

Hieronder vindt uw de advies voor de PU 52136:

Overwegende dat de aanvraag zich situeert in een zone die als structurerende ruimte op het gewestelijk bestemmingsplan wordt aangeduid;

Overwegende dat het om een nieuwe aanvraag van een ondergrondse parkeergarage voor gemotoriseerde voertuigen en fietsen gaat;

Overwegende dat de aanleg van het plein boven de ondergrondse parkeergarage geen onderdeel is van de aanvraag;

Overwegende dat de aanleg van het plein zo min mogelijk gehypothekeerd dient te worden door het huidige project;

**Procedure:**

Overwegende dat het hier gaat om een gemengd project dat zowel onderhevig is aan een Milieuvergunning- als aan een Stedenbouwkundige vergunning ;

Overwegende dat het hier gaat om een unieke vergunningsaanvraag met een eensluitend advies van de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen voor het Dodenmonument;

**Adviesaanvragen:**

Overwegende dat volgende adviesaanvragen werden gevraagd:

- Brussel Mobiliteit
- Leefmilieu Brussels
- MIVB
- VIVAQUA
- Directie Cultureel Erfgoed
- Bouwmeester
- ASTRID
- Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen
- AccessAndGo

**Gekregen adviezen:**

Gelet op het gunstig en voorwaardelijk advies van de MIVB, van 18/10/2021;

Gelet op het gunstig en voorwaardelijk advies van ASTRID, van 21/09/2021;

Gelet op het gunstig en voorwaardelijk advies van Brussel Mobiliteit, van 12/10/2021;

**Openbaar onderzoek:**

Overwegende dat het Openbaar Onderzoek werd gehouden in de Gemeente Anderlecht van 19/09/2021 tot 18/10/2021;

Overwegende dat de 11 reacties en aanvragen om gehoord te worden tijdige werden ingediend;

Overwegende dat volgende reacties eveneens werden bekomen: GRACQ en IEB;

Overwegende dat de opmerkingen uit deze twee reacties werden geïntegreerd in de opmerkingen betreffende het Openbaar Onderzoek;

Overwegende dat de reacties, of zij nu tegen dit verzoek zijn, het ondersteunen of de aandacht willen vestigen op bijzondere/aanvullende aspecten, voornamelijk de nadruk leggen op:

**1. Algemeen:**

De in vraag stelling van de noodzaak van een nieuwe ondergrondse parking:

- Er zijn voldoende alternatieve vervoerswijzen om het plein en de omliggende straten te bereiken, zowel wat openbaar vervoer als actieve modi betreft;
- Er is reeds voldoende parkeergelegenheid beschikbaar, zowel on- als off-Street (Coovi, Erasmus, Lennik, openbaar domein: 940 plaatsen in een straal van 300m rond het plein, );
- Concrete voorstellen voor terreinen waar een alternatieve bovengrondse parking zou kunnen worden ingepland;

- De goede bereikbaarheid van deze parkings met het openbaar vervoer;
- Vraag om parkeerplaatsen te delen met bv. grootwarenhuizen;
- De vraag om het bestaande parkeerareaal beter te benutten;
- Het wagengebruik in Brussel neemt af;
- Wellicht zal het wagengebruik verder afnemen tijdens de bouw van de parking en zal deze bij de oplevering van de werken voorbijgestreefd zijn;
- De vraag hangt samen met de plaats van de wagen als individueel vervoersmiddel in de stad;
- De bouw van een ondergrondse parking legt de functie van parking onomkeerbaar vast, ondergrondse parkings zijn moeilijk te herbestemmen;

De in vraag stelling van de ligging:

- Het project sluit niet aan op plus- of comfortwegen voor auto's in het GoodMove plan;

Steun voor het idee van een ondergrondse parking:

- Het stockeren van wagens ondergronds biedt meer ruimte bovengronds;
- De parking is een initiatief dat de buurt in overeenstemming brengt met de mobiliteit van de 21<sup>ste</sup> eeuw;

De in vraag stelling van de noodzaak van de parking voor de buurt:

- Het merendeel van de bezoekers van de Wayezstraat komt met het openbaar vervoer;

Vraag om het project te integreren in een breder, coherent kader:

- Het gebrek aan een overkoepelde stedenbouwkundige visie, noch wat betreft het plein zelf, noch betreft eventuele toegangen tot de geplande parking;
- Het ontbreken van een gemeentelijk mobiliteitsplan;

## 2. **Mobiliteit:**

De parking is een bedreiging voor de plannen om van de buurt rond het Dapperheidsplein een verkeersluwe maas te maken (in overeenstemming met GoodMove):

- Het Dapperheidsplein bevindt zich middenin een verkeersluwe maas;
- Het doel van een verkeersluwe maas is om het autoverkeer in die zone te verminderen en te vertragen en enkel lokaal verkeer toe te laten;
- Nieuwe parkeerplaatsen op één plek geconcentreerd zullen een aanzuigeffect hebben;
- De bouw van een grote bezoekersparking met 228 parkeerplaatsen gaat lijnrecht in tegen de

- doelstelling om het autoverkeer in de zone Anderlecht Centrum te verminderen;
- Parkeervoorzieningen voor bezoekers zouden moeten aangelegd worden langsheen de grote assen voor doorgaand verkeer zodat de bestuurders die naar een parkeerplaats zoeken niet doorheen woonwijken moeten circuleren;
- Het ontbreken van een afradingssysteem in het geval dat de parking volzet is;
- Het ontbreken van zowel een gemeentelijk mobiliteitsplan als een gemeentelijk parkeerplan;
- De bouwverf zal voor verkeershinder zorgen op het onderliggend wegennet;
- Het project voorziet 272 parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer (moto's moeten worden meegerekend);
- Vraag om de bereikbaarheid van de huizen en garages in de omliggende straten te garanderen;
- Het autoverkeer is in Anderlecht tussen 2005 en 2020 toegenomen, dit project zal deze trend versterken;

De on-overeenstembaarheid met GoodMove:

- Het project strookt met de doelstellingen om het autogebruik met 24% en het doorgaand verkeer met 34% te verminderen tegen 2030;

De parking heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en het comfort van de actieve weggebruikers:

- De oversteekbaarheid voor voetgangers en PBM van de Wayezstraat is slecht tot zeer slecht;
- De voorziene in- en uitrit zullen deze situatie nog verergeren;

- De voorziene in- en uitrit kruisen de belangrijke looproute van de Wayezstraat naar het metrostation Sint-Guidon;
- Het is zeer onwaarschijnlijk dat voetgangers de door de milieu-effectenstudie voorgestelde looproute zullen volgen die om het monument heen loopt en 20 meter langer is dan de looproute die de in- en uitritten kruist;
- Het doel van een verkeersluwe maas is om het autoverkeer in die zone te verminderen en te vertragen en enkel lokaal verkeer toe te laten;
- Nieuwe parkeerplaatsen op één plek geconcentreerd zullen een aanzuigeffect hebben;
- De voorziene in- en uitrit kruisen met de Gewestelijke Fietsroute B;
- Het dossier bevat geen plannen van de bovengrondse kruising;
- De voorziene in- en uitrit kruisen de belangrijke looproute van de Wayezstraat naar het metrostation Sint-Guido;
- Het is zeer onwaarschijnlijk dat voetgangers de door de milieu-effectenstudie voorgestelde looproute zullen volgen die om het monument heen loopt en 20 meter langer is dan de looproute die de in- en uitritten kruist;

#### De parking heeft negatieve gevolgen voor de performantie van tram 81:

- Het milieueffectenrapport (hoofdstuk 1, p.20) vermeldt dat de verzadigingsgraad van het kruispunt Wayezstraat x Dapperheidsplein x Dorpsstraat/De Formanoirstraat hoger zal liggen dan de drempelwaarde van 80% voor vlot verkeer;
- De afwikkeling van dit kruispunt zal dus vertraagd verlopen in de avondspits;
- Tegelijkertijd zal de tram zijn aparte bedding op dit kruispunt verliezen;
- Het voorgestelde project zal dus een negatieve impact hebben op de stiptheid en doorstroming van tram 81;
- Het is niet duidelijk uit het dossier hoe autoverkeer pro-actief ontmoedigd zal worden te rijden naar het Dapperheidsplein wanneer de parking volzet is;

#### De parking heeft negatieve gevolgen voor autogebruikers:

- De inplanting van de in- en uitrit met toegang vanaf het kruispunt Wayezstraat-Dapperheidsplein-Dorpsstraat-De Formanoirstraat-Anderlechtse Weggevoerdestraat voegt een extra complexiteit toe aan een reeds zeer onoverzichtelijk kruispunt waar 4 wegen samenkomen;

#### De fietsenparking lijkt niet ingericht conform het fietsvademeccum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- Er lijkt slechts twee meter voorzien voor de fietsenplaatsen en twee meter breedte voor het gangpad;
- Het fietsvademeccum raadt 2,5m aan voor een fietsenplaats waarbij de fietsen haaks op het gangpad geplaatst worden en minimum 3m voor het gangpad.
- Er worden ook fietsen getekend tot tegen de wanden wat niet mogelijk is volgens het vademecum;
- Het type beugels moet vermeld worden;

### **3. Stedenbouw:**

#### De parking heeft negatieve gevolgen op vlak van stedenbouw, patrimonium en ruimtelijke ordening:

- Een deel van het plein wordt opgeofferd voor de inrichting van de in- en uitrit waardoor een eventuele voetgangerszone met ondergrondse parking kleiner zal zijn dan een voetgangerszone zonder;
- Het zuidelijke deel van het plein tussen het monument en de Formanoirstraat zal een minder goede verblijfskwaliteit hebben en doordat verschillende looplijnen onderbroken worden zal de aansluiting van de voetgangerszone op de omliggende straten minder kwalitatief;
- De parking verhindert eventuele toekomstige projecten om het huizenblok op de hoek Sint-Guidostraat-Dapperheidsplein te vervolledigen;
- De panden met adres Dapperheidsplein n° 1 en 2 zullen door de inplanting van de inrit nooit een kwalitatief terras kunnen aanleggen waardoor een toekomstige revitalisatie van het plein door nieuwe horecagelegenheden verhinderd wordt;
- De parking zal een beperkende impact hebben op de herinrichtingsmogelijkheden van het plein;

#### Erfgoed en architecturale kwaliteit:

- De toegangshelling tot de parking pas niet in de esthetiek van het plein;
- Door de toegangen tot de parking komt het beschermd monument minder tot zijn recht;
- De BMA werd niet geraadpleegd in aanloop van de bouwvergunningsaanvraag, dit gebeurde enkel na indiening van de aanvraag;

- De erfgoedaspecten, waaronder het demonteren en stockeren van het beschermd monument werden goed in rekening gebracht;

#### Betreft het opwaarderen van de buurt:

- Is het creëren van een ondergrondse parking de enige mogelijkheid om de buurt op te waarderen;
- Het project is contraproductief voor de ontwikkeling van het historisch centrum;
- Het project brengt mogelijk gentrificatie met zich mee;
- Stijging van de vastgoedprijzen;

#### **4. Mens en milieu:**

##### De parking heeft negatieve gevolgen voor het milieu en de biodiversiteit:

- Diepwortelende bomen zullen nooit mogelijk zijn op het plein;
- In de ondiepe laag gronddekking zal waarschijnlijk onvoldoende water aanwezig zijn voor de beplanting op het plein;
- Een gronddekking van 1m heeft dus belangrijke nadelen voor de mogelijke toekomstige herinrichting en beplanting van het plein;
- De parking verhindert regenwaterinfiltratie;
- De parking zal bijdragen aan het hitte-eiland effect op het Dapperheidsplein;
- De combinatie van weinig (en ondiep wortelend) groen met een dunne dekkingslaag van slechts 1 meter bovenop een betonnen dak zal bijdragen aan het hitte-eiland effect op het Dapperheidsplein en dus ervoor zorgen dat het plein sneller opwarmt;
- Zonder parking kan het Dapperheidsplein meer plaats bieden aan groenzones en hoogstammen;
- De parking zal voor een toename van het verkeer zorgen en bijgevolg meer luchtvervuiling veroorzaken;
- De bouw van deze parking zal een grotere CO<sub>2</sub>-uitstoot teweegbrengen dan de bouw van een bovengrondse parking;

##### De effecten op sociaal-economisch vlak:

- De bouw van de parking zal verantwoordelijk zijn voor een zeer lange duurtijd van de werken (2 jaar vooropgesteld);
- De bouw van de parking zal een grote impact hebben op de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid van de buurt in de periode van het uitgraven van de bouwput;
- Indien geopteerd zou worden voor de herinrichting van het Dapperheidsplein zonder ondergrondse parking zouden er maar liefst 2660 à 2670 vrachtwagens minder nodig zijn doordat er geen grondverzet nodig is;
- De hogere bouwkost van een ondergrondse parking t.o.v. een bovengrondse parking op een andere locatie;
- De hogere parkeertarieven in de ondergrondse parking in vergelijking met de parkeerplaatsen langs de openbare weg kunnen zorgen voor sociale uitsluiting;
- Stijging van de vastgoedprijzen kan zorgen voor exclusie;

##### Overlast van de werken:

- De bouwwerf zal overlast veroorzaken op volgende vlakken: geluid, stof, werfverkeer;
- Vraag betreft de duur van de werken, Parking Flagey duurde meer dan 8 jaar;
- Bezorgdheid betreft de stabiliteit van de omliggende gronden en gebouwen;
- De verplichte archeologische opgravingen zullen de werken vertragen;

##### Informatie/participatie:

- Buurtbewoners werden niet betrokken bij de totstandkoming van het project, er wordt maar sporadisch naar hen gerefereerd in het dossier;

#### **5. Effectenstudie:**

- De verkeersimpact van het project op de buurt ten noorden van het Dapperheidsplein werd niet onderzocht;
- De verkeersimpact van het project had onderzocht moeten worden in een bredere zone;
- De geveerksluwe maas wordt evenmin vermeld in de Effectenstudie;

- De huidige Effectenstudie is een aanpassing van het vorige Effectenrapport, van de ingetrokken aanvraag, de verkeerstellingen zij inmiddels gedateerd;
- Er werden geen nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd en deze zouden in geen geval representatief zijn, gezien er tijdens de covid-golven minder verkeer was;

#### **AVG (GDPR):**

- Het document “Lijst van Eigenaars” dat deel uitmaakt van het aanvraagdossier lijkt niet conform met de algemene verordening gegevensbescherming;
- Hebben al deze eigenaars toestemming gegeven voor de verzameling en publicatie van hun gegevens in het kader van de procedure van het openbaar onderzoek?

#### **Andere:**

- De vraag tot het verwerven van een aantal parkeerplaatsen in de ondergrondse parking ter compensatie van een door de toegang tot de parking (gedeeltelijk) gehypothekeerd horeca-terras;
- In wat is het nieuwe project anders dan het vroegere – inmiddels ingetrokken – project?;

#### **MOTIVATIE:**

##### **Algemeen:**

Overwegende dat het project kadert in een breder renovatieproject van het historisch centrum van Anderlecht, met inbegrip van de Wayezstraat;

Overwegende dat het opwaarderen van het Centrum een gemeentelijk voornemen is dat werd aangekondigd en bevestigd door het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) (RB 26/03/2015) en de studie Centrum - Revitalisering van het hypercentrum van Anderlecht (goedkeuring van de gemeenteraad 19/10/2017), die voortvloeit uit het GemOP;

Overwegende dat de heraanleg van de Wayezstraat (MIVB-vergunning in uitvoering), de aanleg van de ondergrondse parkeergarage onder het Dapperheidsplein en de heraanleg van het Dapperheidsplein (architectuurwedstrijd in uitvoering) deel uitmaken van de herwaardering van het centrum;

Overwegende dat hun ontwerp en uitvoering de coördinatie tussen de projecteigenaars tijdens de uitvoering vereist;

Overwegende dat de Wayezstraat een belangrijke as is die Kuregem en de kanaal zone verbindt met de Sint-Guido wijk;

Overwegende dat het project gedeeltelijk bedoeld is om de geschrapte parkeerplaatsen langs de Wayezstraat evenals de bestaande parkeerplaatsen op het Dapperheidsplein en de directe omgeving ondergronds te compenseren;

Overwegende dat hiermee de toegankelijkheid van de buurt voor alle vervoersmodi gegarandeerd wordt;

Overwegende dat het project wel degelijk past in een bredere context wat stedenbouw, mobiliteit en erfgoed betreft;

Overwegende dat de parkeertarieven voor het parkeren in het openbare domein wordt bepaald door regionale verordeningen; dat de opvolging en de harmonisatie van de parkeertarieven voor boven- en ondergrondse parkeerplaatsen zal bijdragen tot de vermindering van de parkeerdruk in de wijk;

##### **Mobiliteit:**

Overwegende dat de verkeersafwikkeling grondig bestudeerd werd in de Effectenstudie;

Overwegende dat het huidig project als beste alternatief van de onderzochte mogelijkheden;

Overwegende dat beperkte aanpassingen nog mogelijk zijn;

Overwegende dat een hypothetisch aanzuigefect van de parking gecompenseerd wordt door geschrapte parkeerplaatsen in de heraangelegde Wayezstraat alsook door de te schappen huidige parkeerplaatsen op het Dapperheidsplein en haar directe omgeving;

Overwegende dat de ondergrondse parkeergarage bestemmingsverkeer binnen de maas van het centrum genereert (cfr. Good Move);

Overwegende dat de signalisatie naar de parkeergarage vóór de toegangswegen tot het centrum zullen worden geplaatst om de gebruikers in te lichten over het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergarage;

Overwegende dat het bestemmingsverkeer verenigbaar is met de aanleg van een woonerf (cfr MIVB-vergunning) op het Dapperheidsplein en met de bestaande voetgangersfietsroute (hoek Wayez-Dorps-Formanoir);

Overwegende dat het wenselijk is doorlopende voetpaden in de continuïteit van de voetgangersroute van de Wayezstraat te voorzien, teneinde deze te beveiligen;

Overwegende dat er eveneens 80 fietsparkeerplaatsen worden voorzien in het project;

Overwegende dat deze fietsberging beveiligd is;

Overwegende dat het nodig is het vademecum voor fietsstallingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te respecteren;

### **Openbare Ruimte:**

Overwegende dat de technische elementen geïntegreerd werden in de circulatiekokers (toegangen);

Overwegende dat de ruimt-inname van een ondergrondse parking compact is;

Overwegende dat er bijgevolg meer bovengrondse openbare ruimte wordt vrijgegeven in de nabije omgeving dan dat er ondergrondse ruimte wordt ingenomen;

Overwegende dat de aanleg van ondergrondse parkeergelegenheid onder een autovrij- of autoluw plein geen nieuwe techniek is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat gelijkaardige projecten gerealiseerd werden aan het Flagey- of Spiegelplein;

Overwegende dat dit type infrastructuur haar nut bewees;

Overwegende dat ook in andere steden in binnen- en buitenland de combinatie van een autovrije bovengrond met een ondergrondse parking gangbaar is;

Overwegende dat dit type infrastructuur eveneens wordt aangelegd in erfgoedkundige contexten;

Overwegende dat de verschillende alternatieven voor de in- en uitgang van de parkeergarage en de diepte van de infrastructuur in de effectstudie geanalyseerd werden;

Overwegende dat de gekozen optie tegelijkertijd rekening houdt met de afmetingen en de capaciteit van de aangrenzende straten van het plein, de bestaande ondergrondse infrastructuren in de omgeving van het plein en de structuur van de nieuwe ondergrondse constructie zelf;

### **Milieu:**

Overwegende dat het project het milieu verbeterd daar het de mogelijkheid biedt om de vrijgekomen parkeerplaatsen bovengronds te vergroeven;

Overwegende dat het project de mogelijkheid schept om de Wayezstraat autoluw te maken;

Overwegende dat er een minderhinderplan voorzien wordt voor de werffase;

Overwegende dat de coördinatie tussen de verschillende werven in uitvoering moet worden verzekerd;

Overwegende dat milieueffecten onvermijdelijk zijn voor een groot bouwproject, maar dat deze gecompenseerd worden door de positieve externaliteiten;

### **Effectenstudie:**

Overwegende dat de Effectenstudie volledig verklaard werd;

Overwegende dat de bijgewerkte effectenstudie in het oorspronkelijke stedenbouwkundig attest van 2018 om de effecten van deze aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning te beoordelen, voldoet aan de bepalingen van het BWRO;

Overwegende dat het project niet werd aangepast na de volledig verklaring;

Overwegende dat de aanbevelingen van de Effectenstudie dienen te worden gerespecteerd;

Overwegende dat de resterende tikfouten in de effectenstudie materiële fouten zijn die geen gevolgen hebben voor het project;

### **Aanleg parking vs. heraanleg plein:**

Overwegende dat in de conclusies van de Effectenstudie wordt aangedrongen op overleg en afstemming met de bevoegde overheden en de ontwerpers van de bovenaanleg van het plein;

Overwegende dat de Effectenstudie stelt dat de parking geen aanzienlijke beperkingen oplegt op de mogelijkheden van de bovenaanleg;

Overwegende dat dit het mogelijk maakt om via overleg de afwerking en inpassing van de bovengrondse elementen in het geheel van het plein te integreren en ervoor te zorgen dat beide delen (ondergronds en bovengronds) maximaal op elkaar worden afgestemd;

Overwegende dat de ingraving van de parkeergarage de diepte van de teelaarde boven op de infrastructuur de stabiliteit van de constructie verzoent met de ontwikkeling van vegetatie op het plein;

Overwegende dat de heraanleg van het Dapperheidsplein het gehele plein betreft; dat het aldus mogelijk zal zijn recreatieve en culturele activiteiten te organiseren, en het openbare domein te gebruiken evenals hoge en lage vegetatie te voorzien;

Overwegende dat indien er bij vergunningverlening voor de ondergrondse parking en bijbehorende bovengrondse elementen geen duidelijk zicht is op de bovenaanleg van het plein, dient er minstens van de voortzetting van de bestaande activiteiten op het plein uitgegaan worden ;

Overwegende dat er dus wel een voorstel dient uitgewerkt te worden voor de parkeerkokers en dat deze op plan moeten voorzien worden, en niet enkel in de Effectenstudie ;

Overwegende dat de plaats en de structuur van de toegangspaviljoenen voor de actieve modi evenals de structuur en plaats van de in- en uitrit tot de parkeergarage in deze vergunningsaanvraag worden vastgesteld;

Overwegende dat de bovengrondse elementen geconcipieerd dienen te worden om zo discreet mogelijk in de toekomstige bovenaanleg geïntegreerd te kunnen worden;

Overwegende dat een modulaire constructie gewenst is;

Overwegende deze modulaire constructie niet enkel noodzakelijk is voor de esthetische integratie in het plein maar eveneens voor de functionele integratie;

Overwegende dat het moet mogelijk zijn, om, in functie van wat gevraagd zal worden voor de heraanleg van het plein, nieuwe elementen te integreren in of te koppelen aan, met name de noordelijke parkeerkoker;

Overwegende dat er de mogelijkheid bestaat om een nieuwbouw op de hoek van het Dapperheidsplein met de Sint-Guidostraat te voorzien, dit volgens de rooilijn van de twee bouwgevels;

Overwegende dat, indien deze nieuwbouw voorzien wordt, een integratie van de liftkokers in dit gebouw mogelijk moet zijn of worden ontworpen met het oog op de aanwezigheid van het paviljoen;

Overwegende dat, de liftkokers kunnen gewijzigd worden en opgeschoven;

Overwegende dat er dient geopteerd te worden voor een uniform en sober uitzicht en duurzame materialen;

Overwegende dat deze in harmonie moeten zijn met de aanwezige erfgoedelementen én de bovenbouw van het plein;

#### **Betreft de noordelijke lift- en toegangskoker:**

Overwegende dat de noordelijke lift- en toegangskoker in het perspectief ligt van de Sint-Guidokerk;

Overwegende dat het wel degelijk mogelijk is deze toegangskoker naar links op te schuiven;

Overwegende dat het naar links verschuiven van deze toegang ervoor moet zorgen dat deze binnen de vroegere rooilijn van het huizenblok valt;

Overwegende dat hierdoor de inrichting van de parking moet worden herbekeken;

Overwegende dat de fietsparkeerplaatsen hierdoor, althans gedeeltelijk, elders in de parking dienen te worden voorzien;

Overwegende dat het plaatsen van de noordelijke lift- en toegangskoker op de plek waar de fietsstallingen voorzien worden meerdere voordelen heeft:

- Vrijwaren van de historische perspectieven;
- Mogelijke integratie met een toekomstig bouwblok;
- Integratie van andere functies die geen of minder funderingen vergen, zoals een openbaar toilet;

### **Betreft de Zuidelijke lift- en toegangskoker:**

Overwegende dat de Zuidelijke lift- en toegangskoker eveneens in de perspectieven van het plein ligt;

### **Betreft de toegangshelling tot de parking:**

Overwegende dat de toegangshelling lang is en voornamelijk wordt uitgevoerd in een open sleuf;

Overwegende dat deze open sleuf een belangrijke visuele en ruimtelijke impact op het plein zal hebben, daar het een barrière vormt;

Overwegende dat wordt gevraagd te werken met een luifel boven op een deel van deze toegangssleuf om deze barrièrewerking te verzachten;

Overwegende dat deze luifel een belangrijkere visuele en ruimtelijke continuïteit van het plein zou garanderen;

### **Fietstoegangen:**

Overwegende dat zowel de toegangshelling als één de twee liften toegankelijk dienen te zijn voor fietsers, inclusief cargofietsen, inclusief dat de breedte van de lift, inclusief de deur, breed genoeg moet zijn;

### **Betreft de toegangskokers en de functies van het plein:**

Overwegende dat de toegangskokers de functies van het plein dienen te faciliteren;

Overwegende dat er zowel water- als elektriciteitsleidingen kunnen worden voorzien;

Overwegende dat deze installaties nuttig kunnen zijn voor onder meer: de markt en andere evenementen, als voor het sproeien van de beplanting;

Overwegende dat het integreren van deze nutsfuncties eveneens slaat op het integreren van een openbaar toilet;

Overwegende dat deze integratie dient onderzocht te worden;

### **Betreft de laag volle grond tussen de bovenkant van de parkeerdekplaat en het maaiveld:**

Overwegende dat de laag volle grond tussen de bovenkant van de parkeerdekplaat en het maaiveld van het plein zo dik mogelijk moet zijn om de ontwikkelen van vegetatie en hoogstammen mogelijk te maken;

Overwegende dat om deze laag volle grond te maximaliseren, de parking niet noodzakelijk lager moet worden aangelegd, daar bepaalde plafonds op 4m hoogte wellicht lager kunnen liggen;

Overwegende dat het aan de aanvrager is om voorstellen te formuleren om de volle grondlaag boven de parking te maximaliseren;

### **Betreft de plannen:**

Overwegende dat het dossier een plan van de toekomstige boven aanleg dient te bevatten;

Overwegende dat op dit plan volgende elementen dient te integreren:

- de boven aanleg van het plein boven en rond de geplande parking;
- detailzichten en fotomontages van zowel de lift- en traptogangen als van de toegangshelling;

Overwegende dat voor de boven aanleg van het plein wordt uitgegaan van de bestaande situatie (exclusief de toegangen tot de parking);

Overwegende dat deze bestaande situatie moet worden aangepast daar het behoud van de parkeerplaatsen en van de circulatie van gemotoriseerd verkeer op het plein in contradictie is met het project van aanleg van de parkeergarage;

Overwegende dat een plan bestaande situatie met toegangen tot de parking en zonder parkeerplaatsen aan het dossier dient te worden toegevoegd;

Overwegende dat de melding "de boven aanleg behoort niet tot de opdracht" uit de plannen geschrapt dient te worden;

### **Betreft omkeerbaarheid van de autoparkeerplaatsen:**

Overwegende dat, uit reeds uitgevoerde ondergrondse parkings onder pleinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waaronder het Spiegelplein, blijkt dat de parkeercapaciteit slechts gedeeltelijk benut wordt;

Overwegende dat in deze context de omvorming van autoparkeerplaatsen naar andere functies mogelijk moet zijn;

Overwegende dat het omdenken van een deel van de parkeerplaatsen noodzakelijk is;

Overwegende dat deze verhoogde flexibiliteit het project duurzamer maakt, daar de circulariteit ervan vergroot wordt;

Overwegende dat één autoparkeerplaats kan omgevormd worden naar meerdere fietsparkeerplaatsen;

**Conclusie :**

Overwegende dat er opmerkingen zijn geweest tijdens het openbaar onderzoek;

Overwegende dat deze opmerkingen werden geïntegreerd in het advies;

Overwegende dat er voldoende fietsenstallingen worden voorzien;

Overwegende dat bij het ontwerp van de fietsenstallingen rekening moet gehouden worden met het fietsvademecum voor fietsvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Overwegende dat er een effectenstudie werd uitgevoerd ter actualisering van de effectenstudie van 2018 en waaruit enkele aanbevelingen voortvloeien;

Overwegende dat deze aanbevelingen gevolgd moeten worden;

Overwegende dat de aanleg van het plein boven de ondergrondse parkeergarage geen onderdeel is van de aanvraag maar dat de compatibiliteit van onder- en boven aanleg (met inbegrip van de esthetiek van de paviljoenen en de reling van de toegangshelling) wel gegarandeerd dient te worden;

**GUNSTIG ADVIES** onder voorbehoud van een eensluitend gunstig advies van de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen betreffende het Dodenmonument;

-

**GUNSTIG EENSLUITEND ADVIES op voorwaarde:**

Dat de aanbevelingen van de effectenstudie (p.43 van de effectenstudie) gevolgd worden;

Dat de aanbevelingen van Brussel Mobiliteit eveneens gevolgd worden, uitgezonderd voor de voorgestelde uitbreiding van de rode zone;

Dat de adviezen van de DBDMH en ASTRID eveneens gerespecteerd worden;

-

**Algemeen:**

- Voldoende volle grond voorzien voor eventuele beplantingen;

-

**Betreft de organisatie van de parking:**

- De fietsparkeerplaatsen te voorzien conform het fietsvademecum en 80 plaatsen te garanderen;
- Zorgen dat de fietsparking vlot en comfortabel toegankelijk is door middel van twee toegangen:
  - waarvan ten minste één fietslift en een fietsshelling of trap met fietsgoot;
  - met een zo kort mogelijke af te leggen afstand tussen de publieke ruimte en de fietsstalling;
  - zonder sas;
- Aantonen dat een deel van de parking met autostaanplaatsen convertibel is naar fietsparking;

### Betreft de bovenaanleg

- Een aangepaste inrichting voor te stellen voor de bovenaanleg van het plein, die voldoet aan volgende voorwaarden:
  - Schrappen van de bovengrondse parkeerplaatsen en van de rijweg binnen de perimeter;
  - integratie van de bovengrondse parkingelementen in een plan;
- Zorgen dat de draagstructuur en de bovengrond voldoende stevig en aangepast is voor de behoeften aan vergroening met volwassen bomen;
- Zorgen voor doorlopende voetpaden in het verlengde van het voetpaden de Wayezstraat;
- Niet enkel het beschermende monument, maar eveneens het kunstwerk Gare O Canard zorgvuldig te verwijderen en te stockeren met het oog om een herintegratie van het beeld in de boven aanleg van het plein;

### Betreft Noordelijke lift- en toegangskoker:

Deze te verplaatsen binnen de rooilijn ervan uitgaand dat het bouwblok aan de Sint Guidostraat zou vervuld worden en detailplannen op te stellen;

De plannen voor alle parkeerniveaus aan te passen aan deze nieuwe uitwerking en plaatsing van de toegang;

### Betreft Zuidelijke lift- en toegangskoker:

Aantonen dat haar inplanting een zo minimaal mogelijk visuele impact heeft op de bovengrond en de perspectieven;

Indien er een verplaatsing voorzien wordt, de plannen voor alle parkeerniveaus aan te passen aan deze nieuwe uitwerking en plaatsing van de toegang;

-

### Betreft de toegangshelling:

De fietsvriendelijkheid te garanderen;

Een luifel te voorzien bovenop een zo groot mogelijk deel van de toegangssleuf;

De coating van deze luifel te voorzien in dezelfde materialen als het plein of via een extensief groen dak;

Een transparant alternatief voor te stellen voor de muren rond de toegangshelling;

-

### Betreft andere functies:

Onderzoeken of de nood aan publiek toegankelijke toiletten in het ondergrondse project kan opgevangen worden;

-

### Betreft de plannen:

Aangepaste plannen te voorzien en:

- De bovenaanleg van het plein in plan uit te werken (inclusief een definitief voorstel betreft de plaatsing van de toegangen);
- Zorgen voor doorlopende voetpaden in het verlengde van het voetpaden de Wayezstraat;
- Detailplannen, opstanden en fotomontages te voorzien voor de bovengrondse elementen (toegangen tot de parking);
- De plannen aan te passen aan de opgestelde voorwaarden;

De melding “de boven aanleg behoort niet tot de opdracht” uit de plannen schrappen;

-

Betreft Erfgoed:

Gelet op het artikel 245 van het BWRO betreffende de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning of van een verkavelingsvergunning die kan worden onderworpen aan bijzondere voorwaarden die verbonden zijn aan de bescherming van het archeologisch erfgoed

Overwegende de ligging van de betrokken percelen in het dorpscentrum van Anderlecht (Atlas van de archeologische ondergrond van het gewest Brussel, 8, Anderlecht, sites 27-46 ; <https://gis.urban.brussels> > Monumenten en Landschappen > Archeologisch Erfgoed)

Zal de vergunninghouder aan het aan het Departement Archeologisch Erfgoed van de Directie Cultureel Erfgoed de organisatie toelaten van een archeologische opgraving voorafgaand aan de graafwerken nodig voor het project (planning en modaliteiten af te spreken vanaf ontvangst van de vergunning; contact 02/432.84.13; [archeologie@urban.brussels](mailto:archeologie@urban.brussels))