



Gedeeltelijke opheffing van het BBP nr. 26 'Wijk van het Noordstation'

**Verslag dat de afwezigheid van aanzienlijke effecten op
het leefmilieu rechtvaardigt ten aanzien van bijlage D van
het BWRO**

Inhoud

1	Samenvatting van de bestaande toestand en van de uitdagingen	1
1.1	Lokalisatie van het BBP nr. 26 en van het voorwerp van het verzoek tot opheffing	1
1.2	Bestaande toestand en uitdagingen	1
2	Onderzoek van de criteria van bijlage D van het BWRO.....	2
2.1	Kenmerken van de plannen.....	2
2.2	Kenmerken van de effecten en van het gebied dat kan worden beïnvloed	2
3	Onderzoek van de voorspelbare effecten per domein	3
3.1	Landschap, stedenbouw en erfgoed	3
3.2	Mobiliteit.....	5
3.3	Sociaaleconomisch domein.....	8
3.4	Bevolking, menselijke gezondheid	10
3.5	Biologische diversiteit, fauna, flora	10
3.6	Bodem en grondwater	11
3.7	Leidingwater, afvalwater en regenwater.....	13
3.8	Luchtkwaliteit	14
3.9	Energie	14
3.10	Klimaat en microklimaat	15
3.11	Geluids- en trillingsomgeving	16
3.12	Beheer van hulpbronnen en afvalstoffen.....	17
4	Besluiten	17

1 Samenvatting van de bestaande toestand en van de uitdagingen

1.1 Lokalisatie van het BBP nr. 26 en van het voorwerp van het verzoek tot opheffing

De perimeter van het BBP nr. 26, de 'Wijk van het Noordstation', waarop de gedeeltelijke opheffing betrekking heeft, is gelegen in het uiterste westen van de gemeente Sint-Joost-ten-Node, nabij het station Brussel-Noord en de Vijfhoek van de Stad Brussel.

Het BBP nr. 26 omvat 9 verstedelijkte huizenblokken. Dit plan heeft talrijke wijzigingen ondergaan (hieronder beschreven), zodat het oorspronkelijke plan nog enkel betrekking heeft op huizenblok 1 (dat wordt ingenomen door het Manhattan-Sheraton-gebouw) en op een klein deel van huizenblok 9 waarop deze gedeeltelijke opheffing betrekking heeft. Dit deel beslaat een oppervlakte van 5.888 m².



Figuur 1 : Lokalisatie van de zone waarop het verzoek tot gedeeltelijke opheffing betrekking heeft (ill. : CSD; beeld UrbIS Data ©2022 CIRB)

1.2 Bestaande toestand en uitdagingen

In de bestaande rechtstoestand wordt de site door het BBP nr. 26 uitsluitend bestemd voor verkeer (zie gedetailleerde toestand hierna).

In de bestaande feitelijke toestand omvat de site een deel van het CCN-gebouw (Communicatiecentrum Noord) en een voor het publiek toegankelijke open ruimte (het Noordplein). Dit wordt begrensd door de drie takken van de Vooruitgangsstraat. Naast een deel van de openbare weg omvat het ook bus- en taxibanen, een ingangsstrook naar de ondergrondse parking van het CNN, voetgangersruimten en een Villo!-station.

De belangrijkste uitdagingen die zijn verbonden aan het ontwerp van gedeeltelijke opheffing zijn beschreven in het beknopte dossier.

BBP nr. 26 'Wijk van het Noordstation' | Ontwerp van gedeeltelijke opheffing **Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.** **Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.** **Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.**

2 Onderzoek van de criteria van bijlage D van het BWRO

2.1 Kenmerken van de plannen

De mate waarin het desbetreffende plan [of de desbetreffende verordening] een kader definieert voor andere projecten of activiteiten, met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden alsmede wat betreft de toewijzing van hulpbronnen,

Zonder dit BBP zullen het GBP en de GSV een kader bieden voor de vergunningsaanvragen en de handelingen en werken.

de mate waarin het plan [of de verordening] andere plannen [programma's of verordeningen] beïnvloedt, met inbegrip van deze die deel uitmaken van een hiërarchisch geheel

Het BBP staat onderaan in de hiërarchie van de plannen zoals die wordt georganiseerd door het BWRO. BBP's moeten derhalve in overeenstemming zijn met het GBP en ook het GPDO en het GemOP respecteren. De gedeeltelijke opheffing van dit BBP zal dus geen invloed hebben op deze plannen. Ze kadert bovendien in de doelstellingen van het GemOP van de gemeente Sint-Joost-ten-Node en opent de weg naar planologische vereenvoudiging.

De relevantie van het plan [of de verordening] voor de integratie van milieuoverwegingen om met name duurzame ontwikkeling te bevorderen

Het plan dateert uit 1967 en omvatten destijds geen duurzame of milieudimensie. Het bevat dus geen specifieke voorschriften in dit domein. Met de opheffing zullen er geen milieuoverwegingen verdwijnen.

Milieuproblemen in verband met het plan [of de verordening]

Rekening houdend met deze kenmerken zal de gedeeltelijke opheffing van het BBP nr. 26 geen milieuproblemen genereren (zie het hierna volgende hoofdstuk).

De relevantie van het plan [of de verordening] voor de uitvoering van de EU-milieuwetgeving (bv. plannen en programma's betreffende afvalbeheer en waterbescherming).

Niet van toepassing.

2.2 Kenmerken van de effecten en van het gebied dat kan worden beïnvloed

De waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van de effecten

Zonder dit BBP zullen het GBP en de GSV een kader bieden voor de vergunningsaanvragen en de handelingen en werken.

De cumulatieve aard van de effecten

Het betreft een terugkeer naar het administratiegebied van het GBP in een perimeter die is bestemd voor het verkeer. De effecten van deze opheffing worden gecumuleerd met elke ontwikkeling die de hele site van het huidige CCN betreft.

De grensoverschrijdende aard van de effecten

Niet van toepassing.

De risico's voor de menselijke gezondheid of het milieu (bv. door ongevallen)

De risico's voor de menselijke gezondheid of het milieu zijn zeer beperkt en worden beschreven in het volgende hoofdstuk.

De orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die kan worden getroffen)

De orde van grootte en het bereik van de effecten zijn beperkt en hebben geen effecten buiten de perimeter van het voorwerp van het verzoek tot gedeeltelijke opheffing.

De waarde en kwetsbaarheid van het gebied dat kan worden beïnvloed, vanwege:

➤ de bijzondere natuurlijke kenmerken of bijzonder cultureel erfgoed

De risico's voor de natuurlijke omgeving en voor het erfgoed zijn beperkt en worden beschreven in het volgende hoofdstuk.

➤ de overschrijding van de milieukwaliteitsnormen of grenswaarden

Niet van toepassing.

➤ intensief bodemgebruik

Niet van toepassing.

➤ de effecten op gebieden of landschappen die door een lidstaat, door de Gemeenschap of in internationaal verband als beschermd gebied zijn erkend [in het bijzonder wat de verkleining van de oppervlakte, de opsplitsing, de aantasting van de structuur en de functies van de natuurlijke habitats en beschermde soorten, de versterking van de beschermde soorten, de inperking van de dichtheid en de versnippering van de populaties van beschermde soorten, de wijzigingen in de instandhoudingsindicatoren, de klimaatveranderingen, de aanpassing van de ecologische processen nodig voor de instandhouding van de natuurlijke habitats en populaties van beschermde soorten en de risico's voor de Natura 2000-gebieden (in het bijzonder door ongevallen) betreft].

Niet van toepassing.

3 Onderzoek van de voorspelbare effecten per domein

3.1 Landschap, stedenbouw en erfgoed¹

Bestaande toestand

Het voorwerp van de gedeeltelijke opheffing (hierna het 'voorwerp van de studie' genoemd) is gelegen op het grondgebied van de gemeente Sint-Joost-ten-Node. Het perceel is volledig verhard en in het noorden van het voorwerp van de studie staat een deel van het CCN-gebouw (Communicatiecentrum Noord). Dit bebouwde deel beslaat een oppervlakte van 1.222 m² in de zone waarvoor de gedeeltelijke opheffing wordt gevraagd (met een oppervlakte van 5.848 m²). Het CCN-gebouw werd begin jaren 1990 gedeeltelijk gebouwd op dit perceel.

De rest van het voorwerp van het verzoek tot gedeeltelijke opheffing is verhard en er staan geen andere gebouwen. Het voorwerp van de studie omvat de verkeerswegen en de ingangsrystroken van de ondergrondse parking. Er is ook een vrij gelaten ruimte (in de vorm van een openbare ruimte) waarin een standbeeld staat.

Vanuit stedenbouwkundig opzicht wordt het voorwerp van de studie omgeven door gebouwen met gevarieerde bouwprofielen, stijlen en functies. In het gebouw aan de noord- en oostzijde bevinden zich de specifieke voorzieningen van het Noordstation (perrons, stationshal, horeca, enz.). Vanuit stedenbouwkundig opzicht beschrijft de DCE het Noordstation als volgt op de portaalsite 'Irismonument': "Over een lengte van 210 meter en een breedte van 22 meter, rechthoekig gebouw met een structuur

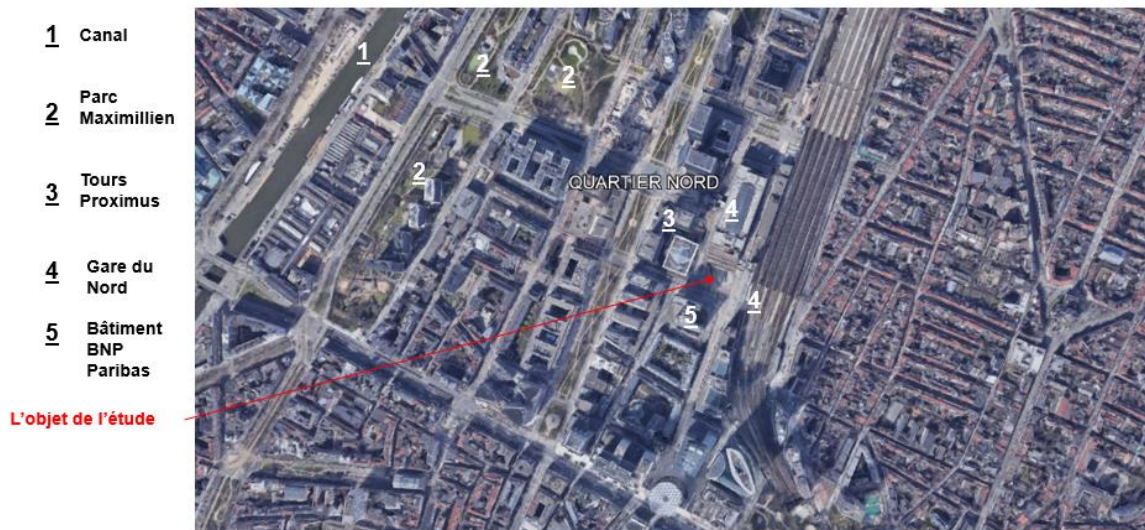
¹ Deze titel verwijst naar 'de omringende gebouwen; materiële goederen, cultureel erfgoed met inbegrip van het bouwkundige en het archeologische erfgoed, landschappen'.

van gewapend beton. Achter een vierkante toren, drie symmetrisch geordende volumes en een paviljoen in het noorden, met onzichtbare platformen of afgeplatte daken.” (...).

De omringende gebouwen bestaan hoofdzakelijk uit kantoorgebouwen met bouwprofielen tot GLV+28 (Proximus-torens). Ten zuiden van het voorwerp van de studie staat het gebouw van BNP Paribas Fortis, gebouwd in een H-vorm (bouwprofiel GLV+15), dat onder het BBP nr. 26 valt.

In de directe omgeving van de bestudeerde site staan geen woningen; de dichtstbijzijnde woningen bevinden zich aan de andere kant van het Noordstation en ten zuiden van de site (appartementengebouwen met bouwprofiel GLV+4).

Wat de openbare en groene ruimten betreft, ligt het voorwerp van de studie in de buurt van het Maximiliaanpark en ten noorden van het Rogierplein. Het kanaal ligt slechts ongeveer 800 meter westwaarts, op minder dan 10 minuten wandelen van het voorwerp van de studie.



Figuur 2 : Omringende gebouwen in de buurt van het voorwerp van de studie (bron: Google Earth, 2022)

Vanaf het voorwerp van de studie onderscheiden zich twee visuele elementen, namelijk de vierkante toren met 10 kantoorverdiepingen en het standbeeld in het midden van het plein. De vier zijden van de toren zijn opengewerkt met een travee en bekroond door een klok.

Foto vanaf het voorwerp van de studie - zicht op de vierkante toren (bron: CSD, 2022)

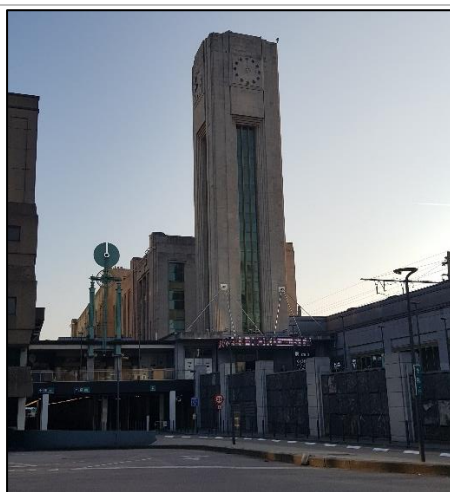


Foto vanaf het voorwerp van de studie - zicht op de trap (bron: CSD, 2022)



De perimeter van het voorwerp van de studie is niet beschermd als monument, geheel of landschap en is ook niet ingeschreven op de bewaarijst of opgenomen in de inventaris. Op de site staan geen

opmerkelijke bomen. In de buurt van het voorwerp van de studie bevinden zich ook geen archeologische goederen.

Het dichtstbijzijnde erfgoedelement is het Noordstation (opgenomen in de inventaris Irismonument).

Effecten op de omringende gebouwen

De percelen waarop de opheffing betrekking heeft, zijn momenteel gelegen in een 'verkeerszone'. De opheffing van het BBP voor dit huizenblok impliceert een terugkeer naar het GBP (dat zowel een 'administratiegebied' als een 'verkeerszone' omvat).

Het belangrijkste stedelijke en landschappelijke effect van de gedeeltelijke opheffing van het BBP is de mogelijkheid om de zone volledig herin te richten en te verdichten. Dat biedt een reële opportuniteit om de bebouwde omgeving te verbeteren, zowel vanuit stedenbouwkundig als vanuit landschappelijk opzicht. De zone heeft momenteel geen specifieke landschappelijke waarde en is enkel ingericht met het oog op het verkeer en de vervoersmodi.

De omvang en de effecten van deze eventuele projecten zijn momenteel moeilijk te voorspellen. Toch mag worden aangenomen dat ze meer zullen beantwoorden aan de huidige stedenbouwkundige doelstellingen die het Gewest voorstaat, met name in zijn GPDO (*zie verder - studie over het GPDO*).

De opheffing heeft geen effecten op de erfgoedelementen.

3.2 Mobiliteit

Bestaande toestand

Multimodale specialisatie van de wegen - Good Move

Good Move is het nieuwe mobiliteitsplan dat recent het gewestelijke plan Iris 2 heeft vervangen. Het is in werking getreden in april 2021. Het is het resultaat van een participatief proces waarbij verschillende partners betrokken zijn (mobiliteitspartners, instellingen, gemeenten, het bedrijfsleven, verenigingen en burgers).

Dit plan streeft verschillende doelstellingen na. In de eerste plaats wil het de burgers een betere levenskwaliteit bieden met minder overlast in de wijken en meer groene ruimten en ontmoetingsruimten in de stad. Het wil ook het STOP-principe invoeren, wat betekent dat eerst voetgangers en fietsers, vervolgens het openbaar vervoer en pas daarna personenwagens voorrang krijgen. Het plan Good Move omvat ook de 'Zero Vision', met als doel nul doden en nul zwaargewonden op de wegen te hebben tegen 2030, en een strategie voor een 'Stad 30'. Ten slotte wil Good Move ook de klimaatimpact verminderen door de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 35% te verminderen. Dat zal ook positieve effecten hebben op de gezondheid aangezien de luchtverontreiniging en geluidshinder zullen worden verminderd, op de doorstroming van het verkeer en op de levenskwaliteit.

De PLUS-wegen van het voetgangersnetwerk zijn de belangrijkste concentratiepunten voor voetgangers in de stad. Deze voetgangerspolen zijn met elkaar verbonden door COMFORT-wegen die zorgen voor de continuïteit van de trajecten. De WIJK-wegen zijn de wegen, doorgangen en paden die toegankelijk zijn voor de voetgangers.

De studieperimeter ligt hoofdzakelijk in een voetgangerspool, wat blijkt uit de aanwezigheid van talrijke COMFORT-wegen en in mindere mate PLUS-wegen in de buurt. Voor de voetgangers is er ook een PLUS-weg-voetgangersboulevard die een deel van het tracé van de Albert II-laan en de Simon Bolivarlaan volgt en langs het westen van de site loopt tot aan de Vooruitgangsstraat (ten zuiden van deze straat).

De fiets-PLUS-wegen zijn bedoeld voor snelle verbindingen op grootstedelijke schaal. Ze beogen vooral rechtstreekse verbindingen en minder conflicten met de andere weggebruikers. Daarom genieten gescheiden fietsvoorzieningen er de voorkeur. De COMFORT-wegen moeten alle wijken bedienen, met voorrang voor lokale wegen. Deze laatste krijgen voorrang en de rijsnelheid is er beperkt tot 30 km/u om doorgaand verkeer te ontmoedigen en gemengde verkeersstromen te garanderen. De WIJK-wegen zijn ten slotte 100 % befietbaar. De fietser rijdt er in een gemengde configuratie, d.w.z. zonder speciale voorzieningen maar met een signalisatie die herinnert aan zijn aanwezigheid op de rijbaan.

In de buurt van de bestudeerde site zijn de Albert II-laan en de Simon Bolivarlaan allebei PLUS-wegen. Een deel van de Vooruitgangsstraat ter hoogte van de site en de verlenging ervan naar het oosten van de wijk zijn COMFORT-wegen, terwijl de rest van de wijk het statuut van WIJK-wegen heeft.



Figuur 3 : Multimodale specialisatie van de wegen voor fietsers en voetgangers (bron: mobigis v.15/07/2021)

Voor het openbaar vervoer is de hiërarchie 'PLUS-COMFORT-WIJK' van toepassing. In de directe omgeving van de bestudeerde site zijn de Simon Bolivarlaan en de wegen van het Noordstation PLUS-wegen en heeft de Vooruitgangsstraat het statuut van COMFORT-weg. De overige wegen zijn ingedeeld als WIJK-wegen.

Voor de personenwagens, ten slotte, omvat het PLUS-net de Ring en de grootstedelijke assen. Het kanaliseert de grote verkeersstromen. Het COMFORT-net vult het PLUS-net aan en beperkt het versnipperingseffect van het verkeer in de wijken. Het WIJK-net ten slotte is uitsluitend bestemd voor lokale bereikbaarheid en tegen lagere snelheid. Het vormt het grootste deel van het wegennet.

In de directe omgeving van de studieperimeter zijn de meeste wegen WIJK-wegen, alleen de Koning Albert II-laan is een COMFORT-weg.



Figuur 4 : Multimodale specialisatie van de wegen voor auto's en openbaar vervoer (OV) (bron: mobigis v.15/07/2021)

Actieve mobiliteit

De toegankelijkheid voor voetgangers wordt gewaarborgd door de vele voetpaden rond de site. Voetgangers kunnen op de onderzochte site veilig een van de ingangen van het Noordstation bereiken via een trap.

Er zijn geen specifieke voorzieningen voor PBM.

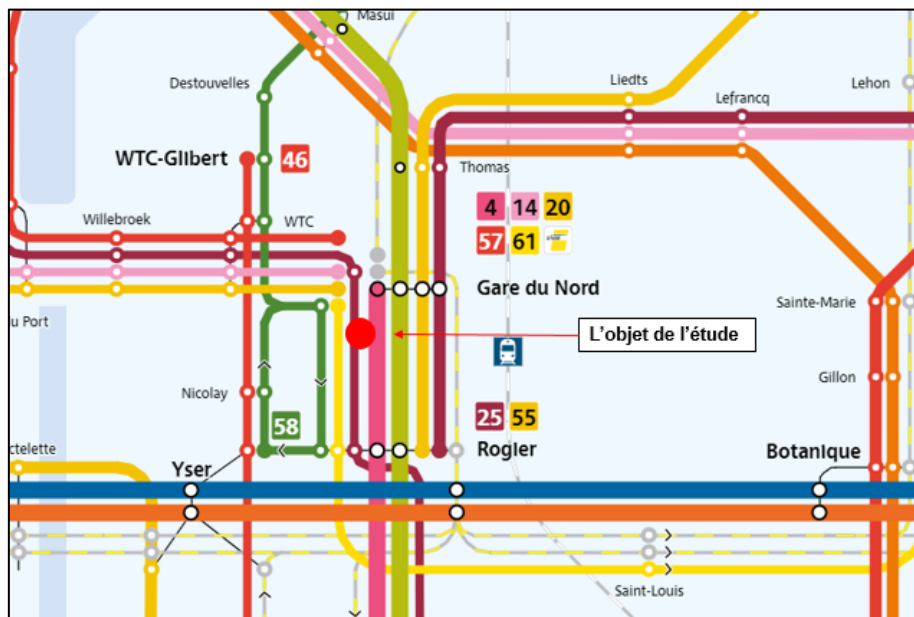
Voor fietsers is de site vrij goed toegankelijk via de nabijgelegen GFR 'ZR' volgens het GPDO. Bovendien beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een geautomatiseerd deelfietsstelsel.

(Villo!), waarvan station nr. 58 - 'Noordstation', dat 26 fietsen (waaronder elektrische fietsen) ter beschikking stelt, zich binnen de perimeter van het verzoek tot gedeeltelijke opheffing bevindt.

Openbaar vervoer

Titel VIII van de GSV definieert toegankelijkheidszones voor het openbaar vervoer. Volgens deze indeling ligt de perimeter van het verzoek in 'zone A', wat betekent dat het uitstekend wordt bediend door het openbaar vervoer.

Onderstaande figuur toont de ligging van de bestudeerde site ten opzichte van het MIVB-net. Het treinstation 'Noordstation' (met ook verschillende tramlijnen) ligt op minder dan 100 meter afstand, maar de site ligt ook in de onmiddellijke nabijheid van verschillende busstations van de MIVB (zoals de lijnen 46, 58, 61).



Figuur 5 : Uittreksel uit het plan van het MIVB-net (bron: MIVB, 2022)

In de bestudeerde site bevindt zich ook een bushalte van De Lijn. Ze bedient de lijnen 126, 127, 128, 129, 212, 213, 214, 230, 231, 232, 240, 241, 242, 243, 245, 250, 251, 260, 270, 271, 272, 318, 351, 355, 358, 410, 460, 461, 470 en 471

Er zijn ook verschillende parkeerzones voor bussen aanwezig.

Foto vanaf het voorwerp van de studie -
zicht op de parkeerzones (bron: CSD,
2022)

Foto vanaf het voorwerp van de studie -
zicht op de parkeerzones
(bron: CSD, 2022)



Personenwagens

De bestudeerde site ligt in de buurt van de Vooruitgangsstraat en het Noordplein die hier zijn ingedeeld als WIJK-wegen. Vlakbij ligt ook een hoofdweg die het statuut heeft van een COMFORT-weg, namelijk de Koning Albert II-laan.

Parkeren

Het parkeerbeleid van de gemeente Sint-Joost-ten-Node wordt in het algemeen bepaald door wegen of delen van wegen met 'rode' en 'groene' zones².

In de buurt van en binnen het voorwerp van het voorwerp van het verzoek tot gedeeltelijke opheffing zijn verschillende parkeerzones aanwezig.

Aan de westkant, naast de inrit naar de binnenparking (in het CCN-gebouw) liggen vijf taxistandplaatsen. De binnenparking is uitsluitend voorbehouden voor de reizigers van het Noordstation. In totaal beschikt de commerciële site over 115 parkeerplaatsen (en parkeerplaats voor PBM). De parking is toegankelijk voor voetgangers vanuit het station en via de buitentrap. Ze wordt beheerd door Interparking en is 24 u op 24, 7 dagen op 7 open.

Effecten op de mobiliteit

De zone waarvoor de opheffing wordt gevraagd is momenteel een verkeers- en parkeerzone. Ze biedt toegang tot de ondergrondse parking.

De toename van het autoverkeer als gevolg van de mogelijke verstedelijking van het terrein (door de bestemmingswijziging tot 'administratiegebied') staat in absolute zin niet in verhouding tot het project. De Vooruitgangsstraat is op die plaats niet verzadigd en kan nog bijkomende verkeersstromen absorberen.

De toename van het aantal inwoners in de zone, mogelijk gemaakt door de gedeeltelijke opheffing van het BBP, zal leiden tot een grotere vraag naar openbaar vervoer en tot een toename van het aantal fietsen. De bestaande ov-infrastructuren zijn echter voldoende talrijk en de site is voldoende bereikbaar zodat de situatie niet problematisch zal worden.

3.3 Sociaaleconomisch domein

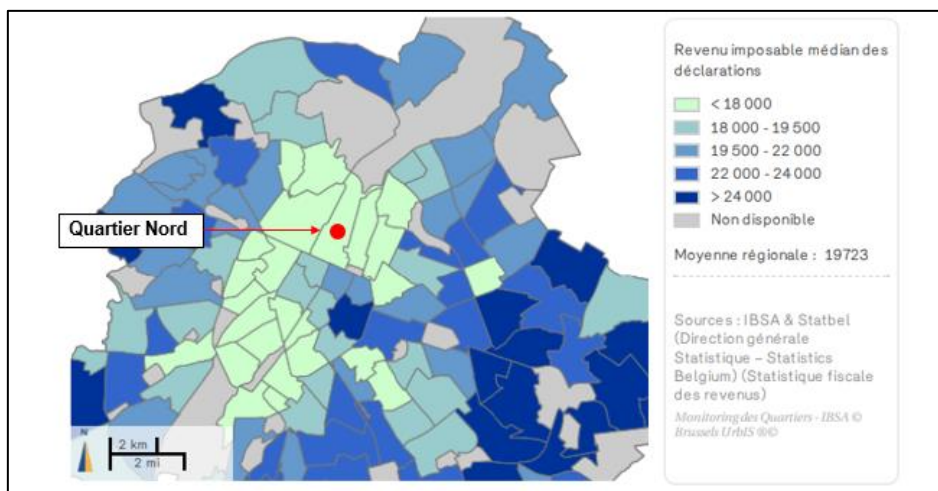
Bestaande toestand

De Noordwijk heeft een bevolkingsdichtheid van 12.078 inwoners per hectare (gewestelijk gemiddelde: 7.500 inwoners/hectare). Een van de belangrijkste pijlers van het huidige gewestelijke beleid is de

² Parkeren | Sint-Joost-ten-Node (sjtn.brussels)

productie van woningen en de verdichting van bepaalde wijken om een antwoord te bieden op de bevolkingsgroei in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In 2018 bedraagt het gemiddelde inkomen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest € 19.723. In de Noordwijk ligt het inkomen op € 16.257, dus lager dan het gewestelijke gemiddelde.



Figuur 6 : Mediaan belastbaar inkomen volgens de aangiften in 2018 (bron: Wijkmonitoring, 2022)

De zone heeft een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten. Ze strekt zich uit aan het Noordstation en er zijn ook geen toegankelijke groene ruimten in de directe omgeving van de bestudeerde site.



Figuur 7 : Gebieden met een tekort aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten (bron: Leefmilieu Brussel, 2022)

Vanuit economisch oogpunt garandeert de aanwezigheid van het Noordstation, het Rogierplein en de aangrenzende handelszone (City2, enz.) de toegang tot een handelskern en tot economische activiteiten.

Effecten in het sociaaleconomisch domein

De belangrijkste effecten die vanuit sociaaleconomisch oogpunt kunnen worden beïnvloed door de opheffing zijn:

- een grotere gemengdheid die wordt omkaderd door de drempels van het GBP;

- de toepassing van de drempels van het GBP in het administratiegebied (dat zoals reeds gezegd naast kantoren ook woningen in hoofdgebruik, hotels en voorzieningen, productieactiviteiten en handelszaken - beperkt tot 1.000m² - kan omvatten).

De opheffing van het BBP zal vanuit sociaaleconomisch oogpunt dus geen aanzienlijke negatieve effecten genereren. Er kunnen hooguit positieve effecten worden verwacht dankzij de integratie van nieuwe functies en de mogelijke vermindering van het tekort aan groene ruimten.

Als op de site een grootschalig huisvestingsproject wordt ontwikkeld, moeten er ruimten worden voorbehouden voor voorzieningen, activiteiten en groen om te beantwoorden aan de nieuwe vraag.

3.4 Bevolking, menselijke gezondheid

Bestaande toestand

De belangrijkste elementen die in het domein van de mens kunnen worden beïnvloed door de gedeeltelijke opheffing van het BBP, zijn:

- de objectieve en subjectieve veiligheid (sociale controle, veiligheidsproblemen in de wijk, verkeersveiligheid vanwege de toegangen tot de parkings, ...);
- de netheid.

In dit domein worden momenteel geen specifieke problemen vastgesteld. De toegangen naar de parkings en de bushaltes worden aangegeven door specifieke markeringen en tijdens het plaatsbezoek in april 2022 werden geen netheidsproblemen vastgesteld.

De site is momenteel een verkeerszone met verschillende voetgangerstoegangen naar het station en een rijstrook aan de zijkant van de site verleent toegang tot de ondergrondse verdiepingen van de parking. In de directe omgeving van de site en op de site zelf liggen talrijke oversteekplaatsen voor voetgangers. De rijnsnelheid voor auto's is in de directe omgeving van de site en op de meeste wegen in het huizenblok beperkt tot 30 km/u (behalve in de Simon Bolivarlaan waar de auto's 50 km/u mogen rijden) en de signalisatie is al aangepast.

Meer in het algemeen zijn in de directe omgeving van de site hoofdzakelijk kantoren en voorzieningen gevestigd. De verdeling van het gebruik van de ruimte is dus niet uniform in de tijd. Buiten de 'kantooruren', typisch 's avonds of in het weekend, is de sociale controle beperkt en passeren er uitsluitend automobilisten. Er kan dan een onveiligheidsgevoel ontstaan.

Effecten op de bevolking en de menselijke gezondheid

De gedeeltelijke opheffing van het BBP zal geen negatieve effecten hebben op de bewoners in de directe omgeving van de site. Ze zal daarentegen een gunstig effect hebben op de sociale controle in de wijk; De integratie van huisvesting kan het onveiligheidsgevoel verminderen en bijdragen tot de activering van de openbare ruimte buiten de 'kantooruren'.

Bovendien zou bij een herstructurering van deze zone de omgeving van de site alleen maar worden verbeterd voor de mens (herbepaling van de toegang tot de parking, aanleg van ontmoetingsruimten enz.).

Er dient opgemerkt dat de gemengdheid en de dichtheid op de site na het project op dit ogenblik niet kunnen worden voorspeld, en dus ook niet het potentieel voor de sociale relaties en sociale controle.

3.5 Biologische diversiteit, fauna, flora

Bestaande toestand

De beoogde site behoort niet tot de 14 natuurreservaten en 2 bosreservaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hij is ook geen groene ruimte die wordt beheerd door Leefmilieu Brussel en is niet gelegen in de directe omgeving van een dergelijk park.

Op de site staan geen opmerkelijke bomen.

Volgens de biologische waarderingskaart (BWK)³ worden de site waarvoor de gedeeltelijke opheffing wordt gevraagd en de directe omgeving ervan beschouwd als gebieden met een beperkte biologische waarde. Er bevinden zich geen centrale zones of gebieden van groot belang binnen de perimeter of in de directe omgeving ervan.



Figuur 8 : Biologische waarde van de site (bron: Leefmilieu Brussel, 2022)

Effecten op de biodiversiteit

De opheffing van het BBP zal geen aanzienlijke negatieve effecten hebben op de biodiversiteit. De enige bepalingen van het BBP die een impact hebben op de biodiversiteit zijn deze die voorzien in het aanplanten van bomen in delen van de verkeerszones. Ze zijn echter niet erg beperkend en een groot deel van het voorwerp van de studie mag worden verhard.

De gedeeltelijke opheffing biedt de mogelijkheid om de beplanting te herzien en rijkere en biologisch interessantere soorten te integreren die de biodiversiteit ten goede komen.

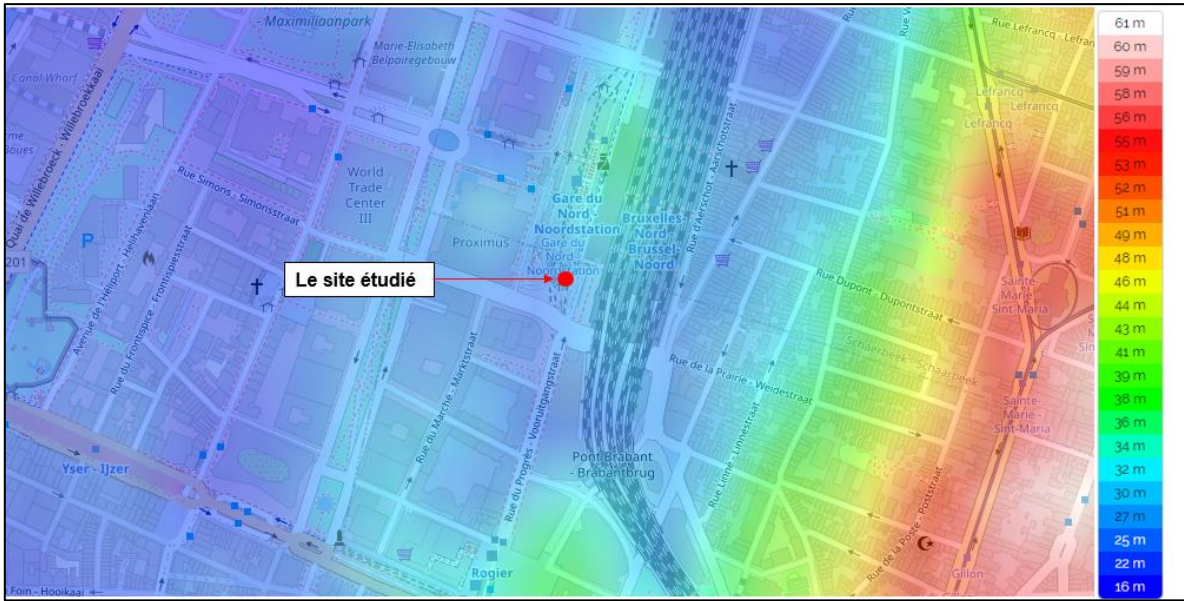
3.6 Bodem en grondwater

Bestaande toestand

Onderstaande figuur toont de lokale topografie van de site.

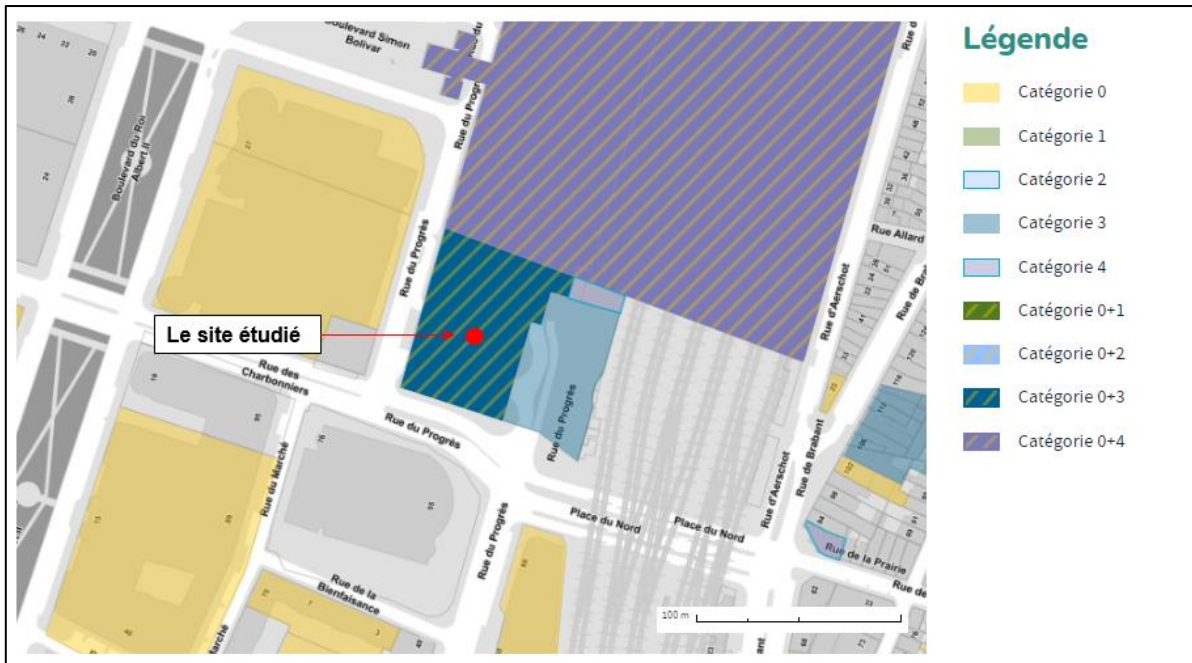
Het hoogste punt ligt op ongeveer 28 m. De lokale topografie kan dus als vrij plat worden gekenmerkt en varieert tussen 28 m en 25 m hoogte.

³ De biologische waarderingskaart (BWK) is een middel om de natuurwaarde in het Gewest op te volgen en te objectiveren. Deze kaart toont de gebieden met een (zeer) hoge biologische waarde in het Brussels Gewest. Het zijn de gebieden die in belangrijke mate bijdragen aan de bescherming van de regionale biodiversiteit (fauna, flora en natuurlijke habitats). - *Atlas (leefmilieu.brussels)*



Figuur 9 : Lokale topografie (bron: <https://fr-be.topographic-map.com/maps/io3/Bruxelles/>)

De bodemtoestand wordt geïllustreerd in de volgende figuur.



Figuur 10 : Bodemtoestand (bron: Leefmilieu Brussel, 2022)

Op grondniveau kan de bestudeerde site worden ingedeeld in twee verschillende categorieën. Eén perceel behoort tot categorie 3 en één perceel tot categorie 0+3. Het perceel in het oosten (categorie 3) is een verontreinigd perceel zonder risico. Er zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd die hieronder worden besproken.

Type d'étude	Numéro de dossier	Date de réalisation de l'étude
Etude détaillée	SOL/00524/2011	03/2017
Etude de risque	SOL/00524/2011	03/2017
Evaluation finale de la gestion du risque	SOL/00524/2011	06/2020
Rapport intermédiaire d'assainissement	SOL/00524/2011	05/2021

Het tweede perceel behoort tot de categorie 0+3. Percelen van categorie 0 zijn die waar een risicoactiviteit werd of wordt uitgevoerd. De bodemverontreiniging is er niet bewezen, zodat op bepaalde specifieke momenten (verkoop van het perceel, overdracht of stopzetting van de activiteit enz.)

bodemonderzoeken moeten worden uitgevoerd om na te gaan of de bodem al dan niet verontreinigd is (en in een andere categorie kan worden opgenomen).

Afgaande op de gegevens van Leefmilieu Brussel ligt de grondwaterlaag op meer dan 2 m-mv. Volgens de topografische kaart zou het grondwater stromen in zuidwestelijke richting.

Effecten op de bodem en het grondwater

Bij normaal bedrijf zullen de verkeersfuncties op de site waarschijnlijk geen effecten hebben op de bodemkwaliteit.

De huidige regelgeving zorgt voor controle en voorkomt mogelijke bodemverontreiniging. De opheffing van het BBP zal geen negatieve effecten hebben in dit domein; Het BBP bevat geen specifieke bepalingen inzake grondwaterbeheer of bodemverontreiniging.

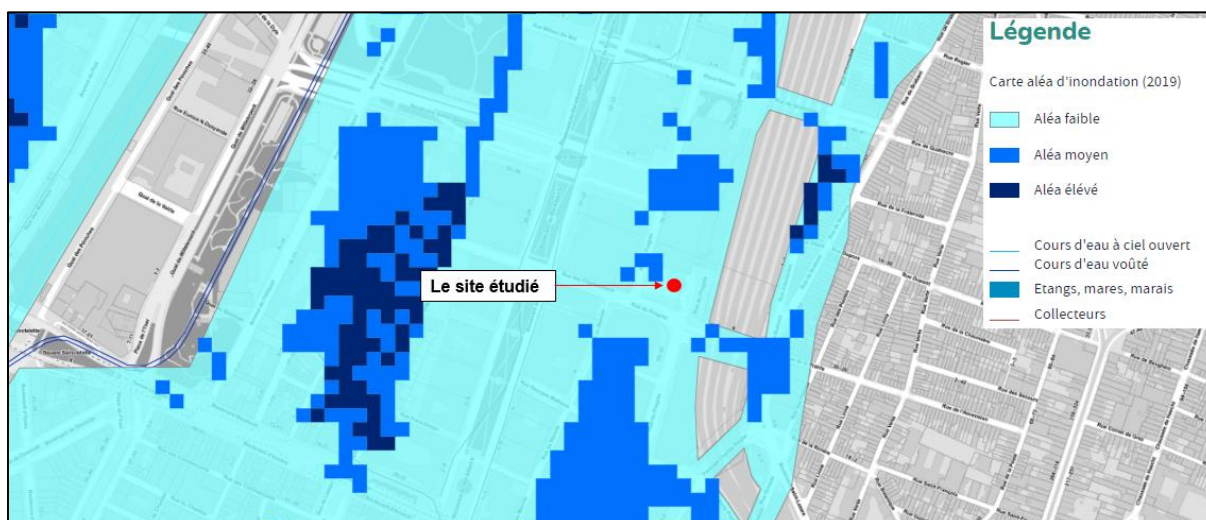
De gedeeltelijke opheffing zal het mogelijk maken de inrichting van de site te herzien. Er moeten dus specifieke bodemonderzoeken worden verricht.

3.7 Leidingwater, afvalwater en regenwater

Bestaande toestand

De gemeente Sint-Joost-ten-Node wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de overwelfde Zenne die onder het Maximiliaanpark stroomt. Niet ver van de bestudeerde site ligt ook het kanaal. Er zijn geen waterpunten of waterlopen die de bestudeerde site doorkruisen.

Volgens de overstromingsgevaarkaart van Leefmilieu Brussel is er een laag en op sommige plaatsen gemiddeld overstromingsrisico.



Figuur 11 : Overstromingsgevaarkaart (bron: Leefmilieu Brussel, 2022)

De bestudeerde site is in het algemeen ondoorlatend en omvat slechts enkele beplante zones (zes bomen) in de directe omgeving. De ondoorlatendheid bedraagt vandaag meer dan 95%; alleen de voeten van de laanbomen zijn onverhard.

Effecten op het leidingwater, het afvalwater en het regenwater

Het BBP bevat momenteel geen specifieke bepalingen inzake waterbeheer.

De gedeeltelijke opheffing van het BBP kan leiden tot een bevolkingstoename vanwege de komst van nieuwe functies. Deze nieuwe bevolking zal waarschijnlijk de waterbehoefte/het waterverbruik veranderen. Deze behoeften zijn echter sterk afhankelijk van het soort project en kunnen momenteel niet worden geraamd.

De opheffing zal echter ontharding van het gebied mogelijk maken (afhankelijk van het project) en dus mogelijkheden bieden voor een gunstig regenwaterbeheer in deze sterk verstedelijkte context.

BBP nr. 26 'Wijk van het Noordstation' | Ontwerp van gedeeltelijke opheffing **Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.**

3.8 Luchtkwaliteit

Bestaande toestand

Over het algemeen is de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vrij slecht in de dichtbevolkte stedelijke gebieden waar nog veel verkeer met verbrandingsmotoren plaatsvindt. Deze kwaliteit is nog slechter als de openbare ruimten weinig natuurlijke ventilatie en/of beplanting hebben, wat vandaag het geval is.

Onderstaande figuur toont de kaart van de ‘‘Gemiddelde concentraties van black carbon (BC)’ die in 2016 werd opgesteld door Leefmilieu Brussel. De kaart wordt beschouwd als een indicator voor de vervuiling in de stad en geeft de hoeveelheid fijn stof aan waarvan de diameter 10 tot 500 nm bedraagt. De studie werd uitgevoerd in de belangrijkste straten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de ochtend- en avondspitsuren in de periode 2014-2016.

In de directe omgeving van de bestudeerde site werden vrij lage concentraties aan black carbon gemeten.



Figuur 12 : Kaart van black carbon (bron: Leefmilieu Brussel, 2022)

Effecten op de luchtkwaliteit

Het BBP bevat geen specifieke bepalingen inzake luchtkwaliteit.

De opheffing van het BBP zal de luchtkwaliteit beïnvloeden in die zin dat de integratie van nieuwe functies mogelijk wordt die de kenmerken van het huizenblok kunnen veranderen.

Een herinrichting van het huizenblok (door integratie van andere functies) zal de bronnen van verontreiniging als gevolg van het verkeer en het parkeren van bussen en taxi's verminderen.

3.9 Energie

Bestaande toestand

Het huidige energieverbruik op de site, die wordt ingenomen door een verkeerszone (en zones voor taxi's en bussen), is waarschijnlijk nul.

Effecten op de energie

Het BBP bevat geen voorschriften in dit domein.

Nieuwe inrichtingen zouden een impact kunnen hebben op het energieverbruik. Evenwel dient opgemerkt dat de omvang en de effecten van de wijzigingen momenteel moeilijk kunnen worden voorspeld, maar dat de nieuwe gebouwen zullen moeten voldoen aan de huidige EPB-normen.

De integratie van nieuwe functies maakt de herstructurering van de omgeving van de site mogelijk en die omgeving kan alleen maar worden verbeterd gezien de vooruitgang die werd geboekt in projectontwerp (klimaatarchitectuur ...), het gebruik van niet-vervuilende materialen, isolatie enz.

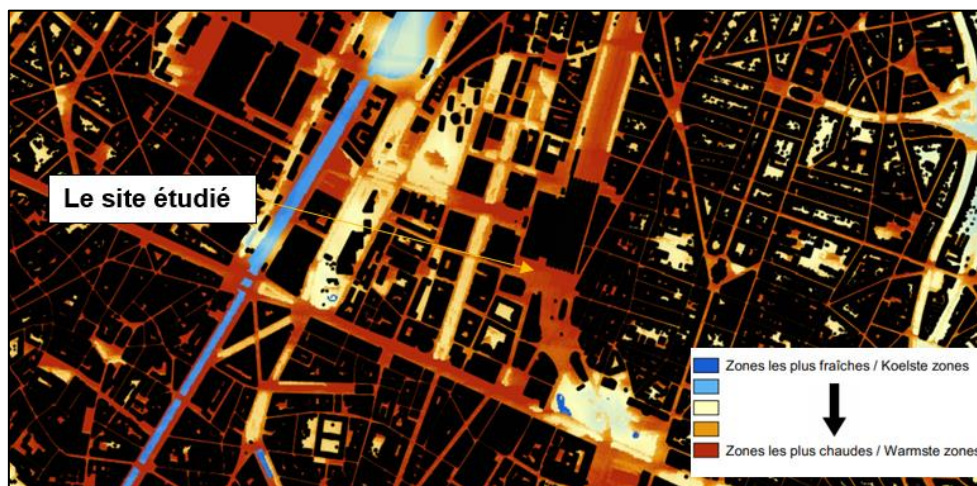
3.10 Klimaat en microklimaat

Bestaande toestand

Hitte-eilanden

Onderstaande figuur werd ontleend aan een studie die in opdracht van Leefmilieu Brussel werd uitgevoerd door de *Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek* (VITO). De VITO bracht de koelte-eilanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in kaart met het doel om de koelste zones aan te duiden en die tijdens periodes van grote hitte aan te bevelen en te benadrukken waar zich de hitte-eilanden bevinden.

De perimeter van de site is gelegen in de buurt van de warmste zones van Brussel.



Figuur 13 : Uittreksel uit de kaart van de koelte-eilanden (bron: Leefmilieu Brussel, 2022)

Windcomfort

De dominerende winden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn afkomstig uit het zuidwesten. De bebouwing in die richting heeft geen bijzondere oriëntatie of structuur die de luchtstroom op de site beïnvloedt. De bestaande gebouwen in de omgeving van de site zijn echter zeer hoog, waardoor de wind mogelijk wordt versneld vanwege het corridor-effect.

Bezinning

De hoogte van de naburige gebouwen is voldoende groot om een aanzienlijke invloed te hebben op de bezinning en de temperatuur in de zone.

Nachtelijke verlichting

De Vooruitgangsstraat en andere wegen worden homogeen verlicht door rechte stalen lantaarnpalen. Op de site staan verschillende straatlantaarns aan de toegangen tot het station, de taxistandplaatsen en de bushaltes.

Effecten op het klimaat en het microklimaat

Het BBP bevat geen voorschriften die een invloed kunnen hebben op het microklimaat.

BBP nr. 26 'Wijk van het Noordstation' | Ontwerp van gedeeltelijke opheffing
Erreur ! Nom de propriété de document inconnu. Erreur ! Nom de propriété de document inconnu. Erreur ! Nom de propriété de document inconnu.

Als er gebouwen zouden komen, kan de schaduwvorming worden gewijzigd.

De opheffing van het BBP zou bovendien een gunstig effect kunnen hebben op de klimaatfactoren dankzij de uitvoering van voorzieningen zoals groendaken of groene ruimten. De verdamping veroorzaakt door de beplanting heeft immers een positief effect op enerzijds de temperatuur en anderzijds de luchtvochtigheid.

3.11 Geluids- en trillingsomgeving

Bestaande toestand

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een kadaster van het globale verkeersgeluid (multi-blootstelling) dat ter beschikking wordt gesteld door Leefmilieu Brussel. Het is gebaseerd op een modellering van de geluidsniveaus van de verschillende vervoerswijzen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze geluidsniveaus worden gemodelleerd volgens verschillende Europese indicatoren, L_{den} , L_{night} . De laatste bijgewerkte kaarten zijn representatief voor de toestand in 2016.

Volgens de multi-blootstellingskaart (die hierna wordt weergegeven) worden op de site hoge geluidsniveaus L_{den} genoteerd. De aanwezige waarden liggen tussen 65 dB(A) op sommige plaatsen en 70 dB(A). De site is in het algemeen eerder lawaaierig vanwege de nabijheid van het Noordstation en de verbindingssassen.

De bestaande geluidshinder in de perimeter is dus hoofdzakelijk te wijten aan het weg- en spoorwegverkeer.



Figuur 14 : Multi-blootstellingskaart L_{den} (bron: Leefmilieu Brussel, 2016)

Effecten op de geluids- en trillingsomgeving

Het BBP bevat geen specifieke voorschriften in dit domein.

De opheffing van het BBP zal waarschijnlijk veranderingen teweegbrengen in het huizenblok doordat bijvoorbeeld nieuwe structurerende inrichtingen worden toegevoegd. Dat kan een impact hebben op de geluids- en trillingshinder.

De huidige inrichting van deze zones vertaalt echter een verouderde stedenbouwkundige visie. Als deze zones worden gehestructureerd, kan de geluidsomgeving van de site alleen maar verbeteren gezien de vooruitgang die is geboekt in projectontwerp (aanleg van stiltegebieden, gebruik van geluidsarme, isolerende of niet-weerkaatsende materialen enz.).

3.12 Beheer van hulpbronnen en afvalstoffen

Bestaande toestand

De site van het project wordt uitsluitend ingenomen door een verkeersweg. Er wordt geen afval geproduceerd, maar hier en daar kan wel afval worden waargenomen.

Volgens Net Brussel wordt restafval twee keer per week opgehaald (woensdag- en zaterdagochtend). PMD en papier en karton worden eenmaal per week opgehaald op woensdagochtend. Groenafval en organisch afval (oranje zak) worden eenmaal per week opgehaald op woensdagnamiddag.

Effecten op het beheer van de afvalstoffen

Het BBP bevat geen specifieke bepalingen inzake het beheer van afvalstoffen.

De gedeeltelijke opheffing van het BBP zal leiden tot een potentiële bevolkingstoename en de komst van nieuwe functies. De hoeveelheid geproduceerd afval en de modaliteiten voor het afvalbeheer op de site kunnen daardoor worden gewijzigd. Deze behoeften zijn echter sterk afhankelijk van het soort project en kunnen momenteel niet worden geraamd.

4 Besluiten

Uit het onderzoek van de waarschijnlijke effecten van de gedeeltelijke opheffing van het plan in de verschillende domeinen blijkt dat de gedeeltelijke opheffing waarschijnlijk niet zal leiden tot bijkomende significante negatieve milieueffecten in vergelijking met het behoud van het plan (referentiescenario). Het administratiegebied volgens het GBP kan weliswaar bijkomende risico's met zich meebrengen voor het leefmilieu, maar biedt ook nieuwe mogelijkheden voor met name de herstructurering van het bebouwde weefsel en de open ruimten en voor de functionele gemengdheid en activering van de benedenverdiepingen van deze wijk. De voordelen van de gedeeltelijke opheffing zijn groter dan die van het plan zelf aangezien de betrokken verkeerszone in de huidige staat geen 'goede inrichting van de plaats' mogelijk maakt.

Bovendien moet elk project dat valt onder de bijlagen A en B van het BWRO en/of waarbij inrichtingen van klasse 1A en/of 1B betrokken zijn, het voorwerp uitmaken van een effectenbeoordeling in het kader van de vergunningsaanvragen.