



SITE VAN DE HEIZELVLAKTE

**Ontwerp van gedeeltelijke wijzing van het
Gewestelijk Bestemmingsplan**

STUDIE UIGEVOORD DOOR

ARIES Consultant voor de Directie Territoriale Strategie, perspective.brussels

CONTACT

heizel@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine DE BORMAN, Directeur-generaal van perspective.brussels - Naamsestraat 59 – 1000 BRUSSEL.

De hier voorgestelde informatie is enkel ter informatie. Ze hebben geen wettelijk bindende kracht.

Weergave toegestaan met vermelding van de bron.

© 2022 perspective.brussels

SITE VAN DE HEIZELVLAKTE

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van
het Gewestelijk Bestemmingsplan

MILIEUEFFECTENRAPPORT 5/5



Inhoudsopgave

DEEL 4: CONCLUSIES, AANBEVELINGEN EN FOLLOW-UPMAATREGELEN	2
1. VOORSTELLING VAN DE GEKOZEN OPLOSSINGEN EN CONCLUSIES	2
2. AANBEVELINGEN.....	13
3. FOLLOW-UPMAATREGELEN	24
3.1. <i>Toe te passen methode</i>	24
3.2. <i>Indicatoren voor de uitvoering van het project in verband met de socio-economische aspecten</i>	24
3.3. <i>Indicatoren voor de follow-up van de impact van het project</i>	25

PARTIE 4 : CONCLUSIES, AANBEVELINGEN EN FOLLOW-UPMAATREGELEN

1. Voorstelling van de gekozen oplossingen en conclusies

Dit milieueffectenrapport kwam tot stand in het kader van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) op initiatief van de Regering. Deze gedeeltelijke wijziging heeft uitsluitend betrekking op de Heizelvlakte.

De Heizel is dankzij zijn bijzondere historische en erfgoedkenmerken al bijna een eeuw lang een van de uithangborden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en België. De huidige aantrekkingskracht en internationale bestemming zijn reëel, maar onvoldoende gevaloriseerd. Het imago van de Heizel (vooral dan van het Atomium), de kwaliteiten van de stedenbouwkundige compositie en de architecturale kwaliteiten van de Expopaleizen worden onvoldoende benut, gezien het grote toeristische en economische potentieel van de site voor Brussel en voor het imago van de Belgische en Europese hoofdstad.

De Heizel – met zijn 4,5 miljoen bezoekers per jaar – werd dus geïdentificeerd als een gebied waar er voorzieningen kunnen komen die bijdragen aan de verbetering van de internationale reputatie van het Gewest.

Daarom besliste de Brusselse Regering om een grootscheeps project te ontwikkelen om het toeristische potentieel van de Heizelzone aan te zwengelen. Dat project bestaat uit de volgende functies:

- Collectieve voorzieningen;
- Een congrescentrum met een internationale dimensie;
- Een handelscomplex met een gewestelijke dimensie;
- Een recreatiecomplex met een gewestelijke dimensie;
- Een woningencomplex;
- Hotel- en horecafuncties.

Het Gewestelijke Bestemmingsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd op 2 mei 2013 gewijzigd (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 29.11.2013 en 06.12.2013) om onder andere ruimte te maken voor de ontwikkeling van de Heizel als trekpleister voor zakelijk en vrijetijdstoerisme. Het arrest van de Raad van State van 7 december 2015 vernietigt dit besluit voor wat betreft het gebied van gewestelijk belang (GGB) nr. 15 – Heizel (inclusief het stedenbouwkundige voorschrift 18, omdat dit betrekking heeft op het voornoemde GGB nr. 15 – Heizel).

Naar aanleiding van dit arrest heeft de Regering het voornemen om over te gaan tot de herbestemming van het gedeelte van de wijziging van het GBP dat werd geannuleerd. Daartoe heeft ze een ontwerp tot wijziging van het GBP opgesteld en een milieueffectenrapport (MER) opgemaakt van dit ontwerp tot wijziging van het plan zoals voorgeschreven in bijlage C van het BWRO. Deze gedeeltelijke wijziging van het plan werd op 06.07.2017 door de Regering aangenomen (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 17.07.2017 en 03.08.2017).

Een arrest van de Raad van State van 6 maart 2020 annuleerde dit besluit vervolgens voor de tweede keer voor wat betreft het gebied van gewestelijk belang (GGB) nr. 15 – Heizel (inclusief het stedenbouwkundige voorschrift 18, omdat dit betrekking heeft op het voornoemde GGB nr. 15 – Heizel).

De Regering is van plan de geannuleerde wijziging van het GBP opnieuw te herzien. Meer bepaald wenst zij in het aan te nemen ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP de creatie van het GGB nr. 15 te bevestigen. Het deel van voorschrift 18 dat betrekking heeft op het GGB nr. 15 is echter niet meer opgenomen in het onderhavige ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP. Dit element wordt derhalve niet geanalyseerd in het MER.

Het door de Regering opgestelde ontwerpplan, waarop dit verslag betrekking heeft, voorziet in de herbestemming van de betrokken perimeter tot GGB. Het voorgestelde programma voor het GGB, waarop deze analyse betrekking heeft, luidt als volgt:

"GGB 15 – Heizel

§ 1. Dit gebied is bestemd voor voorzieningen van collectief belang of openbare diensten, handelszaken, woningen, hotelinrichtingen, kantoren en groene ruimten.

De oppervlakte bestemd voor groene ruimten is minimaal 7 ha.

Er moeten ruimten gereserveerd worden voor het openbaar vervoer, met inbegrip van de ontwikkeling van de traminfrastructuren en de realisatie van een stelplaatsinfrastructuur.

De stedelijke structuur van het geheel beoogt opnieuw een gemengde wijk te creëren, en de capaciteit voor voetgangers en fietsers van de site te verhogen.

Uit het hoofdstuk over de bestaande toestand op sociaal en economisch gebied blijkt het belang van deze programmatische ambitie, met name op domeinen als toerisme, handel en huisvesting. Het hoofdstuk brengt de volgende punten onder de aandacht:

- Het belang van de toeristische en evenementensector voor de gewestelijke economie, en met name de noodzaak, als we willen dat Brussel toeristisch gezien tot de aantrekkelijke Europese steden blijft behoren, om een congrescentrum met een capaciteit van 5.000 plaatsen te creëren, alsmede de hotelinfrastructuur die met deze congresactiviteit gepaard gaat en die het mogelijk maakt het aantal overnachtingen in Brussel op te voeren.
- De zwakte van het huidige commerciële aanbod in België en in het bijzonder in het noordwesten van Brussel.
- De demografische groei die Brussel de laatste jaren heeft doorgemaakt, en die heeft geleid tot een duidelijke behoefte aan woningen en bijbehorende voorzieningen (schoolvoorzieningen, recreatie, sociale voorzieningen en zorgvoorzieningen, enz.).

Het door de Regering gewenste programma voor de bestudeerde perimeter kan niet volledig worden gerealiseerd in het kader van de huidige bestemming van de Heizelvlakte, wat de huidige procedure voor een gedeeltelijke wijziging van het GBP rechtvaardigt. Deze ambitie werd bovendien ontwikkeld in het kader van een masterplan dat is uitgewerkt door de Stad Brussel, eigenaar van de site. Dit masterplan is opgesteld om de ambitie voor het gebied nauwkeurig te omschrijven en zo een kader te bieden voor de projecten die er zullen worden ontwikkeld.

In dit milieueffectenrapport is dit gedetailleerde programma gebruikt als basis voor de ontwikkeling van de programmatische hypothesen en voor een nauwkeurigere dimensionering van de effecten van het ontwerpplan.

In het verslag worden de situeringsalternatieven beoordeeld voor die elementen van het programma die van aanzienlijke invloed zijn op de organisatie en het functioneren van de site en waarvan sommige een wijziging van de bodembestemmingen vereisen. De situeringsalternatieven moeten **"redelijke" alternatieve oplossingen zijn, met andere woorden oplossingen waarmee enerzijds de doelstellingen kunnen worden bereikt die aan het plan zijn toegewezen door de instantie die verantwoordelijk is voor de uitwerking ervan, en die anderzijds binnen het materiële en geografische bevoegdheidsdomein van deze instantie vallen**¹.

Er zijn vier doelstellingen toegewezen aan het plan. Drie specifieke programmatische elementen, die aansluiten bij de ambitie van de Regering en toelaatbaar zijn in het kader van het ontwerpplan, zijn getoetst:

¹ Europese Commissie, Uitvoering van Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, 2003, punt 5.13.

1. Winkelcentrum (van meer dan 72.000 m² GLA);
2. Congrescentrum (5.000 plaatsen);
3. Recreatie- en vrijetijdscentrum.

De hypothesen op het vlak van het programma voor het ontwerp van GGB stellen echter ook een betrekkelijk hoge drempel vast voor de oppervlakte voor woningen, waardoor op dit punt de rechtstoestand wordt gewijzigd die voortvloeit uit het GBP, dat zich beperkt tot het toestaan van deze bestemming in een gebied voor voorzieningen van collectief belang en van openbare diensten. Gezien deze mogelijkheid wordt de huisvestingsfunctie ook geïntegreerd in de programmatische elementen die het voorwerp uitmaken van situeringsalternatieven.

De andere programmatische elementen die binnen de perimeter van het ontwerp van plan vallen en deel uitmaken van de ambitie van de Regering, zijn om ten minste één van de onderstaande redenen niet in de analyse opgenomen:

- de schaal van de gewenste ontwikkeling van deze bestemmingen is beperkt. De voor deze bestemmingen bestemde oppervlakken zijn bijgevolg niet groot genoeg om de globale effecten die door de geplande functies gegenereerd worden (bv. hotelfunctie, kantoren) significant te beïnvloeden;
- hun aard kan *a priori* geen ongunstige impact hebben op het milieu (bv. groene ruimte).

De alternatieve locaties zijn in eerste instantie geselecteerd op basis van hun bereikbaarheid en ontwikkelingspotentieel. Tien locaties zijn geschikt bevonden om plaats te bieden aan de ambitie van het programma. Van deze tien locaties werden er uiteindelijk drie geselecteerd na een eerste effectenbeoordeling. Over die drie sites werd een nauwkeurige effectenanalyse opgesteld op de verschillende milieudomeinen.

Die drie sites zijn: Bordet, Kunst-Wet - Maalbeek (enkel voor het congrescentrum) en de Heizel.

Op stedenbouwkundig vlak. De uitvoering van het programma leidt tot een sterke stijging van de dichtheid in vergelijking met de bestaande situatie in de drie geanalyseerde locaties. De stijging is echter aanzienlijk sterker in de sites Bordet en Kunst-Wet - Maalbeek.

De vestiging van het programma op de Heizelsite blijkt coherent ten opzichte van de bestaande belangrijkste functies in het gebied (grote voorzieningen en handelszaken). Voor de sites Bordet (een overgangsgebied tussen een weefsel van woningen en een weefsel van economische activiteiten) en Kunst-Wet - Maalbeek (een wijk die volledig toegespitst is op kantoren), blijkt de integratie van het Programma minder coherent, hoewel dit de mogelijkheid biedt om ambities op gewestelijk niveau uit te tekenen (identiteit voor de wijk, functionele gemengdheid ...).

Op erfgoedkundig vlak. De uitvoering van het programma in de drie geanalyseerde sites zal geen rechtstreekse impact hebben op eender welk erfgoedelement met een wettelijke waarde.

Op het vlak van mobiliteit. De drie alternatieve locaties zullen een toename zien van de verkeersstromen in vergelijking met de bestaande toestand. Deze bijkomende stromen zullen als belangrijkste gevolg hebben dat de druk op de bestaande mobiliteitsinfrastructuur zal toenemen.

Wat de fietsinfrastructuur betreft is de aanwezige infrastructuur rond de drie sites toereikend om de fietsersstromen als gevolg van de tenuitvoerlegging van het programma op te vangen. Voor de sites Bordet en Kunst-Wet - Maalbeek beschikken de wegen in de omgeving van de vestigingssites over afgescheiden fietspaden, zodat deze bestaande infrastructuur de veiligheid van de fietsers garandeert. Wat de Heizelsite betreft, betekent de aanwezigheid van gemarkeerde fietspaden in het grootste deel van het GGB dat de veiligheid van de fietsers mogelijk niet gegarandeerd is en dit aanbod is momenteel dus niet aangepast aan de stromen die verwacht worden na de tenuitvoerlegging van het specifieke programma. Verbeteringen van de fietsinfrastructuur zullen dan ook noodzakelijk zijn.

Wat het openbaar vervoer betreft zal de impact van de tenuitvoerlegging van het programma op het netwerk beperkt blijven voor het alternatief Kunst-Wet - Maalbeek. Dit in verband met het beperktere programma voor

dit alternatief en de betere toegankelijkheid van de site. Wat de alternatieven Heizel en Bordet betreft (die dezelfde programmatie hebben) is het alternatief Bordet momenteel minder goed toegankelijk met het openbaar vervoer. De impact op het netwerk zal dus groter zijn voor dit alternatief dan voor het Heizelalternatief. We kunnen echter opmerken dat de geplande bouw van het metrostation Bordet deze toegankelijkheid heel erg zal verbeteren en deze vaststelling dan ook mogelijk zal relativeren.

Wat het autoverkeer betreft zal de tenuitvoerlegging van het programma voor de alternatieven Heizel en Bordet leiden tot een beduidende toename van het autoverkeer. De tenuitvoerlegging van het programma zal de bestaande weginfrastructuur dan ook sterk belasten. Voor het alternatief Heizel zal de bestaande infrastructuur aangepast moeten worden. De directe nabijheid van de Ring en de A12 zijn troeven die het Gewest zal kunnen benutten door de aansluitingen op deze infrastructuren te verbeteren. Wat het alternatief Kunst-Wet - Maalbeek betreft, zal de toename van de autoverkeersstromen minder sterk zijn dan voor de andere twee alternatieven. De tenuitvoerlegging van het specifieke programma 'congrescentrum' zal een beperkte stijging van het autoverkeer meebrengen voor deze site.

Wat de parkeermogelijkheden betreft, voor het alternatief Heizel, is de aanwezigheid van zo'n 14.500 parkeerplaatsen buiten de openbare weg in theorie voldoende om te voldoen aan de volledige vraag naar parkeergelegenheid die gegenereerd wordt door de tenuitvoerlegging van het programma. Deze vraag bedraagt maximaal 8.000 plaatsen in het weekend. Het huidige parkeeraanbod op de site Bordet is dan weer beperkt. Deze site wordt immers gekenmerkt door een gebrek aan openbare parkings, kleine private parkings en een beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen langs de openbare weg. De huidige parkeerinfrastructuur zal dus niet kunnen voldoen aan deze vraag. Voor Bordet moet dus een uitbreiding van het parkeeraanbod gepland worden. Voor het alternatief Kunst-Wet - Maalbeek is de behoefte aan parkeermogelijkheden beperkt tot ongeveer 1.000 plaatsen en dit hoofdzakelijk voor de woningen. Dit aanbod voor de woningen zal beheerd moeten worden binnen een nieuwe parkingstructuur buiten de openbare weg. Voor het alternatief Kunst-Wet - Maalbeek zijn er ook twee openbare parkeerterreinen beschikbaar op de site. Dit openbare aanbod zal gebruikt kunnen worden door de bezoekers van het congrescentrum en de woningen.

Op het vlak van milieu.

Wat de geluids- en trillingsomgeving betreft werd er geen te beschermen comfortzone afgebakend binnen de vestigingsperimeters. Geen van de bouwblokken vertoont functies die gevoelig zijn voor geluid. Toch, en dit geldt voor de drie alternatieven, bestaan de aangrenzende bouwblokken van de vestigingsperimeter uit woningen en die zijn bijgevolg gevoelig voor geluid. Wat de geluidsomgeving betreft waarin het specifieke programma gevestigd is, in het kader van de alternatieven Bordet en Kunst-Wet - Maalbeek, wordt de geluidsomgeving gekwalificeerd als lawaaierig en dit zal een impact hebben op de volledige vestigingsperimeter. Wat de Heizel site betreft, kan de geluidsomgeving ook gekwalificeerd worden als lawaaierig aan de randen van het GGB, maar als eerder rustig in het centrum van het GGB. Kortom, met betrekking tot het thema geluid wordt geen enkele van de drie alternatieve locaties gekenmerkt door de aanwezigheid van functies die gevoelig zijn voor geluid binnen de perimeter, terwijl de geluidsomgeving als lawaaierig gekwalificeerd kan worden in het kader van de drie alternatieven. Er is dus geen kennelijk verschil tussen deze drie alternatieven wat dit thema betreft. We wijzen echter op de aanwezigheid van het Koning Boudewijnstadion op de Heizel dat een bron van geluid vormt tijdens de activiteiten en waarmee rekening moet worden gehouden bij de planning van de specifieke beoogde functies.

Wat de thema's water en bodem betreft hebben de sites Heizel en Bordet eenzelfde ondoorlaatbaarheidspercentage van circa 60%. Zoals de situatie er nu voorstaat, is de site Kunst-Wet - Maalbeek vrijwel volledig ondoorlaatbaar. Wat de bodem betreft, vertoont geen van de drie alternatieven tekenen van storende vervuiling, terwijl de bodems binnen de drie vestigingsperimeters een lage fysisch-chemische kwaliteit hebben. Enkel de vestigingsperimeter op de site Bordet heeft als bijzonder kenmerk een 'industriële' gevoeligheidsgebied (in het oosten). Het programma van dit alternatief voorziet dan ook in een strikter gevoeligheidsgebied op deze plek, waardoor de conclusies van de bodemonderzoeken in dit gebied bijgewerkt zullen moeten worden. Kortom, het feit dat de site Kunst-Wet - Maalbeek in de bestaande toestand zo goed als volledig ondoorlaatbaar is en dat ook de fysisch-chemische kwaliteit van de bodem er laag is, betekent dat de tenuitvoerlegging van het specifieke programma slechts een heel beperkte negatieve impact zal hebben voor de thema's water en bodem voor deze site. De tenuitvoerlegging van de programmering op deze site zal dus enkel maar een opportuniteit zijn om de huidige situatie te verbeteren. De sites Heizel en Bordet vertonen momenteel

dan weer een zekere doorlaatbaarheid. Met het oog op de dichtere bebouwing die de tenuitvoerlegging van het specifieke programma meebrengt, zal de tenuitvoerlegging van dit programma dan ook mogelijk leiden tot een toename van de ondoorlaatbaarheid van de site voor deze alternatieven.

Wat de fauna en flora betreft is geen van de drie sites van bijzonder belang voor het groene netwerk of het ecologische netwerk. Wat de BAF+ betreft, heeft de site van de Heizel de hoogste BAF+, gevolgd door de site Bordet en tot slot de site Kunst-Wet-Maalbeek, die een BAF+ van bijna nul heeft. Toch is deze BAF+ relatief laag voor elke overwogen site. Kortom, de BAF+ van bijna nul op de site Kunst-Wet - Maalbeek betekent dat de tenuitvoerlegging van het specifieke programma slechts een heel beperkte impact zal hebben voor het thema fauna en flora voor deze site. De tenuitvoerlegging van de programmering op deze site zal dus enkel maar een opportuniteit zijn om de huidige situatie te verbeteren. De huidige situatie op de sites Heizel en Bordet vertoont dan weer een potentieel aan biodiversiteit, ook al is dit klein. Het is dan ook niet uitgesloten dat de vestiging van dit specifieke programma een impact zal hebben op het potentieel aan biodiversiteit van deze sites, hoewel deze impact redelijk beperkt zal zijn.

Wat betreft de effectenanalyse op de Heizel site onderzoekt dit rapport:

- de gevolgen van de ontwerpwijziging van het GBP door de opnemings van een GGB in de door de Regering voorgestelde perimeter;
- de gevolgen van het behoud van de huidige bestemmingen in de perimeter waarvoor een wijziging wordt voorgesteld (nulalternatief);
- alle bestaande bestemmingen in het GBP met betrekking tot het programma, wat heeft geleid tot de ontwikkeling van een bestemmingsalternatief als "sterk gemengd gebied" voor de bestudeerde perimeter (alternatief 1);
- de effecten van de verschillende bereikbaarheidschema's voor het ontwerp van GGB. In de nabijheid van de perimeter van het ontwerp van GGB worden immers verschillende infrastructuurprojecten (wegen, openbaar vervoer) ontwikkeld, die het ontwerp van GGB mogelijk kan benutten.

Wat de **effecten van het ontwerp van GGB** betreft, zal de voorgestelde ambitie voor de studieperimeter resulteren in de hieronder beschreven significante effecten.

De analyse van de effecten van het GGB-project op **sociaal en economisch gebied** toont een synergie tussen de voorgestelde functies en de bestaande functies die onderling kunnen worden versterkt. Deze synergie zou het dus mogelijk kunnen maken om te beantwoorden aan de ambities nagestreefd door de Regering op het vlak van de ontwikkeling van het gebied.

De creatie van woningen maakt het mogelijk tegemoet te komen aan een vastgestelde behoefte en de randverstedelijking, die veel meer middelen vergt, te beperken.

De congresinfrastructuren, de ontspannings- en culturele infrastructuur laten toe om de aantrekkingskracht van de site te verhogen en te beantwoorden aan de ambitie van nationale en internationale uitstraling van het centrum. We herinneren er wel aan dat toerisme, vrijetijdsbesteding en culturele activiteiten bijzonder hard zijn getroffen door de COVID-19-pandemie. Deze pandemie heeft het vroegere evenwicht dat de werking van deze sectoren verzekerde, verstoord. Het is onmogelijk te voorspellen hoe deze evenwichten zullen worden hersteld, maar het is waarschijnlijk dat er blijvende veranderingen zullen optreden. In het ontwerpplan moet rekening worden gehouden met die onzekerheid om de huidige en toekomstige activiteiten van de Heizelvlakte de nodige speelruimte te geven om zich in een veranderde sociale en economische omgeving te kunnen herpositioneren.

De omvang van de beoogde handelsvoorziening zal van dien aard zijn dat ze de bestaande evenwichten wijzigt en zoals elke verandering van evenwicht zal dit onvermijdelijk leiden tot aanpassingen van het handelsaanbod vóór er een nieuw evenwicht wordt bereikt. Sommige segmenten zullen er voordeel uit halen, andere zullen eronder lijden. De toeristische ambitie van de site zal trouwens worden versterkt door de creatie van een kwaliteitsvolle commerciële voorziening.

Het aantal beoogde handelszaken is aanzienlijk. Het commercieel centrum heeft een totale GLA van 72.000 m², d.w.z. 112.000 m² vloeroppervlakte in de zin van het GBP. Daarnaast zijn er nog de horeca (11.500 m²), de bioscoop (28.700 m²) en de recreatie (24.800 m), wat ook handelszaken zijn in de zin van het GBP. De totale oppervlakte voor handelszaken zal maximaal 177.000 m² bedragen.

De ambitie van de Regering voor deze functie is zeer hoog en de bereikte drempels voor de verschillende commerciële sectoren (commercieel centrum, recreatie, bioscoop en horeca) zijn voldoende om de gewenste hoofdstedelijke dimensie te verwezenlijken. Het lijkt noodzakelijk om ruimte te laten voor verandering van het evenwicht tussen deze verschillende sectoren. De voor het commercieel centrum bestemde oppervlakten moeten volgens ons niet worden verhoogd, maar de horeca en de vrijetijdsactiviteiten zouden meer oppervlakte in beslag kunnen nemen, oppervlakte die oorspronkelijk bestemd was voor de zogenaamde "klassieke" handelszaken van het commercieel centrum. Bovendien is de handel een functie die zich zeer snel ontwikkelt. In dit stadium van het plan kunnen op basis van de oppervlakte die voor deze functie is gereserveerd geen voorspellingen worden gedaan over het uiteindelijke aantal winkels dat er wordt gevestigd. De ambities zijn duidelijk en vooralsnog weerspiegelen de in het MER gedane hypothesen een geloofwaardige en haalbare situatie. Dat neemt niet weg dat rekening gehouden moet worden met aanpassingen, vernieuwingen en ontwikkelingen in de sector. In het ontwerpplan moet met deze dynamiek rekening worden gehouden.

De overige functies van schoolinfrastructuur en hotelstructuren beantwoorden aan een vastgestelde lokale behoefte.

Het programma dat de ambitie van het ontwerp nauwkeurig beschrijft, zou moeten leiden tot de creatie van 2.446² banen op de site.

Wat de gevolgen van het ontwerp van GGB voor de **stedenbouw, het erfgoed, het landschap en de materiële activa** betreft, maakt de wijziging van het GBP het mogelijk een gemengde ontwikkeling tot stand te brengen, zoals de Regering wenst. De verwezenlijking van deze ambitie impliceert derhalve de mogelijkheid om de voorgestelde nieuwe functies te ontwikkelen die momenteel niet in het gebied aanwezig zijn. In termen van dichtheid zou de verwezenlijking van deze ambitie moeten resulteren in een V/T-verhouding van 1,3. Merk op dat de aard van de functies en de voorgestelde dichtheid zouden moeten leiden tot de oprichting van gebouwen met hoge bouwprofielen en een grote grondinname.

De herontwikkeling van het gebied in het kader van het bestudeerde programma zou een positief effect moeten hebben op de omliggende wijken, aangezien de creatie van woningen en functies de aantrekkingskracht van het gebied zal verhogen. De integratie van het project, de architecturale kwaliteit ervan en de te plannen herinrichting van de openbare ruimte moeten dit positieve effect concretiseren door middel van samenhangende keuzes die niet afhangen van de ruimtelijke ordening, maar van een latere fase van de uitvoering.

Het stedelijke landschap zal positief worden beïnvloed door de verwezenlijking van de projecten die voortvloeien uit de herbestemming van de site. In de perimeter bevinden zich momenteel immers grote open ruimten met weinig bebouwing, die soms worden ingenomen door grote esplanades en parkeerterreinen in de openlucht, en waar vegetatie aanwezig is. Deze ruimten hebben momenteel een geringe landschappelijke kwaliteit, die waarschijnlijk zal verbeteren dankzij het ontwerpplan.

De bestudeerde perimeter is verbonden met een zeer actuele historische en erfgoedcontext, die met name wordt gekenmerkt door de wereldtentoonstellingen die in Brussel hebben plaatsgevonden. Ook de sportgeschiedenis van de hoofdstad is nauw verbonden met de site. De stedelijke ontwikkeling van de site zal waarschijnlijk een invloed uitoefenen op deze elementen en verdient het op dit specifieke kenmerk te worden gebaseerd.

Wat de gevolgen voor de **mobiliteit** betreft, genereert het ontwerpplan een zeer grote vraag naar verplaatsingen.

Het aantal verplaatsingen per fiets wordt geraamd op 3.000 per dag in de week en bijna 3.300 per dag op zaterdag. Op het spitsuur vertegenwoordigt dat een totaal van 270 fietsbewegingen/uur in de week en iets

² In de veronderstelling dat het stadion behouden blijft.

minder dan 400 op zaterdag. Deze behoeften aan verplaatsingen per fiets zullen dus groot zijn en vereisen de inrichting van een voldoende uitgebouwde specifieke infrastructuur rond het project. De intensiteit van de fietsstroom, die in de relatief nabije toekomst zeer waarschijnlijk nog zal toenemen, vereist de aanleg van afgescheiden fietspaden op de drukste verkeersassen.

De vraag naar openbaar vervoer is ook erg hoog, met op weekdays (met de vrijdag als de drukste dag) een vraag van ongeveer 37.900 ritten per dag. Op zaterdag daalt de vraag lichtjes tot ongeveer 33.350 ritten. Met uitzondering van de zeer specifieke activiteitenmomenten van het Koning Boudewijnstadion, dat alleen al een groot deel van de capaciteit opslokt, levert de werking van de activiteiten van het GGB in combinatie met de bestaande activiteiten op de Heizelvlakte (handelsbeurzen) geen bijzondere problemen op.

Wat het wegverkeer betreft, worden op vrijdag (drukke periode tijdens de week) 43.544 bewegingen uitgevoerd met voertuigen en tijdens de spits zijn dat ongeveer 4.370 voertuigen per uur tussen 17 en 18 uur en tussen 19 en 20 uur. Op zaterdag stijgt het aantal voertuigen naar 64.180 voertuigen per dag en 6.807 voertuigen tijdens de spits tussen 16 en 17 uur. De stromen naar en van het bestudeerde gebied zijn omvangrijk. De stromen tijdens de spitsuren zijn zeer groot en zullen nieuwe capaciteitsbehoeften genereren, waarop moet worden geanticipeerd en die moeten worden georganiseerd.

De vraag naar parkeerplaatsen loopt tijdens de week op tot 4.700 parkeerplaatsen, waarvan 40% verband houdt met de commerciële functies en nog eens 40% met de voorzieningen. Op zaterdag is er vraag naar ongeveer 8.080 parkeerplaatsen, waarvan er 5.350 nodig zijn voor de commerciële functie en ongeveer 1.930 voor de voorzieningen.

De bereikbaarheid en de parkeergelegenheid vormen dus een centrale uitdaging voor de uitvoering van het plan en er moeten oplossingen worden uitgewerkt om het programma in goede omstandigheden te laten functioneren en tegelijkertijd de gevolgen voor het milieu en de omliggende wijken te beperken. Meerdere projecten bevinden zich in verschillende ontwikkelingsfasen. Niet alle projecten hebben in de eerste plaats tot doel de Heizelvlakte te verbeteren, maar zij maken toch duidelijk deel uit van de gewenste oplossing.

Rekening houdend met deze verschillende projecten zijn vier contrasterende bereikbaarheidsschema's vastgesteld.

Schema 1 komt overeen met de bestaande toestand.

Schema 2 houdt rekening met de verbindingsweg zoals die oorspronkelijk door Brussels Expo was ontworpen en die parking C met de voorzijde van de paleizen verbindt en daarbij onder de Romeinsesteenweg loopt.

Schema 2bis is een variant op schema 2, waarbij de verbindingsweg niet langer onder de Romeinsesteenweg loopt, maar uitkomt op de Romeinsesteenweg.

Voor die beide schema's wordt ervan uitgegaan dat het project om de A12 om te vormen tot een stadsboulevard zal worden uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor het tramproject om de lijnen 9, 7 en 3 door te trekken via de as Esplanade-Miramar-Keizerin Charlotte. Beide projecten bevinden zich immers bijna in de fase van aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning.

In schema 3 wordt ervan uitgegaan dat de verbindingsweg niet wordt aangelegd en dat de belangrijkste toegang tot de Heizelvlakte via de A12 verloopt. Het project voor de ontwikkeling van de stadsboulevard maakt eveneens deel uit van dit schema, evenals de tram op Esplanade-Miramarlaan-Keizerin Charlottelaan. Dit schema behelst een uitbreiding van de autocapaciteit van de A12 naar het GGB. Deze capaciteitsverhoging omvat de aanleg van een eenrichtinglus rond het Trade Mart-terrein en de verbreding van Keizerin Charlottelaan. Op die manier is het mogelijk voldoende wegbreedte te reserveren om twee voertuigen tegen lage snelheid naast elkaar te laten rijden.

Vanuit mobiliteitsoogpunt blijkt uit de analyse van de modellen duidelijk dat de uitvoering van het ontwerpplan, in combinatie met de evenementenactiviteit van de vlakte, op een groot aantal trajecten van het bestudeerde wegennet tot gespannen situaties zal leiden. Zonder maatregelen om de stromen te beheren of te regelen zal het risico op verzadiging erg hoog zijn tijdens de spitsuren. In dit verband zijn er optimaliseringsmaatregelen bestudeerd om de vier bereikbaarheidsschema's te verbeteren en de problemen ervan op te lossen, teneinde

functionele en organisatorische voorwaarden voor te stellen die de bereikbaarheid van de vlakte zullen garanderen.

We wijzen ook op het belang van de locatie van parkeergebieden, die de stroom van voertuigen duidelijk sturen. Die locatie legt doeltreffende verbindingen op tussen deze parkeergebieden en de eindbestemmingen binnen de Heizelvlakte. In perioden van grote activiteiten (in dit hoofdstuk bestudeerde scenario's) worden twee belangrijke parkeerterreinen geactiveerd: parking C en het parkeerterrein dat is gepland in het kader van de ontwikkeling van het GGB. De andere parkeerzones blijven actief, maar de polarisering van de stromen wordt vooral teweeggebracht door parking C en het GGB. Het doeltreffende gebruik van deze parkeerterreinen en hun toegangsvoorwaarden zijn bijgevolg structurend voor de volledige werking van de Heizelvlakte.

Om de werking van de vlakte te garanderen, worden verschillende toegangso oplossingen overwogen. Deze oplossingen zijn niet noodzakelijk de enige en de tijd van de uitvoering van het ontwerpplan moet worden benut opdat de evoluties die zich op het gebied van de mobiliteit voordoen, duidelijker worden en oplossingen of kansen bieden. Het is niettemin duidelijk, en de analyses tonen dit aan, dat bereikbaarheidsmaatregelen die de werking op korte termijn garanderen, een voorwaarde moeten vormen voor het ontwerpplan. Deze werking moet kunnen evolueren en de lijst van de voorgestelde maatregelen en de volgorde waarin zij zouden moeten worden uitgevoerd, zijn noch definitief noch uitputtend.

Het behoud van de huidige toestand (schema 1) vereist krachtige maatregelen om de voertuigenstroom hoofdzakelijk naar parking C en naar het GGB te leiden. Dit houdt in dat het gebruik van afrit 8 van de Ring en de A12 drastisch moet worden beperkt om de stromen te verleggen naar afrit 7a van de Ring. Dit betekent ook dat er (fysieke en/of organisatorische) middelen moeten komen om de voetgangers van en naar parkeergarage C te leiden. Volgens de evaluaties zijn er tijdens de piekuren ongeveer 5.000 voetgangers per uur. Desondanks moeten verschillende maatregelen worden genomen om de goede werking van de wegen te garanderen: verwijdering van de parkeerplaatsen op de as Esplanade-Miramar-Keizerin Charlotte om de rijbaan te verbreden, beperking van het verkeer op de Magnoliaaan.

De aanleg van de verbindingsweg in een tunnel onder de Romeinsesteenweg biedt doeltreffende oplossingen op het gebied van bereikbaarheid. De capaciteit van de weg en de isolatie van het verkeer in verband met het GGB vanaf parking C is een voordeel dat de andere schema's niet hebben. Samen met de aanleg van de stadsboulevard vormt schema 2 een doeltreffende combinatie. Er zijn echter optimaliseringsmaatregelen nodig om de werking tijdens de spits te garanderen: beperking van het gebruik van afrit 8 van de Ring en verlegging van het verkeer naar afrit 7a. De aanwezigheid van de verbindingsweg beperkt de verkeersstroom op de as Esplanade-Miramar-Keizerin Charlotte en zorgt voor een goede uitvoering van het tramproject op deze plaats.

De oplossing om de verbindingsweg te laten aansluiten op de Romeinsesteenweg levert geen echte toegevoegde waarde op, integendeel. Om die verbindingsweg goed te laten functioneren, moet op de Romeinsesteenweg een volwaardige kruising met verkeerslichten worden gecreëerd, waardoor het verkeer op de steenweg verzadigd raakt. Het slecht functioneren van de verbindingsweg in deze configuratie leidt bovendien tot een verschuiving van de stromen naar de as Esplanade-Miramar-Keizerin Charlotte, wat niet wenselijk is voor deze ruggengraat van de Heizelvlakte, die aan landschappelijke kwaliteit moet winnen. De optimaliseringsmaatregelen verbeteren de situatie zonder de problemen evenwel afdoende op te lossen. Een verhoging van de autocapaciteit van de Keizerin Charlottelaan is nodig om deze oplossing te ondersteunen.

De concentratie van de toegangen tot de Heizelvlakte impliceert inrichtingen. De aanleg van een lus rond de Trade Mart via Esplanade-Miramar-Eeuwfeestlaan-Atomiumlaan-Madridlaan en de verbreding van de rijbaan op de Keizerin Charlottelaan om op dit punt een tweerichtingsweg te creëren. Ondanks deze wijzigingen in de verkeersregeling blijft het op de as Esplanade-Miramar-Keizerin Charlotte zeer druk tijdens de verkeerspieken. Hoewel deze oplossing vanuit het oogpunt van de mobiliteit aanzienlijke verbeteringen oplevert ten opzichte van de bestaande toestand, blijken er andere knelpunten te zijn. De doortocht van voertuigen over de Eeuwfeestlaan verandert het majestueuze karakter van de laan en het uitzicht op het Atomium en Paleis 5 en de doortocht van een intense verkeersstroom over de Atomiumlaan is niet wenselijk voor de rust in het park dat door de laan wordt doorkruist en voor de gewenste sfeer.

De bereikbaarheidschema's kunnen in stappen worden uitgevoerd om op termijn tot de beste oplossing te komen. Het is duidelijk dat de aanleg van de A12 als stadsboulevard een oplossing is die kan worden uitgevoerd,

ongeacht de andere oplossingen die worden toegepast. De concentratie van de stromen aan één kant en de aanleg van het lineaire park en de fietspaden zoals bepaald in het project van Brussel Mobiliteit is in alle gevallen een verbetering. De aansluitingen met de Madridlaan en de Esplanade zijn ook oplossingen die moeten worden uitgevoerd.

In afwachting van een gunstige beslissing over de verbindingsweg en de ondertunneling ervan onder de Keizerin Charlottelaan, zullen de bestaande toegangswegen worden gebruikt. Er kunnen oplossingen worden ingevoerd om het verkeer te optimaliseren. Het opheffen van het parkeren op de Keizerin Charlottelaan om deze plaats meer ruimte te geven, de systematische versterking van het gebruik van de parking C, de organisatie van de bewegingen tussen parking C en de voorzijde van de Paleizen zijn doeltreffende maatregelen die op zeer korte termijn kunnen worden ingevoerd.

Het tramproject en het fietspadenproject ondersteunen de bereikbaarheid van de Heizelvlakte op een zeer efficiënte manier.

Tot slot moet er op termijn worden voorzien in een nieuw parkeeraanbod aan de kant van de A12. Een derde parkeerzone op deze plaats zou een gunstige aanvulling vormen op het parkeeraanbod van parking C en het in het GGB geplande parkeerterrein. Deze drie parkeerterreinen zouden in dit geval toegangspunten vormen die het binnenste van de Heizelvlakte vrij zouden maken van bestemmingsverkeer.

Wat de gevolgen van het project voor het **water** betreft, kan een toename van de ondoordringbaarheid van de site worden verwacht. Gezien de huidige verzadiging van het rioleringsnet moet worden voorzien in stormbekkens van voldoende afmetingen. Het afvoeren van regenwater naar het bovengrondse netwerk lijkt haalbaar en wordt daarom als prioriteit aanbevolen. Als dit technische project niet haalbaar is, moet, waar mogelijk, de voorkeur worden gegeven aan infiltratie.

Op het gebied van **flora en fauna** zal het project gevolgen hebben voor de bestaande groene ruimten als gevolg van de toegenomen verstedelijking van de site. De voorschriften van het GGB leggen op dat 7 hectare aan groene ruimten moet worden gehandhaafd, wat vergelijkbaar is met de bestaande feitelijke en juridische oppervlakte binnen de perimeter. In het ontwerpplan wordt niet gespecificeerd of die ruimten in volle grond moeten zijn. De voorschriften vereisen dus niet dat de bestaande parkgebieden worden behouden. In de projecten zullen de groene ruimten zich waarschijnlijk gedeeltelijk op daken bevinden en bijgevolg een vrij gering ecologisch potentieel hebben. Evenmin vereisen de voorschriften de instandhouding van de ecologische verbinding die ten zuiden van het GGB is vastgesteld. Er wordt een aanbeveling gedaan om de doeltreffendheid van deze verbinding te waarborgen.

De effecten van de ontwerpwijziging van het GBP op andere milieugebieden worden in dit rapport beschreven, ze hebben met name betrekking op de luchtkwaliteit, de geluidsomgeving, de gezondheid en de afvalproductie in verband met de bouwplaats.

Het "nulalternatief" wordt in twee scenario's uitgewerkt, enerzijds in een "trendscenario" van handhaving van de huidige activiteiten in samenhang met een verdichting van de perimeter door functies die in het GBP zijn toegestaan (alternatief OA) en anderzijds in een "renovatiescenario" waarin een volledige renovatie van de bestudeerde site wordt voorgesteld in het kader van de huidige bestemmingen en de inplanting van nieuwe voorzieningen en woningen (alternatief OB). De effecten van deze twee alternatieven zijn in dit rapport ook onderzocht.

De gevolgen van het nulalternatief voor de mobiliteit zullen niet erg verschillen van de situatie zoals we die momenteel vaststellen. De ontwikkeling van huisvesting en voorzieningen zal nieuwe verplaatsingen genereren, maar die zullen geen problemen opleveren voor de vervoersnetten.

Uit de analyse van de sociale en economische effecten van het nulalternatief blijkt dat dit alternatief zou moeten leiden tot het scheppen van 9 tot 245 banen op de site in het geval van alternatief 0A en van 753 tot 950 banen in het geval van alternatief 0B. In beide bestudeerde gevallen blijft het huisvestingspotentieel behouden en kan dus in de bestaande behoefte worden voorzien. Het bestudeerde alternatief 0A maakt de ontwikkeling van de ambitie inzake de internationale ontwikkeling van Brussel niet mogelijk. Het behoud van de huidige bestemmingen maakt de ontwikkeling mogelijk van het congrescentrum, waarvan de uitstraling noodzakelijkerwijs lager zal zijn door de onmogelijkheid om dit aanbod aan te vullen met de aangrenzende ontwikkeling van de hotelinfrastructuur en een aantrekkelijke commerciële infrastructuur.

Wat het effect van het nulalternatief op de stedenbouwkundige planning betreft, blijkt uit de twee bestudeerde scenario's de variabiliteit van de potentiële ontwikkeling van de site binnen het kader van de bestaande bestemmingen. De ontwikkeling van huisvesting in het gebied maakt het mogelijk de site beter te integreren in het bestaande stedelijke weefsel door het monofunctionele karakter ervan te verminderen. De dichtheid van het gebied zal veranderen van een V/T-verhouding van 0,19 in de bestaande situatie tot 0,54 in het geval van alternatief 0A. Met alternatief 0B wordt een dichtheid van maximaal 0,76 bereikt. Ter herinnering, de V/T-verhouding van het project wordt geraamd op 1,3.

De effecten van het nulalternatief op het erfgoed en het landschap zijn identiek aan de gevolgen die voor het GGB zijn vastgesteld en die hierboven zijn beschreven. De wijze waarop deze effecten via de projecten tot uiting zal komen, zal echter verschillen in het licht van de verschillende functies die zich in het gebied kunnen ontwikkelen.

Op de fysieke milieugebieden zijn de effecten vergelijkbaar met die van het ontwerp van GGB als gevolg van de toegenomen verstedelijking van de site. Het effect op met name de luchtkwaliteit en de gezondheid houdt rechtstreeks verband met de intensiteit van de veroorzaakte verkeersstromen.

Alternatief 1 voorziet in de herbestemming van de site tot een "sterk gemengd gebied", waardoor de ontwikkeling van het algemene programma op de site mogelijk wordt. We herinneren er wel aan dat dit programma dan wel haalbaar is, maar dat het belangrijke aanpassingen impliceert van de ambitie voor het gebied, namelijk: de ontwikkeling van het commerciële gedeelte van de ambitie tot minstens 48 gebouwen, elk met maximaal 3.500 m² commercieel vloeroppervlak. Het commerciële aanbod, dat het winkelcentrum, de bioscoop en het indoor recreatiecentrum omvat, wordt dus heel anders.

De effecten van alternatief 1 met betrekking tot de mobiliteit zijn identiek aan die van het ontwerp van GGB, zoals hierboven samengevat.

De sociale en economische effecten van alternatief 1 zijn identiek aan die van het ontwerp van GGB, zoals hierboven beschreven.

De effecten van alternatief 1 met betrekking tot de stedenbouw zijn vergelijkbaar met die van het ontwerp op het vlak van nieuwe functies en dichtheid. Dit alternatief vertoont één belangrijk verschil met het ontwerp, namelijk de verplichting om het commerciële programma in minstens 48 afzonderlijke gebouwen te ontwikkelen. Gezien de omvang van het gebied is dit een realistische verplichting op stedenbouwkundig vlak. Ze impliceert bijgevolg een volledige herdefiniëring van de ambitie in termen van specialisatie. Het winkelcentrum wordt materieel immers onhaalbaar en dit deel van het programma moet worden gerealiseerd in verschillende gebouwen, elk met een maximum van 3.500 m² aan grote gespecialiseerde winkels. Ook de bioscoop en het recreatiecentrum moeten in verschillende gebouwen met dezelfde drempels worden ontwikkeld. De herbestemming van de site tot een sterk gemengd gebied impliceert dus een ontwikkeling in onafhankelijke gebouwen, waarvoor bereikbaarheidsvoorwaarden nodig zijn die zullen leiden tot een fijnmaziger wegennet dan bijvoorbeeld in het geval van één groot winkelcentrum. Het zal daarbij wellicht gaan om gebouwen, soms vrij hoge, met een algemene verticale mix van woningen op een commerciële sokkel. Merk op dat de maxima per gebouw niet van toepassing zijn op voorzieningen van collectief belang, waardoor de ontwikkeling van het congrescentrum zonder specifieke beperkingen mogelijk is.

De verwezenlijking van de ambitie verdient dus een volledige herdefiniëring, die mogelijk ook gevolgen heeft voor de keuzes van de ontwikkelingsactoren met het oog op het aantal te realiseren gebouwen.

Op de fysieke milieugebieden zijn de effecten vergelijkbaar met die van het ontwerp van GGB.

Alle aanbevelingen die in dit rapport worden gedaan, zijn samengevat in een overzichtstabel aan het eind van de studie.

2. Aanbevelingen

De onderstaande tabel vat de aanbevelingen samen per thema

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
<p>Stedenbouw, landschap, patrimonium en materiële goederen</p>	<p>Stedelijk weefsel en inrichting van de openbare ruimte rond de Heizel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lange rijen huizenblokken zonder verbindingen met de openbare ruimte vermijden: door de verdeling van de huidige blokken in kleinere of door de opening van meerdere toegangen in de grote blokken. • Meer vormelijke rijkdom verlenen door de invoering van gebouwen met levendige straatgevels alsook door de regelgeving van de vormen en materialen van de afsluitingen en gebouwen. In het bijzonder langs de Houba de Strooperlaan, maar ook naar het Atomium en het tentoonstellingspaleis. • Activiteiten invoeren met gevels die meer open uitgeven op straat zoals winkels op de benedenverdieping of buurtvoorzieningen. • Infrastructuren die barrières creëren voor voetgangersverkeer en gevels die dicht zijn aan kant van de openbare ruimte vermijden. In die zin zouden de tramsporen die momenteel aanwezig zijn op de site, ondergronds kunnen komen of geïntegreerd kunnen worden in de straat zoals ten zuiden van de Heizel. De vestiging van een eventuele stelplaats van de MIVB op die plaats moet dus worden bestudeerd op het vlak van stedenbouwkundige relevantie (bovengrondse grondinname is te vermijden). • De bomen die momenteel aan beide zijden van de meeste straten staan, behouden en benutten: het gaat vaak om grote, oude exemplaren die weelde verlenen aan de ruimte en waarbij het jaren zou duren vóór nieuwe beplanting die kan terugwinnen. • De aanwezige elementen van patrimoniaal of symbolisch belang opwaarderen: met een samenhangend stedelijk weefsel rond de hoofdstructuur in Y als gevolg van de internationale tentoonstellingen, en met aandacht voor het uitzicht en de perspectieven van de gebouwen van waarde. • Vermijd dat massaal verkeer gegenereerd door grote voorzieningen gebruikmaakt van de Houba de Strooperlaan of omliggende wegen, door het vanaf de Ring onmiddellijk te oriënteren naar de parkeerruimten via een ondergrondse verbindingsweg. • Het gebruik van alternatieve transportmiddelen (fiets en openbaar vervoer) bevorderen als alternatief voor de privéwagen, door er het nodige comfort aan te geven in termen van aanleg. • De grote bovengrondse parkings weghalen of beperken door maatregelen te nemen die toelaten om het nodige aantal plaatsen te verminderen (in het bijzonder door de versterking van alternatieve transportmiddelen) en de bouw van nieuwe parkings onder de grond.

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> De grote bovengrondse parkings die niet kunnen worden weggehaald behandelen, met inrichting van stadsmeubelen en een bekleding die een andere toepassing toelaat in periodes dat ze niet worden gebruikt als parkeerplaatsen.
	Stedelijke integratie	<ul style="list-style-type: none"> Werken aan een strategische ruimtelijke ordening die betrekking heeft op de hele Heizel. Het supragewestelijke belang van deze site en de rol ervan in de stad alsook het gebrek aan totaalbeeld van de gebouwencomplexen van de site maken een dergelijke tool bijzonder aangewezen (richtplan van aanleg, ...). De Houba de Strooperlaan omvormen tot een centrale ontmoetingsruimte wat toelaat een echte integratie te verwezenlijken tussen de Heizel en de omliggende wijken, in het bijzonder door maatregelen om de invloed van het verkeer op de openbare ruimte te verminderen. De voetgangersverbindingen van de Heizel naar het oosten versterken: door de vorming van nieuwe voetgangersbruggen of een inrichting van betere kwaliteit voor de voetganger van de bestaande verbindingen. De relatie van de Heizel met de zone ten noorden van de Romeinsesteenweg herzien om te proberen het isolement ervan te verminderen, in het bijzonder door de behandeling van de noordelijke grens van het gebied als een 'voorkant' en niet als een 'achterkant'.
	Nieuwe functies	<ul style="list-style-type: none"> In verband met het vorige punt, is het, opdat de Houba de Strooperlaan deze nieuwe rol in het stedelijk net kan spelen, nodig om functies te verlenen die interacties tussen beide zijden van de laan teweegbrengen, voetgangerstrajecten die de laan oversteken. In de richting van de kern van het GGB, alsook van het Atomium en de Expopaleizen, zal het ook bepalend zijn om activiteiten in te voeren die voetgangersverkeer teweegbrengen (detailhandelszaken op de gelijkvloerse verdieping, buurtvoorzieningen enz.), maar ook activiteiten die een minimum aan inwoners op de been brengen tijdens de avonduren, wanneer de site nu leegloopt (huisvesting, hotelactiviteit enz.). In verband met de vragen van het vorige punt zal de vastgestelde dichtheid ook bepalend zijn voor de intensiteit van het gebruik van de openbare ruimte, maar over deze parameter zal beslist moeten worden rekening houdend met het mobiliteitsbeheer die de dichtheid teweegbrengt. Men zal het gemengde karakter van de toekomstige ontwikkelingen zodanig moeten opvatten dat de woningen de relaties met de aanpalende residentiële wijken kunnen onderhouden.

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> In de mate van het mogelijke proberen dat de nieuwe functies die zich vestigen in de gebouwen, omgewisseld kunnen worden voor andere functies in de toekomst indien de evolutie van de behoeften het nodig maakt.
	Behoud en opwaardering van het patrimonium	<ul style="list-style-type: none"> Een totaalbeeld maken van de elementen van patrimoniaal belang van de Heizel die het behoud garandeert van de samenhangende gehelen van elk tijdperk en van de afzonderlijke elementen van belang in functie van hun waarde. De aspecten van patrimoniaal belang vastgesteld binnen de site op het vlak van het Koning Boudewijnstadion en de ruimte ervoor, van het planetarium en van de kinderopvang Gabrielle Petit vrijwaren. Bijdragen aan de opwaardering van de elementen van patrimoniaal belang gemeld in de onmiddellijke omgeving van de site.
Socio-economisch	Functies	<ul style="list-style-type: none"> Zorgen voor functiegemengdheid
	Commercieel aanbod	<ul style="list-style-type: none"> Zorgen voor diversificatie van het commercieel aanbod
	Toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> Zorgen voor een goede bereikbaarheid van de site door de bereikbaarheidsmaatregelen toe te passen die worden aanbevolen in het hoofdstuk over mobiliteit
		<ul style="list-style-type: none"> Het gebruik van parking C en de geplande parking op het grondgebied van het GGB bevorderen
	Architectuur	<ul style="list-style-type: none"> Een originele en kwaliteitsvolle architectuur bevorderen
	Omgeving	<ul style="list-style-type: none"> Zorgen voor een aangename en aantrekkelijke leefomgeving
Mobiliteit	Auto's	<p>Oplossing 1</p> <ul style="list-style-type: none"> De verkeersstroom van voertuigen op de binnenwegen van de Heizelvlakte, namelijk de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade, dynamisch leiden. Zodra de verzadiging van de wegen is bereikt, zal de stroom worden geleid naar parking C. Deze geleiding gebeurt door dynamische signalisatie-inrichtingen die de voertuigen ertoe verplichten naar parking C te rijden. Deze inrichtingen zijn geïnstalleerd op de Ring, op de Romeinsesteenweg, op de A12, op de Houba de Strooperlaan stroomopwaarts van de Heizelvlakte. Met het oog op de beperking van het gebruik van afrit 8 (komende van Gent), de linksafbeweging vanaf de Houba de Strooperlaan naar de Keizerin Charlottelaan verbieden voor de voertuigen die van

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
		<p>de afrit 8 van de Ring komen, zodra de continue verkeersstroommetingen verzadigd verkeer aantonen op de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De openbare ruimte inrichten en de verplaatsing regelen van de bezoekers die op parking C parkeren, zodat ze in de beste omstandigheden toegang hebben tot de Heizelvlakte en het GGB; de voetpaden moeten zo ontworpen worden dat die plaats bieden aan de verwachte stromen (5.000 voetgangers per uur); • De capaciteit verhogen van de Keizerin Charlottelaan door de rijweg te verbreden tot 2 x 5,75 m. Deze verbreding komt tot stand door de parkeerplaatsen langs de Keizerin Charlottelaan en de stoepverbredingen te schrappen. • Voldoende fietsinfrastructuur aanleggen om de verwachte fietsersstromen op te vangen (400 fietsers per uur in beide richtingen op de Eeuwfeestlaan, de Houba de Strooperlaan, de Miramarlaan en de Esplanade en langs de A12). <p>Oplossing 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • De verkeersstroom van voertuigen op de binnenwegen van de Heizelvlakte, namelijk de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade, dynamisch leiden. • Zodra de verzadiging van de wegen is bereikt, zal de stroom worden geleid naar parking C. Deze geleiding gebeurt door dynamische signalisatie-inrichtingen die de voertuigen ertoe verplichten naar parking C te rijden. Deze inrichtingen zijn geïnstalleerd op de Ring, op de Romeinsesteenweg, op de A12, op de Houba de Strooperlaan stroomopwaarts van de Heizelvlakte. • Met het oog op de beperking van het gebruik van afrit 8 (komende van Gent), de linksafbeweging vanaf de Houba de Strooperlaan naar de Keizerin Charlottelaan verbieden voor de voertuigen die van de afrit 8 van de Ring komen, zodra de continue verkeersstroommetingen verzadigd verkeer aantonen op de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade. • De openbare ruimte aanleggen en de verplaatsing van de bezoekers die op parking C parkeren, organiseren, zodat ze in de beste omstandigheden toegang hebben tot de Heizelvlakte en het GGB; de voetpaden moeten zo ontworpen worden dat die plaats bieden aan de verwachte stromen (2.000 voetgangers per uur); het bewijs dat aan deze vereiste is voldaan, is het voorwerp van een technische nota waarin de tot stand gebrachte capaciteiten voor elke aanleg die parking C met het GGB verbindt, worden gespecificeerd.

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende fietsinfrastructuur aanleggen om de verwachte fietsersstromen op te vangen (400 fietsers per uur in beide richtingen op de Eeuwfeestlaan, de Houba de Strooperlaan, de Miramarlaan en de Esplanade en langs de A12). <p>Oplossing 2bis</p> <ul style="list-style-type: none"> • • Een volledig kruispunt aanleggen tussen de verbindingsweg en de Romeinsesteenweg; • De verkeersstroom van voertuigen op de binnenwegen van de Heizelvlakte, namelijk de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade, dynamisch meten. • Zodra de verzadiging van de wegen is bereikt, zal de stroom worden geleid naar parking C. Deze geleiding gebeurt door dynamische signalisatie-inrichtingen die de voertuigen ertoe verplichten naar parking C te rijden. Deze inrichtingen zijn geïnstalleerd op de Ring, op de Romeinsesteenweg, op de A12, op de Houba de Strooperlaan stroomopwaarts van de Heizelvlakte. • Met het oog op de beperking van het gebruik van afrit 8 (komende van Gent), de linksafbeweging vanaf de Houba de Strooperlaan naar de Keizerin Charlottelaan verbieden voor de voertuigen die van de afrit 8 van de Ring komen, zodra de continue verkeersstroommetingen verzadigd verkeer aantonen op de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade. • De capaciteit verhogen van de Keizerin Charlottelaan door de rijweg te verbreden tot 2 x 5,75 m. Deze verbreding komt tot stand door de parkeerplaatsen langs de Keizerin Charlottelaan en de stoepverbredingen te schrappen. • De openbare ruimte aanleggen en de verplaatsing van de bezoekers die op parking C parkeren, organiseren, zodat ze in de beste omstandigheden toegang hebben tot de Heizelvlakte en het GGB; de voetpaden moeten zo ontworpen worden dat die plaats bieden aan de verwachte stromen (2.000 voetgangers per uur); het bewijs dat aan deze vereiste is voldaan, is het voorwerp van een technische nota waarin de tot stand gebrachte capaciteiten voor elke aanleg die parking C met het GGB verbindt, worden gespecificeerd. • Voldoende fietsinfrastructuur aanleggen om de verwachte fietsersstromen op te vangen (400 fietsers per uur in beide richtingen op de Eeuwfeestlaan, de Houba de Strooperlaan, de Miramarlaan en de Esplanade en langs de A12).

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
		<p>Oplossing 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inrichting van een verkeerslus in één richting met een gegarandeerde breedte van 5,75 m per richting op de volgende wegen: Madridlaan, Esplanade-Miramar, Eeuwfeestlaan, Atomiumlaan • De capaciteit verhogen van de Keizerin Charlottelaan door de rijweg te verbreden tot 2 x 5,75 m. Deze verbreding komt tot stand door de parkeerplaatsen langs de Keizerin Charlottelaan en de stoepverbredingen te schrappen. • De verkeersstroom van voertuigen op de binnenwegen van de Heizelvlakte, namelijk de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade, dynamisch meten. • Zodra de verzadiging van de wegen is bereikt, zal de stroom worden geleid naar parking C. Deze geleiding gebeurt door dynamische signalisatie-inrichtingen die de voertuigen ertoe verplichten naar parking C te rijden. Deze inrichtingen zijn geïnstalleerd op de Ring, op de Romeinsesteenweg, op de A12, op de Houba de Strooperlaan stroomopwaarts van de Heizelvlakte. • Met het oog op de beperking van het gebruik van afrit 8 (komende van Gent), de linksafbeweging vanaf de Houba de Strooperlaan naar de Keizerin Charlottelaan verbieden voor de voertuigen die van de afrit 8 van de Ring komen, zodra de continue verkeersstroommetingen verzadigd verkeer aantonen op de Magnolialaan, de Keizerin Charlottelaan, de Miramarlaan en de Esplanade. • De openbare ruimte aanleggen en de verplaatsing van de bezoekers die op parking C parkeren, organiseren, zodat ze in de beste omstandigheden toegang hebben tot de Heizelvlakte en het GGB; de voetpaden moeten zo ontworpen worden dat die plaats bieden aan de verwachte stromen (2.500 voetgangers per uur); het bewijs dat aan deze vereiste is voldaan, is het voorwerp van een technische nota waarin de tot stand gebrachte capaciteiten voor elke aanleg die parking C met het GGB verbindt, worden gespecificeerd. • Voldoende fietsinfrastructuur aanleggen om de verwachte fietsersstromen op te vangen (400 fietsers per uur in beide richtingen op de Eeuwfeestlaan, de Houba de Strooperlaan, de Miramarlaan en de Esplanade en langs de A12).
	Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Het tramproject op de as Esplanade-Miramar-Keizerin Charlotte uitvoeren. • De tramprojecten in voorbereiding in het Vlaams Gewest uitvoeren.

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
	Fietsen	<ul style="list-style-type: none"> Bescheiden fietspaden (min. 1,5 m per richting) langs de hoofdassen (Eeuwfeestlaan, Miramar-Esplanade, Houba de Strooper) aanleggen.
	Voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> Voorzien in de capaciteiten en de kwaliteit van de voetpaden op de assen die de voetgangersstroom afvoeren in verbinding met de knooppunten van het openbaar vervoer en de parkeerterreinen
Lucht, energie en klimaatfactoren	Dichtheid van de bebouwing	<ul style="list-style-type: none"> In een grote dichtheid voorzien
	Stedelijke morfologie	<ul style="list-style-type: none"> Vooraf aaneengesloten bebouwing voorzien, minstens > G+2+d en idealiter > G+4
	Compactheid	De voorkeur geven aan: <ul style="list-style-type: none"> Aaneengesloten, grote, hoge gebouwen; Prioriteit geven aan de doelstellingen van energieverbruik bij de berekening van de compactheid. Compactheid moet gepaard gaan met een goed beheer van het daglicht, ook een bron van energiebesparing.
	De luchtkwaliteit garanderen	<ul style="list-style-type: none"> Optimale keuze van voorzieningen om lozingen te beperken Goede energieprestaties om de impact op globale schaal te beperken Groendaken maximaliseren Andere vervoerswijzen dan de wagen bevorderen De snelheid beperken Verstandige plaatsing van luchttoevoeren- en afvoeren (vooral van de parking en de schoorstenen van technische installaties in verband met openbare ruimten en luchttoevoeren) Verstandige plaatsing van eventuele reukafvoeren (keuken enz.)
	Strategie van energieprestaties	In de eerste plaats, de vermindering van verbruiken door een ontwerp dat in detail bestudeerd is: <ul style="list-style-type: none"> Energiestudies vooraf; Materialen met een geringe voetafdruk; Goede isolatie; Verwarming/afkoeling/verluchting met zorg Geoptimaliseerd daglicht - heel performant kunstlicht

Domein	Betrokken analyse-element		Aanbevelingen
			<ul style="list-style-type: none"> • Maximalisering van hernieuwbare energiebronnen <p>Alle geloofwaardige technische pistes analyseren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Collectieve verwarming • Synergie tussen activiteiten • Hernieuwbare energieën (zonnepanelen, warmtekrachtkoppeling, performante biomassa, aardwarmte, enz.) <p>Anticiperen op het gebruik van de site:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In charters voor goed gebruik voorzien; • In een optimale regelgeving voorzien
	Ecomobiliteit		<p>De vermindering van uitstoten te wijten aan transport begint bij:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een compact stedenbouwkundig plan; • Gemengde functies; • Kwalitatieve verbindingen met het openbaar vervoer; • De openbare ruimte meer delen op alternatieve manieren.
	Microklimaat		<ul style="list-style-type: none"> • De voorkeur geven aan systemen die de effecten op het microklimaat (temperatuur, vochtigheid, enz.) verminderen: begroeide zone, integratie van water bij de aanleg enz.
	Windpatroon		<ul style="list-style-type: none"> • De lokale wijzigingen van het windpatroon bestuderen daar waar het relevant blijkt (sterk geïsoleerd gebouw enz.)
	Beschaduwning		<ul style="list-style-type: none"> • De invloed van de projecten op de schaduw bestuderen (in het bijzonder voor de openbare ruimten, begroeide zones en gevels van woningen)
Lawaai		Wegverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Effectieve vermindering van de verkeerssnelheid; • Gebruik van prestatievolle akoestische bekleding;

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen	
		<ul style="list-style-type: none"> • Aanleg van wegen die een vlot verkeer bevorderen en die lawaaierige manoeuvres beperken (bruusk versnellen of vertragen, schokken op de verkeersdrempels, ...); • Adequaaf beheer van de lichte voertuigen-stromen en de zware voertuigen-stromen (leveringen). 	
	Bronnen van lawaai	Tramverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Vermindering van de verkeerssnelheid; • Gebruik van akoestisch goed presterende systemen; • Gebruik van goed presterende systemen tegen trilling.
		Technische installaties	<ul style="list-style-type: none"> • Plaatsing van mogelijks lawaaierige installaties bij voorkeur: <ul style="list-style-type: none"> - in technische lokalen; - op hoge daken; - openingen van luchttoevoer- en afvoer naar de buitenkant van de site gericht (kant wegen of parkeerruimten); - groepering om de geluidsbronnen niet te verspreiden. • Plaatsing van geluidsdempers. • Aanpassing van de werkingsuren.
	Inrichting		<ul style="list-style-type: none"> • Minder gevoelige bestemmingen (kantoren en winkels): <ul style="list-style-type: none"> - aan de buitengevels van de site naar de verkeerswegen; - gevels die uitgeven op andere kantoren of winkels en naar de sportactiviteiten. • Meer gevoelige bestemmingen (huisvesting, kinderopvang, ...): <ul style="list-style-type: none"> - aan de binnenkant van het huizenblok; - gevels die uitgeven op rustige plaatsen zoals groene zones; - aan de binnengevels van de site om de verkeersassen te vermijden. • Bij voorkeur aaneengesloten bouwen (rol van scherm) langs de wegen.
Gebouwen		<ul style="list-style-type: none"> • Essentiële geluidsisolatie van de gevels te controleren via: <ul style="list-style-type: none"> - de isolerende kenmerken van de verschillende elementen van het gebouw (dak, muren, raamwerk, beglazing, enz.); - de isolerende kenmerken van de verschillende elementen van de dichting (bv. isolerende dichting tussen muur en raamwerk); - de goede uitvoering van de verschillende elementen. • Isolatie van de structurelementen die gemeenschappelijk zijn voor verschillende functies (traphallen, enz.). 	
Water	Rationeel gebruik van water	<ul style="list-style-type: none"> • Systemen om water te besparen invoeren 	

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> • Systemen om regenwater terug te winnen invoeren • Water recycleren en valoriseren
	Afvoer van afvalwater	<ul style="list-style-type: none"> • Het rioleringsstelsel aanpassen indien het regenwater van het project moet opvangen
	Afdichting	<ul style="list-style-type: none"> • De (half-)doorlaatbare oppervlakken maximaliseren door de keuze van materialen aan te passen
	Beheer van regenwater	<ul style="list-style-type: none"> • De voorkeur geven aan het afvoeren van het water via alternatieve oplossingen voor de riolering • Een netwerk invoeren dat afvalwater gescheiden houdt van regenwater • Regenwater bufferen en bij voorkeur lozen in het oppervlakenetwerk (vijvers). Groottebepaling van het buffersystemen in functie van de afvoer (oppervlaktewater bij voorkeur, riolering bij gebrek) en de capaciteit van het netwerk ervoor. • Systemen invoeren om regenwater vast te houden en/of te verwijderen zoals groendaken, grachten, enz. • De voorkeur geven aan insijpeling in situ daar waar het mogelijk is • Voorzien in reservoirs met dubbele overloop
Bodem en grondwater	Bodemkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • De eventueel op het terrein aanwezige kwaliteitsbodems in stand houden of verbeteren, overeenkomstig de geldende regelgeving.
Biodiversiteit, fauna en flora	Verbetering van het groene net	<ul style="list-style-type: none"> • Groene ruimten plannen ten zuiden van het studiegebied om een milieuvriendelijke oost-west verbinding te maken tussen de parken van Ossegem en Dielegem Deze verbinding moet functioneel zijn voor zowel de vliegende fauna als de fauna die zich over de grond voortbeweegt.
Gezondheid	De geluidshinder beperken	<ul style="list-style-type: none"> • Zie de maatregelen voorgesteld in het hoofdstuk "<i>Omgevingsgeluid en -trillingen</i>"
	De luchtkwaliteit garanderen	<ul style="list-style-type: none"> • Zie de maatregelen voorgesteld in het hoofdstuk "<i>Lucht, energie en klimaatfactoren</i>"
Afval en materialen	Het bouwafval vertegenwoordigt een aanzienlijk aandeel van het geproduceerde afval.	<ul style="list-style-type: none"> • Rekening houden met deze problematiek in het bestek van de bouwopdrachten. • Aannemers en toekomstige bouwheren dienaangaande sensibiliseren.

Domein	Betrokken analyse-element	Aanbevelingen
	De bouwplaats zal afval produceren dat niet onder de recyclingverplichting valt (steen- en zandfractie).	<ul style="list-style-type: none"> • Het werfafval waarvoor geen recyclageverplichting geldt, nuttig toepassen via hergebruikcircuits.
	De bouwplaats zal groenafval voortbrengen.	<ul style="list-style-type: none"> • Klein groenafval op de site vermalen en vervolgens vervoeren naar de compostcentra in de rand van het Gewest.
	De afbraakwerken zullen een aanzienlijke hoeveelheid afval voortbrengen dat gedeeltelijk ter plaatse kan worden hergebruikt of gerecycleerd	<ul style="list-style-type: none"> • Het hergebruik van de afbraakmaterialen ter plaatse bevorderen. Streven naar 90% recycling van sloopmaterialen, in overeenstemming met het Afvalplan.
	De bouwplaats zal afgravingen/aanaardingen vereisen.	<ul style="list-style-type: none"> • Indien de sanitaire kwaliteit van deze grond het toelaat, de grond ter plaatse hergebruiken voor aanaardingen of deze hoeveelheden grond naar een andere bouwplaats over te brengen waar aanaardingsaarde nodig is of naar een recyclingcentrum.

Tabel 1: Samenvatting van de aanbevelingen

3. Follow-upmaatregelen

3.1. Toe te passen methode

Het Brusselse Gewest wordt reeds met behulp van verschillende middelen regelmatig opgevolgd. Het gaat hierbij zowel om indicatoren inzake de socio-economische ontwikkeling van de stad als om indicatoren inzake het natuurlijke milieu en de leefomgeving. Deze follow-upindicatoren kunnen de uitvoering van de gedeeltelijke wijziging van het GBP, waarvan sprake in dit rapport, evalueren.

In deze paragraaf wordt dus een poging tot identificatie ondernomen van de indicatoren die moeten worden geraadpleegd om de follow-up van de uitvoering van het plan te evalueren. Het grootste probleem met de indicatoren is het bijwerken en verkrijgen ervan. Dit probleem betreft vooral de wijkmonitoring, die vaak gebaseerd is op beschikbare, soms oude, gegevens. Aanbevolen wordt een aantal van deze gegevens periodiek bij te werken.

Los daarvan is het belangrijk een onderscheid te maken tussen twee soorten uitdagingen die tot verschillende indicatoren leiden:

- enerzijds de follow-up van de verwezenlijking van de ambities van het programma, met name op het gebied van de internationale ontwikkeling;
- anderzijds de indicatoren voor de follow-up van de effecten van de wijziging van het plan.

Er bestaan talrijke gegevensbronnen voor beide uitdagingen, zoals de observatoria voor de handel, de kantoren, het toerisme, de huisvesting of de toestand van het Brusselse milieu. Evenzo kunnen verschillende van de voor de ontwikkeling van de indicatoren gebruikte gegevens worden verkregen uit aanvragen voor bouwvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen.

Het doel van dergelijke indicatoren is om, voor socio-economische uitdagingen, begeleidende maatregelen in te voeren om de oorspronkelijke doelstellingen van het plan te bereiken. Wat de milieu-indicatoren betreft, is de toepassing ervan erop gericht de gevolgen van projecten te beperken door op het juiste moment de nodige maatregelen te nemen.

3.2. Indicatoren voor de uitvoering van het project in verband met de socio-economische aspecten

3.2.1. Indicatoren in verband met de commerciële ontwikkeling

Aanbevolen wordt de ontwikkeling van de handelscentra in het gebied te volgen via het Overzicht van de handel. Deze follow-up moet het mogelijk maken na te gaan of deze centra worden versterkt. De specifieke indicatoren die moeten worden geanalyseerd, zijn de ontwikkeling van de leegstand van eenheden, de vernieuwing van merken en de ontwikkeling van de bezoekersaantallen (aantal kopers, duur van de klantentoeleef).

Er zal moeten worden nagegaan of het commercieel centrum van de Heizel niet rechtstreeks in concurrentie treedt met de andere gewestelijke centra, met name wat het commerciële aanbod betreft, in welk geval het aanbod te groot zou zijn en negatieve gevolgen zou hebben.

De ontwikkeling van Heizel moet ook worden geanalyseerd in het licht van de indicatoren inzake citymarketing die in het PIO zijn opgenomen, en de concurrentiepositie van Brussel moet gericht zijn op het behoud of de verbetering van de positie van de stad in de Europese top 5. Meer in het bijzonder hebben de voor de Heizel site te gebruiken indicatoren betrekking op de MICE-sector³, de evenementenstad, culturele infrastructuur en diensten, de architectuur, het nachtleven, enz.

In het algemeen moet naar aanleiding van de ontwikkeling van de Heizel een evolutie in de richting van de in het PIO vastgestelde streefcijfers van deze indicatoren worden gemeten. In die zin zou een specifieke studie inzake citymarketing kunnen worden overwogen.

³ MICE = "Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions", d.w.z. toerisme voor vergaderingen, conventies, congressen, incentivereizen

Het is echter duidelijk dat de ontwikkeling van dit gebied alleen niet voldoende is om de doelstellingen van het PIO te bereiken. In het kader van de citymarketingstudie zal dan ook de balans moeten worden opgemaakt van het bredere plaatje en zal het PIO eventueel op nieuwe prioriteiten moeten worden toegespitst.

3.2.2. Indicatoren in verband met de toeristische ontwikkeling

Het is aan te bevelen de ontwikkeling van de toeristische bezoekersaantallen van de pool te volgen via het Observatorium voor Toerisme dat elk jaar wordt gepubliceerd. De bestaande indicatoren zijn het aantal overnachtingen, de gemiddelde verblijfsduur, de bezettingsgraad van hotels (inclusief door buitenlanders), enz. De kwaliteit van de verzamelde informatie, het in kaart brengen ervan en/of een focus op het centrum kunnen een deel van het effect van de ontwikkeling van Heizel op het Gewest aan het licht brengen, ook al moet ook met andere factoren rekening worden gehouden (algemeen socio-economisch "klimaat", andere specifieke gebeurtenissen, enz.).

3.2.3. Indicatoren met betrekking tot de woningen en de sociale mix

In het geval van een gemengde wijk zou de ontwikkeling van de huisvesting (met inbegrip van sociale huisvesting) geleidelijk zichtbaar moeten worden via de indicatoren van de Wijkmonitoring en het Observatorium Huisvesting, op voorwaarde dat deze indicatoren frequent genoeg worden bijgewerkt. De effecten ervan kunnen op verschillende niveaus worden geëvalueerd en het zal erop aankomen de versterking van de sociale huisvesting in de pool en de invloed daarvan op de vraag op gemeentelijk of zelfs gewestelijk niveau na te gaan. Het gemiddelde inkomen per inwoner zal ook een indicator zijn die in het oog moet worden gehouden voor een goede sociale mix. Aan de hand van deze informatie, die per statistische sector beschikbaar is, kan inzicht worden verkregen in de veranderingen die zich in de pool hebben voorgedaan, met name ten opzichte van de oorspronkelijke doelstellingen.

3.3. Indicatoren voor de follow-up van de impact van het project

3.3.1. Indicatoren in verband met de stedenbouw en het erfgoed

De follow-up van de opwaardering van het erfgoed, al dan niet beschermd, moet per geval gebeuren. Wij verwijzen hier naar de inventaris die in dit rapport is opgemaakt.

In samenwerking met de administratie Monumenten en Landschappen zou dit potentieel nauwkeuriger in kaart kunnen worden gebracht en gevolgd.

Het komt er ook op aan om toe te zien op de goede architecturale kwaliteit van de projecten. Dit is geen meetbare indicator, maar de vergunningverlenende autoriteiten moeten dit aspect nauwlettend opvolgen.

3.3.2. Indicatoren voor de natuurlijke omgeving, de mobiliteit en de leefomgeving

We verwijzen hier naar de verschillende sectorale plannen die in de studie worden voorgesteld, namelijk het Plan Good Move (mobiliteit), het Waterbeheerplan, het Geluidsplan, het Lucht-, Energie- en Klimaatplan en het Gewestelijk Natuurplan.

Deze plannen bevatten specifieke doelstellingen op gewestelijk en/of lokaal niveau. De huidige wijziging van het GBP is in overeenstemming met de doelstellingen van deze plannen, en in het dit milieueffectenrapport zijn precieze aanbevelingen gedaan en zijn de aandachtspunten met betrekking tot deze plannen in de verschillende bestudeerde hoofdstukken belicht.

Het is namelijk wenselijk dat de ontwikkeling van de Heizel in overeenstemming is met bijvoorbeeld het Waterbeheerplan en het Plan Good Move. Het zou interessant zijn om bij het maken van de balans van dit plan

of bij de actualisering ervan de situatie te analyseren van de gebieden die gevolgen ondervinden van deze wijziging van het GBP. Uit dit balans zal een beter resultaat naar voren moeten komen dan het gewestelijke gemiddelde, aangezien het gaat om nieuwe bouwwerken waarvoor strengere wettelijke normen gelden. Bovendien zijn de grote omvang van de site en het belang van de gedane investering bijkomende factoren die het mogelijk maken te streven naar een voorbeeldfunctie op verschillende milieugebieden. De milieubalans moet een hoog prestatieniveau kunnen aantonen dat verder gaat dan de loutere naleving van de wettelijke voorschriften, zoals aangegeven in het PIO, maar ook in andere sectorale plannen.

3.3.3. Indicatoren inzake de commerciële, toeristische en hotelactiviteit

De Heizelvlakte heeft momenteel een commercieel aanbod, met name langs de as Houba de Strooper. Het lijkt zinvol een indicator op te zetten, eventueel via het Overzicht van de handel, om de impact op de bestaande handelsactiviteit in de omgeving van de pool te bepalen. Deze indicator zou onder meer rekening kunnen houden met eventuele wijzigingen in het bestaande commerciële aanbod.

Gezien de bijzondere situatie waarin de toeristische en de hotelsector verkeren, moet bijzondere aandacht worden besteed aan de monitoring van de activiteit en de daaruit voortvloeiende behoeften.

