er worden specifieke inrichtingen voorzien aan de randen van het plein om de oversteekplaatsen te beveiligen.

Het plein is betrekkelijk dicht bebouwd, met veel eengezinswoningen of in appartementen opgedeelde huizen en een paar appartementsgebouwen. Er zijn ook veel bestemmingen (handelszaken, horecazaken, ...).

Dankzij de geplande aanlegwerken kan de leefomgeving van de bewoners en gebruikers van de wijk verbeterd worden.

Aangezien het om winkels en de horecazaken gaat, zal de heraanleg van het plein de plaatselijke economie van de wijk niet aantasten.

Het project voorziet in de aanplanting van nieuwe bomen, struiken, ... De vegetatie op het plein is gunstig voor de biodiversiteit. Ze kan het hitte-eilandeffect verminderen.

Het regenwaterbeheer wordt verzekerd dankzij infiltratiezones aan de oppervlakte en een watergreppel aangesloten op doorlatende funderingen rondom het plein. VIVAQUA voorziet in de vernieuwing van de riolering maar die werken maken geen deel uit van deze aanvraag. Ook de kolken worden systematisch vervangen.

De ondoordringbaarheid van de bodem wordt verminderd dankzij een groot grasveld, grotere plantkuilen bij de bestaande beplanting en aanplanting van nieuwe bomen. De infiltratie van water in de bodem wordt dus verbeterd.

De vernieuwing van de verlichting is voorzien in deze aanvraag.

Rustiger verkeer als gevolg van het plateau op het plein zal de luchtkwaliteit verbeteren.

Wat de fase van de werken betreft:

De werken zullen een impact hebben op het verkeer in de wijk maar begeleidende maatregelen en aangepaste signalisatie worden tijdens de verschillende werffasen voorzien. De werken worden met de klassieke inrichtingsmiddelen uitgevoerd.

Het autoverkeer moet deels onderbroken worden zodat de herinrichtingswerken kunnen worden uitgevoerd. Omleidingen worden voorzien.

In dit stadium van de stedenbouwkundige vergunning werd de aannemer nog niet aangeduid. De datum voor aanvang van de werken en de uitvoeringsduur zijn dus nog niet gekend.

Eerst zullen de nutsbedrijven (waaronder Vivaqua) werken uitvoeren.

Gelet op de grootte van het plein zal de heraanleg in verschillende fasen worden uitgevoerd, die worden bepaald naargelang de werkzaamheden aan de nutsvoorzieningen en de aannemer die voor de werken instaat.

9 BIJLAGEN:

- Ontwikkeling van scenario's voor het aanlegprogramma
- Programmacharter
- Mobiliteitsscenario's
- Parkeerstatistieken