

The image shows a river scene with a large tree in the foreground on the right. In the background, there are several buildings, including a prominent multi-story apartment block. A boat is docked on the left side of the river. The text is overlaid on the bottom left of the image.

# *BBP BIESTEBROEK*

NIETTECHNISCHE SAMENVATTING VAN DE BIJKOMEND EFFECTENRAPPORT

GEMEENTE ANDERLECHT | maart 2017

## *COLOFON*

Tijdelijke Vereniging  
ARIES Consultants - BUUR



*ARIES CONSULTANTS, SOCIÉTÉ ANONYME*

rue des Combattants 96

1301 Bierges | BE

T +32 10 430 113

F + 32 10 430 111

E [info@ariesconsultants.be](mailto:info@ariesconsultants.be)

[www.ariesconsultants.be](http://www.ariesconsultants.be)

Project Manager | ir. Gilles LEDENT

Medewerkers | H  l  ne Delm  e, Thierry BOEREBOOM, David DE BORMAN, Dr. Ir. S  verine DELSTANCHE, Ir.

Alexandra DUFAY, Ir. Arnaud GOSSIAUX , Fran  ois HALBARBIER, ir. Louis VANDEBROEK, Natalia RIEZNIK



*BUUR SCRL*

Sluisstraat 79 / 03.02 • B

3000 Leuven, BE

T +32 (0) 16 89 85 50

F +32 (0) 16 89 85 49

E [buur@buur.be](mailto:buur@buur.be)

[www.buur.be](http://www.buur.be)

Project Manager | ir. arch. H  l  ne RILLAERTS

Medewerkers | Anna SANS ORRIOLS, Jens AERTS, Florence VANNOORBEECK, Diego LUNA QUINTANILLA



*IDEA CONSULT*

Kunstlaan 1-2, Bus 16

1210 Brussel, BE

T +32 (0)2 / 300 85 15

F+32 (0)2 / 282 17 15

E [jan.verheyen@ideaconsult.be](mailto:jan.verheyen@ideaconsult.be)

[www.ideaconsult.be](http://www.ideaconsult.be)

Project Manager | H  l  ne GUERARD

Medewerkers | Pieter STAELENS

Le Conseil Communal charge le Collège des Bourgmestre et Echevins de soumettre le projet de plan à enquête publique en séance du **20/4/17**

Par ordonnance,  
le Secrétaire communal,  
de Gemeentesecretaris,  
Marcel Vermeulen

De Gemeenteraad geeft het College van Burgemeester en schepenen de opdracht het ontwerpplan te onderwerpen aan een openbaar onderzoek in zitting van **20/4/17**

In opdracht,  
le Bourgmestre,  
de Burgemeester,  
Eric Tomas

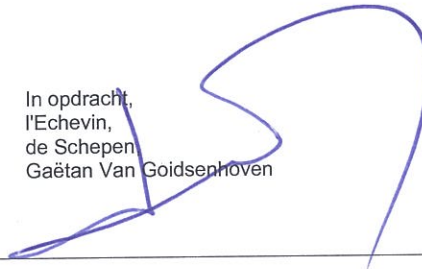


Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent plan a été déposé à l'examen du public à la maison communale du **28/4** au **28/5/17**

Par ordonnance,  
le Secrétaire communal,  
de Gemeentesecretaris,  
Marcel Vermeulen

Het College van Burgemeester en Schepenen verklaart dat onderhavig plan te inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van **28/4** tot **28/5/17**

In opdracht,  
l'Echevin,  
de Schepen,  
Gaëtan Van Goidsenhoven



Vu et adopté par le Conseil Communal en séance du **28/9/17**

Par ordonnance,  
le Secrétaire communal,  
de Gemeentesecretaris,  
Marcel Vermeulen

Gezien en goedgekeurd door de Gemeenteraad in zitting van **28/9/17**

In opdracht,  
le Bourgmestre,  
de Burgemeester,  
Eric Tomas



DOCUMENT INDICATIF

Non approuvé par le Gouvernement

DOCUMENT TER INFORMATIE

Niet goedgekeurd door de Regering

# Inhoudsopgave

<b>DEEL 1: INLEIDING .....</b>	<b>I</b>
1. VOORWERP EN VORM VAN DE NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING .....	II
2. RECHTVAARDIGING VAN HET RAPPORT.....	II
3. DOELSTELLINGEN VAN HET PLAN EN VAN HET RAPPORT .....	III
<b>DEEL 2: VOORSTELLING VAN DE WIJZIGINGEN .....</b>	<b>4</b>
1. WIJZIGINGEN GEVRAAGD DOOR DE OVERLEGCOMMISSIE.....	5
1.1. Inleiding .....	5
1.2. Memorie van toelichting .....	5
1.3. Letterlijke voorschriften.....	6
1.3.1. Wijzigingen die betrekking hebben op alle gebieden .....	6
1.3.2. Wijzigingen die betrekking hebben op specifieke gebieden .....	15
1.4. Grafische voorschriften .....	18
1.5. Wijzigingen gerealiseerd na de gevraagde evaluatie van de bijkomende weerslag .....	23
<b>DEEL 3: ANALYSE VAN DE EFFECTEN EN VAN DE TE NEMEN MAATREGELEN OM DE NEGATIEVE EFFECTEN TE VERMIJDEN, TE BEPERKEN EN IN DE MATE VAN HET MOGELIJKE TE COMPENSEREN .....</b>	<b>24</b>
1. METHODOLOGIE.....	25
2. ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN DE WIJZIGINGEN.....	25
2.1. Letterlijke voorschriften.....	25
2.1.1. Wijzigingen die betrekking hebben op alle gebieden .....	25
2.1.2. Wijzigingen die betrekking hebben op specifieke gebieden .....	31
2.2. Grafische voorschriften .....	36
3. EVALUATIE VAN DE BIJKOMENDE EFFECTEN .....	37
3.1. Punt 74: Bijzonder voorschrift voor het blok begrepen tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan .....	37
3.1.1. Jachthaven .....	37
3.1.2. Inplanting van een overschrijding .....	45
3.1.3. De hoogte van de bebouwing aan de binnenkant van het huizenblok opdrijven van 6 m naar 14 m voor een deel van dit gebied.....	45
3.2. Punt 75: Voorschriften en maximale dichtheid van perimeter A .....	46
3.2.1. Dichtheid, bouwvolume en inplanting .....	46
3.2.2. Functies.....	60
3.2.3. Conclusie en voorstel van voorschriften .....	60
3.2.4. Evaluatie van de aangepaste voorschriften van het BBP .....	62
3.3. Punt 76: Toename met 30% van het vloeroppervlak van het industrieel erfgoed waarvan het bouwprofiel buiten de door het BBP toegelaten grenzen valt.....	62
3.4. Punt 77: Diepte van de teelaarde .....	62
3.5. Punt 78: Aandeel van doorlopende woningen .....	63
3.6. Punt 79: Aantal parkeerplaatsen voor fietsen te voorzien voor de woningen en andere functies .....	63
<b>DEEL 4: SAMENVATTING EN CONCLUSIE .....</b>	<b>65</b>
1. OVERWOGEN MAATREGELEN OM DE FOLLOW-UP VAN INWERKINGTREDING VAN HET PLAN TE VERZEKEREN.....	66
2. OVERZICHTSTABEL.....	71

3. SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN.....	78
4. CONCLUSIE .....	86

-

# Deel 1: Inleiding

## 1. Voorwerp en vorm van de niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting is een document dat ter inzage van het publiek ligt, voornamelijk in het kader van openbare onderzoeken. Daarbij ligt de klemtoon op de duidelijkheid en de structuur van het dossier, alsmede op de verstaanbaarheid en de overzichtelijkheid van de informatie die wordt verstrekt aan personen die een beknopt overzicht wensen te krijgen van het bestudeerde plan en van de gevolgen ervan voor het leefmilieu.

De bedoeling van deze samenvatting is in duidelijke en voor iedereen verstaanbare bewoordingen de kernpunten van het eindrapport van de effectenstudie te schetsen. Wie graag meer weet over de details van de argumentatie in de effectenstudie, raadpleegt dus best de eindversie van het MER.

## 2. Rechtvaardiging van het rapport

De onderhavige niet-technische samenvatting geeft een samenvatting van een rapport dat een aanvulling vormt op het in 2016 gerealiseerde MER m.b.t. het ontwerp van het BBP Biestebroek.

Dit project van het bijzondere bestemmingsplan en het bijbehorende MER werden op 23 juni 2016 aan de gemeenteraad voorgelegd zodat de onderwerping ervan aan een openbaar onderzoek kon worden aangekondigd. Het dossier dat aan het openbare onderzoek werd onderworpen, omvatte het volgende:

- het planontwerp van het BBP "Biestebroek";
- het milieueffectenrapport van het BBP-ontwerp;
- het onteigeningsplan voor openbaar nut en tot de onmiddellijke onteigening van de percelen gekadastreerd Afdeling 6, Sectie C, nr. 236N3, 222K3, 222W3, 222X3, gelegen in het huizenblok Biestebroekstraat/Bergensesteenweg/Biestebroekkaai te 1070 Anderlecht;
- de rooilijnen vastgelegd door de grafische voorschriften (ref.: BBP Biestebroek / Ontwerpplan / Plan nr. 4a en 4b) en bevestigd door de letterlijke voorschriften van het ontwerpplan van het BBP "Biestebroek".

Er werden talrijke adviezen en reacties op het dossier ontvangen in het kader van de goedkeuringsprocedure voor het plan voorzien door het BWRO voor dit type dossiers, en aanvullende consultaties gerealiseerd door de gemeente:

- Het dossier werd van 30/08/2016 tot 30/09/2016 aan een openbaar onderzoek onderworpen. Dit onderzoek gaf aanleiding tot 7 mondelinge reacties, 31 schriftelijke reacties en 15 vragen om tijdens de overlegcommissie gehoord te worden;
- De volgende gewestelijke instanties werden geraadpleegd, zoals volgens de bepalingen van het BWRO vereist: de Gewestelijke Milieuraad, de

Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Gewestelijke Economische en Sociale Raad, BSO (advies opgenomen onder de vorm van de groepering Team Kanaal (BPB-BSO-DU-BMA-MSI), advies waarachter ook Monumenten en Landschappen zich schaarde en waarbij ook ADT zich aansloot), de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, Leefmilieu Brussel, en de Adviesraad voor Huisvesting;

- Het gemeentebestuur vroeg ook bijkomend advies aan andere gewestelijke instanties. TUC Rail en De Lijn brachten geen advies uit naar aanleiding van het verzoek van het gemeentebestuur. De volgende instanties brachten hun advies uit: Infrabel, MIVB, Haven van Brussel, Citydev, en Mobiel Brussel.
- Het dossier werd tijdens de overlegcommissie van 18/10/16 voorgesteld. In dit kader werden tijdens de zitting van de overlegcommissie drie schriftelijke reacties ingediend.

Na deze reacties besloot de overlegcommissie tijdens de zitting van 28/11/16 unaniem gunstig advies te verlenen aan het dossier op voorwaarde:

- van verduidelijking en aanpassing van de documenten van het BBP en het MER volgens de precieze indicaties opgenomen in het document van het proces-verbaal van de zitting van de commissie;
- het "bijkomende milieueffectenrapport" evenals de aangepaste "memorie van toelichting", de "grafische voorschriften" en de "letterlijke voorschriften" aan de bijzondere bekendmakingsmaatregelen te onderwerpen.

De onderhavige niet-technische samenvatting is dus een samenvatting van het voornoemde bijkomende milieueffectenrapport, dat door de overlegcommissie werd gevraagd.

### 3. Doelstellingen van het plan en van het rapport

Het in het kader van het rapport geëvalueerde BBP werd aangepast in antwoord op de vragen van de overlegcommissie na het openbare onderzoek.

Doel van het rapport is:

- het analyseren van de effecten verbonden aan de aanpassingen die in antwoord op de vragen van de overlegcommissie aan het BBP werden aangebracht. Deze wijzigingen van het BBP worden uitgelegd in het volgende punt:

*Zie punt Deel 2: Voorstelling van de*

- het uitvoeren van de bijkomende analyse van de effecten, gevraagd door de commissie.



## **Deel 2: Voorstelling van de wijzigingen**

# 1. Wijzigingen gevraagd door de overlegcommissie

## 1.1. Inleiding

De overlegcommissie vroeg een aanzienlijk aantal wijzigingen en bijkomende analyses, 79 om precies te zijn. Ze vormen een antwoord op zeer uiteenlopende en specifieke uitdagingen in verband met elementen die in het kader van het openbare onderzoek en de raadplegingen van de instanties aan bod kwamen. In de vergelijkingstabellen van de volgende punten worden de door de overlegcommissie gevraagde wijzigingen geïdentificeerd en zijn de als antwoord op deze vragen aan het BBP-ontwerp aangebrachte aanpassingen opgenomen. De tabel vormt een hulpmiddel bij de erna volgende analyse van de effecten.

## 1.2. Memorie van toelichting

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
1	P 31 aanvullen “de vestiging en de realisatie van netwerken en andere noodzakelijke technische elementen coördineren met de voorziene landschappelijke elementen teneinde het landschappelijke potentieel van het kanaal niet in het gedrang te brengen”, met betrekking tot het plan van landschappelijke kwaliteit;	Wijziging geïntegreerd
2	P 33 aanvullen “inrichting van een comfortabel netwerk voor actieve verplaatsingswijzen” met “erop toezien de continuïteit van de fietstrajecten te maximaliseren”;	Wijziging geïntegreerd
3	P 33 aanvullen “de ontwikkelde projecten beogen bij voorkeur het behoud van de historische tracés en van het aanwezige erfgoed”;	Wijziging geïntegreerd
4	P 34 aan het eerste punt van de technische aanbevelingen het volgende toevoegen: “het ontwerp van de daken moet, in de mate van het mogelijke, een oriëntatie van de oppervlakken aanmoedigen die het mogelijk maakt zonne-energie op te vangen”.	Wijziging geïntegreerd

**Tabel 1: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

Deze wijzigingen leggen dus bijkomende voorwaarden op om de landschappelijke impact van de technische netwerken te beperken, de zachte vervoerswijzen te bevorderen, de erfgoedaspecten te herwaarderen, en het opvangen van zonne-energie te bevorderen.

## 1.3. Letterlijke voorschriften

### 1.3.1. Wijzigingen die betrekking hebben op alle gebieden

#### 1.3.1.1. Invoeging van een inleiding

De overlegcommissie vraagt een inleiding in te voegen en de volgende punten erin op te nemen. Als antwoord op deze vraag integreert het aangepaste BBP een inleiding met de gevraagde elementen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
5	Inleiding die de intentie verklaart om niet-reglementaire noties in de tekst van de letterlijke voorschriften op te nemen;	De inleiding preciseert het volgende: “Ook een aantal bedoelingen worden ter informatie nader toegelicht.”
6	lijst van de door het BBP-ontwerp gevraagde documenten die een vergunningsaanvraag vervolledigen; verduidelijken dat de bijkomende documenten geen weerslag hebben op de volledigheidverklaring van de vergunningsaanvraag; de elementen met betrekking tot het bepalen van de BCO uit de lijst schrappen; toevoegen aan de lijst: “een evaluatie van de mobiliteitsweerslag (alle verplaatsingswijzen) en van de genomen maatregelen”;	De gevraagde elementen zijn geïntegreerd, uitgezonderd de BCO die behouden is en andere bijkomende elementen aan de lijst zijn toegevoegd (tweezijdige woningen, parkeren, geschiedkundige studie): “Informatie die bij de Vergunningsaanvraag moet worden gevoegd: Het aanvraagdossier bestaat uit een aantal documenten, hoofdzakelijk plannen maar ook een aantal grafische en technische bijlagen, die de volgende punten nader omschrijven: 1° Een geschiedkundige studie en een fotoreportage, in het geval er ingrepen zouden moeten worden doorgevoerd aan elementen met erfgoedwaarde, zoals vermeld in artikel 7; 2° De manier waarop het gemiddelde bouwprofiel « BV+N » wordt toegepast, zoals vermeld in artikel 8; 3° De maatregelen die worden genomen om zoveel mogelijk tweezijdige woningen te voorzien, zoals vermeld in artikel 16; 4° De maatregelen die worden genomen om geluidsoverlast en luchtvervuiling tegen te gaan, zoals vermeld in artikel 16; 5° Het mogelijk hergebruik van het regenwater, zoals vermeld in artikel 17; 6° Een evaluatie van de effecten op de mobiliteit (alle modi) en het parkeren, met inbegrip van de maatregelen om deze aan te pakken. 7° De berekening van het Biotoopcoëfficiënt per Oppervlak, zoals vermeld in artikel 20 en waarvan de coëfficiënt berekend wordt volgens de in bijlage aangegeven formule; 8° Het bereikte potentieel aan bebouwbaar gebied per bestemming in de Ondernemingsgebieden in Stedelijke Omgeving, zoals vermeld in artikel 44 en artikelen 55 tot 58; 9° De maatregelen die worden genomen om de algemene overlast die door de activiteiten worden gegenereerd tot een minimum te beperken voor de andere functies in de wijk (woningen, kantoren...), zoals vermeld in artikel 62; Voor een beter begrip van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, wordt de informatie die niet op de plannen of in de grafische en technische bijlagen kon worden weergegeven, verder toegelicht in een verklarende nota die bij het aanvraagdossier werd

		<p>gevoegd.</p> <p>Deze aanvullende documenten hebben echter geen invloed op de volledigheidverklaring van de vergunningsaanvraag.”</p> <p>Er dient genoteerd dat art.8 “Informatie die bij de Vergunningsaanvraag moet worden gevoegd” bijgevolg is geschrappt, evenals verwijzingen naar de in de aanvraag op te nemen documenten die opgenomen waren in andere artikels (bijv. art. 9).</p> <p>In verband met de maatregelen betreffende de mobiliteit en het parkeren integreert het BBP in art.19 (het eerdere art. 21), m.b.t. de parkeernormen voor wagens, de criteria voor de evaluatie van de parkeerhouding voorzien door de projecten:</p> <p>“Deze verhouding zal worden geëvalueerd aan de hand van 4 criteria:</p> <p>1° De nabijheid van openbaar vervoer;</p> <p>2° De alternatieve vervoersmiddelen waarover de toekomstige bewoners zullen kunnen beschikken (wagen en/of deelfiets; meer dan 1 fiets/woning...);</p> <p>3° Het verzadigingsniveau op de weg;</p> <p>4° De integratie van het project binnen de context van een duurzame wijk.”</p>
7	<p>lijst van de erfgoedkundige elementen opgemaakt door de Directe Monumenten en Landschappen, met name:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ spoorwegkunst: de Vierendeelbrug over het kanaal, enz.</li> <li>▪ de havenuitrustingen: de kraan aan de Biestebroekstraat, enz.</li> <li>▪ het bouwkundig industriële erfgoed: de gewezen spinnerij Grondels, enz.</li> <li>▪ de landschappelijke elementen: het Crickxpark, enz.</li> </ul> <p>verduidelijken dat de lijst werd opgemaakt op de datum waarop het BBP-ontwerp aan het openbaar onderzoek werd onderworpen. Deze kan bij de goedkeuring van de erfgoedinventaris voor de gemeente Anderlecht en zijn eventuele updates verduidelijkt en aangevuld worden. De toepassing van dit voorschrift zal rekening moeten houden met het geheel van de identificatiemaatregelen van het erfgoed, van kracht op de datum van de indiening van de vergunningsaanvraag.</p>	<p>Het BBP werd aangepast door de in de inleiding gevraagde elementen te integreren, enkele wijzigingen aan te brengen aan de in de lijst opgenomen elementen, en de volgende zin toe te voegen aan het art. “Erfgoed”, waardoor het een reglementair karakter krijgt:</p> <p>“Bij de toepassing van dit voorschrift wordt rekening gehouden met de verschillende erfgoedidentificatiemiddelen die geldig waren op het moment dat de vergunningsaanvraag werd ingediend.”</p>

**Tabel 2: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

De gevraagde inleiding heeft dus betrekking op de invoeging van preciseringen m.b.t. reglementaire en procedureaspecten, en de identificatie van elementen met erfgoedwaarde.

### 1.3.1.2. Wijzigingen die betrekking hebben op alle punten

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
8	de zoneverdeling van de GHV, de toegankelijkheid en de visuele openingen	Deze elementen werden aangepast: <i>Zie wijziging 63.</i>
9	de aanpassingen van de bouwvolumes (hoogte en diepte van de gebouwen)	Deze elementen werden aangepast: <i>Zie wijzigingen 64 tot 67.</i>
10	voorzien van de toegankelijkheid van de gebouwen vanaf alle openbare ruimten	Het BBP integreert in de eerdere art.87, 90 en 94 een bijkomende voorwaarde betreffende de inrichting van de wegen: "5 ze biedt toegang tot de gebouwen in de buurt"
11	verduidelijken van de toegankelijkheid van platte daken en hun inrichtingen (groendaken, zonnepanelen,...), zonder inbreuk op het burgerlijk wetboek;	Deze elementen werden aangepast: <i>Zie wijziging 28.</i>
12	verduidelijken dat de lokalisatie van de overschrijdingen de landschappelijke ambitie aan beide oevers van het kanaal vertaalt;	Wijziging geïntegreerd in het eerdere art. 9 "Hoogte van de bouwwerken":
13	een onderscheid maken tussen twee soorten "actieve verplaatsingswijzen", met name "verplicht" en "indicatief", schrappen van de actieve vervoerswijzen in het blok Bergensesteenweg, Biestebroekstraat en -kaai en aangeven van het doorlopend bouwfront aan de kant van de Biestebroekstraat;	<p>Het BBP wijzigt de grafische voorschriften door een onderscheid te maken tussen verplichte trajecten voor actieve vervoersmodi en voorgestelde trajecten voor actieve vervoersmodi. Art. 27 "Trajecten voor actieve vervoersmodi" werd als volgt gewijzigd:</p> <p>"§1. Doorgangen voor openbaar gebruik bestemd voor de actieve vervoersmodi worden aangelegd langs de dubbele donkerblauwe pijlen weergegeven op het Plan. Het Plan maakt een onderscheid tussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verplichte trajecten, aangegeven door een dubbele pijl met volle lijn;</li> <li>▪ voorgestelde trajecten, aangegeven door een dubbele pijl in stippellijn;</li> </ul> <p>§2. De plaatsbepaling van deze trajecten wordt louter ter informatie meegegeven en kan nog licht worden aangepast al naargelang de locatie van de gebouwen die zullen worden opgetrokken en het project in zijn geheel.</p> <p>§3. Deze trajecten krijgen een hoogwaardige inrichting. Deze doorgangen zijn voor het publiek toegankelijk, toch zeker buiten de werkingsuren van de aangrenzende functies."</p> <p>Deze aanpassing houdt niet alleen de integratie van de gevraagde wijziging in maar ook het schrappen van de laatste bepaling van §3 die het volgende bepaalde:</p> <p>"Voor de overige momenten van de dag, wordt een hoogwaardig alternatief traject aangelegd langs de Biestebroekkaai en de Vaartdijk. Er wordt op gelet dat de zachte weggebruikers geen al te grote omweg moeten maken."</p> <p>Het traject door het blok van de Bergensesteenweg wordt door het BBP behouden en opgenomen als voorgesteld traject.</p>

<p>14</p>	<p>voorzien van een bijzonder voorschrift voor het blok begrepen tussen de Scheutveldstraat, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan, die de inrichting van een jachthaven toelaat, overeenkomstig hetgeen in het bijkomende milieueffectenrapport werd geanalyseerd;</p>	<p>Voor dit blok werd een bijzonder voorschrift uitgewerkt: "PERIMETERS MET BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN</p> <p>art 43. Algemeenheden In de perimeters met bijzondere voorschriften zijn de bepalingen van artikelen 36 tot 42 van toepassing. Ze worden nader omschreven in artikelen 43 tot 46 die de bijzondere voorwaarden bepalen voor de aanleg van niet-bebouwde delen in het gebied.</p> <p>art 44. Grafische voorstelling De zwarte stippellijnen op het Bestemmingsplan geven de grenzen weer van de perimeter met bijzondere voorschriften E, die overeenstemt met het terrein tussen de F. Demetskaai, de R. Vander Bruggenlaan, de Scheutveldstraat en de Orchideeënstraat.</p> <p>art 45. Koeren en tuinen Het gebied voor koeren en tuinen omvat een doorlaatbare oppervlakte die minstens 50 % van de oppervlakte beslaat, het dok niet meegerekend. Deze doorlatende oppervlakte bestaat uit volle grond en is aangeplant. Het volledig ondoorlaatbaar maken van het gebied voor koeren en tuinen kan enkel worden toegelaten indien er problemen zouden zijn voor de volksgezondheid en voor zover de afmeting van het terrein beperkt is.</p> <p>art 46. Dok De aanleg van een dok kan worden overwogen in het niet-bebouwde deel van gebied met sterk gemengd karakter. Het past binnen een totaalproject dat op zijn minst beantwoordt aan de volgende voorwaarden: 1° In het dok kunnen kleine bootjes aanmeren; Het dok heeft een maximumoppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup>; De aanleg van het dok en de naaste omgeving is kwalitatief hoogstaand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Het watergedeelte blijft vrij toegankelijk voor het publiek en wordt in een wandeltraject ingepast ;</li> <li>b. De aanleg voorziet openbare ruimte voor ontspanning rond het dok;</li> <li>c. Het dok wordt geïntegreerd in en verbonden met de openbare ruimte van de wijk;</li> <li>d. De niet-bebouwde delen van het huizenblok worden maximaal begroend;</li> <li>e. De waterpartij en de vaargeul vanaf het kanaal dragen bij tot de ontwikkeling van de lokale fauna en flora, en omvatten 'groene' inrichtingen, zoals drijvende plantenbakken, perkjes met planten;</li> <li>f. De kaaien liggen minimum 2 meter hoger dan het referentieniveau van het kanaal. Er worden trappen voorzien die onder water mogen komen te staan om contact met het water mogelijk te maken.</li> </ul> <p>4° De aanleg van de toegangen tot het dok trekt de bestaande trajecten verder door, en dit voor alle vervoersmodi: En particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. De aanleg zorgt voor een verderzetting van de GFR en de voetgangerstrajecten langs het kanaal met oog voor</li> </ul>
-----------	--	--

		<p>kwalitatief hoogstaande inrichtingen die in de openbare ruimte worden geïntegreerd;</p> <p>b. De bruggen die eventueel worden gebouwd, moeten in de openbare ruimte en de naaste omgeving worden geïntegreerd.</p> <p>De woonkwaliteit binnen het huizenblok is gegarandeerd;</p> <p>6. Eventuele specifieke functies eigen aan het dok alsook aan verwante activiteiten worden op een kwalitatief hoogstaande manier in de stedelijke context ingepast en dragen bij tot de activering van de buitenruimte;</p> <p>7° Het regenwater wordt naar het kanaal afgevoerd volgens de aanbevelingen van de Haven van Brussel.”</p>
15	schrappen van elke verwijzing naar het adjectief “openbaar” omdat dit statuut nog niet overal als zodanig gedefinieerd is;	<p>Dit adjectief werd niet overal geschrapt. Het werd geschrapt in de teksten betreffende de “gebieden van openbare wegen” en de “gebieden van openbare wegen met landschappelijk karakter” (gebieden III.1 en III.2) zoals door wijziging 21 gevraagd, maar toegevoegd aan het artikel betreffende de inrichting van deze gebieden (eerder art. 87 en 94):</p> <p>“De wegen zijn voor het publiek toegankelijk, garanderen goede verkeersomstandigheden, vooral voor voetgangers en fietsers.”</p>
16	schrappen van elke verwijzing naar afwijkingsmotieven om dit niet aan te moedigen;	<p>Deze vraag heeft betrekking op art.10:</p> <p><i>Zie wijziging 28.</i></p>
17	schrappen van de voorschriften die het beheer en het onderhoud beogen of deze omzetten in stedenbouwkundige voorschriften;	<p>Deze vraag heeft betrekking op de elementen betreffende het beheer van de beplantingen. De elementen betreffende het beheer van de beplantingen werden geschrapt (eerder 23 en 24):</p> <p><i>Zie wijzigingen 41 en 42.</i></p>
18	bijvoegen van de inheemse soorten, als bijlage;	<p>Wijziging geïntegreerd.</p>
19	verbeteren van materiële fouten: spelling, leestekens,...;	<p>Niet geanalyseerd.</p>
20	In de volledige tekst “tweewielers” vervangen door “fietsen”;	<p>Deze wijziging is in het BBP geïntegreerd.</p>
21	schrappen van het begrip “openbaar” in “gebieden van openbare wegen” en “gebieden van openbare wegen met landschappelijk karakter”;	<p>Als antwoord op deze vraag werden aanpassingen doorgevoerd:</p> <p><i>Zie wijziging 15.</i></p>

**Tabel 3: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

Deze gevraagde wijzigingen hebben betrekking op verschillende domeinen en zeer uiteenlopende aspecten die we als volgt kunnen groeperen:

- Wijzigingen betreffende de elementen die in de grafische voorschriften moeten worden aangepast (ze worden uitvoeriger toegelicht in het volgende punt);
- Wijzigingen betreffende de toegankelijkheid van de gebouwen en de platte daken (toegankelijkheid van de gebouwen voorzien vanaf alle openbare ruimten, enz.);

- Wijzigingen betreffende het gebruik van de term "openbaar" (alle verwijzingen naar het adjectief "openbaar" schrappen, enz.);
- Wijzigingen betreffende vormaspecten die de inhoud van de voorschriften niet wijzigen (alle verwijzingen naar afwijkingsmotieven om ze niet aan te moedigen, enz.);
- Wijzigingen betreffende de voorschriften m.b.t. het beheer en het onderhoud (de voorschriften m.b.t. het beheer en het onderhoud schrappen of ze in stedenbouwkundige voorschriften omzetten);
- Wijzigingen betreffende mobiliteitsaspecten ("tweewielers" vervangen door "fietsen").

### **1.3.1.3. Wijzigingen die betrekking hebben op punt "I.1 Algemeenheden"**

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
22	art 1 verduidelijken dat de grafische voorschriften voorrang hebben in geval van contradictie met de letterlijke voorschriften.	Wijziging geïntegreerd.
23	art 6 verduidelijken dat het om de bestaande bebouwing gaat waarvan het bouwvolume niet voldoet aan de voorwaarden van het BBP en vervangen van de termen "werken die het comfort verhogen" door "werken van uitbreiding, verbouwing of zware renovatie"; verwijderen "per periode van 20 jaar" en verduidelijken dat de uitbreidingsmogelijkheid na de goedkeuring van het BBP slechts een keer in de tijd toegepast mag worden;	Wijziging geïntegreerd.
24	art 7 verduidelijken dat, voor het industriële erfgoed buiten de door het BBP toegestane beperkingen, een verhoging van 30% van de vloeroppervlakte toegelaten is (ten opzichte van de toestand voor de goedkeuring van het BBP);	<p>Art.7 betreffende het erfgoed werd als volgt aangepast:                      "Het erfgoed van het gebied wordt behouden. Het vloeroppervlak van het industrieel erfgoed met een hoger bouwprofiel dan voorgeschreven door het BBP (voor de goedkeuring ervan), kan met 30% toenemen. (...)"</p> <p>Het BBP voegt bovendien toe dat de elementen van dit voorschrift in het bijzonder betrekking hebben op de erfgoedelementen vermeld in de inleiding; het past de lijst van de types erfgoedelementen aan en meldt het volgende:</p> <p>"Bij de toepassing van dit voorschrift wordt rekening gehouden met de verschillende erfgoedidentificatiemiddelen die geldig waren op het moment dat de vergunningsaanvraag werd ingediend."</p>

**Tabel 4: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

Deze wijzigingen hebben hoofdzakelijk betrekking op de interpretatie van de voorschriften en de toegelaten vergroting van de vloeroppervlakte voor de bestaande bebouwing die niet aan de nieuwe voorschriften van het BBP voldoet.



### **1.3.1.4. Wijzigingen die betrekking hebben op punt "I.2 Bouwprofielen en daken"**

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
25	art 9 §1 uitsluiten van de GHV- en OGSO-gebieden van de mogelijkheid om een bijkomend dakniveau te bouwen voor gebouwen waarvan de hoogte in absolute hoogte wordt uitgedrukt;	Wijziging geïntegreerd. Het BBP voegt ter aanvulling de volgende precisering toe: "§3. Technische infrastructuur (kranen, silo's...) noodzakelijk voor de exploitatie van het gebied, mag hier eventueel worden geplaatst. Voor technische redenen, mag de hoogte van deze installaties de hoogtebeperkingen van het Plan overschrijden."
26	art 9 §1 verhogen van de maximale hoogte van de vloer tot het plafond, van de benedenverdieping aangeduid met R* op het plan, van 5,50m naar 6,50m.	Het BBP integreert deze wijziging en voegt er de volgende bijkomende precisering aan toe: "Op de benedenverdieping mag een mezzanine worden ingericht, maar die mag niet in twee aparte verdiepingen worden onderverdeeld."
27	art 9 §2 verduidelijken dat de lokalisatie van de overschrijdingen de landschappelijke ambitie aan beide oevers van het kanaal vertaalt.	Wijziging geïntegreerd.
28	art 10 4° schrappen "in geval van technische onmogelijkheid (...)" die aanzet tot afwijking; voorzien van een minimum voor de aanleg van semi-intensieve groendaken en er de definitie aan toevoegen.	Wijziging geïntegreerd met bijkomende elementen. Het BBP schrapt de mogelijkheden tot afwijking "in geval van technische onmogelijkheid", en integreert preciezer gedefinieerde uitzonderingen op deze regel: "Deze verplichting [een groendak in te richten] is niet van toepassing voor delen van het dak waar zonnepanelen werden geplaatst of waar toegankelijke terrassen werden ingericht, noch voor koepels of glaspartijen." Voor de groendaken bepaalt het BBP het volgende: "Groene daken voldoen aan de volgende voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het zijn minstens semi-intensieve groendaken, die voldoen aan de volgende voorwaarden: ze zijn bekleed met een substraatlaag van 10 tot 25 cm; ze worden aangeplant met verschillende soorten planten(mossen, vetkruid, grassen, vaste planten, lage planten en struiken); ze vertragende afvloeiing van het regenwater (buffereffect).</li> <li>▪ De inrichting van intensieve groendaken (bekleed met een substraatlaag van meer dan 25 cm) wordt aangemoedigd, waarbij rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van Leefmilieu Brussel; ze worden aangeplant met verschillende soorten planten (mossen, vetkruid, grassen, vaste planten, lage planten en struiken).</li> <li>▪ Er wordt bijzondere aandacht besteed aan hun landschappelijke inrichting."</li> </ul>

29	art 11 vervangen van “de inrichting van semi-intensieve groendaken wordt aangemoedigd” door “de inrichting van op zijn minst semi-intensieve groendaken wordt opgelegd, intensieve groendaken worden aangemoedigd”;	Wijziging geïntegreerd.
30	art 12 herformuleren van de bepaling inzake de toegankelijkheid van de daken teneinde de inrichtingen en de gebruikers te verduidelijken, zonder het burgerlijk wetboek in het gedrang te brengen;	Zie wijziging 28.
31	art 15 vervangen van “technische afvoer- en ventilatiekokers” door “de nodige maatregelen voor afvoer- en ventilatie-uitrustingen”;	Wijziging geïntegreerd.

**Tabel 5: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

De wijzigingen hebben hoofdzakelijk betrekking op gerichte en precieze aspecten van de toegelaten bouwprofielen, en beogen de groendaken op meer dwingende wijze op te leggen.

### **1.3.1.5. Wijzigingen die betrekking hebben op punt “I.3 Kenmerken van de bouwwerken”**

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
32	art 16 §3 vervangen van “voorgevel” door “hoofdgevel”;	Wijziging geïntegreerd.
33	art 16 §4 vervangen van “behandeld als uiteinde” door “worden bedekt met een kwaliteitsvolle bekleding”;	Wijziging geïntegreerd.
34	art 16 §7 vervangen van “uniformiteit” door “harmonie”;	Wijziging geïntegreerd.
35	art 17 het artikel schrappen.	Wijziging geïntegreerd.
36	art 18 §1 aanpassen en evalueren van het voorschrift zodat de doelstellingen inzake residentieel karakter van de huisvesting behouden blijft en buitensporige architecturale beperkingen vermeden worden.	Wijziging als volgt geïntegreerd: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ §1 Het opleggen van de realisatie van doorlopende woningen (doorzonwoningen) of hoekwoningen werd vervangen door: “De gebouwen worden zodanig ontworpen dat ze beschikken over een maximaal aantal openingen die uitzicht bieden op minstens twee gevels (doorzonwoning of hoekwoning”.</li> <li>▪ §3 geschrapt; deze bepaalde het volgende: “In het geval van toestellen die veel lawaai veroorzaken en/of geurhinder verspreiden en/of trillingen genereren, worden deze voorzieningen uitgerust met specifieke systemen en/of worden ze geplaatst en/of geïntegreerd in kasten die ontworpen is om de gegenereerde overlast zoveel mogelijk terug te dringen.”</li> </ul>
37	art 19 §2 vervangen “tot 90% van het opgevangen water te valoriseren of 90% van de behoefte te dekken” door “ten minste 90% van het opgevangen water te valoriseren of ten minste 90% van de behoefte te dekken”.	Wijziging geïntegreerd.

38	art 22 schrappen van alinea 2 en 3 met betrekking tot de biotoopcoëfficiënt per oppervlakte.	Het BBP schrapt de gevraagde alinea's, maar behoudt de vraag de BCO te vermelden bij de vergunningsaanvragen. Het bevat in bijlage de te gebruiken berekeningsmethode, en voegt aan het artikel betreffende de ontwikkeling van de biotoop (oud art. 22) de doelstelling toe de biotoopcoëfficiënt per oppervlakte te maximaliseren.
----	--	--

**Tabel 6: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

Deze wijzigingen betreffen preciseringen m.b.t. de gevelbehandeling. Ze beogen de architecturale eisen verbonden aan de doelstellingen inzake de residentiële kwaliteit te beperken en het gevaloriseerde watervolume te vergroten. De biotoopcoëfficiënten per oppervlakte die door het BBP-ontwerp werden vastgelegd, worden geschrapt.

### **1.3.1.6. Wijzigingen die betrekking hebben op punt "I.4 Inrichting van de naaste omgeving"**

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
39	art 23 2° vervangen van "(om slagschaduw te vermijden...)" door "(om, in de mate van het mogelijke, schaduweffecten op de naburige terreinen te vermijden";	Wijziging geïntegreerd.
40	art 23 3° aangeven dat de lijst van inheemse soorten als bijlage van de voorschriften gevoegd is;	Wijziging geïntegreerd.
41	art 23 6° te schrappen;	Het BBP integreert deze wijziging uitgezonderd het verbod van invasieve soorten, dat wordt behouden.
42	art 24 het artikel schrappen.	Wijziging geïntegreerd.
43	art 25 toevoegen aan de derde regel "(...) en onafhankelijk zijn van de toegangen van de functies van de benedenverdieping";	Wijziging geïntegreerd.
44	art 26 5° vervangen van "het aantal toegangen tot de ondergrondse parkings wordt tot het minimum beperkt" door "het aantal toegangen tot de ondergrondse parkings wordt geminimaliseerd";	Wijziging geïntegreerd.
45	art 27 verduidelijken dat het tracé van de actieve verplaatsingswijzen indicatief is en dat dit in functie van de inplanting van de te bouwen gebouwen of van een aangelegd project gelokaliseerd zal zijn; twee soorten van "actieve verplaatsingswijzen" onderscheiden waarvan het tracé indicatief blijft:  1) "verplicht": op de perimeters A en C en op het huizenblok begrepen tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan  2) "indicatief": voor de 3 huizenblokken aan de Dantestraat, net als aan het huizenblok van de Bergensesteenweg, de	Het BBP werd als volgt aangepast:  "De plaatsbepaling van deze trajecten wordt louter ter informatie meegegeven en kan nog licht worden aangepast al naargelang de locatie van de gebouwen die zullen worden opgetrokken en het project in zijn geheel."

	Pierre Marchantstraat en de Biestebroekkaai;	
--	--	--

**Tabel 7: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

Wat de aanplantingen betreft, beperken de wijzigingen de eisen verbonden aan de schaduw, voeren ze preciseringen in betreffende de invasieve soorten, en schrappen ze de aspecten verbonden aan het beheer (art. 24 en art.23 6°).

Wat de toegangen betreft, zijn de wijzigingen gevarieerd en betreffen ze verscheidene domeinen (parkings, trajecten, toegang tot de verdiepingen, enz.).

### 1.3.2. Wijzigingen die betrekking hebben op specifieke gebieden

#### 1.3.2.1. Wijzigingen die betrekking hebben op "II.4 Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving"

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
46	art 49 toevoegen van een paragraaf die verduidelijkt dat "Op de zijden van de blokken gekenmerkt door een commercieel lint, is de aard van de activiteiten compatibel met huisvesting"; verduidelijken dat dit commercieel lint de bouwlijn volgt langs de ruimte die toegankelijk is voor het publiek, georiënteerd naar het kanaal toe, zelfs indien de bouwlijn een insprong heeft;	Wijziging geïntegreerd.
47	art 53 aanpassen van het voorschrift in perimeter A door het bouwpotentieel te definiëren overeenkomstig met hetgeen in het bijkomende milieueffectenrapport geanalyseerd werd; verduidelijken dat de wijk een uitstralende functie moet hebben;	<p>Na de uitgevoerde bijkomende analyse werd het BBP als volgt aangepast:</p> <p>Op het niveau van de letterlijke voorschriften bepaalt het artikel betreffende perimeter A het volgende:</p> <p>"art 55. Bovengronds bebouwbaar potentieel in perimeter A:</p> <p>§1. Binnen perimeter A, is het bebouwbaar potentieel beperkt tot een verhouding V/T per perceel van 4,3.</p> <p>§2. De bepalingen in artikel 49 §2 2° die de minimumbestemming vastlegt van de productieactiviteiten, groothandel en voorzieningen van algemeen belang en van openbare diensten op de benedenverdieping, wordt verlaagd tot 50% van de vloeroppervlakte van de benedenverdieping.</p> <p>§3. Het bouwfront weergegeven op het Plan is enkel verplicht tot op een hoogte van 18 m gemeten vanaf het voetpad. Boven deze limiet is het bouwfront vrij."</p> <p>Op het niveau van de letterlijke voorschriften bepaalt het artikel betreffende de inname van de bovengrondse bouwwerken het volgende:</p> <p>"Indien het Bestemmingplan een minimumpercentage oplegt voor de inname van de</p>

		<p>bovengrondse bouwwerken, wordt dit per perceel en/of per project toegepast..”</p> <p>Op het niveau van de grafische voorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ behoudt het BBP de inplantingsvoorwaarden van de achteruitbouwstrook langs de kaaien, het commerciële lint en het traject voor de actieve vervoersmodi;</li> <li>▪ Er wordt een verplicht bouwfront aangegeven op het plan van het aangepaste BBP langs de grens van het huizenblok met de Vanderveldesquare en op het smalle deel van het kanaal (65 m vanaf de noordhoek);</li> <li>▪ Het BBP behoudt een overschrijding op het zuidelijke deel door de maximale bouwhoogte die voor dit deel toegelaten is, te vergroten tot BV+25 ;</li> <li>▪ Voor de bouwprofielen in het huizenblok buiten voornoemde overschrijding, wilde de gemeente op het aangepaste BBP voor het hele huizenblok een maximumhoogte van 60 m en BV+20 bepalen. Maar volgens de hypothesen betreffende de hoogte per verdieping die voor de scenario's werden gehanteerd (7 m voor de benedenverdieping en 3 m van vloer tot vloer per verdieping), is 60 m gelijk aan BV+17 niveaus. De indicatie van de maximumhoogte verschilt dus volgens de in aanmerking genomen parameter (60 m of BV+20), wat onduidelijk is om de naleving van de voorschriften te verifiëren.</li> <li>▪ Het aangepaste BBP legt een minimale grondinname van de bouwwerken van 60 % van de oppervlakte per perceel en/of per project op.</li> </ul>
48	<p>art 56 het voorschrift binnen perimenter D op de volgende wijze aanpassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ § 1. Binnen perimenter D, wordt het bebouwbaar potentieel beperkt tot een V/O van 3.</li> <li>▪ (Al.2) Deze V/O mag in de hoogte worden aangepast in functie van de vloeroppervlakte van de schooluitrusting uitgevoerd overeenkomstig in § 2.</li> <li>▪ Par. 2 Een vloeroppervlakte tussen 5.000 m2 en 7.500 m2 is er bestemd voor de realisatie van een schooluitrusting.”</li> </ul>	<p>Het BBP integreert deze wijziging als volgt:</p> <p>”§1. Binnen perimenter D, is het bebouwbaar potentieel beperkt tot een verhouding V/T per perceel van 3.</p> <p>§2. Een vloeroppervlakte van minimaal 5.000 m<sup>2</sup> en maximaal 7.500 m<sup>2</sup>, buiten het gebied voor koeren en tuinen, wordt bestemd voor de realisatie van een schoolvoorziening.</p> <p>§3. Afhankelijk van de vloeroppervlakte van de schoolvoorziening bepaald in §2, kan de toegelaten V/T-verhouding vermeld in §1, worden verhoogd.”</p>
49	art 64 4° dit punt schrappen;	Wijziging geïntegreerd.
50	art 66 verduidelijken dat de bouwlijn langs deze specifieke gebieden voldoet aan de voorwaarden van “stedelijk front”; verduidelijken dat het gebied op het plan groter is dan de aangegeven afmetingen en dat er flexibiliteit wordt gelaten voor de inplanting van de bebouwing;”	Wijziging geïntegreerd.

**Tabel 8: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

De wijzigingen betreffen hoofdzakelijk specifieke gebieden en perimeters: perimeter A (art. 53), D (art. 56) en C (art. 66), en commerciële linten (art. 49). Punt 4° van art. 64, geschrappt, verbiedt het parkeren van motorvoertuigen in de recreatieve ruimten buiten gedurende de schooluren.

### **1.3.2.2. Wijzigingen die betrekking hebben op "II.5 Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer" en "II.6 Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer toegankelijk voor het publiek"**

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
51	art 67 tot 78 herformuleren van de artikels opdat deze zouden beantwoorden aan de zonering voorzien door de GHV: de toegankelijkheid en de visuele openingen gedefinieerd per oever.	Wijziging aangebracht met aanpassingen: <i>Zie punt 63.</i>

**Tabel 9: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

### **1.3.2.3. Wijzigingen die betrekking hebben op "III.1 Gebieden van openbare wegen"**

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
52	art 87 §1 toevoegen "5° het integreert een aangepaste verlichting";	Wijziging als volgt geïntegreerd: "6° ze voorziet aangepaste verlichting die lichtvervuiling tegengaat zodat de biodiversiteit hierdoor niet in het gedrag komt"; Het BBP wijzigt eveneens de tekst van punt 6 door de volgende nieuwe bewoording: "ze (de inrichting) werkt lokaal verkeer in de hand".

**Tabel 10: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

### **1.3.2.4. Wijzigingen die betrekking hebben op "III.2 Gebieden van openbare wegen met landschappelijk karakter"**

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
53	art 90 §1 1° “het berijdbare deel van het wegdek wordt tot het strikte minimum beperkt” vermijden om de toegang en de werking van de activiteiten en het onthaal van het wagenpark naar aanleiding van deze activiteiten te beperken;	Het BBP past het betreffende punt als volgt aan: “1° het berijdbare gedeelte van de wegen wordt tot het strikte minimum beperkt: het biedt toegang tot de gebouwen in de buurt en houdt rekening met de verkeersbehoeften van de aanwezige activiteiten,”

**Tabel 11: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

### 1.3.2.5. Wijzigingen die betrekking hebben op “III.3 Parkgebieden”

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
54	art 94 §1 1° toevoegen aan “er wordt bijzondere zorg besteed aan het landschappelijke aspect” door “in verband met de ecologie”;	Wijziging geïntegreerd.
55	art 94 §1 5° toevoegen aan “het integreert een aangepaste verlichting” die de impact op de biodiversiteit minimaliseert door lichtvervuiling te beperken”;	Wijziging geïntegreerd.
56	art 94 §2 verduidelijken dat er inrichtingen voorzien moeten worden om de toegang tot de gebouwen door de hulp-, onderhouds- en verhuisdiensten, in het bijzonder voor de naburige gebouwen, mogelijk te maken;	Wijziging geïntegreerd.

**Tabel 12: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

## 1.4. Grafische voorschriften

De overlegcommissie vraagt de in onderstaande tabel opgenomen wijzigingen.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
<b>op de plannen 2a, 2b, 3a, 3b, 4a, 4b en 5:</b>		
57	opnemen op de planachtergronden van de kadastrale perceelnummers en de ketens;	De perceelnummers werden geïntegreerd, de ketens niet; ze zijn niet meer digitaal beschikbaar bij Urbis.
<b>op het plan van de bestaande rechtstoestand:</b>		
58	aangeven van het tracé van de tramlijnen;	Wijziging geïntegreerd
59	het GFR-netwerk leesbaarder maken;	Wijziging geïntegreerd
60	verbeteren van de grondinname van de vergunning uitgereikt voor perimeter C, hoek Industrielaan met de Klein Eilandstraat;	Wijziging geïntegreerd
<b>op het plan van de bestaande feitelijke en/of rechtelijke situatie:</b>		
61	aangeven van de elementen van de archeologische ondergrond;	Wijziging geïntegreerd
<b>op het schema van de bestemmingen en/of letterlijke voorschriften:</b>		
62	de grafische weergave op de plannen en op de legende identiek maken: zelfde schaal, zelfde	Wijziging die geen milieueffecten kan hebben.

	spaties tussen de lijnen,... ;	
63	<p>voor het GHV een unieke zoneverdeling te definiëren en de toegankelijkheidsregels en de visuele openingen voor elk van beide oevers integreren;</p>	<p>Het BBP neemt deze wijziging op door integratie van punt II.6 “Gebieden van havenactiviteiten en vervoer toegankelijk voor het publiek” in punt II.5 “Gebieden van havenactiviteiten en vervoer” en door aanpassing van de voorschriften voor dit gebied om bepaalde elementen van de gebieden toegankelijk voor het publiek erin op te nemen. Andere bijkomende elementen werden eveneens gewijzigd. De voornaamste wijzigingen t.o.v. de voorschriften van de GHV's van het oorspronkelijke BBP zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Art. “Bestemming” (eerder art.68): het BBP schrapt een deel van §2 : <p>“§2. Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van algemeen belang of openbare diensten, alsook voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de activiteiten bedoeld in §1, in de mate waarin ze de havenactiviteiten diversifiëren naar activiteiten die beter ingepast zijn in de omliggende stedelijke functie en ze zich op de verdiepingen van de gebouwen bevinden.”</p> </li> <li>▪ Art. “Algemeenheden” betreffende de bouwwerken (eerder art.69) gewijzigd op het niveau van §2, waar de aspecten m.b.t. de visuele doorlaatbaarheid geschrapt zijn omdat ze gegroepeerd zijn in een nieuw specifiek punt, en een precisering betreffende de eisen op het vlak van de maximumhoogte t.o.v. de technische infrastructuur is toegevoegd. Dit tweede aspect wordt in het volgende punt behandeld. <p style="text-align: center;"><i>Zie punt 64.</i></p> </li> <li>▪ Schrapen van het art. “Inname van de bovengrondse bouwwerken”: <p>“In het geval het Bestemmingplan een maximumpercentage bepaalt voor de inname van de bovengrondse bouwwerken, zal dit percentage per perceel worden toegepast.”</p> </li> <li>▪ Art. “Kenmerken van de bouwwerken” (eerder art.71): er werd een extra punt toegevoegd: <p>“bij de inplanting en de inrichting van de gebouwen wordt er nauwlettend op toegezien dat ze binnen de stedelijke en landschappelijke context worden geïntegreerd;”</p> </li> <li>▪ Integratie van een nieuw art. “Doorkijkjes”: <p>“De doorkijkjes worden behouden in de gebieden die op het Plan zijn aangegeven met een dubbele pijl.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1° De doorkijkjes met verplichte plaatsbepaling worden weergegeven met een dubbele, paarse pijl met volle lijn;</li> <li>2° De doorkijkjes waarvan de plaatsbepaling louter ter informatie wordt aangeduid, worden weergegeven met een dubbele, paarse pijl met stippellijn;</li> <li>3° Het zicht dat door de doorkijkjes wordt geboden, wordt nergens belemmerd, ook niet door de opslagplaatsen.</li> </ul> <p>Deze doorkijkjes zijn minimum 10 m breed en worden zodanig ontworpen dat ze vanaf de aanpalende</p> </li> </ul>



		<p>weggebieden uitzicht bieden op het kanaal.”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Art. “Inrichting van de naaste omgeving” (eerder art. 72): integratie van nieuwe alinea: "§1. De havengebieden beogen een inscenering van een stedelijk havenlandschap." "§5. In de mate van het mogelijke, worden de toegangen tot aanpalende concessies gemeenschappelijk gemaakt." "§6. De niet-bebouwde ruimte wordt vrij toegankelijk, toch zeker buiten de werkingsuren van de bedrijven."</li> <li>▪ Art. “Doorgang voor de actieve vervoersmodi” (eerder art.74) wordt door volgende tekst vervangen: "art 1. Doorgangen voor de actieve vervoersmodi §1. De havenactiviteiten worden zodanig georganiseerd dat de trajecten voor actieve vervoersmodi langs het water behouden blijven. Deze trajecten komen tegemoet aan de volgende voorwaarden zodat de route langs het kanaal wordt verdergezet;</li> </ul> <p style="padding-left: 40px;">2° Alles wordt in het werk gesteld om de veiligheid, het comfort en het aangename karakter van het traject te garanderen, zonder daarbij de hoofdbestemming van het havengebied in het gedrang te brengen.</p> <p>§2. Er wordt een zijweg voorzien met inrichtingen, of toch minstens met paaltjes, zodat het traject niet wordt onderbroken wanneer het tijdelijk niet mag worden gebruikt wegens overslagactiviteiten.</p> <p>§3. §1 is niet van toepassing voor de bestaande activiteiten, noch voor eventuele uitbreidingen die wegens de plaatsconfiguratie de aanleg van een dergelijk traject onmogelijk zouden maken. In dat geval blijft § 2 wel van toepassing."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Art. “Omheiningen” (eerder art.73): toevoeging van de precisering: Ze mogen visueel zo weinig mogelijk een barrière vormen om het zicht op havenactiviteiten “en op het kanaal” niet te belemmeren.</li> </ul>
64	de bouwvolumes van de GHV's van de linkeroever verminderen van 15m naar 10m voor het zuidelijke deel van het gebied;	Wijziging geïntegreerd.
65	voorzien van een minimumdiepte van 20m in plaats van 15m voor de bebouwing aan de bouwlijn in het sterk gemengd gebied en het OGSO;	Wijziging geïntegreerd.
66	verhogen van de hoogten van de volumes aan de binnenzijde van het blok van de OGSO's van 6m naar 7,5m ;	Wijziging geïntegreerd.

67	<p>twee soorten "actieve verplaatsingswijzen" van elkaar onderscheiden, waarvan het tracé indicatief blijft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1) "verplicht": op de perimeters A en C en op het huizenblok begrepen tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan;</li> <li>▪ 2) "indicatief": voor de 3 huizenblokken aan de Dantestraat, net als aan het huizenblok van de Bergensesteenweg, de Pierre Marchantstraat en de Biestebroekkaai;</li> </ul>	Wijziging geïntegreerd.
68	<p>schrappen van de actieve vervoerswijzen in het blok Bergensesteenweg, Biestebroekstraat en –kaai en aangeven van het doorlopend bouwfront aan de kant van de Biestebroekstraat;</p>	Wijziging gedeeltelijk geïntegreerd: het traject is behouden als voorgesteld traject, maar het doorlopende bouwfront is aangegeven.
69	<p>aanpassen van de voorschriften binnen perimeter A, overeenkomstig met hetgeen geanalyseerd werd in het bijkomende milieueffectenrapport;</p>	Wijziging geïntegreerd: <i>zie wijziging 47.</i>
70	<p>voor het blok begrepen tussen de Scheutveldstraat, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan, de mogelijkheid overwegen om de bouwhoogte aan de binnenzijde van het blok te verhogen van 6m naar 14m voor een deel van dit gebied, overeenkomstig met hetgeen geanalyseerd werd in het bijkomende milieueffectenrapport;</p>	Wijziging geïntegreerd
<b>op het onteigeningsplan:</b>		
71	<p>aangeven van de perimeter van het BBP;</p>	Wijziging geïntegreerd.
72	<p>aangeven van de rechtvaardiging van de onteigening;</p>	Wijziging geïntegreerd.
73	<p>de volgende zones van het onteigeningsplan omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1) in perimeter A: het deel van het eigendom langs de Gouverneur Nensstraat;</li> <li>▪ 2) in het blok Kommenstraat, Kanaaldijk, Dantestraat en Grondelsstraat: het deel van het eigendom langs de Kommenstraat en de Kanaaldijk;</li> <li>▪ 3) in perimeter B: het deel van het eigendom langs de Kanaaldijk;</li> <li>▪ 4) in het blok Grondelsstraat, Klein Eilandstraat en Dantestraat: de delen van de eigendommen langs de Grondelsstraat;</li> <li>▪ 5) in perimeter C: het deel van het eigendom langs de Klein Eilandstraat (op de hoek Klein Eiland / Industrielaan);" </li></ul>	Wijziging geïntegreerd.

We identificeren 5 types gevraagde wijzigingen:

- 'Vorm'wijzigingen om bijkomende informatie op de plannen op te nemen, maar zonder de inhoud van de voorstellen van het BBP-ontwerp te wijzigen (de perceelnummers opnemen, de elementen van de archeologische ondergrond aangeven, enz.);
- Wijzigingen betreffende de voor bouwwerken opgelegde voorwaarden inzake het bouwprofiel en de inplanting (bouwprofielen van het GHV verminderen, minimale diepte voorzien voor bouwfront in sterk gemengd gebied en OGSO, enz.);
- Wijzigingen betreffende de trajecten/verplaatsingswijzen (twee soorten "actieve verplaatsingswijzen" van elkaar onderscheiden, een van de actieve verplaatsingswijzen schrappen);
- Wijzigingen betreffende de voorschriften in perimeter A;
- Wijzigingen betreffende de onteigeningen (nieuwe onteigeningsperimeters opnemen).

Twee van de voorgestelde wijzigingen zijn afhankelijk van de analyse in het bijkomende effectenrapport (het onderhavige rapport):

- De aanpassing van de voorschriften in perimeter A, waarvoor de overlegcommissie een aanvullende analyse vraagt;  
*Zie punt Deel 3:3.2 Punt 75:Voorschriften en maximale dichtheid van perimeter A*
- Voor het blok begrepen tussen de Scheutveldstraat, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan de mogelijkheid overwegen om de bouwhoogte aan de binnenzijde van het blok te verhogen van 6m naar 14m voor een deel van dit gebied. De overlegcommissie vraagt eveneens een aanvullende analyse voor dit aspect.  
*Zie punt Deel 3:3 Evaluatie van de bijkomende effecten*

## 1.5. Wijzigingen gerealiseerd na de gevraagde evaluatie van de bijkomende weerslag

De overlegcommissie vraagt een bijkomende analyse van de hierna vermelde effecten. De tabel bevat de wijzigingen die na de analyses in het BBP werden aangebracht.

Id.	Punt gevraagd door de overlegcommissie	Gerealiseerde aanpassingen in het BBP
74	het bijzonder voorschrift voor het huizenblok begrepen tussen de Scheutveldstraat, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan, die de mogelijkheid geeft voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de inrichting van een jachthaven;</li> <li>▪ de inplanting van een overschrijding;</li> <li>▪ de hoogte van de bebouwing aan de binnenkant van het huizenblok op te drijven van 6m naar 14m voor een deel van dit gebied;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De voorschriften voor het sterk gemengde gebied werden aangepast om de inplanting toe te laten van een dok waar kleine bootjes kunnen aanmeren binnen de specifieke perimeter van het betreffende blok: <i>Zie wijziging 14.</i></li> <li>▪ De door het oorspronkelijke BBP in het blok voorziene overschrijding werd niet gewijzigd.</li> <li>▪ De bouwhoogte van een deel van de bebouwing aan de binnenkant van het blok wordt verhoogd van 6 m naar 14 m.</li> </ul>
75	de maximale dichtheid van perimeter A, die de gewenste ambitie voor het blok via de grafische en letterlijke voorschriften vertaalt (bouwwolume, dichtheid,...) ;	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De voorschriften voor perimeter A werden gewijzigd. <i>Zie wijziging 47.</i></li> </ul>
76	de verhoging met 30% van de vloeroppervlakte (ten opzichte van de toestand van het goed voor de goedkeuring van het BBP) van het industrieel erfgoed waarvan het bouwvolume buiten de door het BBP toegelaten grenzen is;	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Art. 7 betreffende het erfgoed werd gewijzigd: <i>Zie wijziging 24.</i></li> </ul>
77	de diepte van de teelaarde voldoet aan de doelstellingen inzake waterretentie en biodiversiteit, zonder bijkomende bouwkosten met zich mee te brengen;	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Na de analyse werd het betreffende artikel aangepast op het niveau van alinea § 4 en wel als volgt: "§4. Het deel van de terrein dat enkel bestaat uit een kelderverdieping die geen toegang geeft tot het gebouw, wordt bedekt met een substraatlaag van ten minste 1 m om het afvloeien van het regenwater te vertragen (buffereffect). (...)"</li> </ul>
78	het aandeel van doorlopende woningen zodat de doelstellingen inzake residentieel karakter van de huisvesting behouden blijven en buitensporige architecturale beperkingen vermeden worden;	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De voorschriften betreffende de doorlopende woningen werden gewijzigd: <i>Zie wijzigingen 6 en 36.</i></li> </ul>
79	het aantal plaatsen voor fietsen te voorzien voor woningen en andere functies;	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Er werd een artikel betreffende het aantal plaatsen voor fietsen toegevoegd: "art 20. Het aantal parkeerplaatsen voor fietsen Bij nieuwbouwconstructies moet er voor iedere kamer minstens 1 parkeerplaats worden voorzien."</li> </ul>

**Tabel 13: Integratie van de gevraagde wijzigingen in het aangepaste BBP**

## **Deel 3: Analyse van de effecten en van de te nemen maatregelen om de negatieve effecten te vermijden, te beperken en in de mate van het mogelijke te compenseren**

## 1. Methodologie

Omdat het rapport een aanvulling vormt op het in 2016 gerealiseerde milieueffectenrapport m.b.t. het BBP-ontwerp werd de methode voor de analyse van de effecten aan deze specifieke omstandigheden aangepast.

- De analyse van de effecten van het aangepaste BBP-ontwerp is geen globale analyse, maar voor elk gewijzigd aspect werd een specifieke analyse uitgevoerd.
- Bepaalde wijzigingen hebben betrekking op aspecten die gelijkaardig of onderling verbonden zijn (bijv. rond een zelfde uitdaging of m.b.t. hetzelfde huizenblok); in dit geval werd de analyse van deze wijzigingen gegroepeerd.
- Voor elk van de wijzigingen wordt de eventuele impact op elk van de milieudomeinen geïdentificeerd; in de meeste gevallen zijn er echter slechts bepaalde domeinen bij betrokken.

Om het lezen te vergemakkelijken, stemmen de vermelde artikelnummers overeen met die van het oorspronkelijke BBP, behoudens andersluidende vermelding.

Omdat de analyses onafhankelijk van elkaar zijn en ze specifiek zijn voor de gevraagde wijziging, vatten we in deze niet-technische samenvatting alleen de analyse van de belangrijkste punten samen. De volledige analyse van de wijzigingen is in het document van de MER-aanvulling opgenomen.

## 2. Analyse van de effecten van de wijzigingen

### 2.1. Letterlijke voorschriften

#### 2.1.1. Wijzigingen die betrekking hebben op alle gebieden

##### 2.1.1.1. Invoeging van een inleiding

De overlegcommissie vraagt een inleiding in te voegen waarin de bij de vergunningsaanvraag te voegen documenten worden opgesomd (wijzigingen 6 en 7 van de tabel van het vorige punt). Deze documentenlijst is reeds opgenomen in een artikel van het oorspronkelijke BBP (dat aan het openbare onderzoek werd onderworpen). Het aangepaste BBP verplaatst deze lijst naar de inleiding en brengt enkele inhoudelijke aanpassingen aan.

Met betrekking tot de inhoud van de lijst vraagt de overlegcommissie de bepaling van de BCO (biotoopcoëfficiënt per oppervlakte) uit de lijst te schrappen en een evaluatie van de mobiliteitsweerslag en van de genomen maatregelen toe te voegen. Het BBP:

- schrapt de BCO (biotoopcoëfficiënt per oppervlakte) niet. De overlegcommissie rechtvaardigde deze vraag op grond van het ontbreken van een berekeningsmethodedefinitie; het aangepaste BBP bevat in bijlage

een methode voor de berekening van deze indicator. Aangezien de BCO een handige indicator voor de evaluatie van de inspanningen van een project op ecologisch vlak is, is de in het BBP aangebrachte wijziging positief.

- integreert de vraag van het document betreffende de mobiliteit en voegt het parkeren als te evalueren element toe. integreert bovendien een lijst van 4 criteria die ter evaluatie van het aantal voorziene parkeerplaatsen moeten worden gebruikt. De door de overlegcommissie gevraagde wijzigingen en de bijkomende wijzigingen gerealiseerd door het BBP dragen bij tot een meer kwalitatief beheer van de mobiliteit.
- voegt bij de lijst de vraag van een geschiedkundige studie en een fotoreportage toe als de ingreep betrekking heeft op een erfgoedelement, wat positief is om rekening te houden met het erfgoed in de projecten.
- voegt aan de lijst toe dat de genomen maatregelen om het aantal tweezijdige woningen (met openingen in twee verschillende gevels) te maximaliseren, moeten worden toegelicht; dit is positief op energievlak omdat hierdoor tot verdere reflectie en een rechtvaardiging op voornoemd vlak wordt verplicht.

De overlegcommissie vraagt in deze zelfde inleiding ook de door de Directie Monumenten en Landschappen (DML) opgestelde lijst van erfgoedelementen op te nemen. Het BBP integreert deze lijst en brengt enkele aanpassingen aan als antwoord op vragen van de DML. Deze wijziging biedt de mogelijkheid de elementen met erfgoedwaarde op de site te identificeren, en dit werkt indirect hun bewaring in de hand aangezien er zo bijzondere aandacht aan besteed wordt. We willen eraan herinneren dat geen enkel element van de perimeter beschermd is en dat de inventaris van het bouwkundig erfgoed nog niet is opgesteld voor het gebied.

### **2.1.1.2. Wijzigingen die betrekking hebben op alle punten**

De voornaamste te vermelden wijziging heeft betrekking op de trajecten voor actieve vervoersmodi (wijziging 13). De overlegcommissie vraagt twee soorten "actieve verplaatsingswijzen" van elkaar te onderscheiden, waarvan het tracé indicatief blijft:

- "verplicht": op de perimeters A en C en op het huizenblok begrepen tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan;
- "indicatief": voor de 3 huizenblokken aan de Dantestraat, net als aan het huizenblok van de Bergensesteenweg, de Pierre Marchantstraat en de Biestebroekkaai

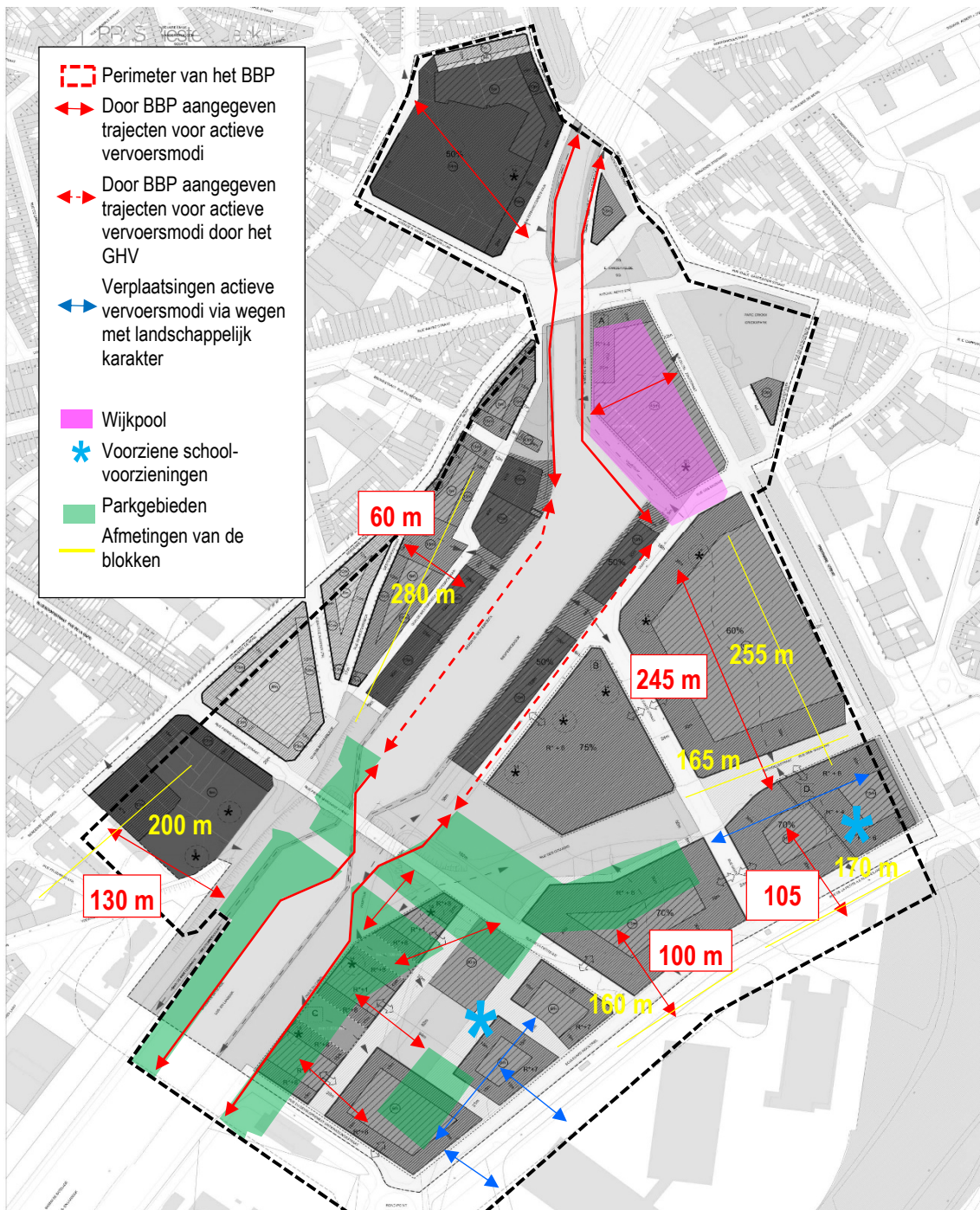
Deze wijziging is in het BBP geïntegreerd.

Deze wijziging draagt bij tot het identificeren van de trajecten waarvan de realisatie essentieel is in het kader van het BBP en van de trajecten die van secundair belang zijn. Ze biedt eveneens meer vrijheid voor de productieactiviteiten van deze huizenblokken wat hun inrichting en organisatie betreft.

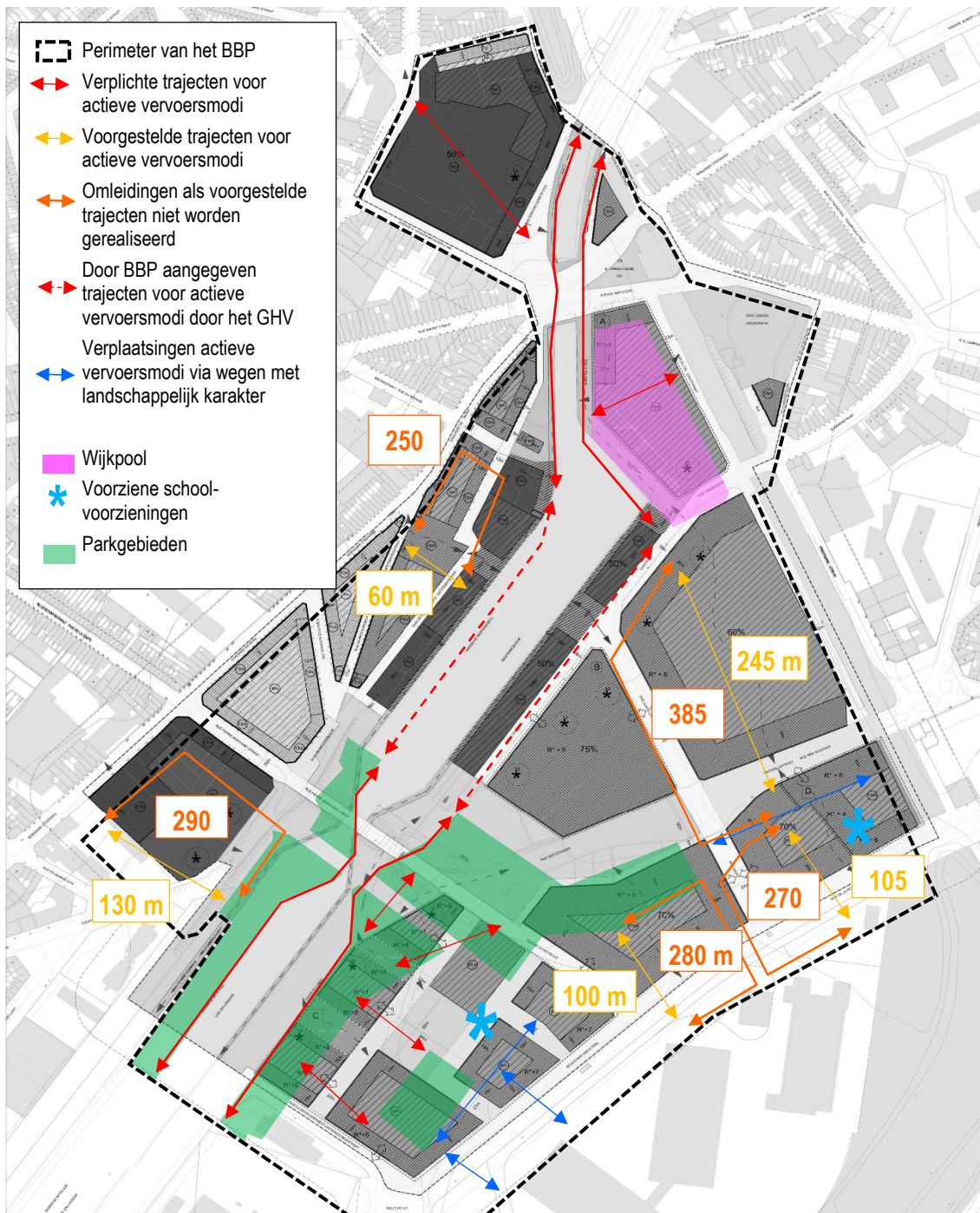
Deze wijziging houdt echter in dat het mogelijk is dat de voorgestelde trajecten niet zullen worden gerealiseerd, wat een weinig kwalitatieve impact zou hebben op mobiliteit- en stedenbouwkundig vlak:

- De actieve wijzen worden verzwakt omdat de fietsers de wegen moeten gebruiken voor deze trajecten. De wegen zijn minder veilige ruimten, met name in OGSO's waarvoor voorzien is dat de wegen waarlangs de geschrapte trajecten mogelijk zijn, ook gebruikt zullen worden voor het werkverkeer dat aan de productieactiviteiten verbonden is.
- Op stedenbouwkundig vlak draagt de realisatie van deze trajecten bij tot het creëren van een fijner stedelijk netwerk binnen een gebied dat momenteel wordt gekenmerkt door zeer grote huizenblokken (met een zijde van meer dan 150 m voor de betreffende blokken). Het niet realiseren van deze trajecten impliceert dus het behoud van deze zeer grote huizenblokken.





**Afbeelding 1: Trajecten opgelegd door het oorspronkelijke BBP (ARIES op achtergrondplan BUUR, 2017)**



**Afbeelding 2: Trajecten opgelegd en voorgesteld door het aangepaste BBP (ARIES op achtergrondplan BUUR, 2017)**

De overlegcommissie vraagt het door het oorspronkelijke BBP aangegeven traject dwars door het huizenblok van de Bergensesteenweg te schrappen en opnieuw een doorlopend bouwfront te voorzien. Het BBP:

- behoudt dit traject als voorgesteld traject;

- beperkt het toegelaten bouwprofiel op de bij dit traject betrokken percelen tot een profiel identiek met dat van de aangrenzende percelen van het blok (10 m aan de straatkant en 6 m aan de binnenzijde van het blok);
- herstelt een doorlopend bouwfront langs de Biestebroekstraat.

Uit de effectenanalyse blijkt dat er op het niveau van dit huizenblok verscheidene uitdagingen elkaar kruisen:

- Op stedenbouwkundig vlak maakt dit voorziene traject deel uit van de doelstelling van het BBP de band tussen het kanaal en zijn naaste omgeving met de Bergensesteenweg te versterken.
- Op mobiliteitsvlak is dit traject positief voor de versterking van het netwerk van de voetgangerswegen door dit zeer lange huizenblok. Er zouden slechts weinig parcours worden omgelegd door het schrappen ervan.
- Op erfgoedvlak zijn de bouwwerken op het tracé van het traject en in de naaste omgeving ervan in de lijst van het industriële erfgoed opgenomen. De realisatie van het traject vormt enerzijds een risico (door de uit te voeren werken en herinrichtingen) maar anderzijds ook een kans (grotere zichtbaarheid en centraliteit).
- Op sociaaleconomisch vlak is een bij het traject betrokken perceel (kaaikant) eigendom van het gewest, wat een kans inhoudt voor de herinrichting ervan om er een voorziening van algemeen belang te creëren. Bovendien beïnvloedt het toegelaten bouwprofiel op de percelen die bij het traject betrokken zijn (op het tracé of in de naaste omgeving ervan) de kans op de realisatie van het traject: een groter bouwprofiel spoort de eigenaars sterker aan tot herinrichtingen over te gaan en 'compenseert' de inspanningen die voor het creëren van het traject en de inachtneming van het erfgoed vereist zijn.

Op basis van deze elementen beveelt de aanvullende studie aan dit traject als 'voorgesteld traject' op te nemen en de toegelaten bouwprofielen op de bij het tracé betrokken percelen te variëren volgens het al of niet realiseren van het traject; dit om de eigenaars aan te zetten de realisatie ervan te steunen.

### **2.1.1.3. Wijzigingen die betrekking hebben op punt "I.2 Bouwprofielen en daken"**

Er werden verscheidene wijzigingen gevraagd m.b.t. de inrichting en de toegankelijkheid van de daken (zie wijziging 28).

Overeenkomstig de vraag van de overlegcommissie legt het aangepaste BBP enerzijds ambitieuzere doelstellingen m.b.t. groendaken op (opleggen van semi-intensieve groendaken, definitie van de verschillende types daken, enz.), wat niet alleen positief is op ecologisch en landschappelijk vlak maar ook op het vlak van waterbeheer. Er zijn echter meerkosten aan verbonden, die in dit stadium nog niet kunnen worden geëvalueerd.

Anderzijds vervangt het BBP de toelating om de daken publiek toegankelijk te maken door de toelating ze toegankelijk te maken voor de bewoners/gebruikers van de omliggende functies.

#### **2.1.1.4. Wijzigingen die betrekking hebben op punt "I.3 Kenmerken van de bouwwerken"**

De voornaamste te melden elementen zijn de aanpassing van de door het BBP vastgelegde doelstellingen m.b.t. de valorisatie van het water en de BCO (biotoopcoëfficiënt per oppervlakte).

Wat de valorisatie van het water betreft, vermeldt het oorspronkelijke BBP referentiewaarden maar bepaalt het geen na te leven waarde. Overeenkomstig de vraag van de overlegcommissie legt het aangepaste BBP een minimum op voor de valorisatie van het water. Het MER preciseert dat deze minima realistisch zijn en dat ze geen buitensporige meerkosten met zich meebrengen rekening houdend met de voordelen voor het milieu.

Wat de biotoopcoëfficiënt per oppervlakte betreft vraagt de overlegcommissie de alinea's van het artikel dat een minimale waarde voor deze coëfficiënt oplegt, te schrappen. Het MER meldt dat deze coëfficiënt een handige indicator vormt voor de evaluatie van de inspanningen die bij projecten op ecologisch vlak worden geleverd. Er wordt geen enkele minimale waarde voorgesteld omdat de kenmerken van de in het BBP opgenomen percelen sterk uiteenlopend zijn; het opleggen van een gemeenschappelijke minimale waarde zou overdreven dwingend kunnen zijn voor de inrichting van sommige en weinig ambitieus voor andere. Overeenkomstig deze analyse schrapt het aangepaste BBP de eerder opgelegde minimale drempelwaarden, terwijl het de vraag de BCO te berekenen bij de indiening van de vergunningsaanvragen wel behoudt; in bijlage voegt het ook de te gebruiken berekeningsmethode toe.

### **2.1.2. Wijzigingen die betrekking hebben op specifieke gebieden**

#### **2.1.2.1. Wijzigingen die betrekking hebben op "II.4 Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving"**

De elementen die betrekking hebben op perimeter A met bijzondere voorschriften worden hierna toegelicht:

*Zie punt 3.2 Punt 75: Voorschriften en maximale dichtheid van perimeter A*

De andere belangrijke wijziging op het niveau van deze gebieden heeft betrekking op perimeter D met bijzondere voorschriften (wijziging 48). Voor deze perimeter vraagt de overlegcommissie de toegelaten maximale V/O naar boven aan te passen volgens de oppervlakte die bestemd is voor de school in dit huizenblok. Het aangepaste BBP integreert deze vraag met een preciezere formulering:

*"§1. Binnen perimeter D, is het bebouwbaar potentieel beperkt tot een verhouding V/T per perceel van 3.*

*§2. Een vloeroppervlakte van minimaal 5.000 m<sup>2</sup> en maximaal 7.500 m<sup>2</sup>, buiten het gebied voor koeren en tuinen, wordt bestemd voor de realisatie van een schoolvoorziening.*

*§3. Afhankelijk van de vloeroppervlakte van de schoolvoorziening bepaald in §2, kan de toegelaten V/T-verhouding vermeld in §1, worden verhoogd.” »*

Uit de effectenanalyse blijkt dat de vergroting van de toegelaten vloeroppervlakte gelijk is aan een maximale dichtheid van 3,3 in termen van V/O, en dat ze ongeveer overeenstemt met een niveau van het profiel BV+6 toegelaten door het BBP langs de Grondelsstraat. Als de toegelaten bijkomende vloeroppervlakten gebouwd zijn, zal hun impact erin bestaan dat een deel van het huizenblok minder luchtig zal zijn.

Deze vergroting van de vloeroppervlakte vormt een antwoord op specifieke uitdagingen die voor dit huizenblok gelden. Enerzijds wordt de bebouwing ervan geïdentificeerd als element van het industriële erfgoed. De inachtneming van het erfgoed betekent dus een extra inspanning die vereist zal zijn bij alle ingrepen in deze perimeter, en ze riskeert een verplichting in te houden voor het doeltreffendere gebruik van de ruimte. Anderzijds laat deze wijziging de realisatie toe van de oppervlakten die voor de school noodzakelijk zijn en dit zonder het door Citydev voor dit huizenblok voorziene programma te beperken, dat volgens het rapport van de overlegcommissie ‘voorbeeldig’ is in het kader van het OGSO.

#### **2.1.2.2. Wijzigingen die betrekking hebben op “II.5 Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer” en “II.6 Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer toegankelijk voor het publiek”**

De overlegcommissie vraagt voor het GHV een unieke zoneverdeling te definiëren en toegankelijkheidsregels en regels m.b.t. visuele openingen voor elk van beide oevers te integreren (wijziging 63). Het BBP werd aangepast door de twee gebieden voor havenactiviteiten tot een enkel gebied samen te voegen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de oevers, maar er wordt wel een onderscheid toegevoegd tussen de bestaande en nieuwe activiteiten op het niveau van het type eisen die voor elke daarvan gelden.

Onderstaande tabel bevat een samenvatting van de voornaamste verschillen tussen de voorschriften voor de GHV's van het oorspronkelijke BBP en die van het aangepaste BBP.

	Oorspronkelijk BBP	Aangepast BBP
<b>Bestemming</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Over 't geheel genomen zijn de toegelaten bestemmingen dezelfde als voor het GHV van het oorspronkelijke BBP: haven- en logistieke activiteiten, nijverheids- of ambachtactiviteiten, activiteiten die de verbetering van het milieu beogen. Voorzieningen en diensten van collectief belang of openbare diensten en handelszaken zijn eveneens toegelaten.</li> <li>Het aangepaste BBP is flexibeler met betrekking tot de vestiging van voorzieningen en handelszaken: het is niet verplicht ze op de verdiepingen te lokaliseren, en er zijn geen preciseringen die bepalen dat ze toegelaten zijn voor zover ze de havenactiviteiten diversifiëren zodat ze beter in de omgevende stedelijke functie passen.</li> <li>De bestemmingen m.b.t. het "GHV toegankelijk voor het publiek" zijn opgenomen en aangepast wat de toegang van de actieve vervoersmodi betreft; de andere aspecten zijn echter niet in het aangepaste BBP opgenomen: activiteiten toegelaten voor zover hun aard compatibel is met de toegankelijkheid van de kaaien voor het publiek, creatie van ruimten voor (algemeen) vermaak, en herwaarderen van het industriële erfgoed, enz.</li> </ul>	
<b>Toegankelijkheid</b>		
<b>Toegankelijkheid van het traject langs het kanaal voor het publiek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In GHV: er worden doorgangen voor actieve vervoersmodi ingericht zodat het GHV met de aangrenzende gebieden van openbare wegen wordt verbonden.</li> <li>In GHV toegankelijk voor het publiek: is de niet-bebouwde ruimte minstens buiten de uren van activiteit van de ondernemingen toegankelijk voor het publiek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traject opgenomen als verplicht traject;</li> <li>Onderbreking van de doorgang mogelijk tijdens het goederenvervoer;</li> <li>Voorschrift een ingericht alternatief traject te voorzien of op zijn minst een voorzien van paaltjes voor gebruik tijdens de onderbrekingen;</li> <li>Het voorschrift een doorgang door het GHV mogelijk te maken, geldt niet voor de bestaande activiteiten; het voorschrift een alternatief traject te voorzien, wel.</li> </ul>
<b>Toegankelijkheid van de andere ruimten voor het publiek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In GHV: geen voorschrift gemeld.</li> <li>In GHV toegankelijk voor het publiek: deze gebieden zijn globaal toegankelijk voor het publiek, ten minste buiten de uren van activiteit van de ondernemingen. Ze zijn gelokaliseerd langs het kanaal, in het centrale deel, met verbinding van de aangrenzende wegen met het kanaal en op het noordelijke uiteinde van het GHV.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ter aanvulling op de gemelde aspecten betreffende de doorgangen voor actieve vervoersmodi melden de voorschriften dat de niet-bebouwde ruimten toegankelijk kunnen worden gemaakt voor het publiek, ten minste buiten de uren van activiteit van de ondernemingen.</li> </ul>
<b>Toegang tot de havenactiviteiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geen indicaties op dit vlak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In de mate van het mogelijke, worden de toegangen tot aanpalende concessies gemeenschappelijk gemaakt.</li> </ul>
<b>Visuele openingen</b>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In GHV: de bouwwerken vormen geen doorlopend bouwfront, waardoor er een visuele opening tussen het kanaal en de aangrenzende wegen bewaard blijft.</li> <li>▪ In GHV toegankelijk voor het publiek: in de gebieden in de as van de Dantestraat en het traject door het huizenblok van de Bergensesteenweg blijven er visuele openingen zonder enig bouwwerk behouden. Ze zijn minimaal 14 m breed.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verplichte visuele openingen in de as van de Dantestraat en het voorgestelde traject door het huizenblok van de Bergensesteenweg;</li> <li>▪ Visuele openingen door de zones voor de inplanting van bouwwerken.</li> <li>▪ Behoud van deze zones met visuele openingen vrij van enige hindernis die het zicht belet, met een minimale breedte van 10 m, voor een visuele verbinding tussen het kanaal en de aangrenzende wegen.</li> </ul>
<b>Kwaliteit van de ruimte</b>		
<b>Behandeling van de bouwwerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Globaal zijn de voorschriften betreffende de kwaliteit van de bouwwerken en hun vestigingsgebied dezelfde buiten de definitie van een maximale inname van 50 % van het GHV op de rechteroever, geschrapd door het aangepaste BBP.</li> </ul>	
<b>Behandeling van de naaste omgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De voorschriften blijven identiek met uitzondering van de bijkomende voorwaarde die door het aangepaste BBP wordt toegevoegd en waarin wordt gesteld dat deze gebieden de inscenering van het stedelijke havenlandschap beogen. Deze doelstelling werd in het oorspronkelijke BBP slechts vermeld voor de GHV's toegankelijk voor het publiek.</li> </ul>	

### **Afbeelding 3: Vergelijking van de voorschriften van het oorspronkelijke BBP en van het aangepaste BBP**

De aangebrachte wijzigingen hebben positieve impacts op mobiliteitsvlak. Ze verzekeren de continuïteit van de parcours langs de beide oevers, dus ook tijdens de uren van activiteit van de ondernemingen, wat niet het geval was in het oorspronkelijke BBP. In het aangepaste BBP zijn de doorgangen voor actieve vervoersmodi toegankelijk gedurende langere periodes als ze geen bestaande activiteiten kruisen (toegankelijkheid buiten de uren van goederenvervoer in plaats van buiten de uren van activiteit van de ondernemingen); ze zijn echter minder toegankelijk voor de bestaande activiteiten (doorgang niet opgelegd als dit onmogelijk is wegens de plaatsconfiguratie).

Op landschappelijk- en stedenbouwkundig vlak bestaan de wijzigingen enerzijds uit een andere definitie van de visuele openingen. Deze zijn talrijker maar smaller (10 m in plaats van 14 m). In het aangepaste BBP is het geheel van het gebied minder bestemd voor het publiek dan in het oorspronkelijke BBP in de mate waarin er buiten de doorgangen voor actieve vervoersmodi geen zones toegankelijk voor het publiek gedefinieerd zijn. In het aangepaste BBP kunnen de niet-bebouwde ruimten toegankelijk worden gemaakt, terwijl het geheel van het GHV dat toegankelijk is voor het publiek toegankelijk is buiten de uren van activiteit van de ondernemingen.

Op sociaal en economisch vlak: zijn er nog steeds inspanningen te leveren om deze activiteiten compatibel te maken met een kwalitatieve omgeving en doorgangen voor zachte vervoersmodi.

Globaal gezien behouden de aangepaste voorschriften dus de doelstellingen inzake de hoogwaardige inrichting van de plaatsen, maar maken ze een grotere flexibiliteit mogelijk voor de ondernemingen qua grondinname voor de inrichting en het gebruik van de plaatsen in het gehele gebied. Wat de doorgangen voor de actieve vervoersmodi betreft, zijn de eisen opgelegd voor de bestaande activiteiten minder belangrijk dan in het oorspronkelijke BBP, wat bijdraagt tot het behoud van deze activiteiten op deze plaats. Voor de nieuwe

activiteiten die er gevestigd zullen worden, wordt er een grotere extra inspanning gevraagd om de doorgangen voor de actieve vervoersmodi overdag beschikbaar te maken.

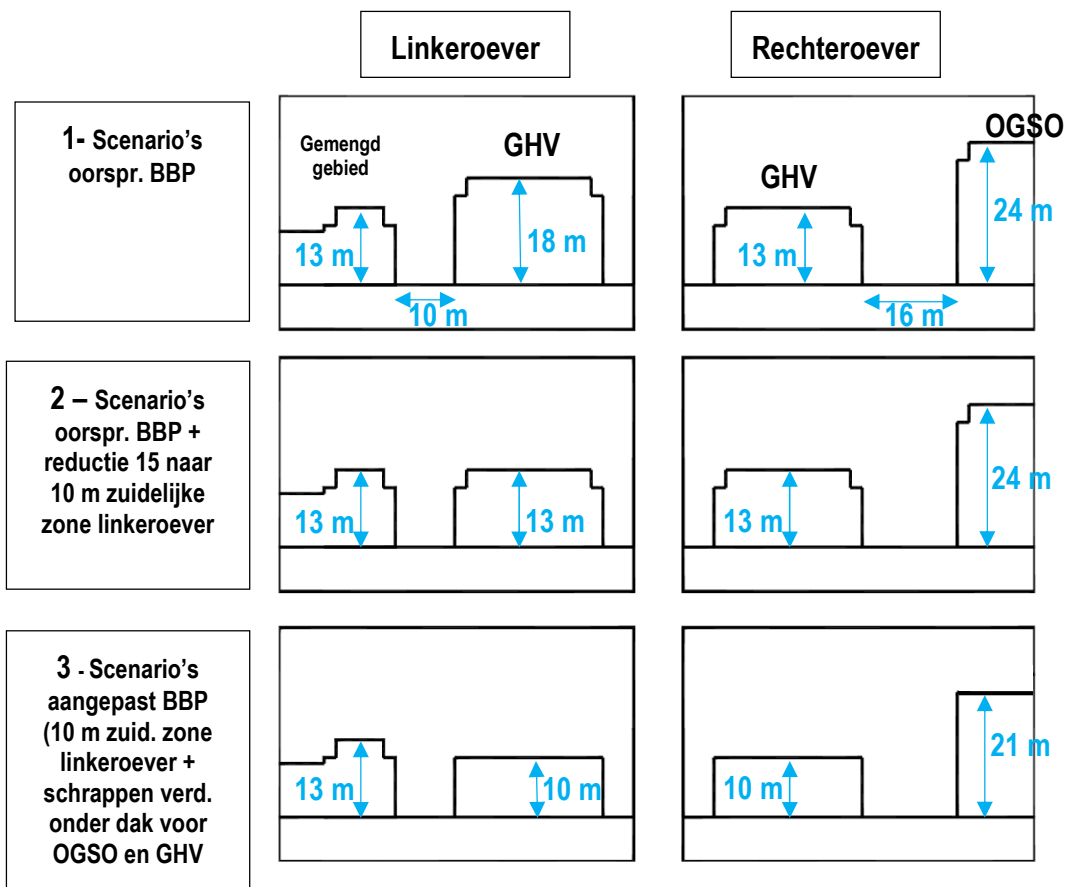
In het kader van het rapport worden er aanbevelingen geformuleerd om de kwalitatieve realisatie van deze gebieden later te begeleiden, op het niveau van het project en van de inrichting van de openbare ruimte.

Wat de bouwprofielen betreft, vraagt de overlegcommissie deze op het zuidelijke deel van het GHV op de linkeroever te verlagen (van 15 naar 10 m) en het GHV uit te sluiten van de mogelijkheid een bijkomend dakniveau te bouwen (wijziging 64). Het aangepaste BBP integreert deze wijzigingen met toevoeging van een precisering: de technische infrastructuur (kranen, silo's,...) mag de aangegeven hoogtelimieten overschrijden als dit wegens technische redenen gerechtvaardigd is.

Deze verlaging van het toegelaten totale bouwprofiel draagt bij tot de beperking van de vis-à-vis- en schadueffecten tussen het GHV en de aangrenzende bebouwbare gebieden. Deze effecten waren echter vrij beperkt, behalve voor het zuidelijke gebied op de linkeroever waar het GHV een hoger bouwprofiel had dan het volume toegelaten in een gemengd gebied, in het huizenblok met rijhuizen. Het maximale bouwprofiel van dit gebied wordt duidelijk verlaagd, van 18 m naar 10 m. Deze bouwprofielen impliceren een grotere druk voor de inrichting van de havenactiviteiten waarvan de effecten gedeeltelijk worden beperkt door de in het BBP toegevoegde precisering waardoor technische inrichtingen dit maximale profiel mogen overschrijden als dit wegens technische redenen gerechtvaardigd is.

Onderstaande afbeelding illustreert de resulterende vis-à-vis volgens de vastgelegde eisen m.b.t. het maximale bouwvolume.





**Afbeelding 4: Schematische illustratie in doorsnede van de maximale bouwvolumes op de linker- en rechteroever ter hoogte van het zuidelijke deel van het GHV (smaller deel van de weg tussen de twee gebieden)<sup>1</sup>(ARIES, 2017)**

## 2.2. Grafische voorschriften

De overlegcommissie vraagt bijkomende zones in het onteigeningsplan op te nemen en de rechtvaardiging voor de onteigening op het plan aan te geven. Het BBP integreert deze zones in het plan en geeft aan dat het om een onteigening voor openbaar nut gaat (op te nemen in het openbare domein).

Deze zones bestaan uit delen van privépercelen die in het bestemmingsplan van het BBP opgenomen zijn in een gebied van openbare wegen of in parkgebied. In het aangepaste BBP werd er geen enkele wijziging aangebracht t.o.v. de uiteindelijke bestemming van deze gebieden.

Wat het beheer en de uitvoering van de bestemming betreft, draagt deze wijziging enerzijds bij tot het verzekering van de uitvoering van de voorziene bestemmingen, maar impliceert ze anderzijds risico's t.o.v. de bestaande activiteiten en inrichtingen. Indien de onteigeningen niet gecoördineerd met de voorziene inrichtingen (park, weg, enz.) worden gerealiseerd, evenals in overeenstemming met de eigenaars van de percelen, bestaat het risico van weinig

<sup>1</sup> Ramingen op basis van een hypothese van 3 m per verdieping.

hoogwaardige overgangssituaties, met name het abrupte einde van de bestaande activiteiten. Op dit vlak wordt er in het kader van deze studie een aanbeveling geformuleerd om te trachten nieuwe oppervlakken te verkrijgen voor het openbare domein in overeenstemming en harmonie met de eigenaars van de betreffende percelen.

## 3. Evaluatie van de bijkomende effecten

### 3.1. Punt 74: Bijzonder voorschrift voor het blok begrepen tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan

#### 3.1.1. Jachthaven

##### 3.1.1.1. Analyse van de context van het kanaal t.o.v. het riviertoeerisme

Uit de in het bijkomende rapport bij het MER uitgevoerde analyse blijkt dat de jachthavenactiviteit voornamelijk naar het noorden van het land gericht is (voor het kanaal naar de Schelde vertegenwoordigt dit +/- 2.000 bewegingen per jaar) en dat voornoemde activiteit momenteel zeer zwak is op het Brusselse deel van het kanaal Brussel-Charleroi (200 bewegingen/jaar tussen de Haven van Brussel en de sluis van Anderlecht). Dit is nog opmerkelijker als we de frequentering van het kanaal van Brussel naar Charleroi bekijken m.b.t. het toerisme in België (+-600 bewegingen/jaar).

Ondanks het kortere tracé naar het noorden of het zuiden van het land, wordt dit laatste verwaarloosd door de watersporters. Dit is niet te wijten aan een gebrek aan de nodige onthaalinfastructuren; deze zijn wel degelijk voorhanden met maximaal een haven om de 20 km. Maar verscheidene factoren lijken tegen te werken:

- Dit zuidelijke deel van het kanaal werd ontworpen voor vrachtschepen en heeft dus een zuiver logistieke en geen toeristische bestemming. Transporteurs genieten voorrang.
- Het tracé is hoofdzakelijk rechtlijnig en monotoon. Het doorkruiste landschap wordt sterk gemarkeerd door de Henegouwse activiteiten en is niet erg aantrekkelijk (Molenbeek, Anderlecht, Vorst, Ruisbroek, Halle, Clabecq, Oisquercq, Ronquières, Courcelles, Marchienne). De doorgang door Brussel houdt bepaalde risico's in (gooien van stenen e.d.).
- Het grote aantal kluizen is eveneens een bepalende factor aangezien de transporteurs voorrang krijgen en een gegroepeerde aanpak vereist is om bepaalde hindernissen zoals het hellend vlak van Ronquières te overwinnen. De wachttijden zijn bijzonder vervelend voor watersporters die pleziertochtjes willen maken zonder al te veel tijd te verliezen aan de diverse infrastructuurwerken.
- De watersportcultuur is iets minder aanwezig op dit deel dan op andere toeristische assen (voorbeelden: Nimy Blatton Perrones of de Schelde) waar de onthaalinfastructuren eveneens zeer polyvalent zijn (scheepshellingen, zeescouts, roeiboten, zwaardboten, jetski, enz.).

### **3.1.1.2. Relevantie van een tweede jachthaven in Brussel**

In de huidige toestand kent de B.R.Y.C (Brussels Royal Yacht Club), die zich in het noordelijke deel van Brussel bevindt en toch over een goede verbinding met de Schelde beschikt, geen maximale bezettingsgraad gedurende het hele jaar. Zelfs in de zomer zijn er nog heel wat plaatsen vrij omdat de meeste boten die voornoemde jachthaven als winterhaven gebruiken, naar zee zijn teruggekeerd. Volgens de objectieve analyse die ter aanvulling bij het MER werd uitgevoerd, is er niets dat ons enige bezettingsgraad voor een tweede jachthaven in Brussel kan garanderen, aangezien de vraag op dit kanaal van Brussel naar Charleroi kleiner is dan naar de Schelde toe. Concurrentie met de B.R.Y.C creëren zou dus riskant kunnen zijn en een negatief effect op beide waterpartijen kunnen hebben.

Er worden echter inspanningen geleverd om dit kanaaldeel interessanter te maken voor de pleziervaart en verdere inspanningen zijn voorzien om te trachten Brussel op de kaart van het rivier-toerisme te plaatsen. In dit kader en omdat B.R.Y.C hoofdzakelijk naar het noorden van het land gericht is en niet bepaald in een idyllisch landschap ligt (verbrandingsoven, Van Praetbrug, viaduct van Vilvoorde), zou een bijkomende jachthaven aan de zuidelijke ingang (Biestebroek) voordelen bieden en een extra baken voor de pleziervaart naar Brussel worden.

In dit geval zou het interessant zijn een kleinere haven ter aanvulling op de B.R.Y.C te bouwen, die sterker gericht zou zijn op lokaal gevestigde watersporters en waar tevens aangepastere infrastructuur voor toeristen zouden zijn dan nu bij de B.R.Y.C het geval is (horeca, winkels, verhuurders, OV-station Brussel-Zuid, enz.). Het is ook dankzij deze infrastructuur dat Brussel een etappe in de riviervaart in Europa zou kunnen worden:

- De B.R.Y.C zou voor het overwinteren van de boten en voor het aanmeren van grote boten kunnen dienen. Voornoemde Yacht Club zou ook verder diverse watersportactiviteiten bieden, o.a. met roeiboten, zwaardboten, jetski, enz.
- Een jachthaven in Biestebroek zou niet alleen de bewoners een project voor watersport en pleziervaart geven maar ook de Belgische of buitenlandse bezoekers met behoefte aan beter aangepaste en voorziene onthaalinfrastructuur.

Op het niveau van Brussel is de ligging van het Biestebroekdok in de nabijheid van het OV en van het station Brussel-Zuid een niet te verwaarlozen troef voor de intermodaliteit. Het gaat overigens om de zuidelijke toegang tot Brussel en dankzij zijn historische inplanting kan het Biestebroekdok het argument voor de bouw van een jachthaven kracht bijzetten.

### **3.1.1.3. Beknopte analyse van de alternatieven in de perimeter**

Er werd onderzocht hoe opportuun de vestiging van een jachthaven in het BBP Biestebroek is, en hierbij werden twee locaties bekeken:

- OGSO "Kop van Biestebroek";
- SGG "Shell-blok".

Er werd een multicriteria-analyse uitgevoerd, op basis waarvan werd besloten dat beide locaties realiseerbaar zijn.

Met betrekking tot de integratie en het uitvoeringsgemak biedt een inplanting in de Kop van Biestebroek meer voordelen op technisch vlak.

Op stedenbouwkundig vlak kan de inplanting van een dok voor pleziervaartuigen in dit blok bijdragen tot de versterking van de rol van wijkpool die in het BBP voor de Kop van Biestebroek wordt beoogd (als de jachthaven qua inrichting en functies in de wijk wordt geïntegreerd). De inplanting van een dok voor pleziervaartuigen hangt echter niet erg samen met de voor dit blok voorziene OGSO-bestemming; de oppervlakte voor productieactiviteiten die behouden zou kunnen worden, is immers beperkt.

Het alternatief van de Kop van Biestebroek heeft dus positieve aspecten, maar doet afbreuk aan de OGSO-bestemming die voor het blok geldt. Op basis van deze vaststelling besloot de gemeente, in overeenstemming met het begeleidingscomité de optie van een jachthaven in het Shell-blok uitvoeriger te analyseren.

#### **3.1.1.4. Project voor de integratie van een dok aan de F. Demetskaai**

Het Shell-blok begrepen tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan, vroeger het Shell-blok genoemd, beslaat een oppervlakte van 2,4 ha. Het ligt op minimaal 15 m en maximaal 45 m van het kanaal. De site werd grotendeels gesaneerd door de verontreinigde grond af te graven. Hierdoor ligt het terrein lager dan de omliggende wegen. Sinds de saneringswerken is de hele vroegere Shell-site weer met planten begroeid. Op deze plaats is het kanaal minder dan 30 m breed en maakt het een bocht.



**Afbeelding 5: Luchtfoto van het Shell-blok**

Op sociaal vlak en ten aanzien van de sociaaleconomische karakteristieken van de bevolking langs het braakliggende Shell-blok, kan men zich echter de vraag stellen welk voordeel de bouw van een jachthaven op deze plaats biedt. Deze verarmde bevolking in de omliggende wijken zal niet de bevolking zijn die rechtstreeks zal profiteren van de aanleg van een jachthaven op deze plek. Andere inrichtingen zouden ongetwijfeld beter afgestemd zijn op de behoeften van de bewoners van deze wijken (bijv. een park en speelvoorzieningen).

De bouw van een jachthaven op dit overwoekerde terrein kan echter ook een positief hefboomeffect hebben. Hij zou de herontwikkeling en herwaardering van het gebied mogelijk kunnen maken door investeringen aan te trekken voor het hele gebied van het Biestebroekdok. Herinvesteren in het gebied zou echter ook gepaard kunnen gaan met negatieve effecten voor de bevolking die momenteel in de omliggende wijken woont; de toegankelijke woningvoorraad zou kunnen afnemen en het commerciële aanbod zou kunnen veranderen. Er dient dus op gelet te worden dat de komst van deze jachthaven en de eventuele herwaardering van de omliggende ruimte geen te grote druk uitoefenen op de plaatselijke bevolking.

Uit de analyse van de aan het scheepsverkeer verbonden eisen blijkt dat er talrijke hindernissen en voorschriften bestaan. Hetzelfde geldt voor het ontwerp van een jachthaven.

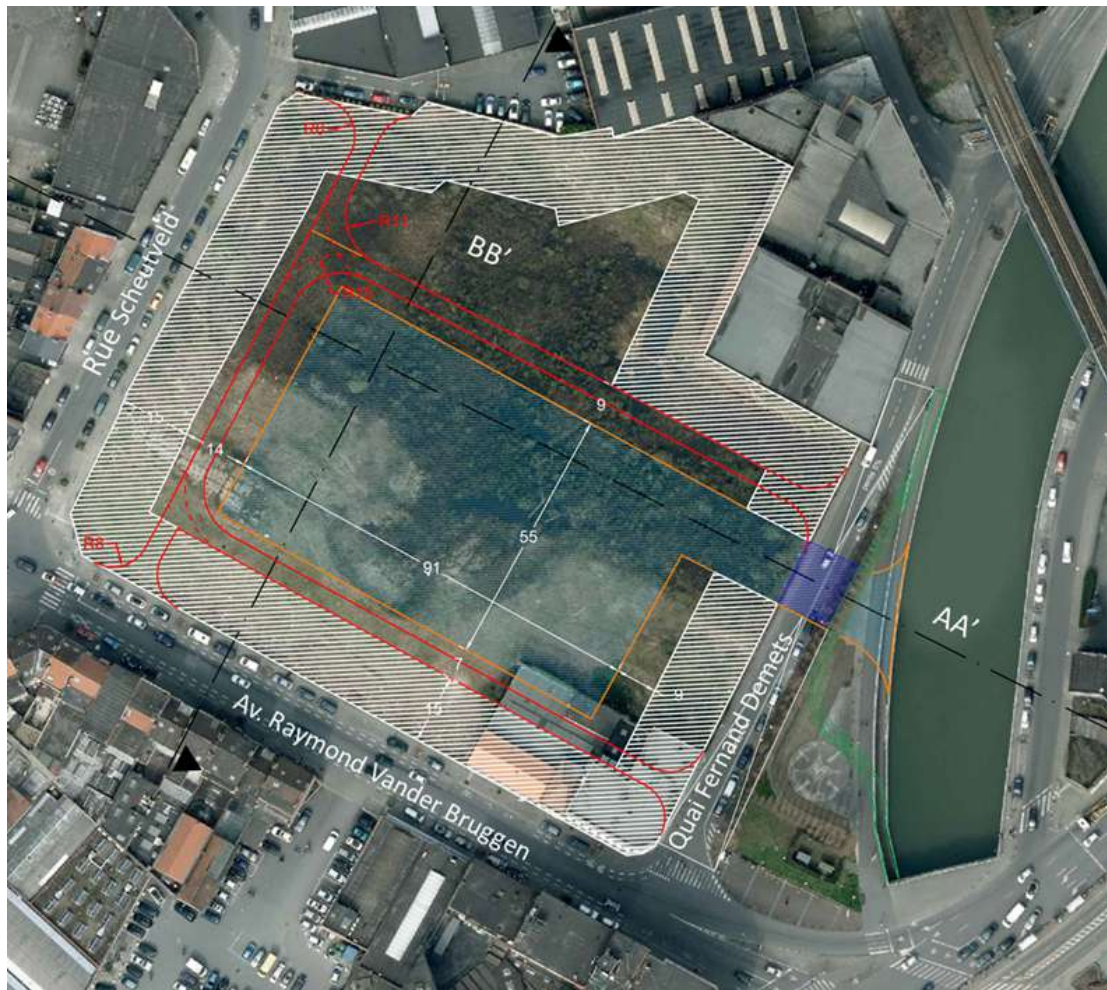
Hoewel de analyse aangeeft dat een naar het stroomgebied van de Maas gerichte getijhaven doorgaans een oppervlakte van 5000 tot 6000 m<sup>2</sup> beslaat, geeft ze op technisch vlak ook aan dat een 100 m lang dok met een oppervlakte van 5500 m<sup>2</sup> op dit blok te lastig is om voldoende afstand en een zekere en veilige toegang voor de hulpdiensten te kunnen

garanderen. Een inplanting van 5.000 m<sup>2</sup> met een minimale breedte van 55 m en een lengte van 91 m zou passender zijn (+/- 45 boten).

Bij de inplanting van de invaargeul van 15 m moet er rekening worden gehouden met de verschillende eisen en gegevens waaronder de nabijheid van de brug van Kuregem, de vereiste vrije hoogte (doorvaarthoogte) t.o.v. de F. Demetskaai (4,50 m) en de brug vereist om het verkeer op deze laatste te handhaven. Gezien de ligging van het dok kan er redelijkerwijze worden aangenomen dat er een haven kan worden ingeplant. Ondanks een (indicatief) bouwfront van 15 m en een openbare ruimte met een breedte van minstens 7 m rondom het dok (brandweertoegang in het rood aangegeven op de afbeelding) wordt immers vastgesteld dat een dok bestemd voor pleziervaartuigen voldoende plaats laat voor de ontwikkeling van andere bouwwerken op het blok en dus van een jachthaven.

Voor de realisatie van een met het kanaal verbonden dok moet er eveneens rekening worden gehouden met de hoogste waterstand die zich eenmaal per eeuw voordoet (een was van 1,50 m). Rondom het dok zou er een veilige zone moeten worden bepaald die 1,80 hoger zou moeten liggen dan het niveau van het kanaal (d.w.z. niv. 20 m). De verschillende openbare wegen liggen minstens 2,60 m boven het niveau van de waterpartij. Zelfs bij hoogwater is er dus geen enkel overstromingsgevaar.

Aangezien het doel van een jachthaven er ook in bestaat een aangenaam contact met het water te verzekeren, zouden er trappen kunnen worden gecreëerd die toegang zouden geven tot een tweede kaaizone 50 cm boven het niveau van het kanaal. Deze zone zou bij hoogwater onder water kunnen staan.



**Afbeelding 6: Indicatief plan van de ligging van een dok op het Shell-blok (ARIES, 2017)**



**Afbeelding 7: Indicatief plan van de ligging van een dok op het Shell-blok (ARIES, 2017)**

Om een jachthaven van zo'n 5.000 m<sup>2</sup> groot op de vroegere Shell-site te bouwen, dient er heel wat grond uitgegraven te worden om een diepgang van 2,50 m te creëren. Het totale volume werd op +/- 67.500 t geraamd, wat meer dan 2200 vrachtwagens vertegenwoordigt. Maar dankzij de nabijheid van het kanaal kan de uitgegraven grond ook met behulp van aken worden weggevoerd; er zouden dan ongeveer 45 aken vereist zijn voor het transport.

De toegang tot de haveninfrastructuur vereist eveneens het doorbreken van de oevers op het niveau van de Fernand Demetskaai en dit over een breedte van 10 tot 15 m. Deze doorbraak impliceert de verplaatsing van de nutsleidingen waaronder de collector van

Broekbeek (hoofdcollector), en de bouw van een brug om de continuïteit van het verkeer op het niveau van de F. Demetskaai mogelijk te maken. Door deze doorgang zou ook het GFR-tracé moeten worden gewijzigd. Er zijn verscheidene opties mogelijk om de negatieve effecten van deze tracéwijziging te beperken.

Op technisch vlak is de aanleg van een dok voor pleziervaartuigen dus perfect uitvoerbaar op het Shell-blok.

Als alleen de inrichting van een dok voor pleziervaartuigen wordt beoogd, wordt de vereiste investering op verscheidene miljoenen euro geraamd. Maar daarbij komen ook nog de jaarlijkse onderhoudskosten. Ten aanzien van de unieke inkomsten uit de pleziervaart (inwoners en bezoekers) kan men zich moeilijk voorstellen voor een rentabiliteit op korte of middellange termijn te opteren. In dit kader zullen de bijbehorende functies een hoofdrol spelen, zowel voor de directe rentabiliteit van de haven als voor de aantrekkingskracht van een nieuwe halte voor de watersporters. In onze streken strekt de watersportactiviteit zich slechts uit van mei tot september. Voor de wintermaanden moet er dan ook een bijkomende infrastructuur worden voorzien om de levensvatbaarheid van het project te kunnen verzekeren. Als de inplanting van Biestebroek de logistieke activiteiten beperkt (overwintering, herstellingen, enz.), moeten er andere activiteiten worden voorgesteld en dit niet alleen aan de watersporters maar ook aan andere 'landgebonden' bezoekers (horeca, zaken voor scheepsbenodigdheden, kledingzaken, ijzerwarenhandel, doe-het-zelfzaken, enz.). Maar deze bestemmingen mogen absoluut geen concurrentie vormen met de reeds bestaande voorzieningen in de Wayezstraat.

### **3.1.1.5. Conclusie en voorstel van voorschriften**

Uit de analyse van de inrichting van een jachthaven blijkt dat de inplanting van deze functie in de perimeter van het BBP risico's inhoudt. Deze hangen voornamelijk samen met de volgende aspecten:

- Op economisch vlak: bestaat het risico van een geringe vraag wegens de locatie van de perimeter langs een kanaaldeel dat slechts in beperkte mate de pleziervaart aantrekt. Dit zwakke gebruik kan met name worden verklaard door het grote aantal sluizen op dit deel van het kanaal.
- Op sociaal vlak: bestaat het risico van een breuk tussen de havenruimte en de omliggende wijken, met name wegens de verschillende sociale karakteristieken van de bevolking van de bestaande wijk en de mogelijke klanten en bezoekers van een jachthaven.
- Op stedenbouwkundig vlak: zou de inrichting van de havenruimte als een in zichzelf gesloten ruimte tot een stuk stadswaefsel creëren dat losstaat van de omliggende wijken; zo zouden de bewoners van deze laatste niet van de gecreëerde waterpartij kunnen profiteren.

Uit de analyse blijken eveneens bepaalde technische nadelen verbonden aan de inplanting van een jachthaven op het blok begrepen tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan. Ze hangen hoofdzakelijk samen met de toegang van de boten vanaf het kanaal (slechte zichtbaarheid en geen mogelijkheid tot ontruimen in geval van een incident).



Ondanks deze aspecten die ongunstig zijn voor de inplanting van een jachthaven in de perimeter en het bestudeerde blok, worden er ook bepaalde kansen geboden:

- de realisatie van een jachthaven is technisch mogelijk;
- de haven biedt een kans de band van de stad met het water en het kanaal te valoriseren.

Aangezien het voornaamste belang van de haven samenhangt met de aanwezigheid van een waterpartij en de valorisatie van de band tussen stad en water, is het interessanter dat het BBP de realisatie toelaat van een dok waar kleine boten kunnen aanmeren en dat in de stad geïntegreerd is dan de realisatie van een specifieke jachthaven.

De toelating van een dok dat in de wijk geïntegreerd is, op het Shell-blok, in een sterk gemengd gebied, kan dus positieve effecten hebben als de in de analyse geïdentificeerde risico's worden vermeden d.m.v. de eisen die door de voorschriften worden opgelegd.

Met betrekking tot de reglementaire omzetting van deze elementen willen we eraan herinneren dat de realisatie van een waterpartij toegelaten is in het kader van de bestaande reglementaire context, maar dat de inrichting van de gebieden van koeren en tuinen de ontwikkeling van de fauna en flora moet voorzien volgens artikel 12 van de GSV. De GSV legt eveneens de doorlatendheid van de helft van de oppervlakte van de koeren en tuinen op; deze eis kan in bepaalde situaties niet worden nageleefd als er op het blok een dok wordt ingeplant.

Op basis van de voorgaande elementen kan de realisatie van een dok voor kleine boten op het Shell-blok worden toegelaten als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Het dok heeft een maximale oppervlakte van 5000 m<sup>2</sup>;
- De inrichting van het dok en van zijn naaste omgeving is hoogwaardig; in het bijzonder geldt het volgende:
  - Ze handhaaft een openbare toegang tot de waterpartij;
  - Ze voorziet openbare ontspanningsruimten in de naaste omgeving van het dok;
  - Ze verzekert dat het dok zo wordt geïntegreerd dat het met de openbare ruimten van de wijk verbonden is;
  - De onbebouwde delen van het blok worden maximaal begroend;
  - De waterpartij en de toegangseuvel vanaf het kanaal dragen bij tot de ontwikkeling van de lokale fauna en flora. Ze integreren ecologische inrichtingen (zoals drijvende plantenbakken, perkjes met planten,...) ;
  - De kaaien zijn minstens 2 m hoog t.o.v. het referentieniveau van het kanaal. Er worden trappen voorzien die onder water mogen komen te staan om contact met het water mogelijk te maken.
- De aanleg van de toegangen tot het dok trekt de bestaande trajecten verder door, en dit voor alle vervoersmodi:
  - De aanleg zorgt voor een verderzetting van de GFR en de voetgangerstrajecten langs het kanaal met oog voor kwalitatief hoogstaande inrichtingen die in de openbare ruimte worden geïntegreerd;
  - De bruggen die eventueel worden gebouwd, moeten in de openbare ruimte en de naaste omgeving worden geïntegreerd;

- De woonkwaliteit binnen het huizenblok is gegarandeerd;
- Eventuele specifieke functies eigen aan het dok alsook verwante activiteiten worden op een kwalitatief hoogstaande manier in de stedelijke context ingepast en dragen bij tot de activering van de buitenruimte;
- Het gebied van koeren en tuinen omvat een doorlatende oppervlakte die minstens gelijk is aan 50 % van de oppervlakte ervan, zonder het dok mee te rekenen.

### **3.1.2. Inplanting van een overschrijding**

Uit de analyse van de inplanting van een overschrijding op het Shell-blok blijkt dat deze op landschappelijk en stedenbouwkundig vlak coherent kan zijn op het oostelijke deel van het blok dat in verbinding staat met het kanaal, met de achtergrond gecreëerd door de bocht van het kanaal en met de centrale open ruimte die door de Vanderveldesquare wordt gecreëerd.

De analyse preciseert echter dat het ook mogelijk is deze overschrijding niet in te planten. Deze optie zou meer aansluiten bij een landschappelijke visie van het kanaal waarin er alleen op de rechteroever overschrijdingen zijn. Als de door het oorspronkelijke BBP voorziene overschrijding wordt geschrapt, kunnen de vloeroppervlakten anders binnen het blok worden verdeeld zonder dat er belangrijke effecten te melden zouden zijn, in de mate dat de te herlokaliseren vloeroppervlakten gelijk zijn aan een bijkomend niveau voor de helft van het bouwfront van het blok (buiten het woongebied).

### **3.1.3. De hoogte van de bebouwing aan de binnenkant van het huizenblok opdrijven van 6 m naar 14 m voor een deel van dit gebied**

De analyse meldt dat de bouwhoogte van 6 m indirect kan samenhangen met een groter behoud van de bestaande productie- en handelsactiviteiten, in de mate waarin deze hoogte niet erg aangepast is aan de vrij dichte inplanting van woningen. Maar de maximumhoogte van 14 m laat de verdichting van het huizenblok toe en maakt het mogelijk zuiniger om te springen met de grond.

Ter aanvulling op deze uitdagingen beïnvloeden de karakteristieken van het gebied en van zijn grenzen de op te leggen gunstigere bouwhoogte:

- Het opdrijven van de hoogte van de bebouwing aan de binnenkant van het huizenblok van 6 naar 14 m heeft een weinig kwalitatieve impact t.o.v. de bestaande huisvesting ten noorden als er geen minimale afstand van 20 m wordt gelaten tussen het deel met een hoogte van 14 m en het belangrijkste bouwfront van dit woongebied.
- De bestaande bebouwing op het deel van het huizenblok dat het dichtste bij de F. Demetskaai ligt, heeft een bouwhoogte van veel meer dan 6 m en de vorm van de zone met een hoogte van 6 m in dit deel van het huizenblok is complex t.o.v. toekomstige herinrichtingen.

Op basis van de twee laatste vaststellingen werden er aanbevelingen geformuleerd om de voor de binnenkant van het huizenblok te definiëren bouwhoogten kwalitatief te omkaderen.

## **3.2. Punt 75: Voorschriften en maximale dichtheid van perimeter A**

### **3.2.1. Dichtheid, bouwvolume en inplanting**

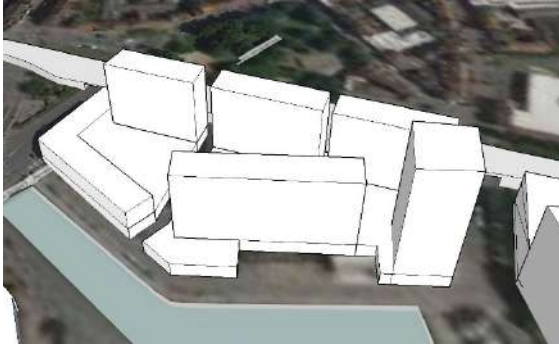




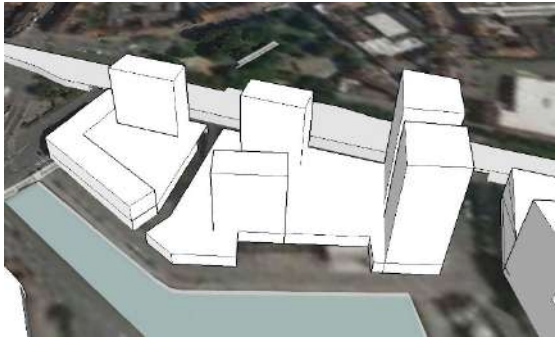
#### **3.2.1.1. Analyse van scenario's toegelaten door het oorspronkelijke BBP**

Om de mogelijke inrichtingen van het huizenblok te illustreren volgens de voorwaarden m.b.t. de inplanting en de bouwhoogte die door het oorspronkelijke BBP worden opgelegd en om de effecten van de reductie van de dichtheid voor het huizenblok te testen, werden er verscheidene scenario's gerealiseerd. Al deze scenario's respecteren de eisen inzake hoogte en inplanting van het oorspronkelijke BBP en onderscheiden zich door:

- 3 verschillende dichtheden: V/O van 5, 4,6 en 4,3. De drie geïllustreerde referentiedichtheden stemmen overeen met de door het oorspronkelijke BBP voorziene dichtheid (V/O 5) en met de dichtheden vermeld in het verslag van de overlegcommissie (V/O van 4,3 en 4,6). De drie waarden stemmen overeen met een dicht bebouwd huizenblok, met een dichtheid van meer dan 4. In Brussel hangen de huizenblokken met een dichtheid van meer dan 4 meestal samen met structurerende ruimten (bijv. Kleine Ring en Louizalaan) of liggen ze in kantoorwijken (bijv. Noordwijk en Europese wijk). Aangezien het geanalyseerde huizenblok bestemd is om een wijkpool te worden, houdt het steek een dichtheid van deze orde te voorzien.
- twee manieren voor de realisatie van de overschrijding ten zuiden van het blok: een toren en twee torens.

Onderstaande tabel illustreert de resulterende scenario's. De vermelde grondinnames houden geen rekening met de sokkel. Buiten de overschrijding hebben alle gebouwen van het huizenblok de toegelaten maximumhoogte van 45 m, wat ongeveer overeenstemt met BV+12.

□

1- Een toren BV+20	2- Twee torens BV+20
<p>V/O 5: grondinname van 5.815 m<sup>2</sup></p> 	<p>V/O 5: grondinname van 5.363 m<sup>2</sup></p> 
<p>V/O 4,6: grondinname van 5.307 m<sup>2</sup></p> 	<p>V/O 4,6: grondinname van 4.343 m<sup>2</sup></p> 
<p>V/O 4,3: grondinname van 4.924 m<sup>2</sup></p> 	<p>V/O 4,3: grondinname van 4.468 m<sup>2</sup></p> 

**Afbeelding 8: Illustratie van de scenario's: bovenaanzicht (ARIES, 2017)**

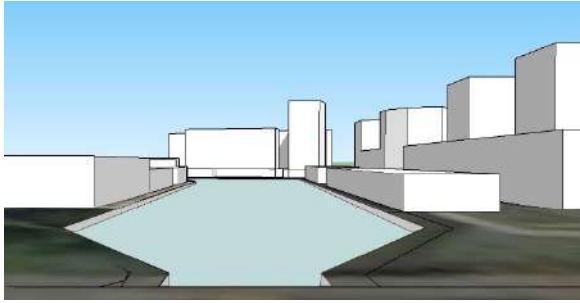
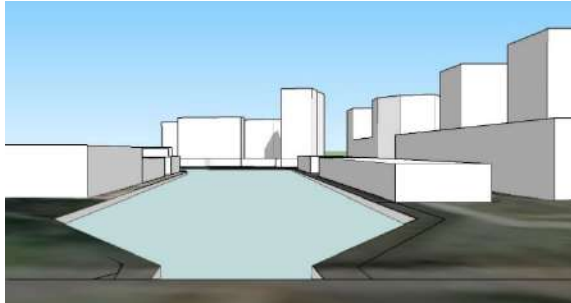
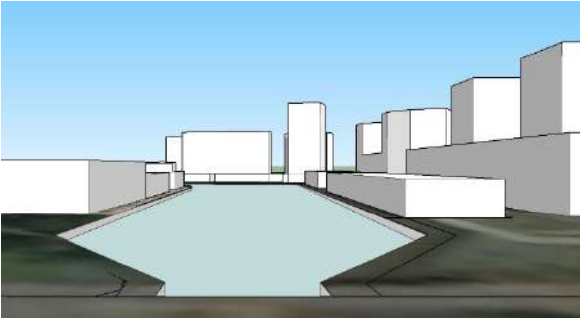
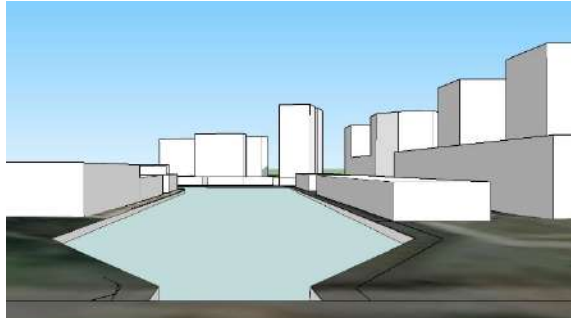
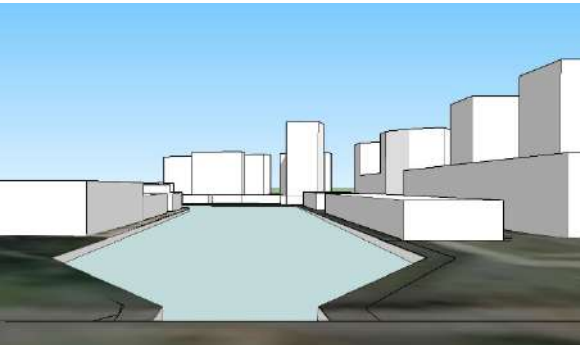
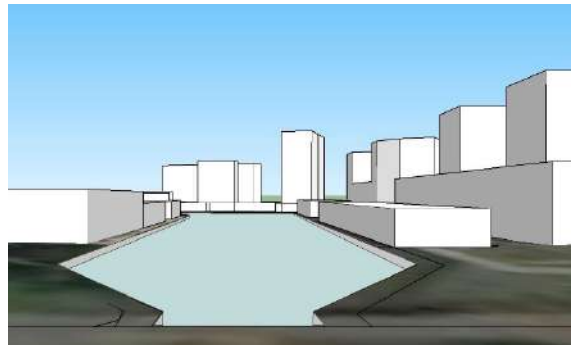
In het kader van de MER-aanvulling werden de scenario's voor de verschillende milieudomeinen bestudeerd, met name wat volgende aspecten betreft:

- Landschap en stedenbouw: de analyse werd gebaseerd op de illustratie van de waarneming van het blok voor de voornaamste geïdentificeerde aanzichten;

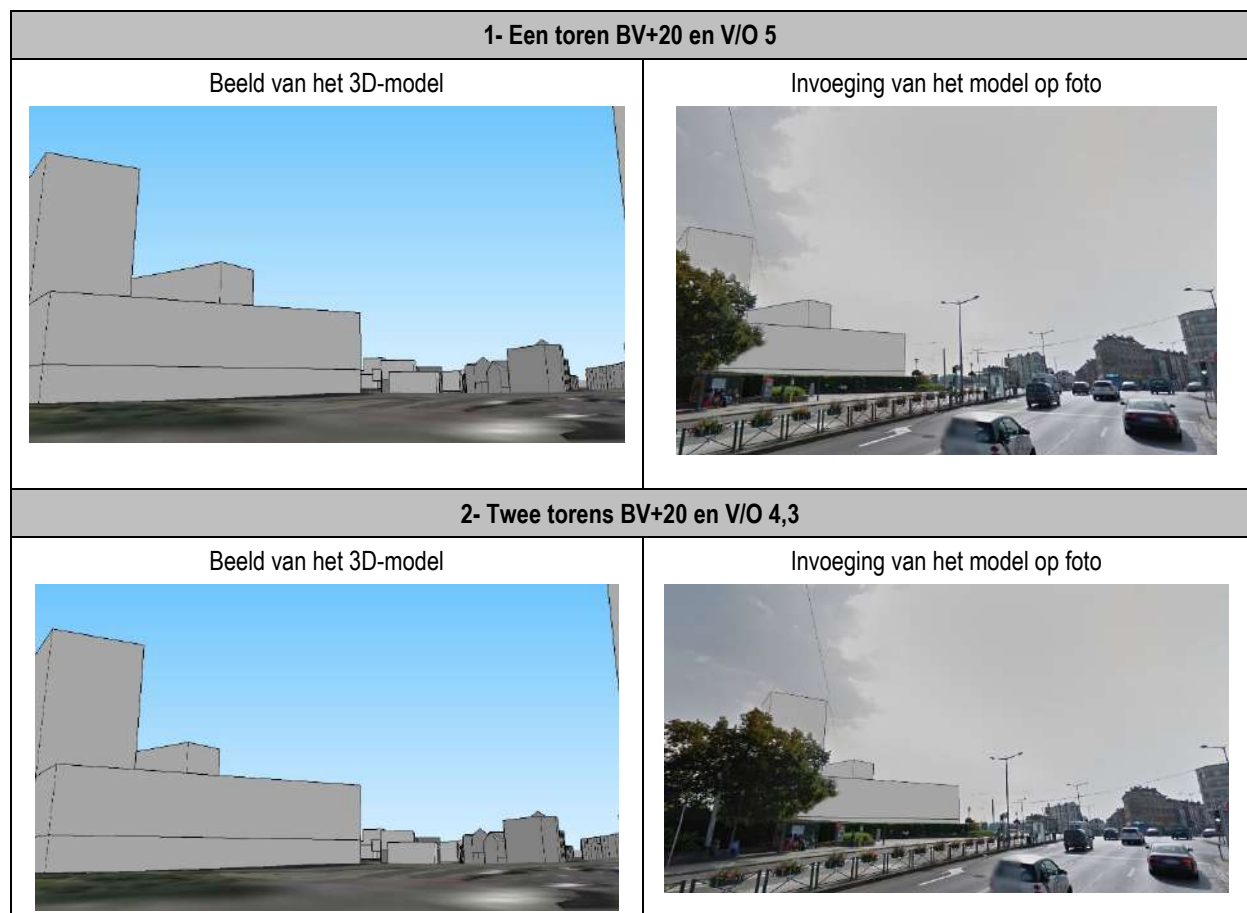
- **Bezinning:** de evaluatie van de impact is gebaseerd op de analyse van de slagschaduwen gecreëerd door de bebouwing en op de lichtval;
- **De windversnellingseffecten:** er werden simulaties gemaakt m.b.t. de wind uit het zuidwesten in de as van het kanaal, wat de voornaamste richting is voor het huizenblok;
- **Geluidshinder:** er werden simulaties van de impact van het treingeluid gemaakt, wegens de spoorwegen die langs het oostelijke deel van het huizenblok lopen.

De onderstaande afbeeldingen illustreren de perceptie van deze scenario's in het landschap. Het hierna volgende overzicht vat de voornaamste elementen samen die uit de analyse naar voren gekomen zijn.

*Zie punt 3.2.1.3 Synthese van de analyse*

1- Een toren BV+20	2- Twee torens BV+20
<p>V/O 5: grondinname van 5.815 m<sup>2</sup></p> 	<p>V/O 5: grondinname van 5.363 m<sup>2</sup></p> 
<p>V/O 4,6: grondinname van 5.307 m<sup>2</sup></p> 	<p>V/O 4,6: grondinname van 4.343 m<sup>2</sup></p> 
<p>V/O 4,3: grondinname van 4.924 m<sup>2</sup></p> 	<p>V/O 4,3: grondinname van 4.468 m<sup>2</sup></p> 

**Afbeelding 9: Zicht in de as van het kanaal vanaf de Marchantbrug (ARIES, 2017)**



**Afbeelding 10: Zicht vanaf de E. Vanderveldesquare (ARIES, 2017)**

### **3.2.1.2. Analyse van alternatieve scenario's**

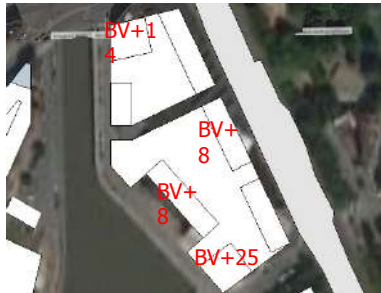

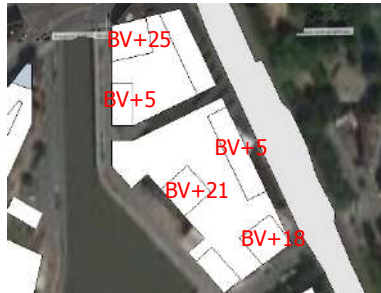
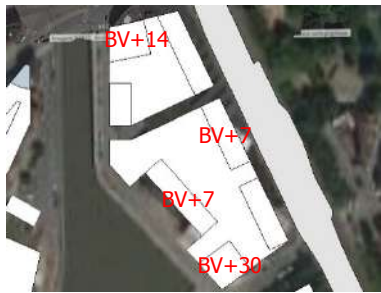
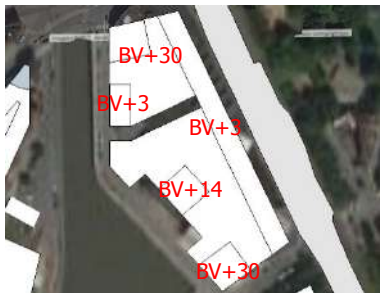



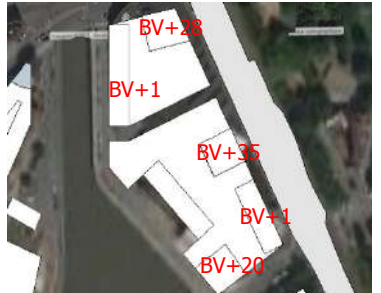
Op basis van de vaststellingen bij onderzoek van de voorgaande scenario's werden er nieuwe scenario's uitgewerkt ter illustratie van de mogelijke inrichtingen van het huizenblok als de door het oorspronkelijke BBP vastgelegde eisen niet worden nageleefd.

Deze scenario's zijn gebaseerd op het feit dat het relevant blijkt een of meerdere hoge bouwwerken in het huizenblok op te nemen die dan als baken in het landschap kunnen fungeren wegens de locatie van het huizenblok nabij het kanaal en zijn beoogde rol als wijkpool.

De uitgewerkte scenario's, die in onderstaande tabel zijn opgenomen, illustreren de inplanting van overschrijdingen met een bouwhoogte tot BV+35 maximum en van een tot drie overschrijdingen in totaal in het huizenblok. Als aanvulling op de in onderstaande tabel geïllustreerde scenario's werden er twee bijkomende types scenario's uitgewerkt om de specifieke uitdagingen nauwkeuriger te illustreren:

- Het behoud van een maximumhoogte BV+20, maar met aanvaarding van een groter aantal overschrijdingen dan in het oorspronkelijke BBP;

- De reductie van de dichtheid van 4,6 naar 4,3 in termen van V/O.

	<b>Alternatieve scenario's a</b> 1 toren – hoofdoverschrijding	<b>Alternatieve scenario's b</b> 2 torens – hoofdoverschrijding en lokale overschrijding (BV+14)	<b>Alternatieve scenario's c</b> 3 torens – overschrijding met verschillende niveaus
<b>Sc. 1</b> max BV+25	 Alternatief 1a	 Alternatief 1b	 Alternatief 1c
<b>Sc. 2</b> max. BV+30	 Alternatief 2a	 Alternatief 2b	 Alternatief 2c
<b>Sc. 3</b> max. BV+35	 Alternatief 3a	 Alternatief 3b	 Alternatief 3c

**Tabel 14: Samenvattende tabel van de alternatieve scenario's (ARIES, 2017)**

Deze alternatieve scenario's werden voor de verschillende milieudomeinen bestudeerd; hierbij werd dezelfde analysemethode gebruikt als voor de vorige scenario's. De onderstaande tabellen illustreren de perceptie van bepaalde van deze scenario's in het landschap. Bij bepaalde alternatieven laat de grote hoogte van de toren niet toe deze laatste in een beeld vast te leggen; in dit geval worden de zichten vanaf de Vanderveldesquare d.m.v. twee beelden geïllustreerd.

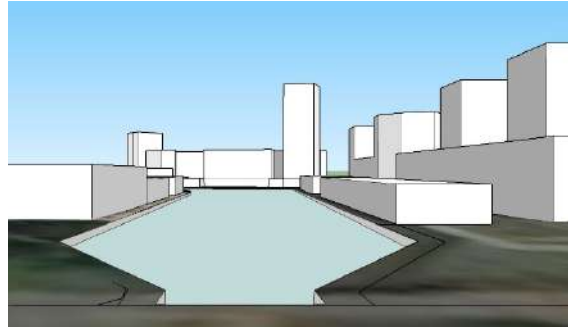
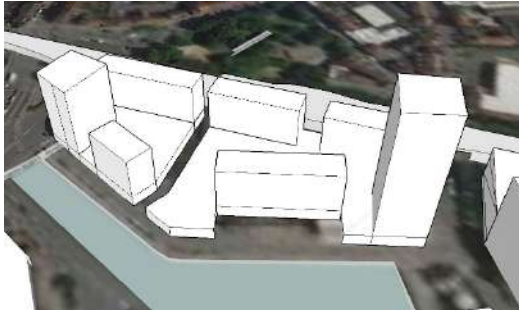
Hierna worden de voornaamste elementen die uit de analyse naar voren gekomen zijn, samengevat.

*Zie punt 3.2.1.3 Synthese van de analyse*

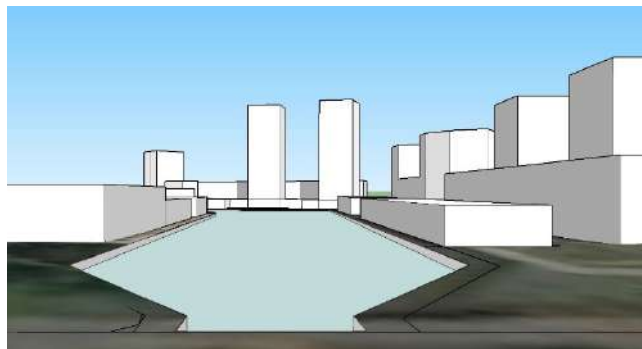


**Scenario's 1: maximumhoogte van de overschrijdingen BV+25**

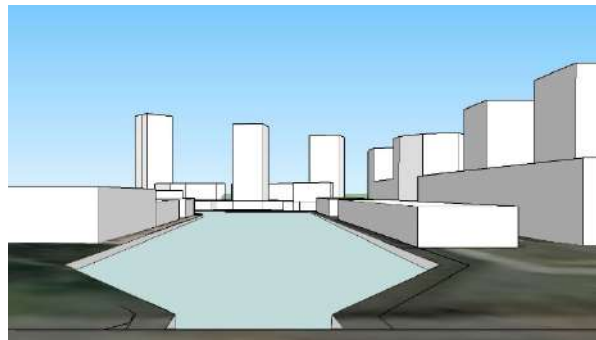
**Scenario 1a:** een toren overschrijding BV+25, een toren overschrijding BV+14, de overige gebouwen BV+8  
Grondinname van 5.097 m<sup>2</sup>



**Scenario 1b:** twee torens BV+25, een toren BV+14, de overige gebouwen BV+5  
Grondinname van 5.146 m<sup>2</sup>



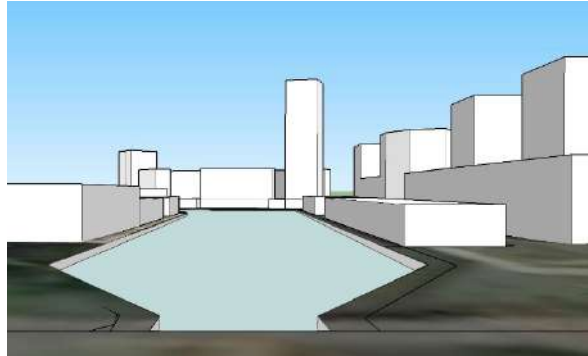
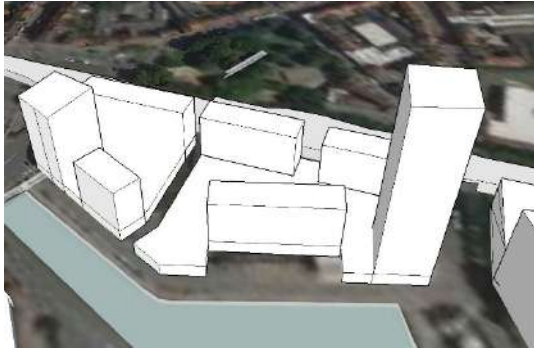
**Scenario 1c:** een toren BV+25, een toren BV+21, een toren BV+18, de overige gebouwen BV+5  
Grondinname van 4.867 m<sup>2</sup>



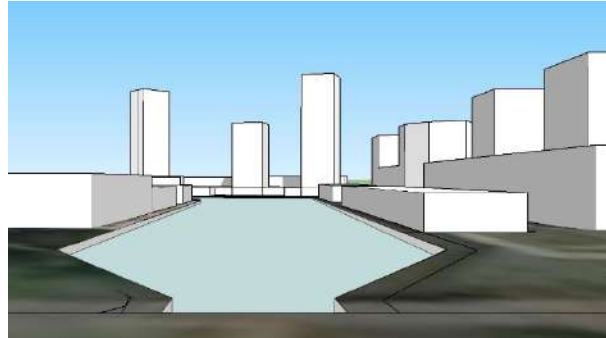
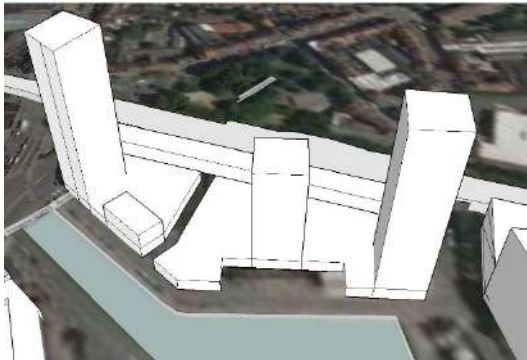
**Afbeelding 11: Illustratie van scenario's 1 (ARIES, 2017)**

**Scenario's 2: maximumhoogte van de overschrijdingen BV+30**

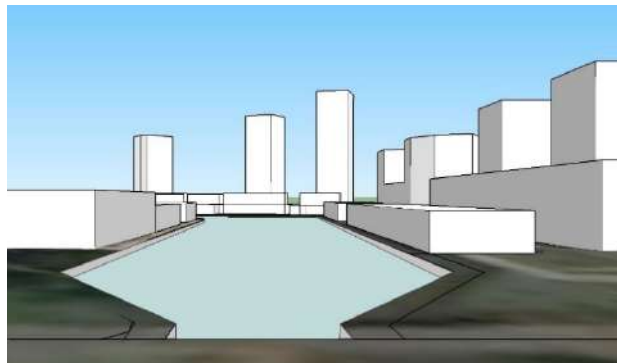
**Scenario 2a:** een toren BV+30, een toren BV+14, de overige gebouwen BV+7  
Grondinname van 5.097 m<sup>2</sup>



**Scenario 2b:** twee torens BV+30, een toren BV+14, de overige gebouwen BV+3  
Grondinname van 5.146 m<sup>2</sup>



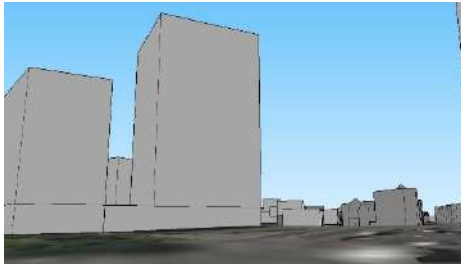
**Scenario 2c:** een toren BV+30, een toren BV+25, een toren BV+19, de overige gebouwen BV+3  
Grondinname van 4.522 m<sup>2</sup>



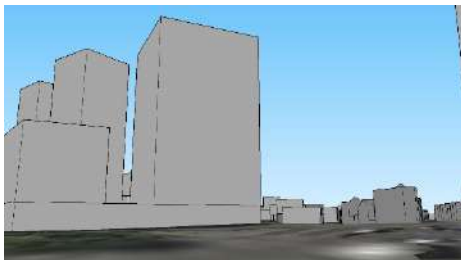
**Afbeelding 12: Illustratie van scenario's 2 (ARIES, 2017)**

**Scenario's 1: maximumhoogte van de overschrijdingen BV+25**

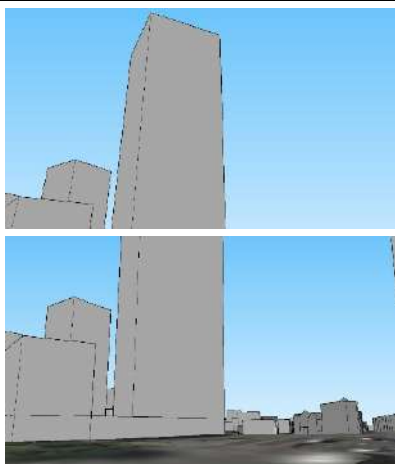
**Scenario 1a:** een toren overschrijding BV+25, een toren overschrijding BV+14, de overige gebouwen BV+8  
Grondinname van 5.097 m<sup>2</sup>



**Scenario 1b:** twee torens BV+25, een toren BV+14, de overige gebouwen BV+5  
Grondinname van 5.146 m<sup>2</sup>



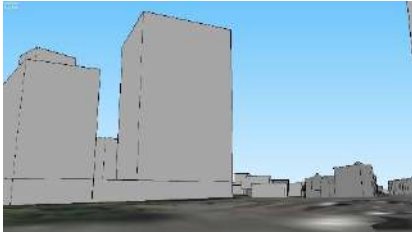
**Scenario 1c:** een toren BV+25, een toren BV+21, een toren BV+18, de overige gebouwen BV+5  
Grondinname van 4.867 m<sup>2</sup>



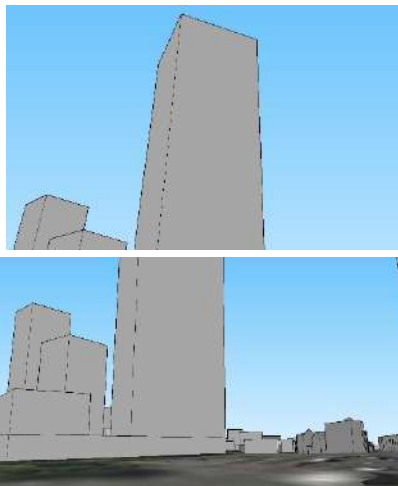
**Afbeelding 13: Illustratie van scenario's 1 (ARIES, 2017)**

**Scenario's 2: maximumhoogte van de overschrijdingen BV+30**

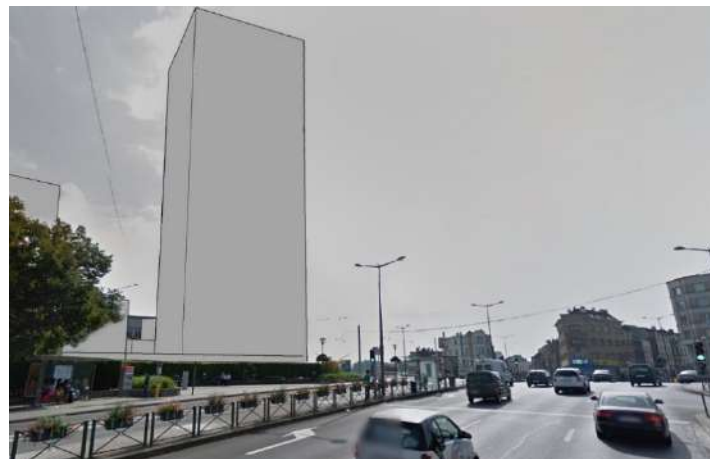
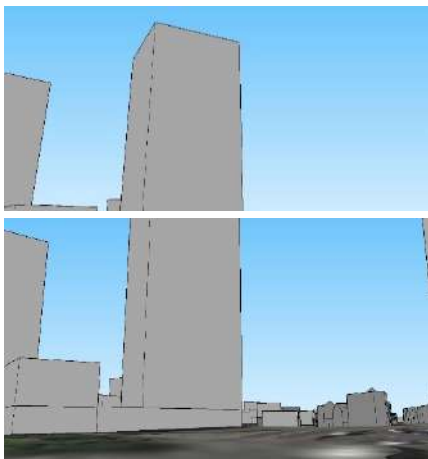
**Scenario 2a:** een toren overschrijding BV+30, een toren overschrijding BV+14, de overige gebouwen BV+7  
Grondinname van 5.097 m<sup>2</sup>



**Scenario 2b:** twee torens BV+30, een toren BV+14, de overige gebouwen BV+3  
Grondinname van 5.146 m<sup>2</sup>



**Scenario 2c:** een toren BV+30, een toren BV+25, een toren BV+19, de overige gebouwen BV+3  
Grondinname van 4.522 m<sup>2</sup>

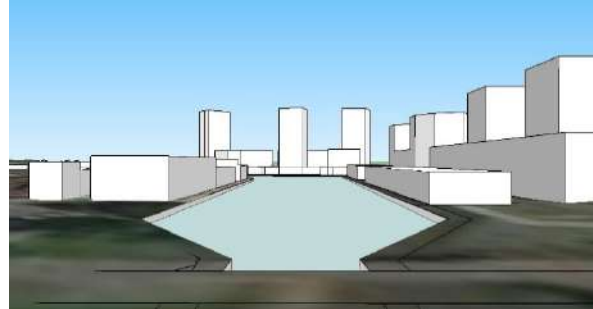


**Afbeelding 14: Illustratie van scenario's 2 (ARIES, 2017)**

**Scenario's 4: maximumhoogte van de overschrijdingen BV+20**

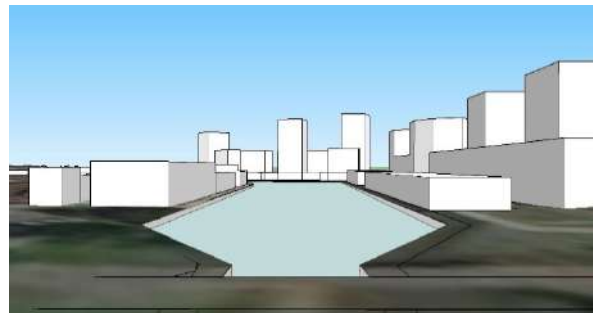
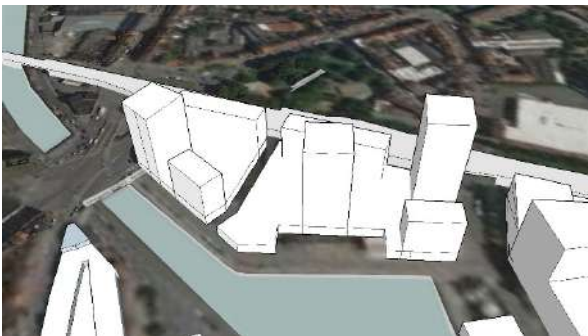
**Scenario 4a:** drie torens BV+20, de overige gebouwen BV+6

Grondinname van 4.867 m<sup>2</sup>



**Scenario 4b:** een toren BV+20, een toren BV+18, een toren BV+14, de overige gebouwen BV+8

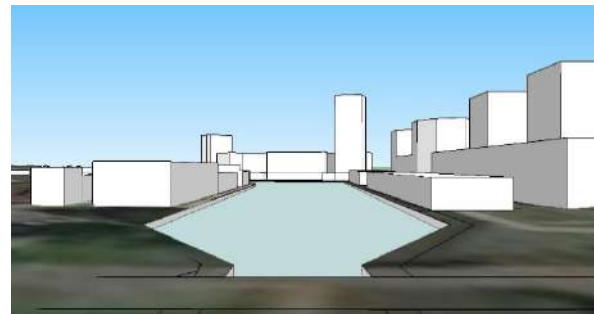
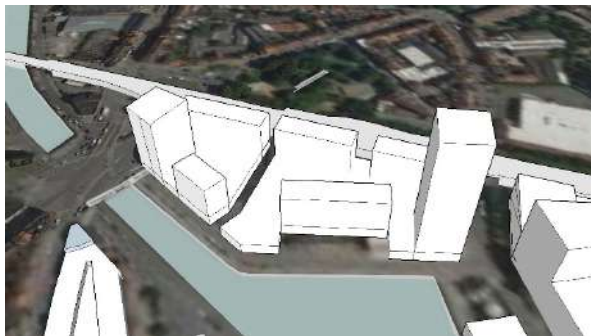
Grondinname van 4.867 m<sup>2</sup>



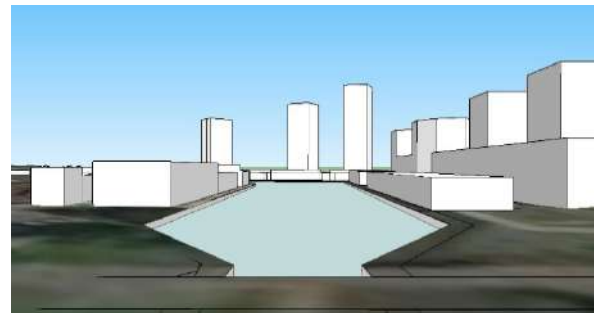
**Afbeelding 15: Illustratie van de bijkomende scenario's 4 (ARIES, 2017)**

**Scenario's 5: maximale dichtheid 4,3**

**Scenario 5a:** een toren BV+25, een toren BV+14, de overige gebouwen BV+8  
Grondinname van 5.097 m<sup>2</sup>



**Scenario 5b:** een toren BV+28, een toren BV+23, een toren BV+17, de overige gebouwen BV+3  
Grondinname van 4.867 m<sup>2</sup>



**Afbeelding 16: Illustratie van de bijkomende scenario's 5 (ARIES, 2017)**

**3.2.1.3. Synthese van de analyse**

In onderstaande tabel worden de belangrijkste elementen samengevat die uit de analyse van de scenario's naar voren gekomen zijn.

Domein	Voornaamste elementen van de analyse t.o.v. de eventuele wijziging van de voorschriften
Dichtheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De drie geteste dichtheden, door referentiedocumenten vermeld, zijn aanzienlijke dichtheden van meer dan 4. Op gewestelijke schaal zijn de bestaande dichtheden van meer dan 4 te vinden in bijzondere huizenblokken van het stadsweefsel die met centrale of structurende ruimten verbonden zijn. De inplanting van een dergelijke dichtheid hangt in deze zin samen met de wens een wijkpool te vormen van ter hoogte van dit blok.</li> <li>▪ De reductie van de dichtheid van 5 naar 4,3 draagt bij tot een luchtigere bebouwing van het blok. De reductie van de dichtheid van 4,6 naar 4,3 heeft echter een beperkte invloed op het verminderen van de impact in de zin dat deze reductie slechts de vermindering met een of twee niveaus inhoudt voor bepaalde gebouwen van het blok.</li> <li>▪ De reductie van de dichtheid impliceert een reductie van de oppervlakten voor de woonfunctie of andere functies die te koop kunnen worden aangeboden, en dus eventueel een reductie van de voordelen die uit de herinrichting van dit blok resulteren. Maar omdat de 3 beschouwde dichtheden aanzienlijk zijn, zal deze eventuele reductie van de voordelen waarschijnlijk niet erg significant zijn t.o.v. het geheel.</li> </ul>

<p><b>Bouwhoogte</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De in het kader van het BBP toegelaten bouwhoogten zijn over 't geheel genomen hoog (45 m voor het grootste deel van het blok en BV+20 voor het zuidelijke deel). Ze laten echter enige flexibiliteit toe voor de uitvoering van het blok t.o.v. de voorziene dichtheid die eveneens hoog is. Om de 3 geteste dichtheden met een enkele toren te bereiken, zijn de gemiddelde bouwhoogten van het blok hoog.</li> <li>▪ Het opdrijven van de maximumhoogte van de overschrijding biedt de mogelijkheid de gemiddelde bouwhoogte van de andere gebouwen van het blok te verlagen (ongeveer een globaal niveau minder voor 5 bijkomende niveaus voor de overschrijding). Maar het is vooral de toename van het aantal overschrijdingen dat toelaat de globale bouwhoogte van het blok te verlagen en dit laatste dus luchtiger te maken (ongeveer 3 tot 5 niveaus minder per bijkomende overschrijding).</li> </ul>
<p><b>Inplanting t.o.v. de openbare ruimte</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De inplanting van de gebouwen in het blok beïnvloedt de kwaliteit van de openbare ruimte die erdoor wordt omgeven. De analyse van deze impact t.o.v. de Vanderveldesquare wordt verderop behandeld. De door het BBP opgelegde vergroting van de openbare ruimte langs de kaaien draagt bij tot de kwaliteit en de opwaardering van de ruimte van de kaaien. Door een maximale diepte op te leggen, kan de verbinding van deze ruimte met de kaaien worden gegarandeerd. De geringe toegelaten diepte houdt de realisatie van een longitudinale ruimte in.</li> </ul>
<p><b>Landschap en stedenbouw</b></p>	<p>In de scenario's in het kader van het BBP geldt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het blok lijkt dicht bebouwd. De globale grote bouwhoogte van de gebouwen creëert een vrij massief aanzicht.</li> <li>▪ Door het beperkte hoogteverschil tussen de overschrijding enerzijds en de rest van de bebouwing van het blok en de andere overschrijdingen van het BBP anderzijds, krijgt de overschrijding een beperkt iconisch karakter in het landschap.</li> <li>▪ Aan de kant van de Vanderveldesquare vormt het rechtlijnige bouwfront met beperkte hoogte een visuele grens voor de square waarvan de karakteristieken gelijkaardig zijn aan die van de bebouwing van de bestaande wijk rondom.</li> </ul> <p>In de alternatieve scenario's geldt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De inplanting van overschrijdingen in de centrale en noordelijke zones van het blok lijkt in de zichten in de as van het kanaal geïntegreerd en de overschrijdingen kenmerken de achtergrond van het vergezicht.</li> <li>▪ Door de toename van het aantal overschrijdingen kan het blok een luchtiger aanzicht worden gegeven en kan het massieve karakter van deze gebouwen worden afgezwakt.</li> <li>▪ Door het grotere hoogteverschil tussen de overschrijdingen en de bebouwing rondom krijgen ze een sterkere iconische rol in het landschap. De bouwhoogte BV+30 lijkt een grens te zijn die niet moet worden overschreden om deze rol van bakens in het landschap te vervullen.</li> <li>▪ Aan de kant van de Vanderveldesquare contrasteert de inplanting van een toren met de lokalere schaal van deze ruimte. Dit schaalverschil is sterker uitgesproken vanaf BV+14. Bovendien draagt deze toren bij tot de structurering van deze open ruimte waar weinig bebouwing omheen staat en tot de valorisatie van de vergezichten ernaar toe in de as van de kruisende straten.</li> </ul>
<p><b>Bezinning</b></p>	<p>Aan de kant van de kaaien geldt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De impact van de bebouwing is over 't geheel genomen gelijkaardig, los van de gerealiseerde bouwhoogten. De schaduw valt 's ochtend op de kaaien.</li> </ul> <p>Aan de kant van de Vanderveldesquare geldt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In de scenario's in het kader van het BBP geniet de square een goede bezinning wegens het volume BV+4 erlangs.</li> <li>▪ In de alternatieve scenario's wordt de square globaal beschaduwd door het ten noorden ingeplante hoge gebouw. Deze impact is beperkter als de toren op het oostelijke deel wordt ingeplant (in dit geval valt de schaduw 's middags buiten de square).</li> </ul> <p>Aan de kant van het Crickxpark en de woningen ten oosten van de spoorlijnen geldt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In de scenario's in het kader van het BBP werpt de bebouwing van het huizenblok haar schaduw richting park in de namiddag, waardoor een groot deel ervan wordt beschaduwd. De schaduwzone wordt geleidelijk aan groter naarmate de namiddag vordert; op het einde van de</li> </ul>

	<p>dag ligt het hele park in de schaduw.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In de alternatieve scenario's is de impact op het park over 't geheel genomen beperkter. Omdat de globale bouwhoogte van het huizenblok beperkter en de bebouwing luchtiger is, valt de slagschaduw ervan pas later op de dag op het park; bovendien wordt de schaduw sterker onderbroken. Eerder op de dag werpen de overschrijdingen hun schaduw naar het oostelijke deel van de spoorlijnen. De impact hiervan is echter beperkt in de mate waarin de schaduw van de toren ten zuiden naar het woonhuizenblok gericht is en die van de toren ten noorden slechts een klein deel van het park bereikt op het einde van de dag. Het is dus de toren in het midden die een grotere impact op het park heeft. Deze schaduw bestrijkt een groot deel van het park, maar dit vrij snel (een centraal punt van het park ligt slechts 30 minuten lang in de schaduw).</li> </ul> <p>Aan de binnenkant van het huizenblok geldt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het huizenblok wordt in de scenario's in het kader van het BBP over 't geheel genomen beschaduwd door de omgevende hoge bebouwing. Het is vooral in het midden van de dag dat de zon kan doorbreken vanaf het zuiden in de scenario's met een enkele toren.</li> <li>▪ De binnenkant van het huizenblok blijft in de alternatieve scenario's beschaduwd maar minder sterk 's ochtends en 's avonds, dit wegens de minder dichte en over het algemeen minder hoge bebouwing langs de oostelijke en westelijke grenzen van het blok.</li> </ul>
<p><b>Geluids- en trillingsomgeving</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De voornaamste geluidsbronnen rond het project bestaan uit het verkeer op het kruispunt van de Vanderveldesquare en uit de trein langs de Zoutstraat ten oosten.</li> <li>▪ De uitgevoerde simulaties van het treingeluid tonen aan dat het geluid van de trein in alle scenario's naar de binnenkant van het huizenblok en naar de gebouwgevels (behalve diegene die langs de spoorweg liggen) aan de toegelaten maximale waarden blijft voldoen. Deze simulaties illustreren eveneens hoe de creatie van een ononderbroken bouwfront langs de Zoutstraat het doeltreffendste mechanisme is om de voortplanting van het geluid van de trein naar de binnenkant van het huizenblok te vermijden. Met betrekking tot de impact op de gevels is het de verhouding tussen de bouwhoogte van het bebouwde front langs de Zoutstraat en die van de achterbouwlijn die de geluidsimpact op de gevels van de achterbouwlijn beïnvloedt.</li> <li>▪ Het geluid van het verkeer van de Vanderveldesquare raakt hoofdzakelijk het eerste bebouwde front aan de noordkant. De elementen waarmee rekening moet worden gehouden voor de voortplanting van het geluid vanaf deze bron zijn dezelfde als diegene die voor de trein werden vermeld: continuïteit van het bouwfront en hoogte van dit eerste bouwfront t.o.v. de bouwwerken aan de binnenkant van het huizenblok.</li> </ul>
<p><b>Aerodynamische elementen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De grootste windversnelling wordt gegenereerd aan de voet van torens die op het westelijke deel van het huizenblok worden ingeplant. Als de torens aan de oostkant worden ingeplant, zijn de effecten van de wind aan hun voet minder groot.</li> <li>▪ Des te hoger de toren, des te groter het windversnellingseffect. De toename van de impact verbonden aan de toename van de hoogte is duidelijk kleiner dan die verbonden aan de locatie van de toren t.o.v. de overheersende wind (aan de westkant van het huizenblok: grotere impact dan aan de oostkant).</li> <li>▪ Als de toren in het centrale deel van het huizenblok wordt ingeplant, is deze windversnelling aan de westkant kleiner; maar ze treft de achteruitbouwzone die voor een uitbreiding van de openbare ruimte zorgt en waar de comfortvoorwaarden belangrijker zijn dan op de wegen die ten noorden en ten zuiden langs het huizenblok lopen.</li> <li>▪ De creatie van een bouwfront langs de achteruitbouwzone verbonden aan de kaaien (zone van 900 m<sup>2</sup> opgelegd door de voorschriften) draagt bij tot de beperking van de windversnellingseffecten op deze openbare ruimte langs het huizenblok.</li> </ul>

**Tabel 15: Overzichtstabel**



### 3.2.2. Functies

De inplanting van een uitstralende functie in het huizenblok is coherent met de rol van wijkpool die het BBP voor dit huizenblok voorziet. Ze laat toe de centraliteit ervan met een aantrekkingsfunctie te versterken.

### 3.2.3. Conclusie en voorstel van voorschriften

De specifieke analyse van de effecten voor het huizenblok in perimeter A leidt tot de conclusie dat het interessant is de door het BBP voorziene voorschriften te herzien om situaties toe te laten die positieve effecten op de omgeving hebben en in het kader van de voorschriften van het oorspronkelijke BBP verboden zijn.

Deze positieve effecten op de omgeving hangen voor het merendeel samen met de inplanting van een groter aantal overschrijdingen en in mindere mate met de toename van hun maximale hoogte, mechanismen die het huizenblok luchtiger kunnen maken. De kleinere dichtheid werkt dit verluchtigingseffect eveneens in de hand. Neemt de dichtheid slechts een weinig af, dan zal ook de ermee samenhangende impact weinig significant afnemen.

Om het huizenblok luchtiger te kunnen maken, werden de volgende elementen voorgesteld voor de voorschriften m.b.t. perimeter A:

- De maximale toegelaten dichtheid voor het huizenblok verminderen tot 4,6: de scenario's gerealiseerd met een dichtheid van 4,6 maken duidelijk dat een kwalitatief hoogstaande inrichting van het huizenblok mogelijk is met deze dichtheid en dat de toename van de effecten op de omgeving t.o.v. een dichtheid van 4,3 beperkt is. De scenario's met V/O 5 resulteren in massieve huizenblokken. Daarom wordt de waarde 4,6 als toelaatbare maximale referentiewaarde geselecteerd. Ten opzichte van deze maximale waarde kan het huizenblok nog luchtiger worden gemaakt met een dichtheid van 4,3.
- Drie hoogteoverschrijdingen van meer dan 45 m toelaten voor het huizenblok: de toename van het aantal overschrijdingen in het huizenblok blijkt het doeltreffendste mechanisme te zijn in termen van bouwhoogte om de bebouwing van het huizenblok luchtiger te maken. Dit verluchten heeft positieve effecten op de bezonning en het landschap die groter zijn dan de negatieve effecten verbonden aan de inplanting van meer overschrijdingen. De inplanting van 3 overschrijdingen volstaat om deze verluchtiging te creëren. Door het opleggen van een maximaal aantal overschrijdingen kan worden vermeden dat het huizenblok alleen maar zeer hoge bouwvolumes telt. De inplanting van een geheel van dicht bij elkaar geplaatste grote torens zou leiden tot de beperking van de voornoemde positieve effecten die aan de hoge gebouwen verbonden zijn in termen van bezonning. In dit geval zou de schaduw van dit geheel elk deel van het terrein langer treffen dan de schaduw van een afzonderlijke toren.

- Een maximumhoogte BV+30 opleggen voor de overschrijdingen in het huizenblok: De landschapsanalyse maakt duidelijk dat deze maximumhoogte volstaat om de iconische rol van de torens te verzekeren t.o.v. de bestaande en te voorziene stedelijke context. De effecten die aan de toename van de bouwhoogte van BV+20 naar BV+30 verbonden zijn, zijn niet erg significant.
- Het opleggen van de maximumhoogte BV+20 voor de overschrijding op het deel van het huizenblok langs de Vanderveldesquare: De inplanting van een overschrijding nabij de square kan bijdragen tot de structurering van de ruimte van deze square die momenteel slechts in geringe mate door de bebouwing wordt geconfigureerd. Deze square heeft een meer lokale schaal dan het kanaal, waarin deze overschrijding moet worden geïntegreerd. Dit rechtvaardigt dat de hoogte van deze overschrijding kleiner is dan die van de overschrijdingen op andere delen van het huizenblok. Vanuit landschappelijk oogpunt lijken hoogten van meer dan BV+14 aanzienlijk t.o.v. de square. Wat de bezonning betreft, biedt een bouwhoogte die voornoemde waarde overtreft het voordeel slechts een geringe impact te hebben door de schaduw die naar de binnenkant van het huizenblok en het Crickxpark geworpen wordt. De integratie van een hoog gebouw in zijn stedelijke context is eveneens mogelijk door een passende architecturale behandeling. Daarom selecteren we als maximale waarde de bouwhoogte BV+20. Deze hoogte biedt de kans de effecten op de bezonning te beperken t.o.v. andere mogelijke scenario's als een passende architecturale behandeling de toren in zijn stedelijke context integreert.
- De vrije inplanting van de overschrijdingen in het huizenblok toelaten: Wat de milieueffecten betreft, lijkt er geen enkele locatie in het huizenblok gunstiger te zijn voor de inplanting van de overschrijdingen t.o.v. de andere voor het geheel van de domeinen. Hun inplanting op het oostelijke deel laat bijv. toe de windversnelling aan de voet van de torens te beperken. Ze impliceert echter een groter effect door hun schaduw naar het Crickxpark toe. Wat de bezonning naar het park toe betreft, is de inplanting op het noordelijke en het zuidelijke deel van het blok kwalitatief gezien het meest hoogstaand. Maar op landschappelijk vlak heeft het noordelijke deel dan weer een meer lokale schaal en de inplanting op het zuidelijke deel heeft een groter effect op de bezonning van de binnenzijde van het huizenblok. We willen er ook op wijzen dat bepaalde van voornoemde effecten bovendien kunnen worden afgezwakt door de architectuur van het gebouw, een element dat in dit stadium niet kan worden geëvalueerd (een sokkel kan bijv. de aerodynamische effecten beperken en de integratie van een toren in zijn architecturale context bevorderen).
- De maximale diepte van de achteruitbouwzone aan de kaai kant tot 25 m uitbreiden: de eis van het BBP betreffende een maximale diepte van 15 m voor deze ruimte legt de realisatie van een longitudinale ruimte op. Deze

dieptebeperking beoogt ervoor te zorgen dat deze ruimte met de kaaien verbonden en niet in het huizenblok ingesloten wordt. We stellen voor de toegelaten diepte tot 25 m te vergroten. De minimale oppervlakte die voor deze ruimte wordt opgelegd, bedraagt 900 m<sup>2</sup> (bijv. 30 m x 30 m); het opleggen van een maximale diepte van 25 m impliceert dat de lange kant van deze ruimte noodzakelijkerwijze die langs de kaaien is, wat de integratie van deze twee ruimten toelaat.

### **3.2.4. Evaluatie van de aangepaste voorschriften van het BBP**

Na de uitvoering van de aanvullende analyse werd het BBP aangepast met voorschriften die flexibeler zijn dan die van het oorspronkelijke BBP maar die dwingender blijven dan de aanbevelingen die in het kader van de MER-aanvulling werden geformuleerd. Ze bieden de mogelijkheid het huizenblok luchtiger te maken dan de voorschriften van het oorspronkelijke BBP toelieten, maar in mindere mate dan mogelijk zou zijn als de maximumhoogten tot de in deze studie aanbevolen waarden zouden worden opgetrokken.

### **3.3. Punt 76: Toename met 30% van het vloeroppervlak van het industrieel erfgoed waarvan het bouwprofiel buiten de door het BBP toegelaten grenzen valt**

Het BBP integreert de vraag van de overlegcommissie toe te laten dat het vloeroppervlak van het industrieel erfgoed met een hoger bouwprofiel dan voorgeschreven door het BBP (voor de goedkeuring ervan) met 30% kan toenemen.

Deze maatregel draagt bij tot de beperking van het slopen van het industrieel erfgoed, in de mate waarin hij de vergroting van de vloeroppervlakken mogelijk maakt met behoud van de bestaande gebouwen. Hij draagt op een bepaalde manier bij tot de 'compensatie' van de inspanningen die vereist zijn voor het behoud van het bestaande industriële erfgoed en de aanpassing ervan aan actuele functies en behoeften. Indirect kan deze maatregel ook de uitbreiding en de verandering van de industriële gebouwen met erfgoedbelang bevorderen.

Wat de beschaduwing en het stedelijke landschap betreft zullen de aan deze maatregel verbonden effecten beperkt zijn, in de mate waarin de bijkomende vloeroppervlakten overeenstemmen met minder dan een bijkomend niveau voor het geheel van de gerealiseerde simulaties.

### **3.4. Punt 77: Diepte van de teelaarde**

De overlegcommissie vraagt de diepte van de teelaarde die aan de doelstellingen inzake waterretentie en biodiversiteit voldoet, zonder bijkomende bouwkosten met zich mee te brengen, te evalueren.

De inrichting van groendaken is noodzakelijk voor een kwalitatief hoogstaand waterbeheer ter beperking van de afwateringscoëfficiënt; maar bij een diepte van meer dan 30 cm neemt deze coëfficiënt niet significant af. Het opleggen van een minimale diepte van 30 cm is dus interessant om de afwateringscoëfficiënt te beperken, maar het is niet nodig een groter

minimum dan deze waarde op te leggen om de doelstellingen inzake waterretentie te realiseren. Wat het landschap en de biodiversiteitsaspecten betreft, is een minimale substraatdiepte van 1 m vereist om bomen te kunnen planten op een groendak.

In dit stadium is het niet mogelijk de meerkost die aan de dakdiepte verbonden is, te evalueren, dit wegens de diverse factoren die bepalend zijn en het feit dat deze meerkost moet worden bekeken in verhouding tot de totale kosten van het project en de algemene rentabiliteit van de vastgoedoperatie, waarbij verscheidene factoren een rol spelen.

Op basis van deze elementen beveelt de analyse het volgende aan:

- De realisatie van semi-intensieve groendaken (substraat van 0,1 tot 0,25 m) op de daken van de bovengrondse niveaus, en bij voorkeur intensieve groendaken (substraat van meer dan 0,25 m);
- Het opleggen van een substraatdiepte van 1 m voor de daken van de ondergrondse niveaus.

### **3.5. Punt 78: Aandeel van doorlopende woningen**

De overlegcommissie vraagt het aandeel van doorlopende woningen te evalueren zodat de doelstellingen inzake het residentiële karakter van de huisvesting behouden blijven en buitensporige architecturale beperkingen vermeden worden;

Het oorspronkelijke BBP legt tweezijdige woningen op. Het aangepaste BBP vervangt dit voorschrift door de vraag dit type woningen te maximaliseren en in de lijst van de bij een vergunningsaanvraag te verstrekken informatie, een rechtvaardiging van het aantal gerealiseerde tweezijdige woningen op te nemen.

De studie meldt dat de nieuwe formulering van het aangepaste BBP buitensporige architecturale eisen vermijdt maar riskeert minder doeltreffend te zijn dan de oorspronkelijke formulering.

Er is een bijkomende wijzigingsaanbeveling opgenomen in het rapport om indirect een minimaal aantal doorlopende woningen op te leggen en minder hoogwaardige situaties te vermijden (woningen met een enkele oriëntatie in welbepaalde contexten).

### **3.6. Punt 79: Aantal parkeerplaatsen voor fietsen te voorzien voor de woningen en andere functies**

De overlegcommissie vraagt het aantal plaatsen voor fietsen die voor de woningen en andere functies moeten worden voorzien, te evalueren.

Het gebrek aan beschikbare beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen nabij de woning is een belangrijk aspect dat het gebruik van dit vervoersmiddel beperkt. Na het optrekken van het gebouw is het vanuit technisch en reglementair oogpunt bovendien moeilijk extra parkeerplaatsen voor fietsen in te richten. Op basis van het door Leefmilieu Brussel voorgestelde principe van 'een fiets per kamer', wordt een ratio voorgesteld die ervoor moet zorgen dat elke bewoner over een parkeerplaats beschikt.

Voor de andere functies dan de woonfunctie is de voorgestelde ratio generieker omdat de situaties en behoeften zeer uiteenlopend zijn. De ratio is gebaseerd op dezelfde principes als de actuele reglementering ter zake, maar is toch iets ambitieuzer.

M.b.t. het parkeren op de weg is de berekening complexer en is deze afhankelijk van verscheidene factoren die in dit stadium niet gedefinieerd zijn. Het gerealiseerde voorstel bestaat hoofdzakelijk uit een opvolgingsmaatregel ter identificatie van de behoeften.

Het BBP integreert een artikel dat de creatie van parkeerplaatsen voor fietsen voor de woningen oplegt op basis van een principe dat gelijkaardig is aan het door het MER voorgestelde.

## **Deel 4: Samenvatting en conclusie**

## ***1. Overwogen maatregelen om de follow-up van inwerkingtreding van het plan te verzekeren***

Hierna volgt een overzicht van de indicatoren die in het kader van het hoofd-MER van 2016 werden voorgesteld. De bijkomende indicatoren die in het kader van deze aanvullende studie worden voorgesteld, worden in het rood weergegeven.

Voor de BCO-indicator werd de minimale referentiewaarde van de opvolgingsindicator geschrapt, wat samenhangt met het schrappen van de minimale waarden die door de voorschriften werden opgelegd (zie punt 38).

Domein	#	Indicator	Doel	Rechtvaardiging / Bespreking en beperking van de indicator	Meeteenheid	Richtwaarde	Gegevensbron
STEDENBOUW	1	<b>Oppervlakte per bestemming in de zin van het GBP</b>	De oppervlakten per bestemming in de loop van de tijd opvolgen	De m <sup>2</sup> bebouwde oppervlakte zullen de toekomstige wijk karakteriseren en een groot deel van de effecten bepalen.	m <sup>2</sup> vloeroppervlakte zoals door het GBP gedefinieerd	Overeenstemmen met de door het BBP opgelegde drempel.	VV en SV
	2	<b>Verhouding V/O</b> (incl. de openbare ruimte en de wegen) voor de perimeters met bijzondere voorschriften	Per perimeter de evolutie van de dichtheid opvolgen	Het BBP legt V/O-grenzen op voor de perimeters met bijzondere voorschriften. Op basis van de bruto V/O per zone kunnen de dichtheid en de verdeling op de site worden beoordeeld.	/	De V/O per zone zoals door de voorschriften van het BBP opgelegd niet overschrijden.	VV en SV
	12	Percentage van bermen van het dok toegankelijk voor het publiek (indicator m.b.t. het dok toegelaten in perimeter E).	De toegankelijkheid van het dok voor het publiek verzekeren	De toegankelijkheid van het dok voor de burens van de wijk vormt een noodzakelijk element voor de integratie ervan in de stedelijke omgeving	Strekkende meter berm van het dok	70 %	VV en SV
SOCIOECON.	3	<b>Aantal gecreëerde plaatsen inzake voorzieningen</b>	Voorzieningenaanbod opvolgen	De voorzieningen vormen een essentiële dienst voor de toekomstige bewoners van de wijk	Aantal gecreëerde plaatsen	/	VV en SV
	4	<b>Aantal gecreëerde woningen</b>	Woningaanbod opvolgen	De uitvoering van het BBP beoogt met name het OGSO operationeel te maken om de demografische uitdaging aan te gaan	Aantal gecreëerde woningen	/	SV en VV
	5	<b>Typologie van de productieactiviteiten</b>	De inplanting van productieactiviteiten verzekeren die compatibel zijn met de andere functies	Het BBP wil de ontwikkeling bevorderen van kleine inrichtingen die compatibel zijn met het residentiële karakter van de perimeter	Lijst van de productieactiviteiten	Productieactiviteiten compatibel met de omliggende functies	Gemeente
	13	<b>Bezettingsgraad van de jachthaven</b>	De frequentering van de haven opvolgen	Voor dit kanaaldeel werd een kleine vraag geïdentificeerd. Er is geen bezettingsgraad van 100 % vereist om de toegang voor toeristen toe te laten	Aantal boten waarvoor een abonnement is genomen	80 %	Beheerder van de jachthaven



	14	<b>Opvolging van de toeristische promotie van Brussel t.o.v. het riviertoeurisme</b>	De zichtbaarheid van Brussel t.o.v. dit type toerisme opvolgen	Voor dit kanaaldeel werd een kleine vraag geïdentificeerd. Als er een jachthaven wordt ingeplant, is de toeristische promotie van Brussel een element dat de goede werking ervan beïnvloedt.	Aantal reclamecampagnes	/	Visit Brussels
<b>MOBILITEIT</b>	6	Opvolging van <b>de verzadiging van de vervoerforzieningen die een alternatief vormen voor de auto</b> (bus, tram, trein, fietsstalling, fiets- en autodelen, enz.)  De berekening van de verzadigingsgraad moet aan elke dienst aangepast zijn. Doel van de berekening: de noodzaak van de evolutie van het aanbod detecteren, die dan aan de betreffende dienst zou moeten worden medegedeeld.  De verzadigingsgraad kan bijv. als volgt worden berekend: voor de bussen, trams en treinen: reiziger(s)/uur t.o.v. de capaciteit - gedeelde auto's/fietsen: uren met minder dan 1 auto/2 villos beschikbaar per station < te definiëren waarde.	Het mobiliteitsaanbod opvolgen: voetganger, fietser, openbaar vervoer	Het gedrag op mobiliteitsvlak zal heel wat impact hebben op de levenskwaliteit in de wijk en de verzadiging van de naburige assen.  Dit gedrag wordt sterk beïnvloed door het aanbod aan vervoersmodi dat een alternatief vormt voor de auto en hun verzadiging.	%	80 %	Brussel Mobiliteit – gemeente

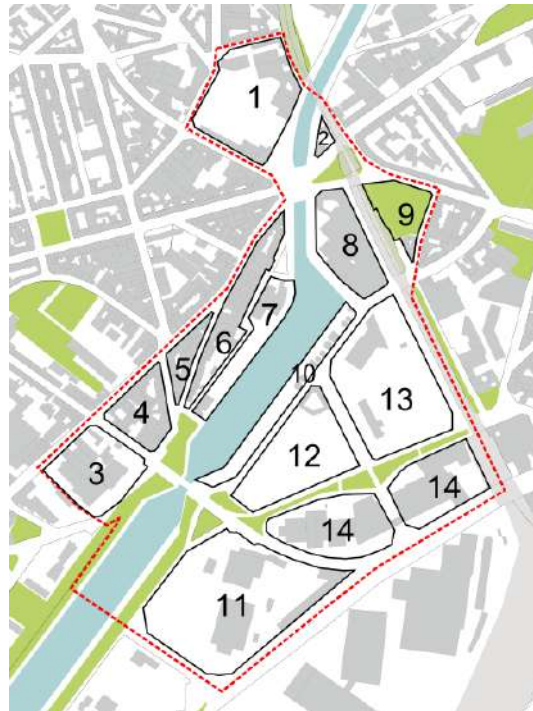
	15	<b>Verzadiging van de fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte</b>	Het parkeeraanbod voor fietsen opvolgen	De inplanting van een voldoende aantal parkeerplaatsen voor fietsen op de weg verzekeren. Periodiek moet de verzadigingsgraad van het parkeeraanbod op de weg worden gecontroleerd, en moet het aantal buiten de parkeerplaatsen op de weg geparkeerde fietsen worden geïdentificeerd.	Percentage vrije parkeerplaatsen en aantal fietsen op de weg	20 % vrije parkeerplaatsen  Streven naar 0 op de weg geparkeerde fietsen	Brussel Mobiliteit – gemeente
	16	<b>Uren van toegankelijkheid van de trajecten voor actieve vervoersmodi in GHV</b>	De toegankelijkheid van de trajecten langs het kanaal voor de actieve vervoersmodi verzekeren	Nauwlettend toezien op de naleving van de uren en voorwaarden m.b.t. de toegang tot de GHV's voor de actieve vervoersmodi	<b>Uren van toegankelijkheid</b> van de trajecten langs het kanaal	Voorwaarden gedefinieerd door het BBP	Gemeente
<b>GELUIDSOMG.</b>	7	<b>De klachten van de bewoners verzamelen</b> Er bestaat reeds een structuur voor het verzamelen van de klachten bij Leefmilieu Brussel.	De geluidskwaliteit van de wijk t.o.v. de spoorweg opvolgen	Het aantal en de aard van de eventuele klachten van de toekomstige bewoners zullen helpen de geluidskwaliteit van de wijk te karakteriseren.	Aantal 'relevante' klachten	Streven naar 0	LB
	8	<b>Een geluidsbescherming tegen het geluid van de spoorweg realiseren</b>		De realisatie van een geluidsbescherming t.o.v. de spoorweg is een belangrijk element voor de geluidskwaliteit van de wijk.	Gerealiseerd Of, met rechtvaardiging, gedeeltelijk gerealiseerd of niet gerealiseerd.	Gerealiseerd	VV en SV
<b>ENERGIE</b>	17	<b>Aantal doorlopende woningen</b>	Het aantal gerealiseerde doorlopende woningen (doorzonwoningen) opvolgen	<b>De doorlopende woningen (doorzonwoningen) hebben positieve effecten op de ventilatie en de oriëntatie van de woningen</b>	Aantal doorlopende woningen (doorzonwoningen)	<b>Merendeel buiten hoekwoningen en voorzieningen waarvoor specifieke eisen gelden</b>	VV en SV
<b>FAUNA &amp; FLORA</b>	9	<b>Biotoopcoëfficiënt per oppervlakte (BCO)</b>	De aanwezigheid van vegetatie in de wijk opvolgen	De aanwezigheid van vegetatie is van primordiaal belang voor de levenskwaliteit in de wijk.	BCO-'score'	/	VV en SV
	10	<b>Oppervlakte van voor het publiek toegankelijke groendaken</b>	De creatie van voor het publiek toegankelijke groendaken opvolgen	De creatie van voor het publiek toegankelijke groendaken zal bijdragen tot de levenskwaliteit op de site en de maximalisatie van de biodiversiteit in een stedelijke omgeving.	M <sup>2</sup>	/	VV en SV

OPP- WATER	11	<b>Ondoorlaatbaarheidsgraad</b> van de site	Het ondoorlaatbaarheidsfenomeen opvolgen	De ondoorlaatbaarheidsgraad heeft rechtstreeks invloed op het beheer van de risico's verbonden aan stormregens.	%	/	SV en / of wijkmonitoring
---------------	----	--	--	--	---	---	---------------------------------

**Tabel 16: Voorstel van opvolgingsindicatoren (ARIES, 2017)**

## 2. Overzichtstabel

In het MER van 2016 werden overzichtstabellen opgenomen. Deze bieden de mogelijkheid per milieuthema de voornaamste conclusies van het MER voor de 3 uitwerkingsfasen van het BBP-ontwerp te ontwikkelen: fase 1, programmatie; fase 2, ruimtelijke verdeling; fase 3, analyse van de voorschriften. Om de analyse te vergemakkelijken, werd de perimeter opgedeeld in verschillende blokken waarvan de nummering op onderstaande afbeelding wordt weergegeven.



**Afbeelding 17: Identificatie van de huizenblokken in de perimeter van het BBP**

Op basis van hetzelfde principe werden de voornaamste elementen die in dit bijkomende rapport werden geanalyseerd, beknopt opgenomen in de volgende tabel.

<b>AANVULLENDE STUDIE</b>	<b><i>Traditioneel stedelijk weefsel op de linkeroever (blok 1, 3, 4, 5, 6)</i></b>	<b><i>Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer (blok 7 en 10)</i></b>	<b><i>Kop van Biestebroek (blok 2, 8 en 9)</i></b>	<b><i>Rechteroever (blok 11, 12, 13, en 14)</i></b>	<b><i>Gebieden van openbare wegen en van openbare wegen met landschappelijk karakter</i></b>	<b><i>Parkgebieden</i></b>
<b>1. STEDENBOUW</b>						
	<p>Schrappen van de grotere bouwhoogten ter hoogte van het traject op blok 6.</p> <p>Toelating op blok 1 een dok te bouwen waar kleine boten kunnen aanmeren. Belangrijke uitdaging: integratie van dit dok en de bijbehorende functies in de wijk. Kans een ruimte te creëren om de band tussen de stad en het kanaal te valoriseren.</p> <p>De inplanting van een overschrijding op blok 1 blijkt relevant maar niet noodzakelijk. Er zijn andere opties mogelijk zonder negatieve effecten verbonden aan het schrappen van de overschrijding.</p>	<p>Visuele openingen anders gedefinieerd dan in het oorspronkelijke BBP (meer maar minder brede openingen).</p>	<p>Reductie van de dichtheid van 5 naar 4,3.</p> <p>Toename van de toegelaten hoogte voor het gehele blok en voor de overschrijding. Deze wijziging maakt een luchtiger blok mogelijk en biedt kansen m.b.t. de bezonning. Ze blijft echter kleiner dan in andere geanalyseerde mogelijke scenario's en dan de in het MER aanbevolen waarden.</p> <p>Bebouwd front opgelegd langs de square.</p>	<p>Mogelijkheid de totale dichtheid in perimeter D te vergroten overeenkomstig de oppervlakte van de school. Geen groot effect in termen van luchtigheid van het blok verbonden aan deze wijziging.</p>		
	<p>Integratie van nieuwe elementen in de voorschriften om het erfgoed te identificeren en voordelen te creëren voor het industriële erfgoed in termen van vloeroppervlakte om het behoud of de herwaardering van voornoemd erfgoed te bevorderen. Maatregelen die bijdragen tot het behoud en de herwaardering van het erfgoed.</p>					

2. MOBILITEIT						
	<p>Twee trajecten die het kanaal met de Bergensesteenweg verbinden (blok 3 en 6) worden voorgestelde trajecten en riskeren dus niet gerealiseerd te worden.</p>	<p>De continuïteit van de trajecten is verzekerd met opgelegde alternatieve routes.</p> <p>Grotere toegankelijkheid in termen van toegangsuren als de activiteiten nog niet bestaan.</p> <p>Minder voorschriften m.b.t. de toegang als de activiteiten reeds bestaan.</p>		<p>Drie trajecten worden "voorgestelde" trajecten. Als ze niet worden gerealiseerd, zal de kwaliteit van de parcours afnemen.</p>		
	<p>Opleggen van een minimaal aantal parkeerplaatsen voor fietsen voor de woningen dat ambitieuzer is dan dat van het bestaande reglementaire kader. Aanbevelingen voor ratio's voor de parkeerplaatsen voor fietsen voor andere functies.</p> <p>Uitleg over de m.b.t. de mobiliteit en het parkeren genomen maatregelen te verstrekken bij de indiening van vergunningsaanvragen, en definitie in het BBP van de criteria die moeten worden toegepast voor de evaluatie van de door de projecten voorziene parkeerratio.</p>					

3. SOCIALE EN ECONOMISCHE DOMEINEN						
	<p>Kleine vraag m.b.t. riviertoeerisme ter hoogte van de perimeter van het BBP, maar kans tot vestiging van een haven als aanvulling bij de reeds bestaande ten noorden van de stad. Wat de technische eisen betreft, is het mogelijk een jachthaven op blok 1 te realiseren.</p>	<p>Reductie van de eisen opgelegd voor de bestaande haven- en productieactiviteiten. Voor de nieuwe activiteiten: reductie van de eisen in termen van grondinname, maar toename van de eisen in termen van bouwhoogte (lager) en van openbare toegang tot de trajecten.</p>	<p>Opleggen van een minimale grondinname, wat indirect een minimum aan opgelegde productieactiviteiten, groothandel of voorzieningen inhoudt.</p>	<p>Reductie met één niveau van de toegelaten bouwhoogte in OGSO's op de blokken waarvan de maximumhoogte in meter wordt aangegeven. Er is weinig kans dat deze reductie de activiteiten significant beperkt. Toename van het maximumniveau van de benedenverdieping, en definitie van "voorgestelde trajecten", wat meer comfort mogelijk maakt voor de inrichting van de productieactiviteiten.</p>		
<p>Op het onteigeningsplan worden bijkomende te onteigenen zones aangegeven. Er worden aanbevelingen geformuleerd opdat het verwerven van de oppervlakken vereist voor het openbare domein in overeenstemming met de eigenaars van de betreffende privépercelen gebeurt.</p>						
4. GELUIDS- EN TRILLINGSOMGEVING						
			<p>Simulaties van de geluidshinder verbonden aan de</p>			

			<p>trein gerealiseerd. Alle geanalyseerde scenario's blijven binnen waarden die onder het door de norm opgelegde maximum liggen.</p>			
<b>5. MICROKLIMAAT</b>						
	<p>Schaduw gedeeltelijk gereduceerd ter hoogte van het traject door het blok van de Bergensesteenweg door de reductie van de toegelaten maximumhoogten.</p> <p>Geen schaduwimpact op de bestaande woningen op het Shell-blok door de toename van de bouwhoogte aan de binnenkant van het huizenblok van 6 naar 14 m.</p> <p>Gelijkaardige impact maar met andere verdeling, verbonden aan het al of niet realiseren van een overschrijding op het Shell-blok</p>	<p>Reductie van de schaduw die zou kunnen worden gecreëerd door deze zones verbonden aan de reductie van de toegelaten maximumhoogte.</p>	<p>De toename van de bouwhoogten t.o.v. de voorschriften van het oorspronkelijke BBP maakt een betere bezonning van het Crickxpark en van de binnenzijde van het huizenblok mogelijk.</p> <p>De inplanting van een hoog gebouw op het noordelijke deel van het blok heeft meer impact op de square maar minder op het park.</p>	<p>Lichte wijzigingen van de geschikte volumes voor bebouwing die waarschijnlijk geen significante effecten zullen genereren.</p>		
	<p>De toegelaten vergroting van de vloeroppervlakten met 30 % voor het industriële erfgoed waarvan de bouwhoogte niet conform het BBP is, heeft een kleine impact wat de schaduw betreft (overeenstemmend met minder dan een bijkomende verdieping).</p>					



6. BODEM EN GRONDWATER						
	Sanering van het Shell-blok bij aanleg van een dok.					
7. WATER						
	Vastlegging van ambitieuzere doelstellingen op het vlak van wateropvang en -retentie. Maatregelen die de waterretentie bevorderen (semi-intensieve groendaken).					
8. FAUNA & FLORA						
	Behoud van de BCO als informatie die bij de vergunningsaanvragen moet worden gevoegd, schrappen van de vastgelegde drempelwaarden, en definitie van een berekeningsmethode. Deze wijzigingen maken het mogelijk deze indicator als nuttig instrument voor de evaluatie van de inspanning van de projecten m.b.t. de biodiversiteit te behouden. Opleggen van semi-intensieve groendaken en aanbevelen van intensieve groendaken.					
	Opleggen van compenserende ecologische maatregelen als er een dok wordt aangelegd.					
9. ENERGIE						
	Vervanging van de verplichting tweezijdige woningen te realiseren door het maximaliseren van het aantal tweezijdige woningen, en vraag het voorziene aantal bij de indiening van de vergunningsaanvraag te rechtvaardigen. Deze maatregelen riskeren minder doeltreffend te zijn dan de formulering van het oorspronkelijke BBP; in dit opzicht worden er aanbevelingen geformuleerd.					
10. AFVALSTOFFEN						
	Geen.					

11. LUCHTKWALITEIT	
	Geen significante effecten geïdentificeerd, buiten de indirecte effecten die verbonden zijn aan de maatregelen genomen ten voordele of ten nadele van de verplaatsingen met actieve vervoersmodi en van een doeltreffend mobiliteitsbeheer, vermeld in de vorige punten.
12. DE MENS	
	De geïdentificeerde effecten hangen hoofdzakelijk samen met het levenskader dat wordt gegenereerd door het geheel van de elementen die samen de stedelijke omgeving vormen, en die voor de andere domeinen werden vermeld (bezonning, mobiliteit die de minste hinder creëert voor de stedelijke ruimte, kwaliteit van de inrichtingen op het binnenterrein van de huizenblokken samenhangend met de aanwezigheid van groendaken, enz.).

**Afbeelding 18: Overzichtstabel**

### 3. Samenvatting van de aanbevelingen

In de onderstaande tabel vatten we de aanbevelingen samen die in het kader van dit bijkomende rapport worden geformuleerd. De tabel vormt een aanvulling op de in het MER van 2016 opgenomen tabel, met uitzondering van de aanbevelingen m.b.t. dezelfde aspecten die dus door deze nieuwe aanbevelingen worden vervangen.

Deze tabel bevat alle aanbevelingen die in het kader van de analyse van de wijzigingen werden geformuleerd, en diegene die resulteren uit de gevraagde aanvullende analyse. Bepaalde van deze aanbevelingen werden reeds volledig of gedeeltelijk in het aangepaste BBP geïntegreerd.

Omdat de analyse van de effecten per door de overlegcommissie gevraagd punt werd georganiseerd (niet per milieudomein), worden de aanbevelingen op dezelfde manier voorgesteld, wat coherent is met de manier waarop elke aanbeveling werd uitgewerkt en geformuleerd, op basis van een globale analyse voor verscheidene milieudomeinen.

Punt gevraagd door de overlegcommissie	Geïdentificeerde effecten	Maatregelen
<b>Analyse van de wijzigingen</b>		
<p>Invoegen van een inleiding die de door de Directie Monumenten en Landschappen opgestelde lijst van elementen met erfgoedwaarde bevat.</p>	<p>Het huizenblok waarin zich de vroegere Etablissements Mahillon en Etablissements Birmingham bevinden, is in zijn geheel opgenomen; de erfgoedwaarde van zijn bebouwde weefsel lijkt echter van perceel tot perceel te verschillen. De opneming in deze lijst impliceert de realisatie van een geschiedkundige studie en een fotoreportage bij de indiening van een vergunningsaanvraag en houdt ook in dat de vloeroppervlakten met 30 % kunnen worden vergroot voor de gebouwen die niet aan de voorschriften inzake de bouwhoogte van het BBP voldoen.</p>	<p>De lijst opgenomen in de inleiding van het BBP wijzigen door alleen het nauwkeurige adres van de goederen met erfgoedwaarde op te nemen.</p>
	<p>Volgens de tijdens de realisatie van deze studie door de DML verstrekte informatie, hebben de gebouwen aan de F. Demetskaai die in de lijst van het aangepaste BBP zijn opgenomen, geen erfgoedwaarde.</p>	<p>Uit de in de inleiding opgenomen lijst van de elementen met erfgoedwaarde de gebouwen gelegen op nr. 7 en 9 van de F. Demetskaai schrappen.</p>
<p>Een onderscheid maken tussen twee soorten "actieve verplaatsingswijzen", nl. "verplicht" en "indicatief".</p>	<p>Deze wijziging biedt de mogelijkheid de voorgestelde trajecten niet te realiseren, wat een vermindering van de kwaliteit van de trajecten voor actieve vervoersmodi zou inhouden.</p>	<p>De grafische voorschriften aanpassen zodat alle trajecten voor de actieve vervoersmodi als verplichte trajecten behouden blijven, uitgezonderd het traject van de Bergensesteenweg.</p>
<p>Schrappen van de actieve vervoerswijzen in het blok Bergensesteenweg, Biestebroekstraat en – kaai en aangeven van het doorlopend</p>	<p>Het schrappen van dit traject verzwakt de doelstelling van het BBP het kanaal en de naaste omgeving ervan met de Bergensesteenweg te verbinden. Andere elementen die het huizenblok karakteriseren, rechtvaardigen dat het traject wordt aanbevolen maar niet dat het wordt opgelegd (behoud van het industriële erfgoed, beperkte</p>	<p>In de grafische voorschriften een voorgesteld traject aangeven op het blok van de Bergensesteenweg en de volgende maatregelen voorzien m.b.t. de bouwhoogte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Als het traject niet wordt gerealiseerd: zijn de toegelaten maximumhoogten die van de rest van het blok (10 m aan straatkant en 6 m aan de binnenkant van het huizenblok);</li> <li>▪ Als het traject wordt gerealiseerd: wordt het bouwfront onderbroken ter hoogte van het traject en bedraagt de maximumhoogte 13 m, aan de straatkant en aan de binnenkant van het</li> </ul>

<p>bouwfront aan de kant van de Biestebroekstraat</p>	<p>oppervlakte van de percelen ervan, weinig omgelegde parcours).</p>	<p>huizenblok, zoals door het oorspronkelijke BBP voorzien.</p>
<p>Voor het GHV een unieke zoneverdeling definiëren en toegankelijkheidsregels en regels m.b.t. visuele openingen voor elk van beide oevers integreren</p>	<p>Er moet een evenwicht worden gevonden tussen het comfort van de haven- en economische activiteiten enerzijds en hun kwalitatief hoogwaardige integratie in de stad anderzijds. De aangepaste voorschriften van het BBP dragen bij tot het verfijnen van de manier waarop dit evenwicht wordt beheerd. Het detailniveau van een planologisch document van dit type laat toe dit evenwicht goed te omkaderen; maar elementen die op het niveau van het project en van het beheer van de ruimte (van de privépercelen en van de openbare ruimte) worden gedefinieerd, zullen het al of niet realiseren van dit evenwicht sterk beïnvloeden.</p>	<p>Elementen waarmee rekening moet worden gehouden in het kader van projectaanvragen of de herinrichting van de openbare ruimte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De veiligheid van de actieve vervoersmodi verzekeren: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Inrichting waardoor de verkeerszone voor de actieve vervoersmodi duidelijk kan worden onderscheiden van de rest van het GHV;</li> <li>○ Inplanting van omheiningen of andere toegangscontrolesystemen in het GHV aan de ingang, met dagelijkse opening en sluiting;</li> <li>○ Inplanting van een signalisatie met de toegangsuren of toelichting van de werkingwijze van de doorgang (toegang buiten de uren van goederenvervoer of van activiteit van de ondernemingen, naargelang het geval);</li> <li>○ Wat het fietsverkeer betreft, is de installatie van een verkeerslicht (oranje knipperlicht) dat op rood springt voor de fietsers tijdens het goederenvervoer eveneens een te overwegen oplossing. Dit zou moeten worden gecoördineerd met een signalisatie die de fietsers de weg wijst naar de door het BBP opgelegde alternatieve route en met eventuele bijkomende veiligheidsmaatregelen voor de fietsers.</li> </ul> </li> <li>▪ Maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de verschillende functies goed leesbaar zijn in de ruimte: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Leesbaarheid van de parcours: ter aanvulling van de ingeplante signalisatie, de parcours voor actieve vervoersmodi langs de waterweg en de alternatieve parcours op parallelwegen moeten goed leesbaar zijn in de ruimte, bijv. door het gebruik van verschillende wegdekken of kleuren, of door erlangs bomenrijen, omheiningen of stadsmeubilair-elementen in te planten, enz.</li> <li>○ Imago van de GHV's: het regelmatige onderhoud en de verzorgde inrichting van het gehele GHV spelen een belangrijke rol in het veiligheidsgevoel van de voetgangers en in de kwaliteit van het stedelijke landschap: de manier waarop de voorraden worden opgeslagen, de regelmatige reiniging, de nachtelijke verlichting die de volumes en elementen van het gebied benadrukt, enz.</li> </ul> </li> <li>▪ Opleidings- en communicatiemaatregelen voorzien bij de realisatie van deze gebieden: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ opleiding van het havenpersoneel m.b.t. het onderhoud en het aanzicht van</li> </ul> </li> </ul>

		<p>het gebied, en m.b.t. de actieve vervoersmodi: manoeuvres binnen het gebied, opening en sluiting van de toegang tot het traject.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Communicatie aan de betrokkenen om hen te informeren over de bijzondere werking van deze gebieden en de doorgangen voor actieve vervoersmodi, waarbij het landschappelijke en stedenbouwkundige belang van het gebied wordt benadrukt.</li> </ul>
Opneming van nieuwe zones in het onteigeningsplan	Als de onteigeningen niet gecoördineerd met de voorziene inrichtingen (park, weg, enz.) worden gerealiseerd, evenals in overeenstemming met de eigenaars van de percelen, bestaat het risico van weinig hoogwaardige overgangssituaties, met name het abrupte einde van de bestaande activiteiten.	De acquisitie van percelen of perceeldelen voor de creatie van de openbare ruimten met prioriteit doorvoeren in overeenstemming met de eigenaars van de betreffende percelen en gecoördineerd met de nieuwe te realiseren inrichtingen op basis van de voorziene bestemmingen.
<b>Evaluatie van de bijkomende weerslag</b>		
Voorzien van een bijzonder voorschrift voor het blok begrepen tussen de Scheutveldstraat, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan	Het blijkt technisch mogelijk op het blok een dok in te planten waar kleine boten kunnen aanmeren. Deze inplanting biedt de kans de band met het kanaal te versterken. De impact zal afhankelijk zijn van de manier waarop het dok met de wijk verbonden en erin geïntegreerd wordt.	<p>De realisatie van een dok voor kleine boten op het Shell-blok kan worden toegelaten als aan volgende voorwaarden wordt voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het dok heeft een maximale oppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup>;</li> <li>▪ De inrichting van het dok en van zijn naaste omgeving is kwalitatief hoogstaand; in het bijzonder geldt het volgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ze handhaaft een openbare toegang tot de waterpartij;</li> <li>o Ze voorziet openbare ontspanningsruimten in de naaste omgeving van het dok;</li> <li>o Ze verzekert dat het dok zo wordt geïntegreerd dat het met de openbare ruimten van de wijk verbonden is;</li> <li>o De onbebouwde delen van het blok worden maximaal begroend;</li> <li>o De waterpartij en de toegangseu vanaf het kanaal dragen bij tot de ontwikkeling van de lokale fauna en flora. Ze integreren ecologische inrichtingen (zoals drijvende plantenbakken, perkjes met planten,...) ;</li> <li>o De kaaien zijn minstens 2 m hoog t.o.v. het referentieniveau van het kanaal. Er worden trappen voorzien die onder water mogen komen te staan om contact met het water mogelijk te maken.</li> </ul> </li> <li>▪ De aanleg van de toegangen tot het dok trekt de bestaande trajecten verder door, en dit voor</li> </ul>

		<p>alle vervoersmodi. In het bijzonder geldt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De aanleg zorgt voor een verderzetting van de GFR en de voetgangerstrajecten langs het kanaal met oog voor kwalitatief hoogstaande inrichtingen die in de openbare ruimte worden geïntegreerd;</li> <li>○ De bruggen die eventueel worden gebouwd, moeten in de openbare ruimte en de naaste omgeving worden geïntegreerd.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De woonkwaliteit binnen het huizenblok is gegarandeerd;</li> <li>▪ Eventuele specifieke functies eigen aan het dok alsook verwante activiteiten worden op een kwalitatief hoogstaande manier in de stedelijke context ingepast en dragen bij tot de activering van de buitenruimte;</li> </ul> <p>Het gebied van koeren en tuinen omvat een doorlatende oppervlakte die minstens gelijk is aan 50 % van de oppervlakte ervan, zonder het dok mee te rekenen.</p>
	<p>Het opdrijven van de hoogte van de bebouwing aan de binnenkant van het huizenblok van 6 naar 14 m heeft een weinig hoogwaardige impact t.o.v. de bestaande huisvesting ten noorden als er geen minimale afstand van 20 m wordt gelaten tussen het deel van 14 m en het belangrijkste bouwfront van dit woongebied.</p> <p>De bestaande bebouwing op het deel van het blok dat het dichtste bij de F. Demetskaai ligt, heeft een bouwhoogte van veel meer dan 6 m en de vorm van de zone met een hoogte van 6 m op dit deel van het blok is complex t.o.v. toekomstige herinrichtingen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een minimale afstand van 20 m tot het hoofdbouwfront van de bestaande woningen ten noorden van het blok respecteren om de grens tussen de zone met een maximumhoogte van 6 m en die van 14 m te bepalen.</li> <li>▪ De toegelaten hoogte aan de binnenkant van het huizenblok opdrijven tot 14 m voor de zones die het dichtste bij de F. Demetskaai liggen en momenteel worden ingenomen door gebouwen met een hoogte van meer dan 6 m.</li> </ul>
<p>De maximale dichtheid van perimeter A, die de gewenste ambitie voor het blok via de grafische en letterlijke voorschriften vertaalt (bouwwolume, dichtheid,...)</p>	<p>De specifieke analyse van de effecten voor het huizenblok in perimeter A leidt tot de conclusie dat het interessant is de door het BBP voorziene voorschriften te herzien om situaties toe te laten die positieve effecten op de omgeving hebben en in het kader van de voorschriften van het oorspronkelijke BBP verboden zijn.</p> <p>Deze positieve effecten op de omgeving hangen</p>	<p>De voorschriften voor perimeter A wijzigen door deze elementen erin op te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maximale V/O: 4,6.</li> <li>▪ Maximumaantal overschrijdingen met een hoogte van meer dan 45 m : 3</li> <li>▪ Maximumhoogte voor het gehele blok: BV+30 (100 m).</li> <li>▪ Maximumhoogte op het deel van het blok langs de Vanderveldesquare: BV+20 (70 m).</li> <li>▪ Vrije inplanting van de overschrijdingen in het huizenblok</li> <li>▪ Maximale diepte van de achteruitbouwzone aan de kant van de kaaien: 25 m</li> </ul>

	<p>voor het merendeel samen met de inplanting van een groter aantal overschrijdingen en in mindere mate met de toename van hun maximale hoogte, mechanismen die het huizenblok luchtiger kunnen maken. De kleinere dichtheid werkt dit verluchtigingseffect eveneens in de hand. Neemt de dichtheid slechts een weinig af, dan zal ook de ermee samenhangende impact weinig significant afnemen.</p>	
<p>Diepte van de teelaarde die voldoet aan de doelstellingen inzake waterretentie en biodiversiteit, zonder bijkomende bouwkosten met zich mee te brengen</p>	<p>De term 'teelaarde' is beperkend m.b.t. het type substraat dat voor de inrichting van het dak kan worden gebruikt en sluit andere inrichtingen uit die eveneens kwalitatief hoogstaand kunnen zijn.</p>	<p>De term 'teelaarde' vervangen door de term 'substraat'.</p>
	<p>Een minimale diepte van 1 m is noodzakelijk om op de daken van de ondergrondse niveaus een kwalitatief hoogstaande inrichting, o.a. met kleine bomen, te kunnen realiseren.</p>	<p>Een minimale substraatdiepte van 1 m opleggen voor de groendaken op de ondergrondse niveaus.</p>
	<p>Voor de daken van de bovengrondse niveaus volstaat de minimale substraatdiepte die met een semi-intensief groendak overeenstemt (0,1 tot 0,25 m) voor kwalitatief hoogstaande inrichtingen die geen buitensporige meerkosten of belastingen voor de lagere niveaus met zich meebrengen. Het is echter te verkiezen en niet al te lastig een grotere diepte van het type voor een intensief groendak (minimaal 0,25 m) te realiseren zodat de doelstellingen inzake waterretentie en biodiversiteit beter kunnen worden bereikt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De realisatie van semi-intensieve groendaken opleggen voor de daken van de bovengrondse niveaus. Deze daken worden gekenmerkt door een substraatdiepte van 0,1 tot 0,25 m.</li> <li>▪ De realisatie van intensieve groendaken aanbevelen voor de daken van de bovengrondse niveaus. Deze daken worden gekenmerkt door een substraatdiepte van meer dan 0,25 m.</li> </ul>
<p>Aandeel van doorlopende woningen zodat de doelstellingen inzake residentieel karakter van de</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Op het niveau van de voorschriften van het BBP, ter aanvulling op de reeds voorziene elementen, opleggen dat het merendeel van de woningen per project en/of per perceel doorlopend moet zijn, met uitzondering van: de hoekwoningen en de voorzieningen waarvan de functionele of technische kenmerken het rechtvaardigen dit type woningen niet te realiseren.</li> </ul>



<p>huisvesting behouden blijven en buitensporige architecturale beperkingen vermeden worden</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bij de evaluatie van de maatregelen die voor het maximaliseren van het aantal tweezijdige woningen worden genomen: Bijzonder opletten om woningen die alleen naar het noorden gericht zijn en/of naar ruimten die op milieuvlak als weinig hoogwaardig kunnen worden bestempeld (geluidshinder, ontoereikende luchtkwaliteit, enz.) te vermijden.</li> </ul>
<p>Aantal plaatsen voor fietsen te voorzien voor de woningen en andere functies</p>	<p>Het gebrek aan beschikbare beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen nabij de woning is een belangrijk aspect dat het gebruik van dit vervoersmiddel beperkt. Na het optrekken van het gebouw is het vanuit technisch en reglementair oogpunt bovendien moeilijk extra parkeerplaatsen voor fietsen in te richten.</p> <p>Als er geen ratio wordt opgelegd, zal het aantal fietsparkeerplaatsen dat vereist is om aan deze uitdaging te voldoen, waarschijnlijk niet worden bereikt.</p>	<p>Op het niveau van de voorschriften van het BBP een minimaal aantal parkeerplaatsen voor fietsen opleggen volgens het onderstaande principe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een plaats voor de studio's;</li> <li>▪ Twee plaatsen voor de woningen met een slaapkamer;</li> <li>▪ Een extra plaats per bijkomende slaapkamer (3 plaatsen voor woningen met twee slaapkamers, 4 voor woningen met drie slaapkamers, enz.);</li> <li>▪ Een extra plaats voorzien voor 5 woningen, voor het stallen van fietskarretjes;</li> <li>▪ Aanbevelen dat parkeerplaatsen door burens worden gedeeld.</li> </ul>
	<p>Voor andere dan woon- en kantoorfuncties legt het bestaande reglementaire kader een zeer klein aantal parkeerplaatsen voor fietsen op.</p>	<p>Het voorzien van parkeerplaatsen voor fietsen voor andere functies dan de woonfunctie in de voorschriften van het BBP opnemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minimaal 2 parkeerplaatsen per eenheid of vestiging;</li> <li>▪ Rechtvaardiging van het aantal parkeerplaatsen voorzien op basis van een ambitieuze doelstelling, rekening houdend met de raming van de verwachte evolutie van de modale aandelen en de frequentering, en met voorziening van parkeerplaatsen voor werknemers en voor bezoekers.</li> </ul> <p>In de aanbevelingen van de memorie van toelichting van het BBP, de volgende referentieratio's opnemen voor de evaluatie van het aantal fietsparkeerplaatsen voorzien voor andere functies dan de woonfunctie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Scholen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fietsparking voor het personeel (beveiligd en in de school gelegen): &gt; 5 % van het dagelijks aanwezige personeel;</li> <li>○ Voor de lagere school: 1 plaats/20 leerlingen voor de ouders en 1 plaats/10 leerlingen voor de kinderen (d.w.z. 5 en 10 %);</li> <li>○ Voor de middelbare school: 2 plaatsen/10 leerlingen (d.w.z. 20 %);</li> </ul> </li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Handelszaken: minimaal 1,5 plaats voor een verkoopoppervlakte van 100 m<sup>2</sup>, voor de handelszaken met een verkoopoppervlakte van minimaal 500 m<sup>2</sup>. Voor de handelszaken met een kleinere oppervlakte zouden er parkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten worden voorzien in de inrichting van de wegen, op basis van dezelfde ratio.</li></ul>
--	--	---

**Afbeelding 19: Overzichtstabel van de aanbevelingen geformuleerd in de aanvullende studie (ARIES, 2017)**

## 4. Conclusie

Het onderhavige rapport vormt een aanvulling bij het MER over het BBP-ontwerp Biestebroek dat in 2016 werd gerealiseerd. Dit bijkomende rapport werd opgesteld als antwoord op de vraag van de overlegcommissie die tijdens haar zitting van 28/11/16 besloot een unaniem gunstig advies uit te brengen voor het dossier van het BBP-ontwerp Biestebroek op voorwaarde:

- van de verduidelijking en aanpassing van de documenten van het BBP en van het MER volgens de in het rapport opgenomen indicaties;
- het "bijkomende milieueffectenrapport" evenals de aangepaste "memorie van toelichting", de aangepaste "grafische voorschriften" en de aangepaste "letterlijke voorschriften" aan de bijzondere bekendmakingsmaatregelen te onderwerpen.

Dit rapport heeft dus betrekking op het BBP-ontwerp Biestebroek dat in het kader van deze vragen van de overlegcommissie werd aangepast en op de punten waarvoor de overlegcommissie een aanvullende analyse van de effecten heeft gevraagd.

De door de overlegcommissie gevraagde wijzigingen en aanvullende analyses zijn zeer uiteenlopend. Ze hebben betrekking op verschillende uitdagingen en vormen een antwoord op de elementen die bij het openbare onderzoek en de raadpleging van de verschillende instanties naar voren kwamen. De analyse van de effecten werd dus gestructureerd op basis van de punten waarvoor in het rapport van de overlegcommissie wijzigingen en aanvullende analyses werden gevraagd. In totaal waren er 79 te analyseren punten. Een groot deel van deze punten heeft betrekking op preciseringen m.b.t. het document en wijzigingen m.b.t. de vorm en de leesbaarheid van het document, waarvan de impact niet zeer significant is voor de milieudomeinen. Andere wijzigingen of aanvullende analyses vereisten echter grondigere analyses.

In bepaalde gevallen wijkt het aangepaste BBP af van de door de overlegcommissie gevraagde wijzigingen of integreert het de gevraagde elementen niet op identieke wijze. De meeste van deze verschillen stemmen overeen met bijkomende uitdagingen die werden geïdentificeerd t.a.v. de vragen van de overlegcommissie en waarop het BBP een aangepaster en positiever antwoord biedt in termen van impact.

Over 't geheel genomen zijn de geïdentificeerde effecten op het milieu positief op de verschillende domeinen. Op een meer gedetailleerd niveau werden er echter maatregelen ter verbetering van de effecten voorgesteld voor welbepaalde elementen waarvoor de geïdentificeerde effecten minder kwalitatief hoogstaand zijn. Na de door de overlegcommissie gevraagde aanvullende analyses werden er ter conclusie eveneens aanbevelingen geformuleerd.

De aanbevelingen hebben hoofdzakelijk betrekking op de punten waarvoor meer gedetailleerde analyses werden uitgevoerd en die hierna worden voorgesteld: voorschriften voor het Shell-blok (gelegen tussen de Scheutveldstraat, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan), voorschriften voor perimeter A, voorschriften voor de GHV's (Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer), trajecten voor actieve vervoersmodi, groendaken en BCO, industrieel erfgoed, doorlopende woningen en parkeerplaatsen voor fietsen.

Voor het Shell-blok (tussen de Scheutveldlaan, de Orchideeënstraat, de F. Demetskaai en de Vander Bruggenlaan) hebben de voornaamste geanalyseerde elementen betrekking op de inplanting van een overschrijding en de inrichting van een jachthaven. De inplanting van een overschrijding in dit blok blijkt mogelijk en relevant te zijn voor dit blok, maar uit de analyse komt ook naar voren dat andere oplossingen voor de verdeling van de bebouwde oppervlakten mogelijk zijn en dat ze eveneens coherent kunnen zijn met bepaalde elementen van de landschapsvisie voor het kanaal.

Uit de analyse van de inrichting van een jachthaven blijkt enerzijds dat er voor dit kanaaldeel een kleine vraag bestaat in termen van riviertoerisme. De relevantie van een tweede jachthaven in Brussel is niet evident tenzij de tweede een perfecte aanvulling vormt op de 2 andere havens in de buurt (Beersel en B.R.Y.C) en beter gelegen is. In dit kader lijkt Biestebroek een te onderzoeken opportuniteit. Binnen Biestebroek werden er twee locatiealternatieven geanalyseerd, het ene het Shell-blok en het andere de Kop van Biestebroek. Beide blijken technisch haalbaar te zijn, maar dat van de Kop doet afbreuk aan de OGSO-bestemming van dit blok. Op basis van deze vaststelling werd het alternatief op het Shell-blok uitgewerkt, naar aanleiding van de vraag van de gemeente in overeenstemming met het begeleidingscomité. Zo is gebleken dat het pertinent is op dit blok de bouw van een dok voor kleine boten toe te laten op voorwaarde dat er in het bijzonder voor een kwalitatief hoogstaande integratie in de wijk wordt gezorgd en er compenserende ecologische maatregelen worden genomen.

Op het niveau van perimeter A, waarin de zogenaamde Kop van Biestebroek ligt, werden er verscheidene scenario's m.b.t. de dichtheid, de bouwhoogte en de inplanting van de bebouwing geanalyseerd. Uit de analyse van deze scenario's blijkt dat de aan een openbaar onderzoek onderworpen voorschriften van het BBP tot een massieve bebouwing op het blok zouden kunnen leiden. De reductie van de dichtheid, de toename van de toegelaten hoogte en vooral de toename van het aantal overschrijdingen zijn mechanismen die nuttig blijken om de bebouwing van het blok luchtiger te maken. Dit heeft positieve effecten, met name wat het landschap en de bezonning betreft. Na deze analyses werden er voorstellen geformuleerd voor het uitwerken van een flexibeler voorschrift voor dit blok, met positievere effecten op de voornoemde aspecten. Op basis van dit voorstel besloot de gemeente uiteindelijk de voorschriften voor dit blok aan te passen door de voorschriften van het oorspronkelijke BBP te versoepelen en daarbij beperkender te zijn in termen van bouwhoogte en dichtheid dan de in het kader van deze studie gerealiseerde voorstellen.

Wat de trajecten voor actieve vervoersmodi betreft, werd de vraag van de overlegcommissie een onderscheid tussen verplichte en indicatieve trajecten te maken, in het aangepaste BBP geïntegreerd. Uit de analyse van de effecten blijkt dit onderscheid weinig kwalitatieve effecten heeft op stedenbouw en mobiliteit wegens de afname van de kwaliteit van de trajecten voor actieve vervoersmodi en de grote oppervlakte van de betreffende blokken. Op sociaaleconomisch vlak brengt deze wijziging een grote vrijheid met zich mee voor de inrichting van de economische activiteiten op de percelen. De eis m.b.t. het creëren van deze trajecten is echter beperkt in zoverre het grote huizenblokken betreft en het tracé van de trajecten indicatief is.

Voor het blok van de Bergensesteenweg vraagt de overlegcommissie het traject door voornoemd blok te schrappen en opnieuw een doorlopend bouwfront te voorzien. Voor de percelen waarop dit traject betrekking heeft, bestaan er verschillende uitdagingen op het vlak van mobiliteit, behoud van het erfgoed, sociaaleconomische aspecten, enz. Voor mobiliteit en stedenbouw verzwakt het schrappen van dit traject de wens van het BBP de Bergensesteenweg met het kanaal te verbinden door dit laatste sterker in het stedelijke

weefsel te integreren. In het aangepaste BBP blijft het traject uiteindelijk behouden als voorgesteld traject, maar er wordt een doorlopend bouwfront voorzien en bouwhoogten die gelijkaardig zijn aan die van de rest van het blok. Het risico bestaat dus dat het traject niet zal worden gerealiseerd.

De voorschriften voor het GHV werden herzien, voornamelijk m.b.t. de toegankelijkheid, de visuele openingen en de bouwhoogte. De gerealiseerde aanpassingen verfijnen de manier waarop de integratie van de havenactiviteiten in hun stedelijke omgeving wordt beheerd in termen van landschap en verkeer van de actieve vervoersmodi, rekening houdend met de fietsroute en de bestaande activiteiten.

We willen er tot slot op wijzen dat andere belangrijkere gerealiseerde wijzigingen hoofdzakelijk betrekking hebben op ecologische en erfgoedaspecten. Wat het erfgoed betreft, dragen de gerealiseerde wijzigingen bij tot de identificatie en het behoud van de waardevolle elementen. In het kader van bepaalde wijzigingen (groendaken, BCO, enz.) worden er grotere inspanningen gevraagd om de biodiversiteit te bevorderen. Voor andere ecologische of energieaspecten beogen de wijzigingen daarentegen de beperking van de meerkosten of van de eisen verbonden aan de opgelegde elementen (doorlopende woningen en teelaarde voor ondergrondse niveaus).

