



Gericht aan:

Stad Brussel
Departement Stedenbouw – Sectie Plan
Hallenstraat, 4
1000 Brussel

MILIEUEFFECTENRAPPORT

Het Gemeentelijk Plan voor Duurzame
Ontwikkeling van de Stad Brussel

REFERENTIE TOEGEWEEZEN AAN HET DOSSIER: C1243

ONTWERPRAPPORT

31 OKTOBER 2023

stratec 

Contactpersoon:

Pierre-Yves ANCION
Studiedirecteur
Tel.: +32 (0)2 738 78 73
py.ancion@stratec.be



Inhoudsopgave

1. METHODOLOGISCHE BENADERING	4
2. DOELSTELLINGEN, INHOUD EN KOPPELINGEN MET ANDERE PLANNEN	4
2.1. CONTEXT EN DOELSTELLINGEN VAN HET GEMPDO	4
2.2. UITWERKING VAN HET PLAN	5
2.3. KOPPELING EN SAMENHANG VAN HET PLAN MET ANDERE PLANNEN EN PROGRAMMA'S	6
3. TOESTAND VAN HET MILIEU EN ONTWIKKELINGSTENDENSEN	7
3.1. STEDELIJKE OMGEVING	7
3.1.1. KORTE HISTORIEK VAN DE ONTWIKKELING VAN DE STAD	7
3.1.2. VOORNAAMSTE STRUCTURELE ONDERDELEN	7
3.1.3. BEBOUWING	9
3.1.4. OPENBARE RUIMTEN	10
3.1.5. GRONDEN	10
3.1.6. ERFGOEDELEMENTEN	10
3.2. MILIEU	11
3.2.1. GELUIDS- EN TRILOMGEVING	11
3.2.2. BODEM EN WATER	11
3.2.3. LUCHTKWALITEIT	12
3.2.4. FAUNA EN FLORA	13
3.2.5. MICROKLIMAAT	14
3.2.6. ENERGIE	14
3.2.7. AFVALBEHEER	14
3.2.8. MENS	15
3.3. MOBILITEIT	15
3.3.1. ACTIEVE VERVOERSWIJZEN	15
3.3.2. OPENBAAR VERVOER	16
3.3.3. GEDEELDE MOBILITEIT	17
3.3.4. GEMOTORISEERD VERKEER	17
3.3.5. GOEDERENVERKEER	18
3.3.6. PARKEERGELEGENHEDEN VOOR WAGENS	18
3.3.7. MULTIMODALITEIT	18
3.4. SOCIAALECONOMISCH DOMEIN	19
3.4.1. BEVOLKING	19
3.4.2. TEWERKSTELLING EN ECONOMIE	19
3.4.3. VOORZIENINGEN	21
3.4.4. HUISVESTING	22
3.5. BESTUUR	22
3.5.1. DEMOCRATISCHE CONTROLE EN TRANSPARANTIE	22
3.5.2. BURGERPARTICIPATIE	23
3.5.3. PERSONEELS- EN DIENSTENBEHEER	23
3.6. SAMENVATTING EN BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN	24
4. EFFECTENANALYSE	26
4.1. MILIEU- EN SOCIAALECONOMISCHE BEOORDELING VAN DE ACTIEPLANNEN	26
4.2. PASSENDE EFFECTENBEOORDELING VAN HET ACTIEPLAN.	39
4.3. OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN	40
5. ANALYSE VAN DE ALTERNATIEVEN EN RECHTVAARDIGING VAN HET PROJECT	40
5.1. ANALYSE VAN DE ALTERNATIEVEN	40
5.1.1. ALTERNATIEF 0: NIET-UITVOERING VAN HET GEMPDO	40
5.1.2. ALTERNATIEF 1: UITVOERING VAN DE MEEST POPULAIRE AMBITIES	40
5.1.3. ALTERNATIEF 2: PRIORITAIRE ACTIES	41
5.1.4. ALTERNATIEF 3: HORIZON VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN	42
5.2. MOTIVERING VAN HET PROJECTONTWERP	44
6. OPVOLGINGSMAATREGELEN EN WAAKZAAMHEIDSPUNTEN	45

6.1. VOORGENOMEN MAATREGELEN OM DE UITVOERING VAN HET PLAN EN DE EFFECTEN ERVAN OP TE VOLGEN.	45
6.2. BESLUIT EN WAAKZAAMHEIDSPUNTEN	45

NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING (NTS)

1. METHODOLOGISCHE BENADERING

Het MER identificeert, beschrijft en beoordeelt de gevolgen van het **Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling** (GemPDO) van de Stad Brussel, en dan vooral van het maatregelenprogramma, op het milieu. Het eerste deel maakt een analyse van de oorspronkelijke toestand van het milieu. In deze fase bepalen we de belangrijkste milieuthema's waarop het GemPDO een impact kan hebben, meer bepaald Stedelijke omgeving, Milieu, Mobiliteit, Sociaaleconomisch domein en Bestuur. Het tweede deel gaat op een kwalitatieve manier na hoe het Actieplan van het GemPDO-ontwerpproject de oorspronkelijke toestand van het milieu positief en negatief beïnvloedt. Het derde deel legt zich toe op een analyse van de alternatieven om de relevantie en de ambitie ervan te beoordelen ten opzichte van de oorspronkelijke toestand van het milieu en de geïdentificeerde effecten. Tot slot, bieden we een samenvattend overzicht van de opvolgingsmaatregelen van het plan waarmee de effecten tijdens de uitvoering van het project constant kunnen worden opgevolgd.

2. DOELSTELLINGEN, INHOUD EN KOPPELINGEN MET ANDERE PLANNEN

2.1. Context en doelstellingen van het GemPDO

Het Gemeentelijk Plan voor (Duurzame) Ontwikkeling is een planologisch instrument dat gedefinieerd is in het Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening (BWRO)¹ Dit ontwerpproject van het Plan is het tweede GemOP van de Stad Brussel.²

Het GemPDO-ontwerpproject omvat vier delen:

- Deel I biedt inzicht in het **plan** en in de **doelstellingen** ervan, alsook in het participatieproces dat werd opgezet bij de uitwerking ervan, en duidt de beoordelings- en monitoringsprincipes.
- Deel II beschrijft de **7 ambities** van het plan en biedt voor iedere ambitie een samenvatting van de huidige werking van het grondgebied van de Stad.
- Deel III gaat dieper in op de **Nexus**-gebieden die de prioritaire interventiegebieden zijn op het grondgebied van de Stad.
- Deel IV beschrijft het **actieplan** op basis van de doelstellingen uit deel II.

Het actieplan van het GemPDO-project streeft ernaar om de strategische ontwikkelingsprincipes die in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling GPDO werden vastgelegd, om te zetten op niveau van de Stad Brussel. Het wil de belangrijke ontwikkelingen van de vele wijken richting geven, alsook in lijn blijven met de ontwikkelingen in de buurtgemeenten waardoor het ook de kaart trekt van complementaire ontwikkeling.

Het Actieplan van het GemPDO is opgebouwd rond **7 ambities**, die zijn onderverdeeld in **46 strategische doelstellingen** en **147 concrete acties**. Aanvullend op deze acties, werden nog 7 prioritaire interventiegebieden in kaart gebracht. In deze 'Nexus'-gebieden worden de projecten en de

¹ We wijzen erop dat het GemPDO-ontwerpproject nog werd opgemaakt binnen de context van de vorige versie van het BWRO.

²Het eerste GemOP werd in 2005 goedgekeurd en op 17/02/2005 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.

acties samengebracht om zo een hefboomeffect te creëren waardoor deze ruimten kunnen uitgroeien tot dynamische gebieden. De ambities van het GemPDO hebben betrekking op de volgende thema's:

- **Ambitie nr. 1 - Een gezonde Stad** beoogt de versterking en ontwikkeling van een doorlopend groen netwerk dat in het stedelijk weefsel is geïntegreerd. De aanleg van groene ruimten en de vergroening van het gemeentelijk grondgebied bieden de inwoners een betere toegang tot groene ruimten, brengen een verbonden ecologisch netwerk tot stand en zijn een deel van de oplossing om overstromingen tegen te gaan. Al deze interventies samen, dragen bij tot betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast en verkleinen de kans op het ontstaan van hitte-eilanden. Deze ambitie focust ook op de ontwikkeling van stadslandbouw.
- **Ambitie nr. 2 - Een veranderende Stad** wil de bebouwde omgeving aanpassen aan de klimaatcontext, aan de behoefte aan huisvesting en aan de veranderende verplaatsingsgewoonten.
- **Ambitie nr. 3 - Een open en solidaire Stad** beoogt gelijke toegang tot kwaliteitsvolle en gediversifieerde huisvesting, met inbegrip van een evenwichtige verdeling van sociale woningen en de begeleiding van kwetsbare personen, en dan vooral van bejaarden, migranten, en daklozen. Ze zorgt ook een meer inclusieve en beter toegankelijke openbare ruimte.
- **Ambitie nr. 4 - Een Stad in beweging** wil mobiliteitsnetwerken aanleggen en gedeelde mobiliteit verder ontwikkelen, alsook het *interwijkenverkeer* dat hieruit voortvloeit, versterken. Deze doelstelling wil ook inzetten op gedragswijzigingen die moeten leiden tot vlotter verkeer voor alle vervoerswijzen alsook tot een modal shift van de personenwagen naar de overige modi.
- **Ambitie nr. 5 - Een dynamische en intelligente Stad** benadrukt het belang om binnen de Stad een meerwaardeneconomie op te zetten rond duurzaam afvalbeheer, of steun te verlenen aan activiteiten die volledig kunnen worden ingepast in het bebouwde stedelijk weefsel. Het programma beoogt eveneens de ontwikkeling van stedelijke distributiecentra waardoor het vrachtwagenverkeer en de hiermee gepaard gaande verontreiniging kunnen worden teruggedrongen.
- **Ambitie nr. 6 - Een participatieve en voorbeeldige Stad** streeft naar de totstandbrenging van contactpunten tussen de bevolking en de Stad, onder meer via inspraakinstrumenten zoals wijkraden en het recht op burgerinitiatief. Deze ambitie wil ook meer transparantie bieden rond de werking van de Stad en de acties die ze uitvoert.
- **Ambitie nr. 7 - Een nabije Stad** omvat het concept van de 'Stad op 10 minuten', dat ernaar streeft om alle inwoners van de Stad op ongeveer 10 minuten lopen alle voorzieningen te bieden die ze nodig hebben. De ambitie streeft ook naar de ontwikkeling van gezondheidszorg dichtbij huis en de inrichting van instellingen bestemd voor senioren. Als antwoord op ambitie nr. 1, wil deze doelstelling ook de verhouding groene/openbare ruimte per inwoner maximaliseren.

2.2. Uitwerking van het plan

De uitwerking van het GemPDO doorloopt een aantal fases die we hieronder oplijsten:

- 1) Uitvoering van het GemPDO voorzien in het **Meerderheidsakkoord van de Stad Brussel 2018-2024**;
- 2) Opmaak door de Stad Brussel van een diagnose die de titel '*De Stad in wording*' meekreeg en die een exhaustieve stand van zaken biedt over de behoeften en de uitdagingen van het grondgebied;

- 3) Opbouw van een Actieplan (AP) samen met de opmaak van een Milieueffectenrapport (MER) aan het **begin van de zomer van 2020** (iteratief proces);
- 4) Voorlegging van het GemPDO-ontwerpproject aan een openbaar onderzoek en aan het gemotiveerd advies van de gewestelijke overheidsinstanties;
- 5) Goedkeuring van het GemPDO door de gemeenteraad en door de Brusselse Regering, na doorvoering van eventuele wijzigingen;
- 6) Opzetten van monitoring om het plan te kunnen beoordelen en aanpassen al naargelang de ontwikkelingen van het grondgebied en de veranderende doelstellingen van de Stad.

Er zijn meerdere actoren betrokken bij de opmaak van het GemPDO, waaronder het Brussels Stadscollege; de stadsdienst 'Planning en Ontwikkeling'; studiebureaus en expertengroepen bestaande uit een multidisciplinair team voor de uitwerking van het Actieplan en een studiebureau voor de opmaak van het MER; de gewestelijke en gemeentelijke overheid; alsook een panel van burgers en relevante actoren.

2.3. Koppeling en samenhang van het plan met andere plannen en programma's

Het GemPDO sluit aan op een reeks bestaande plannen die verband houden met duurzame ontwikkeling. Het GemPDO kan dus fungeren als een aanvulling hierop en stoelen op maatregelen die hierin werden genomen.

Op bovenregionaal en nationaal vlak, gaat het hier om het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) 2021-2030; het 'Plan Cigogne +5200' (2021-2026) en het Nationaal Veiligheidsplan (NVP) 2020-2025.

Op gewestelijk niveau, gaat het over het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP); het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO); het Waterbeheerplan (WBP) (2018-2023); het Gewestelijk Natuurplan 2016-2020 ; het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (LKEP); het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE); het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (HABP) 2018-2023; het QUIET.BRUSSELS Plan; het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) 2016-2020; het Brussels Industrieplan (BIP); de 'Good Food' Strategie 2022-2030 ; de Strategie 2025 voor Brussel ; het Opleidingsplan 2020; het 'NextTech'-plan 2017-2020; het Masterplan 2030 voor de Haven van Brussel; het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move' 2020-2030; het Strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP); de Richtplannen van Aanleg (RPA); het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP); de Actieplannen voor Verkeersveiligheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (APVV) 2021-2030; de Toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE); het Kanaalplan; het Beeldkwaliteitsplan – Kanaalzone; de masterplannen en de Stadsvernieuwingscontracten (SVC).

Op gemeentelijk niveau, gaat het om het Klimaatactieprogramma & Klimaatplan; de Lokale Geluidsplannen; de Positieve energiewijken (Europese RESPONSE-project); het Gemeentelijk Waterplan; het Bomenplan 2020-2030; het Schoolplan; het Schema voor Commerciële Ontwikkeling (SCO); de 'Stadslandbouw' Strategie; het Fietsactieplan ; het Actieplan Handicap, Inclusie en Universele Toegankelijkheid 2020 – 2022; het Actieplan voor gelijkheid tussen vrouwen en mannen (2020-2022); het Actieplan LGBTQI+ 2020-2022; het Koudeplan; het Woningenplan van het OCMW 2019-2024; het Woningenplan 2019-202 ; het Zonaal Veiligheidsplan 2020-2025; het Rampenplan; het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP); het Beheersplan Grote Markt (2016-2021) en het Richtschema Haren.

3. TOESTAND VAN HET MILIEU EN ONTWIKKELINGSTENDENSEN

De toestand van het milieu is gebaseerd op de diagnose 'De Stad in wording' die de dienst 'Planning en Ontwikkeling' van de Stad Brussel in februari 2020 heeft opgemaakt in het kader van de uitwerking van het 'GemPDO'. De diagnose was opgesplitst in 7 wijken, meer bepaald Haren, Laken, Louiza, Neder-over-Heembeek, Noordwijk, Noord-Oostwijk en Vijfhoek.

3.1. Stedelijke omgeving

3.1.1. KORTE HISTORIEK VAN DE ONTWIKKELING VAN DE STAD

De stad Brussel is omstreeks het jaar 979 gesticht op de moerassen rond de waterloop de Zenne. Dankzij de aanwezigheid van de haven, kan Brussel zich verder ontwikkelen. Vanaf 1100, wordt de eerste omwalling opgetrokken om de handelsactiviteiten en de haven te beschermen. Door de bevolkingsgroei van de stad, wordt een tweede omwalling gebouwd, die overeenstemt met de contouren van huidige perimeter van de Vijfhoek.

De stad wordt in 1830 de hoofdstad van België, waardoor ze meer volk aantrekt als gevolg van de overheidsdiensten die zich hier vestigen. Daarnaast is er ook de komst van een grote stroom fabrieksarbeiders die zich vestigen langsheen de Zenne. Door de afbraak van de omwallingsmuren en de aanleg van de grote boulevards, meer bepaald de Middenring, en de grote assen waaronder de Tervurenlaan, de Louizalaan en de Rogierlaan, ontstaan buitenwijken ter hoogte van Sint-Gillis, Elsene, Sint-Joost-ten-Node en Molenbeek.

De status van Brussel als hoofdstad leidt tot de bouw van meerdere kunstwerken, waaronder de Koninklijke Sint-Hubertusgalerij (1846), het Justitiepaleis (1866-1883), het Jubelpark. Tussen 1867-1871 wordt de Zenne overwelfd. Als gevolg hiervan, gaat de aanleg van de centrale lanen, meer bepaald de Lemmonierlaan, de Anspachlaan, de Adolphe Maxlaan en de Émile Jacqmainlaan, leiden tot een verandering van de benedenstad en de volkswijken omvormen tot zakenwijken. Langs deze centrale lanen worden geleidelijk aan meer gebouwen opgetrokken, maar de benedenstad blijft de voorkeurwoonplaats van de middenklasse.

In 1921 worden de voormalige gemeenten Neder-Over-Heembeek, Laken en Haren die oorspronkelijk afgelegen gehuchten waren, toegevoegd aan het grondgebied van Brussel. Het kwam er voor de Stad Brussel indertijd op aan om havenlocaties te kunnen inrichten langsheen het Zeekanaal Brussel-Schelde.

De wereldtentoonstelling van 1958 vormt de aanzet tot grootscheepse werken in de stad. Zo zal de tweede omwalling, die in de 19de eeuw plaats ruimde voor boulevards, uitgroeien tot een 'autoweg' met tunnels en zijwegen. Deze periode wordt ook gekenmerkt door de aanleg van de Noord-Zuidverbinding die de spoorlijn niet alleen deels ondergronds brengt, maar ook de aanleg van nieuwe boulevards meebrengt alsook de bouw van het Centraal station.

3.1.2. VOORNAAMSTE STRUCTURELE ONDERDELEN

Het landschap van de Stad Brussel wordt door verscheidene onderdelen vormgegeven die we hieronder verder beschrijven.

Het **reliëf** van de stad wordt gevormd door de vroegere loop van de Zenne - al wordt het grondgebied momenteel meer bepaald door het tracé van het Kanaal - met hoge hellingen aan de zuidoostelijke zijde

ter hoogte van de Louizalaan en het Ter Kamerenbos, een depressie in het midden en een oplopend reliëf aan noordwestelijke zijde uitlopend op het Heizelplateau. Rond de Kunstberg et de Sint-Michielen-Sint-Goedele kathedraal zijn de hellingen meer uitgesproken. Ze vormen dan ook een fysieke overgang tussen de oostelijk gelegen bovenstad en de binnenstad, waardoor bepaalde uitwisselingen, en dan vooral op het vlak van verkeer, worden beperkt. De overwelfde Maalbeek en Molenbeek bepalen mee het reliëf in de oostelijke en noordwestelijke sectoren van de stad.

De **structurende assen** van de stad behoren tot verschillende categorieën (N-wegen, gewestwegen, gemeentewegen en wijkwegen) en zijn restanten van verschillende tijdperken. De meest structurende elementen van de stad zijn de radiale hoofdwegen Louizalaan en Wetstraat; het Kanaal dat de westelijke grens is van de Vijfhoek, een structurele continuïteit vormt binnen de noordelijke wijken en een de Vijfhoek afscheidt van Neder-over-Heembeek en Haren; de Kleine Ring die het historische centrum omzoomt; en de centrale lanen die werden aangelegd tijdens de overwelfing van de Zenne. In overeenstemming met het huidige mobiliteit- en milieubeleid, wil de overheid deze verkeersassen verder ontwikkelen om een beter evenwicht tot stand te brengen tussen de verschillende vervoerswijzen en hierin meer bestanddelen van het groene netwerk te integreren of ze een functie te geven binnen de openbare ruimte.

De **open ruimte** neemt vele vormen aan, en omvat zowel groene ruimten en landbouwgebied, het hydrografische netwerk met valleien, groene corridors, grote weginfrastructuur, sportterreinen, begraafplaatsen, als braakliggende terreinen en verlaten sites die moeten worden herontwikkeld. Deze open ruimten hebben niet enkel een structurende rol, ze verhogen ook de weerbaarheid van het grondgebied. Zo kunnen ze bijdragen aan het regenwaterbeheer; het hitte-eilandeffect beperken; habitats bieden voor de biodiversiteit; zacht verkeer ontwikkelen; recreatie- en ontmoetingsruimten bieden; en bijdragen aan de lokale voedingsproductie, die aan de basis ligt van de korte keten en banen scheidt. Wat de Stad Brussel betreft, bevindt de open ruimte zich hoofdzakelijk in de landelijke gebieden Haren en Neder-Over-Heembeek, maar ook in het Koninklijk Domein van Laken en langs het Kanaal.

De **parken en groene ruimten** beslaan weliswaar 17% van het grondgebied van de Stad, maar zijn zeer onevenwichtig verdeeld tussen de wijken. De Louizawijk en de noordelijk gelegen wijken Laken en Neder-over-Heembeek beschikken over uitgestrekte parkgebieden, maar de centrale of zuidelijk gelegen wijken zijn sterk verhard en de groene ruimten zijn vrij geïsoleerd. De groene ruimte in Haren staat dan weer zwaar onder druk. De parken op het grondgebied van de Stad, het Jubelpark, de parken van het Ter Kamerenbos en van Laken of Ossegem worden druk bezocht door de inwoners die hier tal van activiteiten uitvoeren. Dat is niet het geval voor het park van Brussel, de belangrijkste groene ruimte van de Vijfhoek, dat ingeklemd ligt in een economisch en administratief stedelijk weefsel, en zich op een zekere afstand bevindt van de inwoners van het centrum, die ook kunnen worden afgeschrikt door het aanzienlijk hoogteverschil dat ze moeten overwinnen om er te geraken. Vermits de Vijfhoek een tekort aan groene ruimten vertoont, wil de Stad wil dan ook nieuwe groene ruimten aanleggen wanneer de beschikbaarheid van gronden dit mogelijk maakt. Groene ruimten nemen niet enkel de vorm aan van parken. Ook bomerijen langsheen grote structurende verkeersassen van de stad en taluds langs spoorweginfrastructuur, zijn dragers van het groene netwerk.

De Stad Brussel bestaat uit een verscheidenheid aan gebieden met hoofdbestemmingen of **functies** die vrij goed omschreven zijn. De kaart geeft de complexiteit van deze wijken niet weer, maar ze toont wel de grote gebieden waarvan het merendeel overeenstemt met identitaire wijken die belangrijke onderdelen vormen van de beeldvorming van de Stad en een aanzienlijke rol spelen bij de toe-eigening van de Stad door de Brusselaars, werknemers en bezoekers. Hieronder volgt een schematische samenvatting.

- De *Vijfhoek* bestaat uit een historisch gebied met handelszaken, horeca en erfgoed, dichtbevolkte woongebieden rond de oude wijken; en economische gebieden op de hellingen die worden doorgetrokken tot in de Wetstraat;
- Het *Kanaalgebied* dat wordt gekenmerkt door een afwisseling van bedrijfsterreinen, waar de woonfunctie minder vertegenwoordigd is;
- Twee grote *gebieden met voorzieningen* rond het Heizelplateau en ter hoogte van Haren en de NAVO-site;
- De hierboven vermelde *grote parken*;
- De vele wijken met *hoofdzakelijk residentieel karakter*.



Het GPDO benadrukt het belang van de bevordering van de meervoudige identiteiten van de verschillende wijken, waarvan het belang ook berust op het diversiteitsbeginsel. De Stad wil de woonfunctie behouden en projecten opzetten die gericht zijn op een functiemix die verzoenbaar is met een interessante leefomgeving.

3.1.3. BEBOUWING

De typologie van de bebouwing is afhankelijk van de bestemmingen die we in het vorige punt hebben besproken en kan worden samengevat zoals we hieronder beschrijven.

Het overheersende **bouwmodel** is het Brusselse herenhuis dat vooral voorkomt in het centrum alsook in de Louizawijk en de Noord-Oostwijk. De huizen die aan de rand van de stad liggen, vertonen een meer 'bourgeois' karakter dan die in het centrum of ter hoogte van *Bockstael*. De woningen in Haren zijn over het algemeen minder hoog, en behouden hun functie als eengezinswoning. In de verder afgelegen *Mutsaardwijk*, bestaat het woonaanbod uit huurwoningen, villa's of woonblokken met vrij aanzienlijke bouwprofielen die tot meer dan 10 verdiepingen kunnen tellen. Het grondgebied telt meerdere sociale wijken of woonblokken met collectieve woningen.

Op niveau van het grondgebied, beslaan de woongebieden bijna een kwart van de gebruikte oppervlakte. Vermits de benedenverdiepingen van de woonhuizen in de centraal gelegen wijken ook vaak worden gebruikt als handelseenheden of horecazaken, staan de bovenverdiepingen soms leeg, wat kan leiden tot een verloedering van bepaalde onderbenutte gebouwen.

De gebouwen in de **administratiegebieden** vertonen over het algemeen een hoger bouwprofiel en nemen meer grondoppervlak in beslag dan de gebouwen in de woongebieden. Er worden voorstellen gedaan voor renovatie, zodat deze gebouwen beter voldoen aan de energieprestatienormen EPB die vandaag als regel gelden voor nieuwe ontwikkelingen. De nieuwe projecten gaan bovendien

systematisch rekening houden met het principe van functiemix. Zo wordt de aanleg vermeden van wijken die enkel leven vertonen tijdens de kantooruren.

In de twee grote **gebieden voor voorzieningen van collectief belang** van de Stad, zijn er tal van gebouwen die zouden moeten worden gerenoveerd of vervangen als gevolg van veranderende behoeften. Beide gebieden concentreren een aantal ontwikkelingsprojecten, onder meer in de context van de Richtplannen van Aanleg (RPA), die eerder de kaart trekken van gebouwen met een functiemix dan van grote, monofunctionele mastodonten.

Het **industrie / haven** gebied, dat 9% uitmaakt van het grondgebied langsheen het Kanaal, bestaat uit bedrijfsgebouwen, logistieke zones en transportinfrastructuur zoals wegen en spoorwegen. Ze moeten hoofdzakelijk tegemoetkomen aan de behoeften op het vlak van bevoorrading, productie en afvalverwijdering die inherent zijn aan de werking van een stad. De Kanaalzone concentreert tal van projecten die deze zone nieuw leven moet inblazen na het geleidelijk vertrek van de activiteiten.

3.1.4. OPENBARE RUIMTEN

De openbare ruimte neemt de vorm aan van pleinen, straten, parken, enz. De structurerende ruimten die in het GBP zijn opgenomen, vertegenwoordigen momenteel 10% van het grondgebied van de Stad. Het autoverkeer heeft lange tijd het stedelijk landschap van deze openbare ruimten gedomineerd. De Stad Brussel heeft sinds enige tijd acties ondernomen die gericht zijn op de toe-eigening van deze ruimte door de andere weggebruikers. Het laatste voorbeeld hiervan is het verkeersvrij maken van de centrale lanen.

De kwaliteit van openbare ruimten is niet enkel een kwestie van de verdeling van de ruimte in functie van de verschillende vervoerswijzen, van openbare verlichting en stadsmeubilair, maar ook van de inpassing van elementen die deel uitmaken van het groene en blauwe netwerk. De inrichtingen van de openbare ruimte zijn dus zeer verscheiden, maar algemeen moeten we toch vaststellen dat de verharde oppervlakken alomtegenwoordig zijn.

3.1.5. GRONDEN

De Stad Brussel beschikt momenteel over zo'n 4.000 gebouwen, met uiteenlopende bestemmingen. Daarnaast is de Stad ook eigenaar van niet-bebouwde terreinen met een aanzienlijke oppervlakte. In totaal, beschikken de Stad Brussel en het OCMW over een vastgoedbestand dat 330 ha beslaat, en dat zelfs oploopt tot 430 ha als we hierbij de gedeelde eigendommen rekenen, wat neerkomt op 17,5% van het grondgebied. De Stad heeft dus aanzienlijke actiemogelijkheden wat betreft het beheer van haar woningbestand en het creëren van een bijkomend aanbod.

3.1.6. ERFGOEDELEMENTEN

Het erfgoed fungeert als een oriëntatiepunt in het stedelijk landschap. De Stad heeft dan ook belangrijke renovaties uitgevoerd in de historische stadskern alsook maatregelen genomen om dit erfgoed voor de toekomst veilig te stellen. Maar het erfgoed omvat ook gebouwen uit meer recente stijlperiodes, zoals het modernisme of het postmodernisme. Om aanzet te geven tot de instandhouding ervan, wordt gebruik gemaakt van premiesystemen voor de renovatie/omvorming ervan. Ongeveer 41% van het grondgebied van de Stad is opgenomen in een GBP of GCHEWS.

3.2. Milieu

3.2.1. GELUIDS- EN TRILOMGEVING

De activiteiten van de Stad veroorzaken geluidsoverlast op een groot deel van haar grondgebied, waarvan 73% is blootgesteld aan ernstige geluidshinder³. In de Stad, wordt de geluidsoverlast hoofdzakelijk veroorzaakt door twee factoren, meer bepaald verkeer en buurtlawaai. Trillinghinder wordt voornamelijk veroorzaakt door het wegverkeer en het openbaar vervoer, alsook door bouwwerken.

De geluids- en trilomgeving van de Stad zou erop vooruit kunnen gaan door invoering van maatregelen gericht op trager autoverkeer, minder nachtelijk vliegverkeer, en betere geluidsisolatie in woningen, alsook door de aanleg van stiltezones en ruimten ver van alle geluidsbronnen binnen de groene ruimten.

3.2.2. BODEM EN WATER

Geologie & aard van de bodem

Het grondgebied van de Stad bevindt zich op relatief doorlaatbare oppervlaktelagen uit de quartaire periode die zijn samengesteld uit sedimenten aangevoerd door wind en rivieren. Deze lagen rusten op oudere (tertiaire) formaties die weinig doorlatend zijn door de afwisselende aanwezigheid van silthoudende klei en silthoudend zand. Dieper in de ondergrond, maakt het grondgebied van de Stad Brussel deel uit van het Massief van Brabant, dat bestaat uit een gebroken en gewelfde primaire sokkel van kwartsofyllade.

De aard van de bodem en de indeling ervan hebben een invloed op de insijpeling van regenwater.

Bodemkwaliteit

De 'Good Soil 2030'-strategie die door Leefmilieu Brussel werd opgezet, beoogt het geïntegreerd beheer van de Brusselse bodem door alle factoren die een bedreiging vormen voor de bodem tegen te gaan en de ontwikkeling van levende bodems te bevorderen.

Aan de hand van de biologische waarderingskaart kan de biologische waarde van het gewestelijk grondgebied worden geobjectiveerd. In het centrum van de stad blijkt de biologische waarde aanzienlijk lager dan in de buitenwijken. Het grondgebied telt twee gebieden met zeer hoge biologische waarde, meer bepaald het park van Laken in het noorden, en het Ter Kamerenbos in het zuiden

Topografie

De Zennevallei heeft het reliëf van de Stad vormgegeven en heeft mee gezorgd voor de onderverdeling van de Vijfhoek in een hellend gedeelte aan de oostzijde en in laag en vlak gedeelte aan de westzijde. Twee zijrivieren van de Zenne, meer bepaald de Molenbeek en de Maalbeek, hebben vormgegeven aan het reliëf van respectievelijke Laken en de Nood-Oostwijk.

De topografie van het gemeentelijk grondgebied vertoont een minimumniveau van 20 Mdn⁴ ter hoogte van het Kanaal en een maximumniveau van 110Mdn⁴ ter hoogte van het Ter Kamerenbos. Deze topografie verhoogt het overstromingsrisico.

³ Wat overeenstemt met een gemiddeld geluidsniveau van meer dan 55dB.

⁴Referentiesysteem: TAW (Tweede Algemene Waterpassing) Punt 0 (nul) TWA is het gemiddelde zeeniveau bij eb in de haven van Oostende.

Grondwater

In het Brussels Gewest worden de valleien van nature uit op geringe diepte verzadigd door grondwater. In de winter kan het grondwater komen tot het niveau van de kelders en deze doen onderlopen.

Er bevindt zich een waterwinningsgebied op het grondgebied van de Stad, meer bepaald in het Ter Kamerenbos. Het grondwater is gevoelig voor verontreiniging van de bovenste bodemlagen. De instandhouding van de kwaliteit van het oppervlaktewater is dan ook van essentieel belang om verder gebruik te kunnen maken van deze hulpbron.

Hydrografisch netwerk (oppervlaktewater)

Het grondgebied van de Stad Brussel, dat oorspronkelijk werd doorsneden door de Zenne die vandaag een overwelfde rivier is waarvan de loop is afgeleid langs de oostzijde van het Kanaal Brussel-Charleroi, alsook door de Molenbeek en de Maalbeek die nu grotendeels zijn opgenomen in de collectoren van het rioleringsnetwerk, telt nog maar 3% aan watergebied. Dit watergebied wordt gevormd door het Kanaal, de vijvers van de vele parken en een aantal kleinere waterlopen in Haren en Neder-over-Heembeek.

Overstromingsrisico's: Het hydrografisch netwerk speelt een essentiële rol speelt binnen het overstromingsbeheer. Het fungeert immers als een buffersysteem en ondersteunt de riolering en de stormbekkens die verzadigd geraken bij felle neerslag. 27% van het grondgebied van de Stad is opgenomen in een potentieel overstroombaar gebied. In het licht daarvan winnen de voorziene openleggingsprojecten van de Molenbeek en van de Zenne, waarvan twee betrekking hebben op het grondgebied van de Stad, nog aan belang. Ook de projecten voor geïntegreerd regenwaterbeheer in gebouwen, op percelen en in de openbare ruimten kunnen de overstromingsrisico's verkleinen.

Waterkwaliteit: Meerdere wateroppervlakken in de Stad hebben te lijden onder het fenomeen van vermessing, wat kan leiden tot een afname van de hoeveelheid zuurstof in het water, en dus ook van de biodiversiteit. Wat de Zenne en het Kanaal betreft, wordt dit fenomeen veroorzaakt door, onder meer, de onweerbekkens die bij hevige regenval het overtollige water van de riolering lozen in het hydrografisch netwerk. Op die manier worden ze het ontvangend waterlichaam van het niet-behandeld afvalwater dat verontreinigende stoffen en organisch materiaal meevoert, waardoor de kwaliteit van het aquatisch milieu erop achteruitgaat.

Netwerken van nutsleidingen en riolering

Het rioolnetwerk is een gemengd stelsel wat inhoudt dat het afvalwater en het zuiver water in hetzelfde systeem terecht komen, wat de oorzaak vormt van de hierboven beschreven problemen van overbelasting. Slechts een tiental wegen zijn uitgerust met een gescheiden netwerk.

Onder de grond ligt niet enkel het rioleringsstelsel, maar ook een heel netwerk aan nutsleidingen, zowel kabels als leidingen die bestemd zijn voor de transmissie van energie, water en gas of voor de goede werking van telecomapparatuur. Hierbij moet ook nog de ondergrondse vervoerinfrastructuur worden geteld.

3.2.3. LUCHTKWALITEIT

De luchtverontreiniging in de Stad wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door wegverkeer en de verwarming van gebouwen. In mindere mate stoot de verbrandingsoven dioxines en zware metalen uit; industriële activiteiten zoals drukkerijen en carrosseriebedrijven stoten ook solventen uit.

De luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt permanent opgevolgd. Deze stations meten onder andere de verontreinigende gassen die typisch zijn voor stedelijke gebieden, waaronder O₃, NO₂, PM₁₀, en SO₂. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt 12 meetstations. Zes ervan staan opgesteld op het grondgebied van de Stad.

De luchtkwaliteit er in de loop van de laatste decennia aanzienlijk op vooruit gegaan. Met uitzondering van de Europese normen met betrekking tot concentraties NO₂ en fijnstof, wordt het merendeel van de emissie- en concentratienormen voor verontreinigende stoffen nageleefd.

3.2.4. FAUNA EN FLORA

Groene en blauwe netwerken

De Stad telt heel wat groene ruimten, die 40% uitmaken van het gemeentelijk grondgebied. Ze liggen echter ongelijk verspreid over het grondgebied. De belangrijkste groene zones bevinden zich in het noorden en het zuiden van de gemeente, met onder meer het Koninklijk Domein en het braakliggende terrein van Schaarbeek-Vorming, en het Ter Kamerenbos. Het centrum van de Stad vertoont echter een groot tekort aan groene ruimten.

De parken, begraafplaatsen, bossen en wouden in de Stad vertonen ieder een eigen biodiversiteit, bestaande uit spontane begroeiing, inheemse flora, en een verscheidenheid aan habitats. Ze vervullen ook verschillende functies, meer bepaald erfgoed-, landschappelijke, sociale en ecologische functies. Groendaken, ruimten langsheen wegen of spoorwegen, privétuinen alsook enkele sporadische landbouwgronden in de Stad, maken ook deel uit van de ecologische netwerken. De Stad telt slechts weinig grasvelden en braakliggende terreinen, en omvat nog maar twee vochtige gebieden, meer bepaald in Neder-Over-Heembeek en in Haren.

Beschermde gebieden

Bijna 21% van het grondgebied van de Stad valt onder beschermingsmaatregelen. Deze zijn over het algemeen zogenaamde 'passieve' maatregelen die geen actief beheer inhouden om de biologische rijkdom van het gebied in stand te houden. Enkel het Ter Kamerenbos, dat deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied, valt onder een actief beschermingsstatuut wat instandhoudingdoelstellingen meebrengt die moeten worden behaald via een aangepast actief beheer.

Ecologisch netwerk

De ecologische continuïteiten, ook wel ecologisch netwerk genoemd, is het geheel van habitats en leefomgevingen die de instandhouding van soorten op een grondgebied op lange termijn moet veiligstellen. Dit netwerk omvat drie types gebieden: kerngebieden die gelden als reservoirs van biodiversiteit; ontwikkelingsgebieden met een lagere biologische waarde dan de kerngebieden; en verbindingsgebieden die de verplaatsing mogelijk van de soorten tussen de gebieden.

Groen en blauw netwerk

Het ecologisch netwerk heeft op het grondgebied van de Stad Brussel af te rekenen met meerdere problemen. In de Vijfhoek is het netwerk versnipperd en zijn er te weinig en onvoldoend grote groene ruimten, terwijl de gebieden in de Kroon een gebrek aan verbindingen vertonen. Om het groene en blauwe netwerk op het gemeentelijk grondgebied in stand te houden en te versterken, moet de Stad nieuwe groene ruimten aanleggen in de gebieden die een tekort hieraan vertonen, alsook wateroppervlakken en aanplantingen toevoegen.

3.2.5. MICROKLIMAAT

Klimaat

België heeft een gematigd zeeklimaat dat wordt gekenmerkt door frisse en natte zomers en zachte en regenachtige winters. De gemiddelde jaartemperatuur bedraagt 10,5° C en de jaarlijkse hoeveelheid neerslag 852 mm (KMI, gemiddelden 1981-2015).

In het Brussels Gewest werden toenemende seizoenstemperaturen waargenomen als gevolg van de klimaatverandering. Voor de toekomst tekenen zich de volgende algemene tendensen af: een warmer klimaat in alle seizoenen; een toename van het aantal hittegolfdagen; een gelijkaardige hoeveelheid jaarlijkse neerslag, maar intensere regenperiodes (Klimaatplan van de Stad).

Uitstoot broeikasgassen

De klimaatveranderingen worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de uitstoot van broeikasgassen (BKG). In 2020, werd de uitstoot in het BHG voornamelijk veroorzaakt door de verbrandingsinstallaties in residentiële en tertiaire gebouwen en het vervoer over de weg, die beiden respectievelijk 55% en 25% vertegenwoordigen. Elektriciteitsproductie en gefluoreerde gassen waren elk op zich verantwoordelijk voor 8% van de emissies in het BHG. De uitstoot van BKG vertonen sinds 2005 een algemene neerwaartse trend. Zo nam de uitstoot in 2022 met 28% af ten opzichte van 2005.

Hitte-eilanden

Dit effect verklaart zich door het feit dat de vergroende en doorlaatbare gronden werden vervangen door gebouwen en ondoorlaatbare en reflecterende verhardingen die meer warmte absorberen en afgeven. Het hitte-eilandeffect doet zich voor in het gehele gemeentelijk grondgebied, maar vooral in het stadscentrum.

Om de overlast die gepaard gaat met stijgende temperaturen te verminderen, kunnen in de gemeente koelte-eilanden met planten en wateroppervlakken worden aangelegd. Binnen de context van nieuwbouw, kan voorkeur worden gegeven aan reflecterende materialen in een lichte kleur alsook aan inrichtingen die de gevels beschaduwden.

3.2.6. ENERGIE

Het grootste energieverbruik in de Stad heeft betrekking op de verwarmingsbehoefte van de residentiële en tertiaire gebouwen, gevolgd door vervoer en industrie. De Stad produceert hernieuwbare energie via zonnepanelen en warmtekrachtinstallaties.

Er werd een afname van het totale energieverbruik in het Brussels Gewest vastgesteld. Dit is onder meer het resultaat van de evolutie van het gebouwenbestand, de stijging van de energieprijzen, de betere energie-efficiëntie van de gebruikte elektrische installaties, enz.

Met het oog op het behalen van de doelstellingen die op gemeentelijk niveau werden bepaald via het Klimaatplan, moeten er nog inspanningen worden geleverd om de productie van hernieuwbare energie op te drijven, meer bepaald via fotovoltaïsche netwerken, biomethanisatie en geo- en hydrothermie.

3.2.7. AFVALBEHEER

Het 'Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan' (HABP) 2018-2023 wil Brussel op het pad zetten van circulaire economie. Circulaire economie wil de ontginning van materialen uit de bodem en de afvalproductie verminderen en tegelijkertijd zo min mogelijk energie gebruiken door de levenscyclus van producten uit

te breiden, waarbij bestaande materialen en producten zo lang mogelijk worden gedeeld, verhuurd, hergebruikt, hersteld, opgeknapt en uiteindelijk gerecycleerd.

Binnen het grondgebied van de Stad, vormt de Kanaalzone een gebied met een groot potentieel voor de uitvoering van projecten die zich inpassen in een meer duurzame en circulaire vorm van economie. De vele wijkcompostplaatsen zorgen ervoor dat de hoeveelheid huishoudelijk afval wordt verminderd en geherwaardeerd, en leveren op die manier een bijdrage aan de circulaire economie.

3.2.8. MENS

Subjectieve en objectieve veiligheidsbeleving

De subjectieve veiligheidsbeleving stelt problemen. Het gebrek aan veiligheid wordt door de inwoners van de Stad Brussel, en dan vooral door de vrouwen, vaak aangehaald. Wat de objectieve veiligheidsbeleving betreft, meldt het Zonaal Veiligheidsplan 2020-2025 van de politiezone Brussel Hoofdstad-Elsene een lichte, opwaartse tendens op het vlak van stedelijke criminaliteit, en dit sinds 2016.

Wat de verkeersveiligheid op het grondgebied van de Stad betreft, bereikte het aantal ongevallen en slachtoffers een piek in 2022 met 1.689 slachtoffers, waarvan het merendeel fietsers. Het groter wordend wagenpark en de toename van het aantal verplaatsingen met de fiets en step zorgen ervoor zijn dat het aantal verkeersongevallen hoog blijft

3.3. Mobiliteit

3.3.1. ACTIEVE VERVOERSWIJZEN

Voetgangers en PBM

Stappen vertegenwoordigt binnen het geheel van vervoerwijzen van de Brusselaars een modaal aandeel van 35,9%, zoals blijkt uit de bevraging van oktober 2023 (data.mobility.brussels).

Wat de inrichtingen voor voetgangers betreft, beschikken zo goed als alle straten in het grondgebied van de Stad Brussel over voetpaden. Vooral in het stadscentrum zijn er zeer veel inrichtingen voor voetgangers. Hier werden de wegen dan ook autovrij gemaakt. Ook qua dekingsgraad van voorzieningen scoort de Stad over het algemeen goed, want 46% van haar grondgebied bevindt zich op minder dan 15 minuten stappen van de meeste 'buurtvoorzieningen'. Sommige sectoren, zoals Haren, Neder-Over-Heembeek of de Noordwijk, beschikken echter over onvoldoende voorzieningen voor voetgangers.

Wat het algemene netwerk betreft, stellen we lokaal een gebrek aan continuïteit tussen bepaalde inrichtingen voor voetgangers. Er worden momenteel een aantal projecten uitgevoerd om de doorlaatbaarheid van de verbindingswegen voor voetgangers te verbeteren, maar er blijven onderbrekingen bestaan voor bepaalde voetgangerstrajecten, vooral in Haren en Neder-over-Heembeek, die moeilijk in kaart te brengen zijn. Daarnaast is ook een aanzienlijk deel van de ruimten bestemd voor voetgangers slecht toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit (PBM).

Een aantal actieplannen, waaronder het GPDO en het 'Good Move'-plan, werden door de Stad reeds goedgekeurd met het oog op een toename van het modale aandeel 'stappen' voor verplaatsingen over een korte afstand van 2,5 tot 3 km. Deze ambities zijn opgenomen in de mobiliteitsuitdagingen van het GemPDO-ontwerpproject, met als belangrijkste interventies de structurering van het wegennet; herwaardering van de wegen en paden voor voetgangers; de toepassing van het STOP-principe; de

aanleg van acht magistrale wegen; en de ontwikkeling van inrichtingen voor voetgangers in samenspraak met de burgers.

Fietsers

Het modale aandeel 'fietsen' vertegenwoordigt 8,6% binnen alle verplaatsingen die door de inwoners van het Gewest worden uitgevoerd, zoals blijkt uit de bevraging van 2023 (data.mobility.brussels).

Er werd de laatste jaren heel wat fietsinfrastructuur aangelegd in de Stad, onder meer als gevolg van de voorbije coronacrisis. De Stad wil ook haar acties op het vlak van fietsparkings verderzetten, onder meer door de plaatsing van beveiligde fietsbevestigingssystemen.

Ondanks deze positieve evolutie, meten we echter vaststellen dat slechts 50% van de fietsroutes die het Good Move-plan heeft geïdentificeerd, ook effectief waren gerealiseerd in 2018, en dat maar een klein aandeel hiervan voldoet aan de kwaliteitscriteria 'veilig/samenhangend/snel/comfortabel/aangenaam'. De fietsparkings zijn onevenwichtig verspreid over het grondgebied van de Stad. Zo is het aanbod aan fietsstallingen zeer groot in het centrum, maar vertoont dit aanbod hiaten in de noordelijke wijken van de Stad. Deze onzekerheid vormt een van de voornaamste struikelblokken om gebruik te maken van de fiets in de stad. In de centrumwijken van de Stad komen ook vaak conflictsituaties voor tussen de actieve vervoerswijzen.

Om de inspanningen die nog moeten worden geleverd op het vlak van de fietstoegankelijkheid verder te zetten en beter te richten, heeft de Stad een Gemeentelijk Fietsactieplan goedgekeurd, alsook een nieuw circulatieplan, meer bepaald de autoluwe maas 'Vijfhoek', bepaald in het GMP 'Good Move'.

Nieuwe vervoersmiddelen

De laatste jaren zijn meerdere nieuwe alternatieve vervoersmiddelen opgedoken in het Brusselse straatbeeld, zoals eenwielers, hoverboards, segways, elektrische steps en cargofietsen. Deze nieuwe vervoerswijzen rijden voornamelijk op de ruimten die bestemd zijn voor de overige actieve vervoerswijzen, met als eventueel gevolg een toename van de conflictsituaties.

3.3.2. OPENBAAR VERVOER

Metro, tram, bus

Deze drie types van openbaar vervoer maken 22,2% uit van alle verplaatsingen die door de inwoners van het Gewest worden uitgevoerd, zoals blijkt uit de bevraging van 2023 (data.mobility.brussels).

Deze diensten worden in het BHG aangeboden door de drie operatoren van openbaar vervoer MIVB, De Lijn en de TEC binnen een fijnmazig openbaarvervoernet dat bestaat uit 6 metro- en premetrolijnen, een tramnetwerk en een busnetwerk

Deze netwerken voldoen aan de behoefte en bedienen alle wijken, maar het aanbod is niet overal op het grondgebied gelijk. Haren en Neder-over-Heembeek worden het minst goed bediend door het OV. Er werden nog een aantal andere tekortkomingen aangetoond, zoals het tekort aan openbaar vervoer, het onveiligheidsgevoel van de reizigers die 's nachts gebruikmaken van het OV, het gebrek aan netheid, enz.

Tal van actieplannen stellen ingrepen voor, waaronder het GMP dat het modaal aandeel 'openbaar vervoer' tegen 2030 wil doen toenemen met 11%. De MIVB voorziet dan wee de aanleg van een nieuwe tramlijn die Neder-over-Heembeek moet bedienen. De Stad wenst ook metrolijn 3 door te trekken tot in Haren.

De nieuwe tramlijn die over het Kanaal loopt en onder meer de Thurn&Taxis site ontsluit en in 2029 klaar zou moeten zijn, biedt een mogelijkheid om een diepgaander algemeen denkproces op gang te brengen in een sector op een boogscheut van het centrum.

Spoorwegvervoer

De Stad Brussel telt negen treinstations op haar grondgebied waarvan Brussel-Schuman en het Centraal station de belangrijkste zijn; het Noord- en het Zuidstation grenzen aan het grondgebied van de gemeente. De Noord-Zuidverbinding zorgt voor een fijnmazige bediening van de Stad, maar deze reeds oververzadigde lijn staat ook onder zware druk. Er bestaan nochtans mogelijkheden tot complementariteit tussen het MIVB- en het NMBS-netwerk, maar deze blijven vaak onderbenut, omdat ze niet gekend zijn en weinig in het licht worden gesteld.

Binnenvaartverkeer

Deze vervoerswijze beschikt via het Kanaal over een waterweg van 14 km die de mogelijkheid biedt om het centrum en de haven van Brussel te verbinden met Vilvoorde. Hier is een bedrijf gevestigd dat ernaar streeft om binnenschepen te doen uitgroeien tot een volwaardige vervoerswijze binnen de verplaatsingslogica.

3.3.3. GEDEELDE MOBILITEIT

De Stad Brussel maakt de ontwikkeling door van 'gedeelde mobiliteit' waarbij auto's, fietsen of step via een deelsysteem ter beschikking staan in de openbare ruimte. Dit type mobiliteit biedt de weggebruikers nieuwe, alternatieve vervoerswijzen aan en spaart ook ruimte uit. Maar deze nieuwe systemen vertonen ook nadelen, waaronder overmatige bezetting van de openbare ruimte; beschadigingen aan de toestellen; moeilijk toegankelijk in bepaalde wijken.

Taxi's, aangevuld door diensten als Uber en Collecto van de MIVB, maken ook een aanzienlijk deel uit van gedeelde mobiliteit.

3.3.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Momenteel, gebeurt 27% van alle verplaatsingen die de inwoners van het BHG uitvoeren met de auto, zoals blijkt uit de bevraging van 2023 ([data.mobility.brussels](#)). Dit percentage stijgt zelfs tot 66% voor verplaatsingen van meer dan 25 km die plaatsvinden tussen de Gewesten, met het BHG als eindbestemming of vertrekpunt. Het autoverkeer leidt tot een aanzienlijke congestie die ook een impact heeft op de levenskwaliteit alsook op de overige verkeerswijzen.

Het belangrijke aandeel van het autoverkeer is het gevolg van een samenloop van omstandigheden: het grote aantal pendelaars; het aanzienlijke aandeel bedrijfswagens; overvolle voertuigen op sommige lijnen van het openbaarvervoernetwerk; levenswijze van de inwoners van het BHG, enz.

Minder autoverkeer is een van de belangrijkste gewestelijk doelstellingen. Met het oog hierop, willen de Stad Brussel en het BHG de auto minder plaats toebedelen binnen de openbare ruimten, waarvan momenteel 70% bestemd is voor autoverkeer. De Stad Brussel telt meerdere projecten die grote verkeersassen moeten openstellen voor andere functies. Om verontreiniging die gepaard gaat met autoverkeer te verminderen, heeft het Gewest actie ondernomen om het wagenpark milieuvriendelijker te maken, onder meer door de invoering van lage emissiezones.

De Stad schenkt ook veel aandacht aan de beveiliging van de openbare ruimte. Heel wat gebieden van de gemeenten vallen onder de zogenaamde 'ongevalgevoelige zones', en een bepaalde weginfrastructuur vormt een fysieke en weinig doorlaatbare barrière.

Binnen de optiek om de het wagenpark te doen evolueren naar een vloot met meer milieuvriendelijke wagens, zet de Stad in op de ontwikkeling van laadstations.

3.3.5. GOEDERENVERKEER

Om de noodzakelijk distributie van goederen mogelijk te maken maar terzelfdertijd de druk van het goederenvervoer te doen afnemen, wil het Gewest een stedelijk distributiecentrum oprichten op de site van Schaarbeek-Vorming. Dit moet de optimalisatie mogelijk maken van de 'last-mile', dus van het laatste stuk weg dat nog moet worden afgelegd binnen de aanvoerketen. De inrichting van een dergelijk centrum moet gepaard gaan met de inrichting van buurtafhaalpunten alsook van stedelijke distributiecentra van waaruit de goederen niet langer met bestelwagens maar met cargofietsen worden verdeeld.

De ontwikkeling van de Haven van Brussel gaat sinds 2013 in die richting en biedt het goederenvervoer alternatieven via binnenwaterschepen. Zo telt de haven twee overslagcentra die nieuwe mogelijkheden bieden voor de aanvoer van goederen. Wat het goederenvervoer via het spoor betreft, staan de kostprijzen en het stiptheidsprobleem de ontwikkeling ervan in de weg.

Er rijden nu wel minder vrachtwagens in de stad, maar het aantal bestelwagens is er wel toegenomen, wat verband houdt met de boomende e-commerce. De parkeerbehoefte van voertuigen voor goederenvervoer is aanzienlijk, en blijkt ook problematisch.

3.3.6. PARKEERGELEGENHEDEN VOOR WAGENS

Het Gewest wil het parkeeraanbod, dat een aanzienlijk deel van de openbare ruimte in beslag neemt, terugschroeven om de openbare ruimte evenwichtiger te kunnen verdelen tussen de verschillende modi en ze de mogelijkheid te geven om zich de ruimte toe te eigenen. Met het oog hierop, streeft het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) naar de afschaffing van bijna 25% van de parkeerplaatsen op de openbare weg, wat neerkomt op ongeveer 60.000 plaatsen. Ter compensatie, wil het ook het parkeeraanbod buiten de openbare weg versterken.

De creatie van dit aanbod buiten de openbare weg houdt echter geen gelijke pas met de verdwijning van plaatsen op de openbare weg, waardoor de parkeerdruk toeneemt. Het grondgebied van de Stad Brussel vertoont een zeer hoge bezettingsgraad door een sterke vraag die uitgaat van werknemers, bezoekers en bewoners, en dan vooral in de centraal gelegen sectoren. De grote aanwezigheid van vrachtwagens en toeristencars, zorgt voor nog meer parkeerdruk.

Om het hoofd te bieden aan deze problematieken, ondernemen het Gewest en de Stad op meerdere vlakken acties, waaronder het gebruik van zogenaamde 'intelligente' tools; het gedeeld gebruik het parkeeraanbod buiten de openbare weg; de aanleg van P+R-parkings.

3.3.7. MULTIMODALITEIT

Multimodaliteit komt erop neer dat meerdere vervoerswijzen worden gebruikt tijdens eenzelfde verplaatsing. Het valt of staat met de complementariteit tussen de vervoerswijzen en het uitwisselingsgemak op de verbindingpunten. Maar de intermodaliteit fiets/openbaar vervoer stelt problemen. Multimodaliteit valt en staat ook met een goede verdeling van de ruimte, met eigen rijbannen en zones voor de verschillende vervoerswijzen; alsook met aanleg van multimodale polen.

3.4. Sociaaleconomisch domein

3.4.1. BEVOLKING

Demografie

Demografische evolutie Op 1 januari 2023, telde Brussel 194.291 inwoners, wat neerkomt op 16% van de totale bevolking in het BHG (Bron: *BISA, 2022*). In de periode 2017-2022, de kende Stad Brussel van alle Brusselse gemeenten de hoogste bevolkingsgroei. De bevolkingsbewegingen tussen gemeenten en tussen de gewesten spelen echter in haar nadeel, en vertonen een tendens naar 'peri-urbanisatie'. Op niveau van de wijken, was de bevolkingsgroei in de periode 2014-2019 vooral uitgesproken in de Vijfhoek, en dan voornamelijk in de Martelarenwijk en de Stalingradwijk, alsook in de Europawijk. De bevolkingsvooruitzichten 2022-2070 van het Federaal Planbureau voor de periode 2020-2040, voorspellen een vertraging van de bevolkingsgroei.

Verdeling per leeftijdsgroep: De verdeling van de Brusselse bevolking per leeftijdsgroep is als volgt: 22,5% is jonger dan 18 jaar; 66,5% is op arbeidsleeftijd en 11% is ouder dan 65 jaar (Bron: *BISA, 2022*). Het aandeel jongeren van minder dan 18 jaar is er lichtjes op achteruit gegaan, maar het blijft wel gelijke tred houden met het gewestelijk gemiddelde. De Stad Brussel is dus een vrije jonge gemeente, al blijkt de gemiddelde leeftijd licht te stijgen. In 2022 bedroeg die 37,8 jaar.

Grootte van de huishoudens: De Brusselse huishoudens tellen 2,1 personen per gezin. Meer dan de helft van de huishoudens in de Stad Brussel, meer bepaald 52%, zijn eenpersoonsgezinnen, wat een sterke huisvestingsbehoefte meebrengt. 10,1% van de huishoudens zijn trouwens eenoudergezinnen (Bron: *BISA, 2022*).

Verdeling van de inwonersdichtheid

De wijken van de Stad Brussel met de hoogste inwonersdichtheid liggen allemaal in de Vijfhoek. *Haren* en de *Europese wijk*, dat een administratiegebied is, behoren dan weer tot de minst dichtstbevolkte wijken van de gemeente. Met een gemeentelijk gemiddelde van 5.650 inw./km² is het grondgebied van de Stad minder dichtbevolkt dan dat van het BHG waar het gewestelijk gemiddelde 7.530 inw./km² bedraagt. De verklaring hiervoor schuilt in de aanwezigheid van uitgestrekte activiteitensectoren langs het Kanaal, alsook van de aanzienlijke groene ruimten bestaande uit het Koninklijk Domein, het park van Laken en het Ter Kamerenbos.

Nationaliteiten

De sterke internationale immigratie heeft ervoor gezorgd dat 38% van de bevolking in de gemeente een niet-Belgische nationaliteit heeft, wat hoger ligt dan het gewestelijk percentage (Bron: *BISA, 2022*). De Stad is binnen het BHG een van de gemeenten die de meeste buitenlanders aantrekt. De best vertegenwoordigde groepen buitenlanders zijn de Fransen, Roemenen, Marokkanen, Italianen, Spanjaarden en Polen.

3.4.2. TEWERKSTELLING EN ECONOMIE

Economische sectoren

Vertegenwoordigde sectoren: De ondernemingen die gevestigd zijn op het grondgebied van de Stad Brussel zijn voornamelijk actief in de dienstensector en bieden gespecialiseerde, wetenschappelijke, technische en administratieve dienstverlening. De kantoren op het grondgebied van de stad, maken de helft uit van alle kantoren op het gewestelijk grondgebied. Ook ICT-bedrijven, aanbieders van accommodatie en catering, verkoop/reparatie van voertuigen en bouwbedrijven zijn goed

vertegenwoordigd. De productieactiviteiten zijn goed voor 20% van de ondernemingen in de Stad. Maar ze ondervinden moeilijkheden om hun activiteiten verder te zetten in de industriegebieden in stedelijke omgeving omdat ze hier moeten samengaan met andere functies. De Vijfhoek en de Louizalaan zijn belangrijke handelspolen. Ook het toerisme is een belangrijke economische activiteit, vermits 46% van het totale hotelaanbod in het Gewest zich bevindt op het grondgebied van de Stad.

Aantal vestigingen en evolutie: Het aantal ondernemingen in de Stad Brussel is de afgelopen jaren toegenomen. In 2020 waren er 21.140 ondernemingen gevestigd in Brussel, wat 18,3% van het totale gewestelijke aantal vertegenwoordigt.

Circulaire economie

De Stad heeft de voorbije jaren meerdere projecten opgezet rond circulaire economie.

Op gewestelijk niveau, is er het *be.circular* programma dat efficiënter wil gebruikmaken van hulpbronnen, de milieu-impact van dit gebruik verminderen en het welzijn van alle burgers verbeteren.

Op gemeentelijk niveau, zijn er de 'Zero afval' initiatieven, waarvan ook de 'Zero afval markt' en de collectieve compostplaatsen deel uitmaken. Daarnaast zijn er ook nog schoolprojecten, de stadslandbouwprojecten, alsook het project voor sociaalprofessionele inschakeling Cyclup dat samen met het OCMW en de vzw Job Office werd opgezet. De aanwezigheid van productieactiviteiten op het grondgebied levert op die manier ook een bijdrage aan de totstandbrenging van een lokale circulaire economie.

Arbeidsmarkt

Actieve bevolking: In 2019 telde de Stad 126.137 inwoners op arbeidsleeftijd, waarvan 52% effectief een job had. De werkgelegenheidsgraad ligt bij mannen hoger dan bij vrouwen. Sinds 2014 gaat de werkgelegenheidsgraad in de Stad gestaag omhoog. In totaal, telde de gemeente in 2020 bijna 72.700 loontrekkenden van meer dan 15 jaar en 17.000 zelfstandigen. Al tien jaar lang gaan deze cijfers in stijgende lijn.

Werkloosheid: In 2019, bedroeg de werkloosheidsgraad in de gemeente 18,2%, waardoor de Stad het minder goed doet dan het Gewest waar de werkloosheidsgraad 16,3% bedraagt. Er zitten ook meer vrouwen zonder werk dan mannen. Voor de periode 2014-2019, neemt de werkloosheidsgraad af op gemeentelijk en gewestelijk niveau. Maar de situatie varieert al naargelang de wijk. Het aantal niet-werkende werkzoekenden (NWWZ) is de laatste jaren afgenomen. In 2022 waren er nog 14.510 mensen op zoek naar een baan. Het aandeel NWWZ met een niet-erkend diploma in België ligt hoger in de Stad dan in het Gewest, meer bepaald 46% tegen 42% in het BHG. De Stad Brussel beschikt over gemeentelijke structuren zoals het OCMW die mensen helpen bij het zoeken naar een job.

Armoede

De Stad Brussel behoort tot de top 10 van de Belgische gemeenten met het laagste gemiddeld inkomen per inwoner. In 2020, bedroeg het gemiddelde inkomen € 1.817 tegen € 15.444 € voor het BHG.

De situatie verschilt al naargelang de wijk. Het zuidwestelijk deel van de Vijfhoek, het zuidelijk deel van Laken en de Noordwijk behoren tot de armste wijken van de gemeente, terwijl de wijken in de noordelijke en zuidelijke rand van de gemeente de hoogste inkomens vertonen.

Op niveau van de BHG leefde in 2018 een kind op vijf in een gezin zonder beroepsinkomen.

De coronacrisis, de energiecrisis en de inflatie hebben de Brusselse gezinnen in financiële problemen gebracht en diep in de schulden gestoken.

3.4.3. VOORZIENINGEN

Educatie en onderwijs

In 2021 waren er in de Stad Brussel 4.369 plaatsen beschikbaar in de kinderopvang voor kindjes jonger dan 3 jaar, die verspreid waren over 123 opvangcentra. Deze cijfers vertonen al tien jaar lang een stijgende trend. In 2021 bedroeg de opvangcapaciteit van de gemeenten 61,2 plaatsen voor 100 kindjes jonger dan 3 jaar, wat een pak hoger ligt dan het gewestelijk gemiddelde van 44,9 plaatsen voor 100 kindjes.

Met 9.012 leerlingen in het kleuteronderwijs, 17.281 leerlingen in het basisonderwijs en 22.799 leerlingen in het secundair onderwijs tijdens het schooljaar 2021-2022, is de Stad Brussel binnen het BHG de gemeente met het grootste aantal leerlingen. De Stad is dan ook een groot educatief centrum dat meer onderwijsplaatsen biedt dan dat er kinderen zijn op haar grondgebied.

Armoede, onderwijsniveau en schoolachterstand zijn in alle gemeenten van het Gewest nauw met elkaar verweven.

Gezondheid

Door het grote aantal ziekenhuiscentra, ligt het aandeel gezondheidsvoorzieningen in de Stad Brussel hoger dan op nationaal niveau.

De Stad telt een groot aantal huisartsen die echter steeds meer blijken weg te trekken uit de geografische minder toegankelijke en minder dichtbevolkte wijken zoals Neder-Over-Heembeek en Haren, om zich te vestigen in andere wijken van de gemeente.

In de Stad zijn er 19 rust- en verzorgingshuizen voor de opvang van hulpbehoevende bejaarden. Hiertoe behoren ook de verschillende infrastructuren met verzorgingsflats voor senioren.

Overheid

De Stad Brussel heeft een administratief centrum in de Vijfhoek en verbindingkantoren in elk van de vier grote wijken errond.

De gemeente heeft ook een eigen openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn (OCMW) dat op meerdere domeinen actief is: maatschappelijke actie, tewerkstelling en opleiding, begeleiding van senioren en jongeren, huisvesting, enz.

Op het gemeentelijk grondgebied bevinden zich ook gewestelijke, communautaire, federale en Europese administraties. De gewestelijke diensten zijn ondergebracht op de site van Thurn&Taxis.

Sociaalculturele en sportvoorzieningen

De Stad Brussel telt tal van culturele voorzieningen, waaronder musea en historische monumenten in de Vijfhoek, in Laken in de Europese wijk, in de Louizawijk en in de buurt van het Kanaal. Daarnaast heeft de gemeente ook een uitgebreid aanbod aan theaters, bioscopen, bibliotheken en andere culturele plaatsen. In de wijken Oud-Laken, Mutsaard, Neder-Over-Heembeek en Haren is er minder culturele infrastructuur aanwezig.

De sportvoorzieningen concentreren zich voornamelijk in het westelijk en noordelijk deel van de Vijfhoek. Het sportaanbod is zeer gevarieerd, maar de sportinfrastructuur is ontoereikend. Deze situatie varieert sterk al naargelang de wijk en het type sport.

Verenigingsleven

Er zijn in op het grondgebied van de Stad Brussel heel wat verenigingen en vzw's actief. Daarnaast zijn er ook buurthuizen en jeugd- en kinderhuizen. Deze buurthuizen bieden de inwoners een opvangruimte dichtbij huis, stellen activiteiten voor bestemd voor verschillende doelpublieken en voeren projecten met maatschappelijke inslag. Ze gaan maatschappelijk isolement tegen en versterken de sociale samenhang.

3.4.4. HUISVESTING

Bestaande huisvesting en verdeling

Met 97.528 woningen, telde de Stad Brussel in 2022 8,6% meer woningen dan in 2017. Het overgrote deel van deze woningen zijn huurwoningen, en dan vooral huurappartementen, die zich vaak bevinden in eengezinswoningen die zijn omgevormd tot appartementen.

In 2022 bedroeg de gemiddelde maandelijkse huurprijs voor een appartement op het grondgebied van de Stad € 1.158, waarbij de prijs met 6,1% is gestegen ten opzichte van 2021. Deze situatie legt druk op het woonbudget en verhoogt het risico op financiële problemen voor gezinnen met een laag inkomen.

Openbaar woningbestand

Een dynamisch woonbeleid voeren was een van de hoofddoelstellingen van het vorige GemOP, dat onder meer inzette op een betere functiemix met meer woningen.

Momenteel beschikken de Stad en het OCMW over een totale oppervlakte van 41 ha, waarvan een deel zal dienen voor de bouw van woningen en de aanleg van openbare ruimten en voorzieningen, en dit vooral in Laken en Neder-over-Heembeek. De Stad is immers niet van plan om de volledige bruikbare oppervlakte vol te bouwen. Het gemeentelijke Huisvestingsplan voorziet de bouw van 750 nieuwe woningen.

Op gewestelijk niveau, voorziet het GPDO ambitieuze doelstellingen op het vlak van woningbouw, waarbij wijken worden verdicht en geherwaardeerd.

Sociale woningbestand

In 2021, telde de gemeente 8.317 sociale woningen. In 2022, waren er gemiddeld 9,3 sociale woningen per 100 gezinnen. Ter vergelijking geven we nog mee dat in 2022, het gewestelijk gemiddelde vrij laag was, met 7,2 sociale woningen per 100 gezinnen.

De Marollen heeft een aandeel van 28,66 sociale woningen per 100 gezinnen, waardoor het een van de wijken is met het hoogste aandeel aan dergelijke woningen binnen het Gewest, en de eerste wijk binnen de gemeente.

3.5. Bestuur

3.5.1. DEMOCRATISCHE CONTROLE EN TRANSPARANTIE

Transparantie kenmerkt de communicatie en de toegankelijkheid van de burgers tot informatie over de politieke aangelegenheden van hun gemeente, zoals de politieke beslissingen, de motivering ervan, enz. Ze moet een vertrouwensband opbouwen tussen politici en de burgers.

De informatie aan de burger is gedeeltelijk vastgelegd in de Nieuwe gemeentewet van 2015. De wet van 1997 betreffende de openbaarheid van bestuur in de provincies en gemeenten, verplicht tot de openbaarheid van allerhande documenten. De Stad heeft ook een 'open data' platform opgezet dat

iedereen toegang biedt tot een hele reeks gegevens over tal van thema's zoals milieu, toerisme en mobiliteit.

Maar deze documenten moeten niet alleen toegankelijk zijn, ze moeten ook helder en begrijpelijk zijn. Een van doelstelling van het meerderheidsakkoord is dan ook het openbaar en begrijpelijk maken van alle gegevens van de gemeentelijke instanties.

De partijen die die deel uitmaken van de gemeenteraad hebben besloten om een bestuurshervorming op gang te brengen met betrekking tot de werking en meer in het bijzonder de structuren ervan. In dit verband, werd een nota gepubliceerd die meer bepaald melding maakt van het aantal bestuurders, hun benoeming en de vergoedingsvoorwaarden binnen deze structuren.

3.5.2. BURGERPARTICIPATIE

Burgerparticipatie is een proces waarbij burgers worden betrokken zodat ze mee invloed kunnen uitoefenen op het besluitvormingsproces rond aspecten die een impact kunnen hebben op het gemeenschapsleven. Ze kan van onderuit komen, wanneer burgers zich organiseren om hun mening te laten horen; of van bovenaf, wanneer overheidsinstanties ruimte bieden voor dialoog om zodat burgers hun bezorgdheden kunnen uiten. In dat tweede geval, zijn meerdere samenwerkingsniveaus mogelijk: informatie, raadpleging, overleg, onderhandeling en co-productie.

Op gemeentelijk niveau, kan de deelname verlopen via verschillende processen, meer bepaald via 'Populaire raadpleging', via interpellatierecht of via openbare onderzoeken en overlegcommissies.

Naast deze burgerparticipatie die bepaald is binnen een wetgevend kader, heeft de Stad ook een gemeentelijke dienst opgezet, 'Brussel Participatie', die moet aanzetten tot burgerparticipatie via verschillende gemeentelijke activiteiten zoals wijkfora, burgerbudget en 'Leefstraten'.

In 2017 werd ook het Bpart-platform gelanceerd om online participatie mogelijk te maken via informatie, onderzoek en samenwerking tussen de burgers en de het college van burgemeester en schepenen. Er werden binnen het gemeentelijk grondgebied ook wijkraden opgezet waar burgers actief kunnen deelnemen aan het gemeentelijk beleid.

3.5.3. PERSONEELS- EN DIENSTENBEHEER

De stadsdiensten zijn georganiseerd om aan de verwachtingen van de burgers te voldoen. De gemeente beschikt over meer dan 3.800 medewerkers. De Stad besteedt bijzondere aandacht aan de communicatie en de samenwerking tussen de verschillende departementen. Daarnaast heeft de Stad een beleid van continue vorming en bijscholing opgezet om haar agenten in staat te stellen nieuwe vaardigheden te ontwikkelen.

3.6. Samenvatting en belangrijkste uitdagingen

Onderstaande tabel biedt een samenvatting van de aandachtspunten met betrekking tot het milieu en de motivering ervan.

Thema	Geïdentificeerde aandachtspunten en motivering
Stedelijke omgeving	<p>Instandhouding van de historische eigenheden en het erfgoed van het grondgebied. Deze zijn niet enkel van erfgoedkundig belang, maar vormen en structureren ook het landschap en de wijken, en ze worden op verschillende manieren door verschillende functies gebruikt.</p> <p>Verdere ontwikkeling van de Stad om zich te kunnen aanpassen aan de behoeften, de doelstellingen en de problemen die zich stellen. Het is hierbij belangrijk om het stedelijk weefsel de kans te bieden om zich verder te ontwikkelen, waarbij deze ontwikkeling goed worden omkaderd zodat ze adequaat kan inspelen op de verschillende behoeften op maatschappelijk en ecologisch vlak.</p> <p>Duurzame ontwikkelingen mogelijk maken De huidige en toekomstige milieu-uitdagingen moeten zo vroeg mogelijk in het planningsproces rekening houden met duurzaamheids- en maatschappelijke principes.</p> <p>De weerbaarheid verzekeren van de stedelijke ontwikkelingen alsook van de reeds bestaande elementen. Een veerkrachtig grondgebied is in staat om snel opnieuw over te schakelen naar 'business as usual' na een beperkende en onvermijdelijke tijdelijke situatie, zoals een gezondheids- of energiecrisis .</p>
Milieu	<p>Maatregelen invoeren om de overlast op het milieu te beperken. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat de ecosystemen en de natuurlijke hulpbronnen kunnen worden in stand gehouden, de belangrijkheid ervan op lange termijn kan worden versterkt binnen het grondgebied, en het hoofd te kunnen bieden aan de klimaatuitdagingen.</p>
Mobiliteit	<p>Verdeling van de openbare ruimte De Stad moet een alle vervoerswijzen een bevoorrechte ruimte en een ononderbroken traject bieden.</p> <p>Het wegwerken van de effecten van stadsbreuken en het ontsluiten van bepaalde wijken. De Stad wil een betere dekking van de inrichtingen en van het openbaarvervoernetwerk alsook een herstructurering van de stedelijke autosnelwegen die stedelijke barrières vormen die moeilijk kunnen worden overgestoken.</p> <p>Een betere multimodaliteit garanderen. Om de nodige continuïteit en samenhang van het netwerk in stand te houden, beoogt de Stad een betere samenwerking tussen de verschillende aanbieders van openbaar vervoer, de ontwikkeling van intermodaliteitshubs, alsook een bredere observatie van het grondgebied bij het ontwerp ervan.</p> <p>Beheer van het goederenverkeer Om het goederenverkeer den grote milieuoetafdruk ervan te temperen, moet de Stad een efficiënte beheersstructuur opzetten die ervoor zorgt dat er minder vrachtwagens en bestelwagens rondrijden op haar grondgebied.</p> <p>Minder en veiliger autogebruik Om de ongunstige effecten die voortvloeien uit het autogebruik terug te dringen op haar grondgebied en het verkeer in de wijken af te zwakken, moet de Stad de wegen heraanleggen e het alternatief vervoersaanbod uitbreiden en verbeteren.</p>
Sociaaleconomisch domein	<p>Verdichting en rationeel gebruik van de bestaande stedelijke ruimte. Vermits de Stad haar gemeentegrenzen niet kan uitbreiden, moete ze kunnen inspelen op de vraag naar huisvesting en voorzieningen. Maar dit mag niet gebeuren ten koste van de levenskwaliteit en de ontwikkeling van het groene netwerk.</p> <p>Behoud en ontwikkeling van de economische activiteiten Duurzame en circulaire economische activiteiten in de Stad zijn noodzakelijk om het hoofd te kunnen bieden aan de lokale en wereldwijde milieu-uitdagingen, zowel vandaag als morgen. Ze mogen echter niet rivaliseren met de beoogde functiemix en het behoud van de productieactiviteiten op het grondgebied.</p> <p>De dekkingsgraad van voorzieningen en diensten versterken Om haar aantrekkelijkheid te versterken en het dagelijks welzijn van haar inwoners te verbeteren, moet de Stad zorgen voor meer openbare voorzieningen en diensten, die momenteel onevenwichtig verspreid zijn over het grondgebied.</p> <p>De beschikbaarheid van de sociale en betaalbare woningen garanderen De vastgoeddruk en de complexe toegang tot de vastgoedmarkt voor de bevolking van de Stad die tot de armste van het land behoort, dwingt de Stad ertoe om iedereen een voldoende groot aanbod aan betaalbare woningen te bieden.</p>

Bestuur	Inzetten op meer transparantie en burgerparticipatie. Om een voorbeeldige stad te worden en het vertrouwen van haar burgers te behouden, moet de Stad haar inwoners kunnen betrekken bij de gemeentelijke beslissingen en deze in een duidelijke en begrijpelijke taak weergeven.
----------------	---

** aandachtspunten in het rood en motiveringen in het grijs*

4. EFFECTENANALYSE

4.1. Milieu- en sociaaleconomische beoordeling van de actieplannen

Om de milieueffecten van het GemPDO te kunnen beoordelen, hebben we de 46 strategische basisdoelstellingen, onderverdeeld in 147 acties, ondergebracht in 24 categorieën of 'fiches', die gelijkaardige doelstellingen vertonen alsook gelijkaardige voordelen en risico's voor het milieu. Deze categorieën passen binnen de 7 uitdagingen van het GemPDO: 'Een gezonde Stad', 'Een veranderende Stad', 'Een open en solidaire Stad', 'Een Stad in beweging', 'Een dynamische en intelligente Stad', 'Een participatieve en voorbeeldige Stad' en 'Een nabije Stad'. De analyse van iedere fiche omvat de volgende elementen:

- De ambitie en het subthema waarover de fiche handelt;
- De achtergrond van het thema in kwestie en van de relevante uitdagingen ervan;
- Een herneming van de strategische doelstellingen alsook van de acties hierrond;
- De positieve effecten en de opportuniteiten, alsook de negatieve effecten en de factoren die de acties beperken;
- De overeenstemming met de milieu- en sociale uitdagingen die we hebben geïdentificeerd in Hoofdstuk 3;
- Een beoordeling van de gekwantificeerde doelstellingen;
- Aanvullende en corrigerende maatregelen die respectievelijk de actie moeten versterken en de kansen ervan bevorderen, en de risico's moeten tegengaan of verminderen, alsook de opvolgingsindicatoren.

Alle strategische doelstellingen, de groepering ervan met het oog op de uitvoering van analyse, alsook het aantal hieraan gekoppelde acties, zijn allemaal opgenomen in de integrale versie van het MER. Omwille van de beknoptheid, wordt de inhoud van deze fiches niet in deze NTS behandeld. Maar u kunt ze altijd nalezen in de integrale versie van het MER. Hieronder vindt u wel een samenvattende tabel van de effecten.

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
Een gezonde Stad	1 - Groene ruimten: Naar een uitgesproken, verhoogde en geprogrammeerde aanwezigheid van planten	Duurzaam beheer van de stedelijke ruimte Moeilijkheden bij de uitvoering van stedenbouwkundige projecten binnen beschermingsperimeters.	<p>Creatie van nieuwe habitats voor de gewestelijke fauna en flora.</p> <p>Betere verscheidenheid en kwaliteit van de bestaande habitats.</p> <p>Betere algemene verbinding van de gewestelijke groene ruimten.</p> <p>Risico dat de ecosystemen tijdelijk worden verstoord tijdens de uitvoering van de verbeteringen aan de bestaande groene ruimten, waarbij het te verwachten voordeel zorgvuldig moet worden afgewogen tegen dit risico.</p>	Verminderd autogebruik via de ontwikkeling van infrastructuur bestemd voor de zachte vervoerswijzen, samen met de ontwikkeling van het groene netwerk.	<p>Ontwikkeling van het multifunctionele wijken.</p> <p>Verbetering van de leefomgeving.</p> <p>Versterking van de sociale cohesie in de wijk.</p> <p>Aanzienlijke terbeschikkingstelling van menselijke en middelen (en kosten).</p>		Beter aanpassingsvermogen van het grondgebied tegenover de effecten van de klimaatverandering.
	2 - Hitte-eilanden: Zich inzetten voor een leefbare stad	Beter thermische isolatie van gebouwen.	<p>Beter bodembeheer.</p> <p>Minder overstromingsrisico's en minder risico's bij droogteperiodes via beter waterbeheer.</p> <p>Hoger potentieel van het grondgebied om biodiversiteit te verwelkomen waarbij ook de luchtkwaliteit wordt verbeterd.</p> <p>Verminderd energieverbruik (klimaatregelingssystemen).</p> <p>Vermindering van de schadelijke effecten van hitte-eilanden op de slaap en de gezondheid van de inwoners.</p> <p>Risico op tijdelijke overlast tijdens de onthardingswerken in de binnenterreinen van huizenblokken.</p> <p>Aanzienlijke productie van mineraal afval als gevolg van de onthardingsprojecten.</p>	Minder vlotte toegankelijkheid voor PBM en fietsers bij onthardingsacties van de bodem.	<p>Verbetering van de leefomgeving.</p> <p>Ontwikkeling van nieuwe werkgelegenheidskansen.</p> <p>Aanzienlijke kosten.</p>		De bevolking beter bestand maken tegen hittegolven.

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
	3 – Biodiversiteit: Bekrachtiging van het belang van biodiversiteit in het stedelijk ecosysteem	Moeilijkheden bij de uitvoering van stedenbouwkundige projecten binnen beschermingsperimeters.	<p>Betere verwelcoming van de biodiversiteit.</p> <p>Minder schadelijke gevolgen voor de fauna en flora, en voor de burgers (afval, lawaaihinder, vernietiging van het plantendek, enz.).</p> <p>Behoud van een goede bodem die het geïntegreerd regenwaterbeheer bevordert, bijdraagt aan CO² opslag en helpt om het hitte-eilandeffect te temperen.</p> <p>Gemeentegrens overschrijdend bereik wat betreft de genetische uitwisseling van de soorten en de herkolonisatie van geïsoleerde habitats.</p> <p>Bijdrage aan energiebesparing via het donker netwerk.</p> <p>Geen vermelding van de invasieve uitheemse soorten</p>		<p>Ontwikkeling van sociale en culturele functies (volksgezondheid, leefomgeving, milieueducatie, ...).</p> <p>Vermindering van bepaalde overlast voor de burgers (overmatige gebruikmaking).</p> <p>Beperking van het aantal culturele evenementen kan de aantrekkelijkheid van de gemeente ondermijnen.</p>	Grotere voorbeeldfunctie van de overheid.	Beter aanpassingsvermogen van het grondgebied tegenover de effecten van de klimaatverandering.
	4 - Stadslandbouw: Een rol en een belangrijke hulpbron tegen 2050	Landschappelijke opwaardering van het gemeentelijk grondgebied en bescherming van het landelijke erfgoed.	<p>Bestendigheid van de landbouwareaal en goede bodemkwaliteit.</p> <p>Instandhouding van de biodiversiteit.</p> <p>Beperking van de effecten en het ontstaan van hitte-eilanden.</p> <p>Gunstige effecten op het waterbeheer.</p> <p>De achteruitgang/verontreiniging van de bodem beperken en acties opzetten gericht op bodemsanering.</p> <p>Minder van indirecte uitstoot van broeikasgassen.</p> <p>Oprichting van een plaats voor de herwaardering van afval geproduceerd in het BHG.</p> <p>Milieurisico's afhankelijk van de ingevoerde landbouwpraktijken, maar risico's beperkt binnen de context van de ontwikkeling van een label.</p>		<p>De stedelijke bevolking opnieuw in contact brengen met voedselproductie.</p> <p>Betere sociale cohesie.</p> <p>Ontwikkeling van een lokale economie wat gunstig is voor de korte keten.</p> <p>Bijdrage tot jobcreatie.</p> <p>Verbetering van de leefomgeving.</p> <p>Ontwikkeling van sociale en culturele functies.</p> <p>Hoger vastgoeddruk, wat een impact heeft op de grondprijzen, en beperking van de beschikbare oppervlakte voor vastgoedproductie, waaronder woningbouw.</p>	Hogere betrokkenheid van de burgers. Grotere voorbeeldfunctie van de overheid.	

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
	5 – Water: Een geografisch erfgoed en een collectieve voorziening	Geen vermelding van de aanpasbaarheid van gebouwen in overstromingsgevoelig gebied.	<p>Betere integratie van waterlopen in het ecologische netwerk.</p> <p>Hoger potentieel om biodiversiteit te verwelkomen.</p> <p>Rationeler waterverbruik en bestendiging van de hulpbron.</p> <p>Minder druk op het riolerings- en waterzuiveringsnetwerk en positief effect op de doeltreffendheid van het zuiveringsproces.</p> <p>Dit beheer heeft een gunstig effect op de doeltreffendheid van het waterzuiveringsproces, op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de aquatische ecosystemen. Daarnaast werkt het de aanvulling van de waterlagen in de hand, beperkt het overstromingen en leidt het tot een rationeel gebruik van de watervoorraden.</p> <p>Ontwikkeling van het groene netwerk en van koelte-eilanden.</p> <p>Geen vermelding van over verantwoord en zuinig waterverbruik.</p> <p>Gezondheidsrisico's die verband houden met de microbiologische kwaliteit van het water.</p>	Kleinere rol van het Kanaal als stedelijke barrière.	<p>Verbetering van de leefomgeving.</p> <p>Voorzien in de basisbehoeften van de bevolking waaronder voeding, lichaamshygiëne, de was doen, toiletten, onder meer van de personen die verkeren in een preciaire watersituatie.</p> <p>Beperking van de economische externe effecten, zoals schade, gezondheidszorgen, ... die gepaard gaan met overstromingen.</p> <p>Aanzienlijke kosten.</p>	Grotere voorbeeldfunctie van de overheid.	Versterking van de weerbaarheid van het stedelijk weefsel tegen de gevolgen van de klimaatverandering, zoals hitte-eilanden, periodes van droogte en overstromingen.
	6 – Lucht: Lucht als een gedeelde hulpbron - Energie: Naar een koolstofarme energiemix en een energiezuinige stad	<p>Bijdrage aan de energieonafhankelijkheid en de weerbaarheid van het BHG.</p> <p>Complexiteit van de ontwikkeling van energieproductie in bebouwd weefsel waar ook erfgoedelementen aanwezig zijn.</p>	<p>Lokale productie van hernieuwbare energie.</p> <p>Minder luchtverontreiniging</p> <p>Beperking van het energieverbruik</p> <p>Risico op aanzienlijke milieuvervuiling als gevolg van zeldzame metalen die worden gebruikt bij de productie van fotovoltaïsche systemen.</p> <p>Mogelijke negatieve impact gekoppeld aan geothermie, maar beperkte risico's want onderworpen aan een milieuvergunning.</p>		<p>Bijdrage aan de bestrijding van energiearmoede.</p> <p>Jobcreatie.</p> <p>Het verkrijgen van aantrekkelijke aankoop-/verkooprijzen voor elektriciteit via energiegemeenschappen</p> <p>Beperking de menselijke en economische kosten voor de samenleving, zoals de kosten die gepaard gaan met doktersbezoeken, behandelingen, ziekenhuisopnames, etc.</p> <p>Behoeft aan grondstoffen en arbeidskrachten voor de productie van fotovoltaïsche systemen.</p> <p>Aanzienlijke kosten.</p>	Meer burgerparticipatie. Opportuniteiten om publiek-private partnerschappen op te zetten.	Mitigatie van de klimaatverandering door een afname van de uitstoot van broeikasgassen.

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
	7 – Geluid: Naar een rustigere openbare ruimte	Negatieve impact van geluidswerende systemen op het landschap.	Minder verstoring van stedelijke fauna door vermindering van overlast, zoals overmatig gebruik van de ruimte, afval, beschadiging van het plantendek, ... Beperking van het energieverbruik. Positieve impact op de volksgezondheid.		Verbetering van de leefomgeving. Betere functiemix en bevolking die beter bestand is tegen stedelijke overlast. Inrichting van een lokaal voor sociale interactie.		
Een veranderende Stad	8 – Stedelijke Ontwikkeling: Naar een Stad die zich kan aanpassen aan de klimatologische en demografische realiteit	Instandhouding van de verscheidenheid aan stadsvormen. Betere weerbaarheid van de woningen en kantoren tegen hittegolven. Weerbaarheid van het grondgebied op de lange termijn door de omkeerbaarheid van gebouwen. Betere landschappelijke integratie van de hoogbouw en beperking van de risico's ervan op het bestaande erfgoed.	Stedelijke ontwikkeling die zuinig omspringt met de bodem, wat gunstige effecten heeft op waterbeheer, biodiversiteit en microklimaat. Minder energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen. Opportunities om collectieve of circulaire systemen op te zetten, zoals energiegemeenschappen, infiltratie- en recuperatiesystemen voor regenwater, enz. Minder bouwafvalstromen. Instandhouding van niet-bebouwde oppervlakte Minder impact op de gezondheid bij hittegolven. Bijdrage tot de veiligheid van de bevolking tijdens verschillende soorten evenementen.	Opportunities om collectieve of circulaire systemen op te zetten, zoals gedeelde parkeerplaatsen buiten de openbare weg, deelwagens, enz. Bijdrage tot multimodaliteit.	Ontwikkeling van een gevoel van verbondenheid en sociale cohesie, en bijdrage aan de residentiële aantrekkelijkheid. Bestrijding van onbewoonbare en slechte huisvesting. Antwoord bieden op maatschappelijke problemen, zoals een gebrek aan betaalbare woningen, de monofunctionaliteit van bepaalde gebieden, een tekort aan voorzieningen, enz. Bijdrage tot multifunctionaliteit. Opwaardering van voorzieningen en terreinen van de Stad. Economische opportuniteiten. Risico op een tekort aan arbeidskrachten in de bouwsector. Risico op beschadiging van de voorzieningen of verstoring van de werking ervan. Impact op de kosten voor huisvesting.	Betere communicatie en participatie van de buurtbewoners. Betere betrokkenheid van de burgers bij hun leefomgeving.	Betere aanpassing van de gebouwen aan de toekomstige uitdagingen, waaronder het omkeerbare karakter ervan. Belangrijke bijdrage aan de inspanningen op het vlak van klimaatmitigatie. Versterking van de weerbaarheid van het grondgebied en van de bevolking tegen klimaatrisico's door de bevolking hiertegen beter bestand te maken.
	9 – Openbare ruimten: Een verscheidenheid aan gebruiken die moet worden bekrachtigd	Hogere weerbaarheid van het grondgebied, de burgers en de leefomgeving. Opwaardering van de structurerende en landschappelijke rol van het Kanaal op het gemeentelijk en gewestelijk grondgebied. Het bouwkundig en cultureel erfgoed beter tot hun recht brengen.	Positieve effecten op de mens.	Kleinere rol van het Kanaal als stedelijke barrière.	Betere multifunctionaliteit van de ruimte en grotere verscheidenheid van de openbare ruimten, grote aantrekkelijkheid en de toe-eigening ervan. Beperking van de sociale uitsluiting van de Kanaalzone. Ontwikkeling van een zekere lokale dynamiek om zo bepaalde wijken te (her)activeren en de aantrekkelijkheid ervan te bevorderen. De identiteit van de wijk benadrukken, wat een positief effect heeft op het vlak van verbondenheid. Beperking van de sociale cohesie.	Meer burgerparticipatie.	Beter aanpassingsvermogen van het grondgebied tegenover de effecten van de klimaatverandering.

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
	<p>10 - Erfgoed: Bouwkundige rijkdom die moet worden behouden en gebruikt</p>	<p>Aanleg van een veranderend, duurzaam, veerkrachtig stedelijk weefsel dat het hoofd biedt aan hedendaagse uitdagingen.</p> <p>Verminderd belang en minder respect voor de goederen en monumenten opgenomen in de erfgoedlijst</p> <p>Risico dat de bescherming van het bouwkundig erfgoed tegen de effecten van klimaatverandering ten koste gaan van het behoud ervan.</p>	<p>Vermindering van het subjectieve onveiligheidsgevoel dat bewoners ervaren door leegstaande panden. Verhoogd welzijn van de inwoners.</p> <p>Minder energieverbruik en betere kwaliteit van de omgevingslucht.</p> <p>Risico dat de esthetische en landschappelijke kwaliteit van de openbare ruimten ten koste gaat van de kwaliteit van de vergroende ruimte.</p>	<p>Bijdrage tot een betere manier op de openbare ruimte te delen en mogelijke vermindering van het autogebruik (modal shift).</p> <p>Risico dat de esthetische en landschappelijke kwaliteit van de openbare ruimten ten koste gaat van de verharding voor de actieve vervoerswijzen alsook van hun veiligheid.</p> <p>Risico dat de toegankelijkheid tot bepaalde plaatsen zoals horeca, en voorzieningen wordt beperkt door het verminderd parkeeraanbod.</p> <p>Risico dat de toegang voor gemotoriseerde klanten wordt beperkt.</p>	<p>Algemene verbetering van het de leefomgeving en de levenskwaliteit van de burgers.</p> <p>Bijdrage aan de lokale economie door het creëren van banen en het bieden van een uitgebreider toeristisch aanbod.</p> <p>Bijdrage aan een grotere identiteit van de wijken en aan een gevoel van verbondenheid onder bewoners.</p> <p>Aantrekkelijkere en drukker bezochte wijken.</p> <p>Gezelligere openbare ruimten en versterking van de sociale cohesie.</p> <p>Versterking van de functiemix via een hoger aanbod aan culturele activiteiten, woningen en voorzieningen.</p> <p>Ontwikkeling van vrijetijds-, ontspannings- en didactische functies.</p> <p>Toename van de verschillen tussen de wijken, waardoor de gebieden die niet kunnen genieten van deze opwaarderingsacties, minder aantrekkelijk worden.</p>	<p>Meer burgerparticipatie.</p>	<p>Betere aanpassing van de gebouwen opgenomen in lijst van beschermde gebouwen en mitigatie van de risico's die verband houden met klimaatverandering.</p>

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
Een open en solidaire Stad	11 - Huisvesting: Het aanbod van en de toegang tot betaalbare en gediversifieerde woningen versterken	<p>Bijdrage aan een veranderend en duurzaam stedelijk weefsel dat tegemoetkomt aan de economische en sociale behoeften van de bevolking.</p> <p>Betere landschappelijke integratie van de openbare woningen en minder impact op het bouwkundig erfgoed (verloedering).</p> <p>Risico dat het toekomstige woningaanbod niet langer beantwoordt aan de behoeften van de bevolking (veranderende vraag).</p>	<p>Minder energie- en waterverbruik van de gebouwen in kwestie.</p> <p>Minder negatieve effecten op de openbare netheid, minder geluidshinder.</p> <p>Positieve effect op de gezondheid.</p> <p>Minder negatieve effecten op de onveiligheid, de aantrekkelijkheid van de straat/wijk.</p> <p>Risico op verharding van de bodem.</p>		<p>Grotere beschikbaarheid aan (sociale) woningen.</p> <p>Betere levenskwaliteit.</p> <p>Bijdrage aan de lokale en gewestelijke economie via een betere integratie van burgers op de arbeidsmarkt.</p> <p>Betere dekkingsgraad van de sociale voorzieningen, alsook betere functiemix van de wijken.</p> <p>Beter onthaal en sociale integratie van PBM.</p> <p>Verlaagde impact van energiecrisis op de meest achtergestelde huishoudens.</p> <p>Aanzienlijke kosten voor de Stad en het Gewest.</p> <p>Risico dat de kwaliteit van de leefomgeving en de integratie van de inwoners afneemt indien de creatie van huisvesting geen rekening houdt met de omliggende omgeving.</p>	<p>Betere participatie en beter inzicht van de burgers en toename van de transparantie.</p>	<p>Bijdrage aan het behalen van doelstellingen gericht op het tegengaan van de gevolgen van klimaatverandering (mitigatie en adaptatie) door betere energieprestaties van de gebouwen.</p>
	12 – Inclusieve Stad: Overall in de Stad de diversiteit bevorderen	<p>Het erfgoed beter tot zijn recht brengen.</p>	<p>Ontwikkeling van de fauna en flora en maakt een betere infiltratie van afvalwater via de aanleg van vergroende ruimten.</p> <p>Positief effect op het energieverbruik gekoppeld aan mobiliteit via de mogelijkheden tot modal shift.</p> <p>Betere openbare netheid, minder sluisstorten.</p> <p>Verminderd onveiligheidsgevoel ervaren door de gebruikers ervaren.</p> <p>Meer geluidshinder door gebruikmaking van de openbare ruimten.</p>	<p>Verhoogde modal shift richting zacht verkeer.</p> <p>Risico dat het inclusieve karakter en de beveiliging van de openbare ruimten worden benadrukt ten koste van een beter gedeeld gebruik van de openbare ruimte tussen de verschillende vervoerswijzen en het kunnen beschikken over ononderbroken wegen.</p>	<p>Gezelligere openbare ruimten, betere kwaliteit van de leefomgeving, aantrekkelijker wijken en versterking van de sociale cohesie.</p> <p>Voorzien in de basisbehoeften van de bevolking waaronder toiletten, toegang tot water en sanitair, onder meer van de personen die verkeren in een preciaire watersituatie.</p> <p>Meer consumptie door de bezoekers in de horeca-, handels- en culturele sector, en bijdrage aan de lokale economie.</p> <p>Aanzienlijke kosten, gelinkt aan het waterverbruik en het onderhoud van nieuwe openbare sanitaire voorzieningen.</p>	<p>Betere burgerparticipatie en toename van de transparantie.</p>	<p>Aanpassing aan de klimaatopwarming door toegang tot water tijdens perioden van droogte.</p>

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
Een Stad in beweging	13 - Gemotoriseerd verkeer: De auto minder plaats geven in de openbare ruimte om deze autolouwer en veiliger te maken	Hogere weerbaarheid van het grondgebied.	Minder geluidshinder en minder verkeersongevallen die gepaard gaan met individuele personenwagens. Lokale vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen met gunstige gevolgen voor de gezondheid. Bijdrage aan de gewestelijke 'low emission mobility' strategie.	Aanzet tot afgezwakt verkeer, ten gunste van een modal shift naar actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer. Minder verkeerscongestie. Beter gedeeld gebruik van de openbare ruimte door een evenwichtigere inrichting tussen de vervoerswijzen. Beperking van de druk als gevolg van de afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg. Ontwikkeling van betere porositeit van de stedelijke barrières. Risico dat de toegankelijkheid tot bepaalde plaatsen zoals horeca, en voorzieningen wordt beperkt door het verminderd parkeeraanbod. Risico dat de toegang voor gemotoriseerde klanten wordt beperkt.	Vermindering van de achteruitgang van de leefomgeving van de burgers die gepaard gaat met het gebruik van individuele voertuigen. Vermindering van de neveneffecten op huishoudens en ondernemingen die verband houden met de stijging van de brandstofprijzen (energiecrisis), waardoor de bestaansonzekerheid van de gezinnen afneemt en minder concurrentie is tussen ondernemingen. Vermeerdering van de functies van de openbare ruimte Verbetering van de leefomgeving en betere toe-eigening van de openbare ruimte. Beperking van het isolement van bepaalde wijken.		Gunstige effecten op het vlak van klimaatmitigatie.

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
	14 - Actieve vervoerswijzen: Een comfortabele openbare ruimte voor iedereen	Hogere weerbaarheid van het grondgebied. Opportuniteit om het bouwkundig en landschappelijk erfgoed onder de aandacht te brengen en zo bij te dragen tot de instandhouding ervan.	Betere veiligheid van de weggebruikers via beperking van de conflictsituaties tussen de vervoerswijzen. Vermindering van de externe milieueffecten van het wegverkeer (lawaai, luchtverontreiniging, broeikasgassen, enz.) dat verantwoordelijk is voor een verslechtering van gezondheid.	Grotere aantrekkelijkheid van de actieve vervoerswijzen, toename van de modal shift en harmonieuzer beheer van de verschillende vervoerswijzen in de openbare ruimte. Ontwikkeling van multimodaliteit. Risico op een gebrek aan continuïteit van de trajecten voor actieve vervoerswijzen. Risico op meer congestie.	Vermindering van de achteruitgang van de leefomgeving die gepaard gaat met wegverkeer. Vermindering van de neveneffecten op huishoudens en ondernemingen die verband houden met de stijging van de brandstofprijzen (energiecrisis), waardoor de bestaansonzekerheid van de gezinnen afneemt en er minder concurrentie is tussen ondernemingen. Vermeerdering van de functies van de openbare ruimte Verbetering van de leefomgeving en betere toe-eigening van de openbare ruimte. Een meer inclusieve openbare ruimte. Grotere toeristische aantrekkelijkheid en bijdrage aan economische ontwikkeling op kleine schaal.		Gunstige effecten op het vlak van klimaatmitigatie.
	15 - Collectieve en gedeelde vervoerswijzen: Snelle en verbonden netwerken	Betere stedenbouwkundige integratie van de depots/eindhalses in de wijken.	Vermindering van de externe milieueffecten van het wegverkeer (lawaai, lucht- en watervervuiling, versplintering van de leefgebieden, enz.) dat verantwoordelijk is voor een verslechtering van gezondheid.	Ontwikkeling van de multimodaliteit en van de modal shift. Beperking van de toekomstige mobiliteitsproblemen in snel veranderende wijken en sites in volle ontwikkeling. Beperking van de verzadiging van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte.	Vermindering van de achteruitgang van de leefomgeving veroorzaakt door het wegverkeer. Vermindering van de neveneffecten op huishoudens en ondernemingen veroorzaakt door de stijging van de brandstofprijzen (energiecrisis), waardoor de bestaansonzekerheid van de gezinnen afneemt en er minder concurrentie is tussen ondernemingen.		Gunstige effecten op het vlak van klimaatmitigatie.

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
Een dynamische en intelligente Stad	16 - Circulaire economie Naar een geïntegreerd en efficiënt economisch netwerk	Meer grondinname van de bouwplaats en visuele impact hiervan.	<p>Minder uitstoot van BKG en betere luchtkwaliteit.</p> <p>Betere openbare netheid.</p> <p>Minder overlast veroorzaakt door afvalophaling met vuilniswagens, waaronder energieverbruik, luchtverontreiniging, geluidshinder, enz.</p> <p>Productie van hoogwaardige grondstoffen, zoals compost.</p> <p>Vermindering van de effecten veroorzaakt door de bouwplaatsen, onder meer op de luchtkwaliteit, fauna en flora, bodem, water, enz.</p> <p>Vermindering van de hoeveelheid energie geproduceerd door de verbrandingsoven alsook van de eventuele energieopportunities die hieraan verbonden zijn.</p> <p>Risico op verminderde aanvoer van biomassa aan de biogasinstallaties en dus ook risico op een verminderde productiviteit van deze fabrieken.</p>	Kortere afstanden die het werfverkeer moeten afleggen, wat leidt tot een beter beheer van het vrachtvervoer. Meer grondinname van de bouwplaats en impact op het verkeer als gevolg hiervan.	<p>Betere functiemix in de wijken.</p> <p>Jobcreatie.</p> <p>Versterking van de sociale band tussen de inwoners.</p> <p>Meer arbeids- en onderhoudskosten.</p> <p>Risico op hogere vastgoedprijzen, wat de maatschappelijke ongelijkheid zal versterken.</p>	Betere burgerparticipatie.	Klimaatmitigatie en een betere aanpassing van het grondgebied tegen klimaatverandering, binnen de context van beperkte beschikbaarheid van hulpbronnen en materialen.
	17 – Technologische integreren als een vorm van economie en als beheerinstrument	Vorming van een veranderend en duurzaam stedelijk weefsel dat tegemoetkomt aan de economische en sociale behoeften van de bevolking.	<p>Minder negatieve omgevings- en milieueffecten, waaronder geluidsoverlast, sluikeinstorten, enz. die een aanzienlijke impact kunnen hebben op de leefomgeving en het welzijn van de inwoners.</p> <p>Verminderd energieverbruik op het vlak van verlichting, waarbij rekening wordt gehouden met problemen van openbare veiligheid en de impact op nachtelijke soorten wordt beperkt.</p> <p>Minder water- en energieverbruik en minder uitstoot van BKG.</p> <p>Meer energieverbruik, als gevolg van technologiehubs, Digitale Ondernemingsruimte en Digital Twins.</p> <p>Hoger risico op cybercriminaliteit.</p>		<p>Betere integratie van jongeren in het beroepsleven en voorbereiding op de jobs die nodig zullen zijn in de toekomst.</p> <p>Anticiperen op een toekomstige daling van de werkloosheidscijfers, en behoud van de lokale en regionale economie.</p> <p>Verbetering van de leefomgeving.</p> <p>Kostenbesparing op het vlak van verlichting.</p> <p>Risico dat een deel van de bevolking wordt uitgesloten omdat ze geen toegang heeft tot digitale instrumenten.</p>	Meer transparantie, beter begrip en grotere aantrekkingskracht van burgerparticipatie	Doeltreffendheid van de plannen om klimaatverandering tegen te gaan (klimaatmitigatie).

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
	18 - Productieactiviteiten: Voor een gemengde stad	<p>Verdichting van de bebouwing.</p> <p>Hogere weerbaarheid van het grondgebied om beter bestand te zijn tegen een eventuele voedselcrisis.</p> <p>Risico op overlast, impact op het landschap, op de bebouwde omgeving.</p>	<p>Positief effect op het energieverbruik gekoppeld aan mobiliteit.</p> <p>Risico op overlast waaronder geluidshinder, uitstoot van verontreinigende stoffen in de lucht, effecten op de fauna en flora, enz.</p>	<p>Opportunities tot modal shift voor de het goederenvervoer, waaronder inkorting van de productieketen.</p> <p>Opportunities tot modal shift voor de werknemer, waaronder kortere woon-werkafstand.</p>	<p>Betere functiemix in de wijken.</p> <p>Bijdrage aan de circulaire economie.</p> <p>Aantrekkelijkere wijken en betere sociale cohesie tussen de inwoners.</p> <p>Jobcreatie en bijdrage aan de lokale en gewestelijke economie.</p> <p>Vermindering van de vloeroppervlakte die kan worden bestemd voor woningen, kantoren en voorzieningen.</p>		
	19 – Handelszaken Naar een voorbeeldig, divers en beter bediend aanbod	<p>Betere instandhouding van de bebouwde omgeving en het erfgoed.</p> <p>Vorming van een veranderende, duurzame en veerkrachtige stedelijke omgeving.</p>	<p>Positieve effecten op het energieverbruik en op de luchtkwaliteit, door minder uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt door wegverkeer.</p> <p>Gemakkelijker afvalbeheer van de handelszaken en betere openbare netheid.</p> <p>Risico op geluidshinder en impact op de openbare netheid, veroorzaakt door markten en evenementen.</p>	<p>Beter beheer van het goederenvervoer in het stadscentrum, een verminderd gebruik van de auto (zachte logistiek) en aanmoedigen van multimodaliteit.</p> <p>Impact op de huidige verkeersstromen die kunnen leiden tot een toename van het verkeer op bepaalde kruispunten, en beperking van de ononderbroken trajecten voor alle vervoerswijzen.</p>	<p>Minder mogelijke faillissementen en het daarmee samenhangende banenverlies van handelszaken die door concurrentie worden weggespeeld.</p> <p>Bijdrage aan de lokale en gewestelijke economie via jobcreatie.</p> <p>Buurtbewoners aanzetten om meer te consumeren.</p> <p>Aantrekkelijkere en gezelligere wijken.</p> <p>Betere leefomgeving en sterkere sociale cohesie tussen burens.</p> <p>Vermindering van de vloeroppervlakte die kan worden bestemd voor woningen, kantoren en voorzieningen.</p>		

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
	20 - Toerisme, cultuur en evenementen Voor een levendige en gastvrije Stad	Verminderde druk uitgeoefend door de toeristische sector (verminderde kwaliteit van het erfgoed, effecten). Benadrukken van het natuur- en boserfgoed. Opwaardering van het bouwkundig en natuurlijk erfgoed van de Leopoldwijk.	Verminderde druk uitgeoefend door de toeristische sector (geluidsoverlast) Versterkte veiligheid van personen Positieve effect op de mentale gezondheid van de buurtbewoners. Betere luchtkwaliteit, vermindering van de uitstoot van BKG veroorzaakt door het wegverkeer, en verminderd energieverbruik. Toename van het percentage aan vergroende ruimte en aanleg van het groene netwerk, wat een positieve impact heeft op de biodiversiteit, het waterbeheer en het microklimaat door het creëren van koelte-eilanden. Verminderd onveiligheidsgevoel dat bepaalde gebruikers ervaren door de monofunctionaliteit van de Leopoldwijk. Risico van toename van bepaalde overlast (geluidshinder, afval, enz.) in wijken die nu nog kalm zijn en weinig worden bezocht.	Risico op problemen die verband houden met parkeren.	Verminderde druk uitgeoefend door de toeristische sector (achteruitgang van de openbare ruimten). Toename van de bezoekersaantallen en grotere aantrekkelijkheid van de nieuwe wijken. Ontwikkeling van de sociale band tussen burens. Versterking van de plaatselijke en gewestelijke economie via jobcreatie, hogere winstcijfers voor de sector, enz. Verbetering van de leefomgeving. Betere sociale integratie van personen met een handicap. Gezelligere Leopoldwijk.		Gunstige effecten op het vlak van klimaatmitigatie.
	21 - Een territoriale visie op het nachtleven:	Duurzamere planning van de stedelijke omgeving. Ontwikkeling van een veranderend stedelijk weefsel, dat voldoet aan de huidige vereisten.	Verhoogd onveiligheidsgevoel voor de uitgaanders. Risico's op overlast voor de kleine nachtelijke fauna.		Ontwikkeling van een zekere functiemix in de wijken. Bijdrage aan de economische ontwikkeling van de gemeente. Ontwikkeling van een groter aanbod aan culturele voorzieningen. Versterking van de identiteit van de wijken en de culturele gemengdheid.	Betere burgerparticipatie en meer transparantie.	
Een participatieve en voorbeeldige Stad	22 – Voorbeeldfunctie: Een vooruitstrevende stad	Duurzamere planning van de bebouwde omgeving.	Minder stress veroorzaakt door de burgers. Aanmoediging om de ecologische voetafdruk van huishoudens te verkleinen. Ontwikkeling van energiezuinigere projecten (vermindering van hiermee gepaard gaande uitstoot van verontreinigende stoffen).	Minder autogebruik.	Betere functiemix in de wijken. Optimalisatie van de tijdsbudgetten van de stadsdiensten. Toename van de sociale ongelijkheid tussen leerlingen van verschillende scholen.	Betere burgerparticipatie en toename van de transparantie. Betere communicatie en betere toegankelijkheid tot de informatie.	Betere aanpassing van de bebouwde omgeving aan de klimaatverandering via een vermindering van de negatieve effecten in het geval van een crisis.
	23 - Participatie: Aanwezigheid van de burgers bij iedere stap van het beslissingsproces van de Stad		Positieve effecten op de mens.		Betere zichtbaarheid van verenigingen, die minder budget en tijd moeten besteden voor de promotie van hun diverse acties op het terrein. Versterking van de sociale cohesie en betere levenskwaliteit.	Beter inzicht in het bestuur en meer transparantie.	

Ambitie	Maatregel	Stedelijke omgeving	Milieu	Mobiliteit	Sociaaleconomisch domein	Bestuur	Klimaat
Een nabije Stad	24 - Naar een netwerk van buurtdiensten en -voorzieningen	Vermindering van de stedelijke uitbreiding via een verdichting en het gedeeld gebruik van de stedelijke ruimte. Bijdrage aan het veranderings- en aanpassingsvermogen van het grondgebied op lange termijn.	Minder energieverbruik (gekoppeld aan gemotoriseerde voertuigen), en bijgevolg, een betere luchtkwaliteit en minder uitstoot van broeikasgassen. Ontwikkeling van het concept van circulariteit binnen ruimtelijke ordening en vermindering van de hoeveelheid geproduceerde bouwafval.	Verminderd gebruik van gemotoriseerde voertuigen, en modal shift naar actieve vervoerswijzen, en minder verkeerscongestie. Niet verzekerde toegankelijkheid van PBM en andere kwetsbare personen.	Ontwikkeling van een optimale dekking van diensten en voorzieningen, waardoor de basisbehoeften van alle inwoners worden gewaarborgd. Identificatie van andere specifieke problemen die verband houden met de sociaaleconomische en sociaal-demografische profielen van de inwoners of met het specifieke gebruikers. Verschuiving van tijd en kosten, gekoppeld aan verplaatsingen, naar andere activiteiten. Vermindering van de geografische sociale verschillen. Opportunities afhankelijk van de lokaal ontwikkelde voorzieningen (gezondheidszorg, onderwijs, sport, recyclage, integratie, enz.). Verhoogde multifunctionaliteit en betere diversificatie van de openbare ruimte, waardoor het aantal ontmoetingsplaatsen en de sociale cohesie toeneemt en het isolement van kwetsbare mensen wordt tegengegaan. Betere sociale integratie. Betere leefomgeving en levenskwaliteit van de burgers.	Betere voorbeeldfunctie van de overheid. Meer transparantie vanwege de overheid. Betere burgerparticipatie en aanvaarding.	Gunstige effecten op het vlak van klimaatmitigatie.

4.2. Passende effectenbeoordeling van het actieplan.

De effecten van de verschillende acties van de het GemPDO-ontwerpproject werden geanalyseerd vanuit het standpunt van de Ordonnantie betreffende het Natuurbehoud van 1 maart 2012. Hierbij hebben we rekening gehouden met de mogelijke impact van de actie op de beschermde gebieden die zich bevinden in de onmiddellijke omgeving ervan.

Door de aard ervan, kan het actieplan mogelijke effecten hebben op de volgende beschermde gebieden:

- de Speciale Beschermingszone (SBZ) I: Zoniënwoud met bosrand, aangrenzende bosgebieden en Woluwevallei (BE1000001);
- SBZ III: bossen en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het gewest (BE1000003);
- het natuurreservaat: vallei van de Vijvers van Verdrongen Kinderen (opgenomen in het SBZ I);
- het natuurreservaat: vallei van de Vuylbeek (opgenomen in het SBZ I);
- het natuurreservaat: het natuurreservaat Moeraske.

U vindt meer informatie over de kenmerken van de beschermde gebieden, in het MER.

De acties van het GemPDO hebben een overwegend positief effect op de beschermde gebieden. De acties die deze effecten veroorzaken, vinden we hoofdzakelijk terug in de ambitie 'Een gezonde Stad', meer bepaald in de strategische doelstellingen rond groene ruimten, hitte-eilanden, biodiversiteit, waterbeheer en geluid. Samenvattend kunnen we stellen dat deze acties:

- het gewestelijke ecologische netwerk zouden moeten versterken en de fauna en flora nieuwe habitats bieden;
- bijdragen aan een betere connectiviteit van de habitats en minder versnippering van het grondgebied, wat gunstig is voor de soorten die leven in de beschermde gebieden.
- de chemische verstoringen van de aquatische ecosystemen kunnen beperken;
- deze elementen de infiltratie van regenwater in de hand werken, wat een gunstig effect heeft op de aanvulling van de oppervlaktewaterlaag, en vooral van de oppervlaktewaterlichamen van het Brusseliaan zand, die bijdragen aan de bevoorrading van de oppervlaktewaterlichamen in SBZ I:
- een positieve impact hebben op de morfologie van groene ruimten en oppervlaktewaterlichamen;
- er kunnen voor zorgen dat de menselijke aanwezigheid in bepaalde gebieden wordt teruggedrongen;
- de overlast die gepaard gaat met geluid- en lichtvervuiling kunnen helpen beperken;
- inrichtingen bevorderen die gunstig zijn voor fauna en flora.

Hoewel er geen directe negatieve impact is vastgesteld, zal de Stad bij het beheer van groene ruimten en oppervlaktewaterlichamen alert moeten blijven op de aanwezigheid en verspreiding van invasieve uitheemse soorten.

De meeste GemPDO-acties worden niet uitgevoerd binnen de beschermde gebieden, op twee na, meer bepaald actie 5.1 'de reservoirs van biodiversiteit opwaarderen en in stand houden' en actie 6.3 'een ontwikkelingsplan voor de biodiversiteit opmaken'. Deze acties die specifiek gericht zijn op de beschermde gebieden, hebben een positieve en significante impact erop. Er werd geen enkel significant negatief effect geïdentificeerd.

Er moeten ook geen bijzondere mitigerende of compenserende maatregelen worden genomen. Al zal de Stad bij de uitvoering van het plan wel specifieke aandacht moeten hebben voor het beheer van invasieve uitheemse soorten.

4.3. Overeenstemming met de uitdagingen

Over het geheel genomen, hebbe de 24 categorieën of 'fiches' van het GemPDO hoofdzakelijk positieve effecten voor de milieu-uitdagingen. Elke uitdaging wordt beïnvloed door meerder categorieën, en elke uitdaging maakt het onderwerp uit van maatregelen met een sterke positieve impact (++). Een aantal uitdagingen zijn transversaal, zoals duurzame ruimtelijke planning, weerbaarheid, mens en functiemix.

Wanneer er dan toch bepaalde risico's bestaan voor bepaalde uitdagingen, dan zijn die over het algemeen weinig specifiek (0/-, -) en moeten ze worden gecompenseerd door de opportuniteiten die zich voordoen op het niveau van andere categorieën, waaronder instandhouding van het erfgoed, geluid, luchtkwaliteit, afvalbeheer en het gedeeld gebruik van de openbare ruimte.

De uitdaging die door de uitvoering van het GemPDO het grootste risico loopt, is de beschikbaarheid van woningen. Deze risico's houden verband met de bescherming van het landbouwareaal in de landelijke wijken; de ontwikkeling van productieactiviteiten binnen gemengde bouwblokken en de steun aan handelszaken.

We merken hierbij op dat de logica van de vastgoedproductie, en van de stedelijke ontwikkeling in het algemeen, zou moeten evolueren in de richting van verdichting, waardoor de grondinname die nodig is voor de woningproductie wordt beperkt.

5. ANALYSE VAN DE ALTERNATIEVEN EN RECHTVAARDIGING VAN HET PROJECT

5.1. Analyse van de alternatieven

5.1.1. ALTERNATIEF 0: NIET-UITVOERING VAN HET GEMPDO

Alternatief 0 houdt in dat de milieu- en maatschappelijke uitdagingen blijven bestaan, net zoals de gewestelijke die zijn opgenomen in het GewOP.

Dat houdt ook in dat de gemeente zichzelf een transversaal en multisectorieel planningsinstrument ontzegt, waardoor de acties die op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd, minder samenhang kunnen vertonen en dus ook minder doeltreffend zijn.

Geen langetermijnplanning kan ook een minder goed beheer van de menselijke middelen en de gemeentelijke budgetten meebrengen. Bovendien zou het ontbreken van gekwantificeerde doelstellingen de gemeente niet langer in staat stellen om de inspanningen op het vlak van ontwikkeling nauwkeurig in kaart te brengen.

Gezien al deze elementen, raden wij de niet-uitvoering van het plan af.

5.1.2. ALTERNATIEF 1: UITVOERING VAN DE MEEST POPULAIRE AMBITIES

Dit alternatief houdt geen inhoudelijke verandering in van het GemPDO, maar wil dit uitvoeren in overeenstemming met de resultaten van het participatieproces dat stroomopwaarts het GemPDO-

ontwerpproject werd opgezet. De ambitie 'Een gezonde Stad' zou 26% vertegenwoordigen van het budget en/of inspanning voor de uitrol ervan, terwijl dat voor de overige ambities zou neerkomen op 12 tot 14%.

Alternatief 1 zou de positieve effecten op de milieu-uitdagingen van de ambitie 'Een gezonde Stad' maximaliseren. Dit alternatief, dat burgerparticipatie in de hand werkt, zou ook een directe bijdrage leveren aan de ambitie 'Een voorbeeldige en participatieve Stad'.

Voor de overige ambities zouden de inspanningen evenwichtiger verdeeld zijn, voor zover ze gelijkaardige resultaten vertonen. Zo zouden de inspanningen voor de uitvoering van het GemPDO volgens alternatief 1 minder evenwichtig gespreid zijn over de verschillende milieu-uitdagingen, al wordt hierbij geen enkele uitdaging over het hoofd gezien.

We willen er ook nog op wijzen dat de minst populaire ambitie 'Een veranderende Stad', de strategische doelstellingen omvat die gericht zijn op stedelijke ontwikkeling, openbare ruimte en erfgoed, en dat de hieraan gekoppelde maatregelen transversale elementen van het GemPDO zijn die de andere ambities richting geven via de ontwikkeling van een territoriale visie.

We willen er ook nog op wijzen dat verschillende ambities niet in alle wijken van het gemeentelijk grondgebied exact dezelfde resultaten hebben opgeleverd. De problemen op wijkniveau lopen niet noodzakelijkerwijze gelijk met die op gemeentelijk niveau.

Er moet wel enige behoedzaamheid aan de dag moet worden gelegd met betrekking tot de representativiteit van de online enquête. De participatiegraad van inwoners van de gemeente bedroeg 0,75% en 82% van de deelnemers woonde in de gemeente. De leeftijdsgroep jonger dan 25 jaar zijn aanzienlijk minder vertegenwoordigd. Vermits de enquête online verliep, moet er ook van worden uitgegaan dat bepaalde gezinnen niet aan de enquête hebben kunnen deelnemen omdat ze geen internetverbinding hebben.

Alternatief 1 werkt burgerparticipatie in de hand en biedt de mogelijkheid om het GemPDO uit te voeren in overeenstemming met de wensen van de burgers. Ze laat toe om middelen uit te trekken voor alle ambities, en dan vooral voor 'Een gezonde Stad'. Maar dit alternatief vertoont ook minpunten.

- Het toont de problemen aan met betrekking tot het vertegenwoordigingsniveau en het mogelijk te generalistisch karakter van het eindresultaat op gemeentelijk niveau.
- Het zou ook de uitvoering kunnen beperken van de andere ambities van het GemPDO waarvoor de diagnose nochtans belangrijke milieu-uitdagingen heeft geïdentificeerd.
- Het houdt in dat de ambitie 'Een veranderende Stad' ondervertegenwoordigd is, ook al omvat het elementen die transversaal zijn voor de uitvoering van het GemPDO.

Gelet op al deze elementen, lijkt het verstandiger om de burgerenquête eerder te gebruiken als een sturend element voor de uitvoering van het plan dan wel als een hoofdparameter ervan, en om veeleer te focussen op de resultaten op wijkniveau dan wel op de geaggregeerde resultaten op gemeentelijk niveau.

5.1.3. ALTERNATIEF 2: PRIORITAIRE ACTIES

Het GemPDO omvat niet minder dan 147 acties. Dit vereist dan ook de inzet en inbreng van aanzienlijke menselijke en financiële middelen. Het GemPDO-ontwerpproject is zeer ambitieus, maar houdt het risico in van een gedeeltelijke uitvoering, wat een vertraging zou meebrengen van het verwachte effect van de acties.

Alternatief 2 stelt voor om een uitvoeringsscenario op te stellen voor de acties die de gemeente als prioritair beschouwt. De prioritering van deze acties werd doorgevoerd op basis van de omvang van de positieve effecten die ze voor het milieu zouden genereren, om zo de impact van het plan en de verwezenlijking van de gestelde doelstellingen te optimaliseren. De mate van doeltreffendheid waarmee de actie een antwoord kan bieden op de uitdagingen van de oorspronkelijk toestand van het milieu, alsook de interacties tussen maatregelen, spelen eveneens een rol bij het prioriteren van de acties.

Met dit alternatief kon een selectie worden gemaakt van 54 prioritaire acties, wat neerkomt op de uitvoering van ongeveer een derde van alle acties van het GemPDO. De lijst met prioritaire acties vindt u terug in *tabel 7* van de integrale versie van het MER. Alternatief 2 mag het actieprogramma dan wel beperken, het behoudt wel degelijk een transversaal en multisectorieel karakter. Daarnaast zou het de inspanningen/budgetten/menselijke middelen efficiënter kunnen richten en inzetten.

Het uitvoeringspercentage van de acties uit alternatief 2 is als volgt: 'Een gezonde Stad': 42% van de acties blijven behouden; 'Een veranderende Stad': 48% van de acties blijven behouden; 'Een open en solidaire Stad': 23% van de acties blijven behouden; 'Een Stad in beweging' 41% blijven behouden; 'Een dynamische en intelligente Stad': 24% van de acties blijven behouden; 'Een participatieve en voorbeeldige Stad': 27% van de acties blijven behouden; 'Een nabije Stad': 75% van de acties blijven behouden.

Voor de ambitie 'Een open en solidaire Stad', ligt dit percentage erg laag. Voor deze ambitie lijkt de aanzienlijke inkrimping van het programma niet wenselijk, vermits de uitdagingen op het vlak van de beschikbaarheid van woningen sowieso al de uitdaging was die het GemPDO-ontwerpproject het minst heeft aangepakt (zie punt 4.4).

Ook negen strategische doelstellingen, meer bepaald nr. 2, 4, 7, 11 en 13 van 'Een gezonde Stad' en nr. 7 van 'Een veranderende Stad', en nr. 2, 8 en 9 van 'Een dynamische en intelligente Stad' komen niet voor in alternatief 2 vermits de acties ervan niet als prioritair werden beschouwd. Een aantal van deze doelstellingen zijn nochtans belangrijke aspecten van het GemPDO met betrekking tot klimaatadaptatie en de gezondheid en levenskwaliteit van de burgers van de Stad. Het schrappen van de doelstellingen gericht op het hergebruik van materialen in de bouwsector van de ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad' vormt een groot obstakel voor de realisatie van een circulaire economie. Binnen diezelfde ambitie, zou ook het gebrek van steun aan de buurtwinkels en aan de ontwikkeling van duurzaam toerisme en het ontbreken van een territoriale visie op het nachtleven een aanzienlijke beperking vormen van alternatief 2.

Algemeen kan worden gesteld dat alternatief 2 wel degelijk een transversaal plan is, maar dat de inkrimping van het programma de verwezenlijking van de gekwantificeerde doelstellingen voor 2030 zou kunnen beperken.

Dit alternatief 2 lijkt dus niet te verkiezen boven de uitvoering van het GemPDO-ontwerpproject, vermits het de milieu-opportunities van het plan aanzienlijk zou kunnen beperken. Het riskeert zelfs helemaal geen antwoord te bieden op een aantal belangrijke uitdagingen, en dan niet in het minst wat betreft huisvesting en circulaire economie.

In de mate dat dat het GemPDO een langetermijnplan is dat gericht is op 2050, is enige ambitie op het vlak van programmatie zeker op zijn plaats. Al moet worden gesteld dat de algemene prioritering van maatregelen de uitvoering en de effectiviteit van het Plan zou vergemakkelijken.

5.1.4. ALTERNATIEF 3: HORIZON VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

Alternatief 3 gaat het programma van het GemPDO-ontwerpproject niet inhoudelijk aanpassen, maar wil wijzigingen doorvoeren aan de gekwantificeerde doelstellingen. In totaal werden in het GemPDO-ontwerpproject 39 gekwantificeerde doelstellingen bepaald, waarvan de meeste tegen 2030 moeten zijn gerealiseerd. Slechts vijf ervan hebben 2050 als deadline.

U vindt in de integrale versie van de MER een effectenanalysefiche met een beoordeling van de gekwantificeerde doelstellingen. Een aantal van deze doelstellingen zouden hun deadline kunnen halen. Maar de analyse heeft ook duidelijk gemaakt dat voor een ander deel ervan het halen van de deadline van 2030 of 2050 aanzienlijke inspanningen zou vergen. En voor sommige is het halen van de deadline gewoon onhaalbaar. Alternatief 3 wil dan ook nieuwe deadlines voorstellen voor het behalen van de doelstellingen.

Van de 39 gekwantificeerde doelstellingen van het GemPDO, worden 3 ervan beschouwd als onhaalbaar, 9 als eventueel haalbaar en 27 als haalbaar (zie *Tabel 8* van de integrale versie van het MER).

De factoren die het behalen van de doelstellingen beperken, hebben vooral betrekking op:

- De duur van de uitvoering en de omvang van de uit te voeren inrichtingen;
- De potentieel aanzienlijke uitvoeringskosten; Wat dit aspect nog extra moeilijk maakt, is dat alle deze doelstellingen tegen 2030 moet zijn gehaald;
- Onzekerheid over de evoluties op de markten en over de omvang van de uit te voeren acties;
- De grootte van de te leveren inspanningen;
- Het gebrek aan gegevens over de huidige situatie, waardoor de beoordeling een complexe aangelegenheid wordt;
- Moeilijkheden bij de uitvoering.

Het risico bestaat dat het niet behalen van de gekwantificeerde doelstellingen in 2030, of zelfs in 2050, de relevantie van het Plan als instrument voor langetermijnplanning zal ondermijnen. Daarom stelt alternatief 3 voor om de deadlines van een aantal gekwantificeerde doelstellingen te herzien. Naast het verlengen van de deadline van de zeven gekwantificeerde doelstellingen voor 2030 die als 'niet haalbaar' werden beschouwd, lijkt het ook interessant om:

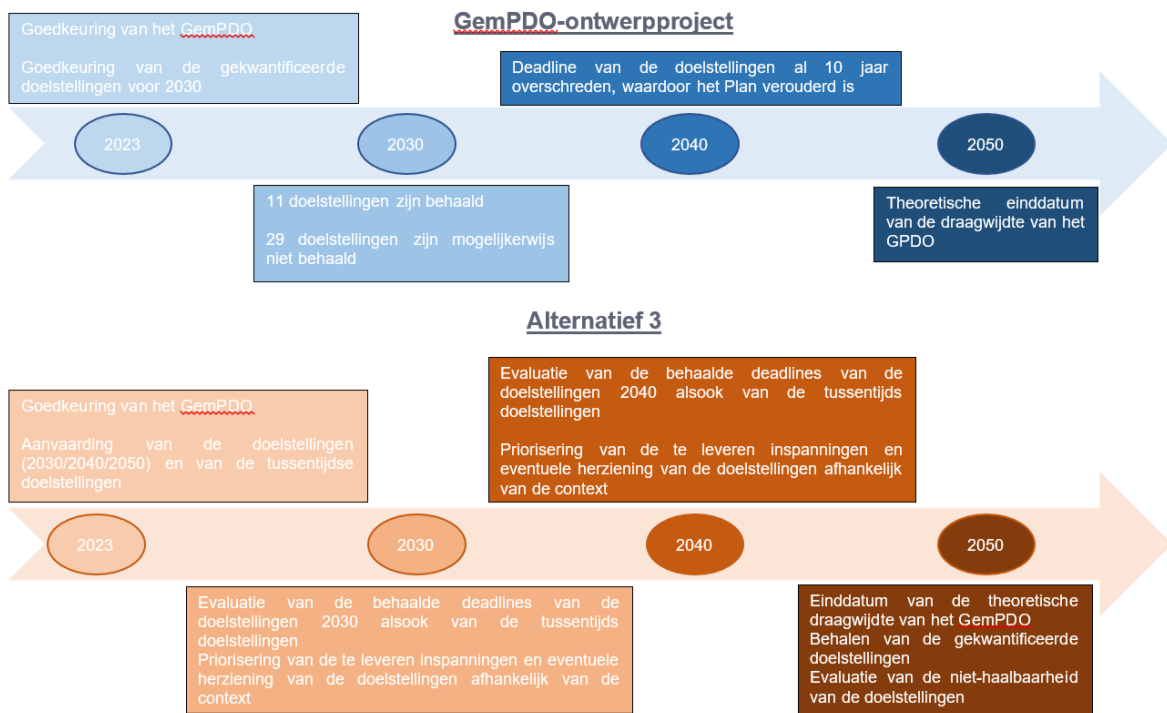
- de twee doelstellingen te schrappen die als niet haalbaar werden geschouwd omwille van een gebrek aan gegevens over de bestaande toestand waardoor een beoordeling achteraf niet mogelijk is;
- 'tussentijdse' doelstellingen te bepalen voor de zeven potentieel onhaalbaar geachte doelstellingen tegen 2030; zo kan het geplande traject worden uitgestippeld, maar worden de ambitieuze doelstellingen uitgesteld tot een gemakkelijker haalbare deadline, zoals 2040 of 2050;
- tegen 2030 en 2040 een evaluatie te voorzien om de verwezenlijking van alle gekwantificeerde doelstellingen na te gaan, om enerzijds de nog te leveren inspanningen in te schatten en deze te prioriteren, en anderzijds om de gekwantificeerde doelstellingen en hun deadlines eventueel te herzien afhankelijk van de evolutie van de gemeentelijke/gewestelijke context.

Alternatief 3 zorgt ervoor dat de gekwantificeerde doelstellingen richtinggevende elementen blijven van het Plan gedurende de gehele theoretische looptijd ervan. Bovendien stelt alternatief 3 de Stad ertoe in staat om gegevens te verzamelen waarover ze nog niet beschikte in het kader van de doelstellingen die potentieel haalbaar zijn in 2030. Dit vergroot niet alleen de kennis, maar verkleint ook het risico dat het plan zich al te ambitieuze of onvoldoende ambitieuze doelstellingen stelt vanwege een gebrek aan

informatie. Door de invoering van een beoordelingskader, laat alternatief 3 toe om het plan gaandeweg te herzien, waardoor het gemakkelijker kan worden aangepast.

Gelet op al deze elementen, zou het interessant kunnen zijn om de fasering van de gekwantificeerde doelstellingen van het GemPDO te herzien, om zo de flexibiliteit en de doeltreffendheid ervan te verhogen.

Hieronder volgt een vergelijking van de fasering van het GemPDO-ontwerpproject met de fasering van alternatief 3.



5.2. Motivering van het projectontwerp

De analyse van alternatieven benadrukt het belang van de uitvoering van het GemPDO alsook van het transversale en multisectoriële actieprogramma ervan om de samenhang van de gemeentelijke ontwikkeling en de effectiviteit van de door de gemeente ondernomen acties te bevorderen. De uitvoering van het plan zal het mogelijk maken om aanzienlijke voordelen op het vlak van milieu of maatschappij te maximaliseren ten opzichte van de uitdagingen van het grondgebied.

De uitvoering van een beperkter aantal acties zou toelaten om de inspanningen en de budgetten toe te spitsen op prioritaire uitdagingen en zou het behalen van specifieke doelstellingen vergemakkelijken. Maar dit zou ook de milieu-opportunities van het plan aanzienlijk kunnen beperken. Het riskeert zelfs helemaal geen antwoord te bieden op een aantal belangrijke uitdagingen, en dan niet in het minst wat betreft huisvesting en circulaire economie. Het lijkt passend dat een plan dat de ontwikkeling van de gemeente richting 2050 moet sturen, een ambitieus programma omvat dat een antwoord biedt op alle milieu-uitdagingen. Het zou nochtans nuttig kunnen zijn om een algemene prioritering van de GemPDO-acties door te voeren.

Wat de burgerparticipatie betreft, maakt deze prioritering het mogelijk om de uitvoering van het GempDO te sturen volgens de wensen van de burgers van de gemeente, waarbij de participatieve dimensie van het Plan wordt bevorderd, terwijl het transversale karakter behouden blijft. Niettemin moet de online-enquête in vraag worden gesteld wat betreft de representativiteit en de aggregatie van de resultaten op gemeentelijk niveau. Bepaalde acties die de gemeentelijke ontwikkeling omkaderen, blijken bovendien weinig populair, ondanks de transversale reikwijdte ervan binnen het plan. Hoewel de enquête geen absolute leidraad mag zijn voor de invoering van het GempDO, bieden de resultaten ervan interessante informatie en kunnen deze helpen bij de besluitvorming.

Wat de gekwantificeerde doelstellingen betreft, benadrukt de analyse de toegevoegde waarde ervan. Maar het zou gepast kunnen zijn het uitvoeringsprincipe en de fasering ervan te herzien om de voordelen ervan voor de langetermijnplanning niet te beperken en om te voorkomen dat het plan tegen 2030 verouderd zou zijn.

6. OPVOLGINGSMAATREGELLEN EN WAAKZAAMHEIDSPUNTEN

6.1. Voorgenomen maatregelen om de uitvoering van het plan en de effecten ervan op te volgen.

De GempDO-acties werden in de context van de opmaak van het MER aan aanvullende en corrigerende maatregelen onderworpen. Aanvullende maatregelen bieden de mogelijkheid om ofwel de actie doelgerichter te maken, ofwel de geïdentificeerde kansen meer in de hand te werken. Corrigerende maatregelen zorgen er dan weer voor dat de eventuele risico's worden vermeden of beperkt.

Het MER heeft voor de acties ook opvolgingsindicatoren bepaald. Er zijn twee types opvolgingsindicatoren: ofwel zijn ze gericht op de verwezenlijking van de doelstellingen, ofwel zijn ze bedoeld om na te gaan dat de geïdentificeerde risico's niet effectief worden.

U vindt meer informatie over de aanvullende en corrigerende maatregelen, alsook de opvolgingsindicatoren terug in de analysefiches van de acties.

6.2. Besluit en waakzaamheidspunten

Het GempDO is een planningsinstrument dat bestaat uit twee grote delen die eerst inzicht geven in de territoriale uitdagingen en de daaruit voortvloeiende doelstellingen, en vervolgens oplossingen voorstellen onder de vorm van een actieplan.

Het actieprogramma is opgebouwd rond zeven ambities die alle relevante thema's van de gemeentelijke ontwikkeling behandelen. Dit programma sluit bovendien aan bij tal van andere plannen op gemeentelijk, gewestelijk en bovengewestelijk niveau.

De analyse van het plan brengt de positieve effecten van het plan naar voor en belicht de verschillende beperkende factoren die enige aandacht vereisen om de reikwijdte van het plan niet te beperken.

Wat de risico's betreft, schuilt het grootste gevaar in de rivaliteit tussen de verschillende gebruiken en functies van het grondgebied, zoals bepaalde inrichtingen op het vlak van milieu die de weerbaarheid van het grondgebied en het behoud van de onverharde oppervlakken bevorderen, versus de noodzaak van betaalbare huisvesting en gronddruk, alsook de ontwikkeling van handels- en productieactiviteiten.

Er moet ook aandacht blijven uitgaan naar bepaalde vormen van overlast die de burgers kunnen ondervinden na de plaatsing van bepaalde systemen of de uitvoering van bepaalde inrichtingen. De transities die plaatsvinden op het vlak van mobiliteit kunnen ook bepaalde risico's met zich meebrengen, zoals verzadiging van het parkeeraanbod en congestie. Tot slot moet bij de kwalitatieve en landschappelijke ontwikkeling van de openbare ruimte rekening worden gehouden met bestaande sociale verschillen, om deze niet te benadrukken.

Voor zover er andere, meer specifieke, risico's werden geïdentificeerd, bestaan er een reeks aanvullende en corrigerende maatregelen die de omvang hiervan beperken.

Bepaalde elementen lijken weinig aan de orde te komen in het plan, zoals de invasieve uitheemse soorten, riothermie, de aanpassing van gebouwen in overstromingsgebieden of de thema's rond verantwoord en zuinig waterverbruik, alsook de toegankelijkheid en het inclusieve karakter van de buurtdiensten.

Een waakzaamheidspunt moet voorkomen dat de rest van het grondgebied niet wordt verwaarloosd ten behoeve van de ontwikkeling van de Nexus-gebieden, en ervoor zorgen dat het volledige grondgebied kan profiteren van de acties voorzien in het GemPDO.

Ondanks de aanwezigheid van de elementen die nauwlettend in het oog moeten worden gehouden, geeft de analyse aan dat het GemPDO een passend antwoord biedt op alle milieu- en sociale uitdagingen, waaronder de uitdagingen met betrekking tot de klimaatverandering. Huisvesting is de meest delicate uitdaging van het plan. Maar we merken hierbij op dat de logica van de vastgoedproductie, en van de stedelijke ontwikkeling in het algemeen, zou moeten evolueren in de richting van verdichting, waardoor de grondinname die nodig is voor de woningproductie wordt beperkt.

We willen hier ook nog benadrukken dat het GemPDO transversale elementen omvat die, net zoals gebruikmaking van dwingende instrumenten, door middel van een groot aantal pilootprojecten, voorbeeldfunctie en participatie, het concrete karakter en de reikwijdte ervan versterken.

Uit de passende effectenbeoordeling blijkt dat er weinig interferentie is tussen het GemPDO en de beschermde gebieden. De effecten, die doorgaans niet significant zijn, zijn niettemin positief in de mate dat ze bijdragen aan de versterking van het gewestelijk ecologisch netwerk.

De vier alternatieven die in dit rapport werden overwogen, rechtvaardigen de programmatie en de uitvoeringsstrategie van het GemPDO. Het lijkt echter aangewezen om de maatregelen te prioriteren, de resultaten van de burgerenquête te behouden als ondersteunende instrumenten voor de besluitvorming, en de fasering van de gekwantificeerde doelstellingen te herzien.