



**GEWESTELIJK PLAN
VOOR DUURZAME
ONTWIKKELING
GPDO**

**Samen bouwen aan het
brussels Gewest
van morgen**

be future
be.brussels



BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
GEWEST

**HET GEWESTELIJK PLAN VOOR DUURZAME
ONTWIKKELING :**
EEN PROJECT VOOR BRUSSEL

INHOUDSTAFEL

HET GEWESTELIJK PLAN VOOR DUURZAME ONTWIKKELING: EEN PROJECT VOOR BRUSSEL VAN STEDELIJKHEID NAAR GRONDGEBIED EN VAN GRONDGEBIED NAAR STEDELIJKHEID	10
EEN STAD IN OVERGANG	
GRONDGEBIED EN RELEVANTE SCHALEN	11
De stad in een netwerk	11
De stad en haar hinterland	11
Beheer van het project	12
Het “Brusselse ecosysteem” en zijn natuurlijke en landschappelijke structuren	12
Metropolitane landschappen	13
De regulerende functies	14
De bevoorradingsfuncties	15
De sociale, culturele en sportieve diensten en faciliteiten	16
De socio-geografie van de sociale breuk en het recht op de stad	16
Vaststelling: De postindustriële transitie	16
Zeer verschillende dichtheden	17
Van diversiteit tot sociale breuk	17
Een aangepaste economie	18
Een socio-geografische transitie	18
Multipolaire bereikbaarheid en mobiliteitsstructuur	20
Overgang naar multimodaliteit	20
Schalen, bereikbaarheid en modal shift	20
HET PROJECT	
DE POLYCENTRISCHE STAD OP VERSCHILLENDE SCHALEN: DE BASISPRINCIPES VOOR EEN STEDELIJKE ARCHITECTUUR	22
Stadscentrum of hyperstadscentrum	22
Stedelijke centra	23
Interwijken centra	23
Wijkcentra	23
Het stedelijke metabolisme wijzigen	25
Schalen van de verandering	26
Conclusie: van het territorium naar de stedelijkheid	26

PIJLER 1

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN OM DE BASIS VAN DE TERRITORIALE ONTWIKKELING VAST TE LEGGEN EN NIEUWE WIJKEN TE ONTWIKKELEN

INLEIDING

DE UITDAGING DIE GEVORMD WORDT DOOR DE BEVOLKINGSGROEI **32**

Levenskwaliteit en betaalbare woningen **34**

Een multiscaleaire ruimtelijke structuur **34**

STRATEGIE 1

VASTGOEDPOTENTIEEL EN VASTGOEDRESERVES MOBILISEREN **37**

Op grootstedelijke en gewestelijke schaal **37**

Het Kanaalgebied **37**

Een plan voor landschapskwaliteit **39**

De prioritaire ontwikkelingsgebieden **40**

De prioritaire ontwikkelingspolen **44**

Reyers **44**

De Noordwijk **47**

Josaphat **48**

De Heizel **49**

De gevangenissen van sint-gillis en vorst **50**

De voormalige NAVO-site **51**

De Europese Wijk **51**

De Zuidwijk **53**

Weststation **55**

Delta Herrmann-Debroux **56**

De Kazernes van Elsene en Etterbeek **58**

De universiteitscampussen **59**

De Brusselse VIJFHOEK: Herontwikkeling van het stadscentrum **61**

Op intercommunale en lokale schaal **63**

STRATEGIE 2

EEN BEHEERSTE VERDICHTING VOORSTELLEN **65**

De kenmerken van verdichting **65**

Contextbeschrijving **65**

De variabele dichtheidsvormen **65**

De voorwaarden voor verdichting **66**

De verdichting van het bestaande weefsel **66**

een verdichting op basis van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer **67**

een verdichting in verhouding tot de afmetingen van de openbare ruimte **67**

een verdichting die het architecturaal erfgoed respecteert **68**

een verdichting op basis van een voldoende aanwezigheid van groenvoorzieningen **68**

een verdichting in verhouding tot de omvang percelen en huizenblokken **68**

een verdichting die steunt op de herwaardering van de bestaande bebouwing **68**

een verdichting die gepaard gaat met de opstart van buurtdiensten **69**

De integratie van hoogbouw **69**

STRATEGIE 3

TOEKOMSTIGE BELEIDSDADEN VOOR DE SOCIALE HUISVESTING IN BRUSSEL **71**

PIJLER 2

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN OM EEN AANGENAME, DUURZAME EN AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING TE ONTWIKKELEN

INLEIDING 74

STRATEGIE 1

VOORZIENINGEN ALS ONDERSTEUNING VAN HET DAGELIJKSE LEVEN 76

De lokale identiteitskernen 77

Het aanbod van buurtvoorzieningen ontwikkelen 78

De behoefte aan kinderopvang invullen 78

De behoefte aan schoolinfrastructuur invullen 79

De behoefte aan sport- en recreatievoorzieningen invullen 80

De behoefte aan culturele voorzieningen invullen 81

De behoefte aan buurtwinkels invullen 82

De behoefte aan lokale sociale en sanitaire behoeften invullen 83

De behoefte aan veiligheid invullen 83

De behoefte aan digitale toegang invullen 83

Het vastgoed reserveren en mobiliseren om het aanbod van regionale publieke diensten te ontwikkelen 84

Het aanbod aan voorzieningen met internationale uitstraling ontwikkelen 84

KANAL - Een museum voor moderne en hedendaagse kunst 85

De congresinfrastructuur 85

STRATEGIE 2

OPENBARE RUIMTE EN GROENVOORZIENINGEN ALS ONDERSTEUNING VAN DE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING 86

Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte 86

Meer plaats voor de openbare ruimte en groenvoorzieningen in dichtbevolkte wijken 88

Versterking van de structurele functie van de gewestelijke openbare ruimte 90

STRATEGIE 3

ZORGEN VOOR EEN BETER EVENWICHT TUSSEN DE WIJKEN 91

Een gebied voor stedelijke herwaardering definiëren 91

Het beleid van de duurzame wijkcontracten voortzetten 92

Stadsvernieuwingscontracten ontwikkelen 92

Systemen voor renovatie- en energieprijzen samenvoegen 93

Stadsbeleid regionaliseren 93

Buurt- en burgerdynamiek versterken 94

STRATEGIE 4

HET STEDELIJK ERFGOED BESCHERMEN EN IN DE KIJKER PLAATSEN ALS DRAGER VAN IDENTITEIT EN AANTREKKELIJKHEID 95

De opwaardering van het erfgoed 96

Perimeters voor de verfraaiing en de herwaardering van het erfgoed en lijst van het emblematisch erfgoed 96

Netwerk van structurerende erfgoedassen 97

De verbetering van de energieprestaties en de bewaring van het erfgoed op elkaar afstemmen 97

Stichting CIVA 97

Bouwmeester 98

De specifieke identiteit van wijken promoten 98

STRATEGIE 5	
HET NATUURLIJKE LANDSCHAP VERSTERKEN	99
Het groene netwerk versterken	99
Het blauwe netwerk versterken	101
De strategische netwerken versterken	102
Het socio-recreatieve en het speelnetwerk	102
Het ecologisch netwerk	103
De biodiversiteit beschermen	103
Gebieden ter bescherming en herwaardering van seminatuurlijke landschappen	103
Gebieden ter bescherming van de connectiviteit van het ecologisch netwerk	103
Open ruimten versterken op grootstedelijke schaal	103
STRATEGIE 6	
HET NATUURLIJKE ERFGOED IN HET GEWEST BESCHERMEN EN VERBETEREN	106
Milieugegericht waterbeheer verbeteren	106
Waterbronnen beschermen en duurzaam waterbeheer promoten	107
De milieukwaliteit van het waterwegennet garanderen	108
Overstromingen bestrijden	108
Coördinatie van de wateractoren	109
Milieuoverlast beperken	109
Luchtkwaliteit	109
Geluidsoverlast bestrijden	110
Comfortzones	111
Elektromagnetische stralingen	112
De bodem beschermen	112
De energievraag beheersen en hernieuwbare energie ontwikkelen	113
Afval duurzaam beheren	115

PIJLER 3

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE STEDELIJKE ECONOMIE

INLEIDING	120
STRATEGIE 1	
DE ECONOMISCHE FUNCTIES ONDERSTEUNEN IN HUN RUIMTELIJKE DIMENSIE	122
De economische ontwikkelingsassen versterken	122
Duidelijkheid scheppen omtrent de plaats die de economische activiteit inneemt binnen het grondgebied en hoe zij en de andere stedelijke functies er samen kunnen bestaan	123
De ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO)	124
De monofunctionele gebieden	125
Competitiviteitspolen tot ontwikkeling brengen	125
STRATEGIE 2	
DE PLAATS VAN DE ECONOMISCHE SECTOREN HERKWALIFICEREN	126
Het tertiaire aanbod beheersen	126
Tertiaire ontwikkeling op grootstedelijke en internationale schaal: een nieuwe tertiaire as Europese Wijk/Leopold III-laan/Luchthaven Brussel-Nationaal	127
Het commercieel aanbod versterken	129
Het commercieel raamwerk en de identiteit van de kernen versterken	130
Een evenwicht bewerkstellingen tussen de verschillende handelspolen	130
Het stadscentrum versterken	130
De handel helpen om zich aan te passen aan de uitdagingen van morgen	130
Steun aan de ontwikkeling van de handelsondernemingen	131
Een op overleg gestoelde intergewestelijke commerciële ontwikkeling	131
Het industrieel aanbod ondersteunen en ontwikkelen	131
De logistieke keten versterken	133
De economische activiteit met internationale uitstraling ondersteunen	134
De kenniseconomie ondersteunen	134
Het toeristische aanbod versterken	135
Een nieuwe internationale pool voor congressen en evenementen ontwikkelen op de Heizel	135
Het Brussels erfgoed valoriseren	136
STRATEGIE 3	
DE BUURTECONOMIE EN DE LOKALE WERKGELEGENHEID ONDERSTEUNEN	137
Een buurtconomie ondersteunen	137
Een perimeter instellen waarbinnen werkgelegenheid aangemoedigd wordt:	
De zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS)	138
Opleidings- en tewerkstellingspolen ontwikkelen	139

PIJLER 4

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN OM DE MULTIMODALE VERPLAATSING TE BEVORDEREN

INLEIDING

142

Vaststellingen en oriëntaties

143

De Brusselse mobiliteit is een grootstedelijke mobiliteit

143

Mobiliteit is een factor voor sociale cohesie

143

De alternatieven voor de auto zijn nog onvoldoende aantrekkelijk:

de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsdiensten

144

De milieu-impact van de mobiliteit is te hoog

144

De stedelijke integratie van de mobiliteitsinfrastructuur is niet optimaal

146

Visie en strategische doelstellingen

146

Methode

147

Financiering en uitvoering

147

Omzetting van de doelstellingen

148

INTERNATIONAAL EN NATIONAAL DE TOEGANGSPOORTEN VAN HET GEWEST

148

De luchthaven

148

Treinstations

148

Nationale stations in Brussel

148

Het station Brussel-Zuid

148

Internationale autocars

149

Internationale en nationale logistiek

149

Wegtransport

149

Internationale en nationale waterweg

149

GROOTSTEDELIJK DE EVOLUTIE VAN DE WEGINFRASTRUCTUUR EN VAN DE MOBILITEITSCORRIDORS

150

De fiets in het grootstedelijke gebied

151

Het openbaar vervoer in het grootstedelijke gebied

151

Het grootstedelijke spooraanbod

151

Intergewestelijk openbaar vervoer

151

De invalswegen: van snelwegen tot stads- en multimodale wegen

152

De heraanleg van de Ring

152

Mobiliteitsoplossingen om de modale verschuiving te bevorderen op grootstedelijke schaal

153

Logistiek in het grootstedelijke gebied

154

OP GEWESTELIJK EN LOKAAL NIVEAU ORGANISATIE VAN DE MOBILITEIT EN VAN DE POLYCENTRISCHE STAD

155

Een stedelijke ontwikkeling die steunt op de multimodale knooppunten

155

Integratie van de polycentrische ontwikkeling

155

De actieve vervoerswijzen (voetgangers en fietsers)

156

Voetgangers

156

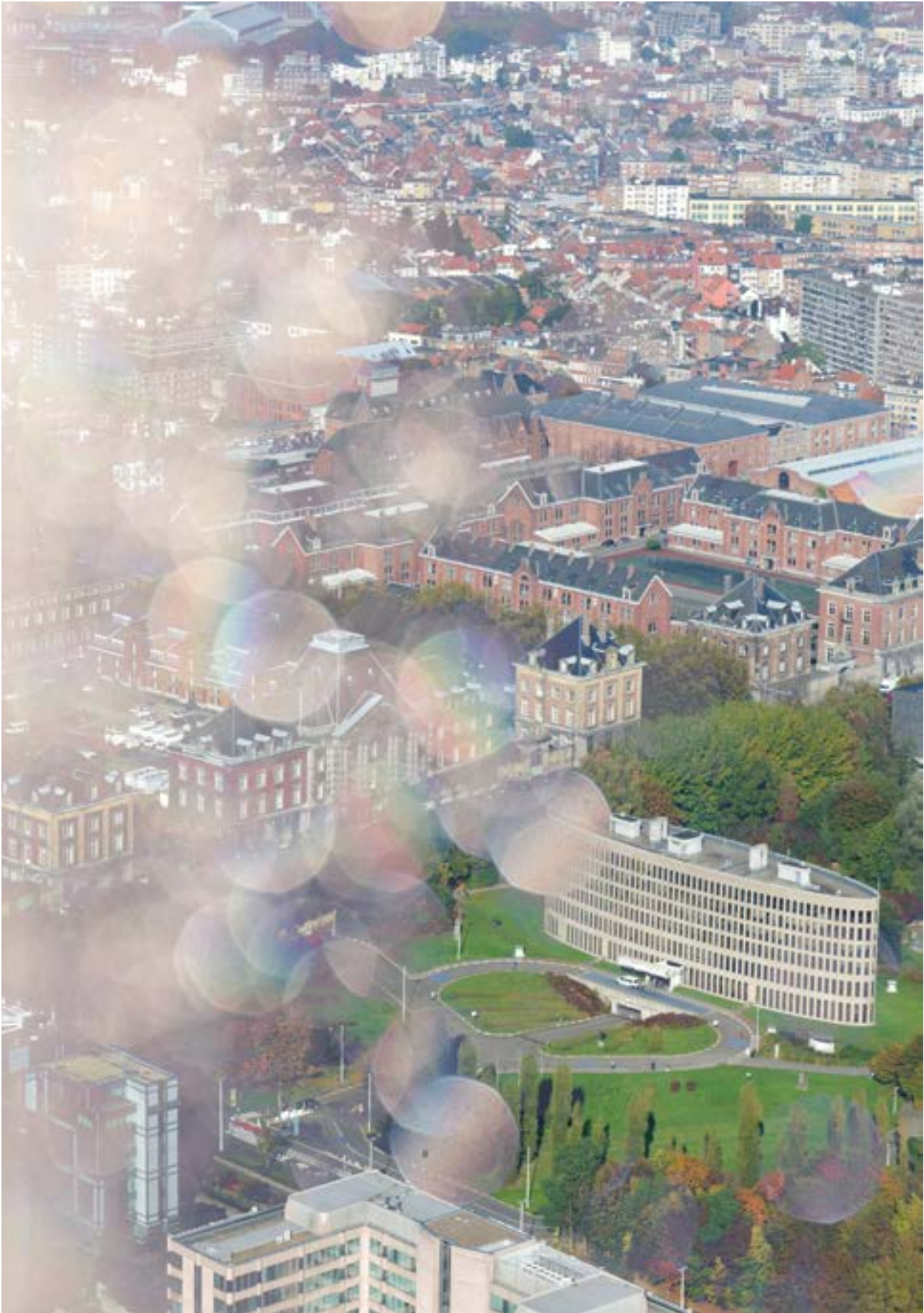
Inrichting van autoluwe zones

157

Fietsers

157

Het gewestelijke spoornet	158
Gewestelijk en lokaal: Evolutie van het MIVB-aanbod	159
Licht bovengronds net	159
Metro- en premetronet	159
Uitbreiding van de gewestelijke openbaarvervoersnetten	160
Evolutie van het wegennet: naar een nieuw autogebruik	161
Stedelijke integratie van het wegennet	161
Multimodale mobiliteitscorridors	161
Verkeersveiligheid waarborgen	162
Vlotte doorgang voor de voertuigen van de hulpdiensten	162
Het parkeren	162
Gemotoriseerde tweewielers	163
Toeristenbussen	163
Bezoldigd personenvervoer	164
Nieuwe voertuigen en nieuwe gebruiken	164
Logistiek in Brussel	164
VOORWAARDEN VOOR HET SUCCES VAN HET GPDO	
De samenwerking met de overige actoren op de verschillende niveaus ontwikkelen	166
De gewestelijke overheidsactoren van de territoriale ontwikkeling versterken en coördineren : het Territoriaal Platform	166
De coördinatieraad voor huisvesting	166
Een strategische coördinatie opzetten tussen het beleid en de Brusselse openbare structuren	167
Het overleg tussen het Gewest en de 19 gemeenten ontwikkelen	167
Synergieën ontwikkelen met de gemeenschapsinstanties	167
Een grootstedelijke schaal hanteren	167
Hand in hand werken met de Europese instellingen	170
Investerings van de Federale Staat in zijn hoofdstad stimuleren	170
Een dynamische en samenhangende planning door middel van een aantal gewestelijke instrumenten	171
Een strategie ontwikkelen voor de follow-up van het gewestelijk beleid	171
Infrastructuur ontwikkelen voor een slimme stad	171
De burger betrekken bij de gewestelijke ontwikkeling	173
De bevolking betrekken bij de grote stedelijke uitdagingen	173
De burgers betrekken bij de duurzame ontwikkeling	173
De strijd tegen de sociale en territoriale breuk ondersteunen	174
LIJST VAN ACRONIEMEN	175



HET GEWESTELIJK PLAN VOOR DUURZAME ONTWIKKELING : EEN PROJECT VOOR BRUSSEL

Van stedelijkheid naar grondgebied en van grondgebied naar stedelijkheid

Het grondgebied is zowel het vertrek- als het eindpunt van elk stadsproject. De stedelijke dynamiek veruitwendigt zich op meerdere niveaus en is het resultaat van een spontaan of vastgelegd proces. Zo moet het grondgebied gezien worden als een plaats waar de verschillende maatschappelijke uitdagingen waarmee ons stadsgewest te maken krijgt tot uiting komen: sociale breuklijn, armoede, werkgelegenheids crisis, weinig stedelijke industrie, (sociale) huisvestingscrisis, onderwijs, enz.

Het grondgebied is het toneel waarop de uitdagingen die het gevolg zijn van een wereld in verandering zich manifesteren en vervroegd vorm krijgen: ecologische transitie, internationalisering, technologische en technische evoluties, daarmee gepaard gaande gedragswijzigingen, bevolkingsgroei, verandering van de productie-, distributie- en recyclagecircuits, energietransitie, burgerschap en burgerzin, toegang tot cultuur en artistieke expressie, gezondheid, armoede, ... Een Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling moet die uitdagingen een plaats geven. Zo tekent het plan voor territoriale ontwikkeling de grote trajecten van het stadsproject uit, zowel in termen van ontwikkelingsambities als van gewenste transitie. Het biedt een kader om na te denken (een nieuwe mentale kaart) voor de verschillende actoren binnen de stad.

Het plan strekt er in de eerste plaats toe de ruimtelijke basis van het Gewest te definiëren en te identificeren: de multiscale en bindende ruimtelijke structuur van de activiteiten en de bebouwing (de agglomeratiekrachten) en de mate waarop die is afgestemd op de basis en structuren van natuurlijke en open ruimtes (valleien, groen en blauw netwerk). Beide ruimtelijke dimensies vormen de basis van de structuur van de natuurlijke ruimte en van het landschap en de structuur van de mobiliteit. Zij bepalen de territoriale ruggengraat van het Brusselse systeem.



Er wordt een diagnose opgemaakt van het stedelijke metabolisme om duidelijk te maken welke processen en dynamieken het Brusselse grondgebied doen leven. Het stedelijk en grootstedelijk project beïnvloedt die dynamieken. Dat project bepaalt dus de gewenste krachten voor de duurzame ontwikkeling van Brussel en welke overgangen nodig zijn om daarin te slagen. Het GPDO biedt dus een visie op de ontwikkeling van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat verbonden is met zijn hinterland, een lezing van de opeenvolgende schalen die een stad en haar activiteiten maken tot wat ze zijn en een omschrijving van de verschillende ontwikkelingspolen en levensbekkens. Tot slot stelt het een netwerk voor, opdat de verschillende politieke overheden, het maatschappelijk middenveld en de bevolking zouden kunnen terugvallen op een gemeenschappelijk kader. Zo wil het Gewest bijdragen tot de uitwerking van een sterke en gezamenlijke ambitie voor het Brusselse grondgebied.



EEN STAD IN OVERGANG

Grondgebied en relevante schalen

DE STAD IN EEN NETWERK

Brussel maakt deel uit van een netwerk van steden. Zij wordt beschouwd als een reticulaire stad, die vooreerst onderdeel vormt van een netwerk van Belgische steden (stedelijk netwerk in België, te vergelijken met de Randstad Holland) en vervolgens ook van een netwerk van Europese steden. De stad kadert dus in een breed wereldnetwerk dat steeds meer functioneert als een ruimte waarin de door de stad gegenereerde stromen tot uiting komen. Brussel kan in dit verband beschouwd worden als een kleine wereldstad. Haar rol op het internationale schaakbord, haar zeer diverse bevolking en haar zeer internationaal gerichte economie nopen ertoe rekening te houden met die netwerkdynamiek. Dat netwerk en de daaruit voortvloeiende connectiviteiten "nemen een plaats in" en kaderen

in het stedelijke weefsel, omdat ze bepalend zijn voor de knooppunten en intensiteiten in de stad. De ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest draagt dus rechtstreeks bij tot een globaal systeem en staat daarmee in wisselwerking via de functies die het vervult in het netwerk van Europese steden en metropolen.

DE STAD EN HAAR HINTERLAND

Een stad is een complex systeem. Het is een maatschappelijke vorm met een grote dichtheid en een grote functionele en culturele diversiteit binnen een beperkte ruimte. Die ruimte is evenwel niet afgebakend door natuurlijke grenzen, noch door haar administratieve structuur. Er is een permanente interactie tussen de stad en haar nabije en verdere hinterland. Zo omvat Brussel het

Brussels Hoofdstedelijk Gewest met zijn 19 gemeenten. Het is ook een metropool, die bestempeld wordt als horizontaal (cf. Secchi & Vigano), omdat een groot deel van het grondgebied van het land, en dus tal van andere kleinere stedelijke centra, binnen haar functionele zone liggen. Deze feitelijke staat verleent haar een polycentrische structuur. Dat is des te meer het geval daar de rand zeer verschillende kenmerken bezit, al naargelang we ons bevinden in het Pajottenland, in de geïndustrialiseerde as in noordelijke richting of in het oosten en het zuiden waar grote universitaire centra liggen, enzovoort. Zo dient de stad gezien te worden in samenhang met haar externe grondgebied, met name de rand of het metropolitane grondgebied. Het leven houdt immers niet op aan haar grenzen. Haar weefsel strekt zich uit tot buiten de bestuurlijke grenzen. De uitwisselingen en evenwichten tussen Brussel en haar rand zijn talrijk: economische uitwisselingen en complementariteiten, mobiliteitsstromen, milieustromen, residentiële mobiliteit, gemeenschappelijke geschiedenis, beelden en samenhangsgevoel. Het grondgebied van het Brussels Gewest heeft door de staatsstructuren weliswaar een bepaalde vorm gekregen, maar er is een voortdurende wisselwerking tussen de ecologische, economische, sociale en culturele dynamieken en een externe ruimte. Die wisselwerking overstijgt de grenzen, die per definitie willekeurig en abstract zijn.

BEHEER VAN HET PROJECT

Het stadsproject krijgt vorm in ons complexe institutionele kader. Het Gewest neemt de rol op van Brussel als grootstedelijk centrum. Tegelijk verwoordt het ook ambities voor duurzame ontwikkeling binnen een ruimere omgeving en streeft het naar alle mogelijke en nodige samenwerkingsverbanden om tot een transversale en geïntegreerde ontwikkeling te komen. Het Gewest tracht echter om binnen zijn bevoegdheidskader de territoriale structuren te bepa-

len waarover het de controle heeft en die deel moeten uitmaken van de ambities van het stadsproject.

Het komt er dus op om binnen de eigen ruimte van het Brussels Gewest een territoriale ontwikkeling te omschrijven op basis van de knooppunten en hefboomen waartussen een wisselwerking bestaat en die een invloed hebben op een veel ruimer grondgebied, een hinterland dat nabij maar soms ook veraf ligt.

Daarom stelt het Gewest, via zijn GPDO, voor om het grondgebied te benaderen op basis van de territoriale schalen en hun specifieke functies: grootstedelijk, gewestelijk, gemeentelijk en lokaal. Die schalen zullen elk hun eigen centraliteit hebben. Elke plaats heeft dus haar eigen nabijheid en haar "invloedsgebied". Het plan legt een vierledige hiërarchie vast van de (bestaande en toekomstige) Brusselse centraliteiten:

- het binnenste stadscentrum dat een rol speelt op internationale, grootstedelijke en gewestelijke schaal;
- de stedelijke centra die een rol spelen op grootstedelijke en gewestelijke schaal;
- de interwijken centra die een rol spelen op gewestelijke en intergemeentelijke schaal (stedelijk district)
- de wijkcentra die een rol spelen op intragemeentelijke schaal.

Deze centraliteiten zullen het gecombineerd product zijn van de natuurlijke morfologie van het Brussels Gewest en zijn hinterland, de socio-economische geografie van het grondgebied en de mobiliteits- en toegankelijkheidsstructuren. Deze verschillende opeenliggende ruimtelijke structuren zullen ons een eerste lezing geven van het grondgebied van ons stadsgewest en dus een ruimtelijke ruggengraat voor de latere ontwikkelingen.

Het "Brusselse ecosysteem" en zijn natuurlijke en landschappelijke structuren

Het begrip ecosysteem gaat over de aard en de structuur van het milieu en van de bewoonde omgeving. Een menselijk ecosysteem definieert de interacties tussen het leven in de maatschappij, haar sociale, politieke en culturele structuren, de natuurlijke en gebouwde omgeving en de activiteiten en economieën die eruit voortvloeien. De ecologische uitdagingen nopen ertoe de verhouding tot de natuurlijke morfologie van de stad te herbekij-

ken. We stellen vast dat de ontwikkeling van de moderne stad zich onvoldoende aan de natuurlijke realiteit heeft aangepast. Dat vertaalt zich vandaag in problemen met overstromingen, waterbehandeling, ondoorlaatbaarheid van de bodem, vervuiling, verlies van biodiversiteit en natuurlijke ruimte, enzovoort. Het is dus nodig om de ecologische macrostructuur te herstellen en meer aandacht te besteden aan de natuurlijke dynamieken. In tegenstelling

tot de vroegere planning waarbij ernaar gestreefd werd de functies van elkaar te scheiden en in te delen in zones, moeten we vandaag aanvaarden dat er gemengdheid is en dat het stedelijk systeem een grotere complexiteit heeft. De structurerende elementen van deze dynamiek zijn de open ruimten (groen netwerk) of het hydrologische netwerk (blauw netwerk).

Tegelijk moeten we beseffen dat de open ruimten een sociale functie vervullen. Zo wijst het rapport "Metropolitan Landscapes", dat stedelijke ontwikkeling in verband brengt met open ruimte, erop dat het Brusselse metropolitane landschap voor tal van uitdagingen staat "zoals de bevolkingsgroei, werkgelegenheid voor een diverse bevolking, een efficiënte en duurzame mobiliteit, een kwaliteitsvolle voedselbevoorrading, ecologisch en ruimtelijk waterbeheer, energietransitie, verlies van biodiversiteit, ..."¹

De verstedelijking heeft een hybride landschap opgeleverd, waar de grenzen tussen stad en platteland, bebouwde en open zones steeds meer vervagen. De landschappen en open ruimten zijn voortaan onderdelen van de stad en vervullen allerlei functies binnen de stedelijke ruimte: sociale functie, plaatsen waar voedsel geproduceerd wordt, stijgende waterstanden regelen door de pieken in neerslag op te vangen, het microklimaat regelen door het hitte-eilandeffect en de aerodynamische effecten te temperen, plaatsen voor zachte mobiliteit en ruimten waar mensen hun vrije tijd spenderen. Daarenboven vormen ze een buffer tegen allerlei overlast.

Landschappen zijn bepalend voor de aantrekkingskracht en de overzichtelijkheid van de stedelijke en metropolitane structuur. Ze oefenen invloed uit op de natuurlijke evenwichten en laten zich niet tegenhouden door institutionele grenzen. We moeten de landschappen meer behandelen als ecologische systemen en ijveren voor het behoud en de ontwikkeling van de continuïteit van natuurlijke ruimten en parken, het beheer van water en de hydrologische rijkdommen, de biodiversiteit, enz.

METROPOLITANE LANDSCHAPPEN

De Brusselse metropolitane ruimte heeft geen sterke landschapsidentiteit. De topografie en het riviersysteem van de zijrivieren van de Zenne hebben een massale en wanordelijke verstedelijking niet kunnen beletten. "Zo onderscheiden we verschillende, elkaar overlappende landschapstypen: veel natte landschappen, een aantal

kleine natuurgebieden, het Zoniënwoud, dalen met kwalitatieve landbouw, groene corridors of kleine agrarische enclaves midden in de stad."² Het grootstedelijk landschap wordt aldus gevormd door vier grote metropolitane structuren:

De vallei van infrastructuur:

De Zennevallei, het kanaal met hun geringe topografie, waar zich door het net van waterwegen en spoorwegen, veel industriële bedrijven hebben gevestigd. De huidige reconversie ervan maakt dat er open ruimtes met grote ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan.

Het bebouwde landschap:

Heeft zich gevormd in de loop van de geschiedenis en kan gezien worden als een familie van openbare ruimten, parken en historische verkeersaders met een hoog structurerend gehalte.

Het systeem van open ruimtes:

Open ruimtes die verspreid liggen over de gehele metropool. Het natte landschap:

Een haarvatenstelsel van lopen, die de parken, overstromings, natte en beboste zones, structureren.

Deze vier systemen vormen samen een landschappelijke structuur voor de metropool. "Deze lezing van het landschap maakt het mogelijk een oordeel te vormen over het gehele gebied en te bepalen welke landschapselementen behouden of versterkt moeten worden en welke van geringer belang zijn"³. De keuzes moeten worden gemaakt op basis van drie criteria:

- voor eenieder openbaar en op grote schaal toegankelijk;
- naburige programma's door er de gebruiksbestemming van te bepalen;
- de systeemwaarde door onderlinge relaties en uitwisselingen centraal te stellen.

Een meer overzichtelijke structuur is reeds een basiselement van het stadsproject. Deze stedelijke landschappen kunnen op die manier uitgroeien tot plaatsen waar stad en natuur zich anders tot elkaar verhouden. Op basis daarvan is het mogelijk een gemeenschappelijk beleid in grensoverschrijdende gebieden te formuleren, een sociale mix tot stand te brengen en gebruiks- en exploitatieconflicten aan te pakken. Ze helpen de biodiversiteit te handhaven en te verbeteren, de risico's op overstromingen te beperken en de watercyclus te verbeteren. Ze ondersteunen de

¹ J. MABILDE en E. VANEMPTEN, Metropolitane landschap als coalitie, in Metropolitan Landscapes - open ruimte als basis voor stedelijke ontwikkeling, p. 11 e.v.

² Ib, p. 45

³ Ib, p. 46



bevolkingsgroei door richting te geven aan de verdichting en plaatsen aan te reiken voor samenkomsten en evenementen. Ze helpen ervoor te zorgen dat men anders gaat nadenken over de manieren om zich te verplaatsen.

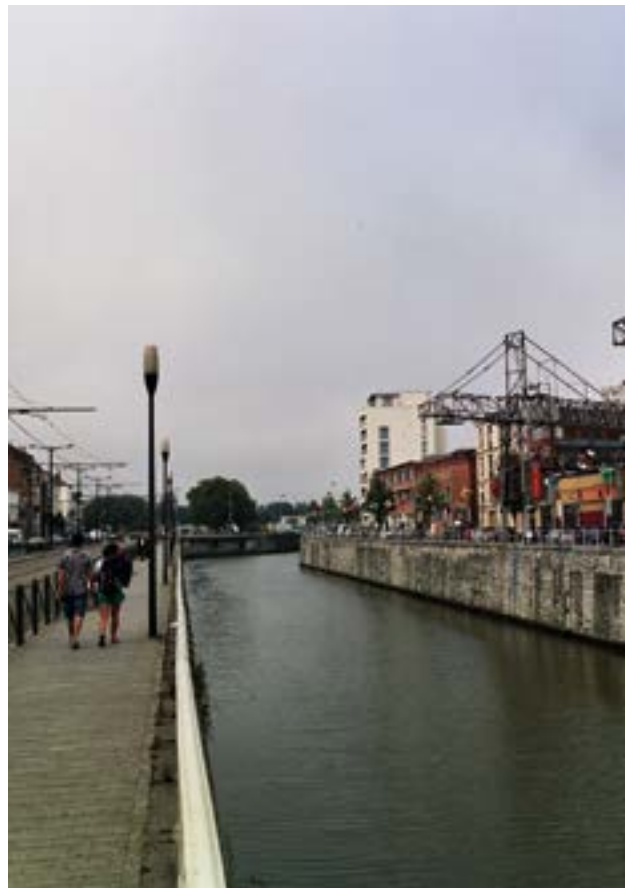
DE REGULERENDE FUNCTIES

De grootstedelijke landschapsstructuren vormen een ruimtelijke ruggengraat die onontbeerlijk is voor de regulerende functies van het Brusselse ecosysteem en de handhaving van het leven in de stad:

→ De klimaatveranderingen nopen ons tot het voeren van een mitigatie- en aanpassingsbeleid. Dat is echt dringend nodig. Het duurt echter soms enige tijd eer de beleidsmaatregelen die zijn vastgelegd in internationale akkoorden effect hebben. Voor steden en grootsteden is het nodig een klimaatplan op te stellen om te anticiperen op de gevolgen van de klimaatverandering en oplossingen aan te reiken om die gevolgen in te perken of te begeleiden. In het geval van Brussel is het nodig dat plan transversaal uit te werken voor ons stadsgewest en voor de metropool. Het kan de reeds aangegane verbindingen bundelen, ze versterken om te beantwoorden aan de specifieke uitdagingen (opvang van stormregenwater, strijd tegen hitte-eilandeffect, luchtvervuiling, beperken van de olieafhankelijkheid, enz.) en ze in

de praktijk brengen binnen een ambitieuzer proces van duurzame transitie.

- Daarbij moet bijzondere aandacht uitgaan naar het waterbeheer. Momenteel houden meerdere spelers zich bezig met het beheer van de watercyclus. Voor dat beheer is een intergewestelijke coördinatie van de stroomgebieden nodig. Het is met name de bedoeling om het regennet te versterken en indien nodig een beleid te bepalen voor de stormbekkens door een verfijnder en meer genuanceerd waterbeheer per bouwblok in te voeren, de ondoorlaatbare oppervlakken te verminderen en de scheiding van het afval- en regenwater in Brussel verder te verbeteren.
- Brussel beschikt over een omvangrijk natuurlijk patrimonium. 54% van het grondgebied bestaat uit groene of daarmee gelijkgestelde ruimten. De groene ruimten spelen een essentiële rol voor het behoud en de versterking van de biodiversiteit. Zij zijn van fundamenteel belang voor het Brusselse ecosysteem (ecologische, sociale en economische rol). Toch blijft het ecologisch netwerk zeer versplinterd. De groene ruimten in het centrum zijn geïsoleerd en weinig talrijk. De druk van de stad op de natuur blijft groot en noopt ons ertoe haar zoveel mogelijk te vrijwaren zodat de ecosystemische diensten zich kunnen ontwikkelen.





DE BEVOORRADINGSFUNCTIES

De stadsbevoorrading doet belangrijke vragen rijzen. De bevoorrading gebeurt vandaag voornamelijk over de weg tot in het hart van de wijken. Dat brengt hinder mee voor de omwonenden in de vorm van luchtvervuiling, geluidshinder en mobiliteitsoverlast. Het is van groot belang om die hinder te verminderen, want zij treft de gezondheid en de leefkwaliteit in de stad. Het goederentransport over de weg (vracht- en bestelwagens) is immers verantwoordelijk voor 14% van de verkeersopstoppingen en voor 30% van de stedelijke uitstoot van broeikasgassen door het vervoer. Luchtvervuiling is een zorgwekkend verschijnsel. De gevolgen ervan voor de gezondheid, het leefmilieu en het klimaat zijn bewezen. Om een efficiënter overheidsoptreden mogelijk te maken, zijn een betere opvolging en ruimere parameters en indicatoren nodig. Er is nood aan transversale beleidsinitiatieven om te zorgen voor een kwaliteitsverbetering, want de Brusselse bevolking groeit aan en daardoor dus ook de bevoorrading-behoefte. Het Gewest organiseert de bevoorrading van de stad door een stedelijke distributiestructuur te creëren (met logistieke ruimtes, stedelijke distributiecentra (SDC), leveringszones en beheersregels), waardoor er minder vrachtwagens door de stad moeten rijden. Tegelijk bereidt het Gewest de overgang van het wegvervoer

naar het water- en spoorvervoer voor, onder meer op de site van Schaarbeek-Vorming, waar een grootstedelijk logistiek platform moet komen.

De voedselproductie en -distributie binnen de stedelijke context ondergaan grondige wijzigingen. Er zijn verschillende vereisten die elkaar op verschillende niveaus overlappen: de algemene noodzaak om de productie- en distributieketens korter te maken, een herziening van de industriële productiewijzen met het oog op de voedselkwaliteit, de kwalijke gevolgen van pesticiden, het gebrek aan dierenwelzijn, enz. Ook de sociale gezondheidsproblemen veroorzaakt door de consumptiecultuur, de vraag naar recyclage en het gebruik van eetbaar voedselafval, het grote potentieel van de stedelijke landbouw, de nieuwe voedselproductietechnologieën, de grotere vraag naar kwaliteitsvolle biovoeding uit de buurt, de crisis en de noodzakelijke conversie van kleine boerderijen, enz. vragen om een geïntegreerd beleid. De Good Food-strategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt zich tot doel om deze transitie te begeleiden. Het komt er nu op aan die strategie deel te laten uitmaken van een territoriale visie en ze een structurerende plaats te geven binnen het GPDO. Ze moet ook een plaats krijgen in de stad en uitgroeien tot een instrument voor de herontwikkeling van de primaire economische sector, voor collec-

tieve productie en voor sociale samenhang. De levenscyclus van materie en energie noopt ons ertoe op een kringloop gebaseerde verbruiksprocessen uit te werken met geoptimaliseerde gebruiks- en recyclagecycli.

DE SOCIALE, CULTURELE EN SPORTIEVE FUNCTIES EN FACILITEITEN

De sociale, culturele, sportieve en recreatieve activiteiten en infrastructuur zijn door het beleid dat de gemeenten voeren, in vergelijking met andere meer gecentraliseerde en concentrische steden eerlijker over het grondgebied verdeeld. Er is nood aan een geïntegreerde planning om in te spelen op de bevolkingsexplosie en op de gediversifieerde verdichtingen en om een antwoord te bieden op de sociale noden van de meest behoeftigen in de armste wijken.

De actieve mobiliteit maakt deel uit van de door het Gewest vooropgestelde transitie van de vervoerswijzen. Zowel de herinrichting van het grondgebied als het mobiliteitsbeleid streven naar een zichtbare omslag van de verplaatsingsmodi. Het bodemgebruik moet dus meer worden afgestemd op de zachte mobiliteit - verplaatsingen te voet, per fiets of de nieuwe individuele transportmiddelen - en op efficiënt openbaar vervoer.

De woonomgeving en het leefbekken zijn essentieel voor de gezondheid en het psychisch en fysiek welzijn. Een kwalitatieve verbetering van de leefomgeving is noodzakelijk om in te spelen op de behoeften van de inwoners.

Het gaat om een preventiebeleid, gekoppeld aan een verbetering van de luchtkwaliteit, het terugdringen van de geluidsoverlast, het uitbreiden van de groene en recreatiezones, sportinfrastructuur, voedingsdiensten, enz.

Landschapswaarde, lezing van de stad en karakterisering van de plaatsen: de geschiedenis van de stad heeft, in haar continue wisselwerking met het natuurlijk milieu en de productiesystemen, materieel en immaterieel erfgoed voortgebracht. Die geschiedenis moet tegelijk behouden en voortgezet worden. De stad wordt leesbaarder als haar geschiedenis zichtbaar wordt gemaakt, maar tegelijk ook gewijzigd wordt door de hedendaagse evoluties.

De ecosystemische benadering herstelt de verhouding tussen de stad en de natuur op het stedelijk grondgebied. Dat stedelijk grondgebied bestaat uit de open en bebouwde ruimtes die met elkaar worden gecombineerd tot verschillende landschappen. De natuurlijke structuren moeten worden gecombineerd met de structuren voor mobiliteit en sociale geografie. Ze bieden een ruimtelijke ruggengraat van het stedelijk nabijheidssysteem dat het voorwerp kan worden van lokaal bestuur en van een territoriale planning. In dat ecosysteem van nabijheid kunnen de functies worden aangewezen die noodzakelijk zijn voor het behoud ervan: de regulerende functies, de bevoorradingsfuncties en de maatschappelijke diensten (sociale, culturele, sportieve en gezondheidsfuncties).

De socio-geografie van de sociale breuk en het recht op de stad.

De ruimtelijke organisatie van de socio-geografische realiteit van Brussel verschilt enigszins, al naargelang het concentrische schema van de historische ontwikkeling van Brussel: ze ontwikkelt zich rond de historische vijfhoek, van de eerste industriële kroon en vervolgens de tweede, meer residentiële kroon uit het interbellum en van net na de Tweede Wereldoorlog.

VASTSTELLING: DE POSTINDUSTRIËLE TRANSITIE

De sociale typologie van Brussel is de voorbije decennia ingrijpend veranderd. De stadsvlucht en de desindustrialisering tijdens de laatste periode van de 20ste eeuw leiden niet enkel tot een verstedelijking van de rand (ook

buiten de grenzen van het Brussels Gewest), maar ook tot een wijziging van de volkse buurten van de eerste kroon. Zo ontwikkelt zich de zogenaamde "arme sikkel" van Brussel, in de gedesindustrialiseerde arbeiderswijken rond het kanaal. Deze wijken concentreren naast een groter dan gemiddelde armoede ook nog andere generatiegebonden, culturele of gezondheidsgerelateerde factoren van uitsluiting. De postindustriële ontwikkelingen door de internationalisering en de omschakeling naar een economie van diensten en zorgverstrekking doen zich vooral buiten die oude centra voor, meer in de rand en in de wijken van de eerste en tweede kroon. Brussel kampt nog steeds met een stadsexodus. Niet alleen de gegoede klassen trekken weg maar ook een deel van de minder gegoede bevolking die het moeilijk heeft om een woning te vinden.

Er tekent zich een sociale breuklijn af tussen de arme wijken in het centrum met een hoge werkloosheid (bijna 20%) en veel armoede (bijna 30%) enerzijds en een grote steeds rijkere rand anderzijds. Die specifieke structuur van de grootstad leidt tot bijzondere en soms tegenstrijdige uitdagingen op vlak van ruimtelijke ordening.

Om economische en fiscale redenen heeft het Gewest die structurering ondersteund door te zorgen voor de nodige infrastructuur voor het pendelverkeer tussen de stad en haar rand (stedelijke snelwegen, tunnels, ...) en een beleid te voeren om de middenklasse aan te trekken en in de stad te houden (huisvestingsbeleid, premies, enz.), wat soms tot gentrificatie leidt. De sociale noden blijven echter zeer groot op het vlak van werkgelegenheid (structurele werkloosheid en onaangepaste arbeidsmarkt) en betaalbare woningen. Zij zijn bovendien ruimtelijk sterk geconcentreerd. Deze opvallende socio-geografie vertaalt zich in de distributie, de kwaliteit en de toegankelijkheid van de educatieve, artistieke en socio-culturele diensten, ontspanningsmogelijkheden, enz. Zo worden de ongelijkheden niet afgebouwd maar krijgen ze eerder navolging in de socio-culturele systemen van onderwijs en socio-culturele reproductie. De sociale en culturele ongelijkheden blijven dus centrale kwesties, zowel door hun zeer uitgesproken territorialisering binnen het Brussels Gewest als door de nog grotere ongelijkheden tussen het Gewest en zijn rand.

ZEER VERSCHILLENDE DICHTHEDEN

Deze socio-geografie wordt ook geïllustreerd door een zeer uiteenlopende bevolkingsdichtheid. Het bruto gewestelijk gemiddelde bedraagt 73,5 inwoners per hectare. Volgens de bevolkingsprognoses zal dat cijfer licht stijgen (79 inwoners/ha tegen 2025; 87 inwoners/ha tegen 2040). We kunnen dus niet stellen dat het stadsgebied overbevolkt is. De bevolkingsdichtheid in het BHG is zeker en vast hoger dan in andere Belgische steden. Het is echter minder dicht bevolkt dan andere Europese grootsteden. Het echte probleem zit hem in de zeer ongelijke verdeling van de bevolking op het grondgebied. Wanneer we uitgaan van gemiddelde dichtheidscijfers tussen 75% en 125%, dan onderscheiden we drie categorieën van gemeenten: die met een dichtheid die ver onder het gemiddelde ligt en minder dan 75% van het

gewestelijk gemiddelde bedraagt; die waar de dichtheid tussen 75% en 125% van het gewestelijk gemiddelde bedraagt; en ten slotte de gemeenten waar de dichtheid boven 125% van het gemiddelde ligt⁴.

Deze cijfers geven de bruto dichtheid per gemeente weer en bieden enkel maar een paar zeer algemene indicaties. De aangewezen schaal om de dichtheid te meten, is die van de wijken, van het levensbekken zoals voorgesteld in de gewestelijke studie die de "Wijkmonitoring" wordt genoemd. Zo kan men de netto-dichtheid meten (exclusief de beschermde grote groengebieden, de begraafplaatsen, de industriezones, ...). Wanneer we een meting uitvoeren op schaal van de wijken, stellen we vast dat de bruto dichtheid van 73,5 inwoners per hectare (cijfers op 1 januari 2016) stijgt naar een netto dichtheid van circa 98 inwoners per hectare. Wanneer we daarnaast rekening houden met de duizenden pendelaars die op bepaalde plaatsen en tijdstippen een nog grotere verdichting van de stad creëren, dan schommelt de gemiddelde dichtheid qua bezetting van de stad (inwoners + banen) tussen circa 90 inwoners per hectare (bruto) en 120 inwoners per hectare (netto). Hoewel deze gemiddelde dichtheden wijzen op een wereldstad met een zeer menselijke schaal, vereisen de verschillen tussen gebieden en wijken een beleid waarbij naar een nieuw evenwicht wordt gestreefd.

VAN DIVERSITEIT TOT SOCIALE BREUK

Om de sociale breuk in de stad te bestrijden moet dus een gediversifieerd stedelijk beleid gevoerd worden. In de gebieden met de grootste bevolkingsdichtheid moet het beleid erop gericht zijn open en openbare ruimtes te bieden, evenals aangepaste diensten. In de dunst bevolkte gebieden moet er beleidsmatig naar gestreefd worden een zekere verdichting en mix van de bevolking te doen aanvaarden. De polycentrische stad berust op die principes, maar behoudt tegelijk de milieu- en landschapsdiversiteit, die ook deel uitmaakt van de rijkdom van een grote stad. Deze logica geldt voor het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar het is van wezenlijk belang om haar ook toe te passen op de rand, waar tot op heden de rijkdom geconcentreerd is en een defensief beleid gevoerd wordt tegen de bevolkingsex-

⁴ Drie categorieën van gemeenten: die met een dichtheid die ver onder het gemiddelde ligt en minder dan 75% van het gewestelijk gemiddelde bedraagt (Oudergem 37 inwoners/ha; Brussel-Stad 55 inwoners/ha; Ukkel 36 inwoners/ha; Watermaal-Bosvoorde 19 inwoners/ha; Sint-Pieters-Woluwe 47 inwoners/ha); die waar de dichtheid tussen 75% en 125% van het gewestelijk gemiddelde bedraagt (Anderlecht 66 inwoners/ha; Vorst 89 inwoners/ha; Sint-Agatha-Berchem 82 inwoners/ha; Evere 79 inwoners/ha en Sint-Lambrechts-Woluwe 75 inwoners/ha); en ten slotte de gemeenten waar de dichtheid boven 125% van het gemiddelde ligt (Etterbeek 150 inwoners/ha; Ganshoren 99 inwoners/ha; Elsene 135 inwoners/ha; Jette 102 inwoners/ha; Koekelberg 185 inwoners/ha; Molenbeek 164 inwoners/ha; Sint-Gillis 201 inwoners/ha; Sint-Joost 240 inwoners/ha; Schaarbeek 163 inwoners/ha). Gegevens uit de Wijkmonitoring, Mini-Bru 2017 (BISA).



plosie. In die gemeenten blijft de gemiddelde bruto bevolkingsdichtheid uiterst laag, met zo'n 5,30 inwoners/ha in Vlaams-Brabant en 3,66 inwoners/ha in Waals-Brabant. Deze zeer uiteenlopende cijfers inzake bezetting van het grondgebied maken deel uit van de sociale breuk.

De socio-geografische kaart van het Brussels grootstedelijk gebied wijst op de dualiteit van het grondgebied en doet ons beseffen dat er nood is aan een gedifferentieerd beleid van verdichting en vermenging, dat aangepast is aan de gebieden in kwestie. Tevens wijst ze op twee belangrijke demografische elementen. Ten eerste is er de nood aan een prioritair en dringend programma voor de bestrijding van armoede, die 30% van onze bevolking treft. Daarnaast is het belangrijk een beleid te voeren dat afgestemd is op de jongeren om tegemoet te komen aan hun behoeften in verband met de arbeidsmarkt, huisvesting, onderwijs, voorzieningen en socio-cultureel beleid.

EEN AANGEPASTE ECONOMIE

De sociale geografie omvat ook verschillende economieën. Het is duidelijk dat de economische ontwikkeling van levensbelang is voor de stad. Met het vertrek van de verwerkende industrie heeft de Brusselse economie een voornamelijk tertiair karakter verworven, deels gedragen door de internationalisering. De arbeidsmarkt telt

720.000 banen in de formele economie, de informele economie buiten beschouwing gelaten.

De Brusselse economie steunt ook op een internationale functie en de daarmee samenhangende activiteiten. Dat is het exogene deel van de Brusselse economie. Het Gewest ontwikkelt maatregelen om meer Brusselaars te laten delen in dit tewerkstellingspotentieel.

In een ecosystemische benadering dient bijzondere aandacht uit te gaan naar de endogene economie: een residentiële buurteconomie, reproductie van het dagelijks leven, wonen, consumptie, onderwijs en vrijetijdsbesteding voor de plaatselijke bevolking, een economisch weefsel bestaande uit KMO's die actief zijn in de stads-economie zoals de voedingsnijverheid, de bouw- en renovatiesector, vervoer, enz.

Het Gewest stelt via het GPDO voor om het exogene en het endogene deel van de economie niet tegen elkaar uit te spelen, maar om ze onderling complementair te maken.

EEN SOCIO-GEOGRAFISCHE TRANSITIE

De vaststellingen over de socio-economische en culturele verschillen binnen het Gewest en het Brussels territoriaal



systeem zijn streng: bijgevolg moet het territoriaal beleid sterk doordrongen zijn van solidariteit. Het recht op de stad moet aan de basis liggen van de lezing van eender welke territoriale benadering. Dat recht behelst de emancipatorische kracht van de stad die een ruimte en voorzieningen biedt die voor iedereen toegankelijk zijn. Dat recht omvat verschillende dimensies, meer bepaald opleiding, onderwijs, cultuur. Dat zijn belangrijke dimensies om discriminatie te bestrijden. Hetzelfde geldt voor fiscaliteit, ondernemerschap of ook de culturele voorzieningen. Tevens is dat het geval voor de zogenaamde “derde plaatsen” waar nieuwe faciliteiten geboden worden om tegemoet te komen aan de moderne gebruiken van het leven in de stad die al enkele jaren snel evolueren. Zo kan een ambitieus beleid helpen om de aantrekkingskracht van Brussel te herstellen voor verschillende sociale groepen, en dan vooral die welke in de rand wonen.

Afrondend strekt het Gewest er via het GPDO toe de socio-economische geografie bij te sturen op basis van de territoriale ontwikkeling. De ruimtelijke architectuur vormt het steunvlak voor een stadsproject dat rekening houdt met alle bevolkingsgroepen en al hun behoeften. Het gaat erom te zorgen voor een tegengewicht voor de huidige gevolgen van de ruimtelijke structuur voor het socio-economische profiel van de bevolking door een daadkrachtig beleid te voeren, dat gericht is op de bestaande of nog te creëren centraliteiten en zich daarvoor te baseren op de plaatselijke stedelijke context en de territoriale middelen. De aandacht die in de eerste plaats uitgaat naar een algemene stijging van de levens- en milieukwaliteit zal zorgen voor betere levensomstandigheden en een betere gezondheid voor een bevolking die meer ouderen zal tellen dan vandaag en die waarschijnlijk ook armer zal zijn dan vandaag.

Hoewel het GPDO het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kadert in zijn brede ruimtelijke context, is het nodig om de sociale geografie van het stadsgewest, die momenteel gekenmerkt wordt door een sterke tweedeling, terug in evenwicht te brengen. Het komt er dus op aan de bevolkingsexplosie te verdelen en een redelijk verdichtings- of ontichtingsbeleid te ontwikkelen (bijvoorbeeld op sommige binnenterreinen van bouwblokken) dat gebiedsgebonden is en dat gepaard gaat met het behoud en de ontwikkeling van open ruimten. Tevens komt het erop aan een op diensten en uitrustingen gerichte economie te ontwikkelen, waardoor de meest behoeftige mensen kunnen opklimmen op de sociale ladder en aldus het recht op de stad gestimuleerd wordt. Dat beleid moet op een meer evenwichtige manier ondersteund worden door al diegenen die de voordelen plukken van de Brusselse economische motor.

Multipolaire bereikbaarheid en mobiliteitsstructuur

OVERGANG NAAR MULTIMODALITEIT

Een stad is open en heeft vele bevolkingsgroepen en activiteiten. Zij bezit bijgevolg een sterke structuur als gevolg van zijn bereikbaarheid, verplaatsingswijzen en mobiliteitsstructuren. De horizontale metropool en haar economische structuur zorgen voor mobiliteitsstructuren die vandaag problematisch zijn geworden. Het wegennetwerk in het stadsgewest steunt op drie ringwegen (Kleine ring, Middenring en Ring (RO)), waarop ontsluitingswegen aantakken langswaar het verkeer de stad in- en uitrijdt.

Daar bovenop komt het openbaar vervoersnet, dat vooral dient voor het binnengewestelijk vervoer. De spoorweginfrastructuur biedt binnen Brussel een mobiliteitspotentieel dat momenteel onderbenut wordt.

Ondanks het dichte autoweg-, spoorweg- en openbaar vervoersnet kampt Brussel nog steeds met ernstige fileproblemen die leiden tot een geringere productiviteit en kwalijke gevolgen hebben voor het milieu en het sociale en economische leven. Het mobiliteitsbeleid was lange tijd in de eerste plaats gericht op de hefboom van het aanbod om te voldoen aan de toenemende behoeften. Vandaag moeten we die logica omkeren en werk maken van een multimodale aanpak, die uitgaat van alle vervoerswijzen. Daarbij moeten we rekening houden met de verplaatsingsketen en moeten we zowel inspelen op het aanbod (met een evenwichtige ontwikkeling van de vervoerswijzen die afgestemd is op hun rol en de locaties) als op de vraag (met inspanningen om het verplaatsingsgedrag te wijzigen). Het Gewest spitst zich vooral toe op maatregelen om de verkeersproblemen op gewestelijk en grootstedelijk niveau aan te pakken. Bij de organisatie van de mobiliteit dient men evenwel ook rekening te houden met alle banden die het Gewest er op internationaal en nationaal vlak op nahoudt.

Bereikbaarheid vormt dus een wezenlijke behoefte en is een van de grote uitdagingen van de ruimtelijke planning. Er is dus een geïntegreerd en intermodaal mobiliteitsplan nodig, dat op een slimme manier de verschillende vervoerswijzen met elkaar combineert. Dat plan houdt rekening met de noodzaak om voor alle verplaatsingswijzen optimale mobiliteitsvoorwaarden te creëren en de overstap van de personenwagen naar andere vervoerswijzen

te bevorderen. En dat idealiter in de logische volgorde stappen, fietsen, openbaar vervoer en dan pas de wagen (STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer). Daarbij dient men echter ook rekening te houden met de nieuwe verplaatsingswijzen en nieuwe levenswijzen die zich ontwikkelen.

Dat mobiliteitsplan moet een doeltreffend antwoord bieden op de bestaande uitdagingen, de overgang naar een meer duurzame mobiliteit bevorderen en anticiperen op nieuwe gedragingen, die tot stand komen als gevolg van nieuwe technologieën en nieuwe levenswijzen. Het plan behelst de planning van het vervoer, maar wijst ook op de noodzaak om de verplaatsingen, zowel qua aantal als qua afstand, te verminderen door in te werken op de ontwikkeling van de buurtstad en het comfort van de verplaatsingen.

Gedurende vele decennia heeft de scheiding van functies de principes van de stedelijke inrichting gestuurd. Die situatie brengt verplaatsingsbehoeften tot stand. Vandaag moet dat functionele model plaats maken voor de multipolaire stad. Dat betekent dat er, naast de vermenging van functies die stadsplanners aanbevelen, een bijkomende stap moet worden gezet. Het komt erop aan de redenen die iemand heeft om zich te verplaatsen te verminderen, in het licht van de nieuwe gebruiken die in de stad opkomen. Dat kan gebeuren door de afstand tussen woon- en werkplaats te verkleinen, door de functies en de gebruiken beter te vermengen en door de rugengraat die de multipolariteit in de nabije toekomst zal vormen als knooppunt van multimodaliteit te versterken. Tevens is het noodzakelijk om de kwaliteit van de openbare ruimten te verbeteren om de stad om te vormen tot een "wandelstad" volgens het STOP-principe, de link te leggen tussen de lokalisatie van de functies en de multimodale toegankelijkheid en de zogenaamde "hybride" verplaatsingen evenals het delen van auto's en parkings te bevorderen.

SCHALEN, BEREIKBAARHEID EN MODAL SHIFT

Op basis van de schaalbenadering van het grondgebied en de bereikbaarheidsbehoefte kunnen de verwachte mobiliteitsdiensten en de nodige infrastructuur worden geïdentificeerd. De nadruk wordt gelegd op de ontwik-

keling van mobiliteitsdiensten (mobility as a service), wat vereist dat er wordt nagedacht over de geïntegreerde organisatie van de netwerken, een goede communicatie, de ontwikkeling van een stimulerende fiscaliteit en tariefintegratie. Dat moet het mogelijk maken om het gedrag van de gebruikers te sturen door het gebruik van de verschillende vervoerswijzen te bevorderen: openbaar vervoer in Brussel en in de andere gewesten, maar ook andere vormen van gedeeld vervoer.

Op gewestelijke schaal (binnen Brussel)

De organisatie van de mobiliteitsstructuur sluit aan bij de multiscale territoriale organisatie. Het GPDO bepaalt welke assen het belangrijkste netwerk van wegen met een grote capaciteit vormen (bevoorrechte assen voor alle vervoerswijzen). Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) bepaalt vervolgens de specialisatie van bepaalde assen.

De personenwagens gebruiken in de eerste plaats het netwerk met grote capaciteit terwijl de bereikbaarheid van de wijken luwer en het doorgaand verkeer beperkt wordt. Het beroepsverkeer krijgt makkelijker toegang.

Het openbaar vervoer met een hoog dienstniveau verbindt de centraliteiten van de multipolaire stad met een aantrekkelijke frequentie en een brede waaier van diensten die aansluit bij de stedelijke activiteit.

Grootstedelijke schaal:

Het S-net dat wordt ontwikkeld helpt de pendelaar om Brussel te bereiken en versterkt tegelijk het Brusselse openbaar vervoersnet.

Er wordt werk gemaakt van het fiets-GEN dat voor een verbinding met de nabije metropool maar ook met de verderaf gelegen steden zorgt.

Overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer met een hoog dienstniveau worden georganiseerd door zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de gebruikers ontradingsparkings (P+R) aan te leggen. Die ontradingsparkings zijn multimodale polen die de stedelijke centraliteiten kunnen verbinden met een gediversifieerd aanbod van transportdiensten.

Het openbaar vervoersnet wordt aangevuld met radiale en tangentiële lijnen binnen de metropool. De lijnen van het openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus) nemen bezit van de radiale en tangentiële lijnen om een snel en massaal aanbod naar het dichte openbaarvervoersnet in Brussel te verzekeren.

De inrichting van de invals- en toegangswegen tot de stad gebeurt met aandacht voor hun inpassing in het

stadsweefsel, waarbij carpooling en autodelen bevorderd worden. Ook het hoogwaardig openbaar vervoer krijgt er een plaats. De Ring zorgt voor een ontsluiting en verbinding tussen de verschillende gemeenten van de tweede kroon, waardoor de druk op de dichtstbevolkte gemeenten verlicht. Hij bedient de grote perifere metropolitane polen, meer bepaald de nationale luchthaven, de Heizelvlakte, de economische polen in Vilvoorde, Brucargo, Schaarbeek-Vorming, de activiteitszones in Haren, Anderlecht, Diegem en Evere, Ruisbroek en Drogenbos.

Op nationale schaal:

De toegang tot de belangrijkste Brusselse stations wordt geherevalueerd om verzadigingsproblemen op de Noord-Zuidverbinding te vermijden. Binnen het Gewest worden andere doorgangssporen aangelegd, onder andere voor het goederenvervoer (gebruik van lijn 26 en het Weststation bijvoorbeeld).

Het fiscaal beleid moet gebruikers ertoe aanzetten te kiezen voor rationelere oplossingen op het vlak van mobiliteit die meer bepaald gericht zijn op multimodaliteit, het gebruik van het openbaar vervoer of een gedeelde mobiliteit.

Op internationale schaal:

De nadruk ligt op betere internationale verbindingen, zowel via de Belgische luchthavens als via de treinstations en stations voor langeafstandsbussen. Er komen betere verbindingen met grote Europese steden.

De belangrijkste Brusselse treinstations en stations voor internationale bussen worden uitgebouwd tot activiteitspolen: onthaal van reizigers, multimodale spots en wachruimtes. Daarbij gaat veel aandacht naar de aangeboden diensten: wacht-, ontspannings- en werkruimtes of ruimtes om boodschappen te doen.

Bij het internationale vervoer via de waterweg wordt gedacht aan de distributie van goederen en koopwaar en aan het riviertoeisme.

Het GPDO stelt voor om een nieuw mobiliteitssysteem uit te tekenen en te ontwikkelen op basis van twee principes: de modal shift naar een stad waar mensen vaker te voet gaan en een systeem van bereikbaarheid dat gebaseerd is op schalen, multipolaire en intermodale knooppunten alsook op polen en hun aangepaste wijzen van multimodaal vervoer. Zo wordt mobiliteit een element van territoriale planning dat in verband staat met de woonfunctie en de verschillende andere stedelijke functies.

HET PROJECT

De polycentrische stad op verschillende schalen: de basisprincipes voor een stedelijke architectuur

De drie benaderingen voor een ruimtelijke architectuur van de territoriale ontwikkeling van het Gewest werden al toegelicht: bestuderen van het Brusselse ecosysteem en zijn natuurlijke structuren, de sociale geografie en de toegankelijkheid van het grondgebied via zijn mobiliteitsstructuren. De polycentrische stad ontwikkelt zich op verschillende schalen; elk met haar eigenheid en haar eigen actieplan. Er is de schaal die het grondgebied van het stadsgewest ver overstijgt: de wereldstad, de Europese hoofdstad, de federale hoofdstad, de reticulaire stad die positie inneemt in de grote Belgische steden en daar voorbij binnen het Europees netwerk. Vervolgens is er de metropolitane schaal: de stad en zijn dichte periferie (Vlaams- en Waals-Brabant) of ook iets verder (het GEN-gebied). Daarna is er de schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vervolgens die van de gemeenten, en tot slot die van de wijken. Al deze schalen worden op verschillende wijze met elkaar gecombineerd waardoor er polen en centra ontstaan. Ze hebben, elk op hun manier, een weerslag op de gebieden en vormen een netwerk.

Het hyperstadscentrum is een belangrijke troef van het gewest; de stations, de grote gebouwde gehelen en de gethematiseerde stedelijke ontwikkelingspolen moeten daarvan de ruggengraat vormen. De centra van het polycentrisch net moeten worden versterkt door een gezamenlijk gewestelijk en gemeentelijk beleid. Op de schaal van de zogenaamde "interwijk" moet er een nieuwe benadering komen die op dit moment nog maar weinig aan bod komt en beperkt blijft tot de functie van de verplaatsingen.

Zo stelt het Gewest via het GPDO voor om de territoriale structurering en de hiërarchie van de bestaande en toekomstige Brusselse centraliteiten op te vatten in 4 niveaus: het hyperstadscentrum, de stadscentra, interwijken centra en de wijkcentra.

STADSCENTRUM OF HYPERSTADSCENTRUM

Het binnenste stadscentrum speelt een rol op internati-

onale, grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal. Het vertoont bijzondere kenmerken die het onderscheiden van de algemene kenmerken van het grondgebied:

- Concentratie van locaties met een uiteenlopend belang: institutioneel, cultureel, sociaal, economisch, commercieel, recreatief, enz.
- Belangrijke erfgoed- en symbolische waarde
- Historisch stadsweefsel van grote waarde waarvan de radiocentrische structuur daterend van vóór de motorisering gerestaureerd moet worden. Als onderdeel van deze restauratie worden zones ingevoerd voor gedeeld gebruik of waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt en die hoofdzakelijk voor voetgangers bestemd zijn (minstens 50 %).
- Continue animatie - Stad 24u/24
- Doorgaans valt het hypercentrum samen met de "vijfhoek", het historische centrum van de stad. De ontwikkelingen die Brussel heeft ondergaan, maken het evenwel nodig om dit gebied te herdefiniëren en het uit te breiden om beter aan te sluiten bij de hedendaagse realiteit:
- naar het westen (het centrale gebied wordt thans begrensd door de circulaire metroverbinding gevormd door de lijnen 2 en 6;
- naar het noordoosten en het zuidwesten om de gebieden te integreren die deel uitmaken van het Kanaalplan;
- naar het oosten om de Europese wijk te omvatten.

De ruimtelijke structuur van het hypercentrum is zelf multipolair. Het is omgeven door vijf stations: Noord - Leopold - Schuman - Zuid - West en historisch gedomineerd door noord-zuidassen (kanaal, centrumlanen). De latere ontwikkelingen moeten worden gecompenseerd door zichtbare en waarneembare oost-westtracés, waaronder meer bepaald de grote as Weststation - Kunstberg - Europese Wijk.

Diverse dynamieken zullen het stadscentrum grondig omvormen onder druk van de demografisch boom en de

uitbreiding van de grootstedelijke functies: het verkeersvrij maken van de lanen, het kanaalplan, de ontwikkelingen in het Weststation en vooral het circulaire deel van het metronet (lijnen 2 en 6). Het kanaal en zijn wijken (Zennevallei) fungeren nog meer dan vroeger als ruggraat van het Gewest, veel meer dan als grens tussen het stadscentrum en de volkse buurten. Het groeit uit tot de plek waar de verschillende bevolkingsgroepen die aan beide kanten van het kanaal wonen, samenkomen en zich onderling vermengen en vormt niet langer een barrière zoals vandaag nog het geval is.

Ook andere polen zijn zich aan het vormen, die een wel-doordachte planning vereisen: in het noorden de herontwikkeling van de Noordwijk in verbinding met het station, het Vergotiedok en Thurn & Taxis via de Masuiwijk; in het zuiden de as Zuidstation-Slachthuizen via Kuregem. Deze bestaande dynamieken moeten als hefboomen dienen voor de economische herontwikkeling van de arme sikkels van Brussel. Ze moeten niettemin gecontroleerd en doelgericht verlopen om gentrificatie te vermijden. Dit vereist een transversale visie en een nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken instanties.

In termen van stedelijke planning betekent de visie van een grootstedelijk multipolair binnenste centrum een herziening van de historische mentale kaart van Brussel (de vijfhoek als centrum en een kanaal als grens) om te komen tot een nieuw beeld van het centrum dat steunt op de structuur van het gebied die vorm krijgt door de landschappen, de sociale geografie en de structuur van de mobiliteit.

Als gevolg van deze dynamieken verandert onze mentale kaart van het centrum en evolueert van een concentrische naar een polycentrische visie.

STEDELIJKE CENTRA

De stedelijke centra spelen een rol op grootstedelijk en gewestelijk niveau en zijn de basis voor een specifiek thematisch project. Ze vertonen de volgende bijzondere kenmerken die hen onderscheiden van de algemene kenmerken van het grondgebied:

- Hun ligging binnen het Brussels grondgebied maakt dat ze de bewoners uit alle wijken van de stad met elkaar in verbinding brengen. Door hun degelijke bediening door het openbaar vormen ze de verbindingspunten met het stadscentrum.
- Een functionele dominante die een sfeer en opportuniteiten voor specifieke stedelijke externaliteiten bepaalt;
- Een significant potentieel voor verdichting (nieuwe wijken, braakliggende terreinen bestemd voor reconversie);
- Een hoog niveau van aansluitingen op het openbaar

vervoer (minstens GEN en/of metro);

- Een onderbroken gebruikstijd, specifiek ritme.

INTERWIJKEN CENTRA

De interwijken centra spelen vooral een rol op intergemeentelijke schaal. Ze vertonen de volgende bijzondere kenmerken:

- Ze komen tot stand op een historisch centrum dat geconsolideerd wordt door de dagelijkse leefomgeving;
- Ze bezitten een hoog niveau van diensten (sportvoorzieningen, gezondheid, cultuur, onderwijs, ...);
- Er wordt regelmatig markt gehouden;
- Ze vormen een avondbestemming (bars, restaurants, theaters, concerten, bioscopen, ...);
- Ze worden frequent door de MIVB bediend.

Een aantal interwijken centra zal zich in de toekomst ontwikkelen rond belangrijke uitrustingen zoals de universitaire sites (Erasmus, VUB Laarbeek te Jette, UCL in Woluwe, ...), of sites met een hoog ontwikkelingspotentieel zoals de voormalige NAVO-site, vlakbij het station van Haren.

WIJKCENTRA

De wijkmonitoring identificeert 145 wijken in Brussel, waarvan 118 woonwijken. Dit is de basisschaal van de stad, die bepaald wordt door geografische (centrum, assen, grenzen) en symbolische elementen (naam, monumenten, functies). Het gaat vooral om het eerste grondgebied in het levensbekken van de Brusselaars. Meer dan een derde van die wijken zijn transgemeentelijk. De woonwijken zijn het vertrekpunt voor projecten op vlak van duurzame ontwikkeling, waarbij ruimtelijke ordening wordt gekoppeld aan een samenwerking tussen burgers en een participatieve democratie. Het ideale instrument daarbij is het wijkcontract of het stadsvernieuwingscontract, waarbij de gemeente, met steun van het Gewest, een stadsproject opstart in overleg met de bewoners en verenigingen.

Bijzondere kenmerken bovenop de algemene kenmerken:

- Kernen die de buurtstad (walkable city) of nabijheidsstad structureren
- Occasioneel worden lokale evenementen georganiseerd (braderijen, kermissen, ...)
- Courante handelszaken
- Frequente of middelmatige bediening door de MIVB

Het GPDO wijst op verschillende sites die grondreserves vormen en die als wijkcentrum kunnen fungeren

(de gevangenissen van Sint-Gillis en Vorst, de wijken Moensberg en Kalevoet te Ukkel, de omgeving van het station van Bosvoorde, de wijk Roodebeek te Sint-Lambrechts-Woluwe, ...).

Ook de lokale identiteitskernen vallen onder deze schaal.

Door te steunen op de ruimtelijke ordening in schalen en polen, verleent de stedelijke ontwikkeling een structurerend belang aan de openbare ruimte en haar functies. Deze ruimte is de schakel tussen de materiële stedenbouw, de sociale praktijken en de gebruikers. De openbare ruimte stelt zich in "dienst" van de nabije stad en zijn specifieke gemeenschappen, terwijl erop toegezien wordt dat allerhande gebruikers er vrij toegang toe hebben. De openbare ruimte wordt een gedeelde ruimte waar de omwonenden een lokale toets kunnen ontwikkelen en gastvrijheid en openheid naar de bezoeker, de gebruiker, de andere in het algemeen toe garanderen. Dit vormt een echte uitdaging, namelijk die om samen "werk te maken" van de stad.

Het beleid en zijn grondgebieden

Via een polycentrische en multiscale visie op het stadproject wil het GPDO ook een hefboom zijn in de strijd tegen de sociale breuk en ongelijkheden aanpakken. Daarom zijn de economische projecten en de educatieve en sociale programma's, ongeacht hun sectorale beleid, binnen een heel precieze territoriale context gesitueerd.

Laat ons er twee richtingen van toelichten:

- Wat de verschillende schalen van het levenskader betreft, moeten er op elke locatie voorzieningen komen die zowel aan de functie, als aan de bevolking zijn aangepast. Dit GPDO kiest voor een transitie naar een buurtstad op basis van een strategisch voetgangersplan. Zo moet elke locatie of wijk over nabijheidsdiensten beschikken (groen, parken, openbare ruimtes, handelszaken, lagere school, gezondheidszorg, buurthuis, sportvoorzieningen, ...). De kernen tussen wijken of gemeentelijke kernen voorzien in gedecentraliseerde voorzieningen (sportcentra, winkelcentrum, scholen, cultureel centrum, bibliotheek). De grootschaligere voorzieningen zijn dan weer gevestigd in de stedelijke centra of centra op grootstedelijke schaal.
- Vervolgens moeten deze (nieuwe) centraliteiten worden gepland in functie van de duurzame en sociale transitie die in het stadsproject zijn ingeschreven, om de sociale mobiliteit van de betrokken bevolkingsgroepen te integreren en de uitsluitingseffecten te beperken. Zo moeten het kanaalplan en de uitbreiding van het binnenste centrum richting westen, of de ontwikkelingen op de assen Zuid-Slachthuis of Noordwijk-Thurn & Taxis, die



worden gedragen door ontwikkelingen op supra-lokale schaal, ook een sociaal en socio-cultureel luik van deze evoluties bevatten, zodat ze ook ten goede komen van de aanpalende arme wijken.

Het GPDO streeft er ook naar in te spelen op de specifieke uitdagingen van onze tijd: uitdagingen op het vlak van de volksgezondheid door de bewandelbare en fietsbare stad te ontwikkelen; milieu-uitdagingen door de vervuiling terug te dringen; steun aan de stadseconomie om de productieve stad te herontwikkelen; uitdaging op het vlak van de veiligheid in het kader van een warme en solidaire maatschappij die vertrouwen inboezemt. De ruimtelijke ordening en de stadsprojecten moeten deze stedelijke visies ondersteunen en toepassen.

Het GPDO neemt in de territoriale planning dus een dubbele structuur op. De schalen geven de reikwijdte, de uitstraling van de gebieden en hun voorzieningen aan. De polen hebben betrekking op de centra die onderling verbonden zijn in een netwerk. Deze ruimtelijke architectuur wordt afgeleid van het Brusselse ecosysteem en zijn ruimtelijke structuren, de sociale geografie en de mobiliteitsstructuur. Deze benadering kent een plaats toe aan het ontwikkelingsbeleid, de werven, de ondernemingen en de vele actoren.

Het stedelijke metabolisme wijzigen

De wijziging van het mentale beeld van Brussel en de verbeeldingskracht die deze moet opwekken om tot een gedeeld stadsproject te komen, maken ook een verduidelijking nodig van de noodzakelijke en gewenste transitie, wat het stedelijke metabolisme betreft. We moeten duidelijk bepalen in welke richting we de interne dynamieken van het systeem willen doen evolueren.

Het plan voor duurzame ontwikkeling wil de stromen van het stedelijke metabolisme op het grondgebied lokaliseren door de circulaire circuits uit te breiden en de productie-distributieketens in te korten. Het plan gaat dus verder dan een louter ruimtelijke planning en heeft betrekking op de organisatie en de werking van het Gewest met het oog op zijn evolutie naar duurzame ontwikkeling. Uiteraard kan deze benadering niet enkel beperkt blijven tot het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en moet de hele metropool als nabij ecosysteem erbij betrokken worden.

De historische ontwikkeling heeft de gebouwde stad gescheiden van de natuur en de landbouw. De functies economie, wonen, vrijetijdsbesteding en consumptie werden ondergebracht in van elkaar gescheiden zones, waardoor de mobiliteit tussen die zones is toegenomen. Vermits het stadsmilieu een ecosysteem is, mag het niet tegen de natuur gekant zijn. Het moet er de verschillende aspecten van integreren die de hulpbronnen die onontbeerlijk zijn voor het metabolisme conditioneren: energie, water, grondstoffen.

Zo moet de stedelijke ontwikkeling de stromen en voorraden van grondstoffen (waaronder water) en energie samen aanpakken. Een studie van de ULB, ICEDD en

ECORES uitgevoerd in 2014 in opdracht van Leefmilieu Brussel komt tot de volgende conclusie:

In steden met een lineair metabolisme wordt in grote mate geconsumeerd en vervuild. Steden met een circulair metabolisme zullen daarentegen het aantal nieuwe binnenkomende producten beperken en hergebruik en recyclage bevorderen. Het Gewest sluit zich via het GPDO hierbij aan en geeft de richting aan die we moeten inslaan: bij de binnenkomende producten voorrang geven aan hernieuwbare hulpbronnen; de interne circuits in de recyclagelussen drastisch verhogen en vervuiling en afval zo veel mogelijk beperken. De bedoeling is om de ecologische voetafdruk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevoelig te beperken. Momenteel bedraagt die ruim 400 keer de oppervlakte, of ruim twee keer de totale oppervlakte van België.

Bij het beheer van de voorraad aan grondstoffen, ligt de nadruk op de interne grondstoffen en wordt het concept van "city-mining", de stad als grondstoffenmijn, toegepast. Al eeuwen lang hebben bouw- of renovatiewerken in de stad tot gevolg dat tonnen materiaal onder de grond worden gestopt of in de gebouwen worden gestoken. Deze grondstoffen worden steeds schaarser (en dus duurder). Het is daarom essentieel om deze grondstoffen te gaan beschouwen als een voorraad die beschermd en hergebruikt dient te worden. Dit houdt in dat het bestaande beschermd en onderhouden moet worden om het langer te doen meegaan, het her te gebruiken en zodoende de toevoer van materialen en energie te beperken.

De wijziging van het stedelijke metabolisme schept mogelijkheden voor samenwerkingen die op die manier de weg

effenen voor een nieuw beheer en een democratische uitbreiding van de stedelijke dynamieken. De actoren van de Brusselse economie moeten resoluut de weg opgaan van de circulaire economie, de economie van de functionaliteit en de sociale economie. Deze transitie ondersteunt ook de activiteiten in het middenveld: self-city, verantwoord consumeren, de valorisatie van de vaardigheden en de culturele diversiteit,

SCHALEN VAN DE VERANDERING

Dankzij de territoriale architectuur die in het eerste deel is uitgewerkt kunnen we ook de relevante schalen voor deze veranderingen lokaliseren:

Grootstedelijk gebied

Zo is het grootstedelijk gebied de juiste schaal om een bekken van uitwisselingen stad-platteland, het grootstedelijk polycentrisme en de ruggengraat van het openbaar vervoer (GEN, tram-treinen, Kanaal, ...) te vormen.

Gewestelijk niveau

Op gewestelijk niveau omvatten en verbinden dienstzones de distributiepunten met elkaar (stedelijke distributiecentra (SDC), zone voor haven- en logistieke activiteiten, markten, recyclage-activiteiten, centrales voor de productie van hernieuwbare energie, stelplaatsen voor metro, tram en bus ...).

Interwijkeniveau

De interwijken centra leveren de basisvoorzieningen voor de recyclage-activiteiten: recyclageparken, give box,

tweedehandszaken, rommelmarkten, meubelopslagruimtes, herstelateliers, kringloopbedrijven, weggeefwinkels, centrales voor de productie van hernieuwbare energie, ...

Wijken

En uiteindelijk de wijken die zullen kunnen beschikken over een project voor de ontwikkeling van duurzame wijken met een dienstencentrum inclusief tweedehandsmarkt, "gereedschaps- en voorwerpenbibliotheek", e-commerce depots, herstelateliers (repair café), centrum voor informatie, sensibilisering en uitwisselingen (solidaire groepsaankopen en lokaal uitwisselingsstelsel).

Het GPDO combineert het grondgebied met de stedelijkheid. Het stadsproject wordt niet alleen een cartografie van projecten, maar veel meer dan dat. Het wordt een routekaart voor het stadsproject waar de verschillende overheden, de socio-economische actoren, het middenveld en de inwoners deel van uit zullen kunnen maken. Het stedelijke metabolisme omvat natuurlijk de economische ontwikkeling. Vanuit een rationele logica spaarzaam om te gaan met natuurlijke en menselijke hulpbronnen, oriënteert het Gewest, via het GPDO, de Brusselse economie in de richting van een circulaire en productieve economie die de solidariteit en het welzijn van de bevolking ten goede moet komen. Zo worden economie, milieu en bevolking opgenomen in een nieuwe systeemvisie.

Conclusie: van het territorium naar de stedelijkheid

Deze structurerende aanpak kan enkel efficiënt zijn als rekening gehouden wordt met de fundamentele elementen. Het is de bedoeling dat we evolueren naar een grootstedelijke visie omdat deze de sleutel is voor het succes en de aangewezen schaal om onder meer mobiliteits- en milieuproblemen op te lossen. Dit vereist ook dat de samenwerking met de andere instanties wordt aangehaald, of het nu gaat om samenwerking tussen alle stedelijke overheidsactoren, op alle schalen en alle beleidsniveaus of om het rekening houden met de gemeenschapsbevoegdheden (Cocof, VGC en GGC) die vandaag aan een globale visie op de stad voorbijgaan. Toch is op dat niveau voor Brussel een specifieke denkoefening noodzakelijk omdat cultuur, sport en onderwijs basisbestanddelen zijn van de dynamiek van een stad. De fundamentele

voorwaarde om te slagen is daarom dat het GPDO moet uitgroeien tot een transversaal project dat voor alle bevoegdheden tot inspiratie dient.

(zie besluit over de succesvoorwaarden)

Het GPDO is een document dat het territoriale beleid van het Gewest ondersteunt. Het is dus een aanvulling op een aantal strategieën die al bestaan binnen het Gewest:

Agenda 2030 VN en Nationale Strategie voor Duurzame Ontwikkeling



Een coherente visie op duurzame ontwikkeling vraagt om een geïntegreerde en gezamenlijke denkoefening van de verschillende nationale en internationale entiteiten. Op nationaal niveau werd deze visie opgenomen in een nationale strategie die de strategieën van de verschillende entiteiten omvat: federale overheid, Vlaanderen, Wallonië, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Duitstalige Gemeenschap.

Deze nationale strategie vloeit voort uit het Programma voor Duurzame Ontwikkeling tegen 2030 en omvat 17 duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG - Sustainable Development Goals). Ze werd op 25 september 2015 goedgekeurd door alle staatshoofden en regeringsleiders tijdens de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties en geldt als kompas voor de komende 15 jaar.

Tegen die achtergrond mandateerde het Overlegcomité op 22 februari 2016 de Interministeriële Conferentie Duurzame Ontwikkeling (ICDO) om bij te dragen tot de uitvoering van het Programma voor Duurzame Ontwikkeling 2030 in België. Een van de eerste opdrachten was logischerwijze de uitwerking van een Nationale Strategie voor Duurzame Ontwikkeling (NSDO). Wij willen daarmee de samenwerking versterken tussen de verschillende beleidsniveaus, in het bijzonder met het oog op de realisatie van de SDG's. We verzekeren hiermee eveneens een betere opname van de aangegane verbintenissen en van de acties die we voeren voor duurzame ontwikkeling op de verschillende bestuursniveaus, gaande van het lokale tot het internationale niveau, over het gewestelijke, het gemeenschaps- en het federale niveau.

Deze nationale strategie heeft als doel een basis te scheppen voor een coherente aanpak van de beleidslijnen voor duurzame ontwikkeling. Voor België bestaat deze strategie uit een overkoepelende kadertekst en de strategische documenten van de verschillende entiteiten.

Het strategische document voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dit Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Het is een aanvulling op andere gewestelijke plannen en maatregelen en moet het Gewest ondersteunen in zijn bijdrage tot de realisatie van de 17 duurzame ontwikkelingsdoelen, binnen de grenzen van zijn bevoegdheid.



Duurzame ontwikkelingsdoelen

1. Beëindig armoede overal en in al haar vormen
2. Beëindig honger, bereik voedselzekerheid en verbeterde voeding en promoot duurzame landbouw
3. Verzeker een goede gezondheid en promoot welvaart voor alle leeftijden
4. Verzeker gelijke toegang tot kwaliteitsvol onderwijs en bevorder levenslang leren voor iedereen
5. Bereik gendergelijkheid en empowerment voor alle vrouwen en meisjes
6. Verzeker toegang en duurzaam beheer van water en sanitatie voor iedereen
7. Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen
8. Bevorder aanhoudende, inclusieve en duurzame economische groei, volledige en productieve tewerkstelling en waardig werk voor iedereen
9. Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie
10. Dring ongelijkheid in en tussen landen terug
11. Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam
12. Verzeker duurzame consumptie- en productiepatronen
13. Neem dringend actie om de klimaatverandering en haar impact te bestrijden*
14. Behoud en maak duurzaam gebruik van de oceanen, de zeeën en de maritieme hulpbronnen
15. Bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen, beheer bossen duurzaam, bestrijd woestijnvorming en landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe
16. Bevorder vreedzame en inclusieve samenlevingen met het oog op duurzame ontwikkeling, verzekert toegang tot justitie voor iedereen en creëer op alle niveaus doeltreffende, verantwoordelijke en open instellingen
17. Versterk de implementatiemiddelen en revitaliseer het wereldwijd partnerschap voor duurzame ontwikkeling.

PLANNEN EN STRATEGIEËN VAN HET GEWEST

Lucht - Klimaat - Energie

- 2 Mei 2013. – Ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing
- Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan - Juni 2016
- Het Energiepact - December 2017
- Het toekomstige Nationaal Energie-Klimaatplan
- De toekomstige strategie renovatie

Landbouw en voeding

- de Good Food-strategie naar een Duurzaam Voedingssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - December 2015

Geluid

- Preventie en Bestrijding van Geluidshinder en Trillingen in een stedelijke omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Plan 2008-2013 (en de toekomstige bijwerking ervan)

Hulpbronnen en Afval

- Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan voor een duurzame, sobere, lokale en circulaire consumptie voor een afvalloze maatschappij - Augustus 2017

Water

- Groen en Blauw Netwerk - 1999
- Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2016-2021

Duurzame Economie

- Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie 2016 - 2020
- Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie 2016 - 2020
- Strategie 2025 - Juni 2015
- Gewestelijk Innovatieplan 2016-2020
- Het Schema Voor Handelsontwikkeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2011

Groene Ruimten en Biodiversiteit

- Natuurplan
- Beheerplan voor het Zoniënbos
- Gewestelijk Programma voor Pesticidenreductie

Mobiliteit

- Iris 2 Plan 2010-2020
- Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (Pave) - 2018
- Strategisch Plan voor het Goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Juli 2013
- Gewestelijk Parkeerbeleidsplan
- Good Moveplan (Work In Progress)
- Fietsplan 2010-2015
- Strategisch Voetgangersplan
- Lichtplan 2017

Stadsvernieuwing

- 6 Oktober 2016. – Ordonnantie houdende organisatie van de Stedelijke Herwaardering
- 10 November 2016. – Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van de Ordonnantie houdende Organisatie van de Stedelijke Herwaardering en tot Goedkeuring van de "Zone Voor Stedelijke Herwaardering", Genaamd "ZSH2016"

PIJLER 1

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN
OM DE BASIS VAN DE TERRITORIALE
ONTWIKKELING VAST
TE LEGGEN EN NIEUWE WIJKEN
TE ONTWIKKELEN



INLEIDING

De uitdaging die gevormd wordt door de bevolkingsgroei

Tussen 2015 en 2025¹ zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de bevolkingsprojecties van het Federaal Planbureau en Statistics Belgium een **bevolkingsgroei** kennen van meer dan 101.000 personen, oftewel **10.000 inwoners per jaar**. De toename is groter in de periode 2015-2020 (+59.600 personen of +5,1 procent) dan in de vijf jaar daarna (+41.800 personen of +3,4 procent). In 2025 zal het Gewest 1.276.555 inwoners hebben.

De gemeentelijke bevolkingsprojecties tonen een groot onderscheid tussen het noordwesten en het zuidoosten. We zien de grootste stijging in de gemeenten in het noorden van het Gewest: Evere (+19 procent), Brussel-Stad en Koekelberg (+14 procent), Jette (+13 procent). Hetzelfde geldt voor de gemeenten in het westen: Sint-Agatha-Berchem (+12 procent), Anderlecht (+11 procent), Ganshoren en Sint-Jans-Molenbeek (+9 procent). Daarna volgen de gemeenten in het oosten en het

¹ Federaal Planbureau, Statistics Belgium, 2016, Demografische vooruitzichten 2015-2060. Bevolking, huishoudens en prospectieve sterftequotienten, 59 p.

BISA, Dehaibe X., Hermia J.-P., Laine B. en Romain A., verschijnt binnenkort (2016), Bevolkingsprojecties voor de Brusselse gemeenten 2015-2025, Cahier van het BISA nr. 6.

zuiden, met een stijging die overal minder is dan het gewestelijk gemiddelde.

Met uitzondering van Watermaal-Bosvoorde, waar het bevolkingsaantal tussen 2015 en 2025 stabiel zou blijven, krijgen de meeste Brusselse gemeenten meer inwoners in deze periode.

Het aantal private huishoudens stijgt in dezelfde periode 2015-2025 met meer dan 37.000 eenheden. Dat is een relatieve toename van 7 procent, minder dan de verwachte stijging voor de totale bevolking (+8,6 procent). Daaruit kunnen we afleiden dat de gemiddelde grootte van de huishoudens zal toenemen.

In de periode 2025-2040 zal de gewestelijke bevolking volgens het Federaal Planbureau en Statistics Belgium aan een hoog tempo blijven stijgen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal **1.400.000 inwoners** hebben in **2040**. Dat betekent dat er bijna **9.000 inwoners per jaar** bijkomen in die periode.

In dezelfde periode 2025-2040 neemt het aantal private huishoudens minder snel toe dan de bevolking. Ook hier kunnen we concluderen dat de gemiddelde grootte van de huishoudens zal toenemen. Tussen 2025 en 2040 komen er gemiddeld 3.500 private huishoudens per jaar bij in het Gewest.

De bevolkingsprognoses laten dus het belang van dit fenomeen uitschijnen, zelfs al hebben ze belangrijke variaties in waardering gekend, de op te vangen bevolkingsgroei wordt geschat op 9.000 tot 10.000 nieuwe inwoners per jaar tot 2040. Dat betekent dat er 3.000 tot 4.000 private en publieke woningen per jaar bijgebouwd moeten worden.

Het Gewest streeft ernaar om deze nieuwe inwoners als gevolg van de bevolkingsgroei in ons Gewest op te vangen. Het is immers essentieel om een degelijke woning aan te bieden aan iedereen en om een antwoord te bieden op deze maatschappelijke behoefte om niet het risico te lopen dat de maatschappelijke kloof nog groter wordt en dat de bestaande spanningen op de vastgoedmarkt nog verder toenemen.

Het is dus essentieel om het productiepotentieel van woningen in termen van het beschikbare vastgoed en de verdichting van de bebouwing te bepalen en te definiëren

hoe deze omvangrijke woningproductie tot stand kan komen zodat het aangenaam wonen blijft en nog aangenamer wonen wordt in het hele Gewest en daarbij rekening te houden met een mix van functies.

Het ontwikkelingspotentieel van woningen is berekend in twee studies² : een naar verdichting en een naar het vastgoedpotentieel. Hieruit blijkt dat het productiepotentieel van woningen wordt geschat op meer dan 90.000 woningen, waar ongeveer 190.000 inwoners kunnen wonen, uitgaande van gemiddeld 90 m²/woning en gemiddeld 2,1 inwoners/woning.

Deze studies hebben aangetoond dat het opvangen van de bevolkingsgroei verschillende aspecten moet combineren: de realisatie van grote stadsprojecten in ontwikkelingspolen en op braakliggende terreinen, nieuwe urbanisaties in het kader van uitbreidingen in de tweede kroon, de herstructurering van het oude stadsweefsel met verdichting en benutting van bestaande lege percelen, reconversie van leegstaande industriële sites en kantoren, gebruik van verdiepingen boven winkels en hoogbouw. De ontwikkeling van een verdichte stad is alleen mogelijk door het laten naast elkaar bestaan van de verschillende functies die bestaan en die nodig zijn in de stad. Bij deze ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de energie- en klimaatdoelstellingen van het Gewest tegen 2030 en 2040 die moeten leiden tot een koolstofarme samenleving in 2050.

Naast de noodzaak om een voldoende aantal woningen van voldoende kwaliteit te produceren, is het van essentieel belang dat deze woningen toegankelijk zijn voor de Brusselaars, rekening houdend met het inkomensniveau en de gezinssamenstelling.

² Inventaris van verdichtingsplaatsen in het BHG, Cooparch, maart 2012 en Stand van zaken van het beschikbare woonvastgoed // Gedeeltelijke herziening van het GBP, MSA & IGEAT-ULB, oktober 2011.

Levenskwaliteit en betaalbare woningen

De levenskwaliteit in Brussel is nauw verbonden met de kwaliteit van de woningen. Daarom herbevestigt het Brussels Gewest zijn verbintenis om gevarieerde en kwaliteitsvolle woningen te produceren die de bloei van de bevolking mogelijk maken. In het kader van de verdichting van het Gewest zal bijzondere aandacht worden besteed aan het behoud van de grootte van de geproduceerde woningen en aan de instandhouding en verbetering van de binnenpleinen van bouwblokken en van de groenvoorzieningen.

De woonkosten op de private huur- en koopmarkt zijn de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen en deze evolutie wordt niet gecompenseerd door een vergelijkbare stijging in de inkomens van de gezinnen.

De prijs voor een koopwoning is in Brussel in tien jaar tijd verdubbeld, waardoor het percentage eigenaars is gestagneerd op 41 procent, terwijl dit tussen 1981 en 1991 was gestegen van 31 naar 41 procent. Dit percentage eigenaars is bijzonder laag in vergelijking met het landelijke gemiddelde van 75 procent. Weliswaar zijn er altijd minder eigenaars in de grote steden dan op het platteland, maar met 41,4 procent loopt Brussel flink achter op andere Belgische stedelijke centra.

Deze stijging in de koopprijs heeft eveneens geleid tot hogere huurprijzen, omdat de eigenaar zijn investering wil afschrijven, maar dat is niet de enige factor die telt. Deze evoluties maken het nog moeilijker voor nog meer Brusselaars om een woning te vinden. Deze prijsstijging

zorgt er dus voor dat sommige bevolkingsgroepen geen toegang hebben tot woningen op de vrije markt, waardoor hun kansarmoede toeneemt, een fenomeen dat het Gewest wil tegengaan.

De sociale of gelijkgestelde woningen zijn niet voldoende om de toegang tot betaalbare woningen voor alle Brusselaars te garanderen.

Inderdaad, ondanks de inspanningen om de productie van sociale woningen te vergroten, zoals het Gewestelijk Huisvestingsplan of de Alliantie Wonen, is minder dan 10 procent van de woningen die de voorbije tien jaar zijn geproduceerd een sociale of gelijkgestelde woning op een totale productie van ongeveer 4.000 woningen per jaar, terwijl de vraag naar sociale en gelijkgestelde woningen sterk stijgt.

Het is belangrijk dat het Gewest de nodige middelen en doelstellingen voorziet om te beantwoorden aan deze maatschappelijke verplichting. Daartoe is het essentieel dat woningen worden geproduceerd die toegankelijk zijn voor mensen met een laag inkomen, zowel via publieke als private projectontwikkelaars.

Om deze ambitieuze doelstelling te bereiken, wil het Gewest via het GPDO het vastgoedpotentieel mobiliseren, een beheerste verdichting voorstellen en huisvesting toegankelijk maken voor iedereen.

Een multiscaleaire ruimtelijke structuur

Om de nieuwe inwoners op te vangen en hen een kwaliteitsvolle leefomgeving te bieden, stuurt het Gewest via het GPDO aan op de ontwikkeling van een bewoonde stad, die korte verplaatsingen bevordert door een hele reeks beleidsmaatregelen; de benutting van bestaande vastgoedreserves; de herontwikkeling van de stad op haar eigen vestingen door de reconversie van bestaande weefsels; de rationalisering en het aangepast gebruik van de beschikbare ruimte; de benutting en herbestemming van leegstaande gebouwen; en de verdichting van bestaande percelen of bebouwde elementen.

Al deze strategieën moeten zorgen voor een harmonieuze verdeling van de bevolkingsgroei over het gewestelijk grondgebied.

Die ambitie komt duidelijk tot uiting in de organisatie van het grondgebied op basis van verschillende schalen en een polycentrische structuur.

Zoals in het eerste deel staat beschreven, maken de sites die voorgedragen zijn als preferentiële locaties voor stedelijke ontwikkeling, deel uit van centra op verschillende schalen, die elk hun eigen rol vervullen.

Die centra zijn het gecombineerd product van de natuurlijke morfologie van het Gewest en zijn hinterland, de socio-economische geografie van het grondgebied en de mobiliteits- en toegankelijkheidsstructuren.

Vooreerst is er het hypercentrum, dat zich bevindt in het hart van het Gewest. Historisch gezien viel dit hart

op de kruising van de Zenne, het kanaal en de steenwegen samen met de Vijfhoek om zich later door de bouw van de spoorweg uit te breiden naar het oosten en het westen, met de grote Brusselse stations (Noordstation, Zuidstation, Weststation en het Schuman-station) als toegangspoort.

Dit gebied concentreert tal van belangrijke plaatsen die zeer goed bediend worden door het openbaar vervoer en ruimtelijk aaneensluiten.

Het hypercentrum speelt een rol op internationale, grootstedelijke en gewestelijke schaal. Het Gewest omschrijft via het GPDO in het bijzonder de maatregelen die het vooropstelt voor de kern van het hypercentrum, met name de Vijfhoek.

De andere sites die vermeld worden onder deze pijler vervullen een rol op een andere schaal: grootstedelijk en gewestelijk, gemeenschap en tot slot lokaal (of buurtgericht).

Deze centra steunen op een sociale en functionele mix, op een fysiek kader met een bepaalde dichtheid en sfeer. Hun bereikbaarheid en de verbindingen er naartoe ten slotte hangen af van hun uitstraling en aantrekkingskracht, gaande van verbindingen met grotere gebieden tot een fijnmazige buurtgerichte bediening.

Rekening houdend met de aangegeven uitdagingen en de ambitie die het Gewest aangeeft in het GPDO worden de vastlegging van een basis voor het Brusselse grondgebied en de ontwikkeling van nieuwe wijken gelijktijdig gedragen door drie specifieke strategische luiken:

- De mobilisatie van het vastgoedpotentieel en van de grondreserves;
- De beheerste verdichting van het grondgebied;
- De ontwikkeling van de Brusselse openbare huisvesting





STRATEGIE 1

Vastgoedpotentieel en vastgoedreserves mobiliseren

De territoriale ontwikkeling is gebaseerd op een hiërarchisch opgebouwd beleidsplan op drie schalen (grootstedelijk en gewestelijk, intercommunaal en lokaal), waarbij polen met een uitzonderlijk potentieel een prioritaire en massale interventie van de overheid krijgen.

De herwaardering van het kanaalgebied, die de ruggengraat vormt van het Gewest, is in die optiek van essentieel belang.

De urbanisatie van de prioritaire ontwikkelingspolen, zowel nieuwe wijken als bestaande wijken, is eveneens een operationeel antwoord dat het Gewest moet geven. In deze polen zullen de overheidsinvesteringen in alle beleidsdomeinen van het Gewest worden geconcentreerd.

Naast de ontwikkeling van deze prioritaire polen zal het **Gewest** de ontwikkeling initiëren of voortzetten van andere strategische vastgoedreserves in de tweede kroon. De Vijfhoek, stadscentrum en kern van Brussel, verdient eveneens bijzondere aandacht. Hij combineert tal van verschillende functies en moet dus een specifiek antwoord bieden op de demografische uitdagingen. Daar-

naast vertoont hij bijzonderheden die zijn verbonden aan de drie voormelde schalen van de territoriale structuring en vraagt hij om een voorbeeldige coördinatie tussen de overheidsactoren.

Alle projecten van de komende ontwikkelingen zullen worden opgezet volgens het principe van de 'duurzame wijk', met hoge duurzaamheidscriteria zoals aangegeven in het Referentiekader Duurzame Wijk zoals een hoge energieprestatie, een hoge milieuprestatie (materialen, waterbeheer, biodiversiteit, de ontwikkeling van groenvoorzieningen zoals moestuinen), een sociale en functionele mix en een kwaliteitsvolle openbare ruimte die verplaatsingen met actieve vervoersmodi stimuleert en ademruimte creëert. De programmatie van de hierna beschreven polen kan evolueren naargelang de studies en het overlegproces die aan hun realisatie voorafgaan.

In elke nieuwe wijk zal op plaatsen waar het mogelijk wordt geacht een innovatief en duurzaam stadsreinigingssysteem worden ingevoerd.

Op grootstedelijke en gewestelijke schaal

HET KANAALGEBIED

Het Kanaalgebied is de wieg van het rijke industriële verleden van Brussel. Na een lange periode van desinteresse vinden er vandaag talloze publieke of private investerings- en ontwikkelingsprojecten plaats, waaronder projecten met overheidssteun van het Gewest (zoals de wijkcontracten) of de Europese Unie (EFRO).

Het kanaalgebied ligt in een centrale positie binnen het Gewest en strekt zich uit over 14 kilometer. Hier vallen de grote vraagstukken van de gewestelijke ontwikkeling samen: socio-economische uitdagingen, bevolkingsgroei, waardevolle landschapselementen, streven naar een

functionele mix, verhoging van de dichtheid, evolutie van productiewijzen die beter verenigbaar zijn met een stedelijk milieu, industriële delocalisatie, valorisatie van de transportinfrastructuur (water- en spoorwegen), potentiële ontwikkeling van nieuwe havenactiviteiten in recycling (urban mining).

De dichtheid is al hoog in dit gebied en de gebouwen uit de negentiende eeuw zijn redelijk homogeen. De mix van functies is nog opmerkelijk, hoewel die begint te vervagen. Daarnaast heeft de transformatie van oude magazijnen in woningen (lofts) geleid tot een grotere sociale mix in dit gebied.

Het architecturale patrimonium van het gebied sluit aan op het kanaal en de economische activiteiten. De Buda-brug, de sluizen, de BRYC (Brussel Royal Yacht Club), de gebouwen van Thurn & Taxis en de Familistère Godin en het kanaal op zich zijn erfgoedelementen die rechtstreeks verband houden met de kanaalvaart. De voormalige brouwerijen Belle-Vue en Vandenheuvel zijn op hun beurt representatief voor het industriële erfgoed in dit gebied.

De realiteit in dit bruisende deelgebied, verankerd in de meest structurele vallei van het gewest, verschilt van zone tot zone.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zette al stappen voor dit deelgebied om de woonfunctie te integreren in bepaalde voormalige industriegebieden via de OGSO's (ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving) van het demografisch GBP, maar ook via het Kanaalplan om het volledige kanaalgebied meer coherentie te geven. Het komt erop aan het behoud van de stedelijke economische activiteiten in dit deelgebied te waarborgen en tegelijk te zorgen voor een betere integratie ervan met de andere stedelijke functies, onder meer de huisvesting.

Het havengebied biedt toegang naar de stad via de rivier, waardoor Brussel deel uitmaakt van het West-Europese netwerk van bevaarbare wegen en meer in het bijzonder verbonden is met de haven van Antwerpen. De bevoorradings- en distributiezone via de haven zou in de toekomst uitgebreid moeten worden om het wegverkeer te verminderen. De grote logistieke functies die al aanwezig zijn in Schaarbeek-Vorming worden er bevoorrecht in het kader van het Kanaalplan en bevorderen de integratie van de economische activiteit in het stadsweefsel.

Hoewel elk deelgebied van de kanaalzone als gevolg van zijn bijzondere eigenschappen plaats kan bieden aan meer of minder economische activiteiten, moet dus bij de ontwikkeling van elk project nabij het kanaal rekening gehouden worden met het noodzakelijk stedelijk karakter van deze zone.

De inrichting van de bruggen moet dan ook zo veel mogelijk de exploitatie van de bevaarbare wegen in het Europese net mogelijk maken.

Meer specifiek zijn er tal van grote stadsprojecten gestart of gaan deze binnenkort van start: Bruyn, Materialenkaai, OGSO Biestebroek, OGSO Birmingham, "Abattoir", Bizetgarde, Ninooftse Poort, Up-Site, Van Praet, Thurn & Taxis, Tivoli, Willebroek.

De gedeeltelijke herziening van het GBP voorziet in de omvorming van stedelijke industriegebieden tot OGSO's

aan Biestebroek, in de buurt van de opslagplaats Jacques Brel, aan de Demetskaai en op het MABRU-terrein. De vestiging van woningen is toegestaan in OGSO's.

Er zou een huisvestingspotentieel aanwezig zijn voor 30.000 tot 40.000 bijkomende inwoners.

Dit gebied biedt tevens vooruitzichten voor industriële reconversie en als vestigingslocatie voor nieuwe duurzame en creatieve ondernemingen: Zuidhaven in de vroegere molens van Anderlecht (ontdekkings- en innovatiecentrum), Recy-K (sortering, recyclage, herstelling) ter hoogte van Birmingham dichtbij het metrostation Delacroix, Emovo aan de Nijverheidskaai (centrum voor hernieuwbare energie), Green Bizz bij Tivoli (bedrijfsincubator), Byrrh (semi-industriële activiteiten), het project van de "Abattoir", met een volledige herstructurering van de site bestaande uit de aanleg van een groot publiek plein rond de hallen en de bouw van een voedingshal, de Espace Lumière in de voormalige veeartsenschool of nog verscheidene projecten op Thurn & Taxis.

Verder zien we in dit gebied een toenemend aantal culturele en interculturele initiatieven: de voormalige brouwerijen van Belle-Vue bieden plaats aan een cultureel en artistiek centrum, met hotelruimte, daarnaast zijn er tal van initiatieven die gericht zijn op opleidingen of socio-professionele inschakeling en op een uitbreiding van de woonfunctie, maar ook en vooral de vestiging van Kanaal, het Museum voor Moderne en Hedendaagse kunst op de Citroënsite bij IJzer.

Bovendien bestaan er veel herstructureringsmogelijkheden voor de ruimte (onafgewerkte weefsels, weinig coherente weefsels...) vooral in alle oude industriewijken waar de dichte bebouwing weinig gestructureerd is. Het kanaal is als structurele ruimte in het Gewest eveneens een geschikte plaats om emblematische gebouwen neer te zetten op symbolische en aangepaste locaties.

Het Gewest heeft een Kanaalplan opgesteld waarin de ontwikkelingsprincipes van dit gebied zijn opgenomen, uitgewerkt door de architect-stedenbouwkundige Alexandre Chemetoff. Deze principes zijn erop gericht om coherentie te verlenen aan het kanaalgebied in zijn geheel en verbanden te creëren tussen de vele initiatieven.

Het Gewest moet verdergaan met de uitvoering van het Kanaalplan, aangestuurd door een nauwe samenwerking tussen de verschillende operatoren van het territoriale platform.

In dat plan is vastgelegd welke transversale principes nageleefd moeten worden. Zo is onder meer vooropgesteld



om de overheden (Gewest, gemeenten en de federale overheid) te laten vasthouden aan gezamenlijke principes, de woonfunctie in dit gebied te versterken, maar tegelijk in te zien dat het belangrijk is om er de economische en de havenactiviteit te behouden en de globale exploitatie van die functies niet te belemmeren, het goede voorbeeld te geven qua respect voor het leefmilieu en de kwaliteit van de openbare ruimten te versterken.

Een plan voor landschappelijke kwaliteit

Bij de uitvoering van de vele projecten is duidelijk gebleken dat het nodig is om de globale ontwikkelingsvisie voor dit gebied aan te vullen met een specifieke strategie voor de publieke ruimten. Het beeldkwaliteitsplan voor de publieke ruimte van het kanaalgebied vult de algemene visie uit het Kanaalplan aan en komt tegemoet aan twee gewestelijke doelstellingen:

- de publieke ruimten langs het kanaal een eigenheid en een samenhangende identiteit geven;
- de verbindingen tussen de verschillende wijken die door het kanaal gescheiden zijn, versterken.

Dit plan behandelt en concretiseert de inrichtingsprincipes van het Kanaalplan. Het houdt rekening met het stadsweefsel en de lokale dynamiek, maar ook met het transitieproces dat in volle gang is. Het vertrekt vanuit het

lokale stadsweefsel en is tegelijk gebaseerd op een grootstedelijke benadering die een samenhangende aanpak voor het volledige gebied waarborgt en het mogelijk maakt de identiteit ervan te versterken. Het plan moet helpen om stelling in te nemen over de projecten die in de opstart- of uitvoeringsfase zitten, maar moet ook de toekomst van het gehele Kanaalgebied mee helpen bepalen.

Het is de bedoeling om het Beeldkwaliteitsplan te gebruiken als handleiding voor de projecten van alle operatoren die bevoegd zijn voor de publieke ruimte. Het verleent een kader, de nodige handvaten en inspiratie om de publieke ruimten in het kanaalgebied in te richten.

De visie en de richtlijnen van het plan zijn ook de basis voor concrete projecten

Naar aanleiding van de uitwerking van het plan richt perspective.brussels ook een zogenaamde dienstencentrale op. Daardoor kunnen alle opdrachtgevers (gemeenten, Gewest, Haven van Brussel, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, ...) die verantwoordelijk zijn voor de aanleg van open ruimten op vrijwillige basis en al zo vroeg mogelijk een beroep doen op de dienstverlener, die aangewezen werd voor het beeldkwaliteitsplan. Zij moet het mogelijk maken om openbare ruimteprojecten sneller en efficiënter te ontwikkelen, in samenwerking met de verschillende



partners, en de grootst mogelijke garanties bieden voor de samenhang en kwaliteit van de projecten.

De prioritaire ontwikkelingsgebieden

De volgende projectgebieden zijn prioritair bevonden voor de stadsvernieuwing in dit centrale deel van het Gewest. Alle projecten moeten de elementen omvatten betreffende enerzijds energie-efficiëntie en anderzijds de installatie van hernieuwbare energieproductiecapaciteiten - wanneer mogelijk en relevant in uiteraard de gebouwen maar ook in de openbare ruimte, ten gunste van de economische activiteiten.

Het Biestebroekdok beschikt over een zeer goede bereikbaarheid via de weg, een positie aan de ingang van de stad en een kritische massa van bedrijven. Het is de bedoeling om er opnieuw residentiële en productieve activiteiten te ontwikkelen door middel van vernieuwende vormen van vermeninging.

De plannen die voor dit gebied ontwikkeld zijn en het BBP in het bijzonder beogen een betere integratie van de haven- en productieactiviteiten in een stedelijk milieu, de herwaardering en vernieuwing van het kanaalgebied

door de residentiële aantrekkelijkheid te verhogen, het creëren van nieuwe stedelijke verbindingen tussen de twee oevers van het kanaal en de renovatie van de Kleineilandbrug. De productie- en handelsactiviteiten zullen worden versterkt.

In termen van stedelijke structuur zal de ontwikkeling van de linkeroever de integratie met het traditionele stadsweefsel bevorderen, terwijl de rechteroever plaats zal bieden aan een geheel dat open staat naar het kanaal en geïntegreerd is in een netwerk van groenvoorzieningen.

De Birminghamsite heeft een zeer goede verbinding met het metronet. Een groot deel van de bedrijven op deze site heeft een rol in de directe dienstverlening aan de stad. De transformatie van deze zone is strategisch, omdat deze vandaag een grote en weinig aantrekkelijke breuklijn in de stad vertegenwoordigt. De zone zal vooral inzetten op het creëren van nieuwe verbindingen naar het kanaal en de coördinatie van private en publieke initiatieven om de infrastructuur compacter, meer complementair en gevarieerder te maken, waarbij eveneens het huisvestingspotentieel van de zone wordt versterkt. De realisatie van de fabriek van Vivaqua met een gemengd

programma dat de bouwlijn van de Birminghamstraat herstelt en toegang biedt tot actieve vervoersmodi naar het kanaal is een van de eerste initiatieven om de transformatie van deze wijk dynamiek te geven.

De voltooiing van de bouw van de Recy-K-site aan de Demetskaai is de start van een ambitieus project in de circulaire economie. Recy-K streeft de ambitie na om uit te groeien tot een kenniscentrum over hergebruiks- en recyclagetechnieken.

De Heyvaertwijk bevindt zich aan de directe rand van het stadscentrum van Brussel en wordt begrensd door de Kleine Ring. Sinds eind jaren '70 zijn er zeer veel auto-handelszaken gevestigd. Vandaag geldt zij als internationale referentie in die sector.

De overheid wil van start gaan met een reconversie van de Heyvaertwijk die beantwoordt aan de door haar vastgelegde milieu- en stadsdoelstellingen en die de levenskwaliteit in de wijk versterkt. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de territoriale ontwikkelingsstrategie in een richtplan van aanleg (RPA).

De Heyvaertwijk vormt trouwens onderdeel van een programma voor stadsherwaardering, met de uitwerking van een Sstadsvernieuwingscontract (SVC) "Heyvaert-Poincaré". De renovatie van de Heyvaertwijk zal gebeuren in samenhang met dat project en de andere projecten in de buurt ("Abattoir", de wijken rond het Zuidstation, het Weststation en Ninoofse Poort).

Aan de rand daarvan bevindt zich de Ninoofse Poort, die gelegen is op het scharnierpunt tussen het westen en het oosten van de stad, op de plaats waar het kanaal een knik maakt en er een sluis staat. Het komt erop aan een antwoord te bieden op meerdere grote uitdagingen om de ruimte die zich bevindt aan de rand van het stadsepi-centrum en in het rijtje "Poorten" langs de Kleine Ring te herwaarderen.

Een richtplan van aanleg (RPA) zal de ontwikkeling mogelijk maken van zo'n 370 nieuwe woningen van verschillende types, diverse sport- en andere voorzieningen, een groot park en een nieuwe doorgang naar het kanaal voor fietsers en voetgangers. Dat richtplan van aanleg wordt evenals de ontwikkeling van de Heyvaertwijk begeleid door een stadsvernieuwingscontract voor de zone Heyvaert/Poincaré.

Het Beco- en het Vergotedok zijn door hun ligging vlakbij het stadscentrum vitaal voor de heropleving van het kanaalgebied. De twee dokken, gelegen aan de grote verkeersaders, zijn stille getuigen van de vroegere logistieke

en spoorweginfrastructuur en nemen in de industriële geschiedenis van Brussel een belangrijke plaats in.

De omgeving van het Becodok is al enkele jaren in transformatie, vooral in verband met de ontwikkeling van Thurn & Taxis.

De herwaardering van het Becodok gebeurt vanuit een optiek van stedelijke integratie: aanleg van een gewestelijk park op de Materialenkaai, renovatie van het Maximiliaanpark met openlegging van de Zenne, bouw van een brug voor het openbaar vervoer en zachte weggebruikers van de Simon Bolivarlaan naar de site van Thurn & Taxis en de Picardstraat, realisatie van nieuwe voorzieningen en woningen.

Aan de andere kant van het kanaal staat overigens de Citroëngarage, die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2015 heeft aangekocht om er het Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst in onder te brengen.

Het Vergotedok zal zijn haven- en economische functie behouden. Tegelijk moet het op een kwaliteitsvolle en duurzame wijze ingepast worden in de stad, onder meer door de aanleg van twee openbare terrassen aan het noordelijke en het zuidelijke uiteinde.

De bedrijven op de Becokaai vestigen zich stap voor stap in het Bouwdorp aan dat dok. Het transport over de waterweg zal er dus een centrale plaats innemen.

De havenactiviteiten worden beter in het omliggende woongebied ingebed door de bedrijven en de infrastructuur visueel aantrekkelijker en milieugerichter te maken en door openbare activiteiten en ruimten in te passen.

Het richtplan van aanleg (RPA) "Maximiliaan-Vergote" besteedt bijzondere aandacht aan de samenhang van de verschillende projecten op de rechteroever van het Beco- en het Vergotedok. Het bepaalt ook doelstellingen in verband met bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimten, evenals voor de programma's en de dichtheden daarvan.

De voorhaven, het gedeelte van het kanaal dat het meest noordelijk ligt in het gewest, groepeerde talloze industrie-, logistieke en havenactiviteiten. Deze functie wordt bevestigd en zelfs versterkt in de toekomst. In deze zone werd ook een passagiersterminal gebouwd. Het Gewest zal alles in het werk stellen om in de voorhaven een oplossing te ontwikkelen waardoor de overlast veroorzakende bedrijven, bijvoorbeeld uit de sector van de verkoop van tweedehandswagens, uit de Heyvaertwijk kunnen wor-



den verhuisd en deze wijk kan worden vernieuwd.. Naast de eigenlijke ontwikkelingen van het kanaalgebied zijn er ook twee operaties van gewestelijk belang: **Schaarbeek-Vorming** en Thurn & Taxis. Deze zones maken deel uit van het kanaalgebied en hebben dezelfde doelstellingen en dynamiek. Daarnaast streven ze enkele specifieke ambities na, waardoor ze prioritaire ontwikkelingspolen vormen.

De grote vastgoedreserves van Schaarbeek-Vorming, en de bereikbaarheid via drie modi (spoor, water en weg) zijn ongeëvenaard op het Brussels grondgebied en bestemmen dit gebied vanuit een economisch oogpunt tot een brede logistieke functie (overslagactiviteiten, handelsplatformen).

In navolging van andere spoorwegsites in de stad werd het ontwikkelingspotentieel van dit gebied benadrukt met de invoering van een richtschema, goedgekeurd door de Gewestregering in 2013.

Dat richtschema steunt op de volgende ontwikkelingskrachtlijnen:

In het noorden van de perimeter

Schaarbeek-Vorming zal samen met Brucargo (luchthaven) en Cargovil (Vilvoorde) deel uitmaken van een groot

logistiek platform op internationaal niveau. Deze strategische, gewestgrensoverschrijdende en quadrimodale (water, lucht, spoor en weg) locatie verbindt Brussel met de luchthaven Brussel-Nationaal en met de haven van Antwerpen. Door haar strategische ligging is de site uitermate geschikt om er tegen 2040 een nieuw efficiënt multimodaal knooppunt te vestigen, waardoor een grote herstructurering van de activiteiten en verkeersstromen mogelijk is door de groepering van logistieke, economische, havengebonden en industriële activiteiten en de verhuizing van Mabru en het ECFG.

Een platform zal het mogelijk maken om de goederenstromen te groeperen en de laatste kilometers van de levering te rationaliseren door het gebruik van voertuigen die minder vervuilend zijn en aangepast aan de stedelijke context.

Het gebied is overigens opgenomen in het groene netwerk als site die moet zorgen voor een sterkere aansluiting op het ecologisch net. Er moet een aaneengesloten groenvoorziening komen op de linkeroever van het kanaal en bijzondere aandacht is gewenst voor de versterking van het blauwe netwerk (Zenne).

Centraal op de site

Het richtschema stuurt erop aan voordeel te halen uit de aanwezigheid van het station van Schaarbeek en zijn uitstekende bereikbaarheid om een volwaardige stedelijke zone te creëren waar op termijn een nieuwe voorziening gevestigd kan worden.

Het Gewest moet de besprekingen voortzetten met de federale overheid over de ingebruikname van het GEN-station Schaarbeek-Reizigers en de vrijmaking van de spoorwegterreinen die tevens gesaneerd moeten worden

In het zuiden

De verhuizing van de vroegmarkten, die momenteel in het zuiden van de zone zijn gevestigd, naar dit logistieke knooppunt kan een perimeter vrijmaken voor de bouw van een nieuwe gemengde wijk, met minimaal 2.000 woningen, die idealiter zijn gevestigd tegenover het Koninklijk Domein en aan het kanaal (waarvan 50 procent publieke woningen).

De geplande omleiding van het autoverkeer moet de nieuwe wijk volledig toegang geven tot het kanaal. Als de kades vrijgemaakt worden van zwaar en intensief verkeer, kunnen ze tot nieuwe openbare ruimte worden omgevormd. De geplande blootlegging van de Zenne op het hart van de site zal de toekomstige bewoners ook een nieuwe waardevolle landschapsomgeving bieden.

Door het uitvoeren van gerichte acties zal dit nieuwe stadsdeel tot slot een verbindende rol kunnen spelen tussen de Schaarbeekse wijken Masui, Berenkuil en Hamoir-Helmet.

De gewezen spoorwegsite van **Thurn & Taxis** aan de rand van het kanaal en in de onmiddellijke omgeving van het historische centrum van Brussel kent een echte heropleving. Het Pakhuis en de Magazijnen, twee gebouwen van onschatbare erfgoedwaarde, vormen de kern van die heropleving.

De toekomst van deze site van 45 ha, omgeven door dichtbewoonde en levendige wijken (de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk), werd in overleg bepaald en gepland via een richtschema, dat in 2008 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is goedgekeurd. De doelstellingen in verband met de herontwikkeling van de Thurn & Taxis-site werden in mei 2017 vastgelegd in een BBP.

De groene ruimten, de actieve mobiliteit, de mix, de herwaardering van het erfgoed en duurzaamheid zijn de belangrijkste pijlers van het richtschema.

Alle activiteiten worden ingericht rond een openbaar park, dat als een heuse ruggengraat de site van noord tot zuid doorkruist. Het park loopt van het Bockstaelplein via de vroegere spoorlijnen tot het kanaal en is het grootste stadspark dat sinds de 19de eeuw in Brussel werd aangelegd. Een eerste stuk verbindt de site van Thurn & Taxis al met de metrostations Belgica en Pannenhuis. Verder wordt ook het Becopark ontworpen.

De verlenging van de Claessensstraat naar Thurn & Taxis en het nieuwe park, op de as van het Goederenstation en de Ribeaucourtstraat, past in het kader van de renovatie / herstructurering van het imposante gebouw van het TIR-centrum. Daarover wordt een masterplan uitgewerkt in het kader van de uitvoering van het gewestelijk programma voor circulaire economie.

De toegankelijkheid van de site zal worden verhoogd door de aanleg van de Picardbrug. Die brug zal de verbinding met het Noordstation verbeteren. Zij zal de site beter bereikbaar maken met het openbaar vervoer. De site ligt overigens niet ver weg van spoorlijn 28, die een belangrijkere functie zal krijgen.

Ook moet er nieuwe fietsersverbinding komen langs het dok (Havenlaan) met twee beveiligde oversteekplaatsen voor fietsers onder de De Trooz- en de Sainctelettebrug om die twee grote verkeersaders gemakkelijker oversteekbaar te maken.

Een BBP legt die doelstellingen definitief vast en bepaalt dat de woonprojecten 50% van alle nieuwe ontwikkelingen moeten uitmaken (een minimum van 185.000 m² woningen op een totaal van 370.000 m²). Sinds de goedkeuring van het BBP worden meerdere projecten uitgevoerd. In eerste instantie zullen er ten westen van het Goederenstation 800 woningen komen en voorzieningen die ook worden opengesteld voor de omliggende wijken.

De kwaliteit van de publieke infrastructuur zal essentieel zijn om dit gebied te valoriseren. Het project voor de stedelijke herinrichting van de Havenlaan zal worden voortgezet. Ook de site van het TACT tussen het TIR-centrum en het park zal worden aangelegd om plaats te bieden aan economische activiteiten.

In de buurt van Thurn & Taxis worden geleidelijk aan bijna 450 woningen gebouwd (waarvan 70 procent middenklassewoningen van Citydev en 30 procent sociale woningen) van het TIVOLI-project worden afgewerkt, na de opening van de nieuwe bedrijfsincubator GREENBIZZ. De projecten van het stadsvernieuwingscontract voor het Vergote- en Becodok zijn eveneens essentieel voor de ontwikkeling van dit gebied.

Ook andere projecten hebben begeleiding en opvolging nodig:

- de verhuizing van het SEVESO-bedrijf van de Biestebroekkaai naar de AA-kaai, die noodzakelijk is om de stedelijke ontwikkeling van de site uit te tekenen;
- de realisatie van de geplande GEN-stations (Ceria, Kuregem);
- de ontwikkeling van de OGSO's om tegelijkertijd de bouw van woningen en de economische ontwikkeling te stimuleren;
- de functie van de CERIA/COOVI-site (en van studentenwoningen) zal verder ontwikkeld worden, maar het Gewest verleent deze campussen via het GPDO ook een ondersteunende rol voor de ontwikkeling van onderzoeks- en productieactiviteiten in het vakgebied van de nieuwe technologieën. Studentenwoningen, maar ook woningen voor gezinnen, zullen het aantal vaste bewoners met ruim 800 eenheden doen toenemen. Er zullen twee nieuwe scholen komen, evenals een sportinfrastructuur en diverse collectieve functies (bibliotheek, foyer, ...)

Het kanaal is eveneens een transportas om de stad te bevoorraden met zware producten, vooral bouwmaterialen.

Het gebied van **gewestelijk belang nr. 4 (GGB 4)** op het GBP, gelegen in Neder-Over-Heembeek dichtbij het kanaal naast het Koninklijk Domein, is een toegangspoort

tot de stad. Ze maakt deel uit van een ruimer geheel met het Militair Hospitaal Koningin Astrid en het bedrijf Solvaya aan het kanaal.

Op die site bevinden zich bouwgronden die voor het overgrote deel eigendom zijn van de overheid en van de Stad Brussel in het bijzonder. Dat biedt mogelijkheden om de bevolkingsgroei op te vangen. Er is echter een gebrek aan buurtvoorzieningen, het doorgaand verkeer is niet onder controle en het gebied wordt nog niet genoeg bediend door het openbaar vervoer.

Het is de bedoeling om er een gemengde wijk uit te bouwen met woningen, groene ruimten, uitrustingen, handelszaken en productieactiviteiten, er economische activiteiten te vestigen en te zorgen voor voorzieningen, door onder meer een middelbare school te bouwen, een aaneengesloten groenvoorziening in te richten en het groene netwerk te ontwikkelen zodat het aansluit op de groene wandeling, de wegen te herstructureren en verbindingen met het kanaal en de omliggende wijken tot stand te brengen.

DE PRIORITAIRE ONTWIKKELINGSPOLEN

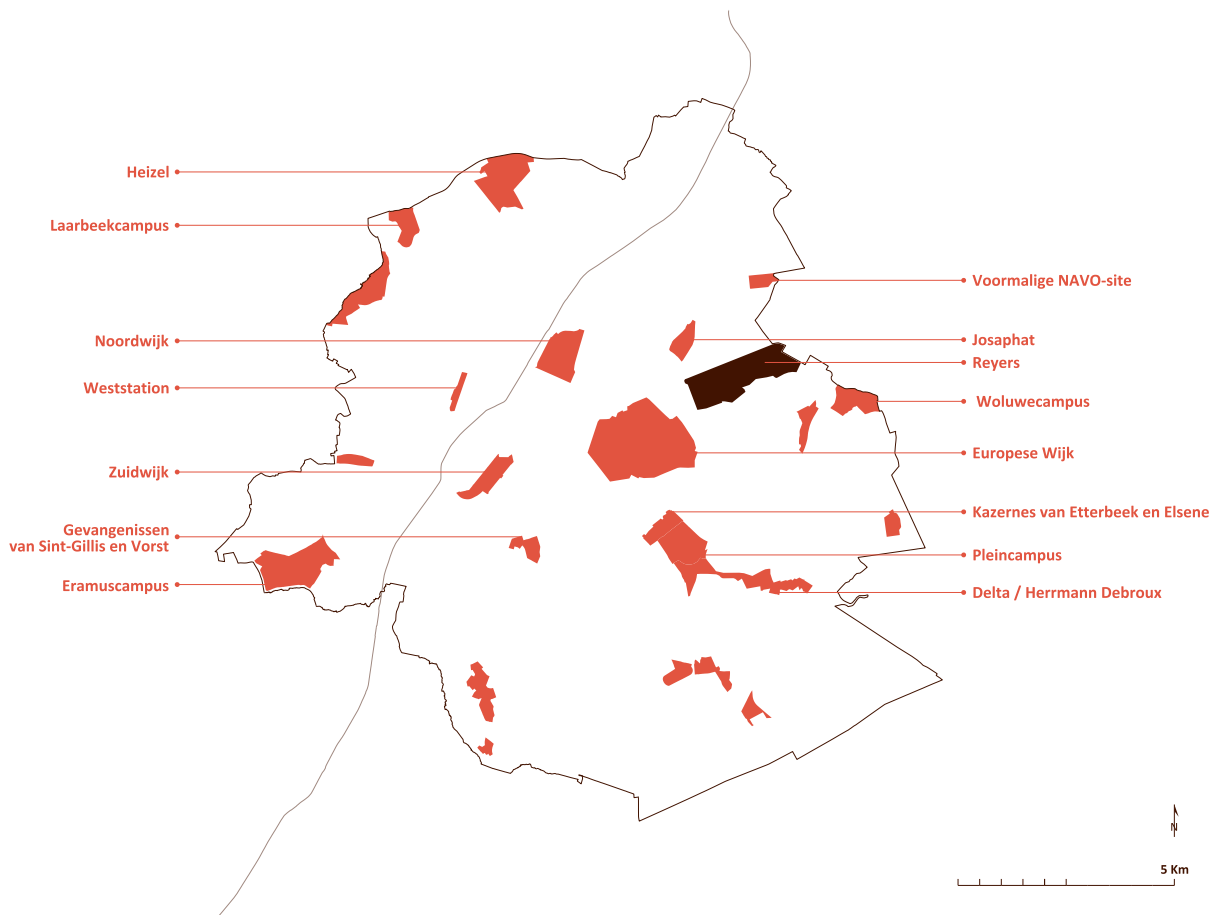
Het Gewest omschrijft 12 prioritaire interventiepolen die een bijzondere investering vragen om het ontwikkelingspotentieel op korte en middellange termijn te concretiseren. De overheidsinvesteringen zijn geconcentreerd in deze prioritaire polen. De urbanisatie van deze ontwikkelingspolen zal worden gerealiseerd door de uitwerking van een richtplan van aanleg (RPA), een nieuw strategisch verordeningsinstrument voor de gewestplanning. Dit nieuwe instrument is opgenomen in de hervorming van het BWRO.

Reyers

Het Reyersgebied is ideaal gelegen, middenin tussen de Europese Wijk (de zetel van de Commissie bevindt zich op 1,5 km) en de luchthaven.

De Reyerspool is in volle beweging en biedt een groot ontwikkelingspotentieel. In het richtschema voor hefboomgebied nr. 12 'RTBF-VRT', dat het Gewest in 2010 goedkeurde, is de doelstelling vastgelegd om ruimte terug te winnen op de snelweg (E40), nieuwe woningen te bouwen (bouw van woningen op de Mediapark-site en verbouwing van leegstaande kantoren), een openbaar park aan te leggen, een mediapool uit te bouwen en de Leuvensesteenweg heraan te leggen.

Die grote projecten zijn vandaag in de ontwikkelingsfase. Na de beslissing van de VRT en de RTBF om hun nieuwe gebouw op het Reyerssterrein te vestigen, gingen het



Gewest, de gemeente Schaarbeek en de twee omroepen gezamenlijk van start met de uitwerking van een richtplan van aanleg dat de volledige omroepcampus reorganiseert op basis van de bepalingen die vastgelegd zijn in het richtschema: het project **mediapark.brussels**.

Rond de nieuwe gebouwen van de VRT en de RTBF wordt een stadspark aangelegd van 8 ha, dat het hart vormt van een nieuwe creatieve, gemengde en levendige Brusselse wijk van grote kwaliteit. Het Gewest heeft met het oog op de uitvoering van het project de site overigens aangekocht.

Mediapark.brussels verenigt, mobiliseert en biedt meerwaarde aan Brussel en de Brusselaars. Naast de nieuwe gebouwen van de VRT en de RTBF zijn de volgende elementen gepland:

- de bouw op termijn van 2.000 tot 3.000 nieuwe woningen voor ongeveer 6.000 nieuwe inwoners;
- lokale voorzieningen en diensten (crèche, school, winkels) voor de inwoners;
- ruimte voor nieuwe innovatieve bedrijven die banen creëren, hogescholen en publieke voorzieningen die gelieerd zijn aan de mediasector;
- een stadspark dat plaats biedt voor evenementen, maar ook voor wandelingen en ontspanning;
- een verkeersluwe mobiliteit.

In deze wijk, die plaats biedt om te wonen, te werken en te ontspannen, bevinden zich 60 bedrijven die actief zijn in de media en de creatieve sector (waaronder de VRT, de RTBF, RTL, Rossel, BeTV, enz.). Samen bieden zij werkgelegenheid aan zo'n 5.000 mensen. De nabijheid van deze activiteiten is kenmerkend voor deze open toekomstgerichte wijk, waar het aangenaam wonen is, met een innovatief stedenbouwkundig en architecturaal ontwerp en innovatieve activiteiten.

Het "Mediahuis" wordt het eerste project van mediapark.brussels. Het zal worden uitgebouwd op een terrein dat eigendom is van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), gelegen tussen de uitgang van het metrostation Diamant en de ingang van de RTBF.

De omroepgebouwen worden gebouwd en de nieuwe wijk zal geleidelijk aan worden ontwikkeld. De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting heeft de opdracht om de uitvoering van dit immense project te coördineren.

De transformatie van de E40 tot een Parkway en de heraanleg van de omgeving vormen een structureel element van de Reyerswijk, waarvan de uitstraling veel verder strekt. Zij zijn het voorwerp van het masterplan "**E40-Parkway de Bruxelles**".



Het masterplan beoogt de herwaardering van de oostelijke toegang tot het gewest door een betere stedelijke en landschappelijke integratie van de E40 en de directe omgeving van de snelweg.

In eerste instantie worden de volgende elementen gerealiseerd:

- betere integratie van de autosnelweg E40 in het stedelijk weefsel door haar om te vormen tot een stadsboulevard met een vermindering van het aantal rijstroken.
- versterking van de voetgangers- en fietsersverbindingen tussen de wijken aan weerszijden van de E40, die wordt aangelegd tot parkway.
- aanleg van een nieuwe atypische en verbindende openbare ruimte langs de noordelijke rand van de parkway, bedoeld om de omliggende wijken te verenigen, plaats te bieden aan allerlei nieuwe gebruiksfuncties en een directe verbinding te maken voor actieve vervoerswijzen tussen het noordoosten van het Gewest, Vlaanderen en het stadscentrum.
- aanleg van een promenade in het zuiden van de parkway die de aangeplante ruimte van de E40 presenteert aan de buurtbewoners.
- vermindering van de impact van de verkeersas op de wijken.

Daarna volgen geleidelijk de volgende elementen:

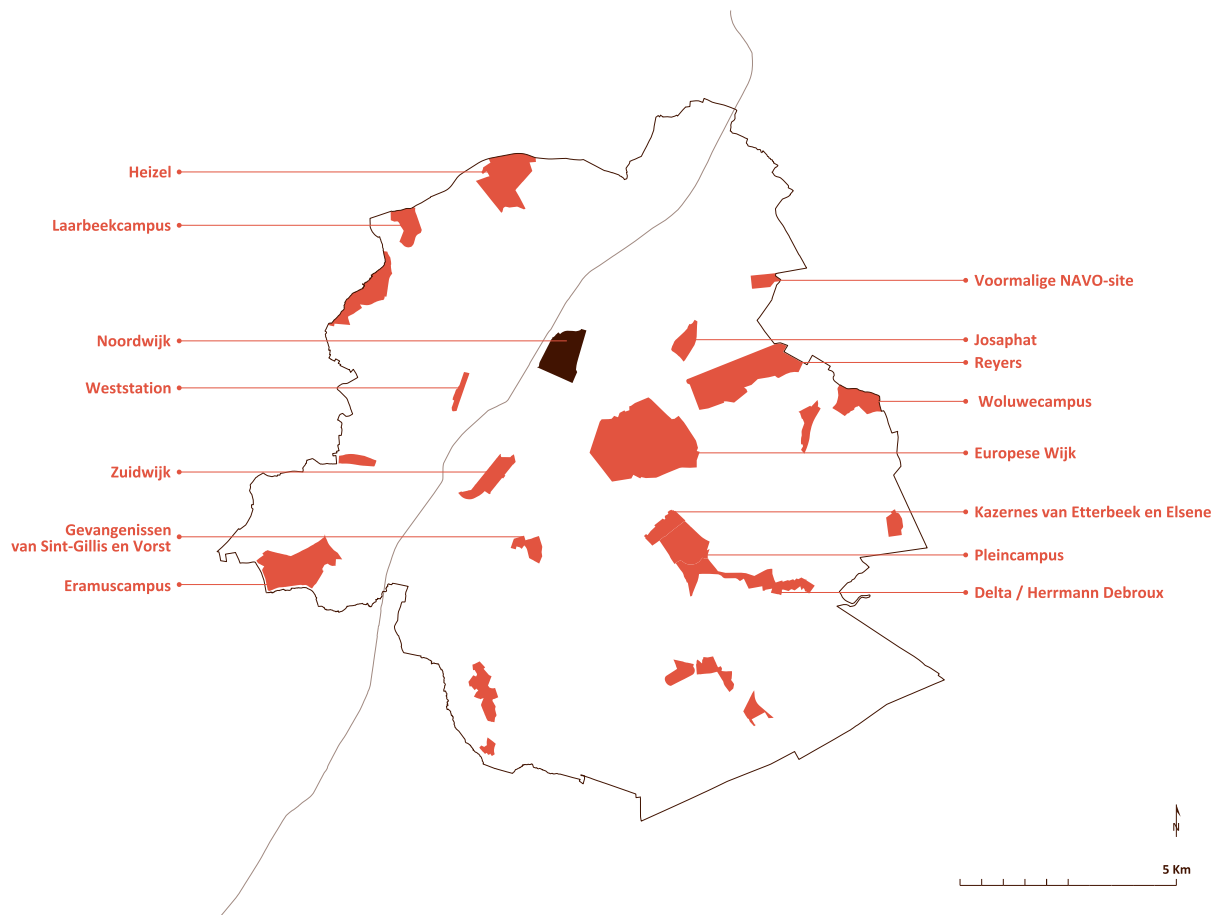
- versterking van de functiemix binnen de wijken en vooral aan de Kolonel Bourgstraat door de reconversie van enkele percelen voor kantoren in kwaliteitsvolle woningen en publieke voorzieningen.
- ontwikkeling van een geanimeerd buurtleven door de verbetering van de openbare ruimte (open en openbaar) ende ontmoeting van verschillende functies en doelgroepen en door een intensivering van het gebruik.

Als gevolg van de besluiten van het Gewest om het Meiserplein opnieuw aan te leggen en het Reyersviaduct af te breken, zal de globale mobiliteit van de wijk aan kwaliteit winnen en de projecten Mediapark en Parkway begeleiden.

Brussel Mobiliteit en Beliris zijn overeengekomen om een ondergrondse tramhalte te realiseren en het Meiserplein bovengronds opnieuw aan te leggen om de mobiliteit en de stedelijke kwaliteit te verbeteren.

Parallel daarmee zal de Reyerslaan tussen het Meiserplein en het Vergoteplein volledig worden heraangelegd.

De heraanleg van de Kolonel Bourgstraat en de noord-zuidelijke verbindingen van de parkway zullen in fasen tot 2023 samengaan met transformatieprojecten van de wijk, die zullen resulteren in meer aanplantingen,



meer ruimte voor voetgangers en fietsers en meer capaciteit voor het openbaar vervoer.

Tot slot dient gewezen op de opwaardering van de GEN-halte Meiser.

De Noordwijk

Vanuit morfologisch en statistisch oogpunt omvat de **Noordwijk** veel meer dan enkel de administratieve torengebouwen vlak naast het Noordstation. Zij is onder te verdelen in verscheidene subgehelen met uiteenlopende sociale en economische kenmerken.

De Noordwijk heeft zich historisch gezien ontwikkeld rond de Antwerpsesteenweg en was vroeger een volkswijk. Het "Manhattanplan" (1968-1973) heeft haar aanblik ingrijpend gewijzigd. Onder de naam "noordruimte" groeide zij uit tot één van de belangrijkste administratieve assen van de hoofdstad.

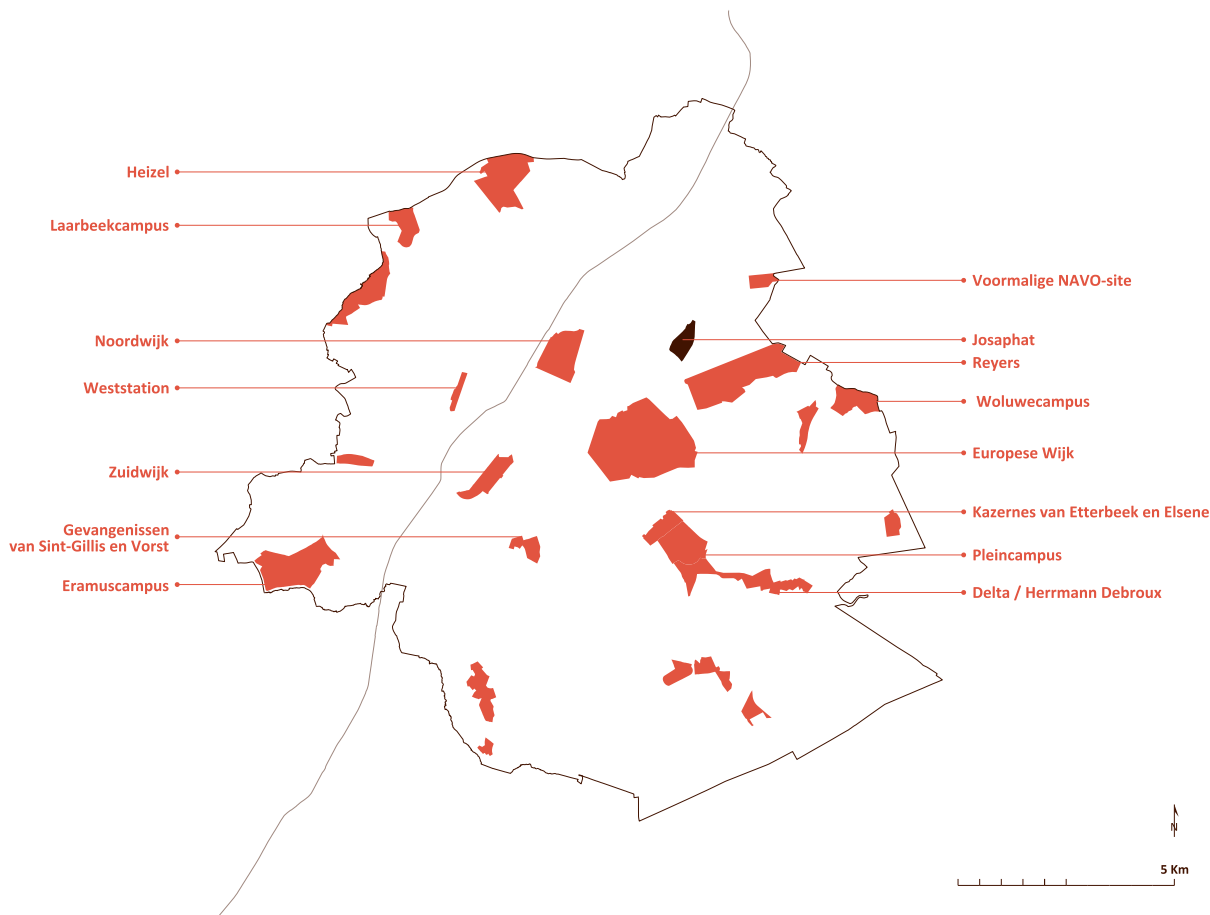
De Noordwijk, die beschouwd wordt als een monofunctionele kantoorwijk, kampt met een negatief imago, wat de komst van nieuwe bewoners afremt.

Een toekomstig stadsproject voor de Noordwijk mag niet enkel gericht zijn op een herwaardering van de kantoor-torens, hun sokkel en de openbare ruimte. Er moet ook

ingespeeld worden op andere uitdagingen. Zo is het nodig te voorzien in woningen, opnieuw te zorgen voor een stedelijke mix en de banden tussen het kanaalgebied en het stadscentrum strakker aan te halen. Er zijn behoeften vastgesteld op het vlak van handel en uitrustingen.

Recent zijn er diverse initiatieven opgestart: de oprichting van een vzw waarin de belangrijkste eigenaars van de wijk verenigd zijn, de opmaak van een richtplan van aanleg (RPA) Maximiliaan, de uitwerking van twee stadsvernieuwingscontracten: het SVC "Brabant - Noord - Sint-Lazarus" en het SVC "Citroën-Vergote", de herwaardering van het CCN, de plannen voor de aanleg van tramlijnen 1 en 3 van het BrabantNet. Momenteel zijn er ook nog andere initiatieven bezig (waaronder de renovatie / bouw van woningen), die geïdentificeerd en geïnventariseerd moeten worden.

De noodzaak om de gedaanteverandering van de Noordwijk te stimuleren en te begeleiden, is dus een vanzelfsprekendheid geworden. Vandaag is het de taak van de overheid om een toekomstvisie voor deze wijk te ontwikkelen om het overheidsoptreden gestructureerd te doen verlopen en privé-initiatieven te begeleiden.



Josaphat

Josaphat, aan het westelijke uiteinde van de Leopold III-as, is een voormalig rangeerstation op het grondgebied van de gemeenten Schaarbeek en Evere.

Het terrein bestaat uit 33,5 hectare verdeeld aan weerszijden van het spoor.

De ligging op een lijn van het toekomstige GEN, dat nu al een beter bereik heeft doordat de Schuman-Josaphat-tunnel in bedrijf is genomen, is een van de grote troeven voor de ontwikkeling van een nieuwe duurzame wijk (snelle verbinding naar de luchthaven, de Europese wijk en andere bedrijfsgebieden).

Voor Josaphat werd een ontwikkelingsstrategie uitgestippeld.

Het Gewest streeft met de **reconversie van het Josaphatterrein** de volgende doelstellingen na:

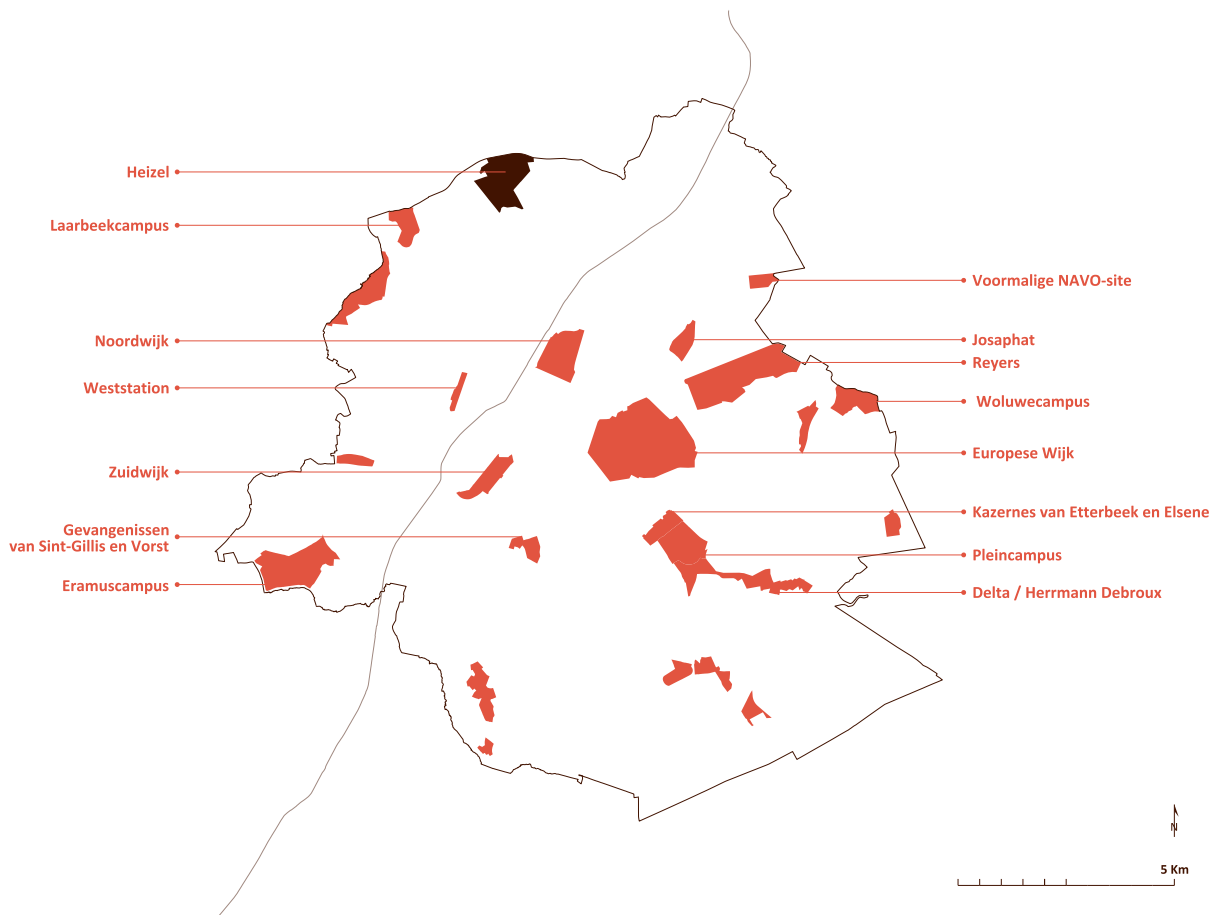
- het terrein verbinden met de omringende wijken, kiezen voor een ontwikkeling die de functie als groene long behoudt en de (buurt)bewoners toegang biedt tot een uitgestrekte openbare groene ruimte;
- een openbaar park inrichten dat toegankelijk is vanaf

de omliggende wijken en bijdraagt tot de ontwikkeling van de biodiversiteit op de site; het beslaat een oppervlakte van ongeveer 4 ha en omvat specifieke ruimten voor sportactiviteiten, rust en verpozing;

- ongeveer 1.600 woningen bouwen: 45% publieke woningen, 55% private woningen. Er gelden hierbij twee absolute principes: een sociale mix binnen het stratenblok en de kwaliteit van de woningen die allemaal rechtstreeks uitkomen op een groene ruimte;
- gedurende de ontwikkeling van de wijk geleidelijk aan alle nodige voorzieningen vestigen om te voldoen aan de behoeften en wensen van de toekomstige bewoners en de huidige buurtbewoners, zoals scholen, crèches en sport-, cultuur- en ontspanningsvoorzieningen;
- het industrieterrein met voorzieningen uitrusten, moderniseren en herwaarderen, zodat het wordt uitgebouwd tot een in ecologisch en stedelijk opzicht hoogwaardige wijk met bedrijven en economische functies.

Zodra het ontwerp van richtplan van aanleg de goedkeuring van de Brusselse Regering heeft gekregen, zal de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) de operationalisering van het terrein op twee niveau voorbereiden:

- zij coördineert de ontwikkelingsoperaties die de talrijke overheidsactoren uitvoeren om het terrein aan te sluiten op de nodige netten, de groene ruimten aan te



leggen en de voorzieningen te bouwen;

- zij start een overheidsopdrachtprocedure op voor de geleidelijke uitvoering van de eerste inrichtingsfase, met de bouw van 650 woningen in het zuiden van de site.

De eerste werkzaamheden in overleg met de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) moeten van start gaan met het bouwrijp maken van de grond (water-, gas- en elektriciteitsaansluiting, sanering) en de aanleg van een eerste park. De bouw van de woningen en voorzieningen zal daarop aansluitend beginnen en zal zich uitstrekken over een periode van tien jaar.

De Heizel

Sinds de urbanisatie voor de wereldtentoonstellingen van 1935 (Grote Paleizen) en 1958 (Atomium) beschikt de Heizelvlakte over grote voorzieningen en een internationale uitstraling die we moeten benutten.

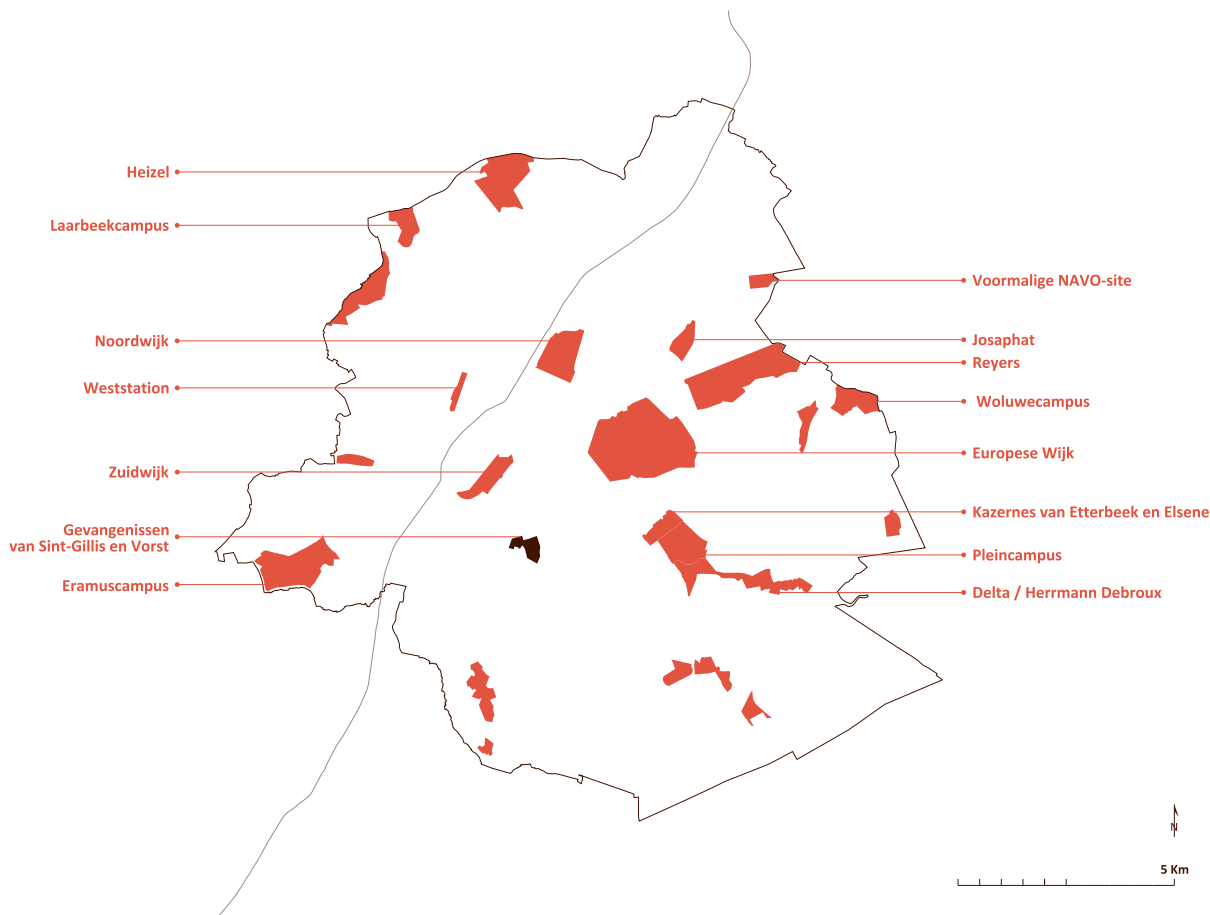
Een nieuw groot multifunctioneel heraanlegproject zal het uitzicht van de Heizelvlakte op termijn veranderen. Dat project, Neo genaamd, omvat meerdere ontwikkelingsfasen en moet mee zorgen voor de toevoeging van nieuwe stadsfuncties. Dat project stelt de volgende programmatie voor:

- de bouw van een groot internationaal congrescentrum (5.000 plaatsen);
- een recreatie- en vrijetijdscentrum met een toeristisch en sportief aanbod;
- een winkelcentrum (meer dan 70.000 m²);
- minimaal 750 woningen verspreid over de site, aangevuld met de woningen die worden gebouwd na de herbesteding van de grondreserve die het huidige stadion vormt;
- een hotelaanbod.

De geplande inrichting van de Heizelvlakte zal het mogelijk maken om uitgestrekte groenvoorzieningen aan te leggen en zal eveneens bijdragen aan de versterking van het blauwe netwerk en de afvoer van regenwater naar het bovengrondse waterstelsel.

De Stad Brussel startte een procedure voor een concurrentiedialoog op om een economische partner aan te wijzen voor de planning, het ontwerp, de financiering, de uitvoering, het beheer en de exploitatie van de toekomstige werken en functies. Die overheidsopdracht bestaat uit drie delen:

- Een winkelcentrum, een wooncomplex, kantoorruimte, cafés en restaurants, indooractiviteiten en diensten (crèche en bejaardentehuis);



- Een internationaal congrescentrum voor 5.000 deelnemers en een kwaliteitshotel met 250 kamers. De nieuwe geplande functionele verbindingen met Brussels Expo moeten een wisselwerking mogelijk maken tussen de paleizen en het toekomstige congrescentrum.
- Het masterplan voorziet ook in de mogelijkheid om de huidige locatie van het Koning Boudewijnstadion een nieuwe bestemming te geven. Als dat gebeurt, zullen er op de huidige locatie woningen en voorzieningen worden gebouwd.

Wat het openbaar vervoer betreft, zullen de Heizelvlakte en Parking C in de toekomst een betere verbinding krijgen met het gewest (verlenging van lijn 3, 7 en 9). Een groot aantal bestaande en toekomstige GEN-haltes zal dan via het interstedelijk openbaar vervoer direct verbonden zijn met deze zone.

Met het oog op de bereikbaarheid met de auto zal het Gewest voortgaan met de ontsluiting van het noorden van Brussel door een verbinding tussen de voorzijde van de Paleizen en de Ring, over parking C, en een verbinding met de A12 en met de heraanleg van de Houba de Strooperlaan tot een volwaardige stadsboulevard.

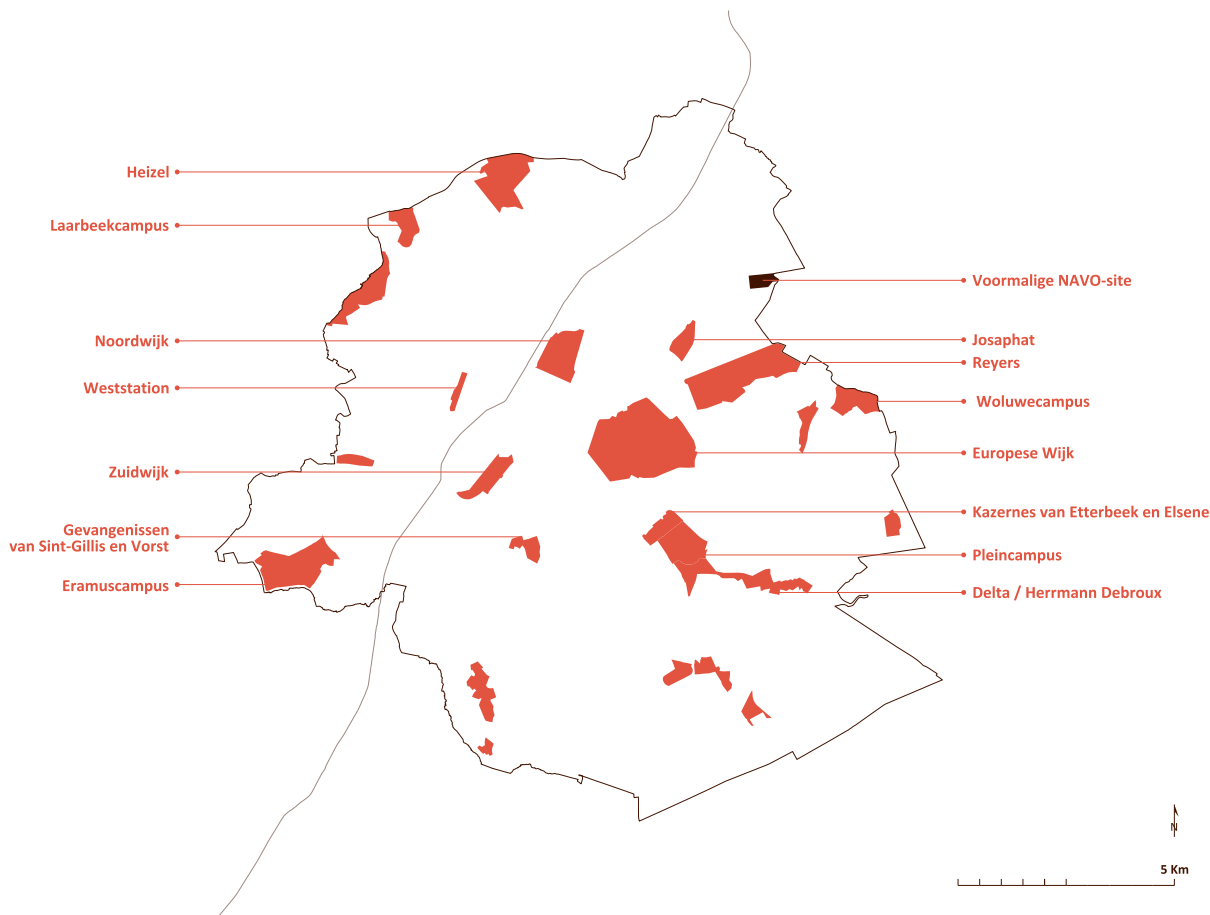
De gevangenis van Sint-Gillis en Vorst

Het Brussels Gewest heeft naar aanleiding van het “Plan Gevangenis en Internering”, dat in november 2016 goedgekeurd is door de federale Regering, beslist om een onderzoek te laten uitvoeren naar het reconversiepotentieel van de gevangenis van Sint-Gillis, Vorst en Berkendael.

Het is de bedoeling om de drie terreinen om te vormen tot een stadswijk, maar daarbij de elementen met erfgoedkundige waarde te behouden.

De drie terreinen die zo vrijkomen, bieden unieke mogelijkheden. Ze bevinden zich middenin een dicht stadsweefsel, ze zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer en ze zijn gelegen in de buurt van bestaande dienstenkernen (winkels, kantoren, enz.).

In overleg met de federale overheid is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Die studie komt tot de conclusie dat het mogelijk is er ongeveer 1.000 woningen en meerdere scholen te bouwen, die ingepast kunnen worden in het stadsweefsel.



De stedenbouwkundige vergunning voor de nieuwe gevangenis in Haren werd al afgeleverd. De gevangenissen van Sint-Gillis, Vorst en Berkendael blijven open totdat de nieuwe gevangenis in gebruik wordt genomen.

Het Gewest moet de onderhandelingen met de federale regie voortzetten om de site eventueel aan te kopen. De federale staat heeft bevestigd dat het de bedoeling is om de twee sites te verlaten wanneer de bouw van de gevangenis van Haren voltooid is.

De voormalige NAVO-site

Als gevolg van de verhuizing van de NAVO naar een nieuw hoofdkwartier aan de overkant van de Leopold III-laan is de reconversie van de voormalige site in een nieuwe stadswijk mogelijk. De locatie is goed bereikbaar met tram 62 en 55 en zal nog beter bereikbaar worden door de aanleg van metro Noord met een station ter hoogte van Bordet.

Het demografisch GBP heeft een deel van de site aan de Leopold III-laan gewijzigd van een gebied voor voorzieningen in een ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (174.000 m²); De rest van de site behoudt het leger voor zijn hoofdkwartier (in het zuiden).

Het vroegere NAVO-deel van de site heeft dus het potentieel voor de reconversie in een nieuwe stadswijk die plaats kan bieden voor 3.000 tot 4.000 nieuwe inwoners.

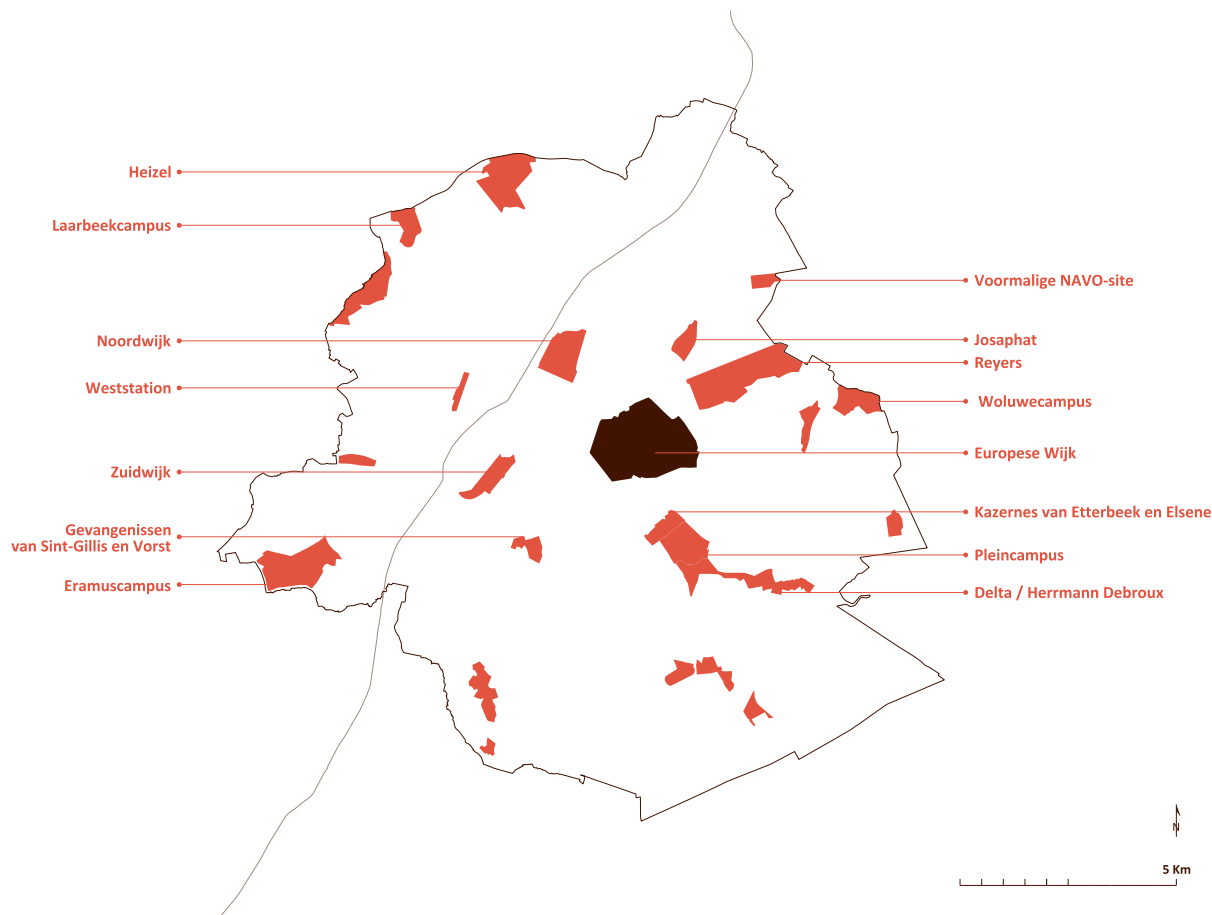
Het terrein van Defensie bevindt zich zowel op Brussels als op Vlaams grondgebied. In samenwerking met het Vlaams Gewest is een definitiestudie (met een diagnose en een stedenbouwkundige studie) uitgewerkt. Bedoeling is om een intergewestelijk RPA uit te werken voor de volledige site.

De Europese Wijk

Als belangrijkste internationale tewerkstellingskern van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt de Europese wijk een grote uitdaging op het vlak van ontwikkeling. Het Gewest wil de wijk omvormen tot een gemengde en dichtbevolkte wijk met een breed aanbod aan woningen en een buurtgerichte cultuurpool met internationale uitstraling.

Om al die doelstellingen te bereiken, heeft de Regering in april 2008 een richtschema voor de Europese Wijk goedgekeurd, waarin de strategische krachtlijnen voor de evolutie van deze wijk zijn vastgelegd.

Het richtschema stelt 12 concrete stedenbouwkundige



en architecturale programma's voor om de vooropgestelde ambities waar te maken. Een van die ambities is de heraanleg van de Wetstraat, waarvoor het Stadsproject Wet (SPW) is ontworpen en een gezoneerde gewestelijke stedenbouwkundige verordening is goedgekeurd. Een richtplan van aanleg moet de stedenbouwkundige opties die in die plannen zijn vastgelegd, versterken.

De verhoging van de bebouwingsdichtheid is hier toegestaan op voorwaarde dat openbare plaatsen en semi-openbare plaatsen worden gecreëerd. De verdichting wordt ondersteund door de uitstekende bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer.

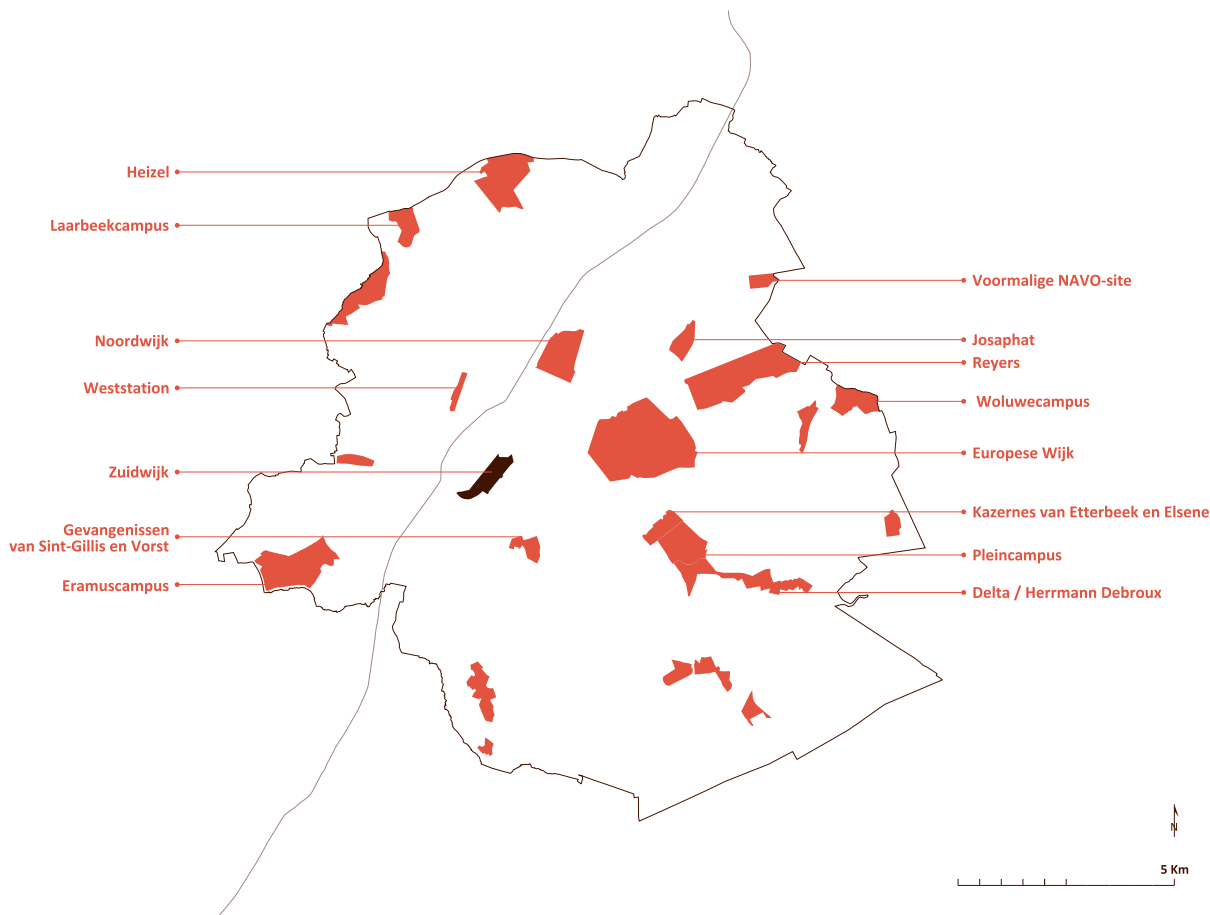
De mobiliteit en de openbare plaatsen zullen anders worden opgezet, zodat er meer ruimte wordt gelaten voor actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer en de verblijfsfunctie.

De doelstellingen van het richtschema zijn de volgende:

→ Versterking van de functionele mix door de heraanleg van de Etterbeeksesteenweg als verbinding tussen de residentiële wijken van Sint-Joost (in het noorden) en Elsene (in het zuiden) en de ontwikkeling van nieuwe woningen en handelszaken in de Wetstraat, de Wiertzstraat, de Maalbeeklaan en de Waversesteenweg. Het Stadsproject Wet (SPW) voorziet dan weer

in 110.000 m² woningen en 60.000 m² handelszaken langs de Wetstraat. Ook de historische handelskernen, zoals die van het Jourdanplein en het Luxemburgplein, moeten worden beschermd en versterkt;

- Een betere mobiliteit moet meer gebruiksvriendelijke ruimten voor voetgangers en fietsers creëren en het verkeer aan het Schumanplein verminderen. De automatisering van de metrolijnen 1 en 5 en de aanleg van Gewestelijke Fietsroutes (GFR) door de Europese Wijk moeten helpen om deze doelstelling te bereiken. De maatregel wordt aangevuld met de aanleg van een hoogwaardige voetgangersverbinding tussen het Jubelpark en het Leopoldpark, alsook met de verbreding van de voetpaden in de buurt van de stations van het openbaar vervoer;
- De organisatie van internationale architectuurwedstrijden moet bijdragen tot een betere stedelijke kwaliteit van de Europese Wijk;
- Het culturele en vrijetijdspotentieel van de wijk moet worden versterkt door de renovatie van het Leopoldpark en het Jubelpark, alsook door de creatie van sterkere en duidelijkere verbindingen tussen de verschillende culturele instellingen;
- De Europese Wijk moet de principes van duurzame ontwikkeling toepassen door de energieprestaties van de bestaande gebouwen te verbeteren en de passief-



normen toe te passen voor de nieuwe gebouwen in de Wetstraat;

- De openbare ruimten moeten heringericht worden. In dat verband moet onderzocht worden om de Luxemburgstraat en het Luxemburgplein in te richten als een semi-voetgangerszone of een gedeelde zone en de Wetstraat op termijn om te vormen tot een stadsboulevard en de straten in het lage gedeelte van de Maalbeekvallei herin te richten en te herprofilen als lineaire groenvoorzieningen;
- De herstructurering van het huizenblok 130 van de Europese Commissie.
- Voor de uitvoering van het Stadsproject Wet zal een richtplan van aanleg worden uitgewerkt.

De Zuidwijk

Het Zuidstation is één van de grootste internationale stations van Europa en het grootste van België.

De Zuidwijk moet worden ontwikkeld als 'toegangspoort tot de stad', met het belangrijke HST-knooppunt en de opmerkelijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zowel internationaal als binnen Brussel.

De wijk heeft nog een zeker potentieel voor het bouwen van kantoren. Deze ontwikkeling moet echter wel absoluut gepaard gaan met een voldoende ontwikkeling van

woningen en nieuwe buurtvoorzieningen om de mix van functies te versterken, onder meer door handelsfuncties te vestigen op de benedenverdiepingen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een ambitieus strategisch richtschema voor de wijk goedgekeurd.

Dat zet de bakens uit om deze internationale toegangspoort tot Brussel opnieuw in te richten. De plannen zijn gebaseerd op het concept van het 'woonvriendelijke station'. Het is de bedoeling om de functies in de wijk weer in evenwicht te brengen door het residentiële karakter van de buurt te versterken (doel: 50% woningen en 50% kantoren).

Het project wil de functionele en sociale mix in de wijk versterken, de werkgelegenheid vergroten en een gezelligere wijk creëren voor de bewoners en de gebruikers van het station. Daarvoor moeten op de eerste plaats de openbare ruimte en het intermodale knooppunt verbeterd worden om zo een betere verbinding te maken met andere wijken en vooral het stadscentrum van Brussel.

Er moet bijzondere aandacht besteed worden aan de kwaliteit van de openbare ruimte, die internationale en nationale reizigers zal verwelkomen bij het verlaten van het station. Deze ruimte moet ook ten goede komen aan



de bewoners van de wijk van het Zuidstation.

De geplande transformatie moet gebruik maken van de uitzonderlijke lokale, nationale en internationale bereikbaarheid van deze wijk.

De uitvoering van het richtschema voor de Zuidwijk moet leiden tot de bouw van woningen en collectieve voorzieningen en tot een herwaardering van de openbare ruimten. In de wijk moet er ook plaats gemaakt worden voor diensten, winkels en recreatie.

Een aantal oriëntaties van het richtschema moeten worden bijgewerkt in het licht van de ontwikkelingen die enkele inrichtingsprojecten van de wijk ondergingen. Er moet met name rekening worden gehouden met het feit dat de NMBS de uitbreiding van het TGV-station die zij had voorzien onder het huizenblok tussen de Frankrijkstraat, de Barastraat, de Onderwijsstraat en de Veeartsenstraat toch niet zal realiseren.

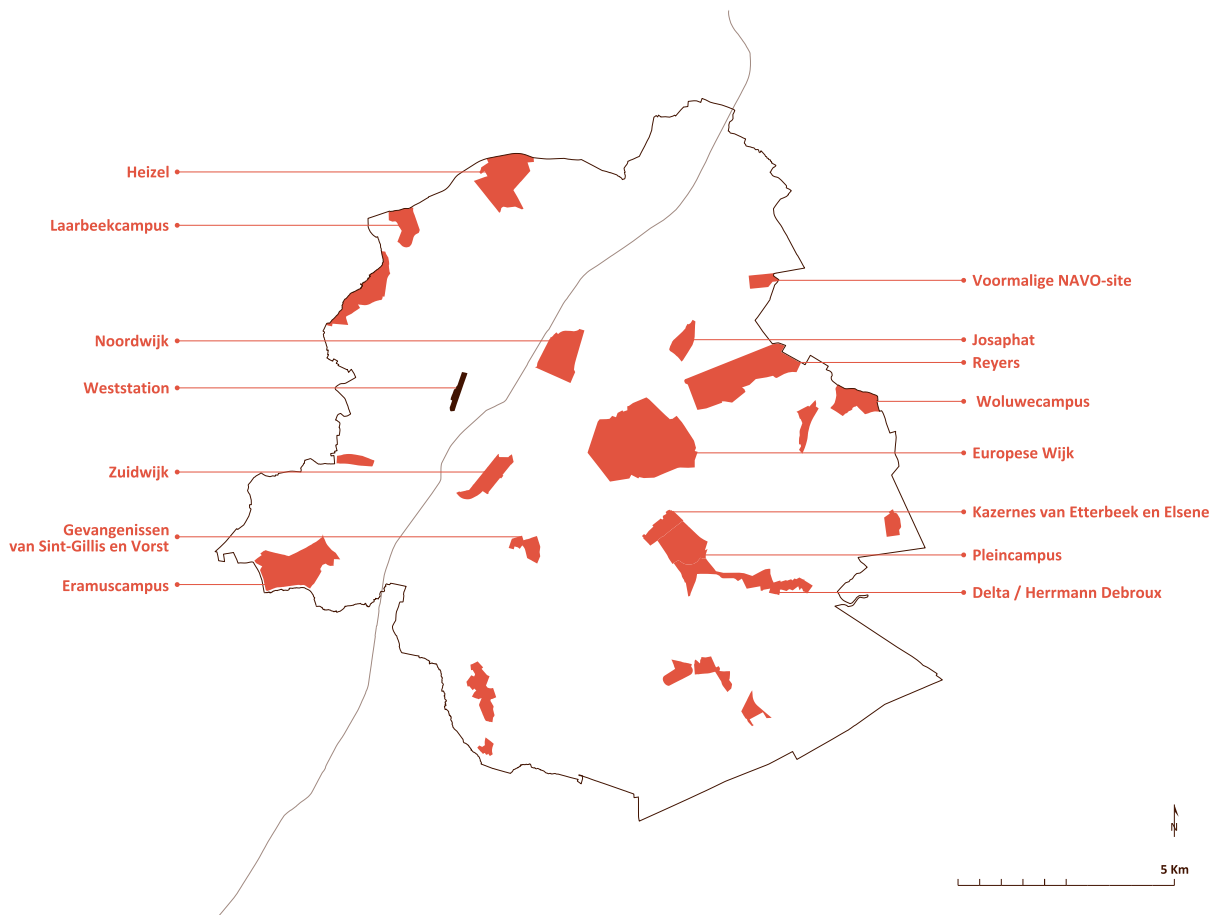
Moet het gewestelijke project de levenskwaliteit van de Zuidwijk verbeteren en er nieuwe functies onderbrengen:

- herinrichting en beter beheer van de openbare ruimte, met de integratie van het Grondwet-metroproject en de heraanleg van vooraanstaande zones (Europa-esplanade, Grondwetplein, Overdekte Straat, enz.);
- sterkere verbindingen tussen de gemeenten Sint-Gil-

lis en Anderlecht en een eenvoudigere route naar het stadscentrum;

- inrichting en herbestemming van de vierhoek gewelfde ruimten onder de spoorwegen (tussen het station en de Kleine Ring) met diverse diensten (voeding, fietsenstalling, winkels, enz.);
- de bouw van een gemengd project met woningen en kantoren;
- reconversie van het gigantische postsorteercentrum en van de 2 bijgebouwen (90.000 m²), eigendom van de NMBS naast het identiek heropbouwde station, waar haar nieuwe zetel zal worden gevestigd;
- reconversie van de twee huizenblokken tussen de Frankrijkstraat, de Barastraat, de Onderwijsstraat en de Veeartsenstraat in een stadswijk met hoofdzakelijk woningen die samenhang vertoont met de bestaande bebouwing;
- reconversie van het huizenblok in de Tweestationsstraat en dan meer bepaald van de grote percelen die herbestemd zijn tot ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving, en daarbij de bovengrondse loop van de Zenne herwaarderen;
- bouw van publieke woningen (14.000 m²);
- bouw van de nieuwe zetel van Infrabel in de Frankrijkstraat.

Verder zijn ook gepland:



- de oprichting van een entiteit om de openbare ruimte te beheren, waarin minimaal het Gewest, de gemeenten en de NMBS zitting hebben.
- de uitvoering van het circulatieplan zoals voorzien in het richtschema.

Om bepaalde elementen van het richtschema te updaten en te verwezenlijken, is het Gewest in nauwe samenwerking met de gemeenten van start gegaan met de opmaak van een richtplan van aanleg.

Weststation

Dit terrein van 13 ha en bijna één km lang is sinds de voltooiing van het intermodale “Weststation”, de reorganisatie van het metronet in 2009 en de inrichting van een stopplaats van de NMBS één van de beste bereikbare zones van het Gewest.

Dit vroegere goederenstation vormt de verbinding tussen twee delen van Sint-Jans-Molenbeek: het dichtbebouwde oosten met oude gebouwen en het westen dat recenter ontwikkeld werd.

Aangezien het vastgoed grotendeels in handen is van de overheidsinstanties Infrabel en NMBS, lijkt de aanleg van

een gemengde en groene wijk een evidentie.

Dit gebied biedt ook de mogelijkheid om nieuwe verbindingen te creëren tussen wijken. De ontwikkeling moet gericht zijn op de aanleg van een leesbare en gestructureerde openbare ruimte rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

Op basis van een definitiestudie kon een diagnose van de site en de omliggende wijken worden opgemaakt. De studie identificeerde de behoeften op het vlak van huisvesting, schoolvoorzieningen, economische activiteiten, mobiliteit en landschap. Ze formuleerde ook stedelijke aanbevelingen voor de toekomstige ontwikkeling van de site.

Naar aanleiding van die studie wordt momenteel een richtplan van aanleg (RPA) verwezenlijkt. Dat RPA besteedt bijzondere aandacht aan de inrichting van de openbare ruimte en aan het landschap.

De grote richtlijnen van het project zijn:

Op het gebied van infrastructuur

- de site laten aansluiten op de naburige wijken en de metropool en haar structureren rond de openbaar vervoerknooppunten;
- bebouwing van 90.000 m² met 50% huisvesting waaronder 360 publieke woningen (of 80% van de



oppervlakte bestemd voor woningen) en 27.000 m² economische activiteiten (kantoren, productieactiviteiten, enz.), alsook voorzieningen waaronder ten minste een secundaire school, “Infrabel Academy” (een opleidingscentrum van Infrabel voor spoorberoepen) en een grote, nog te bepalen grootstedelijke voorziening.

Op het gebied van mobiliteit

- ten minste twee niet overdekte oost-westverbindingen voorbehouden voor fietsers, voetgangers en personen met beperkte mobiliteit, niet toegankelijk voor gemotoriseerde voertuigen;
- een grote noord-zuidpromenade voor fietsers en voetgangers langs lijn 28;
- een gedeelde parking voor alle aanwezige functies.

Op het gebied van landschap

- kwaliteitsvolle en toegankelijke groene ruimten, waaronder een park van minstens 3 hectare;
- het industrieel erfgoed op het braakland in de mate van het mogelijke behouden.

perspective.brussels, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) en het team dat het RPA uitwerkt, stellen voor om op basis van een overgangsbeheer de site ge-

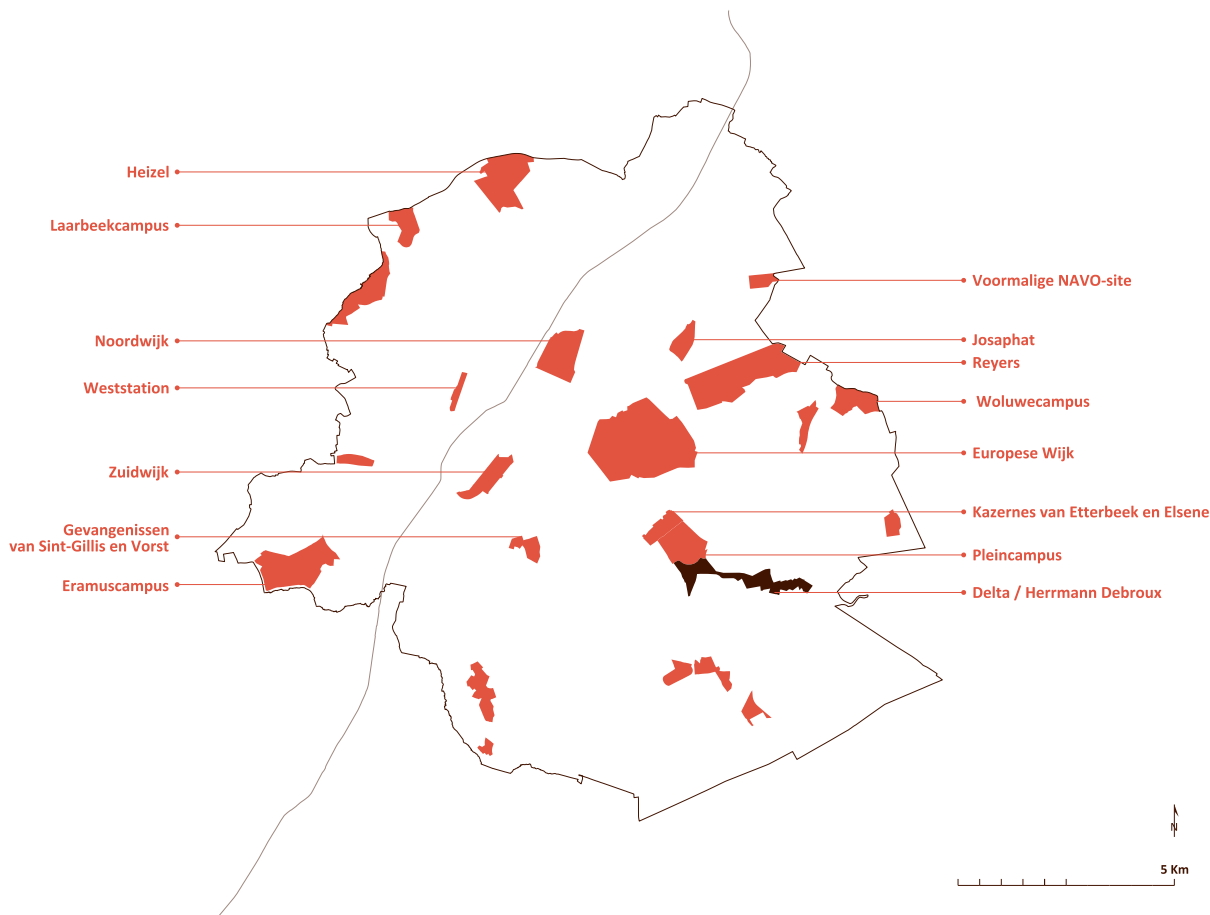
leidelijk open te stellen voor de bewoners. De wijkverenigingen en de omwonenden worden uitgenodigd om daar mee over na te denken.

Een eerste concreet project is de “Infrabel Academy”, die begin 2020 haar deuren opent als nationaal opleidingscentrum voor spoorberoepen. De ligging van dat centrum in een wijk met één van de hoogste werkloosheidspercentages bij jongeren, creëert plaatselijke banen en versterkt de link tussen onderwijs, opleiding en tewerkstelling.

In dat verband zijn partnerschappen gepland met andere openbare instellingen zoals de MIVB, Bruxelles-Formation en Actiris.

Delta Herrmann-Debroux

De site Delta Herrmann-Debroux beschikt over een opmerkelijke bereikbaarheid (via de weg en de metro) en een groot ontwikkelingspotentieel. Dit gebied, dat zich uitstrekt aan het uiteinde van de E411, bestaat uit enkele locaties van strategisch belang: Jezus-Eik, ADEPS, het Rood Klooster, het shoppingcentrum van Oudergem, de vroegere spoorweg omgevormd tot promenade, de kantoren van de Europese Commissie bij Beaulieu, de stelplaats van de MIVB en de transitparkings, de Delta-’drie-



hoek' (het terrein tussen de spoorlijnen 26, 161 en 26bis), de Université Libre de Bruxelles, de Japanse school, het nieuwe ziekenhuis. De harmonieuze en coherente inrichting van deze locaties vereist een totaalvisie op deze toegangspoort en een gefaseerde programmatie.

Een van de grootste uitdagingen is de herverbinding van de twee gebieden aan weerszijden van het Herrmann-Debrouxviaduct, die een visuele en fysieke barrière vormt. Bedoeling is om het om te vormen tot een stadsboulevard vanaf het Leonardkruispunt.

Om deze stadstoegang en zijn omgeving een nieuw gezicht te geven, wordt momenteel een richtplan van aanleg uitgewerkt.

Parallel met de herwaardering van de openbare ruimte worden de meeste sites in het gebied Delta - Herrmann-Debroux momenteel gerenoveerd. Sommige krijgen zelfs een nieuwe bestemming.

Beulieu

Als sommige van de kantoorgebouwen van de Europese Commissie zullen worden heropgebouwd, biedt deze evolutie ruimte om na te denken over de inrichting van de site en om er een ruimere functionele mix te overwegen (kantoren, woningen, voorzieningen, enz.).

Deltadriehoek

Het gebied tussen de spoorlijnen 161 en 26 en de Triomflaan wordt momenteel verstedelijkt.

In het noorden opende het nieuwe CHIREC-ziekenhuis zijn deuren.

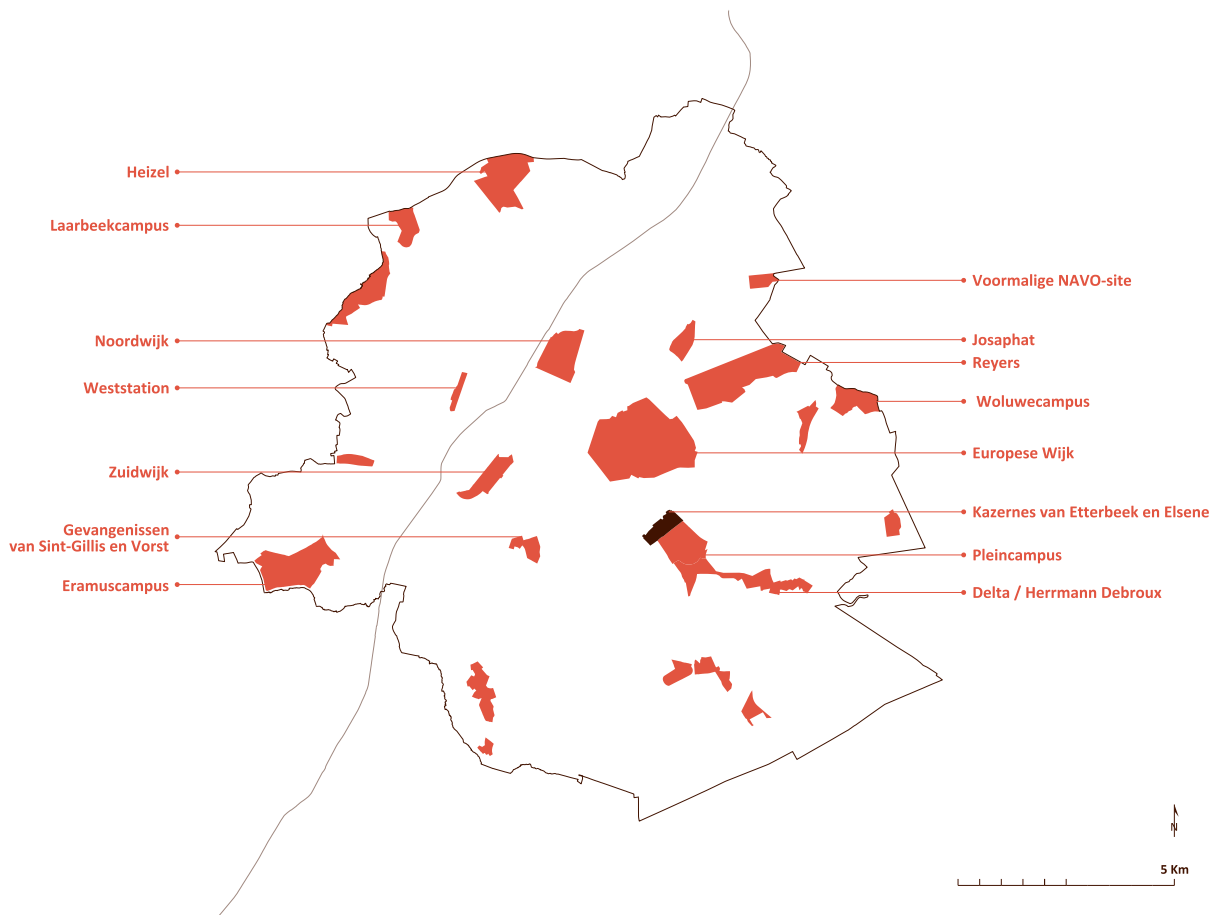
Daarnaast wordt onderzocht om in het zuiden, in de driehoek die eigendom is van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), nieuwe activiteiten (o.a. sorteercentrum van Bpost) te vestigen en woningen te bouwen.

P+R en MIVB-site op Delta

In het oosten van de Deltadriehoek wordt er ook bijzondere aandacht besteed aan de MIVB-stelplaats en de aanpalende openluchtparking. Het is de bedoeling om de huidige parking te herbestemmen, de activiteiten te diversifiëren (door woningen toe te voegen) en een stedelijke gevel langs de Jules Cockxstraat te creëren.

Het winkelcentrum van Oudergem

Het winkelcentrum van Oudergem vertoont de kenmerken van een shoppingcentrum in de rand: het heeft een lage ruimtelijke dichtheid, het beslaat een zeer groot perceel en het is ingericht rond een openluchtparking, waarbij elke handelszaak in een eigen gebouw is gevestigd. Het winkelcentrum werd ontworpen in een tijd dat



dit gebied tot de rand behoorde, maar maakt nu deel uit van de stad. Om het beter in de stad te integreren, zou een volledig nieuwe wijk in het hart van Oudergem gecreëerd kunnen worden. Het plan zou erin bestaan de commerciële activiteit te behouden en een meer stedelijk wijk met een grotere dichtheid en een mix van functies (woningen, collectieve voorzieningen, handelszaken ...) en een aangename openbare ruimte voor de inwoners tot stand te brengen.

De Kazernes van Elsene en Etterbeek

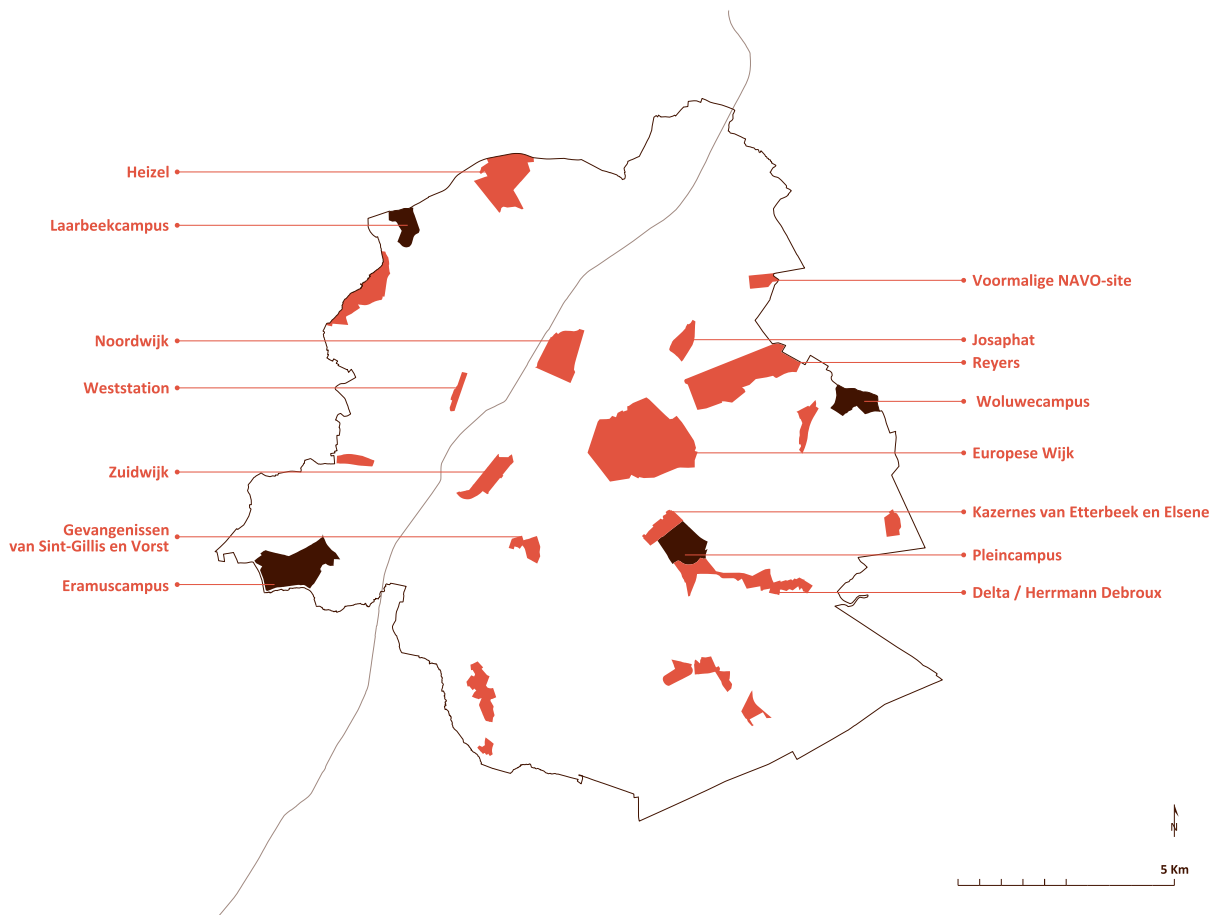
Usquare, de site van de Kazernes van Elsene, ligt in de buurt van de campussen van de Université Libre de Bruxelles (ULB) en de Vrije Universiteit Brussel (VUB), op het kruispunt van belangrijke lijnen van het openbaar vervoer. De site bezit een groot reconversiepotentieel dat zich leent om er een open, gemengde, universitaire en internationale wijk in te richten.

Als gevolg van de geplande verhuizing van de federale politie komen de Kazernes van Elsene geleidelijk leeg te staan. In 2018 kocht het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deze site met een oppervlakte van ongeveer 44.000 m². Daarnaast werd het "Studentenhuisvestingsplan" goedgekeurd. Dat bevat tien maatregelen om de studenten-

huisvesting in Brussel te ontwikkelen. De ontwikkeling van nieuwe concentraties van studentenwoningen is één van de belangrijkste streefdoelen van dat plan. In die context vormt de inrichting van de kazernes van Etterbeek en Elsene een prioritair gewestelijk project, dat ten goede zal komen aan het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit project maakt het mogelijk om een internationaal netwerk van academische en professionele contacten te creëren, dat is gericht op de erkenning van Brussel als studentenstad die voorbijgaat aan het gebruikelijke kader van filosofische en/of taalkundige segmentering.

Op basis van de definitiestudie die in 2015 werd uitgevoerd en waarin het concept van de internationale studentenwijk en de stedelijke integratie ervan zijn afgeleid, is voorgesteld om het binnenplein van de Kazernes een actieve centrale plaats te geven in het project waar verschillende functies samenvloeien volgens het 'social court'-model. Rond deze binnenplaats komt een gemeenschappelijke gedeelde infrastructuur met onder andere:

- een kwaliteitsvolle openbare ruimte;
- universiteitsvoorzieningen met internationale uitstraling in de gebouwen aan de Generaal Jacqueslaan;
- een voedingshal die gewijd is aan duurzame voeding in de vroegere manege;



- incubatoren;
- horecazaken.

Dit scenario voorziet daarenboven in een gemengde programmatie met ongeveer 600 studentenwoningen in het centrale gedeelte en nieuwe woningen (zo'n 20.000 m² publieke gezinswoningen) aan de rand.

De herbestemming van de kazernes van Elsene maakt deel uit van de EFRO-projecten. De financiële ondersteuning wordt toegewezen aan de ULB en de VUB die zich hebben verenigd in de BUA (Brussels University Alliance). Zij zal dienen om internationale universiteitsvoorzieningen te ontwikkelen, de centrale hal om te bouwen tot een voorziening waar mensen samenkomen en die gewijd zal zijn aan duurzame ontwikkeling, met respect voor de erfgoedwaarde.

Een richtplan van aanleg (RPA) van het project zal de intenties omzetten in een concreet plan.

In afwachting van de definitieve planning zullen er in de kazernes van Elsene tijdelijke activiteiten georganiseerd worden, die een voorproefje bieden van de toekomstige site.

Om Brussel te positioneren als studentenstad, moet ook worden gewerkt aan de zichtbaarheid van de universiteitsbuurten.

Deze identiteit zal op een concrete en zichtbare manier worden gemarkeerd (met specifieke bewegwijzering, de heraanleg van de weg tussen de twee campussen, ...) en zal worden aangeduid op alle Brusselse plattegronden, zoals de grote Angelsaksische steden doen.

Het Gewestwil op die manier de culturele, economische en sociale waarde van de aanwezigheid van studenten in de stad markeren, evenals hun verbondenheid met het lokale stedelijke weefsel. Naast de locatie van de kazernes zal eveneens steun worden gegeven aan de ontwikkeling van nieuwe studentenhuysvesting op plaatsen waar dit het meest opportuun wordt geacht.

De universiteitscampussen

Brussel wil in het domein van onderzoek en ontwikkeling een specifieke strategie ontwikkelen om nieuwe technologieën te ondersteunen. Bedrijven in deze sectoren worden gesteund door een beleid van 'clustering', dat een samenwerkingsdynamiek tussen bedrijven, universiteiten/onderzoekscentra en overheden stimuleert om de mogelijkheden van samenwerking te ontdekken en uit te baten.

In die optiek is het wenselijk om een clusteringbeleid te voeren op basis van bestaande polen. In eerste instantie

moeten de polen en hun specialisaties duidelijk geïdentificeerd worden, waarna deze versterkt of ontwikkeld kunnen worden in lijn met de ontwikkelingsprojecten die de universiteiten programmeren.

De bestaande te versterken polen bevinden zich in en rond de campussen en universitaire ziekenhuizen, waarvan de meeste al goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer:

De Erasmuscampus

De Erasmuscampus in Anderlecht is een strategisch ontwikkelingsgebied met een groot universitair ziekenhuis, economische incubatoren en studentenwoningen. De metro verbindt de site rechtstreeks met het hele Gewest. De optimalisering van het mobiliteitsaanbod (nieuwe stelplaats van de MIVB) en de uitbreiding van het universitair ziekenhuis vertegenwoordigen de eerste golf van herwaardering van de site.

Deze nieuwe uitbreiding, "New Erasme" genaamd, staat los van het bestaande ziekenhuis waarmee het bovendien verbonden is via het project "New Bordet". Dat laatste, dat volledig gericht is op het welzijn van de patiënt, zal in 2020 zijn deuren openen op de Erasmuscampus van de ULB. Het Instituut Jules Bordet zal na deze verhuis het referentiecentrum worden van een heuse Brusselse 'kankeronderzoekspool'. Het zal samenwerken met de Université Libre de Bruxelles, het Erasmusziekenhuis, de Stad Brussel, het OCMW van Brussel en het Iris-net.

Dit grootschalige project voor de vernieuwing van het ziekenhuis stelt zich tot doel om nieuwe verzorgingsruimten te creëren die worden verdeeld tussen het Erasmusziekenhuis en het Instituut Bordet. Ook het aanbod aan handelszaken en restaurants zal worden aangevuld zodat de campus een polariteit wordt die alle commoditeiten biedt.

Het project biedt daarnaast ook de gelegenheid om de logistiek van de site te optimaliseren.

De campus biedt ook een interessant verdichtingspotentieel van het bedrijvenpark van Citydev: de beschikbare overheidsgrond biedt alle ruimte voor de ontwikkeling van een nieuwe stadswijk.

Er lopen overigens al belangrijke woonprojecten aan weerszijden van de Ketelstraat, tussen de Lenniksebaan, de spoorweg en de Henri Simonetlaan. Op een oppervlakte van ongeveer 13 ha zullen in het kader van de projecten geleidelijk aan 72 eengezinswoningen worden gebouwd, evenals 1.300 woningen waaronder 110 sociale woningen aan de kant van Erasmus.

De Pleincampus ULB-VUB

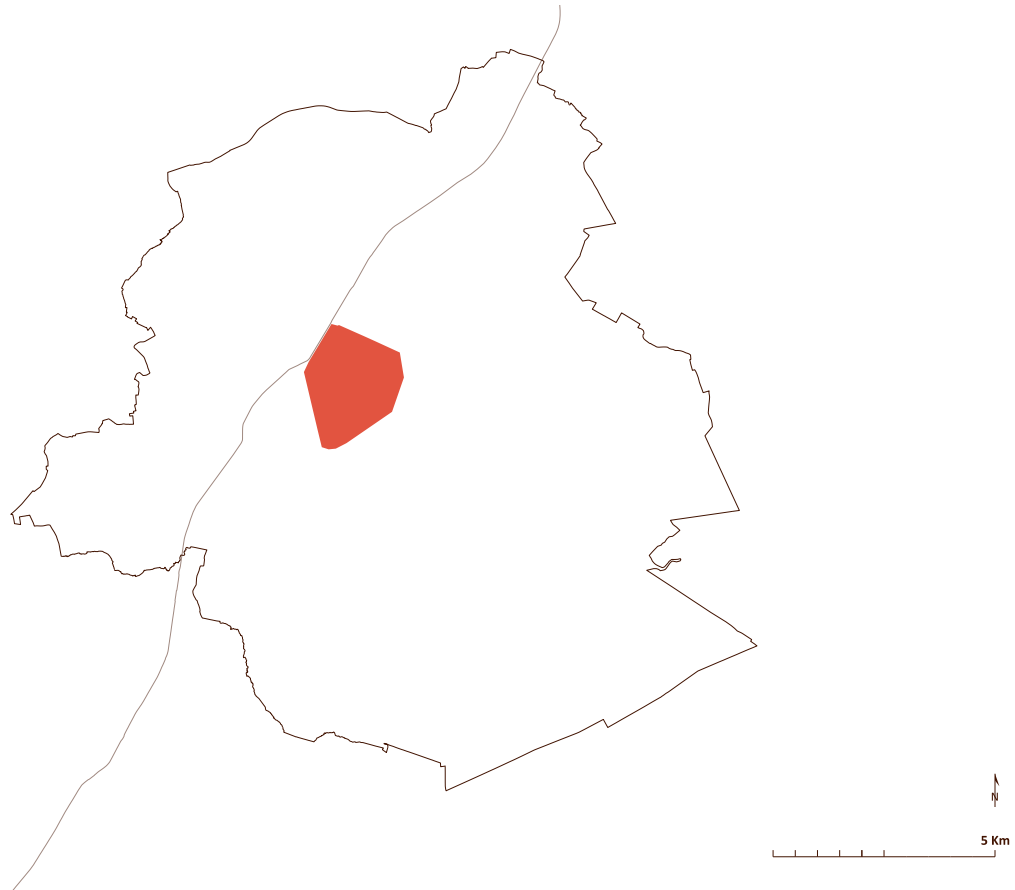
Op deze campus komen gemengde stedelijke verdichtingsprojecten, die uitstekend bereikbaar zullen zijn met de metro en in de directe nabijheid liggen van de toekomstige GEN-stations (Arcaden, Watermaal, Etterbeek). Clusters van economische activiteiten die gericht zijn op complementariteit met de universitaire activiteiten inzake wetenschappen en engineering (spin-offs, nieuwe technologieën, gekruiste onderzoeken...) zullen er worden aangemoedigd. Op de nabijgelegen Deltasite zal er naast het CHIREC-ziekenhuis een nieuwe wijk worden ontwikkeld op de voormalige spoorwegterreinen. De aanzienlijke verbetering van de mobiliteit in dit gebied en de omvorming van de E411 tot een stadsboulevard op de plaats waar hij aankomt in Oudergem openen perspectieven voor de ontwikkeling van de site. Het Gewest zal de verstedelijking van de zuidelijke driehoek voortzetten met een innoverend concept van verticale "geneste" gemengdheid. Productie- en logistieke activiteiten zullen worden gevestigd op een platform met daarboven een grondplaat ter hoogte van het Chirec-ziekenhuis, zodat een gemengde wijk kan ontstaan. De verdichting van de Pleincampus draait rond gemengde ontwikkelingen (in het zuiden) die hun voordeel doen met de sterke en ambitieuze verbinding van de ULB- en VUB-campus via de nieuwe universiteitsvoorziening LIC (gemeenschappelijk Learning Center van de 2 universiteiten, gefinancierd door BELIRIS). Het groene karakter van het hoefijzer zal worden geherwaardeerd.

De campus VUB-Laarbeek

De universitaire ziekenhuiscampus in Laarbeek (Jette) vormt een sterke polariteit in het noordwesten van de agglomeratie. De site geniet immers een vernieuwde medische en universitaire infrastructuur. De verbinding met de rest van het Gewest (Basiliek en Heizelvlakte) via een structurerende openbaarvervoerslijn maakt deze site nog aantrekkelijker. Het Gewest wil in dit gebied de universiteitsfunctie ontwikkelen, evenals een hoogtechnologische bedrijvencluster en een samenwerkingspool industrie-universiteit om de spin-offs te stimuleren en banen te creëren in de biomedische en farmaceutische sector. In de buurt van de RO biedt de site mogelijkheden voor de ontwikkeling van een transitparking. Het Gewest zal deze campus ontwikkelen met respect voor en herwaardering van het uitzonderlijke natuurlijke erfgoed van het Laarbeekbos.

De UCL-campus in Sint-Lambrechts-Woluwe

De Brusselse site van de UCL draait volledig rond de faculteit Gezondheidswetenschappen en het universitair ziekenhuis Saint-Luc. De campus trekt als belangrijke zieken-



huispool heel wat actoren aan: onderzoeksinstituten en -bedrijven, een gewestelijke incubator van de levenswetenschappen of instellingen van het hoger onderwijs. Op de campus bevinden zich gemengde functies zoals studentenwoningen en gezinswoningen, lokale diensten en handelszaken, een lagere school en een sportcomplex. Op deze universiteitscampus zal een ambitieus project worden ontwikkeld voor de renovatie/wederopbouw, tegen 2025, van het ziekenhuis dat wordt aangevuld met onderzoeksinstituten (5000 m²) en onderwijsinstellingen (2 vestigingen - 22.000 m²). Deze grootschalige werken zullen de academische en onderzoeksfuncties uitbouwen in de sectoren van de medische en paramedische wetenschappen, de biotechnologie en de farmaceutica. De site is uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer dankzij de metro en een vernieuwd station.

Andere projecten zullen de al aanwezige gemengde polariteit versterken door te voorzien in woningen (260 woningen waaronder sociale woningen en 50 bijkomende studentenwoningen), voorzieningen (crèche, lagere school, instellingen voor personen met een handicap) en buurt-handelszaken.

Naast deze projecten zal de site worden verdicht met het nodige respect voor de architectuur, het bebouw-

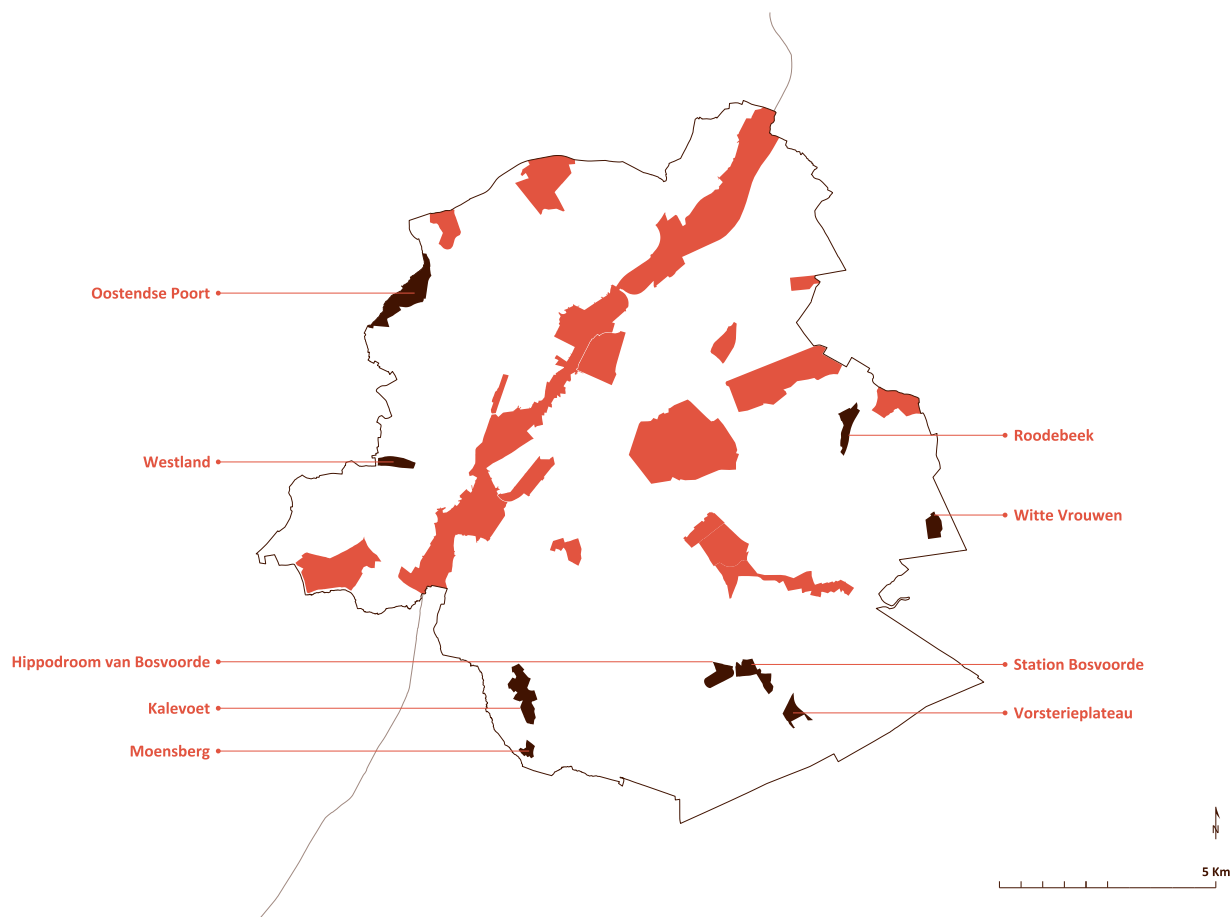
de en het natuurlijke erfgoed (waaronder een Natura 2000-gebied).

Er moeten garanties zijn over de bereikbaarheid van deze polen, hun interactie (via communicatiemiddelen) en de mogelijke interactie met andere universitaire centra of hogeronderwijscentra (Campus Solbosch, Campus Centrum, Campus Ceria-Coovi, Reyers, ...), maar ook het bouwen van woningen en voorzieningen die aansluiten op het verdichtingspotentieel.

DE BRUSSELSE VIJFHOEK: HERONTWIKKELING VAN HET STADSCENTRUM

De Vijfhoek vervult als kern van het hypercentrum meerdere rollen: op internationale, grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal. Er bevinden zich tal van vooraanstaande (politieke, culturele, sociale, economische, commerciële en recreatieve) locaties met een grote symbolische of zelfs erfgoedkundige waarde.

De Vijfhoek kent sinds 2009, na verscheidene beleidsinitiatieven voor stedelijke herwaardering, een gestage bevolkingsgroei aan een tempo dat bijna twee keer hoger ligt dan dat van het hele Gewest (circa 2,2 % per jaar tussen 2000 en 2011).



Vandaag is de Vijfhoek een dichtbevolkte ruimte, vooral in het westelijke deel, met bijna 50.000 inwoners.

Op sociaal-economisch vlak verloopt de bevolkingsstijging heterogeen. In de zuidwestelijke delen wonen hoofdzakelijk kansarme bevolkingsgroepen, terwijl de andere bewoonde delen (noordwesten) veeleer gegoede milieus aantrekken.

Deze heterogeniteit valt ook op in de kwaliteit van de woningen. De stijging van de vastgoedprijzen en de steeds grotere vraag naar woningen werken een toenemende overbezetting van het huidige woonpark, dat vaak al van ontoereikende kwaliteit is, in de hand [Dessouroux et al., 2016]

Het stadscentrum is ook van groot belang voor de economie en de tewerkstelling dankzij de aanwezigheid van de administratieve, financiële, commerciële, toeristische, culturele, gezondheids- en onderwijssectoren.

Tot voor kort had het te lijden onder een grote druk van het autoverkeer, met nefaste gevolgen zoals luchtvervuiling. De omvorming van de centrumlanen tot voetgangerszone is in dat opzicht een belangrijk keerpunt. Zij is ook een nieuw gegeven in de organisatie van de mobiliteit in dit stadsdeel.

Uitdagingen die aangegaan moeten worden

Vanuit ruimtelijk oogpunt heeft de Vijfhoek als hart van Brussel in de loop van de negentiende eeuw een heuse gedaanteverandering ondergaan met de overweldiging van de Zenne, de aanleg van de lanen en de noordelijke en zuidelijke uitbreidingen rond het kanaal, de bekkens en de spoorinfrastructuur. Door die ontwikkelingen gingen de noord-zuidverbindingen voor op de oost-westverbindingen.

Een van de eerste uitdagingen bestaat erin de Vijfhoek en de stadsprojecten die er ontwikkeld worden, in een ruimer kader te plaatsen (het kader van het hypercentrum) om te zorgen voor de noodzakelijke aansluiting tussen het stadscentrum, het Gewest en de metropool en haar in nauwer verband te brengen met de andere strategische projecten voor Brussel (Kanaalplan en andere stadsontwikkelingen).

De tweede uitdaging bestaat erin van het huidige beleid één van de bakens van een ambitieus mobiliteitsbeleid op gewestelijke en grootstedelijke schaal te maken.

Tot slot moet gewerkt worden rond en met huisvesting: de stad niet louter zien vanuit haar gebruiksfunctie en haar structuur die de doorstroming van auto's moet garande-



ren, maar haar behandelen als een stad die vorm krijgt in functie van haar bewoners en de economische activiteit van het stadscentrum aanzwengelen. Het komt erop aan het aantrekkelijk te maken om er te wonen en een evenwicht te vinden tussen de woonfunctie en de andere functies van het centrum (toerisme, handel, cultuur, enz.).

Om al die uitdagingen het hoofd te kunnen bieden en te voldoen aan de behoeften van de bevolking, moeten de

gewestelijke en de gemeentelijke overheid (het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Stad Brussel) overleg plegen om hun krachten te bundelen.

Met respect voor de bevoegdheden van beide actoren zullen zo snel mogelijk contracten worden gesloten met Brussel-Stad voor de gezamenlijke ontwikkeling van sommige van haar wijken.

Op intercommunale en lokale schaal

Naast de prioritaire ontwikkelingspolen zijn er meerdere andere sites in de tweede kroon waar een ontwikkeling mogelijk is van woningen, economische activiteiten, voorzieningen en groene en recreatieve openbare plaatsen.

De ontwikkeling van sites in de tweede kroon beantwoordt eveneens aan de behoefte om de bevolkingsstijging beter te verdelen over het hele grondgebied.

Sommige sites, vooral in de tweede kroon, zullen veel beter bereikbaar worden met verschillende vervoersmodi

waardoor de ontwikkeling van gemengde stedelijke projecten mogelijk wordt.

Recreatie- en didactisch centrum in de Hippodroom van Bosvoorde

De hippodroom van Bosvoorde is uitzonderlijk goed gelegen en bereikbaar in het Zoniënwoud. De gebouwen hebben een bijzondere patrimoniale kwaliteit en zijn gedeeltelijk gerenoveerd. Het geheel wordt een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum in het thema van de natuur, onderwijs en ontspanning.

Het Dhrome-project, dat de concessie kreeg van de MSI na een oproep tot mededinging, zal worden voortgezet.

Witte vrouwen

Het terrein aan de Witte Vrouwenlaan is eigendom van de BGHM en opmerkelijk door zijn ligging binnen de tweede kroon, in de onmiddellijke nabijheid van het Zoniënwood en het wegennet. De BGHM zal dit terrein ontwikkelen op basis van een verdeling van een derde sociale huurwoningen, een derde middenklasse huurwoningen en een derde koopwoningen.

Vorsterieplateau

Het Vorsterieplateau ligt voornamelijk in een grondreserveregebied op het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Het zuidelijke deel is gedefinieerd als een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht. Dat wordt voortaan beheerd door de gemeente en voornamelijk gebruikt door twee organisaties: een rugbyclub en een manege.

De planning van projecten op dit terrein moet rekening houden met de grote biologische waarde (grotendeels opgenomen als Natura 2000-gebied) en de problemen in verband met de bodemvervuiling (voormalige stortplaats) regelen.

De voordelen van de ontwikkeling van een vastgoedproject op deze site vormen mogelijk een hefboom voor de aanpak van de twee andere doelstellingen, namelijk de restauratie van de natuurlijke habitats en de beheersing van het vervuilingsrisico. De objectieve analyse van deze mogelijkheid moet gebeuren in het kader van de uitwerking van een BBP. Voorafgaand aan het vrijgeven van dit bouwgebied zal het Gewest aantonen dat deze bestemming noodzakelijk is.

Ook andere sites bieden mogelijkheden om de stedelijke intensiteit te vergroten:

- Moensberg en Kalevoet in Ukkel,
- Westland in Anderlecht,
- Oostendse Poort in Sint-Agatha-Berchem,
- station Bosvoorde in Watermaal-Bosvoorde,
- Rodebeek in Sint-Lambrechts-Woluwe.

STRATEGIE 2

Een beheerste verdichting voorstellen³

De kenmerken van verdichting

CONTEXTBESCHRIJVING

Net zoals in alle andere steden, berust de bebouwingsdichtheid in Brussel grotendeels op een erfenis uit het verleden. We onderscheiden drie grote verdichtingsscenario's:

- De organieke opvulling van gedeeltelijk of volledig bebouwde mazen van het grondgebied (geleidelijke verstedelijking van de ruimte tussen de twee middeleeuwse omwallingen van de 13^{de} tot de 18^{de} eeuw en verstedelijking van de tweede kroon na de Tweede Wereldoorlog)
- De complexe herstructurering van stadsdelen die in een vroegere periode verstedelijkt zijn, meestal uit hygiënische, functionele of technische overwegingen (herstructurering van het centrum in de XIXde eeuw, inrichting van de stedelijke ruimte in de XXde eeuw voor auto's)
- De uitbreiding van de verstedelijking door private verkavelingen die gepaard gaan met of voorafgegaan worden door de openbare aanleg van het wegennet, de vervoersinfrastructuur, parken, promenades en openbare tuinen.

Net zoals in de meeste steden is de dichtheid van de bebouwing in Brussel groter in het centrum en neemt zij geleidelijk af naar de rand toe. In de tweede kroon is de gemiddelde dichtheid tweemaal kleiner dan in de eerste kroon (47 tegenover 105/inw/ha).

In Brussel ruimt dat radio-concentrisch model geleidelijk aan plaats voor een polycentrische ontwikkeling.

DE VARIABELE DICHTHEIDSVORMEN

Het begrip dichtheid kan ingevuld worden op basis van verschillende parameters:

- De dichtheid van een gebied die bepaald wordt door de mate waarin het gebruikt wordt door de bevolking (uitgedrukt in aantal inwoners en/of arbeidsplaatsen per hectare of per km²) of voor de woonfunctie (aantal woningen per hectare);
- De bebouwde residentiële dichtheid, gemeten aan de hand van het percentage van de grondinname of van de verhouding tussen de bebouwde woonoppervlakte en de terreinoppervlakte (in Brussel uitgedrukt door de V/T-norm ofwel de vloer-terreinverhouding);
- De stedelijke intensiteit, die overeenstemt met de mogelijke interactie die de stad te bieden heeft voor bewoners, bezoekers, investeerders en consumenten. Zij wordt vaak gezien in samenhang met het begrip publiek comfort, dat uitdrukkelijker gericht is op het bewoningsaspect.

Eenzelfde bebouwingsdichtheid kan overigens tot uiting komen in zeer uiteenlopende stadsvormen. Zo kan eenzelfde residentiële dichtheid bereikt worden door het optrekken van een hoog gebouw, lage collectieve gebouwen of paviljoengebouwen.

³ Bernard DECLEVE, Priscilla ANANIAN, Maurice ANAYA en Anne LESCIEUX, *Brusselse dichtheden en woonvormen*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2009.



Ordre fermé



Ordre semi-ouvert



Ordre ouvert

DE VOORWAARDEN VOOR VERDICHTING

Door de bevolkingsgroei in het Brussels Gewest is het nodig om de beschikbare grond te benutten voor huisvesting. Verdichting kan maar als goed ervaren worden, als de volgende twee voorwaarden vervuld zijn:

- **De verdichting moet gebeuren in directe relatie met de verbetering van het openbaar vervoer.** Naarmate de infrastructuur van het openbaar vervoer verbetert, zullen nieuwe verdichtingsmogelijkheden ontstaan die afhankelijk van de noodzaak kunnen worden geactiveerd.
- **De verdichting moet gepaard gaan met aandacht voor het publieke comfort om de goede bewoonbaarheid van de wijken te waarborgen.** Dichtheid zal immers maar positief ervaren worden, als men erin slaagt de leefkwaliteit van de wijk te garanderen. Men spreekt van het publieke comfort van een wijk. Dat wordt gekenmerkt door het vermogen van een wijk om in haar stadsweefsel en openbare ruimten plaats te bieden voor alle activiteiten die typerend zijn voor het stadsleven: economische, sociale maar ook culturele, symbolische, ludieke, educatieve, burger- en sportactivi-

teiten. Ook met het klimaatcomfort (wind, bezonning) moet rekening worden gehouden.

Als de kwantitatieve doelstellingen voor de bouw van woningen zijn vastgesteld, is het de vraag welke plaats deze nieuwe woningen zullen krijgen op het stedelijk grondgebied, daarbij gebruik makend van de troeven die het gewest heeft. Met andere woorden, de vraag naar een slimme en kwalitatieve verdichting van het grondgebied.

Voor de verdichting van wijken zijn twee complementaire benaderingen mogelijk.

- de eerste prioritaire benadering steunt op **de verdichting van het bestaande weefsel**: opvulling van lege plekken, bebouwing van onbebouwde percelen, herstructurering van grote bouwblokken, inrichting van leegstaande verdiepingen boven winkels, diversificatie van monofunctionele gebieden (industriezones, administratieve zones), urbanisatie van braakliggende gebieden, ...;
- de tweede benadering houdt verband met de **versterking van de stedelijke structuur**: verdichting grenzend aan open ruimten, parken of lineaire openbare plaatsen, zoals lanen met bomen of boulevards.

De verdichting van het bestaande weefsel

De verdichting moet steunen op de stedelijke morfologie om de uitvoerbaarheid te garanderen. Ook ontlichting moet worden doorgevoerd in de te dichtbebouwde wijken, met name door meer ruimte te creëren op de binnenterreinen van huizenblokken. Met andere woorden, het Gewest streeft naar een verdichting die de specifieke kenmerken van de stedelijke vormen niet aantast om de verscheidenheid van de woonvormen en de aantrekkelijkheid daarvan te behouden. In Brussel bestaan meerdere typologieën naast elkaar. Elkeen heeft zijn belang en moet behouden blijven:

- gesloten bebouwing: de bebouwing ligt aan de rand van het perceel en het stedelijk weefsel is dicht en aaneengesloten;
- halfopen bebouwing: de ontwikkeling wordt geken-

merkt door de verdeling van volumes met een afwisseling tussen een kleine groep van aaneengesloten gebouwen en andere gebouwen die niet de volledige breedte van de eigendom innemen;

- open bebouwing: de ontwikkeling wordt gekenmerkt door een verdeling van volumes die niet aansluiten op andere volumes of op de grenzen van de eigendommen. Deze woonvormtypes hebben verschillende V/T-verhoudingen. Zo heeft een gesloten bebouwing een V/T van meer dan 1, terwijl een open bebouwing een V/T van minder dan 0,4 heeft.

De verdichtingsmogelijkheden zijn bestudeerd⁴ op basis van de specifieke situatie van de bebouwing: nabijheid van het openbaar vervoer, bestaande breedte tussen

⁴ COOPARCH-RU, 'Inventaris van verdichtingslocaties in het BHG', 2013.



gevels, aanwezigheid van erfgoed, aanwezigheid van groen, nabijheid van openbare groenvoorzieningen en afmeting van percelen en grootte van bouwblokken.

Op basis van bovenstaande vaststellingen werden zeven principes vastgelegd om de verdichting tot stand te brengen.

EEN VERDICHTING OP BASIS VAN EEN GOEDE BEREIKBAARHEID MET HET OPENBAAR VERVOER

Het eerste principe is het toestaan van een hogere dichtheid in gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer maar ook het rekening houden met de uitdagingen met betrekking tot het parkeren in het gebied.

Bepalend voor de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is de nabijheid van trein-, metro- en premetrostations. Zo is een woning goed bereikbaar met het openbaar vervoer wanneer zij zich bevindt in een straal van 600 m rond de bestaande of nog op te richten trein- en metrostations (inclusief GEN en metro Noord), waardoor de bewoners zo min mogelijk de auto hoeven te gebruiken. Naast de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is bovendien ook de aanwezigheid of ontwikkeling van andere vervoersmodi en mobiliteits-

diensten belangrijk om de verdichting van deze gebieden te ondersteunen.

EEN VERDICHTING IN VERHOUDING TOT DE AFMETINGEN VAN DE OPENBARE RUIMTE

Het tweede principe staat verdichting toe op basis van de grootte van de openbare ruimte en de afmetingen/diepte van de huizenblokken. Deze gegevens maken het mogelijk om grote openingen te identificeren, waar het verdichtingspotentieel hoger is, vooral wanneer het gaat over bouwen in de hoogte.

Het doel is de kwaliteit van de lichtinval en het zicht te behouden volgens het historische principe - waarop onder bepaalde voorwaarden echter uitzonderingen mogelijk zijn - dat uitgaat van de afmetingen van de openbare ruimte om verdichting tot stand te brengen. Zo zal de hoogte van de gebouwen beperkt worden wanneer de aanwezige openbare ruimten smal en gesloten zijn. Wanneer er grotere openbare ruimten zijn met een open karakter, kunnen dan weer hogere gebouwen toegelaten worden.



EEN VERDICHTING DIE HET ARCHITECTURAAL ERFGOED RESPECTEERT

Het derde principe beoogt het behoud en de waardering van het erfgoed, dat een strikte omkadering van de omgeving vereist (zoals Unesco-erfgoed of tuinvijken).

EEN VERDICHTING OP BASIS VAN EEN VOLDOENDE AANWEZIGHEID VAN GROENVOORZIENINGEN

Dit vierde principe houdt rekening met de omliggende stedelijke omgeving en dus met het vermogen van zones om een verdichting te ondergaan en tegelijk de milieukwaliteit van de omgeving te behouden. Er wordt rekening gehouden met een straal van 400 m rond groenvoorzieningen van meer dan een hectare, wat neerkomt op 5 minuten wandelen. Voor groenvoorzieningen van minder dan 1 ha wordt een straal van 200 m toegepast. We zien een goede globale dekking in het Gewest, hoewel er sprake is van een groot tekort in het centrale gedeelte en in het westen.

EEN VERDICHTING IN VERHOUDING TOT DE OMVANG PERCELEN EN HUIZENBLOKKEN

Het vijfde principe houdt rekening met de afmetingen van percelen en bouwblokken. Het doel is om grote bouwblokken met een lage dichtheid te lokaliseren die veel mogelijkheden bieden om het stedelijk weefsel te herstructureren (nieuwe constructies, uitbreiding van bouwvolumes).

EEN VERDICHTING DIE STEUNT OP DE HERWAARDERING VAN DE BESTAANDE BEBOUWING

Het zesde principe bestaat erin het gebruik van bestaande woningen en gebouwen te valoriseren en te optimaliseren door te strijden tegen woningen en gebouwen die leegstaan (zoals verdiepingen boven winkels) en/of onbewoonbaar zijn.

Vanuit dat perspectief zal de reconversie van ongebruikte industriële gebouwen en kantoorgebouwen meer worden aangemoedigd. Deze herwaarderingen en reconversies zijn er ook op gericht om deze gebouwen te optimaliseren op het vlak van energie- en milieuprestaties.

Het Gewest wil eveneens de renovatie van leegstaande woningen boven winkels aanmoedigen met een persoonlijke begeleiding van de eigenaars en huurders en het aanbieden van aangepaste oplossingen (zoals een premie voor het creëren van een aparte toegang tot de verdiepingen).

EEN VERDICHTING DIE GEPAARD GAAT MET DE OPSTART VAN BUURTDIENSTEN

Het zevende principe bestaat erin de verdichting te begeleiden met als doel het 'publiek comfort' te waarborgen. Zo moeten de publieke en private operatoren alles in het werk stellen om de voorwaarden te scheppen voor een kwaliteitsvolle stadsomgeving. Dat behelst verschillende aspecten: elementen: de kwaliteit van de openbare ruimten, de aanwezigheid van functies die thuishoren in de buurtgerichte stad (dit begrip wordt nader uitgewerkt onder pijler 2).

De integratie van hoogbouw

Hoogbouw kan in bepaalde omstandigheden een kwaliteitsvolle oplossing zijn om te voorzien in huisvesting en/of om het metropolitane karakter van sommige open ruimten die de stad structureren, te versterken.

Er kunnen meerdere vaststellingen gedaan worden: Het merendeel van de Brusselse gebouwen, bijna 85%, zijn lage gebouwen, terwijl hoogbouw minder dan 0,1% van het totaal uitmaakt en de middelhoge gebouwen 15%. De ontwikkeling van hoogbouw in Brussel dateert al van vóór de oprichting van het Brussels Gewest in 1989, toen alleen de 19 gemeenten bevoegd waren om stedenbouwkundige vergunningen toe te kennen. De hoge gebouwen werden dus geval per geval opgetrokken.

Vandaag stellen we vast dat de logica om assen af te bakenen door middel van hoge gebouwen opgang maakt en dat er clusters (concentratie van gebouwen) bestaan die in vele gevallen onvoltooid zijn. Die clusters sluiten doorgaans aan op de administratieve kernen en hoofdassen van het stadscentrum.

Hoogbouw is geen absoluut begrip. Het hangt samen met de hoogte van de omgevingscontext van het gebouw. We onderscheiden twee soorten hoge gebouwen, die oprijzen in hun omgeving:

(1) gebouwen die de grootstedelijke sycline bepalen (Zuidtoren, Madoutoren, ...) en het gemiddelde gevelprofiel op stedelijke schaal doorbreken en (2) lagere gebouwen, die een lokale schaalbreuk vormen in hun directe context, maar geen invloed hebben op de skyline (residentie Leopold op de Meeussquare in Brussel, de Franse paviljoens, de Notelaarsstraat in Schaarbeek, ...).

De aanwezigheid van deze twee soorten hoge gebouwen op het Brusselse grondgebied is een interessant kenmerk dat we moeten benutten en omkaderen. De twee soorten gebouwen vervullen een verschillende rol. Ze moeten evenwel voldoen aan dezelfde principes en normen in verband met plaatsbepaling en kwaliteitsvolle inpassing.

Daarom stelt het Gewest via het GPDO een tweeledige aanpak voor van deze problematiek:

- enerzijds de algemene voorwaarden vastleggen voor de ontwikkeling van hoge gebouwen, zodat ze de stedelijke structuur op adequate wijze versterken;
- anderzijds de inpassingsvoorwaarden vastleggen om deze morfologische evolutie van het stedelijk weefsel uit te voeren op een coherente manier vanuit het oogpunt van de landschapsarchitectuur en gecoördineerd met de andere doelstellingen van het GPDO voor de ontwikkelingsstrategie.

Algemene voorwaarden voor de ontwikkeling van hoogbouw

Noch verdichting, noch hoogbouw zijn een doelstelling op zich. Daarom willen we hoogbouw zien als een manier van verdichting en eveneens als een kans om de stad te optimaliseren en te valoriseren.

De specifieke morfologie van hoge gebouwen die hen onderscheidt van de andere bebouwing vereist een analyse van hun integratie in de stad op meerdere niveaus: het macroniveau (de stad), het mesoniveau (de wijk en de bewoners) en het microniveau (het gebouw en de gebruikers). In dat verband is het aangewezen om te bepalen welke bijdrage een hoog gebouw kan leveren aan het stadsweefsel. Het Gewest wijst via het GPDO op drie voorname aspecten:

Het stadslandschap valoriseren en de topografie beter leesbaar maken

Brussel wordt gekenmerkt door een bijzonder reliëf dat een invloed gehad heeft op zijn territoriale ontwikkeling. De inplanting van hoogbouw kan de derde dimensie van Brussel helpen versterken.

Om die tot uiting te brengen, dient er de voorkeur aan gegeven te worden hoge gebouwen in te planten op heuvelruggen en in valleidalen. Daarbij moet erop gelet worden dat de gebouwen in de dalen niet even hoog reiken als die op de heuvelruggen.

Hoogbouw behoort als in het oog springend element bij te dragen aan de leesbaarheid van de stad door het mogelijk te maken visuele verbindingslijnen te trekken. Een van de voorwaarden bij het bepalen van een geschikte plaats voor hoogbouw, is dat deze zich bevindt op het raakpunt van plaatselijke of gewestelijke vergezichten. In de onmiddellijke omgeving moet hoogbouw de perceptie van de stad opwaarderen door zich in te passen in het gewestelijke panorama, een meerwaarde te geven aan het imago van de wijk met de ambitie haar te vertegenwoordigen en kwalitatief hoogstaande en niet-intusieve uitzichten op de stad te bieden en die eventueel toegankelijk te maken voor het publiek.

De stedelijke morfologie valoriseren

Als visueel herkenningspunt moet hoogbouw de bouwassen in Brussel beklemtonen en haar polycentrische structuur zowel op algemene als op plaatselijke schaal duidelijk maken.

Daarnaast is voor hoogbouw een dubbele belangrijke rol weggelegd: het bevorderen van de openheid en het herstructureren van bepaalde te dichte stadsweefsels. Zo kunnen hoge gebouwen de mogelijkheid bieden om sommige gebieden in Brussel te verdichten, maar tegelijk het open karakter ervan te vrijwaren, - met reserves van open/openbare ruimten die nodig zijn om een zekere levenskwaliteit in de stad te behouden -, zoals bijvoorbeeld de stadsweefsels in de tweede kroon.

Hoogbouw kan bevorderlijk zijn voor de opwaardering van het stadsweefsel door lineaire vrije uitzichten in de stad te helpen ritmeren en af te lijnen: grote infrastructuren, grote openbare of groene ruimten. Hoogbouw kan in dergelijke gevallen de bouwlijn diversifiëren en een dynamiek en ritme doen ontstaan. "Vrije uitzichten" zijn in dit verband van essentieel belang, want zij laten toe de overlast voor de stedelijke omgevingscontext te beperken.

Op lokaal niveau moet hoogbouw mee helpen om het netwerk van openbare ruimten en/of gewestelijke of lo-

kale groene ruimten uit te breiden en op te waarderen. In dat verband kan een sokkel fungeren als kwaliteitsvolle schakel naar de openbare ruimte en de wijk.

Hoge gebouwen bieden een meerwaarde voor de typologische en architecturale rijkdom van de stad, wanneer zij op kwaliteitsvolle wijze afgestemd zijn op de bestaande lokale typologieën. Zij moeten in dat verband een voorbeeldrol vervullen, in het bijzonder vanuit architecturaal oogpunt en op het gebied van de energie- en milieuprestaties.

De stadsprogrammering valoriseren

Hoge gebouwen moeten door hun visuele uitstraling zoveel als mogelijk geassocieerd kunnen worden met een collectieve functie en aldus in het stadsweefsel plaats bieden aan een openbare (onderwijs- of cultuur)infrastructuur, een handelscentrum of een activiteitenpool.

De ontwikkeling van hoogbouw moet door de dichtheid die deze meebrengt op een bepaalde locatie in het stadsweefsel, gezien worden in samenhang met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de bestaande uitrustingsgraad. Ieder hoog gebouw moet, afhankelijk van de dichtheid die het doet ontstaan, ingeplant worden in de nabijheid van een openbaar vervoersknooppunt. Dat kunnen we als volgt definiëren: op 600 m van een trein of metro-/premetrostation, 400 m van een stopplaats van een tram met een hoog dienstniveau, 300 m van een tram- en bushub.

Bij hoogbouw moet gestreefd worden naar een beperkte impact op de mobiliteit. Op lokaal niveau moet het project de bestaande collectieve parkings in de wijk en de complementariteit met bepaalde functies zoveel mogelijk benutten door een wisselend gebruik van de parkings voor te stellen.

Tot slot moet de ontwikkeling van hoogbouw het mogelijk maken om in gebieden zonder mix nieuwe stadsprogramma's en nieuwe woningtypes in te voeren om zo de aanwezige functies en het profiel van de bevolking te diversifiëren.

Op die manier zal hoogbouw op lokaal niveau bijdragen tot een herprogrammering van de stad. Het kan bijdragen tot de uitrusting van de wijk en de sociale inpassing daarvan garanderen. Daarbij is het nodig om de functionele en sociale mix in de gebouwen aan te moedigen en de flexibiliteit van de ruimten te waarborgen, zodat zij eventueel een nieuwe bestemming kunnen krijgen.

STRATEGIE 3

Toekomstige beleidsdaden voor de sociale huisvesting in Brussel

De bevolkingsexplosie, de dualisering van de bevolking in het Gewest en de almaar moeilijker wordende toegang tot huisvesting nopen de overheid ertoe op te treden om de woonkosten van de gezinnen te verlichten.

Daarom heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de actiemogelijkheden van zijn verschillende huisvestingsoperatoren uitgebreid. De BGHM blijft zich in de allereerste plaats toeleggen op sociale huurwoningen, maar bouwt ook huurwoningen voor zwakkeren en middenklasse. Dat doet zij om in haar projecten te zorgen voor een sociale mix. Het Woningfonds richt zich naast de toekenning van hypothecaire leningen tot zwakkeren en middenklasse en biedt zowel huur- als koopwoningen aan. Citydev tot slot bouwt nieuwe koopwoningen die bestemd zijn voor de middeninkomens.

De vraag naar publieke woningen is echter zodanig groot dat het een illusie is te denken dat eraan voldaan kan worden door enkel nieuwe woningen te bouwen. Wanneer we enkel kijken naar de gekende vraag, stellen we namelijk vast dat 65.000 gezinnen op één (of meerdere) wachtlijst(en) staan om een publieke woning te huren of te kopen (alleen al voor de sociale woningen zijn dat er +/- 40 000), terwijl het huidige aanbod (woningen van de SVK's en woningen van de gemeenten en OCWM's inbegrepen) slechts iets meer dan 55.000 woningen omvat (40.000 woningen van de BGHM), d.i. minder dan 10% van het totale aantal woningen in Brussel.

Zo'n vijftien jaar geleden is het Gewest van start gegaan met twee ambitieuze programma's voor de bouw van publieke woningen. Het ene beoogde 5.000 woningen tot stand te brengen (gewestelijk huisvestingsplan) en het andere 6.500 woningen. Beide programma's zijn inmiddels op kruissnelheid gekomen.

Grondbezit is een van de sleutelfactoren om dit beleid voor de bouw van nieuwe woningen te laten slagen. Het Gewest heeft zich ertoe verbonden er 1.500 te bouwen in de strategische gebieden. Die doelstelling moet geëvalueerd worden in het licht van de concrete resultaten die behaald worden met het gewestelijk huisvestingsplan en het programma Alliantie Wonen.

Daar het voor de gewestelijke huisvestingsoperatoren moeilijk is om in Brussel gronden te kopen aan een redelijke prijs, is het nodig om dat nieuwbouwbeleid actief te steunen op de eigendommen die het Gewest in zijn bezit heeft en dan in het bijzonder in de strategische gebieden. In de strategische gebieden waar het Gewest gedeeltelijke of volledige controle heeft over gronden, moet een aanzienlijk deel van de vastgoedplannen dus bestaan uit de verwezenlijking van nieuwe publieke woningen. Dat betekent dat het percentage publieke woningen in het volledige huisvestingsprogramma beduidend hoger moet liggen dan 15%. Dat is het cijfer dat verkregen wordt op grond van de loutere toepassing van het besluit over de stedenbouwkundige lasten.

In dat verband behoort de voorkeur uit te gaan naar de bouw van sociale woningen, omdat dat soort woning het moeilijkst te realiseren is in het kader van de doelstellingen die de Regering opgelegd heeft aan de BGHM. Het is echter nodig rekening te houden met de bestaande mix in de omliggende wijken om uit te komen op een haalbaar percentage, waardoor een evenwicht kan ontstaan en het project ingepast kan worden in de buurt.

Toegang tot eigendom wordt vaak beschouwd als een waarborg tegen kansarmoede. Voor achtergestelde bevolkingsgroepen is eigendom dikwijls moeilijk toegankelijk. Een recent initiatief in het Brussels Gewest, de Community Land Trust of Brussels (CLTB), levert evenwel zeer positieve resultaten op. Dankzij de goede samenwerking met het Woningfonds is bijna de volledige beoogde woningproductie die vooropgesteld was in het programma Alliantie Wonen, verwezenlijkt. Via de CLTB kunnen gezinnen die voldoen aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een sociale woning, een goed aankopen zonder eigenaar te worden van de grond. Daardoor wordt de prijs van het goed betaalbaarder voor de koper en kan de structuur, die eigenaar blijft van de grond, de eventuele doorverkoop ervan begeleiden. De toekomstige financiering moet het mogelijk maken de CLTB verder te ontwikkelen en het aantal projecten uit te breiden, en dan vooral in de gemeenten van de tweede kroon.

Doordat de beschikbare grond in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest almaar schaarser wordt, moeten de overheid in de ruime zin van het woord en de gewestelijke instellingen in het bijzonder er nauwlettend op toezien dat grondverkoop aan een privéspeler berust op een stevige basis. Er moet meer gebruik gemaakt worden van de erfpachtformule. Zij neutraliseert de vastgoedprijs bij de constructie van nieuwbouwwoningen in de tweede kroon, terwijl de controle over de grond in handen blijft van een openbare instelling en de eventuele meerwaarde bij latere doorverkoop gereguleerd is.

Momenteel voert iedere openbare huisvestingsoperator apart prospectie voor eventuele uit te voeren aankopen. Dat gebeurt geval per geval, zonder uitgetekende strategie. Een harmonisering dringt zich op, net als een centralisering van de gegevens om concurrentie tussen operatoren te ondervangen. De invoering van de post van Brussels huisvestingsreferent en de oprichting van een Raad voor de Coördinatie van de Huisvesting helpen de situatie te verbeteren. De samenstelling van het kadaster met de beschikbare gronden door perspective.brussels die geraadpleegd kan worden door de operatoren, zal het mogelijk maken om collectief op een efficiëntere wijze te zoeken naar nieuwe gronden of gebouwen.

De bouw van nieuwe publieke woningen door het Gewest mag niet het enige antwoord zijn op de behoefte aan betaalbare huisvesting bij de minder gegoede bevolkingsgroepen. Ook de gemeenten en OCMW's zijn potentiële partners. Sommige gemeenten zijn in dat opzicht dynamischer dan andere en nog andere beschikken dan weer over grote grondreserves die ze zouden kunnen aanwenden. Het is nodig de gemeenten en OCMW's bewust te maken van de nieuwe instrumenten die het Gewest heeft ingevoerd. Woningproductie op grond van het recente aankoopbesluit (waardoor de gemeenten en OCMW's een subsidie van 50% kunnen krijgen wanneer zij een bestaand leegstaand pand kopen en het bestemmen voor sociale woningen of een subsidie van 33,33% wanneer zij het bestemmen als middenklassewoningen) en op grond van de nieuwe stadsvernieuwingscontracten moet worden aangemoedigd.

Ook de hulp die de privésector kan leveren, mag niet waarloosd worden. De SVK-sector viert zijn twintigjarig bestaan en is in volle ontwikkeling. Zij stelt op vlugge wijze kwalitatief hoogstaande privéwoningen ter beschikking van gezinnen die voldoen aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een sociale woning en dat voor een huurprijs die beduidend lager ligt dan de marktprijs. De SVK's hebben momenteel bijna 5.000 woningen in beheer. Daarnaast werd ook een studenten-SVK

opgericht dat dezelfde doelstellingen nastreeft. Enkele private vastgoedontwikkelaars hebben zich zelfs gespecialiseerd in de bouw of de renovatie van woningen die zij in beheer geven aan SVK's, waardoor het aantal sociale privéwoningen verder kan toenemen.

Ook moeten meer woningen geproduceerd worden op basis van de regeling in verband met de stedenbouwkundige lasten. Er moeten actieve stappen ondernomen worden om de private vastgoedontwikkelaars er meer toe aan te zetten hun stedenbouwkundige lasten te vereffenen in natura (door 15% woningen te produceren en die dan tegen een gereguleerde prijs te verkopen aan een publieke operator, die ze bestemt voor een bepaalde doelgroep) in plaats van contant. Overeenkomstig het besluit over de stedenbouwkundige lasten moeten de geldelijke lasten afkomstig van woningprojecten meer nog dan dat vandaag het geval is, op de eerste plaats geïnvesteerd worden in de productie van publieke woningen.

Een van de factoren die bepalend zijn voor het welslagen van projecten, houdt tot slot verband met de sociale mix die zij bewerkstelligen. Hoe groter het project, hoe meer een eenzijdig sociaal profiel van de begunstigden van de nieuwe woningen negatief aanzien zal worden in de buurt, zal stuiten (al dan niet gerechtvaardigde) kritiek en de snelheid van uitvoering in het gedrang zal brengen. Een sociale mix moet dus in alle gevallen worden aangemoedigd, of het nu gaat om sociale woningprojecten of om huisvestingsprojecten voor de middenklasse of bescheiden inkomensgroepen die een deel huurwoningen moeten omvatten. In die mix dient tevens aandacht uit te gaan naar de zwakste bevolkingsgroepen (personen met een handicap, mishandelde vrouwen, enz.).

PIJLER 2

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN
OM EEN AANGENAME,
DUURZAME EN AANTREKKELIJKE
LEEFOMGEVING TE
ONTWIKKELEN



INLEIDING

Indien het Brussels grondgebied de behoeften van de bevolkingsgroei moet opvangen, dan moet de leefomgeving bijdragen aan het behoud van alle bevolkingscategorieën in de stad, aan de duurzaamheid van de inrichting en aan de aantrekkelijkheid van de stad.

Deze tweede pijler moet zorgen voor een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving door de versterking van de kwaliteiten die eigen zijn aan het Brussels grondgebied. Daartoe moeten de structurende ruimtes van de stad worden geherwaardeerd, d.w.z. de publieke ruimtes met gewestelijk of lokaal belang, die kenmerkend zijn voor de stedelijke structuur.

Die sociale mix vormt een grote uitdaging voor het samenleven. Naast de nieuwe wijken die de komende jaren zullen worden ontwikkeld en die zullen bijdragen aan de uitstraling van het gewest, moet Brussel ook het lokale leven en de verankering van de bewoners in hun wijk bevorderen. Het Gewest streeft er via het GPDO naar om in samenwerking met de gemeenten steun te geven aan de elementen die de Brusselaars verbinden met hun gebruikelijke woonplek, die bijdragen aan de kwaliteit van het dagelijks leven. Het wil deze 'buurtstad' consolideren en organiseren rond lokale identiteits- en actieve mobiliteitskernen, gekoppeld aan een goede bediening door het openbaar vervoer, waardoor een mix van functies en levenskwaliteit wordt geboden (voorzieningen, wonin-

gen, publieke ruimte, groenvoorzieningen) op de schaal van de wijken. Het bouwen van deze buurtstad biedt een antwoord op de meeste Brusselse uitdagingen.

Zo moet binnen elke wijk worden beantwoord aan de kwantitatieve en kwalitatieve verwachtingen van de bewoners op het gebied van voorzieningen, diensten, groenvoorzieningen en openbare ruimtes in de buurt.

De kwaliteit van de leefomgeving beïnvloedt de aantrekkelijkheid van Brussel, zowel voor de bewoners, als voor de werknemers, bezoekers en bedrijven die zich er willen vestigen.

In de context van de bevolkingsgroei waarvoor het gewest staat, hebben de openbare ruimtes in het algemeen en de groenvoorzieningen in het bijzonder een nog groter belang: de verdichting van de stad mag geen nadelig effect hebben op het levenscomfort en moet dus worden gecompenseerd door de inrichting van openbare ruimtes van grote omvang.

Ook draagt de investering in een kwaliteitsvolle openbare ruimte in de meest achtergestelde zones – waar er vaak een tekort is aan kwalitatief hoogstaande openbare ruimte – bij aan het evenwicht binnen het grondgebied. Zo zullen er grote investeringen gebeuren in de centrale wijken om de openbare ruimte te verbeteren en uit te breiden. Meer bepaald moet het kanaal een centrale plaats en een openbare ruimte van gewestelijk belang worden.

Om de levenskwaliteit te waarborgen, zal het Gewest voorzieningen en infrastructuur ontwikkelen waarmee de stad een plaats om te leven, te werken en te ontspannen wordt. Om dat te bereiken, stelt het Gewest zich ten doel om de nodige voorwaarden te creëren om functies naast elkaar te laten bestaan en om collectieve diensten te ontwikkelen (crèche, kinderopvang, scholen) in elke wijk.

De verwerking van milieuthema's in alle beleidsmaatregelen die zijn gericht op de ontwikkeling van een 'duurzame stad' zal een nieuw, sterk en ambitieus ontwikkelingsmodel voor Brussel creëren. Met de invoering van een referentiesysteem voor duurzame wijken kan deze ambitie concreet worden ingevuld in de verschillende geoperationaliseerde stadsprojecten.

Een aangename en aantrekkelijke leefomgeving vereist dus de ontwikkeling van wijken die beantwoorden aan de kwantitatieve en kwalitatieve verwachtingen van de bewoners op het gebied van voorzieningen, diensten, winkels, groenvoorzieningen, openbare ruimte en een plek waar het aangenaam wonen is. De grootste uitdaging voor de Brusselse leefomgeving is de 'verwerking' van de bevolkingsgroei.

Er werden daarom zes strategische luiken geïdentificeerd om op een gekruiste manier (kwantitatief en kwalitatief) te beantwoorden aan de behoeften op de verschillende schalen van het grondgebied (de wijk, de gemeente, het Gewest) en op de twee niveaus, systemisch en ecosysteemisch:

- Voorzieningen als ondersteuning van het dagelijkse leven;
- De openbare en groene ruimten als ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Zorgen voor een beter evenwicht tussen de wijken;
- Het stedelijk erfgoed beschermen en in de kijker plaatsen als drager van identiteit en aantrekkelijkheid;
- Het natuurlijke landschap versterken;
- De instandhouding en de verbetering van het gewestelijke natuurlijke erfgoed.

STRATEGIE 1

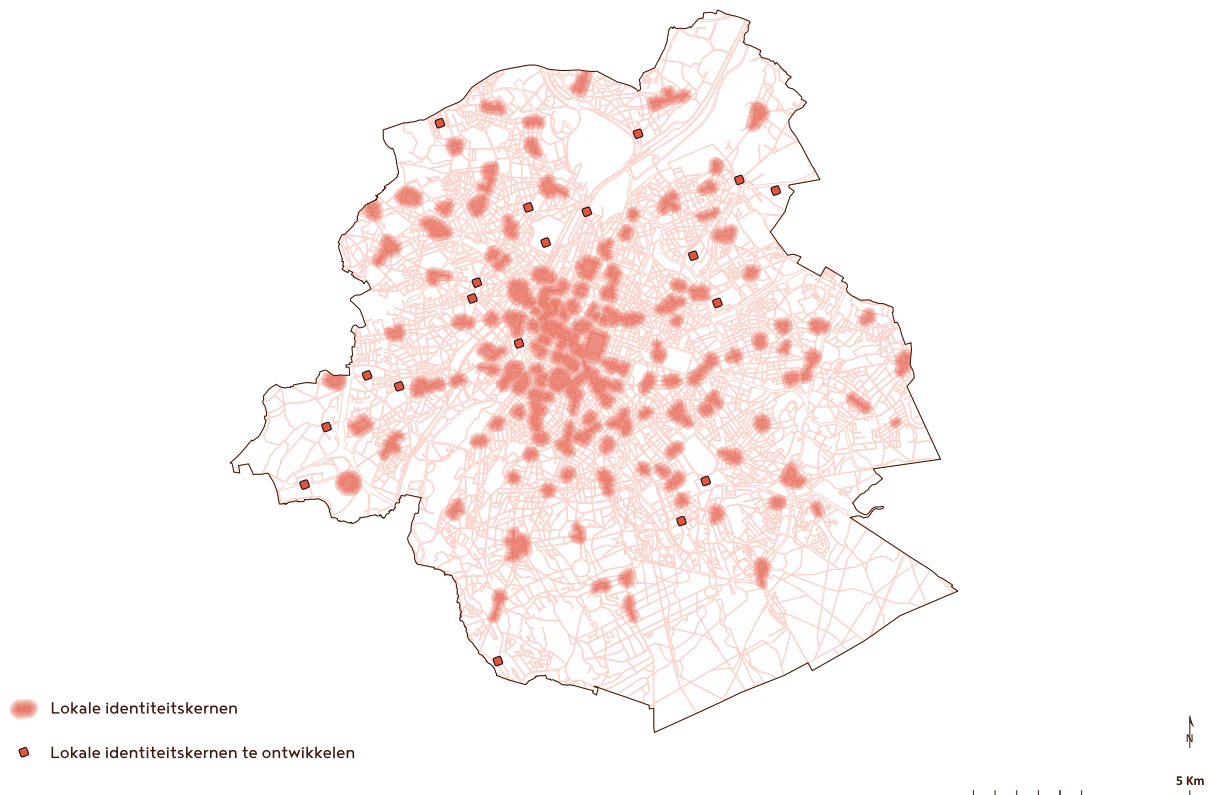
Voorzieningen als ondersteuning van het dagelijkse leven

Het Gewest wil via het GPDO tot een ruimtelijke verdeling komen die aan alle inwoners, waar ze ook wonen, een gemakkelijke toegang verleent tot diensten en voorzieningen die een belangrijke troef zijn van het leven in de stad.

Zo zal er werk worden gemaakt van de toegang voor voetgangers tot voorzieningen, infrastructuur en winkels die de aantrekkelijkheid van wijken bevorderen en voorzien in de behoeften van een buurtstad

Een belangrijke aantrekkingskracht van het leven in het Brussels Gewest is de gemakkelijke toegang tot culturele en sportieve infrastructuur van lokaal, regionaal en internationaal niveau. De inspanningen die het Gewest zal realiseren om het metropolitane aanbod van deze voorzieningen te vergroten (Kanal-Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst, Museum voor Europese Geschiedenis, ...), moeten ook gericht zijn op de Brusselse bevolking.

Lokale identiteitskernen



De lokale identiteitskernen

De lokale identiteitskernen (LIK) vormen het structurele element van de buurtstad. Zoals te zien is op de kaart, beantwoorden ze aan meerdere criteria, die niet per se cumulatief zijn en die deel uitmaken van meerdere complementaire systemen:

- oude centra, gedefinieerd door het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995;
- harten van handelslinten;
- plaatsen waar markten plaatsvinden;
- aanwezigheid van belangrijke voorzieningen of van een geheel van belangrijke voorzieningen;
- aanwezigheid van een gemeentehuis;
- belangrijke openbare of groene ruimten die veel gebruikt worden door de bewoners.

Deze plaatsen worden door de bewoners geïdentificeerd als een lokaal centrum dat representatief is voor de wijk. Ze moeten niet worden beschouwd als exclusief en strikt afgebakend, maar als plaatsen waar het lokale leven samenkomt. Het behoud van deze plaatsen is belangrijk omdat deze de bewoners toestaan om zich te verankeren in hun wijk en om deze plekken toe te eigenen..

Om de strategie van de buurtstad tot uitvoering te brengen, heeft het Gewest via het GPDO geïdentificeerd welke lokale identiteitskernen beschikken over onvoldoende functionele, stedenbouwkundige, architecturale of esthetische kwaliteiten of waar een nieuwe kern ontwikkeld moet worden.

Om het netwerk van de buurtstad te accentueren, zal het Gewest, via een platform waarin de gemeenten overleggen met de openbare diensten voor ruimtelijke ordening, mobiliteit, leefmilieu en commerciële dynamiek, een actieplan definiëren en invoeren met het oog op de uitvoering van de LIK.

De identiteit van die kernen zal versterkt worden en vanuit een fysiek oogpunt in kwaliteit verbeterd worden:

- Voor het Gewest moet de openbare ruimte een open en inclusief karakter hebben en moet zij op maat van de voetgangers ontworpen zijn om het genot van het stedelijk leven te waarborgen. Het is de bedoeling om de kwaliteit van de openbare ruimte, die zowel een doorgangs- als een verblijfsfunctie heeft, te verbeteren en haar zoveel mogelijk te differentiëren;
- In deze lokale kernen moet de bevolking toegang hebben tot goederen, voorzieningen (zoals scholen en kinderdagverblijven), buurtdiensten en buurthandel.

Daarom moet op deze plaatsen het comfort van de voetganger voorrang krijgen op andere verplaatsingswijzen:

- Aantrekkelijke voorzieningen (of plaatsen die in het teken staan van sociale contacten of burgerschap) moeten helpen te voldoen aan de essentiële behoeften van de bevolking en zorgen voor een goede zichtbaarheid.
- Een economisch en sociaal leven ontwikkelt zich rond kleine bedrijven en non-profit activiteiten.

In het hart van deze netwerken (van natuur, voorzieningen, lokale handel) garanderen de lokale identiteitskernen de stedelijke functies die nodig zijn voor het buurtleven. Ze dragen bij aan het creëren van sociale banden en bieden levenskwaliteit aan alle Brusselaars, waar ze ook wonen. De publieke investeringen zullen hier worden geconcentreerd om in te spelen op deze behoeften, rekening houdend met de specifieke lokale kenmerken.

Het aanbod van buurtvoorzieningen ontwikkelen

De stad komt ten goede aan haar bewoners en functioneert harmonieus wanneer alle buurtdiensten aanwezig zijn. De prioriteiten zijn kinderopvang, scholen, voorzieningen voor sport, recreatie en cultuur, winkels, sociaal-sanitaire buurtvoorzieningen en toegang tot digitale diensten.

Het Gewest beoogt met het GPDO niet enkel de ontwikkeling van nieuwe projecten maar houdt ook rekening met de behoefte aan renovatie en uitbreiding van de bestaande infrastructuur.

DE BEHOEFTE AAN KINDEROPVANG INVULLEN

Van 1996 tot 2013 is het aantal kinderen onder drie jaar continu aan het stijgen in het Brussels Gewest, tegelijk met de algemene bevolkingsgroei. Het aantal kinderen daalt echter tussen 1 januari 2014 en 1 januari 2016, met respectievelijk 416 kinderen onder 3 jaar in 2014 en 280 kinderen onder 3 jaar in 2015. Tussen 2003 en 2013, dus in slechts tien jaar tijd, heeft het gewest er dus 13.010 kinderen onder 3 jaar bij gekregen, wat neerkomt op een stijging van bijna een derde (+31,5 %).

In het Brussels Gewest was de dekkingsgraad van de kinderopvang 33,4 procent op 31/12/2014. Dat komt neer

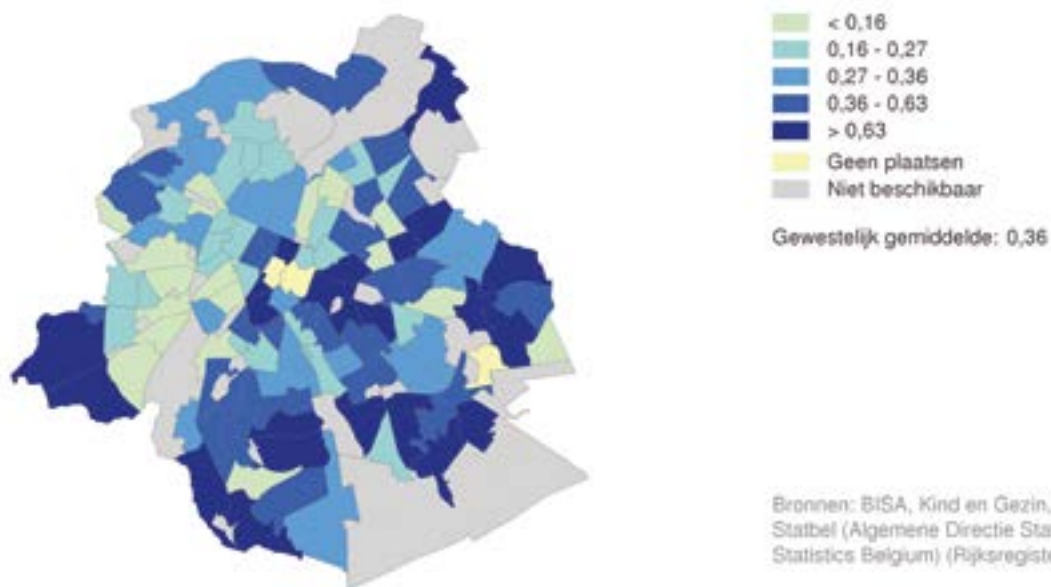
op één plaats voor drie kinderen en correspondeert met het percentage van 33 procent dat de Europese Unie aanbeveelt. We moeten hierbij opmerken dat deze dekkingsgraad geen rekening houdt met een hoog percentage kinderen van niet-Brusselse pendelaars.

De ruimtelijke verschillen zijn echter heel groot binnen het gewest. De dekkingsgraad loopt van 4 procent in Plasky (Schaarbeek) tot 350 procent, dat wil zeggen meer dan drie plaatsen per kind, in Vogelenzang-Erasmus (Anderlecht).

In 2013 heeft de ONE, het orgaan van de Franse gemeenschap voor kinderopvang, het Cigogne III-plan ingevoerd, dat ernaar streeft om 14.849 opvangplaatsen te creëren in negen jaar in de hele Federatie Wallonië-Brussel (2014-2022). Voor Brussel heeft dit plan al meer dan 375 plaatsen gecreëerd in 2014. Dankzij het gebruik van de Wijkenmonitoring en de verstrekking van specifieke indicatoren van het BISA evalueert het ONE de behoefte aan kinderopvang voortaan op wijkniveau.

Tussen 2010 en 2015 werd de Nederlandstalige kinderopvang in het BHG uitgebreid met 681 inkomensgerelateerde plaatsen (IKT). Zeventig procent van deze plaatsen betreft een uitbreiding gefinancierd door de Vlaamse Overheid

Aantal kinderopvangplaatsen per kind 2016



Bronnen: BiSA, Kind en Gezin, ONE ; Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) (Rijksregister)

Monitoring des Quartiers - BISA © Brussels Ibis 2016



(Kind & Gezin), 21,15% is gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschapscommissie en zo'n 9% van de uitgebreide opvangplaatsen is verwezenlijkt met geco-banen.

Naast de gewestelijke middelen heeft de COCOF sinds 2014 aanzienlijke bijkomende middelen vrijgemaakt voor het creëren van nieuwe kinderopvangplaatsen. Er zijn meer dan 2000 nieuwe plaatsen gesubsidieerd op het niveau van de infrastructuur. Om het gebrek aan plaatsen in crèches te verhelpen, vooral de grote ongelijkheid tussen beschikbare plaatsen in de verschillende wijken, heeft het Gewest besloten om alle beschikbare middelen in te zetten, waarbij verschillende gewestelijke en Europese voorzieningen worden benut om de bouw of renovatie van kinderopvanginfrastructuur te stimuleren.

Daarbij zal voorrang gegeven worden aan de wijken met de meest nijpende behoeften en de moeilijkste sociaal-economische context. Het Observatorium van voorzieningen die het Gewest samen met de COCOF en de VGC opzet, geeft aan waar de grote ongelijkheden tussen de wijken van deze gemeenten liggen en maakt het mogelijk om het beleid daaraan aan te passen.

Met de steun van het Brussels Gewest hebben de gemeenschapspartners al 2.400 nieuwe plaatsen ter beschikking kunnen stellen. Het programma van het Gewest moet het mogelijk maken om 375 plaatsen per jaar te creëren (571 wanneer samengeteld met andere voorzieningen) en de minimale dekkingsgraad van 33 procent te bereiken die Europa aanbeveelt.

DE BEHOEFTE AAN SCHOOLINFRASTRUCTUUR INVULLEN

De bevolkingsgroei zal de vraag naar schoolplaatsen op elk onderwijsniveau doen toenemen in het hele Gewest, maar vooral in die delen van het gebied waar al een tekort heerst. Het creëren van nieuwe plaatsen moet dus niet alleen een antwoord bieden op de problemen van het huidige tekort, maar ook aan de toekomstige vraag.

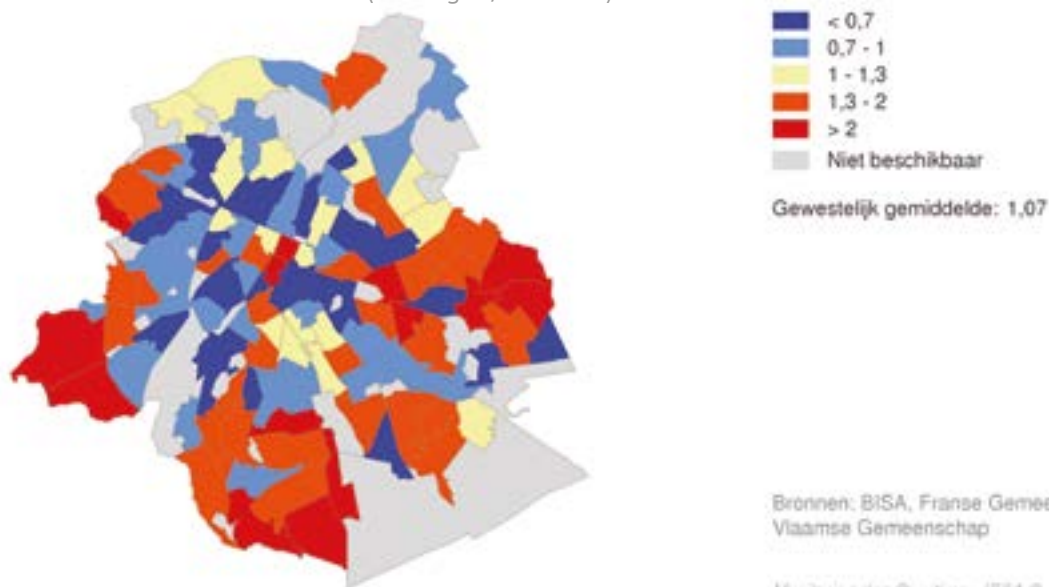
Op basis van de gegevens uit 2015 van het Federaal Planbureau en de methode van het BISA is het tekort berekend op 15.500 plaatsen in het secundair onderwijs tussen 2015 en 2025. Het Gewest zal in samenwerking met de beide gemeenschappen de inschatting van het plaatsentekort in de Brusselse scholen berekenen met als horizon 2030.

In alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er nood aan bijkomende plaatsen, maar in het noorden en het westen van het gewestelijk grondgebied is het tekort het grootste. Dit betekent dat de sterke mobilisering van de overheden moet worden voortgezet om de productie van schoolinfrastructuur snel te programmeren.

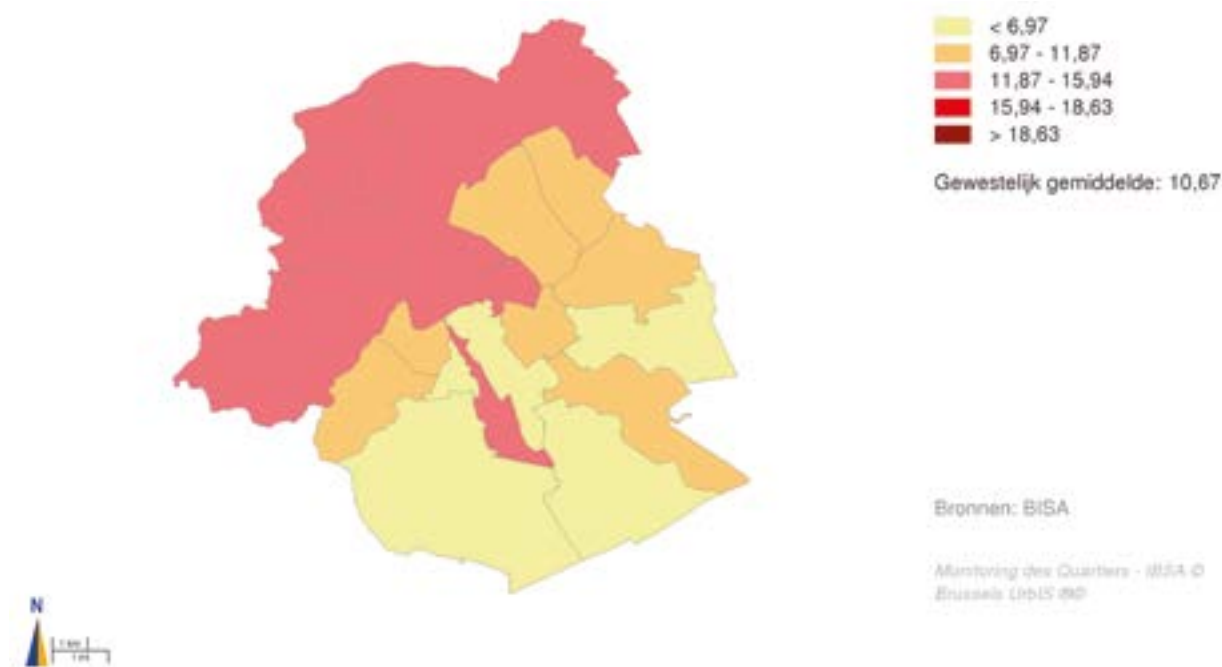
Hier stelt zich de vraag naar het beschikbare vastgoed op het gewestelijk grondgebied om schoolvoorzieningen te creëren, hetzij door nieuwe scholen op te richten, hetzij door bestaande scholen uit te breiden.

Hiertoe **zal het Gewest het kadaster van het door perspectieve.brussels opgesteld beschikbare vastgoed voor schoolvoorzieningen mobiliseren** en deze gegevens koppelen aan

Relative opvangcapaciteit van de kleuterscholen op het grondgebied 2015-2016
(leerlingen/kinderen)



Bevolkingsgroei van de 6 - 11 tussen 2015 en 2020 (%)



de behoeften aan schoolinfrastructuur in de programmatie van de plaatsen die gecreëerd moeten worden.

Het Gewest vervolgt de opdracht van de schoolfacilitator om de procedures voor het creëren van nieuwe scholen te verbeteren. Om haar opdracht te vervullen wordt de schoolfacilitator bijgestaan door een expertisecomité Scholen. Dat bestaat uit vertegenwoordigers van de inrichtende machten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de administraties van het Gewest en de gemeenschappen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van schoolvoorzieningen. Dit proces wordt voortgezet, evenals de verkorte procedure van het BWRO voor de toekenning van stedenbouwkundige vergunningen voor projecten om scholen op te richten of uit te breiden.

Naast de bouw van nieuwe scholen belooft het Gewest via het GPDO ook om **de aantrekkelijkheid van scholen met beschikbare plaatsen te verbeteren: het Scholencontract**. Hoewel deze doelstelling hoofdzakelijk binnen het beleidsterrein van de Gemeenschappen valt, zal het Gewest bijdragen door te werken aan de schoolomgeving: de leefbaarheid en veiligheid van de schoolomgeving (investering in mobiliteit, groen, openbare verlichting, aanwezigheid van straatwerkers en gemeenschapswachten), opening van de school naar de wijk toe (bijvoorbeeld toegankelijkheid van de schoolvoorzieningen buiten de schooluren middels een cofinanciering van sportvoorzieningen door het Gewest).

DE BEHOEFTE AAN SPORT- EN RECREATIEVOORZIENINGEN INVULLEN

Het sportkadaster, dat in 2012 samen met de sportgemeenschap en de overheden is gemaakt en is geactualiseerd in 2016, geeft een overzicht van de sportactiviteiten in het Brussels Gewest. Er moet op worden blijven toegezien dat dit up-to-date blijft, verder wordt verfijnd in functie van de verschillende types sportinfrastructuur en dat het verspreid wordt.

In dit stadium wordt afgeleid uit de informatie van het kadaster dat sportbeoefening niet kan worden ontwikkeld zonder buurtvoorzieningen en dat er een gebrek aan voorzieningen bestaat in dichtbevolkte en economisch achtergestelde wijken, welk bijdraagt aan een sociale dualisering van bewoners op het gebied van sportbeoefening. Nochtans is sport een instrument voor persoonlijke en collectieve emancipatie, die bijdraagt aan de sociale cohesie binnen de wijken. Het gebrek aan voorzieningen in sommige wijken versterkt dus de bestaande dualisering in het Gewest.

Het is dus absoluut noodzakelijk om het niveau van sportbeoefening in Brussel te verbeteren door:

- de prioritaire ontwikkeling van voorzieningen en het aanbod van activiteiten in de economisch minst bevorderde wijken, onder meer door de renovatie van oude industriële gebouwen;
- de renovatie, bouw en optimalisatie van het gebruik van sportvoorzieningen binnen scholen;

- multifunctionele voorzieningen te bieden waar een groot aantal sporten op dezelfde oppervlakte kunnen worden beoefend;
- voorzieningen te bouwen die beantwoorden aan de behoeften in meerdere naburige gemeenten en door intercommunales voor het beheer te ondersteunen (meer bepaald openbare zwembaden), met name voor voorzieningen met een bovenlokaal belang die hoge exploitatiekosten genereren.

Het tekort aan voorzieningen heeft eveneens betrekking op de behoefte aan recreatievoorzieningen op gewestelijke schaal. Er zijn vijf recreatiepolen van gewestelijk niveau geïdentificeerd:

- aan de Pede;
- aan de Heizel;
- op de Becokaai (tegenover Thurn & Taxis);
- bij de hippodroom van Bosvoorde;
- bij het Rood Klooster.

Het sportkadaster zal eveneens worden gebruikt om de investeringen in sportinfrastructuur te oriënteren en te rangschikken die bijvoorbeeld het zwemmen in openlucht toelaten, van belang, vooral bij grote stadsprojecten en stadsvernieuwingscontracten.

En ten slotte zal ook onderzocht worden of een "sport-facilitator" in het leven kan worden geroepen. Deze structuur moet in overleg met de Gemeenschappen, voor zover deze betrokken partij zijn, streven naar een samenhangende sportstrategie.

DE BEHOEFTE AAN CULTURELE VOORZIENINGEN INVULLEN

In Brussel zijn de voorbije jaren een indrukwekkend aantal culturele initiatieven opgestart, waardoor het Gewest ondertussen internationale erkenning heeft verworven als creatieve stad en kweekvijver van talent.

Op lokaal niveau bieden de socioculturele infrastructuur en de academies de mogelijkheid om artistieke en creatieve disciplines te beoefenen en te ontdekken. Met hun visie van een actieve en emanciperende cultuur zijn deze instellingen onontbeerlijk om gemeenschappen met diverse culturele wortels te laten samenleven.

In het kader van het ruimtelijke ordeningsbeleid is de culturele dimensie reeds present, met name via de organisatie van participatieve mechanismen, de renovatie van de plaatselijke culturele centra of de integratie van kunstwerken bij de inrichting van de openbare ruimten.

Door in te spelen op de beleving en de voorstel die de inwoners van de stad hebben, moet cultuur een belangrijke rol spelen in de verrijking van de inwoners en in hun gevoel dat zij deel uitmaken van het stadsgewest.

In dat perspectief moeten interculturele initiatieven, die de Brusselaars verenigen en die de stedelijke cultuur ondersteunen, worden bevorderd.

Cultuur in de brede zin is een belangrijke functie voor elke internationale metropool. Daarom moet Brussel zijn culturele 'kaart' meer uitspelen en meer voordeel halen uit de internationale scène, als een hefboom van stedelijke ontwikkeling.

Rekening houdende met potentiële voordelen zoals de sociale mixde, de stadsvernieuwing evenals de economische ontwikkeling, vormen de toeristische en culturele voorzieningen echte hefbomen van de economische en sociale ontwikkeling in de strategische en prioritaire polen.

Om dit te kunnen realiseren, moet er eerst en vooral kennis zijn van het bestaande aanbod en de integratie ervan in de wijken waar ze liggen.

In dit kader is de ontwikkeling van een 'monitor van culturele voorzieningen' door perspective.brussels een keerpunt in de territoriale kennis van het cultureel aanbod. Alle betrokken actoren kunnen deze monitor benutten als hulpinstrument voor hun besluitvorming en netwerking.

Deze monitor maakt het mogelijk om het aanbod van voorzieningen op gewestelijk niveau te analyseren door de kwantitatieve en kwalitatieve gegevens te verzamelen. Daardoor biedt de monitor de mogelijkheid om territoriale analyses uit te voeren om inzicht te krijgen in de relatie tussen de culturele of toeristische voorziening en op regelmatige wijze in de tijd.

Op deze manier biedt de monitor dus ondersteuning om stedenbouwkundige keuzes te vergemakkelijken inzake culturele voorzieningen, vooral in de strategische polen, op basis van grote projecten (op grootstedelijk of lokaal niveau) en de behoeften van de gebruikers.

Het kadaster van het beschikbare vastgoed (terreinen en gebouwen) van perspective.brussels zal het mogelijk maken om het vastgoedpotentieel voor de vestiging van nieuwe culturele voorzieningen te evalueren.

De territoriale planning van de culturele infrastructuur zal eveneens gepaard gaan met een overheidsinitiatief om een clusteringstrategie te ontwikkelen met het oog op de netwerking van culturele producties, talenten, verschillende locaties in de stad, financiële hulpbronnen, diensten en doelgroepen binnen de betrokken wijken.



Het gaat om:

- bestaande instituten te ondersteunen door de netwerking te bevorderen (gezamenlijk aanbod, communicatiecampagnes, verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en actieve modi, ...);
- nieuwe instellingen vestigen in een gebied dat gunstig is voor hun ontwikkeling;
- het culturele aanbod beter spreiden over het hele gewestelijke grondgebied, waardoor de ontwikkeling van nieuwe polen wordt gestimuleerd.

DE BEHOEFTE AAN BUURTWINKELS INVULLEN

Het aantal detailhandels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is in vijftig jaar tijd met bijna de helft verminderd. Over het algemeen neemt de handel minder af in bestaande polen en handelskernen dan daarbuiten. De buurtwinkels zijn nog meer geraakt geweest door deze afname dan de detailhandel in zijn geheel: het aantal is in vijftig jaar tot een derde geslonken.

De buurthandelskernen blijven eveneens verder ontlichten, waardoor ook de kwaliteit en de diversiteit van het lokale aanbod afneemt. Consumenten moeten zich verder verplaatsen om de verdwenen handelsactiviteiten te vinden en verder op zoek gaan naar een handelskern die meer biedt en hun verwachtingen beantwoordt, waardoor de achteruitgang van de toch al kwetsbare handelskernen wordt voortgezet.

Gezien de daling van het aantal buurthandelskernen en de achteruitgang daarvan, zal het Gewest een initiatief ontplooiën op gewestelijke schaal om de afstemming van het buurthandelsaanbod op de vraag te analyseren, samen met een analyse van de economische leefbaarheid van handelszaken in verhouding tot de verwachtingen van het cliënteel, zodat alle inwoners kunnen genieten van een handelskern met buurtwinkels en speciaalzaken in hun onmiddellijke omgeving. Dit initiatief zal verwerkt worden in het toekomstige Schema voor Handelsontwikkeling van het Gewest.

Het begrip buurthandelskern heeft niet alleen betrekking op activiteitensectoren die tot de buurthandel behoren (zoals kappers of voeding), maar ook op alle activiteiten die bijdragen aan de vitaliteit van de stedelijke omgeving (zoals cafés, restaurants en boekhandels).

De buurthandelskern draagt bij aan het bruisende karakter van een wijk, zet aan tot een gedeeld gebruik van de stedelijke ruimte, is mede bepalend voor de plaatselijke identiteit en is gunstig voor de economische ontwikkeling (tewerkstelling, vooral van lokale arbeidskrachten).



DE BEHOEFTE AAN LOKALE SOCIALE EN SANITAIRE BEHOEFTE INVULLEN

In het kader van de overdracht van bevoegdheden binnen de zesde staatshervorming en zonder inbreuk te plegen op de bevoegdheden van de gemeenschappen (GGC, CO-COF, VGC), wil het Gewest het lokale netwerk van sociale en sanitaire voorzieningen garanderen en versterken.

Zo moeten de Brusselaars naast de grote ziekenhuizen in het gewest gemakkelijk en op een redelijke afstand van hun woning medische centra, diensten voor geestelijke gezondheid en aanverwante diensten vinden. Ze moeten tevens voorzieningen kunnen vinden waar intergenerationale activiteiten mogelijk zijn en met leefomgevingen voor personen met een handicap en bejaarden.

Tevens moet er een voldoende en een verspreid aanbod zijn van specifieke hulpcentra voor dakloze en kansarme mensen, nood- en transitopvang, ontmoetingscentra en een netwerk van basishygiënevoorzieningen. Het Gewest zal het initiatief nemen voor een kadaster van deze voorzieningen en nagaan welk niveau van toegankelijkheid nodig is voor de nieuwe programmering.

DE BEHOEFTE AAN VEILIGHEID INVULLEN

Het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) dat in februari 2017 is goedgekeurd, past voor een deel binnen een perspectief van territoriale verankering, buurtwerk en beschikbaarheid van openbare diensten. Om een veilige leefomgeving voor de inwoners te waarborgen, zal het Gewest ondersteuning bieden voor de vestiging van lokaal geïntegreerde veiligheidsantennes "LISA" (Local Integrated Security Antenne): dit zijn wijkinfrastructuren die de verschillende partners van de veiligheidsketen samen gebruiken, met name de politie, de preventieambtenaren en de andere lokale actoren (personeel dat instaat voor de openbare netheid ...), om de bewoners een punt te bieden waar ze in contact kunnen treden met de diensten die instaan voor de veiligheid in de ruimste zin van het woord.

DE BEHOEFTE AAN DIGITALE TOEGANG INVULLEN

Voor sommige doelgroepen zijn de mogelijkheden tot de toegang en/of het begrip van digitale technologieën bijzonder beperkt, waardoor eveneens een andere vorm van sociale dualisering versterkt wordt.

De ontwikkeling van een glasvezelnetwerk en de implementatie daarvan in de diverse scholen is een essentieel element om een kwaliteitsvol onderwijs te ontwikkelen dat kan steunen op nieuwe technologieën.

De voortzetting van het project 'Fiber To The School', dat het volledige netwerk van secundaire scholen wil verbinden, is een essentieel element van deze strategie.

Ook zal het Gewest ontmoetingsplaatsen ontwikkelen waar mensen toegang tot digitale diensten hebben en ondersteuning (of een opleiding) kunnen verkrijgen in het gebruik van diverse instrumenten (computers, laptops, tablets, smartphones).

Er zal een kadaster van digitale openbare ruimtes worden gerealiseerd om na te gaan welke tekorten er zijn, enerzijds in termen van nabijheid voor de personen die er mogelijk nood aan hebben, en anderzijds in termen van materiaal en menskracht in functie van de digitale openbare ruimtes in het algemeen. Dit zal toegankelijk gemaakt worden voor het publiek in de vorm van een interactieve kaart en zal continu worden bijgewerkt.

Om het Gewest te ontwikkelen als Smart City en om gemakkelijk toegang te bieden tot het internet voor zowel Brusselaars als bezoekers (toeristen en werknemers), waardoor de aantrekkelijkheid van het Gewest wordt verhoogd, wordt wifi (van het type wifi.brussels) ontwikkeld in openbare plaatsen zoals pleinen, overheidsgebouwen (musea, administratie) of straten met veel voetgangers (winkelstraten).

Het vastgoed reserveren en mobiliseren om het aanbod van regionale publieke diensten te ontwikkelen

Om behoorlijk te kunnen functioneren, moet men de kunnen beschikken over een hele waaier aan regionale publieke diensten die ruimte innemen. Denk bijvoorbeeld aan de technische infrastructuur voor mobiliteit (logistiek platform, stelplaatsen voor bussen, trams en metro's), aan de infrastructuur voor de veiligheid (politiekantoren, brandweerkazernes, regionale school voor veiligheidsberoepen) of de infrastructuur voor de stadsreiniging (stelplaats voor voertuigen voor straatreiniging en vuilnisophaling, regionale stortplaatsen) enz.

De inplantingsmogelijkheden van dit soort voorzieningen kent relatief veel beperking omdat er soms grote oppervlakten voor nodig zijn, omdat ze soms op specifieke plaatsen gevestigd moeten zijn (zo moeten brandweerkazernes bijvoorbeeld goed verspreid zijn over het gewestelijk grondgebied en in dichtbevolkte zones en in de buurt van

vlotte verbindingen liggen) en omdat ze overlast kunnen genereren (geluid, geur).

Het is dus noodzakelijk om in het kader van een territoriale planning te beschikken over een langetermijnvisie op de verdeling van deze voorzieningen over het gewestelijk grondgebied, zodat enerzijds de werking van deze voorzieningen kan worden geoptimaliseerd en anderzijds op hun inplanting kan geanticipeerd door ruimte voor de ontwikkeling te reserveren. Het kadaster van het beschikbaar vastgoed (terrein en gebouwen) van perspective.brussels zal worden aangesproken bij de uitwerking van deze visie. Dit instrument zal benut worden om een specifieke strategie uit te rollen die de programmering en de vestiging van voorzieningen op het Brussels grondgebied kan faciliteren.

Het aanbod aan voorzieningen met internationale uitstraling ontwikkelen

Een stad kan haar internationale ontwikkeling vorm geven door haar aantrekkingskracht, en dan vooral haar toeristische aantrekkingskracht, te verbeteren. Deze aantrekkingskracht steunt op de kwaliteit en het belang van het gebied, maar ook op de aanwezigheid van voorzieningen met een internationale uitstraling.

Op cultureel vlak geniet Brussel uitstraling door kwaliteit en verscheidenheid. Het Gewest beschikt over een prestigieus cultuuraanbod: het Magritte Museum, de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten, de Internationale Muziekwedstrijd Koningin Elisabeth, Europalia, de Koninklijke Muntchouwburg of nog de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis die echter te vaak worden vergeten ondanks hun uitzonderlijke collecties. Het cultuuraanbod vormt een volwaardig onderdeel van de strategie om Brussel te ondersteunen als internationale metropool.

Een belangrijk deel van de aantrekkingskracht van het leven in het Gewest heeft dus te maken met de bevoorrechte toegang tot culturele en sportieve infrastructuur met een internationale uitstraling. Het Gewest beslist

middels het GPDO het aanbod van deze culturele en sportieve voorzieningen en infrastructuur te versterken.

De studie naar de sterke en zwakke punten van Brussel wees op de noodzaak om grote voorzieningen te creëren om de positie van Brussel in de top vijf van de internationale Europese steden te behouden, naast de grote voorzieningen die al ontwikkeld zijn, zoals de renovatie van de Square, de opening van het Magritte Museum of het Huis van de Europese Geschiedenis...

Het gaat in hoofdzaak over:

- **congresinfrastructuren** waaronder een infrastructuur van meer dan 50.000 m² om congressen van meer dan 5.000 personen te organiseren. De ontwikkeling van een dergelijke internationale infrastructuur is gelanceerd in het Neo-project, dat Brussel-Stad en het Brussels Gewest gezamenlijk dragen;
- **een concertzaal** van internationaal niveau op het vlak van de capaciteit (15.000 plaatsen) en de kwaliteit van de programmering. Deze evenementenhal, onderge-



bracht in Paleis 12 van het Tentoonstellingspaleis op de Heizelvlakte, is ingehuldigd geweest;

- **culturele infrastructuur**, - tentoonstellingen, musea en andere -, geconcipeerd als speerpunten van de internationale promotie van het Gewest. Na de ontwikkeling van Brussels Info Pace (BIP), het Magritte Museum en het Mode & Design Centre, heeft het Gewest beslist om op zijn grondgebied en meer bijzonder in de het Kanaalgebied, Kanal een Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst en in de Kunstbergwijk een museum Le Chat komt.
- **handelsinfrastructuur** van hoog niveau of die het specifiek karakter van Brussel en haar wijken goed doen uitkomen. De vooropgestelde handelsinfrastructuur van bovengewestelijk niveau, in degedaante van een nieuwe handelswijk, krijgt momenteel ook vorm in het kader van het Neo-project op de Heizelvlakte.

KANAL - EEN MUSEUM VOOR MODERNE EN HEDENDAAGSE KUNST

Vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de territoriale ontwikkeling heeft het Gewest besloten om een Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst te vestigen in het kanaalgebied, vanwege het hefboomeffect dat de aan-

trekkingskracht van het museum teweeg brengt, evenals voorziening die open staat naar de wijk.

Daarom heeft het Gewest via de MSI in 2015 de Citroënsite aan het IJzerplein gekocht om hier het museum te vestigen. Het Gewest heeft een tienjarige protocolovereenkomst ondertekend met het Centre Georges-Pompidou (Parijs) met het oog op een samenwerking die de voormalige garage moet omvormen tot een wereldwijd erkende cultuurpool.

Het project opent de deuren in 2023 en zal plaats bieden aan een museum voor moderne en hedendaagse kunst enerzijds en het Internationaal Centrum voor Stad, Architectuur en Landschap (CIVA) anderzijds.

DE CONGRESINFRASTRUCTUUR

Het Gewest promoot de ontwikkeling van infrastructuur voor congressen die een belangrijke economische impact hebben op Brussel. Het wil dus doorgaan met de ontwikkeling van het Neo 2-project, waarin onder meer de ontwikkeling van een nieuw congrescentrum met 5.000 plaatsen is opgenomen.

STRATEGIE 2

Openbare ruimte en groenvoorzieningen als ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving

De openbare ruimte heeft een grote invloed op de leefomgeving van de bewoners en gebruikers van de stad. De aantrekkingskracht van Brussel wordt beïnvloed door de kwaliteit van de openbare ruimte, zowel voor de bewoners als voor de werknemers, bezoekers en bedrijven die zich er willen vestigen.

Door de bevolkingsgroei worden de openbare ruimte in het algemeen en de groenvoorzieningen in het bijzonder steeds belangrijker. De verdichting van de stad mag niet ten koste gaan van het levenscomfort en moet gepaard gaan met een openbare ruimte die voldoende groot is om de verdichting van de compacte stad te compenseren en die voldoende aansluit op het dagelijkse leven van de bewoners om de uitdaging van sociaal-ruimtelijke dualisering in de stad aan te gaan.

De openbare ruimte moet een gedeelde ruimte zijn die buurtbewoners een lokaal getinte sfeer kunnen geven, in combinatie met een openheid naar bezoekers, gebruikers e.a. toe. Ook de genderdimensie moet een deel van de

inrichting bepalen. Dat is precies de uitdaging van een stad die gezamenlijk wordt uitgebouwd.

Ook draagt de investering in een kwaliteitsvolle openbare ruimte in de meest achtergestelde zones - waar er vandaag een tekort is aan kwalitatief hoogstaande openbare ruimte - bij aan het evenwicht binnen het grondgebied. Zo zullen er grote investeringen gebeuren in de centrale wijken om de openbare ruimte te verbeteren en uit te breiden. Meer bepaald moet het kanaal een centrale plaats en een openbare ruimte van gewestelijk belang worden.

Het Gewest bepaalt via het GPDO vier thema's voor ingrepen in de openbare ruimte:

- verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte,
- een verhoging van de omvang van de openbare ruimte in dichtbevolkte wijken,
- de aanleg van groenen ruimten in wijken met tekorten,
- de versterking van de structurele rol van de gewestelijke openbare plaatsen.

De verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte

De huidige dynamiek in de renovatie en herwaardering van de openbare ruimte moet met nog meer kracht worden voortgezet. Het principe van de transformatie moet voorrang krijgen ten opzichte van renovatie naar de oude staat om een reële verbetering te bieden. Het comfort geboden aan de actieve weggebruikers moet nog meer aandacht krijgen.

Voor elke openbare ruimte moet het Gewest daarom toezien op de kwaliteit van de stedelijke en natuurlijke inrichting, zodat deze plaatsen aantrekkelijk, aangenaam, duurzaam, veilig, schoon en goed onderhouden zijn.

Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de inrichting van recreatieve ruimtes voor kinderen en jongeren,

het onderhoud en het schoonhouden van de bestaande publieke en groene ruimten, aan de vele mogelijkheden voor het gebruik van de openbare ruimte, de kwaliteit van de functies op de benedenverdiepingen en de relaties tussen de bebouwde en de onbebouwde ruimte.

De verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte vereist ook een verbetering van de openbare netheid. Dit is een belangrijke vereiste voor de Brusselaars omdat die bijdraagt aan de kwaliteit van hun dagelijkse leven, maar het is ook een hefboom voor de economie en de werkgelegenheid in het Gewest. De verbetering van de stadsreiniging door de frequentie van het straatvegen op te

voeren (variërend van 2 tot 14 keer per week), en door een betere verdeling van de straten tussen het gewest en de gemeenten, zal de netheid aanzienlijk bevorderen. Een goede aanpak van de openbare netheid vraagt een pragmatische en overkoepelende benadering, die niet gehinderd wordt door administratieve barrières. Vanuit die instelling zijn de raamovereenkomsten tussen gemeenten en Gewest opgesteld. Dit zijn evolutieve instrumenten die geëvalueerd en zo nodig aangepast moeten worden, afhankelijk van de realiteit op het terrein.

De esthetische en creatieve kwaliteit van de openbare ruimte zal worden verbeterd door het gebruik van duurzame materialen en de keuze van harmonieuze verlichting en straatmeubilair.

Met het oog op de samenhang van het werkprogramma op budgettair vlak en om de impact van de werven te beperken, wijst het Gewest in het GPDO op het belang van de coördinatie van alle betrokken actoren voor de vooropgestelde acties in de openbare ruimte (Stadsvernieuwingscontract, Duurzaam Wijkcontract, nieuwe inrichtingen, renovatie en onderhoud, uitbouw van het openbaar vervoersaanbod, ...). Deze ambitie moet worden ingeschreven in het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Vanuit dezelfde redenering werkt perspective.brussels aan een "Beeldkwaliteitsplan voor de publieke ruimte van het kanaalgebied". Dit landschappelijk en stedenbouwkundig kwaliteitsplan vervolledigt de visie van het Kanaalplan, zoals dit in 2012 werd vastgesteld.

Op een algemene manier, maar vooral in de dichtbevolkte wijken waar verharde oppervlakken overheersen, zal de openbare ruimte worden verrijkt met zo veel mogelijk natuurlijke elementen, zoals grasvelden, bomen, planten en waterpartijen... Dit is bedoeld om meer stedelijke biodiversiteit en com het contact met de natuur te bevorderen, maar ook om bij te dragen aan het welzijn van de Brusselaars. Het gaat hier onder andere over het zich toeleggen en het versterken van de netwerken die eraan bijdragen deze aanwezigheid op een continu manier tussen publieke en private plaatsen te laten doorlopen.

Deze natuurlijke elementen helpen ook om de effecten van de klimaatverandering te compenseren. Zo zal er een maximaal aantal bomen worden geplant vanwege hun verkoelende eigenschappen bij hittegolven (schaduw), hun luchtzuiverende werking en hun capaciteit om water vast te houden. De veiligheidsdimensie moet ook een plaats krijgen in de stadsvernieuwing en -planning. Bijvoorbeeld kunnen de ingebruikname en het onderhoud van technische hulpmiddelen zoals anti-tagbekleding, toegangscontrole, enz. eraan bijdragen. Het is absoluut noodzakelijk dat bij de inrichting van de stad de veiligheidsbehoeften en de kwaliteit van de

leefomgeving met elkaar worden verzoend.

De structurele kwaliteit van de openbare ruimte zal worden gebruikt om de nachtelijke aspecten van het Gewest naar voren te brengen. Daartoe heeft het Gewest een gewestelijk verlichtingsplan aangenomen, voorzien van een meerjarige begroting. Naast de functionele en energetische verbetering van de openbare verlichting al het verlichtingsplan ook alle wijken van het gewest tot hun recht laten komen, evenals een reeks opmerkelijke gebouwen waarvoor een specifieke decorverlichting zal worden ontworpen. Het moet ook bijdragen tot een verbeterd veiligheidsgevoel bij de inwoners.

Het Gewest zal vooral de verlichting aanpakken van de 12 prioritaire ontwikkelingspolen.

De moestuinen, boomgaarden en bijenkorven vormen bovendien productieve en verwelkomende plaatsen die goed zijn voor de biodiversiteit, plaatsen waar mensen gezellig samenkomen en een actieve vrijetijdsbeleving hebben. Bovendien zijn deze productieve ruimten in de nabijheid van de inwoners ook plaatsen waar mensen collectief kunnen kennismaken met nieuwe voedingsgewoonten. Het vraagstuk van het voortbestaan van de moestuintjes (die soms collectief zijn) is sterk geladen gezien de toenemende verstedelijking van gronden die tot nog toe onbebouwd waren maar stilaan benut worden om aan meerdere behoeften tegemoet te komen. Het is derhalve noodzakelijk om percelen te blijven ontwikkelen in zones die het behoud hiervan mogelijk maken (in hoofdzaak groene ruimten) en een denkoefening te voeren rond de systematische integratie van de moestuintjes wanneer nieuwe vastgoedprojecten worden ontwikkeld (daken, openbare ruimten, ...). Daarom zullen moestuinen worden ontwikkeld en geïntegreerd in de publieke groene ruimten op plaatsen waar dit mogelijk blijkt. In 2020 dienen collectieve en familiale moestuintes een oppervlakte te dekken van minstens 88 ha in het Brussels Gewest. Deze intentie sluit ten volle aan bij de Good Food Strategie, die voeding centraal plaatst in de stedelijke dynamiek.

De aanwezigheid van kunst in de openbare ruimte is eveneens een onmisbaar element voor de patrimoniale en stedenbouwkundige rijkdom van een stad. De interventies van kunstenaars in de openbare ruimte maken hedendaagse kunst levendig en zichtbaar voor het grote publiek. Kunst heeft er een veelzijdige functie: esthetisch plezier, vragen oproepen en nieuwsgierigheid stimuleren, provoceren, ... De plaatsing van kunstwerken kan een zeer doeltreffend instrument zijn om de stad te promoten en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Dit zal overal waar het relevant is worden toegepast.

Meer plaats voor de openbare ruimte en groenvoorzieningen in dichtbevolkte wijken

Het Gewest is over het algemeen goed voorzien van groenvoorzieningen. Die zijn echter niet evenwichtig verspreid en in de dichtbebouwde centrale zone is op sommige plaatsen een schrijnend gebrek aan groen. In het centrum en de armste gemeenten is momenteel een gebrek aan ontspannings- en speelruimte, hoewel die onontbeerlijk is voor het welzijn van de bewoners. De openbare ruimte is vaak geïsoleerd en beperkt tot de strikt functionele rol als instrument voor verplaatsing.

De duurzame wijkcontracten blijken een doeltreffend instrument om het gebrek aan openbare ruimte en groenvoorzieningen in achtergestelde wijken aan te pakken op lokaal niveau. Maar dit instrument volstaat niet voor de gewestelijke schaal.

Er moeten dus openbare plaatsen en groenvoorzieningen worden gecreëerd in alle nieuwe grote stadsprojecten

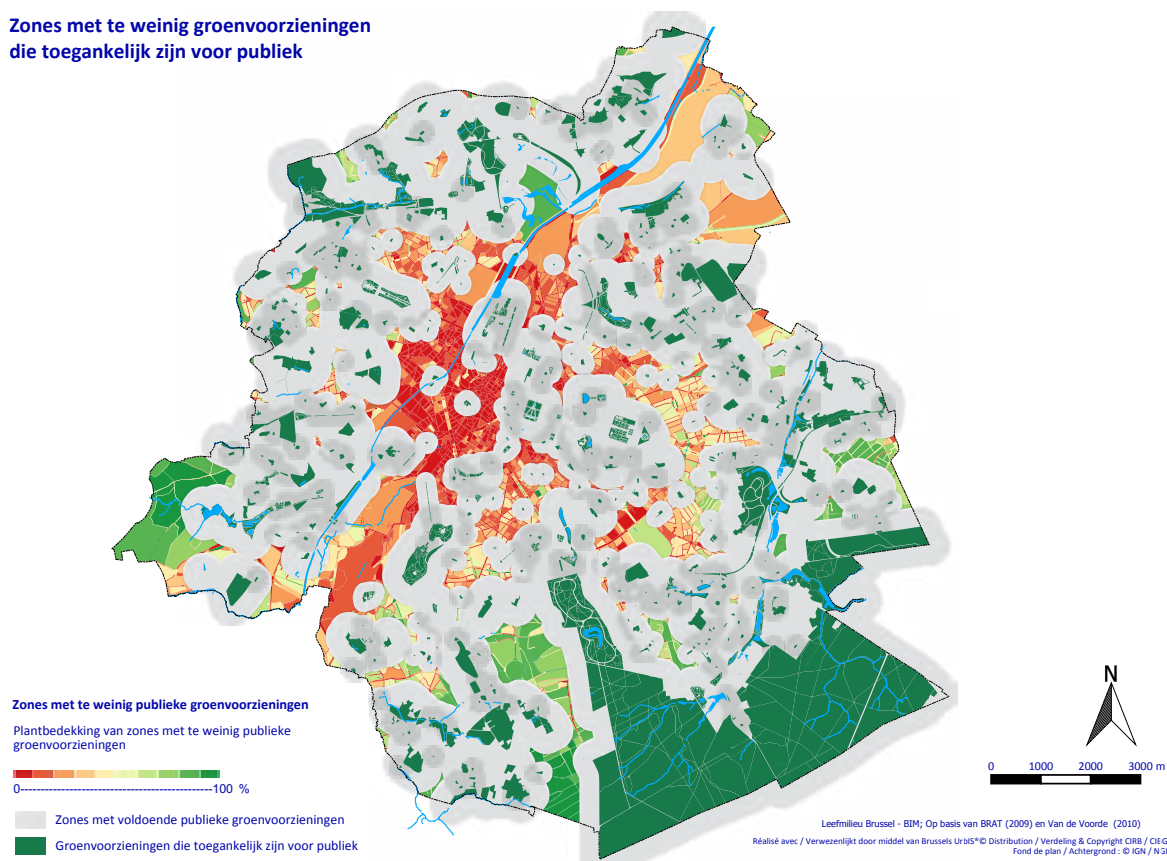
(rekening houdend met de tekorten in de naburige wijken) en kleinere lokale openbare plaatsen.

In de wijken moet de openbare ruimte worden heroverd door:

- de voortzetting van de duurzame wijkcontracten en de stadsvernieuwingscontracten;
- maatregelen om het dichte stadweefsel 'poreuzer' te maken door de binnenplaatsen van bouwblokken die thans in gebruik, in de mate van het mogelijke zoveel mogelijk vrij te houden, ten profijte van groen publieke ruimte, in lijn met het verdichtingsbeleid in sommige gebieden;
- de openstelling of de aanleg van nieuwe openbare en groene ruimtes.

Het Gewest deelt het gewestelijk grondgebied in het GPDO op in drie zones:

Zones met te weinig groenvoorzieningen die toegankelijk zijn voor publiek

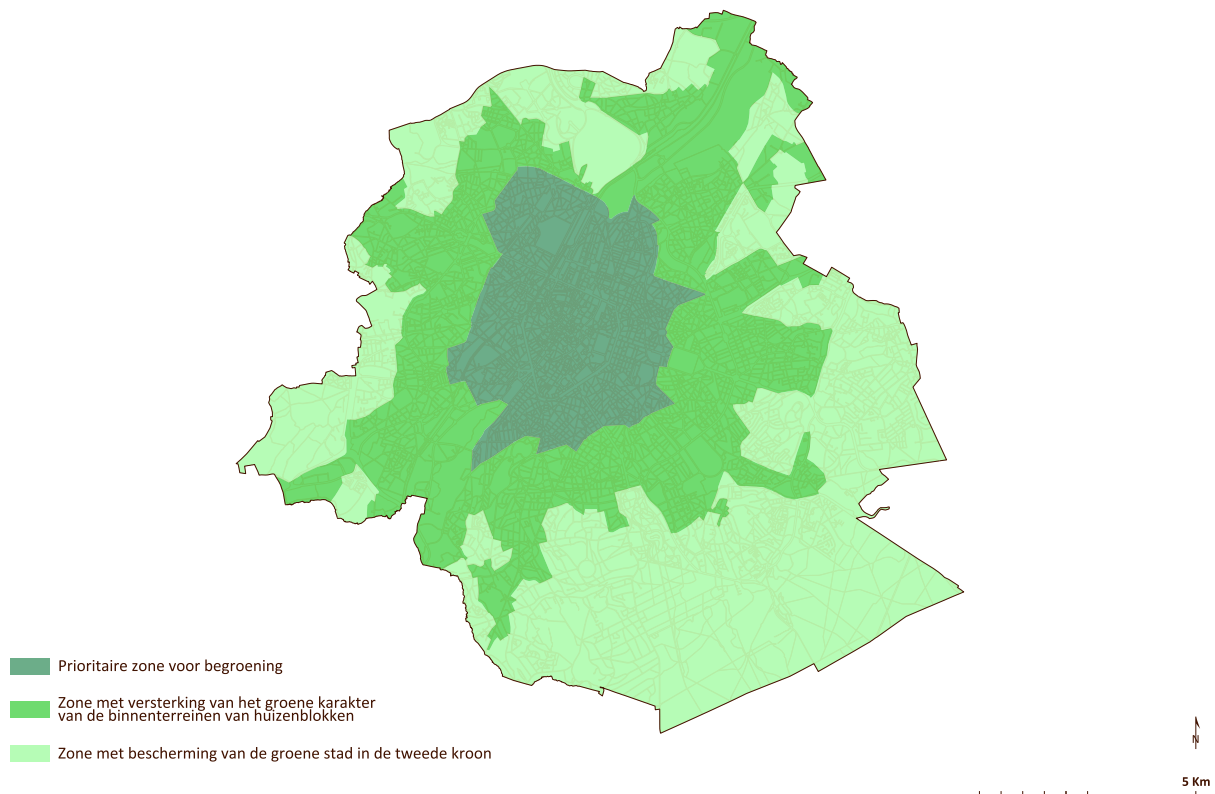


- Het centrale gedeelte van het gewest wordt beschouwd als een **vergroeningszone (A)**. Er bestaat een groot tekort aan publieke en private groenvoorzieningen, terwijl de bevolkingsdichtheid er hoog is. Daardoor is sociale en de milieumatige behoefte bijzonder hoog. Het is dus noodzakelijk om zoveel mogelijk nieuwe groene ruimten tot stand te brengen door in te zetten op de herwaardering van restgebieden, binnenterreinen van bouwblokken, daken en gevels. Het is de bedoeling om, in de mate van het mogelijke, nieuwe openbare parken aan te leggen, meer specifiek bij de stedelijke renovatie van grote strategische zones (Tour & Taxis, Ninoofsepoort, Tivoli, ...);
- **De zone voor de versterking van het groene karakter van de binnenterreinen van bouwblokken (B)**. Ze wordt gekenmerkt door een relatief hoge bouwdichtheid, met binnenplaatsen van bouwblokken die aangeplant zijn of aangeplant kunnen worden. Dit waardevolle kenmerk moet gevrijwaard en versterkt worden door te vermijden dat de binnenterreinen die nog groen zijn, verhard worden en door de volge-

bouwde binnenterreinen te saneren en te beplanten. In deze zone zullen ook grote verstedelijkingsprojecten worden uitgevoerd om een antwoord te bieden op de bevolkingsgroei. Er zullen systematisch grote openbare groene ruimten worden gepland (Reyers, Josaphat, Heizel,...);

- **De zone voor de bescherming van de groene stad in de tweede kroon (C)**. De tweede kroon van Brussel heeft een 'poreus' gebouwenweefsel in een algemeen genomen kwaliteitsvolle groene omgeving. Het is essentieel om bij de verdichting rekening te houden met die kwaliteit van de leefomgeving. Er moet toegezien worden op het behoud van het groene karakter, dat overigens niet onverenigbaar is met de verdichting van de woonfunctie.

Vergroeningszones



Versterking van de structurele functie van de gewestelijke openbare ruimte

Brussel beschikt over structurerende openbare ruimten (wegenstructuur ontworpen door Victor Besme, kanaal, centrumlanen, Kleine Ring, Middenring) die vaak hun stedelijke en landschappelijke kwaliteit kwijt zijn. Nochtans is het belangrijk dat die kwaliteiten behouden blijven, gerestaureerd worden en versterkt worden.

Het Gewest wil via het GPDO de landschappelijke en structurele waarde van deze openbare ruimten, die vaak onder gewestelijk beheer vallen, herstellen. Ook wil het de landschappelijke waarde van de openbare ruimte aan de ingang van de stad versterken en de openbare ruimte rond de grote stations herwaarderen (ook de bermen), omdat dit ook een toegangspoort tot de stad is, evenals de nieuwe plaatsen met een hoge stedelijke intensiteit rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

De krachtlijnen zijn: in- en uitgaande snelwegen omvormen tot stadsboulevards, drukke verkeersassen 'civilise-

ren', straten en pleinen inpalmen en in het algemeen de stedelijke structuur van het gewest beter leesbaar maken.

Het doel is om het landschappelijk kader van de Brusselse valleien weer in ere te herstellen, zodat de groei van Brussel gepaard kan gaan met een landschapsarchitectuur van hoge kwaliteit.

De strategie voor de invalssassen heeft ook een grote impact op de mobiliteit en wordt behandeld onder pijler 4.

De gewestwegen moeten zodanig ontworpen worden dat zij naar een intermodaliteit met het openbaar vervoer streven en zorgen voor een kwalitatief hoogstaande ruimte voor de actieve mobiliteit van voetgangers en fietsers. Het Gewest wil via het GPDO een grote heraanleg doorvoeren voor de structurerende openbare ruimten zodat deze bijdragen aan het sociaal leven van de wijken en aan de verbetering van de leefomgeving in het algemeen.



STRATEGIE 3

Zorgen voor een beter evenwicht tussen de wijken

Eén van de grootste prioriteiten van het Brussels Gewest sinds haar oprichting is de ontwikkeling van een echt stadsvernieuwingsbeleid.

Het doel is duidelijk: het levenskader in de kwetsbare gebieden verbeteren en de stad 'repareren' met heel specifiek 'herstelwerk' van het stadsweefsel. Het instrument van de wijkcontracten is in die context ontstaan en heeft zijn nut bewezen.

Vandaag blijft de inkomensongelijkheid tussen de Brusselse wijken onverminderd toenemen, ondanks de jarenlange ingrepen om gebouwen en openbare ruimte te verbeteren. We stellen vast dat de sociaal ruimtelijke dualisering toeneemt tussen enerzijds de achtergestelde wijken hoofdzakelijk gelegen rond het kanaal en in het westen en anderzijds de meer gegoede wijken die hoofdzakelijk in het oosten en het zuiden van het gewest liggen.

De waarneming van deze toestand bevestigt dat het noodzakelijk is om de instrumenten voor stadsvernieuwing te versterken en te actualiseren. Uit de stedelijke evolutie blijkt immers dat deze transversale ingrepen op plaatselijke schaal op zich niet langer volstaan om de uitdagingen van het gewest op een structurele en efficiënte manier aan te pakken.

Daarom heeft het Gewest een hervorming van de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaarderung doorgevoerd om het gebied te definiëren waarop het stadsvernieuwingsbeleid prioriteit krijgt: de Zone voor Stedelijke Herwaarderung (ZSH).

Deze ordonnantie laat het denken en doen in het stadsvernieuwing evolueren met onder meer een hervormd beleid voor de duurzame wijkcontracten, maar ook een nieuw beleid met stadsvernieuwingscontracten en een nieuw kader voor het stadsbeleid.

Een gebied voor stedelijke herwaarderung definiëren

De vaststelling van de Ruimte voor Versterkte Ontwikkeling van de Huisvesting en de Renovatie (RVOHR) die door de vorige GewOP's ingevoerd is, is geherevalueerd om ervoor te zorgen dat de openbare investeringen in de meest achtergestelde gebieden hun effect niet missen: de Regering heeft een nieuwe Zone voor Stedelijke Herwaarderung (ZSH) in het leven geroepen.

De prioritaire vernieuwingszone werd in het eerste GewOP gedefinieerd op basis van een analyse van de graad van aftakeling van het onroerend erfgoed. In het GewOP van 2002 onderging het gebied lichte wijzigingen ingevolge een terreinanalyse van de wijken die een gedaanteverwisseling ondergaan hadden door de aanwezigheid van een bevolking met een hoger inkomen die belangrijke renovatiewerken in de wijk had uitgevoerd.

Het Gewest heeft beslist om dit gebied aan de huidige situatie aan te passen, waarbij rekening wordt gehouden

met socio-economische criteria bovenop de criteria met betrekking tot de staat waar de bouwwerken en woningen zich in bevinden. Voor de definitie van de nieuwe zone zijn eenvoudige en actualiseerbare statistische criteria gekozen. De procedure voor de uitwerking en goedkeuring van dit nieuwe gebied werd gedefinieerd door de nieuwe ordonnantie voor de stedelijke herwaarderung.

Het prioritaire stadsvernieuwingsgebied beantwoordt aan het principe om hulpmaatregelen en programma's te concentreren, zodat gebieden in moeilijkheden kunnen profiteren van een beleid van positieve discriminatie. Het bakent de interventieperimeter af met drie instrumenten voor het stadsvernieuwingsbeleid, namelijk duurzame wijkcontracten, stadsvernieuwingscontracten en stadsbeleid via wijkontwikkeling. Het bakent ook de perimeter af waar hogere premies voor renovatie en verfraaiing van gebouwen worden toegekend.

Het beleid van de duurzame wijkcontracten voortzetten

Het “wijkcontract” haalt zijn effect uit een geïntegreerde actie op lokale schaal en een proces waarvan de omvang en de kwaliteit vervolgens alleen maar toenemen. Dankzij dit instrument kwam er geleidelijk aan opnieuw een echte levenskwaliteit in de meest kansarme wijken van het Brusselse grondgebied.

Van 1994 tot 2010 had het beleid in het kader van de wijkcontracten vooral effect op de huisvesting en de openbare ruimte. Er was ook een deel gewijd aan operaties voor de buurtinfrastructuur en operaties voor maatschappelijke en economische heropleving. Sinds 2010 en de invoering van de duurzame wijkcontracten is ook een pijler toegevoegd voor de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de perimeter.

Het Gewest zal de uitvoering van duurzame wijkcontracten voortzetten, gebaseerd op de beleidspijlers van huisvesting, buurtinfrastructuur, openbare ruimte, het respecteren van hoge milieunormen, participatie en socio-economische projecten. De prioriteit gaat uit naar het deel ‘vastgoedoperaties’ om een antwoord te bieden op de vraag naar betaalbare publieke woningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (productie en renovatie van een groot aantal gelijkgestelde sociale of woningen met een vastgestelde prijs) en naar buurtinfrastructuur, vooral met het oog op de bevolkingsgroei in het Brussels Gewest. Bij elke vastgoedoperatie worden performante milieu- en energienormen toegepast.

Stadsvernieuwingscontracten ontwikkelen

Het **Stadsvernieuwingscontract (SVC)** voorziet in een combinatie van operaties voor **stadsherwaarding** met betrekking tot vastgoed, sociaal-economische aspecten, leefmilieu of openbare ruimten. Deze initiatieven worden gedragen door gewestelijke of gemeentelijke operatoren binnen de gebieden die deel uitmaken van de Zone voor Stedelijke Herwaarding (ZSH) die zich over het grondgebied van meerdere gemeenten uitstrekt.

De formule is reeds met succes geëvalueerd voor de Duurzame Wijkcontracten. Net zoals de Duurzame Wijkcontracten beschikken de SVC over een budget om over een welbepaalde periode projecten op het getouw te zetten op een gegeven grondgebied.

De interventieschaal van een Stadsvernieuwingscontract is groter dan bij de Duurzame Wijkcontracten. Het gaat om grotere perimeters, “**superwijken**” die over meerdere gemeenten gespreid zijn. Zo kunnen de verbindingen tussen de verschillende deel-

gebieden van de stad versterkt worden en is er coördinatie mogelijk tussen de acties van de verschillende actoren die rechtstreeks of onrechtstreeks bijdragen aan de stadsvernieuwing.

De versterking van het netwerk van openbare plaatsen is het centrale onderwerp en gebeurt vooral door te werken aan de grote mobiliteitsinfrastructuur, de gemeentegrenzen en de grensgebieden tussen verschillende wijken in het gewest, waarbij rekening wordt gehouden met postindustriële zones die in herontwikkeling zijn.

De SVC omvatten dus lokale projecten, gewestelijke projecten en geassocieerde projecten die aansluiten op de stedenbouwkundige lijnen, de doelstellingen en de krachtlijnen van de gewestelijke planning.

De toegekende begrotingsmiddelen worden hiermee groter en de interventieduur langer (7 jaar tegenover 5).



Systemen voor renovatie- en energieprijes samenvoegen

De renovatieprijes zijn een belangrijk gewestelijk instrument geweest dat de woonfunctie verbetert in wijken waar renovatie onder invloed van de marktwerking geen kans kreeg, doordat de bewoners, zowel huurders als eigenaars, weinig vermogen hadden om zelf bij te dragen.

De vergroting van de maatschappelijke en economische dualisering, de bevolkingsgroei en de druk op de vastgoedmarkt die daaruit voortvloeit en die in alle wijken merkbaar is, vereisen dat dit systeem wordt geëvalueerd en aangepast zodat onbedoelde 'buitenkans-effecten'

worden vermeden en de prijes terechtkomen bij de doelgroep die ze werkelijk nodig heeft.

Het systeem van de renovatieprijes en het systeem van de energieprijes zullen worden geëvalueerd om de twee premievoorzieningen samen te brengen en de acties te kunnen concentreren op gebouwen en het leefmilieu.

Stadsbeleid regionaliseren

Het stadsbeleid is een nieuw instrument dat opgenomen is in de ordonnantie betreffende de stedelijke herwaardering en groepeerde de middelen die na de zesde staats-hervorming zijn overgeheveld naar het grootsteden-

beleid en de middelen voor geïsoleerde, ongezonde en leegstaande gebouwen.

De strategie berust op twee pijlers: stadsbeleid door ruimtelijke ordening en stadsbeleid door wijkontwikkeling.

Het stadsbeleid moet binnen de eerste pijler de strijd aangaan tegen het gevoel van onveiligheid dat wordt gegenereerd door de aanwezigheid van verwaarloosde, leegstaande en onaangepaste gebouwen in de stedelijke omgeving, en zo de levensomstandigheden in het gewest verbeteren.

De strijd tegen het onveiligheidsgevoel moet op het hele gewestelijke grondgebied ook verlopen via de renovatie van onroerende goederen, al dan niet bebouwd, en de verbetering van het aanbod van gelijkgestelde sociale woningen.

Het stadsbeleid moet het ook mogelijk maken om specifiek in te grijpen in verwaarloosde openbare ruimte, zodat die hersteld wordt en gebruiksvriendelijker gemaakt, door middel van vastgoedoperaties of snelle ingrepen.

De twee beleidsvoorzieningen 'geïsoleerde gebouwen' en 'leegstaande gebouwen' die dateren uit 1990 en 1998, zijn na de bekendmaking nooit aangepast en op

een groot aantal punten niet meer aangepast aan de huidige situatie. Ze werden herzien en geïntegreerd in het stadsbeleid.

Het stadsbeleid moet het gevoel van onveiligheid ook bestrijden door het samenleven in de wijken te bevorderen. In het stadsvernieuwingsgebied zullen dus stadsvernieuwingsprogramma's worden ontwikkeld om een aantal doelstellingen te bereiken, zoals de ontwikkeling van de levenskwaliteit in de wijken en de strijd tegen de sociaal ruimtelijke dualisering in de wijken, om op deze manier het samenleven te bevorderen en de kansarmoede te bestrijden.

Deze beleidslijnen worden uitgewerkt in de nieuwe ordonnantie voor stadsvernieuwing.

Buurt- en burgerdynamiek versterken

Het Gewest zal zijn steun aan de lokale vrijwilligersdynamiek versterken met verschillende instrumenten zoals de Projectoproepen "Vooruit met de wijk" en Agenda 21. Deze lokale dynamiek betreft twee belangrijke doelgroepen:

- lokale doorverwijzende actoren: gemeenten, OCMW, milieuverenigingen of andere verenigingen (vrouwen, alfabetisering), maar ook bepaalde onderwerpen van private organisaties;
- groepen van burgers. Deze steun is bedoeld om de regionale milieuprioriteiten lokaal te verankeren en om de genoemde lokale actoren te ondersteunen bij hun collectieve initiatieven om concrete gedragswijzigingen te bereiken, in aansluiting op de gewestelijke prioriteiten.

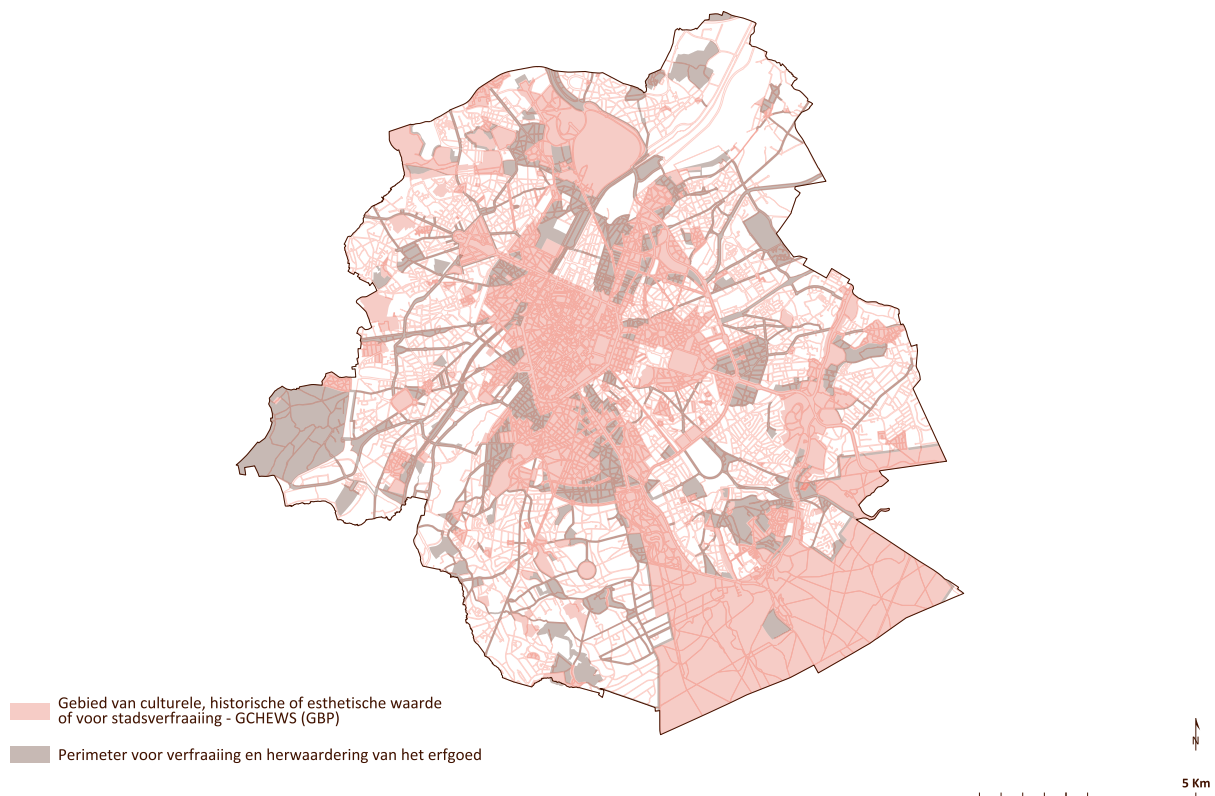
STRATEGIE 4

Het stedelijk erfgoed beschermen en in de kijker plaatsen als drager van identiteit en aantrekkelijkheid

De opwaardering van het stedelijk erfgoed als vormelijk begrip van de stads- en landschapsstructuur en de (al dan niet) beschermde bestaande gebouwen biedt kansen om het imago van Brussel nationaal en internationaal te promoten. Een leefbare omgeving draagt bij tot de verbondenheid van de inwoners met hun stad en tot de aantrekkingskracht van het Gewest voor toeristen en potentiële nieuwe inwoners.

Voor het erfgoed moeten de bestaande instrumenten gebruikt worden, zoals monumenten die Unesco werelderfgoed zijn of nationale wetgeving. Ook moet het Gewest meer specifieke promotieacties ondernemen, onder meer voor de Art Nouveau en de neoklassieke wijken. Dat vraagt een grotere samenwerking tussen de erfgoed- en de toerismesector.

Erfgoedgebieden



De opwaardering van het erfgoed

De opwaardering van het stedelijk erfgoed moet gebeuren door te investeren in de omgeving en de structurele openbare plaatsen, waarvan de coherentie, kwaliteit en rol in de stedelijke dynamiek erkend worden.

Bovendien moet bij het onderhoud, de restauratie en het goede gebruik van grote beschermde landschappen rekening worden gehouden met hun landschappelijke en historische kwaliteiten, om bij te dragen tot de bijzondere aantrekkingskracht van het Gewest.

Een goede kennis van de architectuur van gebouwen en het oude stadsweefsel is ook nodig om de beheerste verdichting van het Gewest uit te voeren. Onderzoek naar

de historische ontwikkeling van de stad, de inventaris van het patrimonium en archeologisch onderzoek kunnen verheldering bieden. De opdeling van grote wooncomplexen of industriële complexen in verschillende eenheden (woningen, bedrijven, collectieve voorzieningen) is een uitdaging voor het Brussels erfgoed en biedt een reële meerwaarde aan nieuwe projecten. Het industriële erfgoed (Koninklijk Pakhuis van Thurn&Taxis), het schoolenerfgoed (voormalige Veeartsenijschool) en het administratieve erfgoed (voormalige ASLK) zijn bijzonder aantrekkelijk voor de reconversie in woningen, kantoren of collectieve voorzieningen.

Perimeters voor de verfraaiing en de herwaardering van het erfgoed en lijst van het emblematisch erfgoed

Het Gewest heeft in het GPDO perimeters vastgelegd voor de verfraaiing en herwaardering van het erfgoed, evenals een lijst van emblematisch erfgoed. Deze elementen combineren de erkenning van het erfgoed en de herwaardering van identitaire elementen uit de leefomgeving in een concept van verfraaiing. Deze aandacht voor niet-beschermde goederen is een aanvulling op de meer klassieke instrumenten voor de bewaring van het erkend erfgoed.

Perimeters voor de verfraaiing en de herwaardering van het erfgoed:

Deze zijn bepaald aan de hand van de volgende 10, soms gezamenlijk geldende selectiecriteria:

1. stedelijke gehelen of landschappen met erfgoedwaarde vanuit stedenbouwkundig, architecturaal of landschappelijk oogpunt;
2. de eerste neoklassieke verstedelijking gelegen nabij de voormalige poorten in de tweede omwalling van Brussel;
3. het stedelijk weefsel dat het resultaat is een eenvormige verstedelijking en waarvan al een deel is opgenomen in het GBP als gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS);
4. dichte gebouwenhergroeperingen nabij bestaande GCHEWS, die zijn ingeschreven in de inventaris;
5. gebieden met een beperkte oppervlakte, gelegen tussen grote GCHEWS in, die erfgoedwaarde genieten en deze zijn verloren, maar die zorgvuldige ingrepen vereisen om te worden opgewarderd;

6. bepaalde beschermingszones rond beschermde goederen;
7. de buitengrenzen van grote groene ruimten;
8. grote lanen afgelijnd met bomenrijen;
9. de structurerende assen die de stedelijke structuur vormgeven en de zijdelingse grenzen hiervan. Hierin zijn ook vroegere assen inbegrepen;
10. de structurele en/of erfgoedelementen van de prioritaire ontwikkelingspolen waarop zorgvuldig moet worden toegezien.

Deze perimeters zullen eventueel toegevoegd worden aan het GCHEWS van het GBP bij de volgende wijziging van dat instrument.

Het emblematisch erfgoed:

In 1995 reeds stelde het GewOP een lijst vast met uitzonderlijk erfgoed van het Gewest. Het Gewest beoogt middels het GPDO deze lijst aan te vullen met een selectie van nieuwe gebouwen of landschappen vastgelegd op grond van de 3 volgende (al dan niet gezamenlijk geldende) criteria:

1. een uitzonderlijke erfgoedwaarde vanuit stedenbouwkundig, landschappelijk, architecturaal of cultureel oogpunt;
2. een culturele waarde die bijdraagt tot het internationaal imago van Brussel;
3. een onmiskenbare aanwezigheid op gewestelijke schaal..



NETWERK VAN STRUCTURERENDE ERFGEDASSEN

De grote structurele verkeersassen (stadsboulevards, voormalige steenwegen, brede lanen met bomen) zijn elementen van gewestelijk belang die een nieuwe kwalitatieve waarde moeten krijgen door bijzondere aandacht te besteden aan hedendaagse ingrepen in de ruimte die aansluiten op de topografie en de geschiedenis van deze plaatsen.

DE VERBETERING VAN DE ENERGIEPRESTATIES EN DE BEWARING VAN HET ERFGED OP ELKAAR AFSTEMMEN

De Brusselse gebouwen zijn grotendeels oud en niet energiezuinig. Het Brussels Gewest heeft er alle belang bij om de nodige kennis en vaardigheden te ontwikkelen waarmee de verbetering van de energieprestaties kan samengaan met behoud van het erfgoed en om zijn expertise en goede praktijken te verspreiden. Gekoppeld aan maatregelen voor de renovatie van 'klein erfgoed' kunnen de bewoners meer comfort creëren en tegelijk hun energieverbruik verminderen, waardoor de woon-aantrekkelijkheid wordt vergroot zonder de toeristische aantrekkelijkheid te verminderen.



STICHTING CIVA

De CIVA Stichting die sinds 2016 in één gewestelijke structuur van openbaar nut het erfgoed, het personeel en de activiteiten verenigt van zes private organisaties die tot dan toe onafhankelijk waren (AAM, bibliotheek Pechère, centrum Paul Duvigneaud, Fonds pour l'architecture, CIVA vzw en Sint-Lukas Archief), heeft de missie om de architectuur, het erfgoed en het landschap van Brussel te waarderen door een cultureel en educatief project van internationale omvang. Steunend op haar collecties, archieven, tentoonstellingen en bibliotheek wil de Stichting CIVA een gewestelijk openbaar centrum worden dat een centrale rol vervult in de bezinning over de toekomstige stedelijke ontwikkeling van Brussel. Om deze nieuwe dimensie en het nieuwe dynamisme van de Stichting CIVA kracht bij te zetten, zal ze haar hoofdzetel van Elsene overbrengen naar Kanal van zodra de gerenoveerde garage haar deuren zal openen. Kanal en de Stichting CIVA werken ook vandaag al samen in het kader van de tijdelijke tentoonstelling "Kanal Brut".

BOUWMEESTER

Het Gewest zal zich ook laten bijstaan door een architect via de functie van Brussels bouwmeester om de kwaliteit van de architectuur van sommige nieuwe projecten te verbeteren en zo ook de leefomgeving te verbeteren. Deze adviesopdracht moet het Gewest toelaten om een architectuur en landschapsontwerp van hoge kwaliteit te garanderen voor alle publieke vastgoedprojecten (inclusief de inrichting van de openbare ruimte) en voor alle

private projecten van gewestelijk belang in de prioritaire ontwikkelingspolen of de ontwikkelingspolen die het Gewest prioritair acht. Het advies van de bouwmeester moet zo vroeg mogelijk in de ontwikkeling van een project gevraagd worden, voordat de stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd, zodat de aanbevelingen kunnen worden gebruikt.

De specifieke identiteit van wijken promoten

Om het toeristisch en recreatieaanbod te versterken, beoogt het Gewest met het GPDO in te zetten op de promotie van wijken met een specifieke identiteit. Het Brussels stedelijk erfgoed draagt bij tot de aantrekkingskracht van Brussel omdat het in het buitenland zijn imago versterkt van stad die een bezoek waard is. Het neemt in al zijn verscheidenheid een centrale plaats in de ontwikkeling van het Gewest in en helpt een gewestelijke identiteit te creëren. Erfgoed is zowel een vector van sociale cohesie als vector voor de economische ontwikkeling.

Via verscheidene acties inzake toerisme en via een uitgebreide samenwerking met de openbare en private spelers op die markt, moet de promotie worden nagestreefd van

bepaalde wijken, met name door hen een specifieke identiteit te geven: de “modewijk”, de “Art Nouveau-wijk”, de “Europese wijk”, de “wijk van het stadscentrum” of nog “de Heizel”.

Daarnaast moeten avondactiviteiten aangemoedigd worden (nacht van de musea, verlichting van openbare gebouwen, lange openingstijden van handelszaken in het stadscentrum...), waarvoor ook samengewerkt zou moeten worden met de MIVB.

STRATEGIE 5

Het natuurlijke landschap versterken

De aanwezigheid van natuur in de stad is van fundamenteel belang voor de kwaliteit van de leefomgeving. De strategieën van het Gewest zijn gericht op het behoud, de versterking en de betere verspreiding van de groenvoorzieningen van het gewest over het grondgebied.

Natuurbescherming is tegenwoordig een realiteit in Brussel, die wordt gewaarborgd door het Natuurplan (goedgekeurd in 2016), de stedenbouwkundige planning (met name via het GBP), door de bescherming van sites vanwege hun ecologische, natuurlijke of landschappelijke waarde en door de bestemming als Natura 2000-gebied van meer dan 14 procent van het Brussels grondgebied.

De milieueffectenbeoordeling van het GPDO toont echter aan dat de bevolkingsgroei, indien deze niet beheerst wordt, riskeert een schadelijke druk uit te oefenen op de natuurlijke omgeving en op de kwaliteit van het groen in het Brussels Gewest.

Om een kwaliteitsvolle leefomgeving te garanderen, gebruikt het Gewest via het GPDO de natuur als hulpbron en ontwikkelt het een reeks milieustrategieën om de natuur in de stad te organiseren in netwerken.

Het groene netwerk en het blauwe netwerk zijn geïntegreerde strategieën voor de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen, het leefmilieu en de stedelijke leefomgeving in het algemeen. Ze dragen er eveneens toe bij dat het stedelijke systeem het

vermogen behoudt om een antwoord te bieden op de fenomenen van de klimaatopwarming.

De functies van deze netwerken zijn divers en gericht op recreatie, ecologie, omgeving, landschap, cultuur en erfgoed. Daardoor wordt de hoge kwaliteit van de leefomgeving gegarandeerd en wordt de natuur gebruikt als een hulpbron die in het stedelijk leven is geïntegreerd. Een dergelijke leefomgeving ontwikkelt zich ook via strategische netwerken zoals het speeln netwerk, het socio-recreatieve netwerk en het ecologische netwerk.

De gewestelijke prioriteiten van het groene en het blauwe netwerk zijn als volgt:

- het groene netwerk versterken en uitbouwen als een geïntegreerde ontwikkelingsstrategie van groenvoorzieningen;
- het blauwe netwerk versterken en uitbouwen als een geïntegreerde strategie voor de verbinding van de oevers, waterlopen, vijvers, vochtige gebieden, fontein, bekkens, ...;
- strategische netwerken ontwikkelen in het overkoepelend kader van het groene en het blauwe netwerk;
- het groene en het blauwe netwerk van Brussel verbinden met gebieden buiten Brussel.

Buiten de administratieve grenzen van het Brussels Gewest moeten het groene en het blauwe netwerk aansluiten op de open ruimte buiten het gewest zodat het waternetwerk, het ecologisch netwerk, het wandelnetwerk, de actieve mobiliteit en de coherentie in het landschap doorlopen over de grenzen.

Het groene netwerk versterken

De versterking van het groene netwerk is gericht op de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen en de omgeving, evenals de structurele assen die ze verbinden (park system). Om de ontwikkelingen zo goed mogelijk aan te passen aan de specifieke kenmerken van een stedelijke leefomgeving zal het groene netwerk worden aangepast aan de vergroeningszones.

De globale doelstelling is het behoud van de oppervlakte toegankelijke groenvoorzieningen per aantal inwoners,

ondanks de verdichting van de woonfunctie van de komende jaren die noodzakelijk is om de bevolkingsgroei op te vangen. Maar de strategieën moeten aangepast worden aan de specifieke kenmerken van de stedelijke omgeving, waarbij zowel het kwantitatieve behoud als de kwalitatieve verbetering van de vergroening beoogd wordt.

In de wijken van het centrum en de eerste kroon, waar het gebrek aan groen het grootst is, blijft de aanleg van nieuwe groenvoorzieningen een belangrijke doelstelling.

In de tweede kroon is het groenaanbod over het algemeen bevredigend. Het komt er dus op aan deze kwaliteit te behouden in de wetenschap dat de bebouwing moet verdichten, waardoor de vraag naar groen zal toenemen.

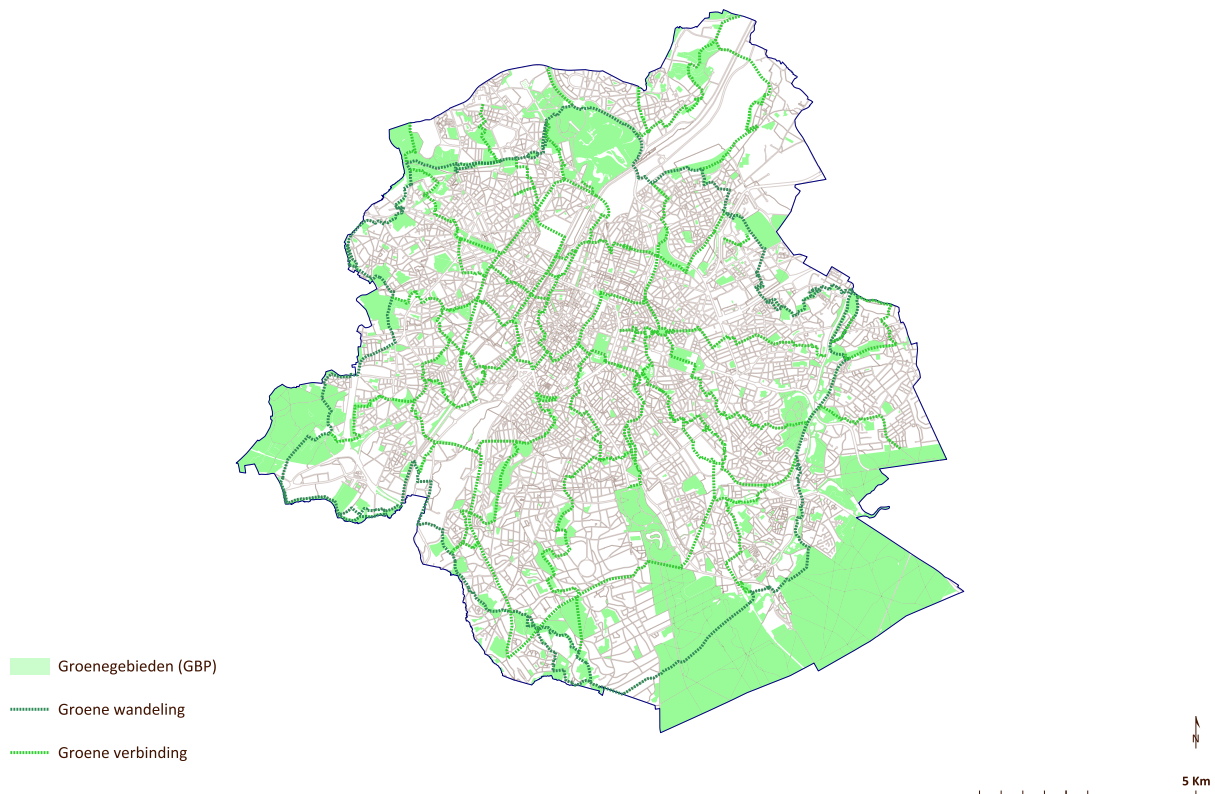
Het Gewest zal moeten:

- **Nieuwe groenvoorzieningen creëren in wijken met tekorten** door te steunen op stadsprojecten in strategische gebieden, meer bepaald nieuwe openbare parken waaronder een park van 10 ha op Thurn & Taxis en op lijn 28 binnen een netwerk van parken van 20 ha, de Pèchèretuin bij het Rijksadministratief Centrum, een stadspark op de Reyerssite, een recreatieve groenvoorziening op Beco West, parken en plantsoenen bij de Ni-noofsepoort, Josaphat, het Weststation, de voormalige NAVO-site of op termijn het Mabru-terrein.
- **De verschillende functies optimaliseren:** Het groene netwerk wil de verschillende functies optimaliseren en zo goed mogelijk integreren in een gegeven zone, in verhoudingen die afhangen van de stedelijke context en de lokale behoeften. Gezien de vele voordelen van groenvoorzieningen voor het leefmilieu (regeling van de water-, koolstof- en temperatuurcyclus, verbetering van de luchtkwaliteit, bescherming van het grondwater, bescherming van de bodem), voor de maatschappij (recreatie, sociale cohesie, welzijn)

en voor de culturele, esthetische en economische aspecten, moeten ze worden gezien als een volwaardige stedelijke voorziening;

- **De integratie van het groene netwerk in de stedelijke ruimte verbeteren en aanvullen:** Groenvoorzieningen staan niet los van de stedelijke context. Ze zijn verbonden met elementen die geen groenvoorzieningen in strikte zin zijn, maar die aanvullend en ondersteunend zijn, bijvoorbeeld binnenplaatsen van bouwblokken, spoorlijnen, het weggennet of restruimte, ...;
- **De verbindingen van het groene netwerk verbeteren:** Een basisprincipe van het groene netwerk is het zoeken en creëren van continuïteit tussen groenvoorzieningen zodat ze zo goed mogelijk samenkomen in een netwerk. Het belang van deze continuïteit is de wederzijdse versterking van de diensten die de specifieke groenvoorzieningen bieden. Op deze manier optimaliseren we het aanbod van wandelingen en zachte mobiliteit, bevorderen we de biodiversiteit en geven we het gewest structuur, coherentie en leesbaarheid. Daarom moeten de verbindingen tussen de groenvoorzieningen worden verbeterd door de groenvoorzieningen van verbindingswegen en gebouwen te benutten als bindende elementen.

Groen netwerk



Het blauwe netwerk

Dit netwerk bestaat uit de verbindingen van het oppervlaktewater zoals rivieren, vijvers en vochtige gebieden. Het heeft in de eerste plaats een hydraulische functie aangezien het ervoor zorgt dat het water in het Gewest kan wegvloeien. Ook de ecologische functie van dit netwerk is aanzienlijk en moet worden hersteld. Het blauwe netwerk moet ook de sociale, landschappelijke en recreatieve functies van rivieren, vijvers en vochtige gebieden benutten en de ecologische rijkdom van deze milieus ontwikkelen.

Daarnaast moet het helpen om overstromingen te bestrijden. Meerdere waterlopen, zoals de Geleytsbeek, de Watermaalbeek of de Molenbeek, worden op een groot aantal plaatsen onderbroken.

De versterking van het blauwe netwerk betekent dus dat deze stukken opnieuw worden verbonden, zodat de waterlopen kunnen doorlopen en kunnen uitlopen in de Zenne. Daarnaast kan de rol van groenvoorzieningen in het waterbeheer en de strijd tegen de verharding van de bodem (maatregelen voor een natuurlijke retentie van het water: infiltratie, opslag en vertraging van de afvloeiing) worden geoptimaliseerd door opvangbekkens (bij voorkeur

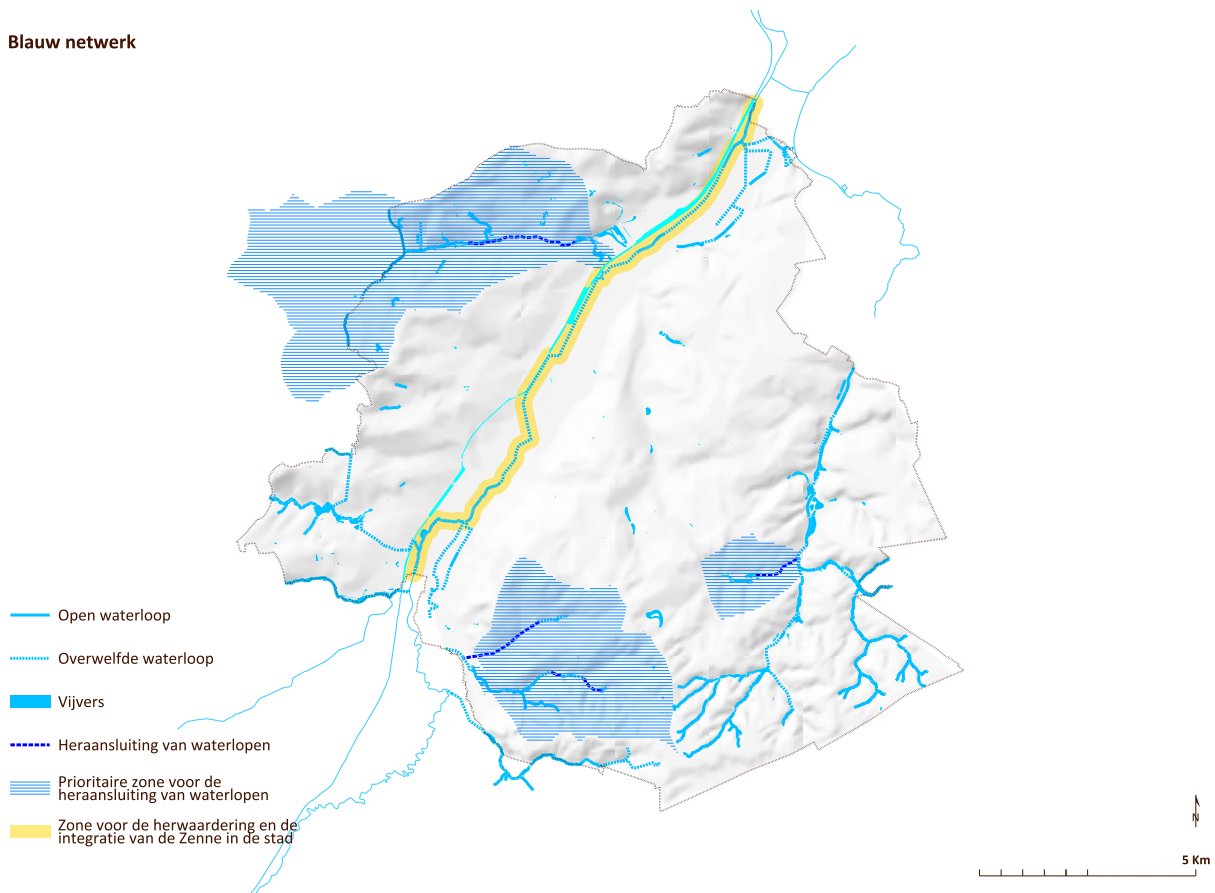
in de open lucht), infiltratiebekkens of natuurlijke overstromingsgebieden aan te leggen.

Groenvoorzieningen dragen vele functies (zelfzuivering van diverse vervuilingvormen, ondersteuning van de biodiversiteit, vermindering van de effecten van hitte-eilanden, bijdrage aan recreatie en ontspanning van bewoners) en moeten dus beschermd en benut worden.

Het blauwe netwerk moet ook bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater door het zelfzuiverend vermogen, de lokale afvoer van regen- en afvloeingswater en de temperatuurregeling te ondersteunen. Deze doelstelling moet gepaard gaan met een doeltreffend beleid om de waterkwaliteit te beheren (beheersing van vervuilende uitstoot, strijd tegen eutrofiëring).

Het "Regennet" zoals het in het Waterbeheerplan (WBP) is gedefinieerd als component van het blauwe netwerk dat het bestaande hydrografische netwerk voorafgaat, omvat inrichtingen die bijdragen tot het herstel van de natuurlijke watercyclus. De nieuwe stadsrivieren bieden een aantal mogelijkheden in die zin.

Blauw netwerk





De strategische netwerken versterken

Het groene netwerk is geassocieerd met strategische netwerken die samen een stedelijk landschap creëren dat identiteit geeft aan het gewest en een culturele en patriomoniale verankerung aan de bewoners.

Elk netwerk heeft zijn eigen domein en zijn eigen specifieke kenmerk: het blauwe netwerk, het ecologische netwerk, het socio-recreatieve netwerk en het speelnetwerk. Geografisch en functioneel overlappen deze netwerken elkaar grotendeels. Een groenvoorziening kan deel uitmaken van verschillende netwerken die in synergie zijn. Het is echter ook mogelijk dat de strategische netwerken met elkaar in concurrentie zijn. In dat geval moet het juiste evenwicht gezocht worden.

HET SOCIO-RECREATIEVE EN HET SPEELNETWERK

Dit netwerk is bedoeld om te voorzien in een brede waaier sociale en recreatieve functies (wandelen of joggen,

sociale contacten, recreatie, ontspanning). Het aanbod moet uitgebreid worden, zodat iedere inwoner beschikt over een kwaliteitsvolle groenvoorziening bij zijn woonplaats. Naast het creëren van nieuwe ruimte, zal het sociaal-recreatieve netwerk ook worden benut om bestaande ruimtes te benutten.

Er is een specifieke strategie voor de speelfunctie, omdat die belangrijk is en enkele bijzondere kenmerken heeft. Het speelnetwerk is bedoeld om de speelfuncties in de openbare ruimte, vooral in een dichtbebouwde omgeving, uit te breiden, in evenwicht te brengen en dynamiek te geven om beter te beantwoorden aan de vraag van een groeiend jong publiek.

Er zijn ook voorzieningen op gewestelijke schaal gepland. Bijzondere aandacht gaat uit naar de goede integratie in het landschap en naar de ludieke mogelijkheden die zij onrechtstreeks kunnen bieden (bv. een grasveld voor balspelen).

HET ECOLOGISCH NETWERK

Dit Brusselse ecologische netwerk vormt een coherent geheel van natuurlijke, seminatuurlijke en kunstmatige elementen van het gewestelijk grondgebied die in stand gehouden, beheerd en/of hersteld moeten worden. Zo kan men bijdragen tot de instandhouding van de soorten en natuurlijke habitats van communautair en gewestelijk belang of tot het herstel ervan in een gunstige staat van instandhouding. Het Brusselse ecologische netwerk is samengesteld uit centrale, ontwikkelings- en verbindingengebieden en omvat met name de natuurreserveaten, de bosreserveaten en het deel van het Natura 2000-netwerk dat op het gewestelijke grondgebied ligt. Ook omvat het

de gebieden met een hoge biologische waarde in de zin van het GBP en de punctuele en lineaire elementen van het stedelijke of landelijke landschap die te klein zijn om een centraal, ontwikkelings- of verbindingengebied te vormen maar voldoende groot om bij te dragen tot het behoud, de dispersie of de migratie van de soorten, met name tussen de centrale gebieden. Het groene en het blauwe netwerk dragen bij tot de vorming van het Brusselse ecologische netwerk. Dit laatste is verbonden met de bestaande centrale, ontwikkelings- en verbindingengebieden in de buurgewesten zodat ze een coherent geheel vormen.

De biodiversiteit beschermen

De aanwezigheid van veel gevarieerde al dan niet inheemse soorten in een gebied is gunstig (evenwicht tussen de soorten, betere weerstand tegen ziekten) en getuigt van een kwaliteitsvolle leefomgeving. Het beleid van het Gewest pleit via het GPDO voor een beleid dat de biodiversiteitsreserves van natuurlijke elementen beschermt, vernippering bestrijdt en de connectiviteit versterkt.

GEBIEDEN TER BESCHERMING EN HERWAARDERING VAN SEMINATUURLIJKE LANDSCHAPPEN

Seminatuurlijke landschappen zijn van groot strategisch belang en hebben een grote erfgoedkundige, sociale en ecologische waarde. Momenteel zien we een verdichting van de huisvesting in hun onmiddellijke omgeving, waardoor het gebruik door de bewoners toeneemt. Daarom is het belangrijk om deze landschappen op een gepaste, respectvolle en adequate manier te beheren, zodat de

intrinsieke eigenschappen worden verbeterd en de druk van een groeiend aantal bezoekers houdbaar blijft.

GEBIEDEN TER VERSTERKING VAN DE CONNECTIVITEIT VAN HET ECOLOGISCH NETWERK

De werking van het ecologisch netwerk en de plaats voor de biodiversiteit worden momenteel beperkt door allerlei onderbrekingen en barrières tussen sites en het gebrek aan groene corridors en verbindingzones. Ecologische corridors moeten worden aangelegd of versterkt, met name tussen Natura 2000-sites. Die kunnen gebruikmaken van bestaande infrastructuur, zoals openbare parken en de Groene Wandeling, het blauwe netwerk, de private groenvoorzieningen in woonwijken en binnenplaatsen van bouwblokken, de braakliggende terreinen en groenvoorzieningen bij wegen en andere transportinfrastructuur.

Open ruimten versterken op grootstedelijke schaal

Een grootstedelijke ontwikkeling van kwaliteit is onlosmakelijk verbonden met een actief landschappelijke beleid dat gericht is op de instandhouding en de versterking van grote open ruimten. Het gaat vooral om ruimten die zijn bestemd als groene ruimte. Zeker in een metropool met een bevolkingsgroei zoals Brussel, met de implicaties voor de productie van woningen, voorzieningen

en diensten, is de uitdaging van het landschap duidelijk en urgent.

In het Brussels Gewest definieert en bepaalt vooral het beleid inzake het groene netwerk welke van deze structuren moeten worden behouden of ontwikkeld (nieuwe en bestaande groene ruimten, groene verbindingen, ...). De kaart van de open ruimten van het grootstedelijke



gebied toont echter de voortdurende aantasting van de open ruimte die steeds meer wordt versplinterd door de stedelijke ontwikkelingen (infrastructuren, vastgoedontwikkelingen, bedrijventerreinen).

Om een duurzame ontwikkeling van het grootstedelijk gebied mogelijk te maken, is de consolidatie van een doorlopend netwerk van open ruimten tussen de stad en de rand noodzakelijk. Dat netwerk bestaat in de eerste plaats uit beschermde groene ruimten (bossen, parken, Natura 2000-gebieden en natuurreservaten) en landbouwgebieden. Ook andere terreinen worden echter geassocieerd met open ruimte: waterlopen en hun valleien, groene corridors naast grote vervoersinfrastructuren, sportvelden en begraafplaatsen, zelfs braakliggende gronden of brownfields die moeten worden herontwikkeld. De open ruimten moeten worden bevestigd als multifunctionele plaatsen die van nut zijn voor de stad: ontspanningsplaatsen (welzijn en gezondheid), landbouwproductie (bij voorkeur gericht op consumptie in de stad, zie gewestelijke Good Food-strategie), plaatsen voor biodiversiteit, waterbeheer en klimaatregeling (ecosysteemdiensten). Op die manier vormen deze plaatsen een belangrijk geheel voor het evenwicht van het stedelijke metabolisme (van de stad en de rand).

Deze open ruimten mogen, zoals in de traditionele planning, niet meer worden beschouwd als 'onbebouwde ruimten' die in feite rest- of wachtruimten zijn. Naast hun intrinsieke waarde zijn de open ruimten van kapitaal belang voor de levenskwaliteit in de nabijgelegen stedelijke ruimte. De te consolideren open ruimten moeten worden gezien als aders waarrond de stedelijke groei duurzaam kan worden georganiseerd. Ze zijn dus structurerend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de grootstad en zorgen ervoor dat een zekere verhoging van de dichtheid van bewoners en activiteiten verenigbaar is met een aangename leefomgeving. Bovendien kunnen ze ook grote mogelijkheden inhouden voor de ontwikkeling van een performant netwerk van actieve mobiliteit dat is gelinkt aan de natuur, de landbouw en het landschap. Tegelijk zal de connectiviteit van het ecologische netwerk worden verbeterd met een positieve impact op de biodiversiteit.

Vandaag wordt 252 ha officieel (want geregistreerd in het geïntegreerd beheers- en controlesysteem in het kader van de rechtstreekse steun aan het gemeenschappelijke landbouwbeleid op Europees niveau) gebruikt als landbouwgrond door professionele telers, goed voor 1,5 % van de totale oppervlakte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Van deze aangegeven 252 ha zijn er 118 in het GBP ingeschreven als landbouwgebied.

De Good Food-strategie stelt zich tot doel om de bestaande landbouwgrond te behouden en deze oppervlakte bestemd voor voedselproductie te verhogen. Voorschrift 1 van de Good Food-strategie voorziet in de goedkeuring van een nieuw juridisch-administratief kader dat de toegang tot productieplaatsen, bovengronds en in volle aarde, vergemakkelijkt en landbouwgronden reserveert. In die context werd in 2017 een juridische en stedenbouwkundige studie ondernomen met het doel de mogelijkheden voor een aanpassing van de wetgeving te onderzoeken die de ontwikkeling en instandhouding van de stadslandbouw op het gewestelijke grondgebied zouden bevorderen. De formules die in het kader van deze studie werden voorgesteld zullen worden geanalyseerd en in aanmerking worden genomen bij de wijziging van de stedenbouwkundige reglementaire kaders en bij de bestemmingswijzigingen met het doel om de stadslandbouw in Brussel te ontwikkelen.

Voor een ambitieuze duurzame ontwikkeling van het grootstedelijk gebied is de concrete ontwikkeling van een continu netwerk van open ruimtes tussen het gewest en de rand onontbeerlijk. De studie 'Metropolitan Landscapes', een coproductie met het Vlaams Gewest, schetst de structurele mogelijkheden van de open ruimtes op grootstedelijke schaal als een kader voor de stedenbouwkundige ontwikkelingen.

De studie definieert het 'exemplarische landschap' van Brussel aan de hand van vier ecologische systemen: de vallei van infrastructuur (het kanaal), het bebouwde landschap (vooral de verkeersaders en parken die onder Leopold III zijn aangelegd), het systeem van parken en het natte landschap (aan waterwegen).

Deze lezing van het landschap maakt het mogelijk een oordeel te vormen over het gehele gebied en te bepalen welke landschapselementen behouden, versterkt of niet te behouden moeten worden.

Daarnaast formuleert de studie drie criteria waaraan de Brusselse landschappen dienen te voldoen om metropolitaan genoemd te worden: toegankelijkheid, naburige programma's en systeemwaarde.

Deze criteria kunnen worden gebruikt om de grote landschapsgehelen te activeren en in te zetten voor de metropool door ze toegankelijk te maken, te programmeren en hun systeemwaarde te vergroten op metropolitaan niveau.

Deze definitie maakt het mogelijk om de contouren van een geheel van fragmenten af te bakenen, die potentiële Metropolitan Landscapes vormen. Elke van deze fragmenten is zowel landschappelijk als stedelijk, bevindt zich op het kruispunt van verschillende systemen en is vaak grensoverschrijdend. Ze lijken allemaal vormloos, of om nauwkeuriger te zijn, hun complexe vorm is de uitkomst van verschillende invloeden: geografisch, stedelijk, programmatisch, enz.

Deze Metropolitan Landscapes zouden in staat moeten zijn om:

- de impact van fysieke en administratieve grenzen te milderen door te helpen bij het formuleren van een gemeenschappelijk beleid in grensoverschrijdende gebieden;
- een sociale en programmatische mix te genereren en bestemmingen te worden voor een breed publiek;
- evenwichtige ecosystemen voort te brengen, die het mogelijk maken om de biodiversiteit te handhaven, risico's te absorberen en bij te dragen aan een verbetering van de waterhuishouding op metropolitaan niveau;
- de Brusselse bevolkingsgroei te ondersteunen door richting te geven aan de verdichting en recreatiegebieden aan te bieden;
- de veelheid en verscheidenheid van de metropool te weerspiegelen en als plaats van samenkomst te dienen voor metropolitane evenementen.

De bevolkingsgroei zal onvermijdelijk leiden tot een stijging van de vastgoeddruk in het hele grootstedelijke

gebied. In dat kader is de inrichting van een netwerk van open ruimtes zinvol. In plaats van de open ruimtes volgens de traditionele planning te beschouwen als 'onbebouwde ruimtes', wat betekent dat ze restruimtes of een ruimtes in afwachting van bebouwing zijn, moeten ze worden omgevormd tot landschapsparken van grootstedelijk niveau. Ze verstrekken groen, voeding, biodiversiteit, lucht, water, rust en zijn een essentieel element voor een evenwichtig stedelijk metabolisme. Deze territoriale structuur maakt het mogelijk om een bepaalde dichtheid te beheersen, die compatibel is met een aangename leefomgeving en biedt tegelijk veel mogelijkheden voor de ontwikkeling van een krachtig netwerk voor actieve mobiliteit, dat aansluit op de natuur, de landbouw en het landschap.

Open ruimtes die al feitelijk bestaan en die geen groenvoorziening vormen in de strikte betekenis van het woord, zoals begraafplaatsen en sportterreinen, kunnen worden geïntegreerd in een beleid om deze structureren te groeperen en te versterken.

Daarom identificeert het Gewest een reeks van prioritaire gebieden voor de consolidatie van de intergewestelijke open ruimten: het betreft structurerende open ruimten, belangrijke onderdelen van het groene en het blauwe netwerk.

Daarnaast bepaalt het een aantal onderwerpen waarvoor gewestelijke samenwerking vereist is, namelijk:

- het maximale behoud van het natuurlijke karakter en de aaneensluiting van ecologische netwerken,
- voorrang voor openbare functies of functies die toegankelijk zijn voor het publiek,
- behoud van functionele open ruimtes voor recreatie en actieve verplaatsingsmodi.

Ook de realisatie van meerdere structurele openbare ruimtes wordt voorgesteld op het gewestelijk grondgebied. Een aantal daarvan heeft een grootstedelijke schaal: het kanaal, lineaire parken, in- en uitgaande snelwegen die worden omgevormd tot parkways.

STRATEGIE 6

Het natuurlijke erfgoed in het Gewest beschermen en verbeteren

De doelstelling om de broeikasemissie met 30 procent te verlagen tegen 2025 (ten opzichte van de uitstoot in 1990) getuigt van de ambitie van het Gewest om te behoren tot de wereldtop van steden op het vlak van milieubeleid en meer in het algemeen duurzame ontwikkeling. Deze doelstelling vereist dat er nog meer rekening wordt gehouden met milieuthema's op alle beleidsdomeinen van het gebied.

Al jarenlang ontplooit het Gewest een groot aantal acties om de specifieke ecologische uitdagingen van een modern stadsgewest aan te gaan.

Door die geleverde inspanningen genieten de Brusselaars nu van milieuverordeningen en grote overheidsinvesteringen die zorgen voor een betere bescherming van het milieu, een betere levenskwaliteit en een beter beheer van de hulpbronnen.

Uit een vergelijking van steden blijkt dat Brussel zeer goede resultaten behaalt. Bij de 'Green Capital Award' behoorde Brussel in de editie van 2015 tot de vier eerste finalisten.

Het Gewest moet nu anticiperen op de toekomstige economische, sociale en ecologische evoluties. De milieu-

doelstellingen van het Gewest steunen op drie pijlers:

- De eerste pijler beoogt de gelijke toegang tot goederen die in de eerste levensbehoeften voorzien door rechtvaardigheid te garanderen bij de toegang tot water, energie, open ruimte en voeding van goede kwaliteit.
- De tweede pijler beoogt het behoud van de biodiversiteit, van culturele en landschappelijke rijkdommen, als factor voor de verbetering van de volksgezondheid en het welzijn van de burgers, maar ook als bron van werkgelegenheid en economische ontwikkeling. Dit moet worden ingepast in de versterking van het natuurlijke landschap en van de netwerken die het Gewest elders ontwikkelt.
- De derde pijler beoogt de beheersing van de vraag naar natuurlijke hulpbronnen en energie, de productie van afval en afvalwater vanuit het idee van het stedelijke metabolisme. Er moet ook meer plaats komen voor hernieuwbare energie, spontane natuur, door-dringbare oppervlakten, consumptie in korte circuits, circulaire economie en hergebruik en recycling.

De tools die deze strategie ondersteunen, liggen in de lijn van deze drie pijlers.

Milieugericht waterbeheer verbeteren

Water is een gemeenschappelijk goed, waarvan de toegang gegarandeerd moet zijn voor alle Brusselaars. Daarom neemt het Gewest de hele watercyclus (winning, distributie, afvoer en zuivering) in openbaar beheer.

Als grondstof is water uiterst afhankelijk van het territoriale beheer van de bevoorrading van drinkwater, de verwerking van afvalwater en overstromingen.

De grote investeringen die de komende jaren nodig zijn voor een duurzaam waterbeheer (renovatie van riolering, bouw van stormbekkens om te strijden tegen overstromingen, betere zuivering) dreigen te leiden tot een prijsverhoging. Het Gewest heeft de ambitie om de waterprijs te beheer-

sen. Daartoe zal het Gewest toezien op de onderdelen van de waterprijs op basis waarvan de beheersing mogelijk is en instrumenten ontwikkelen voor de controle, een redelijke planning van de werken en een verbetering van het waterbeheer op perceelniveau. Daarnaast werd een onafhankelijk orgaan voor de controle van de waterprijs gecreëerd. De opdracht van Brugel, de Brusselse regulator van gas en elektriciteit, werd hiertoe uitgebreid.

Het Gewest heeft al aanzienlijke middelen uitgetrokken voor de strijd tegen overstromingen door de realisatie van openbare werken zoals stormbekkens en collectoren. Deze bouwwerken volstaan op zich niet om een antwoord te bie-



den op de problematiek van de overstromingen. Om structurele, preventieve en complementaire oplossingen te identificeren, keurde het Gewest het "Waterbeheerplan" goed dat ook een "Overstromingsrisicobeheerplan" omvat.

WATERBRONNEN BESCHERMEN EN DUURZAAM WATERBEHEER PROMOTEN

Het drinkwater dat in Brussel wordt verdeeld is afkomstig van 26 grote sites die voornamelijk buiten het Brussels Gewest liggen. Minder dan 3 procent van het water dat nodig is voor de behoeften van het gewest wordt lokaal geproduceerd. Dankzij de controle van de waterkwaliteit, de bescherming van de waterwinning en de afschaffing van loodleidingen is het drinkwater in Brussel een van de beste in Europa en als een van de weinige volledig beheerd door de overheid.

De invoering van een progressieve en solidaire tarifiering van het water heeft het verbruik per inwoner met 18 procent doen dalen sinds 2002 (2 procent per jaar) en de toegang tot water voor iedereen gegarandeerd. Aan het begin van de decennium, overschreed het totale waterverbruik in het Brussels Gewest de kaap van 68 miljoen m³. Vandaag wordt per dag en per inwoner 99 liter

leidingwater verbruikt voor de huishoudelijke behoeften (dat is minder dan het Europese gemiddelde van 105 liter per inwoner)..

Het Gewest doet de volgende aanbevelingen om het duurzaam waterbeheer te blijven bevorderen:

- **Waterbronnen beheren:** Een duurzaam beheer van de waterbronnen impliceert kosten voor het transport en de verwerking. De kwaliteitsbewaking van de waterbronnen zal voortgezet worden met behoud van de principes van de 'solidaire tarifiering' en 'de vervuiler betaalt', daarbij rekening houdend met de verschillende koopkracht van de verbruikers. Een stimulans voor een rationeel waterverbruik is gegarandeerd.
- **Grondwaterlagen beschermen:** Het Gewest wil de kwaliteit van het grondwater globaal verbeteren. Dat kan alleen door preventief op te treden en vervuiling aan de bron te voorkomen, door het inperken of stoppen van de (herhaaldelijke of occasionele) infiltratie van vervuilende stoffen en de besmettingsrisico's door vervuilde grond.
- **Duurzaam waterverbruik promoten:** Het Gewest stimuleert een rationeel waterverbruik om niet meer water dan nodig te verbruiken en alleen gezuiverd water te gebruiken waar het nodig is (persoonlijke hygiëne, voeding).

DE MILIEUKWALITEIT VAN HET WATERWEGENNET GARANDEREN

Naast het blauwe netwerk en het ecologisch netwerk, zal het Gewest ook de milieukwaliteit van het water garanderen.

Brussel is oorspronkelijk een waterstad met een vrij dicht waterwegennetwerk van kleine waterlopen, vijvers en moerassen. In de tweede helft van de negentiende eeuw werden veel waterlopen, die in de loop der eeuwen waren veranderd in openluchtriolen, overweld om de volksgezondheid te beschermen. Geleidelijk werd het rioleringsnet uitgebouwd op basis van het natuurlijke waterwegennet.

Vandaag wordt 98 procent van het afvalwater in het Brussels Gewest verzameld en gezuiverd. In het begin van de jaren 2000 heeft Brussel het netwerk van collectoren aangevuld en twee zuiveringsstations gebouwd: Zuiveringsstation Zuid, met een capaciteit van 360.000 inwoners-equivalenten (primaire en secundaire zuivering) en Zuiveringsstation Noord, met een capaciteit van 1.100.000 inwoners-equivalenten (primaire, secundaire en tertiaire zuivering).

In afwachting van de aanpassing van zuiveringsstation Zuid werd een voorlopige tertiaire zuivering voor fosfor ingericht.

Om de kwaliteit van het waterwegennet globaal te verbeteren, beveelt het Gewest via het GPDO aan om de vervuiling aan de bron aan te pakken door vervuilende lozingen te beperken. Daarvoor moet enerzijds een hoog renovatietempo van het bestaande rioleringsnet worden aangehouden en anderzijds moet dit netwerk worden geoptimaliseerd, met name via een beter beheer van de stormbekkens en de beperking van het overlopen van het rioleringsnet in het natuurlijk milieu bij hevige regenval.

De doelstelling van het Gewest is 'water' weer te integreren als een element dat een deel van de Brusselse identiteit en cultuur bepaalt, door grootschalige projecten te ondersteunen om het water in de openbare ruimte te waarderen.

OVERSTROMINGEN BESTRIJDEN

De ontduiking van het natuurlijk waterwegennet, de technische keuze om alles via de riolering te laten lopen en de toename van de ondoorlaatbaarheid van de bodem in het gewest in de tweede helft van de twintigste eeuw zorgen voor frequente overstromingen tijdens zomerse onweersbuien. Bij hevige en intense neerslag raakt het afvalwater-net verzadigd en loopt het over, vooral in de valleien.

Om dit te verhelpen, keurde het Gewest het Regenplan goed dat later het Waterbeheersplan werd.

Een van de belangrijkste oorzaken van de vele overstromingen in het gewest is de algemene verharding van de bodem (verdubbeld in vijftig jaar tijd, van gemiddeld 27 naar 47 procent van de totale oppervlakte).

Die toename van de ondoorlaatbaarheid van de bodem wordt vooral veroorzaakt door het gebrek aan voorzieningen om de grond beter doordringbaar te maken. Het stedelijke waterbeleid moet samengaan met een meer globaal beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening en stedelijk beheer. In de mate van het mogelijke moeten die het principe hanteren van het beheer van het regenwater 'aan de bron', d.w.z. op het perceel waar de regen neervalt, ongeacht of het gaat om een privé of een openbaar perceel. Vooral infiltratie of retentie in situ via wadi's, groen- of opslagdaken, 'regentuinen' moet worden aangemoedigd. Of de afvoer van het regenwater naar hetzij het hydrografische net als zich in de buurt een waterloop bevindt, hetzij een gracht, hetzij een nieuwe stadsrivier als de configuratie van de plaats dit toelaat. De afvoer van het regen- en hemelwater naar het rioleringsnet mag pas gebeuren als het niet anders kan. Deze toepassing van de principes van het "regennet" biedt heel wat voordelen: vorming van nieuwe vochtige vluchtzones voor de biodiversiteit, vertraging van waterinfiltratie in het kader van de preventie van overstromingsrisico's, verbetering van de leefomgeving door de aanwezigheid van water, vermijding dat het rioleringsnet wordt verzadigd en de stormbekkens in werking treden, vermindering van te droge lucht in de stad (wat heilzaam is voor de gezondheid).

De verbetering van de energieprestatie van gebouwen en de continue ontwikkeling van groenvoorzieningen vormen doeltreffende actiepunten om de stad aan te passen aan de klimaatverandering. Maar een innovatief beheer van het oppervlaktewater, het grondwater en het regenwater in een stedelijk milieu moet hier ook aan bijdragen. Het concept van de 'nieuwe stadsrivieren', dat bedoeld is om het afvloeingswater op andere manieren te laten afvloeien dan via de riolering, past in dit streven naar een vernieuwend beleid door het kwalitatieve en kwantitatieve aspect van het grond- en oppervlaktewater en de biodiversiteit te laten primeren.

Daarom streeft het Gewest naar een vermindering van de ondoorlatendheid van de bodem in het gewest. De bewustmaking en medewerking van de gemeentelijke en gewestelijke autoriteiten voor stedenbouw is daarvoor essentieel.

COÖRDINATIE VAN DE WATERACTOREN

Het is essentieel om alle acties en programma's van de verschillende actoren die actief zijn in de watersector optimaal te coördineren: Hydrobru, Vivaqua, de BMWB en Leefmilieu Brussel. In deze optiek zijn Hydrobru en Vivaqua recent gefusioneerd. Een denkoefening over de rationalisering van de wateractoren op termijn zou nuttig kunnen zijn.

Coördinatie tussen deze drie actoren is nodig om de waterprijs te beheersen en de reële kostprijs van water vast te stellen.

Milieuoverlast beperken

Een milieuverantwoordestad is een compacte stad, die de rijkdommen van de planeet (water, lucht, energie, klimaat) duurzaam beschermt en beheert door de overlast op het leefmilieu te verminderen en te beperken.

LUCHTKWALITEIT

Het Gewest zal erop toezien dat de luchtkwaliteit duurzaam verbetert en de luchtvervuiling afneemt. Onvoldoende luchtkwaliteit kan ernstige gevolgen hebben voor de gezondheid van de bewoners en de bezoekers van het gewest. Het Gewest heeft zijn Lucht-Klimaat-Energieplan goedgekeurd en zal multisectorale acties opzetten (ruimtelijke ordening op basis van het principe van de buurtstad en korte afstanden, verkeersheffingen, organisatie van het werk, energiebeleid) om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De transportsector is een van de grootste bronnen van vervuiling en de grootste oorzaak van de fijnstofemissie (PM10), vooral van black-carbon (BC) en stikstofoxide (NOx). In 2014 vertegenwoordigde hij 34% van de emissies van PM10, 56% van de BC-emissies en 26% van de totale CO2-emissie van het BHG. Voor NOx neemt het transportpark meer dan 67% van de emissies in het BHG voor zijn rekening. De gebouwen waren – op dezelfde datum – goed voor 62 procent van de fijnstofuitstoot en 24 procent van de uitstoot van stikstofoxide.

Om de normen voor luchtkwaliteit te halen – of het nu gaat over de jaarlijkse concentratie van NOx of het aantal dagen waarop de drempel van 50µg/m³ van PM10 wordt overschreden – heeft het Gewest het Lucht-, Klimaat- en Energieplan goedgekeurd dat bedoeld is om de uitstoot door transport en gebouwen te verminderen.

Bovendien moet ook de intergewestelijke coördinatie worden versterkt om de doelstellingen te bereiken die in het kader van de kaderrichtlijn van de EU zijn gedefinieerd voor 2027.

Tevens moeten de doelstellingen en maatregelen die zijn genomen in het kader van het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) worden voortgezet om de economische mogelijkheden van de watersector te ontwikkelen en kwaliteitsvolle banen te creëren in de sector (ook voor laagopgeleide werknemers).

Een belangrijke maatregel van dit plan is de invoering op het hele Brusselse grondgebied van een 'lage-emissiezone', naar het voorbeeld van talloze steden in Duitsland (of andere Europese landen). Deze zone is verboden voor de meest vervuulende auto's (of deze nu Brussels zijn of van elders) en is bedoeld om de luchtkwaliteit voor alle bewoners van Brussel structureel te verbeteren.

Ook het Brussels Gewest keurde een principebeslissing goed betreffende het verbod op dieselwagens tegen uiterlijk 2030, benzinewagens in een volgende stap en de ontwikkeling op korte en middellange termijn van de alternatieve technologieën, met name deze die al beschikbaar zijn zoals elektrische, hybride voertuigen en voertuigen die op CNG rijden. Overleg met de stakeholders en met de betrokken beroepssectoren werd al georganiseerd om deze doelstellingen te bereiken.

Daarnaast zijn er al instrumenten ontwikkeld om de 'black carbon', die hoofdzakelijk afkomstig is uit de transportsector. Deze monitoring zal het mogelijk maken om de bevolking beter te informeren, om de impact van de genomen maatregelen in de transportsector beter te evalueren en zo bij te dragen aan de ambitie van het Gewest om de vervuiling van de omgevingslucht door deze vervuulende stoffen (PM<10) te beheersen.

Het Gewest zal tevens via zijn mobiliteitsbeleid de verplaatsingen met actieve modi (te voet/fiets) bevorderen, evenals het autodelen om het individuele autobezit te beperken.

Ook zal het Gewest doorgaan met het ontwikkelen en verbeteren van collectief vervoer door oplossingen te ondersteunen die geen lokale vervuulende stoffen genereren

(metro, tram, hybride en elektrische bus). Van de resterende verkeersstromen zal het Gewest de druk van het autoverkeer verminderen, de milieuvriendelijkste wagens promoten, alsook het autodelen aanmoedigen om het individuele bezit van personenwagens te beperken.

GELUIDSOVERLAST BESTRIJDEN

Het Gewest zal de geluidsoverlast verminderen. Geluidsoverlast is een omgevingshinder waar de Brusselaars het meeste last van hebben. De belangrijkste bronnen van geluidshinder hebben te maken met het verkeer, via de weg, het spoor of de lucht. De kaart van de geluidsniveaus in het Brussels Gewest laat zien dat in het noorden en het noordwesten de niveaus het hoogste zijn.

Deze vaststelling is gebaseerd op de combinatie van het geluid van vliegtuigen en een verzameling belangrijke wegen en spoorlijnen in deze buurt.

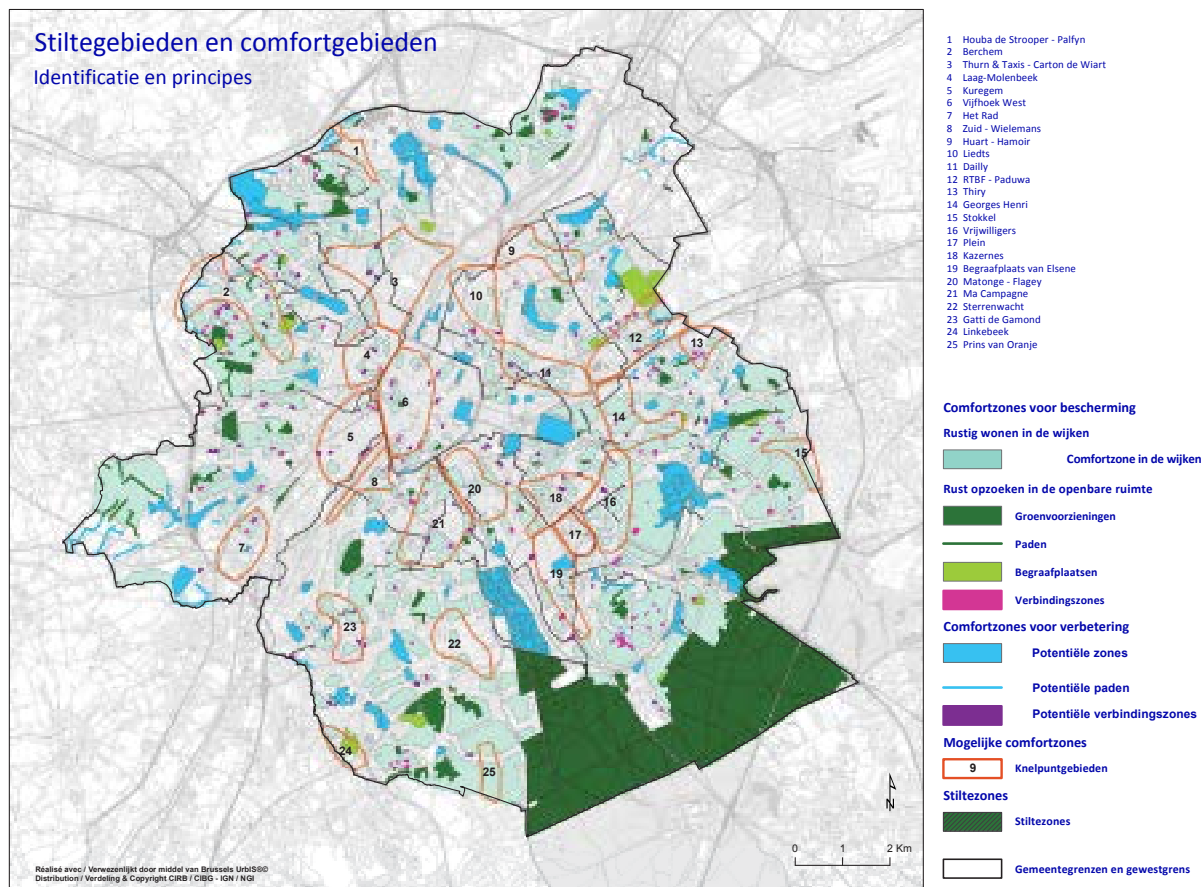
In het algemeen zijn alle grote verkeersassen een grote bron van geluidsoverlast. In de realiteit zijn de geluidsniveaus die in de verschillende wijken van de stad worden gemeten afhankelijk van de dichtheid, de verkeerssnelheid en het type voertuigen of wegdekken. Op de schaal van het gewest en over een hele dag wordt

63 procent van de Brusselse bevolking (buiten) onderworpen aan een level day evening night : Lden-niveau van hoger dan 55 dB(A) 's Nachts ondergaat 73 % van de bevolking een nachtelijk geluidsniveau (Ln) van meer dan 45 dB(A). Deze geluidsniveaus zijn de maximale grenzen die door de WHO naar voor worden geschoven als hebbende een minimale impact op de gezondheid.

Van de woningen die zijn blootgesteld aan een geluidsniveau Lden van meer dan 65 dB(A) is slechts 6% uitgerust met een stille gevel, d.w.z. een gevel die 20dB(A) minder lawaaierig is dan de meest blootgestelde gevel.

Het Gewest wil verschillende ambities nastreven. Wat de algemene overlast betreft, wil het Gewest tegen 2040 het Lden-niveau met 5 dB(A) verlagen voor alle bewoners die aan een hogere geluidsbelasting zijn blootgesteld dan die door de WHO aanbevolen. Deze doelstelling zou ervoor zorgen dat de bevolking onder het niveau van 65 dB(A) toeneemt van 85 naar 97 procent, volgens de atlas van de geluidshinder door het verkeer. Deze doelstelling is opgenomen in het Geluidsplan.

Wat de nachtelijke geluidsoverlast betreft, wil het Gewest de bevolking die is blootgesteld aan een nachtelijk Ln-niveau hoger dan de aanbevelingen van de WHO tegen 2040 verminderen.



Om dit te bereiken, blijft de strijd tegen het verkeerslawaai prioritair. Het is daarom van primair belang om alle algemene mobiliteitsbeheersingsdoelstellingen in werking te stellen en om het overvliegen van het gewest door vliegtuigen in te perken.

Om de blootstelling aan het verkeersgeluid zoveel mogelijk te beperken, zal Leefmilieu Brussel een denkoefening starten over de invoering van stedenbouwkundige voorschriften (akoestische beglazing, akoestische isolatie, zone non aedificandi ...) voor de zeer sterk blootgestelde gebieden (verkeersaders, spoorwegen, zones waar veel vliegtuigen overvliegen ...). Het resultaat daarvan zal in aanmerking worden genomen door de verschillende betrokken besturen (Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw).

Daarnaast zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de akoestiek en het geluid in de woningen bij de verdichting van het Gewest.

De aandacht gaat uit naar het behoud van een gemengdheid en een serene cohabitatie tussen de woonplaatsen en de potentieel lawaaierige plaatsen van het gemeenschappelijk leven (scholen, vrije tijd, sport, ...) en aan de potentieel lawaaierige economische productieplaatsen.

Ook zal worden gestreefd naar rust tussen de woningen onderling en naar een voldoende akoestisch comfort om de bewoners een behoorlijke levenskwaliteit te garanderen, vooral bij de opdeling van bestaande gebouwen tot meerdere wooneenheden.

COMFORTZONES

Het Gewest wil comfort- en stiltezones creëren op zijn grondgebied. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan vermeldde al in 2002 het concept van de comfortzones, dat wil zeggen: wegen van het groene netwerk, parken, toeristische centra en andere publieke plaatsen waar preventiemaatregelen tegen geluidsoverlast door het autoverkeer worden genomen.

Het Gewest streeft daarbij naar de volgende doelstellingen:

- de leefomgeving van de Brusselaars verbeteren,
- residentiële activiteiten behouden,
- antwoord bieden op de bevolkingsgroei.

In een multicriteriastudie en een enquête bij de Brusselaars werden twee bijkomende praktijken geïdentificeerd waarmee men de rust kan opzoeken, namelijk gaan wonen in kalmere wijken van de stad of de rust opzoeken op plaatsen die voor iedereen toegankelijk zijn. In het eer-

ste geval betreft het hoofdzakelijk woongebieden met geluidsniveaus L_{den} van minder dan 55 dB(A) en weinig industriële, handels- en avondlijke activiteiten. In het tweede geval kan de gezochte rust gevonden worden op plaatsen met de volgende kenmerken:

- fysiek toegankelijk voor iedereen (geen barrières), zonder kosten;
- bodembepanteling van meer dan 50 procent;
- verblijfsfunctie gegarandeerd, onder meer door straatmeubilair;
- wandelfunctie gegarandeerd door een minimale omvang (100 meter of een hectare);
- impact van het grondverkeer akoestisch beperkt tot een geluidsniveau <55 dB(A) op 50 procent van de oppervlakte.

Er kunnen meerdere types van comfortzones worden geïdentificeerd:

- comfortzones in wijken (weinig onderhevig aan het autoverkeer, zoals zones 30 of woonzones);
- comfortzones in publieke plaatsen (groene ruimten, stadsparken, bossen, begraafplaatsen, wegen en paden doorheen landbouwgebied);
- Relaiscomfortzones (kleinere groene ruimten of hoofdzakelijk verharde ruimten zoals squares, pleinen en verkeersvrije openbare ruimten); comfortzones van regionaal belang;
- potentiële relaiscomfortzones (zelfde als hiervoor maar zonder geluidsniveau <55 dB(A) op 50% van hun oppervlakte);
- Een stiltezone, namelijk het Zoniënwoud, een bosgebied van gewestelijk belang waar op 52% van de oppervlakte het L_{den} niet meer bedraagt dan 55 dB(A) en op 35% van de oppervlakte niet meer dan 50 dB(A);
- De stiltegevels (op de binnenterreinen van bouwblokken).

Op basis van een eerste selectie zal het Gewest een lijst opstellen van de preventieve maatregelen die ingevoerd moeten worden in deze zones om een geluidsniveau van lager dan 50 dB(A) te houden.

Naast deze zones die moeten worden beschermd of verbeterd zal het Gewest ook nieuwe comfortzones inrichten in gebieden waar daar vandaag een tekort aan heerst. De ontwikkeling van verkeersluwe zones, waar de gemotoriseerde verplaatsingen worden beperkt qua aantal en rijsnelheid en waar wandelen en fietsen worden bevoorrecht, beantwoordt aan de doelstellingen die het Gewest nastreeft in een optiek van buurtstad en stad van de korte afstanden.

ELEKTROMAGNETISCHE STRALINGEN

Het Gewest wil eveneens de risico's als gevolg van elektromagnetische stralingen beperken door toe te zien op een beter evenwicht tussen enerzijds het voorzorgsprincipe voor de bescherming van de gezondheid, het welzijn en de leefomgeving en anderzijds de ontwikkeling van krachtige en toegankelijke telecommunicatienetwerken die de economische activiteiten van het gewest garanderen en een Smart City maken van het gewest (nieuwe netwerken zoals het 'internet der dingen', 5G, enz.). De gezondheidseffecten van deze technologieën en van

zendmasten zal jaarlijks worden geëvalueerd door een comité van experts om enerzijds een voldoende bescherming van de gezondheid te garanderen en anderzijds om over de ontwikkeling van telecomnetwerken (nieuwe technologieën, bereikbaarheid, enz.) te waken. Er zal een analyse en een opvolging van het rapport van dit comité van experts worden voorzien door het Gewest om de toepassing van deze principes en hun onderlinge evenwicht te garanderen.

De bodem beschermen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gekenmerkt door een belangrijk industrieel verleden. De bodem en het grondwater van het Gewest waren in de loop der eeuwen onderhevig aan tal van vervuilingen.

De inventaris van de bodemtoestand bevat niet minder dan 14.459 vervuilde of vermoedelijk vervuilde terreinen, dat is ongeveer 3.050 ha (18,9% van de oppervlakte van het Gewest). Deze inventaris moet dagelijks worden bijgewerkt naargelang er incidenten worden gesignaleerd, activiteiten worden gestart of stopgezet en studies en werken worden gerealiseerd. Ongeveer 1600 ha werd al onderzocht. 460 ha daarvan werd behandeld en herbestemd als woongebied, economisch gebied, recreatiegebied of infrastructuur van algemeen belang (crèches, scholen, ziekenhuizen, enz.).

De nood aan gesaneerde of risicovrije terreinen wordt steeds urgenter, vooral in antwoord op de groei van de bevolking en de economie, terwijl tegelijkertijd de grondreserve afneemt.

Zonder in te boeten op de levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars, moet de voortzetting van de acties voor het beheer en de sanering van vervuilde gronden, zoals voorzien in de ordonnantie van 2009, worden geleid door een pragmatische visie en moet rekening worden gehouden met de socio-economische realiteit in het Gewest.

Er zijn al wettelijke en reglementaire herzieningen geweest om de administratieve lasten van houders van een verplichting tot het beheer van vervuilde gronden saneringsverplichting te verminderen: wijziging van de lijst van risicovolle activiteiten, uitsluiting van aktes met een familiaal karakter (erfenis, schenking) en integratie van het begrip Ondernemingsgebied in een Stedelijke Omgeving (OGSO) in het besluit dat de interventie- en sanering-

snormen vastlegt, wijziging van de erkennings- en registratievoorwaarden van experts en ondernemers om een commissie op te richten voor de opvolging van de diensten die worden verleend in deze beide sectoren en ten slotte verbetering van de regels betreffende de bodemattesten.

Nog andere wettelijke wijzigingen werden doorgevoerd, via de herziening van de ordonnantie van 5 maart 2009, om de procedures voor bodemvervuiling te vereenvoudigen of te versnellen en om onschuldige eigenaars van vervuilde terreinen te kunnen ondersteunen.

Zo zal het Gewest – door een gewestelijk fonds voor de sanering van weesvervuiling en een systeem voor overheidsinterventies te creëren – de volledige kosten voor het onderzoek naar de staat van de bodem op zich nemen, wanneer dit leidt tot de vaststelling van de afwezigheid van vervuiling of het bestaan van een weesvervuiling; en indien mogelijk de volledige kosten voor de saneringswerken voor alle weesvervuilingen, zodat de grond herbenut kan worden voor de ontwikkeling van een duurzame stad. Bovendien wil het Gewest één of meer sectorale fondsen oprichten die zullen helpen bij de sanering van de bodems van de meest vervuilende activiteiten zoals stookolietanks, chemische textielreiniging en werkplaatsen voor voertuigenonderhoud.

Omdat de problematiek van de vervuilde bodems een bijzonder technische aangelegenheid is, zal het Gewest tal van informatica-instrumenten invoeren om de bijwerking van de inventaris van de bodemtoestand en het beheer van de vergunningen te vergemakkelijken, en om de indiening van de vergunningsaanvragen en de afgifte van documenten zoals bodemattesten en vrijstellingen te versnellen. Het internetplatform BRUSOIL zal evolueren naar een gewestelijk "bodemplatform" om de administra-

tieve formaliteiten te vereenvoudigen en de partners en houders van verplichtingen zo goed mogelijk te informeren. De dienst "Bodemfacilitator", opgericht in 2015, zal haar begeleidings- en communicatieactiviteiten uitbreiden om de aanvragers zo goed mogelijk te begeleiden. Ook de informatie vóór de uitvoering van de projecten en de verankering van de thematiek in de 'zeden' is een belangrijke uitdaging. Een project dat al van bij het ontwerp rekening houdt met de bodemthematiek kan immers alternatieve behandelingstechnieken aanwenden die goed zijn voor het milieu en goed voor de portefeuille van de projectontwikkelaars.

Het Gewest beschikt nog over ongeveer 1.400 ha potentieel vervuilde grond die moet worden onderzocht, waarvan ongeveer 400 ha moet worden behandeld en gesaneerd tegen 2032 om het hoofd te kunnen bieden aan de demografische en economische uitdagingen.

De energievraag beheersen en hernieuwbare energie ontwikkelen

De inspanningen op het vlak van klimaat, energie-efficiëntie en ontwikkeling van schone hernieuwbare energiebronnen kaderen in het bereiken van de doelstellingen die werden vastgesteld op lokaal, nationaal, Europees en mondiaal niveau.

Op gewestelijk niveau en op korte termijn werkt het Gewest aan de realisatie van de volgende twee doelstellingen:

- Tegen 2025 de broeikasgasemissies verminderen met 30% ten opzichte van 1990;
- Tegen 2020 het verbruik van energie uit hernieuwbare bronnen brengen op 0,073 Mtep (megaton petroleum equivalent) overeenkomstig het samenwerkingsakkoord "burden sharing" dat in 2016 werd goedgekeurd voor het bereiken van de Belgische doelstelling.

Op mondiaal niveau ten slotte schaaft het Gewest zich sinds 1 januari 2016 achter de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG: Sustainable Development Goals) van de Verenigde Naties voor 2030.

In Brussel is de huisvestingssector de grootste energieverbruiker (in 2013 ongeveer 39,4 procent van het totale





energieverbruik van het gewest, gevolgd door de tertiaire sector en de transportsector (respectievelijk 35,3 en 22,6 procent van het totale energieverbruik in het gewest). De industriële sector vertegenwoordigt 2,7 procent van het totale energieverbruik.

Hoewel het gewest een redelijk laag energieverbruik heeft ten opzichte van andere regio's in Europa, blijft het afhankelijk van externe leveranciers voor de bevoorrading van energie.

Vanwege zijn situatie en oppervlakte beschikt het Brussels Gewest over een beperkt potentieel voor energieproductie uit hernieuwbare energiebronnen. De technologische oplossingen waarop het gewest kan rekenen zijn beperkt. Het geïntegreerde Lucht-Klimaat-Energieplan (LKE-plan) identificeert zonnepanelen en biomethanisatie als mogelijkheden met een ontwikkelingspotentieel dat het gewest kan benutten om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en bij te dragen aan de strijd tegen de klimaatopwarming.

Het Gewest sluit zich aan bij de verbintenissen en doelstellingen die zijn gedefinieerd door de Europese Unie om de uitstoot van broeikasgassen met 20 procent te verminderen tegen 2020 en met minstens 40 procent ten opzichte van 1990 (in overeenstemming met de ondertekening

van de Conferentie van Burgemeesters, het Gewest gaat zelfs verder met een streven naar 30 procent vermindering tegen 2025) en om bij te dragen aan het bereiken van de globale doelstelling van het IPCC voor ontwikkelde landen, namelijk een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 80 tot 95 procent tegen 2050.

Gezien het hoge percentage energie dat Brussel importeert en het lage potentieel van het gewest om grootschalige productie-eenheden van energie te ontwikkelen, zal de strategie gevolgd worden om de inspanningen om het energieverbruik te verminderen voort te zetten en een strategie uit te werken voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie op het grondgebied van het gewest.

De huisvestingssector en de tertiaire sector zijn goed voor het grootste gedeelte van het verbruik. Daarom zal het Gewest het accent leggen op de energieprestaties van gebouwen (EPB) en een rationeel energieverbruik, naast doelstellingen om het verkeer te verminderen en het endogene potentieel van hernieuwbare energie te ontwikkelen.

Er zal prioriteit worden gegeven aan maatregelen die het energieverbruik en de energiekosten van huishoudens – vooral kansarme huishoudens – en kmo's/zko's daadwerkelijk verminderen, door voorrang te geven aan de ener-

gieprestaties van bestaande gebouwen (in kwantiteit de meerderheid) ten opzichte van de uitstekende prestaties van nieuwe gebouwen (zeer beperkte kwantiteit).

Vanwege de ambitieuze doelstellingen van het Energiepact 2050 (100% hernieuwbare energie, 100 kWh/m² gemiddeld energieverbruik voor het hele woningpark, verbod op het gebruik van fossiele brandstoffen voor verwarming, ...) zal Leefmilieu Brussel een strategie uitwerken voor de energierenovatie van bestaande gebouwen (zowel woningen als kantoren). Het Bestuur zal daarvoor samenwerken met de andere gewestelijke actoren die betrokken zijn (Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Erfgoed).

Deze strategie zal aanzienlijke middelen uitrollen om de doelstellingen van het Energiepact te bereiken. Ze omvat alle hefboomen die de energierenovatie van gebouwen kunnen bevorderen, met name:

- Evolutie van de energie-eisen met duidelijke en begrijpelijke doelstellingen voor het hele Brusselse park;
- Ontwikkeling van nieuwe financieringsvormen via toelagen en eventueel via de belasting op gebouwen;
- Sensibilisering van de bewoners (eigenaars en huurders) rond de energiekwaliteit van hun gebouw of woning en rond de toekomstige energiedoelstellingen die hun gebouw of woning zal moeten bereiken;
- Vermindering en vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten en van de procedures inzake energierenovatie ...

Sinds 2007 voert het Gewest een beleid om voorbeeldige gebouwen op energiegebied te ondersteunen aan de hand van de strategie van projectoproepen. De sneeuwbal effecten die eruit voortvloeiden tonen het belang aan van dit experiment.

Het Gewest besloot om de criteria voor deze oproep uit te breiden en heeft een projectoproep uitgeschreven (be-exemplary) waarbij begeleiding, subsidie en ondersteuning wordt gegeven aan voorbeeldige projecten die de waarden en doelstellingen van het Gewest zo veel mogelijk integreren: behoud van de hulpbronnen, sociale criteria, architecturale kwaliteit, verdichting, sociale/functionele mix, mobiliteit, benutting van de lokale werkgelegenheid en vaardigheden, benutting van het erfgoed, reconversie of gefaseerde operaties.

De toename van de productie van hernieuwbare energie is een van de '3x20' doelstellingen van het Energie- en Klimaatpakket van de EU (zie hoger). De EU heeft zich ertoe verbonden om 20 procent van zijn totale bruto energieverbruik te dekken met hernieuwbare energie in 2020 en trekt dit cijfer op naar 27 procent tegen 2030. De doelstelling van 20 procent voor 2020 is verdeeld onder de lidstaten; België heeft een doelstelling van 13 procent gekregen. Zoals bekend, is deze doelstellingen verdeeld tussen de entiteiten door het politieke akkoord van 5 december 2015 over de intra-Belgische burden sharing. Om zijn bijdrage te leveren aan de Belgische doelstelling moet het gewest zijn aandeel van hernieuwbare energiebronnen in het totale energieverbruik op 0,073 Mtep (miljoen ton petroleum equivalent) brengen.

Om deze doelstelling te bereiken heeft het Gewest een strategie uitgewerkt voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie. Ook werkt het aan een koolstofarme strategie tegen 2050. In het kader van de voltooiing hiervan zullen perspective.brussels en Leefmilieu Brussel samenwerken om de concrete uit te voeren subdoelstellingen te bepalen.

Afval duurzaam beheren

Het Brusselse economische systeem verbruikt rechtstreeks (via territoriale productie en verbruik) en onrechtstreeks (via import) aanzienlijke hoeveelheden hulpbronnen stroomopwaarts en produceert grote hoeveelheden afval stroomafwaarts. De afvalproductie door het Gewest wordt geraamd op ongeveer 1,7 miljoen ton per jaar, waaronder huishoudelijk afval, daarmee gelijkgesteld afval (kleine ondernemingen, kleine handelszaken en kantoren), bedrijfsafval (middelgrote en grote bedrijven, behalve uit de bouwsector), bouw- en sloopafval en ander afval (zuiveringslib, baggerslib, wegenslib enz.). Tot deze afvalstof-

fen behoren gevaarlijk afval zoals chemische, verzorgings- en farmaceutische producten, elektrische en elektronische apparaten, batterijen en accu's, minerale oliën, enz.

Al die afvalstoffen zijn onderworpen aan verschillende verplichtingen en inzamelings-, sorteer- en behandelingsprocedures overeenkomstig de ordonnantie van 14 juni 2012 en Brudalex - een wetboek met de belangrijkste bepalingen inzake afval uit de gewestelijke wetgeving, uitgegeven begin 2017. Een van die verplichtingen is dat de naleving van het principe van de schaal van Lansink

die stelt dat men steeds moet trachten om de hiërarchie van de behandeling te respecteren: 1. Preventie en reparatie, 2. Voorbereiding op hergebruik, 3. Recyclage, 4. Energieverbetering, 5. Verbranding en 6. Storten.

De sector van het grondstoffen- en afvalbeheer is een cruciale sector voor de ontwikkeling van een circulaire economie die nog een interessante marge biedt voor vooruitgang via veralgemening van preventie, uitbreiding van het inzamelen, sorteren en verwerken tot nieuwe stromen (bioafval, bepaalde soorten grof huisvuil, enz.) en optimalisering van de bestaande fracties (PMD, papier/karton, glas, metalen, enz.).

De afvalsector is samengesteld uit overheidsactoren (Net Brussel, Leefmilieu Brussel en de gemeenten) en privéactoren – van de klassieke economie (grote inzamel- en recyclagebedrijven) en de sociale economie (leden van de Federatie Grondstoffen) en stelt in Brussel enkele duizenden personen tewerk.

De verbetering van de prestaties van deze sector is een belangrijke doelstelling die het Gewest wil bereiken met het “Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie” (GPCE) en het “Grondstoffen- en afvalbeheerplan” (GABP). Van een lineair paradigma “ontginnen-verbruiken-weggooiën” wil het Gewest overschakelen op een paradigma van circulaire economie waarbij alle grondstoffenstromen zo lokaal mogelijk worden gehouden. Die verandering van paradigma wordt overigens wereldwijd uitgedragen, met name op Europees niveau via het pakket voor circulaire economie van de Europese Commissie. Beide luiken, het economische en het ecologische, van het Brusselse beleid moeten elkaar wederzijds versterken. Terwijl het GPCE erop gericht is om economische activiteit en tewerkstelling te creëren op basis van ecologische opportuniteiten, wil het GABP de ecologische voetafdruk van de Brusselse activiteit verkleinen in het domein van grondstoffen en afval en daarvoor gebruik maken van de economische opportuniteiten.

Voor afvalstoffen heeft het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie de volgende actieprioriteiten:

1. hergebruik en reparatie (AEEA (afgedankte elektrische en elektronische apparatuur), textiel),
2. nieuwe afvalstromen (bioafval, grofvuil, textiel, slib),
3. bouw- en afbraakafval,
4. een reeks transversale maatregelen (opleiding, ontwerp, R&D, wetgeving, uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, enz.).

De ontwikkeling van hergebruik en reparatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is prioritair en om verschillende redenen gerechtvaardigd:

→ Reparatie en hergebruik staan centraal in de circu-

laire economie van een stedelijk gebied en gaan de hiërarchie van het afvalbeheer vooraf;

- Reparatie en hergebruik zijn sectoren die heel wat jobs creëren voor laaggeschoolden; ze kunnen doorgaans niet worden verhuisd en opereren in korte circuits;
- Reparatie en hergebruik versterken de sociale cohesie door de burgers de mogelijkheid te bieden om weggeef-, ruil- en deelinitiatieven te ontwikkelen en de armsten makkelijk toegang te verlenen tot basisuitrustingen;
- De sector is volop in beweging zoals blijkt uit de recente en snelle ontwikkeling van repair cafés, giveboxen en andere weggeefinitiatieven.

Het GPCE voorziet ook in verschillende maatregelen die zullen worden versterkt door het toekomstige GABP om de preventie en het beheer te verbeteren van bouw- en sloopafval, bioafval, grof huisvuil, textiel, slib, enz. en om nieuwe duurzame businessmodellen te promoten (functionaliteitseconomie, deeleconomie, enz.).

Het toekomstige GABP zal ook een strategie omvatten die gericht is op het verbruik en de (zelf)productie van de huishoudens, bedrijven, verenigingen, scholen en overheden. Deze strategie legt het accent op preventie, hergebruik en reparatie door via tal van projectoproepen de vraag en het aanbod te stimuleren van duurzame goederen en diensten.

Specifieke maatregelen voor de versterking van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) en de verbetering van de kwaliteit van de Brusselse grondstoffen- en afvalstatistieken (Overzicht voor Afvalstoffen) zullen eveneens worden voorzien in het GABP.

Op het vlak van openbare netheid zal het Gewest een ambitieuze hervorming doorvoeren in de ophaling van huishoudelijk afval. Die is erop gericht om de kwaliteit van de dienstverlening aan alle Brusselaars te verbeteren door de frequentie van de ophaling van gesorteerde fracties te verhogen. Bovendien zal de organische fractie eveneens op vrijwillige basis worden opgehaald in het hele gewestelijke grondgebied.

Het bedrijfsafval wordt verwerkt volgens het principe van ‘de vervuiler betaalt’ en gaat gepaard met hetzij een forfaitaire vergoeding die een minimale dienstverlening garandeert, hetzij een ophalingscontract met een ophaler. Het Gewest zal de samenwerking met de sectorale actoren aanmoedigen om te garanderen dat goed afvalbeheer behoorlijk zal worden gepromoot in de bedrijven.

Het is ook de bedoeling om in te spelen op de consumptiegewoonten en recyclage te bevorderen door een betere toegang tot de infrastructuur die deze mogelijk maakt



en een verbetering van de technieken.

Het afval dat wordt geproduceerd om hergebruik te bevorderen door directe toegang tot nieuwe grondstoffen te bieden aan gespecialiseerde spelers, die recyclage bevordert en die storting of verbranding maximaal vermijdt.

Het beleid van het Gewest moet bovendien passen in een perspectief op lange termijn dat de autonomie ten opzichte van externe hulpbronnen vergroot.

Ten opzichte van dit beleid vertegenwoordigt de afvalsector ook een economische opportuniteit in termen van publieke en private werkgelegenheid en in termen van socio-professionele inschakeling.

De doelstellingen zijn enerzijds een globale vermindering met 10 procent van het niet-huishoudelijk afval tegen 2020 en anderzijds een hoeveelheid van 50 procent gemeentelijk afval dat wordt gerecycleerd tegen 2020 (conform de Europese doelstelling).

Daarom is besloten om een onafhankelijk bureau onderzoek te laten doen, onder meer op basis van bestaande documenten, naar de opportuniteiten voor de economie, de maatschappij, de leefomgeving, de ruimtelijke indeling, de energievoorziening, het Brusselse afvalbeheer en

de volksgezondheid om een biomethanisatie-eenheid te bouwen in het kader van de toekomstige doelstellingen voor hernieuwbare energie in 2030.

PIJLER 3

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN
VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE
STEDELIJKE ECONOMIE



INLEIDING

Als gevolg van de aanwezigheid van de Europese instellingen, de NAVO en de uitstekende verbinding met de internationale netwerken is Brussel zeer goed geplaatst als 'kleine wereldstad'.

Brussel ligt in het centrum van de vierhoek die wordt gevormd door Londen, de Randstad, het Ruhrgebied en Parijs en is dus deel van de Metropolitan European Growth Area (MEGA). Deze zone heeft zeer goede internationale verbindingen, zowel door fysieke netwerken (in het centrum van de luchtvaarthubs en als HST-knooppunt) als door de wereldwijde digitale netwerken.

De vier **belangrijkste sectoren** van de grootstedelijke economie zijn:

- **de besluitvormings- en controlefuncties**,
zoals de hoofdzetels van ondernemingen, nationale en internationale autoriteiten, en het hele netwerk van activiteiten eromheen op het gebied van financiën, boekhouding, juridische diensten, marketing, ...;
- **de culturele en creatieve sectoren**, zoals mode, design, reclame, kunst en digitale en gedrukte media;

→ **het toerisme**, zowel vrijetijds- als zakelijk toerisme. Deze sectoren zijn onderling sterk afhankelijk en functioneren in synergie met elkaar;

→ **de dienstensector**, de dienstensector, met inbegrip van de financiële en commerciële diensten, evenals de sectoren van architectuur, engineering, ICT, de biomedische diensten, ...

Als gevolg van deze tendens wordt de Brusselse economie ten dele getrokken door de internationale functie en de daarmee verbonden activiteiten. Het gaat hier om het exogene deelaspect van de Brusselse economische groei: aanwezigheid van Europa, buitenlandse investeringen, beurzen en congressen, mensen die hun kwalificaties en cultuur inbrengen, ...

De internationale functie genereert 40.000 directe jobs binnen de instellingen, maar minstens twee keer zoveel indirecte jobs (lobbyisten, pers en media, consultancy, expertise, ...). Een van de uitdagingen voor het Gewest is om meer Brusselaars te laten delen in dit tewerkstellingspotentieel.

De economische ontwikkeling van het Gewest berust eveneens op de aantrekkingskracht voor economische activiteiten, die afhankelijk is van de kwaliteit van het economische en industriële weefsel, het dienstenaanbod en van het vermogen om gekwalificeerd en creatief personeel aan te trekken en te behouden.

Het **endogene deelaspect** van de economische ontwikkeling steunt op 2 pijlers:

- de residentiële economie gedragen door de bevolking die woont en werkt in Brussel. Deze bevolking groeit aan en genereert zeer diverse banen in de dienstensector (scholen, zorgverstrekking, horeca, handel, vrije tijd);
- het traditionele economische weefsel van KMO's die actief zijn in de stadseconomie: voeding, constructie en renovatie, vervoer, ...

Het Gewest stelt voor om het exogene en het endogene deelaspect van de economie niet tegen elkaar uit te spelen, maar om ze onderling complementair te maken.

Het Gewest versterkt en bevestigt de doelstellingen van Strategie 2025 op het vlak van de territoriale aspecten van de socio-economische ontwikkeling.

Bovendien wil het de transformatie van zijn economie vergemakkelijken op belangrijke transversale pijlers van de duurzame ontwikkeling. De economie moet in de eerste plaats evolueren naar een circulaire economie. Het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE 2016-2020) is een belangrijk instrument voor de transformatie van de 'lineaire' Brusselse economie die heel wat hulpbronnen verbruikt tot een 'circulaire' economie die de afvalproductie beperkt aan de bron en grondstoffen-circuits bevordert in de vorm van een 'gesloten lus'.

Strategie 2025 bepaalt de socio-economische doelstellingen voor Brussel tegen 2025, evenals de operationele beleidswerven om ze te implementeren in overleg met de sociale partners. S2025 bestaat uit achttien grote doelstellingen en is opgebouwd rond twee pijlers (waarvan een gemeenschapsbevoegdheden impliceert). Elke doelstelling ondersteunt rechtstreeks de uitvoering van de gewestelijke visie, zoals de ontwikkeling van de Brusselse Small Business Act, de rationalisering van de verschillende organen die actief zijn in dienstverlening en ondersteuning aan bedrijven, de evaluatie en heroriëntering van de hulpmaatregelen voor bedrijven naar activiteiten die banen creëren, de strategie om de promotie van de export en het aantrekken van buitenlandse investeerders naar het Gewest te ondersteunen, de ondersteuning van de economie in beroepen die kwaliteitsvolle banen opleveren voor de Brusselaars, de versterking van gekruiste

beleidsmaatregelen, de versterking van beroepsopleidingen, enz.

In dit kader werden er prioritaire sectoren afgebakend om de economische groei en de vermindering van de werkloosheid beter op elkaar af te stemmen: de internationale sector en het toerisme, de milieusector (renovatie, afval en recyclage, water, ...), handel, overheid, de non-profitsector en stedelijke beroepen, innovatieve sectoren (ICT, biomedische sector, ...), de stedelijke industrie (voeding, mechanica, elektronica, instrumenten, ...).

De economische ontwikkeling van Brussel is dus gebaseerd op de herkwalificatie van de economische sectoren, de steun aan groeisectoren die jobs en kwaliteit genereren voor Brussel, evenals op de verbetering van de internationale aantrekkingskracht.

De middelen die het Gewest inzet om deze troeven te promoten bij buitenlandse investeerders zijn alleen doeltreffend indien deze aantrekkelijkheid reëel is en als zodanig wordt gepercipieerd door de investeerders.

In deze context streeft het Gewest er via het GPDO naar om de economische functies te ontwikkelen in een totaalvisie voor Brussel, de plaats van de economische sectoren te herkwalificeren om het creëren van banen op gewestelijke schaal aan te moedigen en de buurt economie en de lokale werkgelegenheid op schaal van de wijken te ondersteunen.

STRATEGIE 1

De economische functies ondersteunen in hun ruimtelijke dimensie

Om een evenwicht te garanderen tussen de verschillende functies van de stad, zowel op regionaal niveau als op het niveau van de wijken, is het essentieel om de voorwaarden te creëren om economische operatoren in de stad te behouden en naar de stad aan te trekken, waarbij de sterke concentratie van de woonfunctie wordt gerespecteerd.

Daarom moet het Gewest de plaats van de economische sectoren met werkgelegenheidspotentieel⁹ verstevigen maar ook herkwalificeren, met het oog op een betere stedelijke mix.

Het Gewest bepaalt zowel prioritaire zones voor de herontplooiing van werkgelegenheid en vooral lokale werkgelegenheid als ontwikkelingspolen die de concentratie van economische actoren bevorderen.

Zo wil het Gewest via het GPDO de geprefereerde vestiging van bedrijven in bepaalde gebieden aanmoedigen op basis van het type activiteit dat ze ontwikkelen. Het wil eveneens het naast elkaar bestaan van bedrijven en andere stedelijke functies garanderen door de voorkeur te geven aan de vestiging van bedrijven die verenigbaar zijn met een woonfunctie.

De economische ontwikkelingsassen versterken

Met het GPDO wil het Gewest breken met de gezoneerde opvatting van economische ontwikkeling die wordt toegepast zonder rekening te houden met de leefomgeving. Het voorziet in de versterking van de economische armatuur, rekening houdend met zijn verschillende assen die het grondgebied van het Gewest doorkruisen.

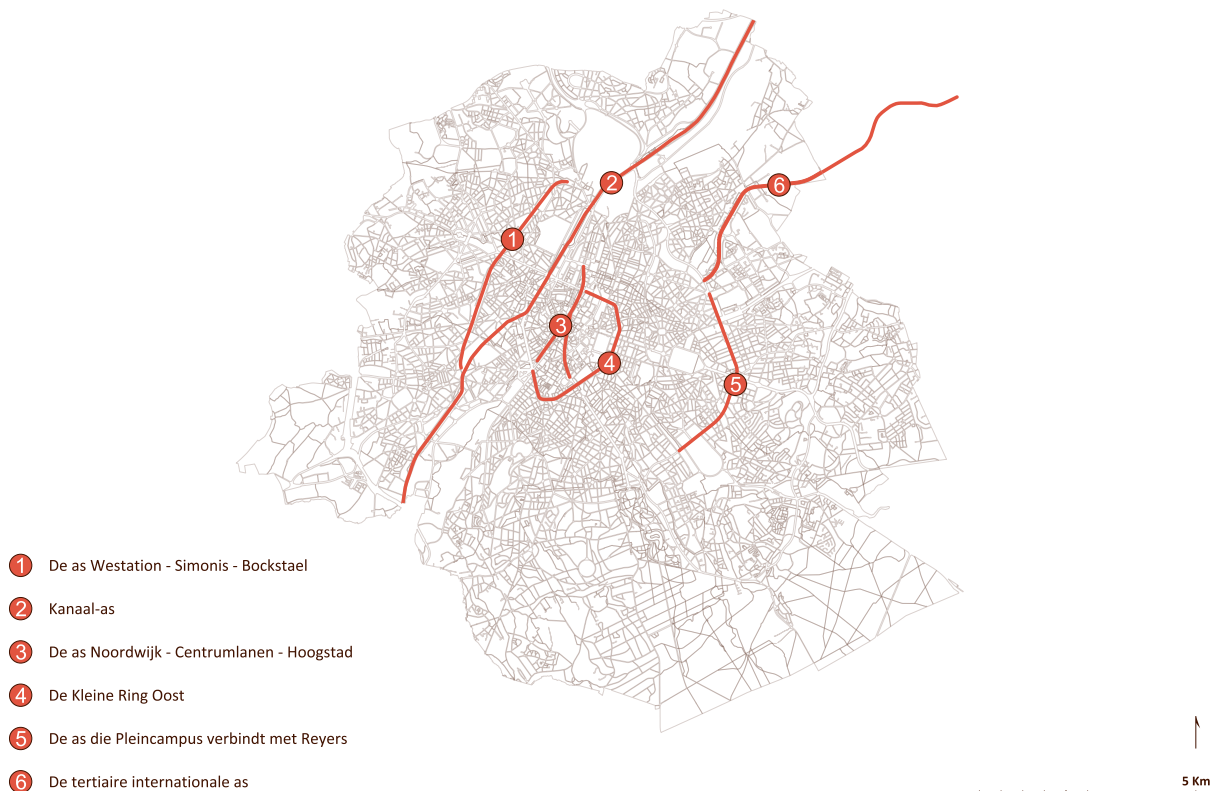
Deze assen verbinden meerdere gespecialiseerde polen binnen dezelfde sectoren zodat netwerken ontstaan die zijn geïntegreerd in het grondgebied.

Vanuit stedelijk en landschappelijk oogpunt vindt deze lineaire economische ontwikkeling plaats langs de belangrijke structurele open ruimtes die gewaardeerd zullen worden in het kader van het beleid om de leefomgeving te verbeteren.

Er zijn de volgende economische ontwikkelingsassen:

- **de Kanaalas** die meerdere polen verbindt die worden gekenmerkt door een functiemix;
- **de as Weststation - Simonis - Bockstael**, bestemd voor collectieve voorzieningen en gesitueerd in een zone met het grootste tekort aan voorzieningen in het kader van de bevolkingsgroei;
- **de Kleine Ring Oost** die de belangrijkste tertiaire polen verbindt;
- **de as die de Pleincampus** verbindt met Reyers, gewijd aan de kenniseconomie en nieuwe technologieën;
- **de tertiaire internationale as die de Europese Wijk** en de Leopold III-laan verbindt met de luchthaven Brussel-Nationaal;
- **de as Noordwijk - Centrumlanen - Bovenstad** die de economische polen verbindt die gerevitaliseerd moeten worden.

Economische ontwikkelingsassen



Duidelijkheid scheppen omtrent de plaats die de economische activiteit inneemt binnen het grondgebied en hoe zij en de andere stedelijke functies er samen kunnen bestaan

In een context van bevolkingsgroei en verdichting van de stad vormt grond een kostbare grondstof. Het is belangrijk deze grondstof optimaal aan te wenden en alle functies van de stad, met inbegrip van de economische activiteiten, zo goed mogelijk te huisvesten.

Om een harmonieuze ontwikkeling van alle stedelijke functies mogelijk te maken en de aantrekkelijkheid die noodzakelijk is voor de stedelijke ontwikkeling veilig te stellen ten aanzien van de economische operatoren, zal het Gewest die ontwikkeling toespitsen op de stedelijke industrie, die een uitgebreide waaier aan activiteiten omvat.

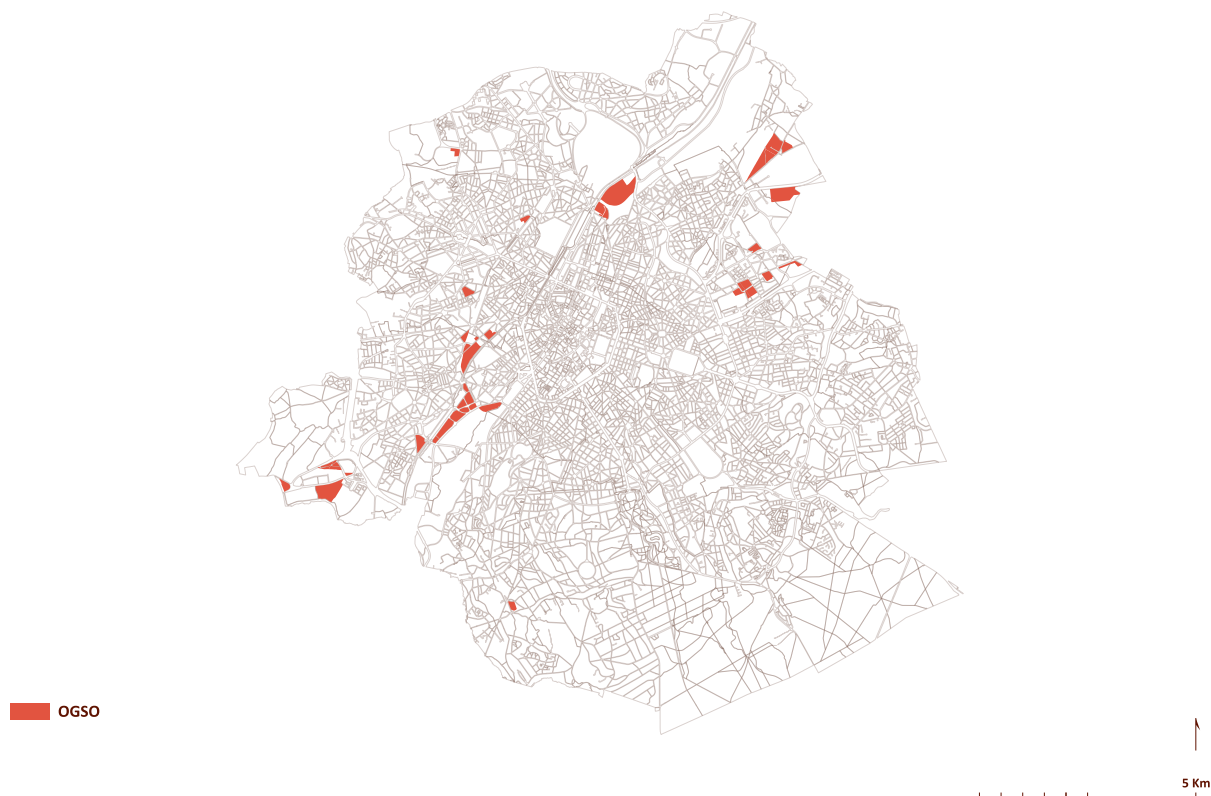
In het kader van die benadering moet de economische ontwikkeling van de stad ondersteund worden door

ruimten ter beschikking te stellen voor de economische activiteiten, en dit met inachtneming van de beperkingen die eigen zijn aan gebieden waar bewoning voorkomt. De economische operatoren moeten in dat verband een proactieve rol spelen.

Om deze doelstellingen te vervullen, stelt het Gewest via het GPDO een dubbele strategie voor.

De eerste behoudt sommige monofunctionele economische gebieden op het grondgebied van het Brussels Gewest, om er de economische activiteiten onder te brengen die niet verenigbaar zijn met bewoning, maar niettemin van nut zijn voor de werking van de stad. De tweede introduceert het naast elkaar bestaan van be-

Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO)



drijven en andere stedelijke functies door de voorkeur te geven aan de vestiging van bedrijven die verenigbaar zijn met de woonfunctie. Een functionele mix impliceert het bedenken en in de praktijk brengen van creatieve oplossingen die dit samen bestaan moeten aanmoedigen.

DE ONDERNEMINGSGBIEDEN IN EEN STEDELIJKE OMGEVING (OGSO)

De economische functie moet beschermd worden omdat ze zware klappen krijgt als gevolg van de stijgende grondprijzen die gepaard gaan met de verbetering van de woonomstandigheden. Er moeten dus nieuwe stadsvormen gezocht worden voor het samen voorkomen van die functies en men dient gunstige voorwaarden te bieden voor de inplanting van ondernemingen: een degelijke bereikbaarheid via het openbaar vervoer, logistieke toegankelijkheid, bedrijfsplatformen, bedrijvencentra of bedrijfssecretariaten, het delen van parkeergelegenheid, enz.

Het demografische GBP heeft een nieuw gebied geïntroduceerd, het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO), als antwoord op de noodzaak om een functionele mix te creëren binnen gebieden die tot dan toe monofunctioneel waren.

Er is een reeks gebieden geïdentificeerd die één of meerdere van de volgende kenmerken kunnen hebben:

- bereikbaar zijn met het openbaar vervoer;
- gelegen zijn in of in de buurt van bewoonde stadswefsels waarmee ze makkelijk verbonden kunnen worden;
- op dit moment slechts gedeeltelijk bebouwd zijn en de introductie van woningen is mogelijk zonder de belangrijkste economische functie in gevaar te brengen;
- mogelijkheden bezitten tot een kwalitatieve verbetering door een stedelijke recompositie van het geheel;
- zich openstellen voor bestaande economische activiteiten die geen hinder veroorzaken waardoor ze onmogelijk met de woonfunctie te combineren zijn.

Binnen de OGSO's zijn het behoud en de ontwikkeling van economische activiteiten gegarandeerd, maar in tegenstelling tot de gebieden voor stedelijke industrie (SGI) is de realisatie van huisvestingsprogramma's toegestaan. Sommige gebieden waarin meerdere OGSO's zijn geconcentreerd, vormen plaatsen bij uitstek voor de economische herontwikkeling van het Gewest. Dat zijn de volgende polen: Erasmus en Biestebroek in Anderlecht, Birmingham in Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, Reyers in Evere en Schaarbeek, Werkhuizenkaai in Brussel en Haren.

Er moet systematisch worden gestreefd naar een evenwicht tussen een economische ontwikkeling die niet mag gebeuren ten koste van de levenskwaliteit in de stad, en de nood aan de vestiging van economische activiteiten die werkgelegenheid scheppen en goederen en diensten produceren voor de stad en haar inwoners. Daarbij zal er bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de dialoog en het overleg tussen de verschillende betrokken partijen, en dit van bij de aanvangsfase van de projecten, om te zorgen voor wederzijds begrip van de behoeften en de belangen die op het spel staan.

DE MONOFUNCTIONELE GEBIEDEN

Sommige economische activiteiten zijn moeilijk te verzoenen met de sterke woonconcentratie in de stad maar kunnen – om diverse redenen – ook moeilijk verhuisd worden buiten de stad. Ze moeten dus in het Gewest kunnen blijven.

Het Gewest zal erop toezien om indien nodig monofunctionele gebieden (SG, GHAV) te behouden waar deze economische activiteiten die onverenigbaar zijn met de woonfunctie zullen kunnen blijven bestaan en tot ontwikkeling worden gebracht.

Competitiviteitspolen tot ontwikkeling brengen

Er zullen territoriale competitiviteitspolen op regionale schaal worden ontwikkeld in overleg met de betrokken sectoren om de vestiging van economische activiteiten in prioritaire sectoren te bevorderen.

Het komt erop aan de concentratie van economische actoren te bevorderen, hetzij in de vorm van economische activiteitspolen die worden gekenmerkt door hun uitstraling naar buiten toe, hetzij in de vorm van activiteitsoverschrijdende clusters van coherente of complementaire ondernemingen (principe van de circulaire ecologie of industriële ecologie). De geografische definiëring van die polen gebeurt eventueel op grond van een sectorale identiteit om zo borg te staan voor de coherentie van de bestemming op stedelijke schaal en in de grootstedelijke omgeving. Men zal ernaar streven om die polen in de buurt van vervoersknooppunten te situeren en omgekeerd zal ook de toegankelijkheid van de polen bevorderd worden.

De competitiviteitspolen zullen, met het oog op advies en samenwerking, bedrijven, opleidingscentra en onderzoekseenheden verenigen. Ze hebben tot doel om de middelen en de energie te concentreren op specifieke sectoren.

Synergieën met de opleidings- en tewerkstellingspool van de betrokken sector worden gestimuleerd (zie strategie 3) en waar mogelijk wordt de opleidings- en tewerkstellingspool gevestigd in dezelfde zone als de competitiviteitspool.

De territoriale competitiviteitspolen zijn voornamelijk de volgende:

- een voedingspool in de wijk van Ceria, in samenwerking met het project 'Abattoir';
- een pool voor communicatie en beeldvorming op de Reyerssite;
- een logistieke pool in Schaarbeek-Vorming, evenals de groothandel in fruit en groente (Mabru, ECGF) en andere producten voor de horecasector op Schaarbeek-Vorming;
- een pool voor kennis en digitalisering op de as Reyerslaan-Generaal Jacqueslaan en de site van de ULB-VUB;
- een biomedische, farmaceutische en nanotechnologische pool op de as van de Woluwelaan.

STRATEGIE 2

De plaats van de economische sectoren herkwalficeren

Brussel dankt haar economische vitaliteit aan een intens dynamisme van de Brusselse ondernemers.

Waar de Brusselse economie wordt aangetrokken door enkele sectoren die werden geïdentificeerd in de inleiding van deze pijler 3, wordt ze gekenmerkt door een numeriek overwicht van kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) die in zeer uiteenlopende sectoren actief zijn. De oprichting van startersbedrijven, de groei van de bestaande kmo's of de ondersteuning van ondernemers in moeilijkheden dragen bij tot de duurzame ontwikkeling van het Gewest door lokale werkgelegenheid te creëren of in stand te houden, toegevoegde waarde te creëren en te beantwoorden aan de dagelijkse behoeften van de Brusselaars.

De activiteiten van dit kmo-weefsel zijn niet systematisch geterritorialiseerd en het is niet de bedoeling dat ze wat dat betreft verdergaan dan de oriëntaties die zijn aangegeven in dit plan. Het Gewest heeft de Brusselse Small Business Act (SBA) goedgekeurd waarin het zijn ondernemingsbeleid aangeeft voor de periode 2016-2020. Dat document dekt alle uitdagingen van een pro-kmo-beleid en die hebben niet specifiek betrekking op territoriale ontwikkeling. De SBA schetst een visie voor alle uit-

dagingen van het Gewest op het vlak van ondernemen, met doelstellingen die in de betreffende periode moeten worden bereikt.

Met andere woorden, het Gewest vult de SBA aan voor uitdagingen die zich situeren op het snijpunt van territoriaal en economisch beleid.

De hervorming van de gewestelijke steun aan de ontwikkeling van de bedrijven moet ook worden gezien in het licht van de transversale economische beleidslijnen die niet rechtstreeks verband houden met territoriale ontwikkeling. Die beleidslijnen zijn niet allemaal uiteengezet in het GPDO. Steun bij investeringen, consultancy, e-commerce, opleiding, aanwerving, validatie van competenties, aanpassing aan de normen of stedelijke integratie is immers niet geografisch gebonden. Het GPDO geeft enkel die aspecten aan die rechtstreeks verband houden met territoriale ontwikkeling.

Het tertiaire aanbod beheersen

De drie grootste 'verbruikers' van kantoren in Brussel zijn de regerings- en administratiefuncties van de openbare sector (op alle beleidsniveaus die in Brussel vertegenwoordigd zijn), de dienstensectoren en de sector van banken en verzekeringen.

In de banksector is de werkgelegenheid licht gedaald in de periode waarop het GPDO betrekking heeft. Voor de overige 'handelsdiensten' die kantoren nodig hebben, zien we een jaarlijkse groei van 2 procent. Deze groei kan echter sterk schommelen vanwege de conjunctuurgevoeligheid van deze sector.

Voor de overheidsfunctie wordt er een beperktere groei

verwacht van 1 procent per jaar. Deze kleinere toename kan worden toegeschreven aan de veralgemening van het informaticagebruik.

Wanneer we deze percentages toepassen op de kantoormarkt in Brussel, dan kunnen we een stijging van de bezoldigde tewerkstelling van 1,2 tot 1,4 procent per jaar verwachten in alle betrokken sectoren. Dat komt neer op een toename van het kantorenbestand van 120.000 m²/jaar.

Tegelijk zien we dat de ingenomen ruimte per arbeidsplaats sterk is afgenomen (van 20 m² naar 15 m² per arbeidsplaats). Hierdoor daalt de behoefte aan kantooroppervlakte naar schatting met 60.000 tot

100.000 m²/jaar, afhankelijk van de verhuizingen (van 240.000 tot 400.000 m²/jaar).

Het grote aantal reconversies van verouderde kantoor-gebouwen leidt ook tot een vermindering van 60.000 tot 70.000 m²/jaar. Daarbij komt nog de afbraak (0,25 procent van de kantoren of 32.000 m²/jaar).

De afgelopen tien jaar waren de vergunningen voor nieuwe kantooroppervlakte gemiddeld niet hoger dan 100.000 m²/jaar, met zelfs een historisch laag niveau in 2011. De perspectieven op middellange termijn zullen de huidige trend niet keren.

De vermindering van de oppervlakte per arbeidsplaats die al enkele jaren te zien is in de privésector, bereikt vandaag ook de publieke sector en zal zich voortzetten onder invloed van de uitbreiding van telewerk. De Regie der Gebouwen, de belangrijkste gebruiker van de recente grote kantoorgebouwen (Noord, Zuid, ...) heeft aangekondigd de kantooroppervlakte met 30 procent te verminderen, als gevolg van de invoering van het concept van de 'flexibele en gedeelde kantoorruimte'.

Elk jaar onderzoekt het Overzicht van de kantoren de leegstand van kantoren. De huurleegstand van kantoren in Brussel is dan wel gestabiliseerd, maar bedraagt meer dan 8,2 procent van de stock, namelijk 1.100.000 m². In de rand bedraagt ze 30 procent. De bestaande stock en de potentiële projecten die al min of meer gevorderd zijn en die een aangepast aanbod aan de huidige markt ontwikkelen zijn voldoende om de behoeften te dekken tot 2020. Met respect voor het evenwicht moet deze leegstand dus gereguleerd blijven worden.

Op basis van deze vaststellingen stelt het Gewest duidelijke keuzes voor:

- doorgaan met het huidige beleid dat de voorkeur geeft aan grote kantoren bij de belangrijkste stations, met beperking van nieuwe kantoren tot de buurt van de belangrijkste multimodale knooppunten van het openbaar vervoer;
- de herontwikkeling lokaliseren op een as die aansluit op de luchthaven (Leopold III-laan) in plaats van een versnippering over meerdere kleine nieuwe polen;
- leegstaande en verouderde kantoorgebouwen die niet in een strategisch gebied gelegen zijn, herbestemmen in woningen en uitrustingen, waardoor het monofunctionele aspect van de administratiegebieden wordt verminderd.

TERTIAIRE ONTWIKKELING OP GROOTSTEDELIJKE EN INTERNATIONALE SCHAAL: EEN NIEUWE TERTIAIRE AS EUROPESE WIJK/LEOPOLD III-LAAN/LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

De leegstand van huurkantoren bedraagt al verscheidene jaren zo'n 10 procent in Brussel en 30 procent in de rand.

De terreinen die momenteel bestemd zijn voor economische activiteiten aan de Leopold III-laan tussen de Middenring-Oost en het Vlaams Gewest worden weinig benut en zijn weinig gediversifieerd. Het gaat nochtans om een belangrijke strategische as aan de ingang van de stad die de Europese wijk verbindt met de luchthaven. Deze strategische ligging is erg in trek bij internationale ondernemingen.

Op grootstedelijk niveau zullen ondernemingen die tertiaire arbeidsplaatsen ontwikkelen steeds sterker aangetrokken zijn tot Brussel enerzijds en locaties in het grootstedelijk gebied met goede spoorverbindingen anderzijds. Plaatsen als Leuven, Mechelen, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, Waterloo en Aalst kunnen eveneens werkgelegenheid in de tertiaire sector aantrekken op hun maat.

In het gebied lopen meerdere projecten om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren (GEN, tunnel Schuman-Josaphat, metro Noord, tram 62). De vestiging van specifieke tertiaire functies (gecombineerd met de verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer) kan het economische aanbod van het gebied diversifiëren, ondernemingen aantrekken die dicht bij de luchthaven willen liggen en die soms het Gewest willen verlaten; en het imago en het aanzien van deze as als toegang tot de stad verbeteren.

Het is wenselijk om hier in overleg met het Vlaams Gewest, in een omgeving met aangename en groene open ruimtes, de bouw van kleinere kantoren aan te moedigen. Dit type kantoorgebouwen is gewild bij middelgrote internationale ondernemingen, die aangetrokken worden door de nabijheid van de luchthaven en tegelijk het voordeel van een goede verbinding met de stad hebben, in tegenstelling tot de verderaf gelegen kantoren in de rand.

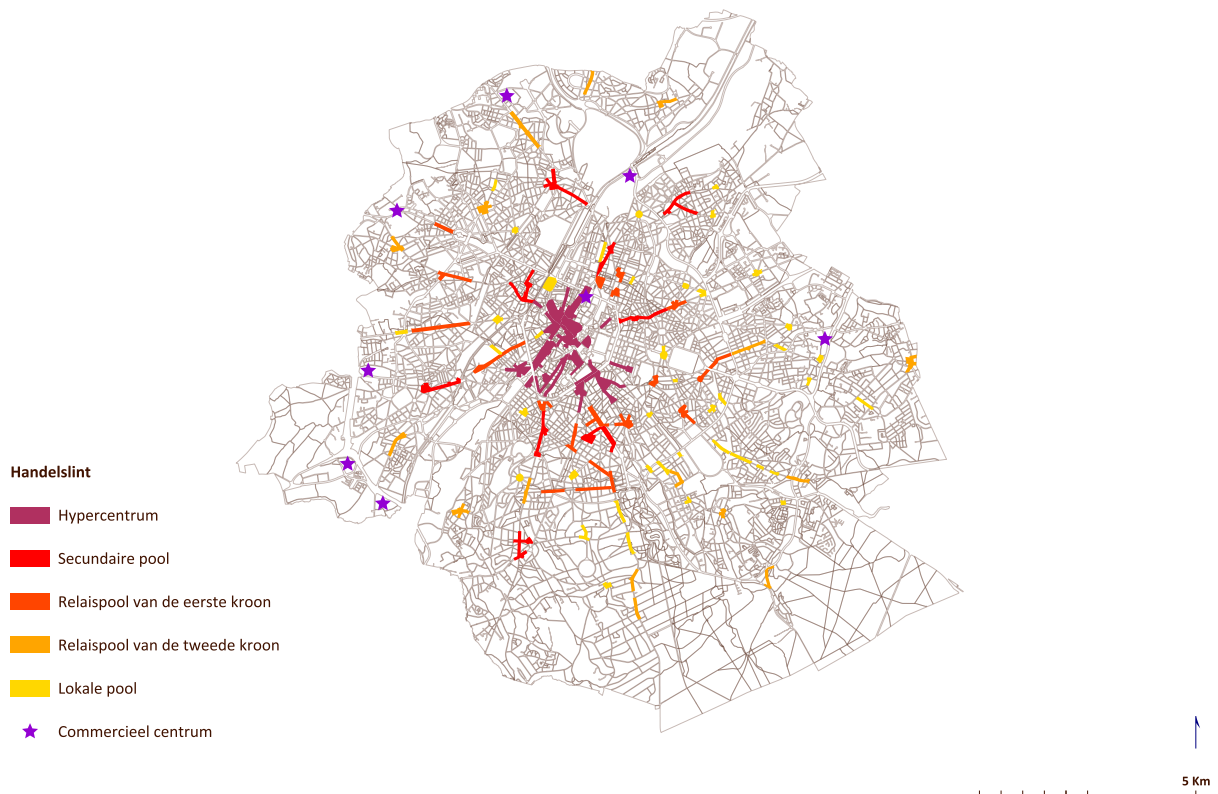
Dit model vereist de ontwikkeling van een monitoring van de bouw van nieuwe kantoren op grootstedelijke schaal en een overleg over de bestemming van kantoorgebieden.



Voor een duurzame ontwikkeling, die gunstig is voor beide gewesten, moet het globale aanbod van kantooroppervlakte in het gebied absoluut worden verminderd (rekening houdend met de grote leegstand van kantoren rond de luchthaven) en gelokaliseerd op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ook een specialisatie van het aanbod is gewenst, waarbij de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven wordt voorbehouden aan bedrijven die verbonden zijn met de luchthavenlogistiek.

Er zullen banden worden ontwikkeld met de universitaire polen in de buurt van Brussel (Leuven en Louvain-la-Neuve) vanuit een gezamenlijk streven om de internationale aantrekkingskracht te versterken, om zodoende ook een kritische massa te bereiken die voldoende groot is om concurrentieel te blijven in domeinen waar onderzoek en ontwikkeling nood hebben aan zware investeringen (biomedische activiteiten, farmacie, nanotechnologie, ...).

Handelsstructuur



Het commercieel aanbod versterken

De studies¹ tonen aan dat de handel sterk geëvolueerd is, met een daling van het aantal verkooppunten van om en bij de 50 procent tussen 1950 en 2017. Waar aanvankelijk een dalingspercentage van meer dan 1 procent werd genoteerd, bedraagt dat percentage vandaag minder dan 0,5 procent per jaar en nadert het een fase van stabilisatie. In 2017 telde men 25.435 verkooppunten in het Brussels Gewest.

Het aantal handelszaken neemt echter niet gelijkmatig af op het grondgebied. Het aanbod is sterk verminderd in de Vijfhoek en de eerste kroon en concentreert zich op de verkeersassen met de meeste handelszaken.

De meeste waargenomen tendensen weerspiegelen vooral de veranderingen die in de maatschappij plaatsvinden (de toegang van de gezinnen tot het Internet, de ontwikkeling van de grootdistributie, ...) en die de consumptiegewoonten beïnvloeden.

Wat de **structurering van de handel op het grondgebied** betreft, is er een tendens tot concentratie van de verkooppunten in bepaalde punten. Deze structuur houdt verband met de natuurlijke neiging van de commerciële bedrijvigheid om zich te vestigen en te concentreren in gebieden die bevorderlijk zijn voor het aantal bezoekers en de zichtbaarheid (dichtbevolkte gebieden en/of gebieden waar veel mensen langskomen).

De Vijfhoek en de eerste kroon tellen de meeste verkooppunten. Daar voorbij onderscheidt men kernen (Stokkel, Ukkel, De Wand, ...) en grote assen die het Gewest doorkruisen en een structurerende rol vervullen (Alsembergse Steenweg, Ninoofse Steenweg, ...), evenals de opkomst van winkelcentra.

Vanuit maatschappelijk oogpunt, vormt de handel een vitale sector zowel om de levenskwaliteit in de stad te

¹ De Brusselse handel in cijfers. Evolutie van het regionale handelslandschap, Atrium.brussels, ULB, perspective.brussels, 2017

verzekeren als om de aantrekkingskracht van Brussel te garanderen. Hij schept buurtgebonden banen die een lage scholingsgraad vergen. Op die manier vormt de handel een belangrijke economische motor en vervult hij een essentiële maatschappelijke functie op het niveau van de wijken, met name de meest kwetsbare wijken.

Op basis van deze vaststellingen streeft het Gewest via het GPDO de volgende doelen na:

HET COMMERCIEEL RAAMWERK EN DE IDENTITEIT VAN DE KERNEN VERSTERKEN

Het commercieel raamwerk van het Gewest is een geheel van fragiele wijken, met uiteenlopende en complementaire identiteiten. Elke handelswijk vormt op zich een centraliserend element dat van essentieel belang is voor de buurtstad. Daarom dient men alle bestaande elementen van het commercieel raamwerk van het Brussels Gewest verder te versterken.

EEN EVENWICHT BEWERKSTELLINGEN TUSSEN DE VERSCHILLENDE HANDELSPOLEN

Uit diverse studies blijkt dat Brussel minder uitgerust is dan het landelijke gemiddelde en een sterk commercieel ontwikkelingspotentieel heeft dat benut moet worden, terwijl België al heel sterk achterloopt in het Europese klassement van de toegekende oppervlakte van handelszaken per inwoner.

Doel is een evenwicht te bereiken tussen de verschillende handelspolen van het Gewest en de globale commerciële aantrekkingskracht ervan te versterken. De vestiging van een nieuw aanbod moet worden opgezet als een gespecialiseerd aanbod met het gepaste bereik dat het bestaande aanbod niet beconcurrereert. Vanuit die opzet zijn het NEO-project op de Heizelvlakte en het Docksproject ontwikkeld.

Voor de nieuwe wijken die zich zullen ontwikkelen (zie Pijler 1) moeten de bestaande handelskernen worden gepromoot in lijn met de nagestreefde concentratie van de handel in de polen. Daarnaast moet de buurthandel worden gecreëerd die nodig is om in te spelen op de behoeften van de nieuwe bevolking die zich zal vestigen in die gebieden. Bij de creatie van nieuwe handelsprojecten dient de ondersteuning van andere stadsfuncties in overweging te worden genomen. Idealiter zouden ze de bestaande handelspolen moeten versterken.

HET STADSCENTRUM VERSTERKEN

Het is eveneens noodzakelijk dat de evolutie van de bestaande handelswijken wordt gegarandeerd, vooral dan die in het stadscentrum.

Het stadscentrum, dat versnipperd is in subwijken die de boven- en benedenstad vormen, verdient bijzondere aandacht en een gerichte handelsstrategie, waarbij men zowel een beroep doet op de internationale merknamen als op groeisectoren en interne hulpbronnen.

De versterking van de strategie om buitenlandse kwaliteitsmerken aan te trekken moet worden voortgezet.

De commerciële aantrekkingskracht van het stadscentrum zal eveneens versterkt worden, indien ze rekening houdt met elementen die onlosmakelijk met de levenskwaliteit verbonden zijn, zijnde de functionele mix, de kwaliteit van de openbare ruimten, de toegankelijkheid, de netheid enz. Ook het vraagstuk inzake de verbinding tussen de polen van het stadscentrum in de benedenstad en de bovenstad (met de overkapping van de Guldenvlies sleuf) zal bestudeerd moeten worden. Het uiteindelijke doel is om de aantrekkingskracht van het centrum van Brussel te versterken als belangrijkste handelspool van het land, gebruik makend van de troeven die dit centrum onderscheiden van de winkelcentra in de rand.

DE HANDEL HELPEN OM ZICH AAN TE PASSES AAN DE UITDAGINGEN VAN MORGEN

De handel in het Brussels Gewest heeft zich weten aan te passen aan heel wat maatschappelijke veranderingen (de krachtige opmars van de nieuwe technologieën, de verkleining van de gezinnen, de herwaardering van vrije tijd...), waarbij zowel gesleuteld moest worden aan de dienstverlening als aan de relatie met de klanten, of nog de verkoop- en consumptieruimten.

Om het hoofd te bieden aan de uitdagingen van morgen en concurrentieel te blijven, moet de handelssector blijven innoveren en inspelen op de nieuwe verwachtingen van de consumenten, via de invoering van nieuwe handelsformules.

Om deze doelstellingen te bereiken, zal het Gewest een nieuw Schema voor handelsontwikkeling aannemen om een gedeelde visie op de commerciële ontwikkeling van het Brussels Gewest uit te werken. Dit schema zal worden ontwikkeld in samenwerking met de gemeenten.

Het gewestelijk schema voor handelsontwikkeling moet onder meer uitvoerig ingaan op de structuur van het handelsaanbod en de handelsgebieden in de stad definiëren. Het zal een prospectief onderzoek naar de ontwikkeling van het Brusselse handelsapparaat bevatten en rekening houden met de impact van de handelsontwikkelingen in de rand.

STEUN AAN DE ONTWIKKELING VAN DE HANDELSONDERNEMINGEN

Speerpunten hierbij zijn:

- identificatie van handelszaken als sector die in aanmerking komt voor gewestelijke steun, met inbegrip van steun voor investeringen, stedelijke integratie, beveiliging en verfraaiing;
- toekenning van steun aan ondernemingen in ontwikkelingszones waarvan het maximumaantal hoger is dan het toegelaten maximumaantal elders in het Gewest, dus aanmoediging van de revitalisatie van deze zone; dus aanmoediging van de revitalisatie van deze zone;
- toekenning van meer steun aan handelszaken die zijn geïdentificeerd als prioritaire sectoren, om hen te helpen bij investeringen, consultancy en opleiding;
- toekenning van steun voor e-commerce om de handelszaken die zijn betrokken bij de in dit deel geïdenti-

ficeerde strategische doelstellingen te helpen om hun identiteit en hun digitale diensten te versterken naast hun geterritorialiseerde aanwezigheid.

EEN OP OVERLEG GESTOELDE INTERGEWESTELIJKE COMMERCIEËLE ONTWIKKELING

Het huidige handelsaanbod op grootstedelijk niveau wordt gekenmerkt door een overheersende positie van het Brusselse stadscentrum. Er zijn ook meerdere complexen die we kunnen rekenen tot het grootstedelijk niveau door hun grootte en aantrekkingskracht (Esplanade in Louvain-la-Neuve, het handelsaanbod van Leuven, het gebied rond Decathlon in Waver, ...).

Deze verschillende winkelcentra concurreren gedeeltelijk met elkaar. Er moet een intergewestelijke kijk op de handel ontwikkeld worden tussen de drie Gewesten. Mogelijke oplossingen daarvoor zijn de specialisatie van de centra in overleg, gemeenschappelijke marketing en het zoeken naar complementariteit tussen de winkelcentra. Net als bij de kantoren zijn bereikbaarheid en connectiviteit de belangrijkste voorwaarden voor een coherente ontwikkeling.

Het industrieel aanbod ondersteunen en ontwikkelen

Sinds een zestigtal jaar neemt men een massale des-industrialisering waar in de westerse landen. Ook het Brussels Gewest is niet aan deze tendens ontsnapt. In de jaren 50 was de industrie in Brussel goed voor 170.000 arbeidsplaatsen. In 2002 was dit aantal afgenomen tot 40.000. Vandaag vertegenwoordigt de industrie nog amper drie procent van de werkgelegenheid (21.000 banen), evenals drie procent van de toegevoegde waarde in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tegen respectievelijk 14 en 11 procent op federaal niveau.

Er zijn iets meer dan 1.000 vestigingen die industriële activiteiten uitoefenen (hetzij drie procent van de Brusselse vestigingen). De industriebedrijven in Brussel zijn op twee uitzonderingen na van kleine omvang: iets meer dan drie vierde van deze vestigingen tellen minder dan 10 werknemers. Ze bevinden zich voor het overgrote deel langs het kanaal.

Het Overzicht van de productieactiviteiten maakt gewag van bijna 700.000 m² aan beschikbare terreinen (opslagplaatsen en werkplaatsen) van meer dan 1.000 m² groot (kleine werkplaatsen buiten beschouwing gelaten) op een totaal van 4,7 miljoen m² (totale bestand van opslagplaatsen en werkplaatsen van meer dan 1.000 m² groot).

Het ontbreekt Brussel niet aan troeven: zijn centrale ligging binnen een verstedelijkt gebied in Noordwest-Europa en de nabijheid van grote economische centra, de uitstekende verbinding met de transportnetwerken (trein, HST, vliegtuig, kanaal, autosnelwegen) en een "prestigieuze" ligging die het met name te danken heeft aan zijn status van hoofdstad en de aanwezigheid van talrijke internationale organisaties.

Zijn industriële verleden maakt dat er terreinen van grote omvang beschikbaar zijn en dat er een zekere vorm van industriële activiteit in het stedelijk weefsel bewaard is



gebleven. De aanwezigheid van een waterweg en een haven vormt eveneens een belangrijke troef.

Deze elementen worden nog aangevuld door een sterke geografische nabijheid en concentratie van de economische actoren, een overvloedige en groeiende, gevarieerde en geschoolde arbeidsreserve, een behoorlijk ontwikkelde opleidings- en tewerkstellingssector, de aanwezigheid van een groot aantal universitaire centra en onderzoekscentra uit de openbare en de onderwijssector.

Door de verwezenlijking van een Industrieplan zal het mogelijk worden één van de voornaamste troeven van het Gewest, namelijk zijn imago (het merk 'Brussel'), te versterken, groei te creëren die ten goede komt aan de stedelijke ruimte en zijn inwoners, de acties te bepalen die nodig zijn om banen te scheppen/te "verdichten", steun te geven aan activiteiten met een geringe impact op het milieu die aansluiten bij de beginselen van de circulaire economie (zie GPCE) en duurzame ontwikkeling, toe te zien op een vlotte mobiliteit van mensen en goederen (nabijheid van de woonplaats en de plaats van productie, verbeterde toegankelijkheid van de productieplaatsen), het stedelijk metabolisme en duurzame economische activiteiten met elkaar te verbinden in het kader van de uitvoering van de doelstellingen van het Gewestelijk programma voor circulaire economie (GPCE).



Dit industrieplan stelt zich tot doel om voor de Brusselse industrie een verruimde perimeter voor te stellen die verder gaat dan louter productie en een aantal dienstprestaties toevoegt aan de industriële waardeketens. Het Brusselse industrieplan zal ook rekening houden met de huidige veranderingen in de industriële sectoren zoals de circulaire transitie of de digitalisering en robotisering.

De hervorming van de steun aan de ontwikkeling van bedrijven is een van de instrumenten van dit industriebeleid. De nieuwe ordonnantie maakt het mogelijk om steun te creëren bij de industriële reconversie, zowel voor kmo's als voor grote ondernemingen, en ondersteunt de opleidingsinspanningen en de daaraan verbonden investeringen.

Om te komen tot synergieën en socio-economische complementariteit, moet een samenwerking op Brusselse grootstedelijke schaal tot stand worden gebracht, samen met andere grootstedelijke gebieden die gezamenlijk de grote metropolitane ruimte van Noordwest-Europa vormen.

De inventaris van de economische activiteiten ("Mapping economic activities") die samen met de Vlaamse Overheid opgemaakt werd, zou in dat opzicht een beter inzicht in de sector kunnen opleveren. Deze inventaris moet aangevuld worden met een permanente monitoring die het verband legt tussen de economische activiteiten en de ontwikkeling van het grondgebied.

De logistieke structuur versterken

Reeds vele jaren vindt de creatie van secundaire banen in sterke mate buiten Brussel plaats in de industriezones, op de as die het kanaal vormt en op enkele specifieke plaatsen. Deze tendens zal zich verder doorzetten. De inventaris van de projecten van het Vlaamse en het Waalse Gewest en de beschikbare terreinen in de twee Brabanden, die opgemaakt werd in het kader van de studie over het Brusselse hinterland, wijst immers op een belangrijk ontwikkelingspotentieel voor de economische activiteiten en handelszaken in de rand.

Op economisch vlak is er meer dan 1.500 ha beschikbaar in het Waalse gedeelte en 1.200 ha in het Vlaamse gedeelte. Het Vlaams Gewest wil de logistiek ten noorden en ten zuiden van Brussel ontwikkelen en wil nieuwe stedelijke en commerciële polen creëren in Vilvoorde (Waterside) en Machelen.

Waals-Brabant ontwikkelt industriezones en zakenparken (Braine-l'Alleud, Wavre, Nivelles, Louvain-la-Neuve) en reconversieprojecten (Tubize, Mont-St-Guibert, etc.).

Brussel telt bijna 110.000 werklozen, van wie de meesten laaggeschoold zijn. De grootstedelijke dynamiek die er op het vlak van industriële en logistieke ontwikkeling bestaat en die zich buiten het gewestelijk grondgebied ontwikkelt, moet benut worden om de Brusselaars, en dan vooral de minst geschoolden onder hen aan het werk te krijgen.

Het logistiek beleid mikt voor tegelijkertijd op een maximale multimodale overstap op het spoor en het vervoer over water en op het overladen op voertuigen aangepast aan de stedelijke omgeving. Andere maatregelen moeten worden genomen om het goederenvervoer over de weg efficiënter te maken: ontwikkeling van logistieke gebouwen, leveringsplan voor bedrijven, slimme tarifiering, makkelijker leveringen, ...

Een beleid van logistieke coördinatie dringt zich op in het licht van de behoeften van de drie Gewesten en de economische belangen van de betrokken sectoren, vermits het door de Europese Unie aanbevolen systeem van rekeningrijden in Brussel van kracht is.

In de toekomst zal het erop aankomen om over voldoende vastgoedruimten te beschikken (opslagplaatsen, ontbundelingsplatformen, enz.) om de goederendistributie aan de stad beter te organiseren en te beantwoorden aan de ontwikkeling van de e-commerce.

Het probleem stelt zich op een vergelijkbare wijze in de rand, rekening houdend met de dichtheid van de bevolking en het belang van de economische activiteiten met logistieke noden.

Het Gewest toont zich via het GPDO daarom voorstander van een overleg over een grootstedelijk logistiek systeem waar logistieke platformen op grootstedelijke schaal gepland worden, uiteraard in Brussel maar ook op andere plaatsen (Leuven, Mechelen, Louvain-la-Neuve/Ottignies/Waver, Waterloo, Tubize, Denderleeuw, Aalst, Willebroek).

Het noordelijke havengebied biedt toegang naar de stad via de rivier en verbindt Brussel zo met het West-Europese netwerk van bevaarbare wegen en meer in het bijzonder met de haven van Antwerpen. Dit uitgestrekte gebied is prioritair bedoeld voor grootschalige economische activiteiten die zijn gekoppeld aan de functies van de waterweg.

De bevoorrading via de haven zou in de toekomst uitgebreid moeten worden om een echt alternatief voor het wegverkeer te bieden en zo de stad te ontlasten.

Het havengebied moet versterkt worden ten noorden van de Van Praetbrug op de linker- en rechteroever om een optimale plaats te bieden aan economische activiteiten die niet samengaan met huisvesting, waarbij de kaaien zo rendabel mogelijk worden benut.

Het centrale gedeelte van het kanaal (ten zuiden van de Van Praetbrug) moet plaats bieden aan economische activiteiten die wel met huisvesting verenigbaar zijn en die waar mogelijk de waterweg gebruiken.

Het belang van de **site Schaarbeek-Vorming** is de ligging aan de multimodale verbinding tussen spoor (incl. HST), water en wegen, die deze site voorbestemt voor een functie als logistiek en economisch centrum. Logistiek centrum dient daarbij in brede zin begrepen te worden. Dat wil zeggen dat er op termijn, naast de basisbewerkingen, ook de eerste downstream activiteiten zouden kunnen plaatsvinden, zoals de handelsplatformen Mabru en het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG).

Het Gewest zal zijn steun verlenen aan de ontwikkeling van logistieke ruimten (platformen, opslagplaatsen van verschillende omvang) om de goederen efficiënter te kunnen verdelen en te beantwoorden aan de behoeften verbonden aan de ontwikkeling van de e-commerce.

De economische activiteit met internationale uitstraling ondersteunen

Brussel is een grote metropool, een nationale en Europese hoofdstad, die net zoals alle grote steden te maken krijgt met de uitdagingen van een geglobaliseerde wereld: de levenskwaliteit van de inwoners waarborgen en de rol op het internationale toneel versterken.

Brussel vormt bovenal een kruispunt van diverse invloeden, een strategische plaats waar de toekomst van de Europese Unie besproken wordt. Brussel huisvest immers de hoofdzetel van twee belangrijke Europese instellingen: de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie. Ofschoon de officiële hoofdzetel van het Europees Parlement gevestigd is in Straatsburg en het algemeen secretariaat in Luxemburg, vinden de bijeenkomsten van de politieke fracties en de parlementaire commissies plaats in Brussel. Dit maakt van Brussel de vijfde belangrijkste zakenstad in Europa na Londen, Parijs, Frankfurt en Barcelona. Het zakentoeisme is voor 75 procent toe te schrijven aan de aanwezigheid van de Europese instellingen in Brussel.

Daarnaast zijn Brusselse bedrijven duidelijk gericht naar de internationale handel: 62 procent van het Brusselse bbp is afkomstig uit de export. Die vormt een onmiskenbare bron voor het creëren van werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor het Gewest. Meer steun aan de Brusselse exporteurs is dus onontbeerlijk om de Brusselse economische groei te stimuleren. Bovendien vormt Brussel door zijn geografische ligging een ideale testmarkt, een regio die een springplank vormt naar de 500 miljoen Europese consumenten.

Het toerisme, de internationale congressen, de grote evenementen, het onderzoek en de innovatie dragen bij tot de bekendheid van Brussel. Deze domeinen hebben dus een zeer gunstige weerslag op de economie en creëren veel arbeidsplaatsen voor de Brusselaars. Dat is de reden dat het Gewest via het GPDO - voornamelijk binnen pijler 2 - voorziet in een aantal investeringen om het gewestelijke toerismebeleid te versterken (Citroënmuseum, congrescentrum NEO ...).

Met de aldus tot stand gebrachte rijkdom kan het Gewest de renovatie van de wijken, de bouw van woningen, de opening van nieuwe crèches, de aanleg van nieuwe openbaarvervoerlijnen, ...voort zetten en versterken.

Brussel beschikt daarnaast nog over een andere belang-

rijke troef voor zijn internationale ontwikkeling: de universiteiten en het hoger onderwijs. Naast hun onderwijsfunctie genereren deze instellingen een belangrijke economische activiteit, die gekenmerkt wordt door een mondiale uitstraling en organisatie: de kenniseconomie die het Gewest via het GPDO tot ontwikkeling wil brengen. Investeren in de levenskwaliteit en het onderzoek werpt vruchten af op lange termijn en komt ook de Brusselaars ten goede.

Ten slotte zal Brussel nieuwe marketinginstrumenten invoeren om haar sectorale expertise naar buiten te brengen tijdens internationale evenementen en/of beurzen. Het Gewest ontwikkelde daarvoor het merk Bedigital.Brussels om zijn expertise in de ICT-sector internationaal te promoten. Bedoeling is niet alleen om de bekendheid van Brussel te verhogen, maar ook om Europese en niet-Europese bedrijven aan te moedigen om zich te komen vestigen in Brussel.

DE KENNISECONOMIE ONDERSTEUNEN

Brussel wil dus een strategie ontwikkelen om de informatie- en communicatietechnologieën (ICT) via zijn 'Bedigital.Brussels' strategie, de activiteiten van de 'groene' sector (schone technologieën, slimme energienetten, ...) en de 'witte' sector (biogeneeskunde, farmaceutica, ...) te ondersteunen.

Deze activiteiten worden over het algemeen ontplooid in samenwerking met universiteiten en universitaire ziekenhuizen. Ze dragen bij aan de positie van Brussel op de wereldkaart van de kenniseconomie en ook als internationale universiteitsstad.

Deze ontwikkelingsstrategie moet rekening houden met territoriale en economische aspecten. De ondernemingen van deze sectoren worden gesteund door een 'clusteringbeleid' en door wetenschappelijke onderzoeksprogramma's, waarbij een samenwerkingsdynamiek tussen ondernemingen, incubatoren/acceleratoren, universiteiten/onderzoekscentra en overheidsinstellingen wordt gestimuleerd die het mogelijk maakt om nieuwe samenwerkingskansen te genereren en te benutten.

In deze optiek is het wenselijk om de polen en hun specialisaties te identificeren. Vervolgens moeten deze versterkt of ontwikkeld worden in lijn met de ontwik-

kelingsprojecten die de universiteiten programmeren. De ondersteuning richt zich op de volgende bestaande polen, die zich situeren in en rond campussen en universitaire ziekenhuizen, waarvan de meeste al goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer:

- Campus Erasmus (biotechnologie, medische en paramedische wetenschappen, farmaceutica),
- Campus Jette (biogeneeskunde, farmaceutica),
- Campus Oefenplein (wetenschappen, ingenieurswetenschappen),
- Campus Solbosch (humane en sociale wetenschappen),
- Campus Woluwe (medische en paramedische wetenschappen, biotechnologie, farmaceutica),
- Campus Centrum (humane wetenschappen).

Ook de bereikbaarheid van deze polen, evenals hun interactie (via communicatiemiddelen) moet gegarandeerd zijn. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van woningen en voorzieningen in overeenstemming met het verdichtingspotentieel van de sites. De ontwikkeling van de informatie- en communicatietechnologie vereist eveneens een versterking van de mediasector, door de bestaande mediapool bij Reyers uit te bouwen tot een echte mediawijk (zie de prioritaire ontwikkelingspool Reyers).

Er zullen banden moeten worden ontwikkeld met de universitaire centra in de buurt van Brussel (Leuven en Louvain-la-Neuve) vanuit een gezamenlijk streven om de internationale aantrekkingskracht te versterken, om zodoende ook een kritische massa te bereiken die voldoende groot is om concurrentieel te blijven in domeinen waar onderzoek en ontwikkeling nood hebben aan zware investeringen (bio-medische activiteiten, farmacie, nanotechnologie, ...).

HET TOERISTISCHE AANBOD VERSTERKEN

Brussel beschikt over talrijke toeristische troeven die het kan uitspelen. Net als veel andere steden die zich op internationaal vlak positioneren op grond van hun culturele troeven, kan Brussel ook voortbouwen op de rijkdom van zijn geschiedenis, zijn erfgoed en zijn culturele leven om zijn toeristisch en recreatief aanbod te versterken.

Bij het promoten van Brussel inzake toerisme en vrije tijd moet voorbij de grenzen van de 19 gemeenten gedacht worden om de bezoekers een globaal pakket van diensten aan te bieden binnen een straal van 50 à 100 kilometer.

Onder de acties die via een breed partnerschap met de betrokken privé- en openbare partners op het vlak van toerisme ondernomen dienen te worden, moet verder

werk worden gemaakt van de promotie van bepaalde wijken door in te spelen op hun specifieke identiteit: de modewijk, de Art-nouveauijk, de Europese wijk, het stadscentrum of nog, de Heizel.

Het Gewest wil de aantrekkingskracht van al zijn museumpolen versterken en het aanbod met betrekking tot deze voorzieningen uitbreiden (oprichting van KANAL, het Museum voor moderne en hedendaagse kunst, het Museum van de Europese geschiedenis, ...).

Opdat het vrijetijds- en het zakentoeerisme elkaar zouden kunnen ontmoeten, is het aangewezen banden te scheppen die het Brussels erfgoed, de grote evenementen, de aantrekkelijke promotiecampagnes van de hotels, de Europese wijk evenals het "shopping"-aanbod valoriseren.

EEN NIEUWE INTERNATIONALE POOL VOOR CONGRESSEN EN EVENEMENTEN ONTWIKKELEN OP DE HEIZEL

Brussel is gaststad voor talloze congressen en internationale vergaderingen. Na Singapore, Parijs en Wenen staat Brussel op de vierde plaats van de wereldranglijst van congressteden. Met zijn centrale ligging in Europa is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een uitgelezen bestemming voor de meest uiteenlopende internationale bijeenkomsten: conferenties, congressen, handelsbeurzen of promotie-evenementen. Dit soort bijeenkomsten zorgt jaarlijks voor vrijwel 55.000 vergaderingen, 13 miljoen deelnemers en een aanzienlijke bijdrage aan economie en tewerkstelling met 22.000 rechtstreekse of onrechtstreekse jobs en 4 miljard euro omzet, 2,5 procent van de economische activiteit van Brussel.

Brussel heeft onmiskenbaar een aantal voordelen in vergelijking met andere steden, die samenhangen met het statuut van hoofdstad van Europa (de Europese instellingen hebben nood aan plaatsen om te vergaderen), de aanwezigheid van talrijke internationale instellingen op het gewestelijk grondgebied en de connectiviteit met de rest van Europa en de wereld dankzij het HST-net en de twee luchthavens.

Op gewestelijk vlak gaat de prioriteit naar het voorzien van de infrastructuur en de diensten die internationale evenementen naar Brussel trekken, zoals congressen, beurzen en andere grote evenementen. Deze gewestelijke ambitie krijgt concreet vorm in het Neoproject, dat onder andere een nieuw congrescentrum op de Heizelvlakte voorstelt.



Een groot aantal bijbehorende stedelijke diensten en een goede connectiviteit zijn onmisbaar voor de ontwikkeling van de MICE-sector. In dit kader is het belangrijk een duidelijke en identificeerbare verbinding te creëren tussen de nieuwe inrichting en infrastructuur op de Heizelvlakte en het stadscentrum, vooral de Square.

HET BRUSSELS ERFGOED VALORISEREN

Om het Brussels erfgoed te kunnen beschermen, restaureren en valoriseren is een goede kennis vereist van zijn geschiedenis, de architecturale gehelen en de samenhang en de breuken die de stedelijke ruimte kenmerken. Behalve een degelijke kennis van het erfgoed, is het behoud en de bescherming ervan slechts mogelijk mits een herwaardering van de manuele, technische en ambachtelijke beroepen die nodig zijn met het oog op het onderhoud en de restauratie van het erfgoed.

De erfgoedsector vormt een bron van werkgelegenheid (restauratie, herbestemming en onderhoud van het erfgoed, de landschappen en de tuinen). Voor deze ingrepen moet immers een beroep worden gedaan op een groot

aantal gespecialiseerde beroepen. In het licht van de lage scholingsgraad waar Brussel mee te kampen heeft en de grote vraag naar scholing die er bijgevolg bestaat, vormen de opleidingen voor erfgoedkundige beroepen een buitenkans. Het valoriserende aspect van een gespecialiseerd beroep kan jongeren aantrekken, op voorwaarde dat er geïnvesteerd wordt in de sensibilisering voor het erfgoed en de beroepen die ermee verbonden zijn. Het erfgoed zorgt ook voor een verbetering van het imago van de bouwsector door bij te dragen tot de herwaardering van de beroepen van de sector.

Wat deze beroepen betreft, is de uitdaging tweevoudig: enerzijds moet met het oog op het behoud van het erfgoed en een spaarzaam gebruik van de grondstoffen worden voldaan aan de behoefte aan gespecialiseerde arbeidskrachten voor het onderhoud en de restauratie; anderzijds dient men tegemoet te komen aan de noodzaak om de bedrevenheid in verband met oude technieken intact te houden. Om werken uit te voeren aan oude bouwwerken is een specifieke kennis en bedrevenheid vereist. Vandaar het belang een band te creëren tussen de activiteiten die betrekking hebben op de kennis en de uitvoerende werken, met name de verschillende ambachten.

STRATEGIE 3

De buurteconomie en de lokale werkgelegenheid ondersteunen

Brussel vormt vandaag het eerste tewerkstellingsbekken van het land, maar telt vreemd genoeg ook een groot aantal werklozen, vooral onder de jongeren.

In een context van bevolkingsgroei is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de regio met het hoogste jaarlijkse stijgingspercentage van zowel de werkende beroepsbevolking (+ 1,8%) als van de bevolking op arbeidsleeftijd (+ 1%).

De paradox tussen het hoge werkgelegenheidscijfer en de werkloosheidsgraad kan deels worden verklaard door de vereiste kwalificaties op de Brusselse arbeidsmarkt, maar ook door het grote aantal pendelaars en het tewerkstellingsaanbod dat niet is afgestemd op het profiel van de Brusselse werkzoekenden.

Zo wil het Gewest via het GPDO de creatie van banen in bepaalde economische branches bevorderen ten behoeve van zijn inwoners en de sleutelsectoren met een groot werkgelegenheidspotentieel ontwikkelen.

Verder is het van belang de lokale werkgelegenheid te stimuleren en competentiepolen te ontwikkelen waar de tewerkstellings- en opleidingsactoren samengebracht worden en ook de universiteiten, hogescholen en onderzoekscentra vertegenwoordigd zijn.

Een buurteconomie ondersteunen

De lokale economische activiteit is één van de structurende elementen van de stedelijke economie.

Het economisch landschap van het Gewest bestaat uit bedrijven die actief zijn in allerlei sectoren, vooral dankzij een dicht netwerk van kmo's en zko's. Deze diversiteit vormt de rijkdom van de stedelijke economie in Brussel. Het gewestelijk beleid moet rekening houden met deze realiteit wanneer het de ontwikkeling van de economie wil stimuleren.

Het Gewest wil steun geven aan het concept van de buurteconomie, met inbegrip van kleine zelfstandige ondernemingen (met activiteiten die deel uitmaken van het buurtleven en bijdragen tot het wooncomfort in de wijken, het welzijn van de burgers en de socio-economische ontwikkeling van de handelskernen met een lokale identiteit) en bepaalde grote ondernemingen, wanneer ze sterk verankerd zijn in het grondgebied.

De buurteconomie staat borg voor lokale arbeidsplaatsen die zijn afgestemd op de Brusselse bevolking. Deze economie kan grotendeels niet worden verhuisd en is in volle bloei. Het betreft met name de diensten aan personen met toenemende behoeften (onthaal en begeleiding van

jonge kinderen, begeleiding van ouderen, ...), de activiteiten van de circulaire economie waarvoor het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie een strategie en een actieplan 2016-2020 uitstippelt.

Wat de buurteconomie betreft, heeft het Gewest ook besloten om zijn beleid voor steun aan de sociale economie, die historisch veel lokale banen oplevert, te moderniseren.

Het Gewest beschouwt sociale ondernemingen (van de sociale economie) in de acht geïdentificeerde domeinen als 'dragende economische modellen'. Sociale ondernemingen die in hun economische project een sociaal doel-eind en een democratische en participatieve beheerswijze opnemen zijn immers belangrijk voor de economische ontwikkeling van het Gewest, vooral in de ontwikkeling van lokale werkgelegenheid.

De Small Business Act (SBA) definieert in dit opzicht een actieplan in zijn Doelstelling 3.1 'Ondersteunen van sociale ondernemers en ondernemingen'.

In het ontwerp van ordonnantie betreffende de erkenning van en steun aan sociale ondernemingen vindt

het Gewest een nieuw kader om het creëren van lokale werkgelegenheid in sociale ondernemingen te versnellen dankzij verschillende instrumenten die toegankelijk zijn voor erkende sociale ondernemingen. Enkele daarvan zijn steun bij tewerkstelling, subsidies na projectoproepen, meer steun voor ondernemingen en financieringen door leningen en participaties.

Daarnaast ontstaan er ook nieuwe vormen van tewerkstelling en arbeid, soms als gevolg van exogene tendensen - vergemakkelijkt door geglobaliseerde economische actoren, soms als gevolg van endogene logica's. Het Gewest moedigt de ontwikkeling van deze nieuwe arbeidsvormen aan wanneer ze stroken met de doelstelling van

kwaliteitsvolle en duurzame werkgelegenheid die is bepaald in zijn Strategie 2025. Steun aan 'gedeelde ondernemingen' die de dynamiek in de lokale werkgelegenheid op het gewestelijke grondgebied kracht bijzetten, bijvoorbeeld via ondernemerscoöperaties of coöperaties van (digitale) platformen, is één van de doelstellingen van de Small Business Act.

Via het GPDO biedt het Gewest nieuwe vooruitzichten voor deze lokale werkgelegenheid, met name door nieuwe wijken te ontwikkelen.

Een perimeter instellen waarbinnen werkgelegenheid aangemoedigd wordt: De zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS)

Om de instrumenten voor de ontwikkeling van de lokale economie en het creëren van lokale jobs te versterken, ontwikkelde het Gewest een systeem om incentives te geven aan bedrijven die lokale werknemers in dienst nemen.

Er werd een perimeter afgebakend waarin aanwervingen worden aangemoedigd, de zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS), om de vestiging en ontwikkeling van bedrijven te stimuleren en om de aanwerving van werknemers uit de wijken binnen de zone te bevorderen.

Het doel is sommige achtergestelde wijken die tekenen van kansarmoede vertonen nieuw leven in te blazen door ondernemingen te belonen die zich er komen vestigen of die er gevestigd zijn en werknemers aanwerven die in deze wijken gedomicilieerd zijn. Dit systeem beoogt:

- de werkloosheid onder de bewoners te verminderen;
- de strijd aan te gaan tegen zwartwerk;
- het ondernemerschap te stimuleren ;
- de socio-economische context van de wijken te verbeteren.

De **Zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS)** ligt in het 'ontwikkelingsgebied' dat de Europese Unie heeft goedgekeurd in het kader van de Structuurfondsen voor de periode 2007-2013.

De afbakening daarvan gebeurt op basis van de volgende criteria:

- hoge werkloosheid,
- hoog aantal werklozen met arbeidersprofiel (opleiding),
- laag gemiddeld inkomen per aangifte (levensstandaard);
- beschikbare ruimte voor economische activiteiten.

In het kader van de herziening van de steun aan de ontwikkeling van de ondernemingen en van de doelstellingen inzake de bestrijding van discriminatie bij de aanwerving, waarvan vooral de inwoners van deze zone het slachtoffer zijn, kunnen er toepassingsmodaliteiten van de ZEUS worden bepaald om een efficiënte operationalisering te garanderen van bijzondere stimulansen voor ondernemingen waarvan minstens 30% van het personeel afkomstig is uit en woont in deze zone.

Opleidings- en tewerkstellingspolen ontwikkelen

Een opleidings- en tewerkstellingspool is erop gericht om de organisatie, ontwikkeling en promotie van tewerkstelling in de sector in kwestie te bevorderen en zo de economische en sociale ontwikkeling van het Brussels grondgebied te ondersteunen.

De opleidings- en tewerkstellingspool is het resultaat van een samenwerking tussen werkgevers en werknemers in een sector (of in meerdere verwante sectoren) enerzijds en de opleidings- en tewerkstellingsactoren anderzijds. De pool is uitgerust met geavanceerd materiaal en verzamelt op één plaats een zo breed mogelijk aanbod van de middelen van een specifiek economisch domein of economische sector om de opdrachten van het onderwijs en de opleidingen voor de beroepen in de sector te vervullen: materiaal ter beschikking stellen, competenties identificeren en valideren, informeren en sensibiliseren over de beroepen in de sector, oriënteren, organiseren van stages, monitoring van de sector en het vinden van werk voor opgeleide stagiairs.

Samen met de 'Cité des Métiers' / Beroepenmarkt is dit het uitstalraam van de beroepen en de hoofdtoegang tot een activiteitensector op het gebied van vorming en tewerkstelling voor verschillende doelgroepen (werkgevers, werkzoekenden, leerlingen, stagiairs, leerlingen in deeltijds werken-leren, werknemers in bij- of herscholing, studenten, lesgevers en leerkrachten, ...).

De term 'op één plaats' verwijst naar een onderlinge verdeling van de middelen en een geïntegreerd beheer daarvan, waarbij sommige opleidingen verdeeld kunnen zijn over meerdere sites. Een decentralisatie van het opleidingsaanbod is mogelijk om een zo sterk mogelijk partnerschap te ontwikkelen.

Een opleidings- en tewerkstellingspool is dus een gecentraliseerde fysieke plaats die de samenwerking versterkt en organiseert tussen actoren waarrond zich een netwerk van andere fysieke plaatsen (scholen en opleidingscentra) en virtuele instrumenten ontwikkelt.

Het Gewest zal de onderwijsactoren (universiteiten, hogescholen, technische en beroepsscholen) betrekken bij deze dynamiek.

Er is een eerste opleidings- en tewerkstellingspool opgericht (MIT in Anderlecht) met publieke en private opleidingsactoren en de tewerkstellingsdienst voor technische en industriële beroepen (elektromechanici, liftmonteurs, carrossiers).

De volgende opleidings- en tewerkstellingspolen zijn in voorbereiding:

- een opleidings- en tewerkstellingspool voor de ICT-sector (Evoliris) in samenwerking met de ULB-VUB-site en een competitiviteitspool voor kennis en digitalisering (zie verder);
- Logistiek en Transport;
- Bouw/Écobouw.

Andere polen kunnen worden opgericht in de volgende sectoren:

- Horeca met het referentiecentrum Horeca Be Pro en de competitiviteitspool voor de voedingsberoepen;
- Veiligheidsberoepen;
- Automobiel / Nieuwe mobiliteitstechnologieën;
- Media, met de competitiviteitspool voor communicatie en beeldvorming en het project Mediapark op de Reyerssite;
- Toerisme, cultuur, evenementen;
- Stedelijke beroepen;
- Grafische industrie;
- Hulp aan personen;
- Milieu en recycling.

PIJLER 4

HET GRONDGEBIED MOBILISEREN
OM DE MULTIMODALE
VERPLAATSING TE BEVORDEREN



INLEIDING

Het organiseren en promoten van een efficiënte en autoluwe mobiliteit is een essentiële en fundamentele voorwaarde voor de duurzame ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Mobiliteit legt immers de link tussen wonen, economie, vrije tijd en sociale ontplooiing. Ze bepaalt ook de leefomgeving en gezondheid van alle Brusselaars.

De verschillende mobiliteitsproblemen, bijvoorbeeld de verzadiging van de openbare ruimte door auto's, zijn niet specifiek voor Brussel. Tal van grote stadscentra worden ermee geconfronteerd. Mobiliteit is in het algemeen een uitdaging die de regio's op een innovatieve manier moeten aanpakken om het ontstaan van openbare en private mobiliteitsdiensten te bevorderen. Die moeten wel verenigbaar zijn met een kwaliteitsvolle stedelijke omgeving en bijdragen tot de ontwikkeling ervan (zie pijlers 1, 2 en 3).

Toch stellen we vast dat deze uitdagingen voor Brussel bijzonder groot zijn. Het Gewest draagt dan ook de erfenis mee van beleidsmaatregelen ten gunste van een intensief autogebruik waartoe al lang voor zijn oprichting

werd besloten. Zowel op het vlak van infrastructuur – met bijvoorbeeld een autowegennet dat diep doordringt tot aan het stadscentrum – als op het vlak van de praktijken – met een nationale ruimtelijke ordening die de leefomgeving steevast scheidt van de werkomgeving –, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gedeelde visie ontwikkelen op de problemen waarmee het vandaag wordt geconfronteerd.

Via dit GPDO bepaalt het Gewest de strategische mobiliteitsvisie voor Brussel voor de periode tot 2040. De belangrijkste hefbomen en instrumenten om die visie te realiseren worden beschreven en verschillende doelstellingen worden bepaald, maar een meer operationele aanpak zal worden beschreven in het volgende Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP). De daarvoor gehanteerde methode is ronduit vernieuwend in die zin dat de verschillende Brusselse actoren werden uitgenodigd om op een open en participatieve manier "mee te denken".

De geografische en sociaaleconomische positie van Brus-

sel en het Belgische institutionele landschap lenen zich perfect voor een voortzetting van deze methode: naast de realisaties van de strategie van het GPDO en het Ge-

westelijke Mobiliteitsplan moet ook een grootstedelijk mobiliteitsplan worden uitgewerkt dat wordt gedragen door alle private en overheidsactoren.

Vaststellingen en oriëntaties

Volgens Brussel Mobiliteit worden er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest iedere werkdag zo'n 5.4 miljoen verplaatsingen van personen gerealiseerd. 1/3 van die verplaatsingen heeft als vertrek- of aankomstpunt een plaats buiten het Gewest. Het aantal verplaatsingen per dag neemt voor alle vervoerswijzen samen globaal gezien toe.

DE BRUSSELSE MOBILITEIT IS EEN GROOTSTEDELIJKE MOBILITEIT

Het aantal intergewestelijke verplaatsingen bedraagt ongeveer 1.8 miljoen per dag (vooral pendelaars). De meeste verplaatsingen gebeuren met de auto. Voor 40 % wordt gebruik gemaakt van het openbaar vervoer maar het fietsgebruik blijft marginaal. Vanwege het grote volume en het mobiliteitsgedrag bij deze verplaatsingen is het gerechtvaardigd om specifiek in te gaan op deze kwestie.

De oververtegenwoordiging van de auto in de mobiliteitspraktijken heeft tot gevolg dat de wegen steeds meer verzadigd geraken. Volgens BECI zou de economische kost van de tijd die wordt verloren in de files jaarlijks meer dan 375 miljoen € bedragen. Gezien de huidige tendens zou die kost nog kunnen oplopen.

Ondanks de aanzienlijke investeringen om het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen te promoten¹ op het Brusselse grondgebied, blijft de mobiliteitsproblematiek nauw verbonden met de beleidskeuzes van de andere gewesten en van de federale overheid. Een groot deel van de mobiliteitsproblemen in Brussel is immers een rechtstreeks gevolg van de fiscaliteit van de bedrijfswagens, het woon-werktraject, de huidige autofiscaliteit, de berekeningsparameters van het kadastraal inkomen, de trage ontwikkeling van het gewestelijke Expressnet, de rem op de ontwikkeling van het openbaar vervoer dat de gewestgrenzen oversteeft en met andere vervoerswijzen geïntegreerde tarieven aanbiedt of nog het tekort aan overstapparkings (P+R) in de buurt van de treinstations in Vlaanderen en Wallonië.

Het wordt erkend dat de optimale oplossingen voor het fileprobleem op de wegen liggen in een betere samenwerking op grootstedelijk en federaal niveau (GEN, kilometerheffing, fiscaliteit van de bedrijfswagens, grootstedelijk openbaar vervoer, P+R, enz.). Er is echter niets dat erop wijst dat deze oplossingen op korte termijn zullen worden gerealiseerd terwijl er in Brussel toch dringend nood aan is.

Als er niets verandert aan het beleid dreigt het grootstedelijke mobiliteitssysteem volledig verzadigd te geraken. Alle hefboomen van de overheid en de privéactoren moeten dus snel worden gemobiliseerd.

De drie gewesten en de federale overheid moeten, in nauwe samenwerking met de verschillende privé- en academische actoren, geleidelijk aan hun huidige verplaatsingspraktijken wijzigen op een relevante schaal, d.w.z. op grootstedelijke schaal. Het komt erop aan om voor al de verschillende behoeften gepaste oplossingen te bieden om de performante bereikbaarheid van de stad voor goederen en personen te garanderen zonder te raken aan de kwaliteit van de leefomgeving.

MOBILITEIT IS EEN FACTOR VOOR SOCIALE COHESIE

Het vermogen om zich snel en makkelijk te verplaatsen bepaalt voor een deel de sociale inschakeling. De mobiliteitsdiensten moeten evenwichtig worden ontwikkeld zodat er niemand wordt uitgesloten. Er moeten dus oplossingen worden voorgesteld die zijn aangepast aan de lokale stedelijke en sociaaleconomische context. We stellen immers het volgende vast:

- Minder dan 40% van de Brusselse huishoudens in het bezit is van een fiets (tegenover 75% in de rand); minder dan een derde van de huishoudens heeft in hun woning ook geen plaats voor een fiets²;
- Iets minder dan de helft van de Brusselse bevolking

¹ Actieve vervoerswijzen zijn verplaatsingswijzen die een beroep doen op spierkracht, bijvoorbeeld stappen en fietsen maar ook steppen, rolschaatsen, enz.

² bron: De cahiers van het BISA.

heeft een MIVB-abonnement³;

- Slechts een derde van de Brusselaars ouder dan 18 heeft een rijbewijs (tegenover 80% in de rand);
- Iets meer dan de helft van de Brusselse huishoudens bezit een of meer personenwagens (tegenover 80% in het hele land);
- Bijna één persoon op 10 verklaart moeilijkheden te ondervinden bij het stappen en eenzelfde verhouding heeft het moeilijk om het openbaar vervoer te gebruiken (rijtuigen, haltes en metrostations).

De creatie van een gemengde en polycentrische stad, de aanpassing van de vervoersdiensten aan mensen met een beperking, het rekening houden met sociale criteria bij de verdeling en tarifiering van diensten en de promotie en ondersteuning van een betere mobiliteit voor specifieke doelgroepen dus belangrijke elementen om rekening mee te houden.

DE ALTERNATIEVEN VOOR DE AUTO ZIJN NOG ONVOLDOENDE AANTREKKELIJK: DE ONTWIKKELING VAN NIEUWE MOBILITEITSDIENSTEN

In 10 jaar tijd is het modale aandeel van de verplaatsingen binnen Brussel met het openbaar vervoer gestegen van 15% naar 25%. In dezelfde periode werd wandelen de eerste vervoerswijze voor verplaatsingen binnen het Gewest (37%) en is het gebruik van de fiets verdrievoudigd (3,5%).

De consequente ontwikkeling van de mobiliteitsdiensten in het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen heeft aanzienlijk bijgedragen tot deze modale verschuiving, ook al is het niveau nog onvoldoende om aan alle verplaatsingsbehoeften te beantwoorden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil zijn inspanningen voortzetten met de verbetering en uitbreiding van de openbaarvervoersnetten en van de fiets- en voetpaden en door de begeleiding en promotie van nieuwe gebruikswijzen van de auto (bijvoorbeeld autodelen en carpoolen).

Een betere organisatie van de verschillende bestaande diensten zal bovendien het potentieel herwaarderen dat momenteel wordt onderbenut. Dat potentieel is ten prooi aan verschillende obstakels zoals het ontbreken van een gezamenlijke stedelijke integratie (waar de verschillende mobiliteitsoperatoren aanwezig zijn om de reizigers te informeren en biljetten te verkopen), het ontbreken van een gecoördineerde definitie van het openbaarvervoers-

aanbod, het ontbreken van een geïntegreerd tarief of van een geïntegreerde multimodale communicatie.

Ook is het belangrijk om de relatie tussen publieke en private mobiliteitsactoren te hernieuwen. In het verleden waren vervoersoplossingen uitsluitend een zaak van de overheid (aanleg van wegen, spoorlijnen, bouw van luchthavens, enz.). Vandaag is de privéspeler van essentieel belang geworden in dit model (technologische motivaties, ontwikkeling van nieuwe diensten, ...).

Meer dan ooit is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met het onderzoek en de praktijken van 'Smart Mobility' en 'Mobility as a service'.

Het Gewest stelt daarvoor twee richtsnoeren voor:

- Alle actoren, zowel overheid als privé, hebben er belang bij om de hinder van de verkeersfiles te bestrijden;
- Nieuwe diensten moeten worden ontwikkeld met respect voor de burgers en voor de sociale gerechtigheid.

Anders gezegd, de overheid moet haar stimulerende en coördinerende rol versterken en de banden bevorderen tussen overheid, privéspelers en gebruikers. Of het nu gaat om de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen of om het vervoer via drones, de vele projecten worden bij voorkeur het best begeleid door de overheidsspeler. In die zin moeten we dienst- en technologische innovatie promoten en moet een nieuw evenwicht worden gevonden tussen overheids- en privéspelers, met een betere mobiliteit en de bestrijding van de sociale kloof als uiteindelijk doel.

DE MILIEU-IMPACT VAN DE MOBILITEIT IS TE HOOG

De mobiliteit in het Brussels Gewest wordt gekenmerkt door een groot aantal voertuigen in het verkeer die een aanzienlijk deel van de CO₂-uitstoot en de luchtvervuiling (67% stikstofoxiden (Nox), 75% fijn stof (PM10)) voor hun rekening nemen.

Volgens het Europese Milieuagentschap (2016) schaadt luchtvervuiling de gezondheid van 85% van de stadsbewoners in Europa en veroorzaakt ze jaarlijks bijna 500.000 voortijdige overlijdens op het Europese continent.

Ook de bestrijding van de klimaatopwarming is een noodzakelijke eis en een gewestelijke verbintenis die we moeten respecteren, met name door een beperkt gebruik

³ Bron: Statbel 2016.



van de personenwagen en de veralgemening van schone wagens te promoten.

Omdat het gaat om uitdagingen met een groot maatschappelijk belang is het noodzakelijk om het aantal voertuigen met een verbrandingsmotor te verminderen en milieucriteria te integreren in het mobiliteitsbeleid.

Als antwoord op de uitdaging van de luchtkwaliteit voerde het Gewest een permanente lage-emissiezone (LEZ) in op het hele gewestelijke grondgebied. Die lage-emissiezone moet met een geleidelijke fasering evolueren in de tijd om ervoor te zorgen dat de burgers de norm begrijpen en aanvaarden. Eventueel moet de norm worden aangepast om rekening te houden met de sociale implicaties. De LEZ heeft het vooral gemunt op voertuigen met een dieselmotor die bijzonder schadelijk zijn.

Bovendien zal het Gewest de verspreiding van elektrische voertuigen bevorderen door op het hele grondgebied oplaadpunten te installeren en deze voertuigen te introduceren in de vloot van de overheidsinstellingen (waaronder de MIVB - volgens de milieucriteria die zijn bepaald in het BW-LKE en in het Lucht-Klimaat-Energieplan. Het Gewest pleit ook voor een uitbreiding van de LEZ tot de hele Ring (RO).

Het mobiliteitsbeleid moet ook gericht zijn op de vermindering van de geluidsoverlast. Omdat het geluid van het wegverkeer sterk afhankelijk is van de rijnsnelheid, moeten de lokale inrichting van de wegen (snelheidsdrempels, verkeersplateaus, zigzagdoorgangen, enz.) of de afbakening van specifieke zones (zone 30, woonzone, voetgangerszone, speelzone, enz.) worden bevorderd. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan het type infrastructuur (geen lawaai-erige wegdekken (kasseien) maar gladde bekledingen, antitrilsystemen op de sporen, inrichtingen die de percolatie van het verkeersgeluid naar de gevoelige bestemmingen (scholen, ziekenhuizen, woningen) beperken (stadsmeubilair, beplantingen, ...). Ook het type rollend materieel in het openbaar en privévervoer verdient bijzondere aandacht (minder lawaai-erige rijtuigen, elektrische voertuigen, bandentype, ...).

Voor de sterk blootgestelde zones (grote verkeersaders, zones met een druk luchtverkeer) moeten de verschillende plannen rekening houden met de gevoelige bestemmingen (scholen, ziekenhuizen, woningen) en nagaan of specifieke maatregelen op het vlak van geluidsisolatie nodig zijn voor de gebouwen in deze zones.



DE STEDELIJKE INTEGRATIE VAN DE MOBILITEITSINFRASTRUCTUUR IS NIET OPTIMAAL

Als centrum van de Belgische mobiliteitsnetwerken wordt het Brusselse grondgebied gekenmerkt door zware verkeersinfrastructuren (spoorwegen, grote verkeersaders, ...). De organisatie van de openbare ruimte is niet altijd doordacht en de infrastructuur genereren conflicten tussen de verschillende vervoerswijzen.

Heel wat wegen hebben nog het karakter van een snelweg die diep doordringt tot in het hart van het Gewest. De vele louter functionele kunstwerken en de dichtheid van het spoorwegnet houden tal van stedelijke barrières in stand. Het is dus van cruciaal belang om meer rekening te houden met de aspecten van de stedelijke integratie van het mobiliteitsbeleid om de levenskwaliteit in Brussel te verbeteren.

Visie en strategische doelstellingen

De mobiliteitsvisie die wordt uiteengezet in het GPDO stelt zich tot doel om een antwoord te bieden op deze uitdagingen en te zorgen voor een duurzaam evenwicht tussen de mobiliteitsbehoeften (activiteiten, inwoners, gebruikers) en milieubescherming en gezondheid.

Het Gewest wil dus ambitieus optreden binnen zijn eigen bevoegdheden:

- Het aantal verplaatsingen met de personenwagen verminderen en tegen 2030 het modale aandeel van de personenwagen verlagen tot 25% (tegenover 32% vandaag), rekening houdend met de toekomstige toename van het aantal verplaatsingen. Deze eerste doelstelling, waarvan de belangrijkste hefboomen zijn beschreven in het GPDO, zal worden gepreciseerd in het "Gewestelijke Mobiliteitsplan";
- Tegen 2030 het snelwegnet omvormen tot een netwerk van stadsboulevards en mobiliteitscorridors;
- Van de actieve vervoerswijzen de belangrijkste verplaatsingswijze maken voor trajecten van minder dan 5km.

Om deze doelstellingen te bereiken zal het Gewest:

- Een gemengde en polycentrische stad ontwikkelen en het principe van "stad van de korte afstanden" in het leven roepen;
 - Bijdragen tot de vermindering van de gemotoriseerde verplaatsingsbehoeften door zoveel mogelijk stadsdiensten aan te bieden op 5 minuten wan-



delen van thuis;

- De wijken verkeersluw maken door het doorgaand verkeer te verminderen en het rijden in de stad te bemoeilijken.
- De stedelijke ontwikkeling en de beheerste verdichting van het Gewest linken aan de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuren;
- Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen door het aanbod af te stemmen op de vraag en door een behoorlijk gespreide mobiliteitsoplossing aan te bieden;
 - Prioritaire ontwikkelingspolen oprichten in de buurt van een openbaarvervoersverbinding met een hoog dienstniveau;
 - De leefomgeving verbeteren dankzij verkeersluwe openbare ruimten.

→ Zowel de vraag naar als het aanbod van mobiliteit aanpakken en de complementariteiten benutten:

- het netwerk van structurerende openbaarvervoerslijnen versterken waarvan het gebruik (alleen of intermodaal) wordt aangemoedigd op middellange en lange afstanden.

De massieve modale verschuiving van het autosolisme⁴ naar de meest relevante geïntegreerde verplaatsingsoplossingen zal worden gegarandeerd:

- Het autobezit per huishouden beperken;
- Multimodaliteit bevorderen voor middellange en lange verplaatsingen, met name voor de weggebruikers van het Gewest;
- De hinder en de sociale kloof verbonden aan de mobiliteit beperken.

Methode

Het Gewest bouwt zijn territoriale mobiliteitsproject (strategische oriëntaties en algemene beleidsmaatregelen) op in een referentiemobiliteitskader: de corridors. Deze corridors vormen het geraamte van de Brusselse mobiliteit, de 'macrostructuur' van de netwerken, los van elk welbepaald traject. Ze nemen niet de plaats in van de netwerken die zijn bepaald in het GBP of in het toekomstige GMP maar geven het multimodale basismobiliteitsnet aan.

Ze worden gedefinieerd vanuit de belangrijkste mobiliteitsassen.

Deze corridors, met uitzondering van de Ring waarvan de herinrichtingsmodaliteiten hierna zullen worden gepreciseerd, hebben multimodaliteit als principe, met een aangepaste en voorbehouden plaats voor elke vervoerswijze.

Een nieuwe, nauwkeurige, lokaliseerbare en multimodale wegenspecialisatie zal worden gebaseerd op 3 niveaus (bepaald in het GMP):

1. Het niveau "Plus" voor een capacitair vervoer over lange afstanden in de stad;
2. Het niveau "Comfort" voor het verkeer in de wijken;
3. Het niveau "wijk" om de verplaatsingen binnen de wijk te vergemakkelijken en de wijk te beschermen tegen doorgaand verkeer.

Het "Gewestelijk Mobiliteitsplan" zal de principes die zijn beschreven in het GPDO en hun uitvoeringsmodaliteiten preciseren.

FINANCIERING EN UITVOERING

Vanwege de enorme uitdagingen en behoeften van een wereld die voortdurend evolueert, vooral op het vlak mobiliteit, schrijft deze mobiliteitsvisie zich in in de gemaakte budgettaire keuzes voor de uitvoering van de projecten in de periode tot 2025. Bij de latere budgettaire beslissingen wordt rekening gehouden met de toekomstige veranderingen (elektrificatie van het wagenpark, automatisering, realisatie van structurerende openbaarvervoersverbindingen (waaronder het GEN), veranderingen in de individuele praktijken, ...).

OMZETTING VAN DE DOELSTELLINGEN

Net als voor de andere pijlers van het GPDO bepaalt het Gewest de grote oriëntaties en de doelstellingen van het plan (voor de periode tot 2040) op 3 territoriale niveaus:

1. internationaal en nationaal;
2. grootstedelijk;
3. gewestelijk en lokaal.

Elk niveau licht de grote ambities toe die het Gewest koestert voor de uitvoering van zijn visie.

⁴ Het feit van alleen te rijden in een auto.

INTERNATIONAAL EN NATIONAAL: de toegangspoorten van het Gewest

De luchthaven

Als grootstad met een Europese en wereldwijde uitstraling geniet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een uitstekende bediening door het luchtverkeer, zowel op het vlak van bestemmingen als op het vlak van frequentie. Deze uitgebreide connectiviteit komt ten goede aan het Gewest en aan het hele grootstedelijke gebied en versterkt de positie van Brussel in de internationale ruimte.

De luchthaven kan echter niet worden ontwikkeld zonder respect voor de gebieden en de inwoners.

Het Gewest zal dus blijven aandringen op een significante vermindering van de hinder veroorzaakt door overvliegende vliegtuigen op het hele grondgebied en op de naleving van het Brussels besluit betreffende de bestrijding van vliegtuiglawaai.

De volgende elementen moeten de Regering begeleiden in dit domein:

- de uitstippeling van nieuwe routes met vermijding van de dichtst bevolkte gebieden en met aandacht voor de luchtveiligheid;
- de oprichting van een onafhankelijke controle-instantie waarin ook afgevaardigden van het Gewest zetelen;
- de uitstippeling van objectieve en transparante luchtvaartprocedures;
- de wijziging van de werkingsuren van de luchthaven om

- de nacht in Brussel uit te breiden van 22 uur tot 7 uur;
- de invoering van een tonnagebeperking voor vliegtuigen die over het Brusselse grondgebied mogen vliegen en de bepaling en gebruik van "quota-counts" voor de naleving van de geluidsnormen (maximaal 200 ton tussen 22 en 7 uur);
- een akkoord over het progressief afbouwen van nachtvluchten binnen het Europese kader (verkeersplafonds van maximaal 15.000 nachtvluchten per jaar).

Het Brussels Gewest wil in dit kader een constructieve partner zijn die helpt om een globale en duurzame oplossing te vinden. Het verbindt zich ertoe om steeds te handelen in overleg met de bewonersverenigingen.

Eveneens om de overlast te verminderen wil het Gewest ook de infrastructuur van de landingsbanen van Brussel-Nationaal wijzigen, door bijvoorbeeld baan 25L te verlengen indien een onafhankelijke studie deze opportuniteit bevestigt.

De multimodale toegankelijkheid van de luchthaven en de tewerkstellingsgebieden zal worden verhoogd, met name door de uitbreiding van het openbaarvervoersnet en de dynamisering van het nachtelijke dienstaanbod.

Treinstations

NATIONALE STATIONS IN BRUSSEL

Het Gewest wenst dat alle Brusselse treinstations een bevredigend comfort bieden. Het zijn doorgangsp plaatsen die ieder jaar een statuut van levensplaats krijgen en rechtstreeks bijdragen tot het gewestelijke dynamisme. Dat comfortniveau impliceert ook dat er in de buurt multimodale mobiliteitsoplossingen worden aangeboden.

HET STATION BRUSSEL-ZUID

Het station Brussel-Zuid, eindhalte van de hogesnelheidstreinen en belangrijke multimodale pool van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is een van de grote strategische gebieden in het Gewest.

Vanwege de internationale, nationale, grootstedelijke en lokale verbindingen en de vele privéprojecten die er worden ontwikkeld, geniet dit gebied de volle aandacht

van het Gewest. In die context wordt het belang van de spoorwegvoorziening met een Europese uitstraling bevestigd. De gewestelijke belangen moeten worden benadrukt tegenover de federale overheid en de NMBS opdat de herwaardering van het station zou stroken met zijn belang en rol als toegangspoort van het Gewest en het

land. Daarnaast pleit het Gewest voor een aanvulling van het internationale spooraanbod met nieuwe performante lijnen naar het oosten van Europa (Luxemburg, Straatsburg, Bazel, Zuid-Oost-Duitsland, ...).

Internationale autocars

Vanwege de vele internationale busverbindingen is het Gewest van mening dat één of meerdere internationale wegstations op hun plaats zouden zijn. Deze internati-

onale bussen zouden die wegstations echter makkelijk moeten kunnen bereiken vanaf de Ring (RO), zonder door de woonwijken of het centrum te moeten rijden.

Internationale en nationale logistiek

WEGTRANSPORT

Als hoofdstad van België en Europa ligt Brussel in het hart van de grote goederenstromen (door het Gewest gegenereerde of doorgaande stromen) over de weg, het spoor of het water. In deze sector kan er de komende jaren heel wat veranderen. Om zich daarop voor te bereiden en de logistieke keten te optimaliseren met beperking van de lokale overlast, zal het Gewest, op korte termijn, de internationale en nationale goederenstromen op de weg afleiden naar logistieke centra waar ze zullen worden gegroepeerd en naar de meest geschikte vervoerswijze zullen worden geleid.

INTERNATIONALE EN NATIONALE WATERWEG

Het havengebied opent een toegang tot de stad via het water. Brussel krijgt zo een plaats in het West-Europese netwerk van bevaarbare waterwegen en wordt verbonden met de haven van Antwerpen. De belangrijkste bestemming van dit uitgestrekte gebied is plaats bieden voor grootschalige economische activiteiten die aansluiten op de functies van de waterweg. De bevoorrading via de haven moet in de toekomst dus worden behouden om een alternatief te bieden voor het wegtransport.



GROOTSTEDELIJK

de evolutie van de weginfrastructuur en van de mobiliteitscorridors

De mobiliteit in Brussel betreft niet alleen de Brusselaars of de internationale gebruikers. Alle inwoners van de Brusselse grootstad ondergaan de impact van de mobiliteitsvoorwaarden. De opkomst van een grootstedelijke mobiliteit moet worden georganiseerd – en begeleid – waarin het 'modale relevantiedomein' (d.w.z. de meest relevante vervoerswijze voor het traject) de keuze van de verplaatsingswijze bepaalt. Alle maatregelen die onder de Brusselse bevoegdheden vallen moeten daarvoor worden genomen.

De corridors die de armatuur van de gewestelijke mobiliteit vormen, bepalen de structuur van de territoriale ontwikkeling (prioritaire ontwikkelingspolen, Kanaalgebied,

secundaire polen). Deze armatuur van de verplaatsingen verduidelijkt het mobiliteitsschema en komt tussen ten goede aan iedereen, ook aan de pendelaars.

In deze herziene armatuur zijn dit de belangrijkste doelstellingen op grootstedelijke schaal:

1. Tegen 2030 de autosnelwegen omvormen tot stadsboulevards en multimodale mobiliteitscorridors; voorrang moet worden gegeven aan de 6 invalswegen en de wijken moeten worden beschermd tegen een verschuiving van het doorgaand verkeer;
2. Tegen 2040, in het kader van een grootstedelijk mobiliteitsplan waarbij zowel overheids- als privéspelers betrokken worden, het aantal pendelaars die zich

hoofdzakelijk met de personenwag en verplaatsen halveren door mobiliteitsoplossingen voor te stellen

die zijn aangepast aan de verschillende behoeften.

De fiets in het grootstedelijke gebied

In het hele Gewest moeten de corridors beveiligde, snelle en efficiënte fietsinrichtingen omvatten zodat intergewestelijke gebruikers voor korte afstanden de fiets kunnen gebruiken.

In samenwerking met de buurgewesten zal het Brussels Gewest tegen 2030 het "fiets-GEN" voltooiën met gescheiden fietspaden. Ook de spoorwegbermen zullen worden ingericht in het voordeel van de actieve vervoerswijzen.

Het openbaar vervoer in het grootstedelijke gebied

Om een efficiënte grootstedelijke mobiliteit te creëren is het van essentieel belang om het bestaande openbaarvervoersaanbod aantrekkelijker te maken voor de pendelaars, maar ook voor de verplaatsingen binnen Brussel. Het streven is dan ook om het weggennet, de netwerken van de MIVB, De Lijn en de TEC en de spoorweginfrastructuur (INFRABEL) en het spooraanbod (NMBS) beter op elkaar af te stemmen.

HET GROOTSTEDELIJKE SPOORAANBOD

Het GEN-aanbod, ook S-net genoemd, moet tegen 2025 volledig operationeel zijn en de frequentie bereiken vier treinen per uur in de Brusselse stations.

Het Gewest pleit ervoor dat de spoorwegactoren hoofdzakelijk werken aan:

- Een betere verdeling van het S-aanbod over het hele Brusselse net in het kader van het polycentrische ontwikkelingsschema van het Gewest;
- De intensivering van het S-aanbod in het Gewest, ten voordele van zowel de Brusselaars als de gebruikers van buitenaf;
- De voltooiing van de uitbreiding naar 4 sporen van de lijnen 161 en 124;
- De invoering, in samenwerking met het Gewestelijke Parkeeragentschap, van een gezamenlijk beheer van het aanbod aan transitparkeerplaatsen in het Brusselse spoorwegdomein.

Het Gewest zal met alle gewestelijke instrumenten (stedenbouwkundige vergunning, aanbod van multimodale oplossingen, polycentrische organisatie van functies, cofinanciering, communicatie, tarifiering) enerzijds de uitbrei-

ding van het spooraanbod op de lijnen in het oosten en het westen van het Gewest bevorderen en anderzijds het gebruik van het net voor verplaatsingen binnen Brussel.

INTERGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER

Het Gewest wil dat het hele openbaarvervoersaanbod wordt opgevat als een eengemaakt en grootstedelijk aanbod van de verschillende vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB). Het beveelt aan om intergewestelijke openbaarvervoerslijnen aan te leggen en een coherent grootstedelijk aanbod te ontwikkelen tussen de maatschappijen. Dat aanbod zal complementair zijn aan het S-aanbod van de NMBS, met een uitgebreide dienstregeling die is aangepast aan de Brusselse en grootstedelijke mobiliteitsvraag.

De projecten moeten de volgende doelstellingen nastreven:

- Een daadwerkelijke modale verschuiving mogelijk maken;
- De polen van grootstedelijk belang bedienen, vooral de tewerkstellingspolen, zonder de lokale dienstverlening te benadelen;
- Volgens een wederkerigheids- en complementariteitsprincipe de uitbreiding het MIVB-net mogelijk maken over de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het MIVB-net te versterken, met vermindering van overlappingsen en een regelmatige frequentie;
- De dienstregeling coördineren om te komen tot een geïntegreerd aanbod en intermodale informatie van de reiziger;
- De financiering en tarifiering van het openbaarvervoersaanbod beheeren op een geïntegreerde en evenwichtige manier;
- Het intergewestelijke openbaarvervoersaanbod zoveel mogelijk inpassen in de corridors die zijn bepaald in het GPDO.

Meer concreet beveelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan om op korte termijn volgende openbaarvervoerscorridors te versterken of uit te breiden:

- Verbinding richting Londerzeel - Meise vanaf de Heizelpool;
- Verlenging van lijn 62 tot Brussels National Airport;
- Verbinding vanuit Rodebeek richting Brussels National Airport;

- Verbinding vanaf de Heizel richting Brussels National Airport;
- Verbinding vanaf het Weststation richting Ring (RO) in Dilbeek;
- Verbinding vanaf Ukkel richting Ruisbroek;
- Verlenging van lijn 94 vanaf Herrmann Debroux richting E411, gekoppeld aan een P+R-parking ter hoogte van ADEPS.

De invalswegen: van snelwegen tot stads- en multimodale wegen

Alle grote invalswegen¹⁵ zijn voor meer dan 85% verzadigd. Het Gewest identificeert 6 radiale invalswegen waar dagelijks meer dan 10 000 voertuigen rijden:

- De E19 (Bergen - Industrielaan);
- De E40 (Gent - Karel V-laan);
- De E40 (Reyers);
- De E411 (met afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct);
- De A12;
- De Woluwelaan.

Het Gewest wil deze wegen bij voorrang omvormen tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors waar alle vervoerswijzen kunnen beschikken over een behoorlijke capaciteit

(specifieke inrichting voor het openbaar vervoer en het wegverkeer - incl. carpooling, fietspaden) zodat alle snelwegen op het gewestelijke grondgebied verwijderd worden.

Naast deze 6 verkeersaders van grootstedelijk belang kunnen ook de assen met verkeersstromen van 4.000 à 10.000 voertuigen/dag, die meestal beschikken over één rijstrook per rijrichting, worden heraanlegd. Het Gewest wenst dat daarbij de globale mobiliteitsdoelstellingen worden nagestreefd, incl. de verbetering van het beheer en de signalisatie (verkeersborden, fasering van de verkeerslichten), om een verschuiving van het autoverkeer van deze invalswegen naar de wijken te vermijden.

De heraanleg van de Ring

De heraanleg van de Ring RO, die de grondgebieden van de 3 gewesten doorkruist, is een bron van spanning. In het belang van de Brusselaars en in een geest van constructief overleg beveelt het Gewest aan om van de heraanleg van de Ring een gemeenschappelijk project te maken dat kadert in een grootstedelijke visie.

Daartoe stelt het de volgende richtsnoeren voor:

- De twee gewesten moeten akkoord gaan over gemeenschappelijke doelstellingen en de studies samen aansturen;
- De heraanleg van de Ring moet worden gezien binnen een ruimer mobiliteitsproject dat ook het openbaar vervoer, de fiets en de overstapparkings integreert om zo een modale verschuiving van de personenwagen naar de alternatieve vervoerswijzen te bevorderen;
- De alternatieven voor de personenwagen moeten worden uitgewerkt vóór het Ringproject;
- De bereikbaarheid van de twee gewesten moet wor-

den verbeterd en garanties bieden voor zowel het doorgaand verkeer als voor het verkeer met bestemming Brussels en Vlaams Gewest;

- Het verkeer in het Brussels Gewest verminderen door ten volle zijn rol als ringweg te vervullen voor het verkeer zonder bestemming intra-muros;
- De verkeersveiligheid verbeteren, met name dankzij een algemene verlaging van de toegestane snelheid, aangepast aan de verkeersdichtheid;
- Op milieuvlak de gewestelijke verbintenissen respecteren en met het oog op de volksgezondheid bijdragen tot de verbetering van de luchtkwaliteit. De overkapping van de Ring, met name ter hoogte van het Laarbekbos zonder te raken aan de grootte van dit bos - en de bouw van ecoducten zijn wenselijk;
- Meer in het algemeen is het Gewest geen voorstander van een verbreding van de Ring maar wel van een optimalisering onder voorwaarden.



Mobiliteitsoplossingen om de modale verschuiving te bevorderen op grootstedelijke schaal

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gelegen in het hart van de grootstad, koestert een globale mobiliteitsambitie voor zijn hinterland en promoot de grootstedelijke integratie van de mobiliteitssystemen, zowel voor de vraag als voor het aanbod.

Om de doelstellingen inzake de vermindering van de verkeersdruk, de verbetering van de openbare ruimten en het behoud van de intergewestelijke toegankelijkheidsgraad van alle Brusselse polen en wijken, dient het Gewest de volgende acties te ondernemen:

- Terbeschikkingstelling van een intergewestelijk openbaarvervoersaanbod dat betrouwbaar, performant en toegankelijk is (zie verder);
- Autofiscaliteit is een doorslaggevende hefboom om de strategische doelstellingen – betere luchtkwaliteit en minder verzadigde wegen in het Brussels Gewest – te bereiken. In dit verband wil het Gewest de negatieve externaliteiten die worden gegenereerd door de huidige federale heffing op de bedrijfswagens drastisch verminderen.

- Eveneens om deze doelstellingen te bereiken wil het Brussels Gewest bovendien alle bestaande en toekomstige technologieën (LEZ op gewestelijk niveau, Viapass op intergewestelijk niveau, ...) ontwikkelen en gebruiken. Bedoeling is om een slimme fiscaliteit te implementeren die de tarifiering moduleert volgens het gebruik van het voertuig en dus de heffing op het autobezit geheel of gedeeltelijk vervangt. Daarnaast zal het Gewest ook alle andere maatregelen nemen die kunnen bijdragen tot het bereiken van de voormelde doelstellingen.
- Het Gewest wil deze hervorming doorvoeren op grootstedelijke schaal, parallel met de wezenlijke en gecoördineerde hervorming van het openbaarvervoersaanbod en de alternatieven voor de personenwagen. Dat vraagt om een grondig overleg met de andere gewesten, op basis van een studie van de economische, maatschappelijke en milieu-impact van de beoogde scenario's op de gebruikers (bedrijven, huishoudens, gezinnen, ...) die in Brussel wonen of werken.
- Realisatie van P+R-parkings, goed voor een totaal van

ongeveer 25.000 plaatsen, op de meest geschikte plaatsen in het grootstedelijke gebied (in de buurt van de eindhaltes van de metrolijnen, de stations en de S-haltes, de intergewestelijke openbaarvervoersverbindingen, autodeelstations, het fiets-GEN, ...). Op het Brusselse grondgebied zijn al P+R-parkings beschikbaar (met 10.000 plaatsen). Het bijkomende parkeeraanbod zou ten goede komen aan de inwoners van Brussel zonder dat het hen aanmoedigt om meer gebruik te maken van de auto;

- Aanmoediging tot autodelen en carpooling op grootstedelijke schaal, met name door op de grootstedelijke wegen specifieke parkeerplaatsen voor te behouden om de verplaatsingssnelheid te verhogen. Op deze P+R-parkings zal het Gewest ook een welomschreven aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor carpooling;
- Promoten van de Brusselse visie en acties bij de buurgewesten en partnergemeenten om de mobiliteit van de pendelaars te verbeteren op schaal van de grootstad.

Logistiek in het grootstedelijke gebied

Meer dan 90% van stedelijke goederendistributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebeurt over de weg terwijl 45% van de leveringen in de stad bijna 80% van de logistieke trajecten genereert.

Om te beantwoorden aan de globale mobiliteitsdoelstellingen pleit het Gewest voor een efficiëntere en schonere bevoorrading van het Gewest, in samenwerking met de verschillende actoren. Zowel voor de basislogistiek als voor de stedelijke distributie moet worden gestreefd naar een vermindering van het aantal afgelegde kilometers voor leveringen met 10% tegen 2025 en een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 50% tegen 2030.

Daartoe, en rekening houdend met de significante stijging van de vraag, zal het Gewest erop toezien om:

- De bewegingen van vrachtwagens en bestelwagens die goederen vervoeren in en naar de stad en vanuit de logistieke centra te verminderen en te optimaliseren;
- De modale verschuiving van de weg naar het spoor aan te moedigen;
- De balans en de efficiëntie van de logistieke bewegingen over de weg te verbeteren door de actoren aan te moedigen om de goederen te groeperen en de leveringsstromen te mutualiseren;

- Het gebruik aan te moedigen van voertuigen die geschikt zijn voor de taak (grootte van het voertuig in verhouding tot de leveringen) en die de beste milieuprestaties bieden, met name het gebruik van cargo- en daarmee gelijkgestelde fietsen;
- De verkeersvoorwaarden van de leveranciers te verbeteren door hen aangepaste en beschikbare laad- en losplaatsen te reserveren;
- De geïntegreerde ontwikkeling te promoten van de distributie- en opslagactiviteiten. Logistieke centra kunnen worden opgericht in de vorm van multifunctionele platformen, aangepast aan de stedelijke context, waar de goederen met name kunnen worden overgeladen. De volgende locaties worden daarvoor naar voren geschoven:
 - het noordelijke havengebied waar een overslagsysteem met een gewestelijk platform wordt ontwikkeld;
 - de site Schaarbeek-Vorming, de toekomstige hoofdschakel van de logistieke infrastructuur, vanwege de trimodale bereikbaarheid en de grondreserves.

Afhankelijk van de stedelijke en economische opportuniteiten kunnen er bovendien specifieke logistieke platformen worden ontwikkeld op verschillende plaatsen op het Brusselse grondgebied. De bi- of trimodale bereikbaarheid zal daarbij worden bevoorrecht.

OP GEWESTELIJK EN LOKAAL NIVEAU

Organisatie van de mobiliteit en van de polycentrische stad

Het gewestelijke en lokale niveau is dat van de dagelijkse verplaatsingen van de Brusselaars die makkelijk en met gelijk welke vervoerswijze van het ene punt in de wijk naar het andere moeten kunnen gaan via een fijnmazig netwerk of via het netwerk van de 'corridors'. Het openbaarvervoersaanbod moet efficiënt zijn, zowel op het vlak van dienstregeling als op het vlak van frequentie.

Het Gewest beveelt deze polycentrische en buurtgerichte visie aan om de mobiliteitsbehoeften te verminderen.

Ze wordt ten uitvoer gebracht via de ontwikkeling van de nieuwe prioritaire ontwikkelingspolen maar ook via verdichting in de buurt van de multimodale knooppunten en de lokale identiteitskernen waarop de "stad van de korte afstanden" gebaseerd is.

Een stedelijke ontwikkeling die steunt op de multimodale knooppunten

De plaats en de bereikbaarheid van de activiteiten en van de stedelijke functies bepalen in grote mate de mobiliteitsvraag en het mobiliteitsgedrag. De multimodale knooppunten, waar de vervoersnetten samenkomen, verenigen activiteiten, functies en mobiliteitsdiensten op één en dezelfde plaats. Zij bieden alle buurtdiensten aan, worden goed bediend en maken het mogelijk om makkelijk andere polen van de stad te bereiken.

Deze knooppunten vervullen verschillende functies:

- Ze maken de verdichting en intensivering mogelijk van de bestaande stedelijke polariteiten binnen een duurzaam model van de compacte stad. In die zin zorgen de bestaande infrastructures voor een zeer sterke structurering van het grondgebied doordat een raster voor verplaatsingen wordt aangeboden waarop de bouw van de stad gebaseerd is en moet worden voortgezet;
- De multimodale knooppunten zijn structurerende polen van de stad van de korte afstanden en vormen een essentiële vector om de verplaatsingsbehoeften te verminderen (in lengte en in aantal);
- De plaats van de ontwikkelingspolen hangt grotendeels af van de architectuur van het openbaarvervoersnet omdat ze verkeersstromen van een zekere omvang genereren. Tegelijk bepalen de ontwikkelingen

van het netwerk nieuwe voorwaarden voor de mobiliteit en nieuwe mogelijkheden voor de territoriale ontwikkeling;

- De ontwikkeling van deze knooppunten moet bijdragen tot een maatschappelijk en economisch evenwichtige ontwikkeling. Het is dus essentieel dat de nieuwe transportknooppunten de meerpolige territoriale visie ondersteunen.

Om deze functies te kunnen vervullen heeft het openvervoersnet dat het Gewest ontwikkelt de volgende eigenschappen:

- hiërarchisch opgebouwd over het grondgebied in antwoord op twee doelstellingen: verdichting van het grondgebied en meerpolige ontwikkeling van de stad;
- een minimale en voldoende bereikbaarheid in alle delen van het grondgebied, met correctie van de bestaande ongelijkheden;
- verbindt de ontwikkelingspolen met het hypercentrum en verbindt de polen met elkaar;
- steunt op het netwerk van stations als plaatsen voor modale overstappen, waarbij de complementaire organisatie van de vervoerswijzen bijdraagt tot de efficiëntie van het netwerk.

Behalve het openbaar vervoer, als aanvulling op of naast de lokale identiteitskernen, moeten de multimodale polen de verschillende mobiliteitsoplossingen verenigen – van informatie tot distributie: deelvoertuigen (fietsen, scooters, auto's), fietsparkings of oplaadpalen, leveringsboxen, voetgangersinformatie, enz. Bijzonder belangrijk is dat deze polen en de diensten die ze aanbiede

den goed bereikbaar zijn voor PBM.

De aanleg van multimodale knooppunten moet dus worden afgestemd op de ontwikkelingsbehoeften van de stad en een versterkt vervoersaanbod voorstellen op dichte plaatsen. Omgekeerd kan de aanwezigheid van multimodale polen de aanzet geven tot stedelijke ontwikkeling.

Integratie van de polycentrische ontwikkeling

Het Gewest wil een antwoord bieden op de bevolkingstoename, het huisvestingsparcours van alle Brusselaars begeleiden (d.w.z. ervoor zorgen dat iedereen de huisvestingsformule vindt die het best beantwoordt aan zijn behoeften van het moment) en de Brusselaars een zekere levenskwaliteit garanderen.

Deze gewestelijke strategie steunt met name op de oprichting van prioritaire ontwikkelingspolen en de ontwikkeling van het Kanaalgebied. Om dat potentieel te benutten moet steeds de meest relevante mobiliteits-

structuur voor de bestaande toestand en de kenmerken van de te ontwikkelen sites worden aangeboden en moet het principe van de buurtstad zoveel mogelijk worden toegepast.

Hoe dan ook zullen de nieuwe wijken worden bediend door één of meerdere mobiliteitscorridors. Ze verlenen toegang tot een efficiënt openbaarvervoersaanbod en bieden ruim plaats voor de actieve vervoerswijzen, terwijl ook de bereikbaarheid met de auto gegarandeerd blijft.

De actieve vervoerswijzen (voetgangers en fietsers)

In Brussel gebeurt 64 % van de verplaatsingen over een afstand van minder dan 5 km en meer dan 77% van de verplaatsingen over een afstand van minder dan 7,5 km. De afstand is een essentiële variabele bij de keuze van de verplaatsingswijze. Enkele vaststellingen:

Wandelen is de belangrijkste manier van verplaatsen voor korte afstanden (tot 3 km), terwijl voor afstanden tot 5 km hoofdzakelijk de fiets wordt gebruikt;

De auto wordt nog steeds veel gebruikt voor korte verplaatsingen: zijn modaal aandeel bedraagt 17% voor verplaatsingen van 0,5 tot 1 km, 34% voor verplaatsingen van 1 km tot 2 km en 45 % voor verplaatsingen van 2 km tot 3 km.

Op basis hiervan en in lijn met het territoriale beleid van een 'stad van de korte afstanden', wil het Gewest er tegen 2030 voor zorgen dat voor afstanden van minder dan 5 km vooral actieve vervoerswijzen worden gekozen. Tegen 2025 moet Brussel een voorbeeldregio worden voor het gebruik van de actieve vervoerswijzen, een regio waar voetgangers en fietsers zich in optimale voorwaarden kunnen verplaatsen.

VOETGANGERS

Wandelen is een natuurlijke, gezonde en gratis manier van verplaatsen die een belangrijk gevoel van autonomie verschaft en een onmiddellijke toegang verleent tot alle bestemmingen van de stad (voetgangers moeten immers geen parkeerplaats zoeken). Wandelen biedt een betrouwbare reistijd en is de snelste verplaatsingswijze voor korte afstanden. De stad is met haar compacte wijken en haar dichte stratennet ook bijzonder geschikt voor voetgangers. Dat verklaart voor een deel waarom wandelen nu al de meest gebruikte verplaatsingswijze is voor verplaatsingen binnen Brussel: 37% van de verplaatsingen gebeurt te voet, waarvan 43% over een korte afstand.

Om ervoor te zorgen dat tegen 2030 de korte verplaatsingen vooral met de actieve verplaatsingswijzen gebeuren, streeft het Gewest naar een modaal aandeel van voetgangers van minstens 50 %. Om dat doel te bereiken moeten de voetgangers meer plaats krijgen in de openbare ruimte en moet de kwaliteit van de voetgangersinfrastructuur worden verbeterd.

Het Gewest wil:

- bij alle projecten waarvoor een stedenbouwkundige vergunning moet worden aangevraagd, verplichten tot een stedenbouwkundig plan waarin de ruimte voor voetgangers is aangegeven:
 - Natuurlijke route gegarandeerd (fijnmazig voetgangersnetwerk) en beveiligd;
 - Aangename inrichting (stadsmeubilair, bekleding, ...);
 - Toegankelijkheid en maximaal comfort (brede voetpaden, comfortabele oversteekplaatsen, toegankelijk voor PBM, ...);
- gewestelijke voetgangersroutes aanleggen om de wijken en de lokale identiteitskernen onderling te verbinden, met inbegrip van bruggen en liften voor voetgangers en fietsers. Deze routes beschikken over een hoger comfortniveau voor de voetganger dan de gemiddelde circulatieruimte voor voetgangers en over een bewegwijzering die wandelen als vorm van verplaatsing aanmoedigt.
- nieuwe technologieën gebruiken om het wandelen aan te moedigen (informatie en interactieve navigatie voor voetgangers) in het kader van een multimodale benadering.

Daarnaast moet ook het comfort van de voetgangers worden verbeterd aan de overstapplaatsen en op de projecten. Binnen een straal van 400 tot 700 meter rond de belangrijkste stedelijke bestemmingen (toegangen tot haltes en stations, belangrijkste routes, ...) moeten continue toegangsroutes worden voorzien van behoorlijke kwaliteit, beveiligd en toegankelijk voor PBM.

INRICHTING VAN AUTOLUWE ZONES

Het Gewest ondersteunt de creatie van autoluwe zones in de vorm van verkeersvrije ruimten, zones 20 (type woonzone) of ontmoetingszones waar de actieve verwoerswijzen voorrang genieten. Deze zones dragen bij tot een veiliger openbare ruimte en verbeteren zo de levenskwaliteit van de buurtbewoners. Op een wegennet van 1.750 km in totaal (waarvan 1.400 km gemeentewegen) wil het Gewest tegen 2030 op het hele grondgebied 250 km autoluwe zones creëren en tegen 2040 400 km. Bovendien ondersteunt het Gewest de creatie van autoluwe zones in de schoolomgevingen en nabij de lokale identiteitskernen. Deze projecten zullen worden afgestemd op elke lokale situatie, in overleg met de betrokken gemeenten, scholen en representatieve verenigingen.

FIETSERS

Het modale aandeel van de fiets is in tien jaar tijd verdrievoudigd. Deze toename moet aanhouden en daarvoor moet zowel het fietsaanbod worden verbeterd (inrich-

ting van infrastructuur en voorzieningen) als de vraag worden gestimuleerd.

Net als voor het openbaar vervoer is een fijnmazig en beveiligd fietsnetwerk van essentieel belang. Dat garandeert niet alleen een volledige befietsbaarheid van vertrekpunt tot bestemming maar creëert ook rust in de openbare ruimte (minder ruimte voor de auto, minder vervuiling).

Om de vraag te stimuleren wordt aanbevolen om:

- Het percentage huishoudens dat over minstens één fiets beschikt en/of toegang heeft tot een deelfiets te verhogen tot 70 procent tegen 2025;
- De sensibiliseringsacties voort te zetten en te intensiveren, vooral bij doelgroepen die geen gebruik maken van de fiets;
- Het gebruik van elektrische fietsen te promoten;
- Het goederentransport op de fiets te bevorderen;
- Het aanbod van bedrijfsfietsen te bevorderen;
- De snelheid in de wijken te verlagen en er gemengde inrichtingen te bevorderen.

Wat het fietsnetwerk betreft wil het Gewest het aantal fietspaden op het hele Brusselse grondgebied verdubbelen in overleg met de gemeenten en de fietsersverenigingen. Met name langs het Kanaal zullen nieuwe infrastructuur voor voetgangers en fietsers worden aangelegd om de stedelijke barrière-effecten weg te werken. Ten slotte zal worden gezorgd voor een behoorlijk onderhoud en beheer van de fietsinfrastructuur, met inbegrip van het schoon en sneeuwvrij houden van fietspaden.

Wat het fietsdelen betreft moet de ontwikkeling van het aanbod van fietsverhuurdiensten zowel kwantitatief als kwalitatief worden ontwikkeld op het hele gewestelijke grondgebied, vooral in de dichtbevolkte gebieden.

Fietsdiefstal blijft een ernstig probleem en moet intensief worden bestreden door alle bevoegde actoren en op alle beleidsniveaus: gewestelijk en gemeentelijk, in samenwerking met de politie, de preventiediensten, het Parkeeragentschap, enz.

De Brusselse woningen zijn vaak te klein om plaats te bieden voor een fiets. Daarom moeten er zowel op als buiten de weg meer fietsparkeermogelijkheden worden voorzien, afhankelijk van de bevolkingsdichtheid (bijvoorbeeld parking of fietsbox, ...). Ook gewestelijke en lokale winkelcentra, autoluwe zones en groene ruimten moeten beschikken over voldoende fietsparkeerplaatsen voor de bezoekers.



Het gewestelijke spoornet

Het Brusselse spoornet is ongeveer 96 km lang, dat is 5 keer meer dan de nationale gemiddelde dichtheid. Vandaag rijden er ongeveer 1.200 treinen per dag. Van de 31 haltes die in dienst zijn genieten sommige een intermodaliteit met de metro en op heel wat haltes kan worden overstapt op de structurerende openbaarvervoerslijnen. Het sporaanbod is echter voor 90 procent geconcentreerd in de Noord-Zuidverbinding, wat de spoorweg minder aantrekkelijk maakt voor verplaatsingen binnen Brussel.:

Waar de drie stations van de Noord-Zuidverbinding de drukste zijn van het land, blijven de andere Brusselse stations (die de lijnen 26 in het oosten, 28 in het westen en de lijnen 161, 28 en 50/60 van de oost-westverbinding bedienen) onderbenut ten aanzien van hun potentieel.

Het Gewest koestert de ambitie om het modale aandeel van het spoor tegen 2030 te verviervoudigen voor trajecten binnen Brussel. In samenhang met de grootstedelijke visie worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

→ Een aanbod van 4 treinen per uur in het hele Brusselse grondgebied, tijdens de week en op zaterdag, waarbij

de dienstverlening wordt verlengd tot minimaal 23 uur;

- Activering van de oost-westverbinding tussen de Europese wijk en de Noordwijk, Jette, Berchem;
- Verhoging van het aanbod en de dienstregeling tussen het woonbekken in het westen en de tewerkstellingsgebieden van de luchthaven.

Het aantal treinen vormt echter niet de enige hefboom om de Brusselaars ertoe aan te zetten om voor hun verplaatsingen binnen Brussel de trein te nemen. Naast een ambitieus vervoersplan zijn ook de volgende aanbevelingen noodzakelijk:

- Het S-aanbod dat sinds zijn lancering nog te weinig bekend is communiceren aan de Brusselaars;
- Een multimodale, aantrekkelijke en geïntegreerde tarifiering bieden tussen de openbaarvervoersmaatschappijen en de verschillende complementaire mobiliteitsactoren;
- De treinhalthes, die in het algemeen sterk verouderd zijn, renoveren en het sporaanbod binnen Brussel dus beter zichtbaar en aantrekkelijker maken; Het Gewest wil in samenwerking met de federale overheid en

in het kader van Beliris een volwaardig programma uitwerken voor de herwaardering van de treinhalttes;

- Nieuwe spoorhalttes creëren in de buurt van de multimodale knooppunten (gebieden met een dichte vastgoedontwikkeling, dichte wijken die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer). De prioriteit gaat uit naar de halttes Anderlecht-CERIA, Verboekhoven, Josaphat-Wahis, Kuregem en Erasmus.

Afhankelijk van de evoluties in de spoorsector, de ontwikkeling van het S-aanbod dat inspeelt op de Brusselse behoeften en in het kader van de eventuele openstelling van de binnenlandse markt van het personenvervoer, zal het Brussels Gewest de mogelijkheid analyseren om via een transportoperator het spoornet binnen Brussel zelf te exploiteren, met het doel een aanvullend gewestelijk vervoersaanbod voor te stellen op de spoorlijnen die momenteel onderbenut zijn.

Op Gewestelijk en lokaal niveau: Evolutie van het MIVB-aanbod

Het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen zijn en moeten de basis blijven van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze verplaatsingswijzen blijven immers het meest efficiënt. De polycentrische en buurtgerichte visie van het GPDO, zowel op het vlak van stedelijke ontwikkeling als van mobiliteit, sluit aan bij deze doelstelling.

Er moet voortdurend worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer om de efficiëntie ervan te handhaven of te verhogen;

Het gebruik van de MIVB-lijnen is de laatste jaren voortdurend gestegen (+19% in 5 jaar tijd). In 2017 werden er op de MIVB-lijnen 402 miljoen trajecten afgelegd. Ook het vervoeraanbod van de MIVB is dankzij de aanzienlijke investeringen van het Gewest de laatste jaren spectaculair toegenomen (gebruikname van nieuwe trams, nieuwe bussen, uitbreiding van de dienstregeling, enz.).

De kwaliteit van het openbaar vervoersaanbod moet worden verbeterd om de modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen. Niet alleen het comfort voor de gebruikers moet worden verhoogd maar ook de frequentie en de dienstregeling, bijvoorbeeld via vervoer on demand (onder meer op initiatief van het Gewest). Daarnaast moet ook buiten de spitsuren (ook 's nachts, tijdens de weekends, op feestdagen en tijdens de schoolvakanties) een aangepast aanbod worden voorzien om aan alle behoeften tegemoet te komen.

Snelheid en regelmaat zijn belangrijke aspecten om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Bijzondere aandacht moet worden aan de prestatie van het bovengrondse openbaar vervoer. De commerciële snelheid van de MIVB-rijtuigen moet nogmaals met één à drie km/u

worden verhoogd (eerst en vooral op de Plus- en Comfort-netwerken) en ook het aanbod van eindhalte tot eindhalte moet worden verbeterd.

LICHT BOVENGRONDS NET

De investeringen moeten worden voortgezet om het fijnmazige aanbod uit te breiden en te beantwoorden aan de toenemende vraag. Ook de bediening van de prioritaire ontwikkelingspolen moet worden verbeterd. Het Gewest zal de kwaliteit van de aangeboden dienst blijven verbeteren door een betere toegankelijkheid - vooral voor PBM - te garanderen van de rijtuigen (nieuwe modellen), de stations en de halttes en door de intermodaliteit te bevorderen.

Het busaanbod moet zo goed mogelijk tegemoetkomen aan de noden van de reizigers. Het moet een goede geografische dekking van de Brusselse wijken bieden, nadrukkelijker aanwezig zijn in de openbare ruimte en beter worden gecoördineerd tussen de verschillende busmaatschappijen die actief zijn in het Gewest.

METRO- EN PREMETRONET

Naast nieuwe infrastructures met een grote capaciteit is ook de verbetering van de dienstkwaliteit een belangrijke hefboom. Deze verbetering is al opgenomen in het meerjarig investeringsplan 2016-2025.

Het Gewest zal daarom performant en toegankelijk rollend materieel aankopen en blijven investeren in de aanpassing van het verkeer en de evolutie van de rij- en signalisatietechnologieën (vervanging van het signalisatiesysteem door een systeem waarmee het netwerk benut kan worden aan hogere frequenties en de capaciteit wordt verhoogd met 36%). Ook bijkomende stelplaatsen



moeten worden gecreëerd en bij hun ontwerp moet rekening worden gehouden met een gemengdheid van de stedelijke functies. De investeringen om de toegankelijkheid te verbeteren worden voortgezet in de metro- en premetrostations (liften, roltrappen, routebegeleiding voor PBM) en bij de aanleg van bovengrondse haltes.

De toegang tot een wifinnetwerk op het openbaar vervoer zal worden veralgemeend.

Het vervoeraanbod zal worden opgenomen in het grootstedelijke aanbod van verschillende maatschappijen en worden afgestemd op de nieuwe configuratie van de stadstoegangen, met name voor de bediening van de P+R-parkings en het parkeeraanbod voor de buurtbewoners.

UITBREIDING VAN DE GEWESTELIJKE OPENBAARVERVOERSNETTEN

De projecten voor de ontwikkeling van het openbaarvervoeraanbod met een hoog dienstniveau zijn het meest structurerend; Tegen 2025 zijn al een aantal projecten gepland:

- Omvorming tot metro van de bestaande premetroverbinding tussen Albert en het Noordstation en verlenging van de metroverbinding naar Bordet om de noordoostelijke wijken te bedienen en een multimodaal knooppunt te creëren met NMBS-lijn 26;
- Bouw van een 'Y'-tunnel en van een ondergronds station aan Meiser.

Daarnaast zullen de volgende projecten worden gerealiseerd:

- Verlenging van de lijn T3 van Esplanade tot de Heizelvlakte;
- Aanleg van de lijn T9 van Simonis tot de UZ VUB en vervolgens naar de Heizelvlakte.

Aansluitend op de voltooiing van de uitbreiding Bordet-Albert wordt aanbevolen om het onderzoek te starten naar de optimale structuur van het metronet met hoog dienstniveau in 2040 en om de prioriteiten te bepalen:

- Metro Zuid (Vorst>Ukkel);
- hoog dienstniveau verbinding met het westen:
 - Simonis-Berchem>Groot-Bijgaarden;
 - Westring, van het Weststation naar Jette en Laken in het noorden en naar Westland Shopping in het zuiden;
- hoog dienstniveau verbinding met het oosten op de Middenring (rekening houdend met het spoornet);
- hoog dienstniveau verbinding Delta > Station van Etterbeek > Flagey > Luxemburg > Maalbeek > Sint-Joost > Kruidtuin naar Simonis via Rogier, IJzer en Ribaucourt;

→ Sluiting van de Kleine Ring-verbinding: toevoeging van de haltes Thurn & Taxis, Kanaal en Noordstation tussen Simonis en Kruidtuin;

→ hoog dienstniveau verbinding met de noordwestelijke kwadrant van het Gewest en met Neder-over-Heembeek..

Evolutie van het wegennet: naar een nieuw autogebruik

Indien de auto een soms noodzakelijk vervoermiddel blijft, moet de plaats en het gebruik ervan in de openbare ruimte worden herzien.

Het Gewest wil het individuele autogebruik beperken tot het strikt noodzakelijke, tot situaties waarin de auto het meest geschikte vervoermiddel is. Het wil een rationeel autogebruik bevorderen dat is losgekoppeld van het autobezit en van het autosolisme (bijvoorbeeld door auto-delen). In die zin wil het Gewest verschillende alternatieve oplossingen aanbieden om de Brusselse trend - daling van het modale aandeel van de auto van 50% in 1999 tot 32% in 2010 - voort te zetten en tegen 2030 een globaal niveau te bereiken van 25% (interne en intergewestelijke verplaatsingen).

STEDELIJKE INTEGRATIE VAN HET WEGENNET

Op het vlak van infrastructuur moet het wegennet, en in het bijzonder de kunstwerken, worden gerenoveerd en beter worden onderhouden om de stevigheid en de veiligheid voor de gebruikers te garanderen.

Bovendien moeten de kunstwerken beter worden geïntegreerd in de stad, bijvoorbeeld door de tunnelingangen te bekleden. Te vaak worden kunstwerken ontworpen zonder rekening te houden met hun stedelijke impact op een wijk (stedelijke barrière, vuil, onveiligheid). Het is dus belangrijk dat de kunstwerken van het vervoernet meer esthetisch worden geïntegreerd in hun omgeving. Deze integratie moet het Brusselse erfgoed en de Brusselse identiteit naar voren brengen, in samenwerking met de artistieke wereld.

Elk herinrichtingsproject van de openbare weg zal worden onderworpen aan een 'groentest'. Laanbomen en andere groene structuren dragen immers bij tot de landschappelijke identiteit en creëert ecologische corridors in het Gewest.

MULTIMODALE MOBILITEITSCORRIDORS

Los van de behandeling die is voorbehouden voor kunstwerken, moeten alle snelwegen worden omgevormd tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors. Deze ambitie kadert in de wil om alternatieven voor de personenwagen te ontwikkelen en de openbare ruimten te verbeteren. Bij deze stedelijke transformatie moet bijzondere aandacht worden besteed aan het behoud van de toegankelijkheid in het Gewest en aan de bestrijding van het fileprobleem.

De Middenring is een essentiële ringweg in het Brusselse net. Tegen 2040 wil het Gewest deze corridor over zijn hele traject uitrusten met een hoogperformante openbaarvervoersverbinding. Het al bestaande aanbod zal dus worden uitgebreid en verbonden. Verder moet op deze verkeersader een fietspad worden aangelegd waarmee hij multimodaal wordt gereorganiseerd.

De Kleine Ring, in het hart van het Gewest, is op het vlak van mobiliteit opmerkelijk efficiënt. De openbare ruimte is echter volledig verzadigd. Er moet daarom worden gestreefd naar een nieuw evenwicht om de kwaliteit te verbeteren op het vlak van geluid, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid en groen.

De heraanleg van de Kleine Ring opent de weg naar een beter openbaar vervoer en naar de voltooiing van het netwerk van gescheiden fietspaden. Ook moet de mogelijkheid worden onderzocht om deze verkeersader gedeeltematig te overkappen, zonder de capaciteit ervan te verhogen, om een kwaliteitsvolle en multimodale ruimte te creëren.

Al deze projecten zullen uiteraard gepaard gaan met gigantische werven die een aanzienlijke impact zullen hebben op de openbare ruimte. Gezien het jaarlijkse aantal werven (120.000 werven in de gewestelijke openbare ruimte in 2017, waarvan 4.000 grote werven) moeten ze optimaal worden gecoördineerd en moet een performant alternatief verkeersplan worden opgemaakt.

VERKEERSVEILIGHEID WAARBORGEN

De wegen moeten een optimale verkeersveiligheid garanderen en beantwoorden aan de Brusselse doelstelling om tegen 2020 het aantal doden en gewonden op de weg met de helft te verminderen ten opzichte van 2010. Deze verbintenis werd ook aangegaan door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het principe "Zero Vision" moet worden geïntegreerd in de verschillende benaderingen.

Aansluitend op de doelstelling om autoluwe zones in te richten die voor iedereen toegankelijk zijn, zullen de lokale stratennetten worden omgevormd tot zones 30, in overleg met de gemeenten. De veralgemening van het concept 'schoolstraat' in het hele Gewest zal worden onderzocht.

Ook is het essentieel om maatregelen te nemen rond onderwijs, het respecteren van de verkeersregels en voertuigtechnologieën om de duurzame veiligheid van het verkeer te garanderen.

Het actieprogramma om de 'zwarte punten' en de 'ongevalgevoelige zones' - ZACA - weg te werken zal worden versneld. Daarnaast wordt de installatie van een krachtig cameranetwerk gepland waarmee een continue monitoring van het wegennet mogelijk is, vooral in de tunnels.

VLOTTE DOORGANG VOOR DE VOERTUIGEN VAN DE HULPDIENTEN

De toenemende verkeerscongestie en de ontwikkeling van projecten die de wegcapaciteit verminderen ten gunste van meer kwaliteitsvolle openbare ruimten, hadden in de loop der tijd een aanzienlijke impact op de interventietijden van de hulpdiensten.

Omdat het gaat om een belangrijke uitdaging voor de veiligheid van de gebruikers van het Gewest, moet een vlotte doorgang voor deze voertuigen worden gegarandeerd op het hele gewestelijke grondgebied.

De behoeften van de hulpdiensten zijn tweeledig: enerzijds moeten ze zich snel kunnen verplaatsen op hun belangrijkste trajecten. En anderzijds moeten ze toegang krijgen tot alle gebouwen in het Gewest. In die zin kunnen tegelijk twee denkpistes worden gevolgd: de aanpassing van de inrichtingen van de openbare ruimte aan de omvang van de huidige voertuigen van de hulpdiensten en aankoop van kleinere voertuigen die zijn aangepast aan de zeer dichte stedelijke context van bepaalde wijken in het Gewest.

HET PARKEREN

Door de aloude heerschappij van Koning Auto werd in het kader van het parkeerbeleid lang getracht om het parkeeraanbod te verhogen en zo te voldoen aan een toenemende vraag. Het gevolg is dat de kwaliteit van de openbare ruimte danig achteruit ging en het congestieprobleem nog werd versterkt.

Het eerste Gewestelijke Parkeerplan en de gemeentelijke Parkeeractieplannen zijn een eerste stap in de goede richting die het Gewest moet aanhouden. Het nog recente Gewestelijke Parkeeragentschap biedt de gemeenten de mogelijkheid om hun bevoegdheden op het gebied van controle en inning van het parkeergeld, de opvolging van de gemeentelijke actieplannen, de ontwikkeling van een fietsparkeerbeleid of de aanleg van openbare parkings te delegeren.

Bij zijn recentste telling van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg in 2014, telde Brussel Mobiliteit 264.199 parkeerplaatsen (293.057 in 2010) waarvan 74.667 niet gereguleerd. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen buiten de weg wordt geschat op 647.000.

Om het aantal voertuigen in het Brussels verkeersnetwerk te verminderen, liet de configuratie van het Brusselse parkeerpark worden gewijzigd om de modale verschuiving te bevorderen en de openbare ruimte te verfraaien.

Tegen 2030 wil het Gewest:

- het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg verlagen tot minder dan 200.000;
- het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen verlagen tot 35.000;
- de toegang tot parkeren buiten de openbare weg verhogen tot 20.000 plaatsen bestemd voor de buurtbewoners.

Deze doelstellingen moeten worden nagestreefd zonder de toegankelijkheid van het Gewest en de buurtbewoners te verminderen. Daartoe moet de milieuwetgeving (BWLKE) maximaal benut worden om het delen van privéparkings en van alle parkeerplaatsen buiten de weg van overheidsinstanties (Gewest en gemeenten, federale, regionale en Europese besturen) met de buurtbewoners te vergemakkelijken. De parkeertarieven buiten de openbare weg moeten bezoekers en pendelaars aanzetten om alternatieven voor de personenwagen te gebruiken. Het Gewest en het Parkeeragentschap zullen een volledige operationele oplossing voorstellen en ervoor zorgen dat de verschillende betrokken partijen daar geen nadelig effect van ondervinden.



Meer in het algemeen, om financiële redenen en om redenen die te maken hebben met het mobiliteitsbeheer, wordt voorgesteld om:

- het bestaande beheerde aanbod buiten de weg optimaliseren (openbare parkings en gedeeld gebruikte privéparkings) te optimaliseren;
- de nog niet beheerde stock van bestaande parkeerplaatsen gedeeld te gebruiken (parkeerdelen);
- nieuwe parkings te buiten de openbare weg;
- elk nieuw bouwproject systematisch te verbinden met een kwalitatieve herinrichting van de bijhorende openbare ruimte.

Daarnaast moeten de parkeertarieven op en buiten de openbare weg worden gecoördineerd. Tarieven buiten de openbare weg zijn immers aantrekkelijker dan deze op de openbare weg, ongeacht of het gaat om uurtarieven, forfaitaire en vrijstellingstarieven of parkeerkaarten.

GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS

Zoals in elke Europese hoofdstad neemt ook in Brussel het aantal gemotoriseerde tweewielers voortdurend toe. Het Gewest wil het motordelen bevorderen en het aantal motorparkeerplaatsen in de openbare ruimte harmonieus verhogen.

TOERISTENBUSSEN

Het toerisme genereert aanzienlijke inkomsten voor het Gewest. Om een comfortabele en snelle toegang te bieden tot de Brusselse trekpleisters en de bewegingen van logge en vervuilende voertuigen te beperken, wordt voorgesteld om in de buurt van het stadscentrum parkeerplaatsen te voorzien voor toeristenbussen. Ook wordt gedacht aan een tarifiering voor middellang en langdurig parkeren van autocars.

Bezoldigd personenvervoer

Taxidiensten (taxi's/deeltaxi's/motortaxi's/nieuwe bezoldigde vervoersdiensten) moeten worden beschouwd als een aanvulling op het openbaar vervoer in de mate dat ze een alternatief bieden voor occasionele verplaatsingen met de auto. Tegen 2040 zal op het hele gewestelijke grondgebied een 24/24 u collectieve taxidienst worden ontwikkeld.

Het Gewest wenst een intergewestelijke samenwerking om de bediening van de luchthavens, waaronder Brussel Nationaal, door de Brusselse maatschappijen te verbeteren en te vermijden dat taxi's leeg terug naar Brussel moeten rijden.

Nieuwe voertuigen en nieuwe gebruiken

Het concept van de deeleconomie moet aan de basis liggen van de Brusselse benadering van het carpoolen en autodelen.

Bij de erkenning van de autodeeldiensten moet de ontwikkeling worden bevorderd van een lokaal en grootstedelijk aanbod dat trajecten van het type round trip, one way en free floating mogelijk maakt. De verdeling van die

diensten moet in verhouding staan tot de potentiële gebruikers en de motorisatiegraad van de Brusselaars.

Het Gewest zal ondersteuning geven aan de ontwikkeling van coöperatieve systemen om Brusselaars met elkaar in contact te brengen, onder meer via een gewestelijk elektronisch open data-platform voor carpoolen en autodelen tussen particulieren.

Logistiek in Brussel

De visie op de logistiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd ontwikkeld op internationale, nationale en grootstedelijke schaal. Omdat er in het Gewest heel wat stromen binnenkomen en buitengaan, moeten de binnenkomende stromen maximaal gerationaliseerd worden en moet een modale verschuiving naar duurzame vervoerswijzen worden gerealiseerd.

Tegen 2025 moet, gelet op de huidige modale verdeling en de structuur van de distributiekosten, vooral de effi-

ciëntie van het wegvervoer binnen het Gewest worden verbeterd en worden gezorgd voor een schonere 'laatste kilometer'. Het Gewest zal in de mate van het mogelijke het vrachtwagenverkeer in de stad beperken en het laden van vrachtwagens optimaliseren door de logistieke operatoren aan te zetten tot een betere coördinatie van hun ritten. Op middellange termijn kan een gedeeld gebruik van vrachtwagens worden onderzocht.



VOORWAARDEN VOOR HET SUCCES VAN HET GPDO

Nu de “uitdagingen” waarmee het Gewest te maken krijgt bekend zijn, moeten de voorwaarden tot stand worden gebracht om de uitvoering van het GPDO te laten slagen.

Zo zijn er drie:

- De samenwerking tussen alle openbare actoren van de stad ontwikkelen, en dit op iedere schaal en op ieder beleidsniveau;
- Een dynamische en samenhangende planning uitvoeren door middel van een aantal gewestelijke instrumenten;
- De burger betrekken bij de gewestelijke ontwikkeling.

Het grote aantal stakeholders in Brussel komt de ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie en een gezamenlijk optreden niet ten goede. Dit kan remmend werken op formele en informele samenwerking, het handelen voor burgers en ondernemingen ingewikkelder maken en leiden tot een versnippering van de budgettaire en menselijke middelen waarover het Gewest beschikt.

Om concrete uitvoering te geven aan het stadsproject moet er absoluut op worden toegezien dat alle actoren samenwerken op grond van gemeenschappelijke doelstellingen en de eventuele sectorale breuklijnen die hen scheiden overstijgen, zodat kan worden samengewerkt rond gezamenlijke thema's.

De samenwerking met de overige actoren op de verschillende niveaus ontwikkelen

DE GEWESTELIJKE OVERHEIDSACTOREN VAN DE TERRITORIALE ONTWIKKELING VERSTERKEN EN COÖRDINEREN: HET TERRITORIAAL PLATFORM

Om het optreden van het Gewest bij de territoriale ontwikkeling concreet te versterken heeft de Regering een hervorming doorgevoerd in haar besturen en openbare instellingen die zich toeleggen op de ruimtelijke ordening. Het doel hiervan is middelen gemeenschappelijk stellen, efficiënter samenwerken en middelen coördineren.

Die hervorming was er enerzijds op gericht binnen een nieuwe openbare structuur de verschillende administraties en cellen samen te brengen die zich toeleggen op statistiek, sociaal-economische kennis en territoriale planning in Brussel (perspective.brussels) en anderzijds een volwaardige openbare ontwikkelingsoperator in het leven te roepen die de strategische ontwikkelingskeuzes ten uitvoer moet brengen, in voorkomend geval door terreinen te verwerven en te bebouwen (msi.brussels).

Een Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling (GCTO) werd opgericht, bestaande uit de besturen belast met planning, stedenbouw en erfgoed, huisvesting, leefmilieu, mobiliteit, netheid evenals de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel (MIVB). Dit orgaan heeft als opdracht overleg te organiseren tussen deze besturen over planningsprojecten met het oog op de samenhang van de gewestelijke initiatieven.

Bovendien vereist de ambitie van dit GPDO, en dan meer bepaald de ontwikkeling van nieuwe wijken, dat de te doorlopen stappen voor het verkrijgen van vergunningen en toelatingen worden afgestemd op de doelstellingen die op gewestelijke schaal zijn vooropgesteld en dat de proceduretermijnen versnellen.

Die ambitie is van essentieel belang om de doelstellingen van de Regering tot ontwikkeling te brengen en tijdens de huidige legislatuur te doen slagen; zij is ook van het opperste belang voor de stedelijke ontwikkeling.

Daarom is een grondige hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) doorgevoerd

in het licht van twee transversale principes: vereenvoudiging en rationalisering.

Zo zal BSE in het verlengde van de hervorming van het BWRO een schakel vormen in de keten van het stadsproject om de verwezenlijking van projecten te begeleiden naar aanleiding van stedenbouwkundige procedures.

GOVERNANCE EN COÖRDINATIE TUSSEN DE ACTOREN VOOR HUISVESTING

De Coördinatieraad voor Huisvesting is geïnstalleerd in 2015 en omvat de verschillende openbare actoren die bevoegd zijn voor huisvesting. De Coördinatieraad zorgt tegelijkertijd voor een betere informatieverstrekking en een beter overleg tussen publieke partners. De werkzaamheden en debatten in de Raad bevorderen de samenwerking tussen de actoren om meer gemengde projecten te doen ontluiken ten voordele van de ontwikkeling van Brussel en van zijn inwoners.

Ook werd een Brussels referentiepersoon voor Huisvesting ingesteld bij perspective.brussels met het oog op een vlottere band tussen de openbare huisvestingsactoren en de teams belast met de strategische en regelgevende territoriale ontwikkeling van het Gewest. De referentiepersoon biedt derhalve ondersteuning bij de verwezenlijking van de doelstellingen inzake huisvesting zoals die in dit plan staan geprogrammeerd.

In 2018 is de samensmelting van de openbare vastgoedmaatschappijen ingevolge de zesde staatshervorming afgerond; hun aantal is teruggebracht van 33 tot 16. Weliswaar wordt een evaluatie gemaakt van de gunstige effecten waartoe deze rationalisering heeft geleid.

Tegen 2019 moet men klaar zijn met de identificatie van de vereiste projecten om voor 100% aan de doelstellingen inzake de productie van openbare woningen te voldoen, zoals vermeld in het Gewestelijk Huisvestingsplan en de Alliantie Wonen. Voor de toekomst zal een ontsluiting van de doelstellingen voor het bouwen en voor de ondersteuning van de openbare huisvesting onderzocht worden. Het Gewest overstijgt de loutere baksteenlogica door zichzelf doelstellingen op te leggen inzake onder-

steuning van gezinnen, bovenop het aantal geproduceerde woningen.

In 2021 worden Brussel Huisvesting, de BHGM en vooral de federaties van OVM en de DMBSH als « Welc'home brussels » onder één dak samengebracht in het huidige gebouw van de BGHM en het recent aangekochte gebouw daarnaast. De wens van het Gewest bestaat erin om een betere operationalisering van de diensten voor de burgers aan te moedigen door een hergroepering van de diensten voor huisvesting.

EEN STRATEGISCHE COÖRDINATIE OPZETTEN TUSSEN HET BELEID EN DE BRUSSELSE OPENBARE STRUCTUREN

Om concrete uitvoering te geven aan het stadsproject middels het GPDO zal er absoluut op toegezien moeten worden dat alle actoren samen toewerken naar gemeenschappelijke doelstellingen over de eventuele sectorale breuklijnen heen, zodat kan worden samengewerkt rond gezamenlijke thema's.

Deze ontzuiling van de actoren moet gebeuren aan de hand van nieuwe samenwerkings- en dialoogmodellen, maar ook via formele coördinatiemechanismen die de betrekkingen tussen beleidsverantwoordelijken en de leiding van besturen en paragewestelijke ION een contractueel aspect verlenen.

Als we immers wensen dat de verschillende actoren zich de visie en de vele maatregelen waarin het GPDO voorziet eigen maken, moeten deze omgezet worden in de strategische en operationele doelstellingen op hun eigen niveau en in een wil tot permanente evaluatie van de vorderingen die gemaakt worden om het stadsproject te verwezenlijken.

In alle beheerovereenkomsten en bestuurscontracten van alle gewestelijke openbare instellingen moet het GPDO gelden als referentie bij de invoering van een betere opvolging van het gewestelijk beleid, maar moet het overheden en openbare actoren ook bijstaan in de besluitvorming over hun beleidsstrategieën.

HET OVERLEG TUSSEN HET GEWEST EN DE 19 GEMEENTEN ONTWIKKELEN

Om te kunnen voorzien in een samenhangend beheer van de problemen die op gewestelijke schaal bestaan en de efficiëntie van het buurtbeleid te waarborgen, dient het Gewest een proactieve samenwerkingsdynamiek te creëren met de plaatselijke besturen op het Brussels grondgebied.

De gemeentelijke entiteit is de buurtgerichte overheid bij uitstek (en vaak ook de eerste plek van sociale verbondenheid). Ze vervult essentiële opdrachten die complementair zijn met de opdrachten van de gewestelijke overheid. In die zin wenst het Gewest haar te ondersteunen.

De gemeenten en het Gewest worden echte partners bij het verwezenlijken van de ambities en maatregelen die in het GPDO vermeld staan. Daarom is het essentieel dat men erop toeziet dat plaatselijke projecten verlopen in synergie met de doelstellingen van het Plan.

Er zal worden voorgesteld om, met alle respect voor de gemeentelijke autonomie, tussen het Gewest en elk van de 19 gemeenten (gemeentelijke) legislatuurovereenkomsten af te sluiten, die zowel het begrotingskader van het gemeentelijk beleid bepalen als de gezamenlijke ontwikkelingsdoelen vooropstellen die met name op het vlak van mobiliteit, parkeren, huisvesting, de ontwikkeling van uitrustingen van collectief belang e.d. moeten worden nagestreefd.

SYNERGIEËN ONTWIKKELEN MET DE GEMEENSCHAPSINSTANTIES

Het Gewest wenst tevens de samenwerkingen zoveel als mogelijk te verbreden naar alle stuwende krachten van het Brussels Gewest en deze samen te brengen om zo de efficiëntie en de weerslag van het overheidsbeleid te versterken.

Het Gewest voert in de logica van zijn acties een transversaliteit in voor de verschillende beleidsniveaus die in Brussel aanwezig zijn, en dan meer bepaald tussen het Gewest en de gemeenschapsinstellingen (zowel de Gemeenschappen als de Gewestelijke Gemeenschapscommissies). Het Gewest wil synergieën ontwikkelen en versterken met de Franse Gemeenschap, de Franse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Gemeenschapscommissie (en met de verschillende inrichtende machten) met het oog op een samenhangend en gecoördineerd beleid voor beroepsopleiding en onderwijs in Brussel. Ten slotte wenst het Gewest systematischer samen te werken met de inrichtende machten en de gemeenschapsinstellingen om de scholen beter in te passen in de stad door middel van "Scholencontracten" bedoeld om schoolgebouwen op te knappen op gecoördineerde en geïntegreerde wijze met de omliggende wijk (openbare ruimte, veiligheid, mobiliteit, leefmilieu, ...).

EEN GROOTSTEDELIJKE SCHAAL HANTEREN

Heel wat Brusselse problemen overstijgen het gewestelijk kader: de symptomen, het beheer en de oplossing van die

problemen reiken verder dan dat. Zoals geldt in alle grote Europese metropolen kunnen sommige materies enkel efficiënt worden aangepakt als dit gebeurt binnen een relevanter gebied dan dat van het Gewest sensu stricto.

In deze tijden van globalisering en mondialisering is het ondenkbaar een plan uit te werken dat voorbijgaat aan de synergieën met het grootstedelijk gebied en de actiecapaciteit te beperken tot de institutionele bevoegdheden. We zullen rekening moeten houden met evoluties en projecten in het hinterland en proberen om met de 2 andere Gewesten in alle mogelijke domeinen tot vooruitzichten op samenwerking te komen.

Het grootstedelijk debat is in de meeste landen ter wereld aan de orde: in de VS willen de metropolen rechtstreeks kunnen omgaan met de federale Staat; in Europa worden tal van pogingen ondernomen om metropolitane bestuurs- en strategische planningsstructuren op te richten: Groot-Parijs, de metropolitane gemeenschappen van Milaan, Barcelona, Lyon, ... Europa stimuleert een "meerlagig bestuur", onder meer ook door samenwerkingsprogramma's financieel te ondersteunen.

Een metropolitane bestuur is een geheel van een groot aantal instrumenten die coördinatie- en samenwerkingsprocessen vlotter laten verlopen: dat gaat van de oprichting van grootstedelijke structuren tot coördinatiemechanismen tussen actoren onderling.

In België bestaat er vandaag ingevolge de zesde staats-hervorming een nieuw institutioneel kader voor overleg: de « De Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel » (HGB). Hier wordt overleg gevoerd over onderwerpen van transregionaal belang zoals ruimtelijke ordening, leefmilieu, huisvesting, economie en energiebeleid, mobiliteit, verkeersveiligheid en wegwerkzaamheden naar, van en rond Brussel.

De gewesten, alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de provincies Vlaams- en Waals-Brabant maken net als de federale overheid van rechtswege deel uit van de Hoofdstedelijke gemeenschap. De gemeenten van Vlaams-Brabant en van Waals-Brabant kunnen hiertoe vrij toetreden. De gewesten dienen een samenwerkingsakkoord te sluiten om de modaliteiten en het voorwerp van dit overleg vast te leggen.

Welke vorm er ook wordt gekozen voor de invoering van de Hoofdstedelijke Gemeenschap, de grootstedelijke realiteit is vandaag een feit en krijgt een reële dimensie: overgaan tot actie over de gedeelde uitdagingen.





Daarnaast dragen de programma's tussen plaatselijke besturen rond concrete projecten voortaan bij tot dit grootstedelijke bestuursproces. Top Noordrand bijvoorbeeld verenigt Ruimte Vlaanderen, het Brussels Planningsbureau (perspective.brussels), de provincie Vlaams-Brabant en de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij. Een territoriaal ontwikkelingsprogramma brengt relevante actoren samen om een onderling vastgelegd actieprogramma tot stand te brengen. Dit is een intensief proces om de kennis te versterken en te delen dat gepaard gaat met een intergewestelijk forum voor ruimtelijke ordening waarvan de drie gewesten deel uitmaken.

Ook de samenwerking die tot stand is gekomen tussen de Brusselse en Vlaamse Bouwmeester en de besturen van de beide gewesten bevoegd voor ruimtelijke ordening en leefmilieu rond een specifieke ruimtelijke uitdaging heeft geleid tot de ontwikkeling van scenario's voor de aanleg van grensoverschrijdende en intersectorale ruimten. Het basisidee hierbij is dat een culturele revolutie nodig is in het ruimtelijk beleid en dat het beleid moet leiden tot gemeenschappelijke voordelen door de aangehaalde banden tussen de verschillende sectoren. Deze benadering sluit aan bij de gewenste evolutie van een reactieve planning naar een proactieve planning.

De grootstedelijke dimensie is essentieel voor het welslagen van de territoriale ontwikkeling en komt naar voren in alle pijlers van dit GPDO.

De mobiliteit vereist echter dringend overleg.

De drie gewesten en de federale staat hebben immers belang bij een krachtiger overheidsbeleid om de verkeerscongestie in het grootstedelijk gebied te verminderen. Hierdoor zal de levenskwaliteit van de bewoners verbeteren en de aantrekkelijkheid van Brussel vergroten in een internationale concurrentiële context.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan niet blijven wachten en zorgt dus zelf voor mobiliteitsoplossingen op zijn grondgebied om de modal shift te bevorderen, maar het is duidelijk dat de optimale horizon in het grootstedelijk gebied ligt.

De projecten en de oplossingen voor mobiliteit zijn al lang bekend: de uitbouw van een hoogperformant grootstedelijk net naast de spoorweg, de coördinatie van het busaanbod, de aanleg van 25.000 P+R plaatsen in de grootstedelijke ruimte, de ontwikkeling van intergewestelijke fietsnetwerken, een verder gevolg voor de kilometerheffing (vrachtwagens) en de invoering van

een kilometerheffing voor auto's, een gemeenschappelijk standpunt van de Gewesten voor het spooraanbod van de NMBS. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn deze projecten noodzakelijk om parallel daarmee de herinrichting van de weginfrastructuur mogelijk te maken, en dan vooral van de Ring (RO), die gedeeltelijk op Brussels grondgebied ligt, en zo de druk van het autoverkeer terug te brengen.

Anders gesteld, de grootstedelijke schaal vereist dat men de overlegfase achter zich laat om in het kader van een volwassen samenwerkingsfederalisme te komen tot de ontwikkeling van gemeenschappelijke projecten.

HAND IN HAND WERKEN MET DE EUROPESE INSTELLINGEN

Brussel is de zetel van drie belangrijke Europese instellingen: de Europese Commissie, de Raad van de Europese Unie en de Europese Dienst voor Extern Optreden. Ofschon de officiële hoofdzetel van het Europees Parlement gevestigd is in Straatsburg en het algemeen secretariaat in Luxemburg, vinden de bijeenkomsten van de politieke fracties en de parlementaire commissies plaats in Brussel.

De Europese instellingen, met de verwante activiteiten die zij naar Brussel halen en de diverse bevolking die zij meebrengen, dragen bij tot de Brusselse identiteit, de economische dynamiek van de stad, zijn sociale en culturele diversiteit en zijn nationale en internationale aantrekkingskracht.

Er moet continu gewerkt worden aan een steeds verder doorgedreven integratie van Europa in de stad, om de Europese instellingen zo dicht mogelijk bij de Brusselaars te brengen en de aanwezigheid van de Europese instellingen tegelijk te benutten als een hefboom voor de stedelijke ontwikkeling en de sociale cohesie.

Daarbij zijn de stedenbouwkundige integratie van de Europese Wijk, de ontwikkeling van de activiteiten die verband houden met de Europese instellingen (diplomatie, lobbying, NGO's...), een open en transparante dialoog met de instellingen en de versterking van de sociale band tussen de mensen die werken in de « Europese sfeer » en alle andere Brusselaars stuk voor stuk doelstellingen die het Brussels Gewest zich op korte, middellange en lange termijn moet opleggen.

Daarom is het essentieel dat er een permanente dialoog bestaat met de instanties die vanuit Brussel opereren. Het statuut van Brussel als Europese en internationale hoofdstad maakt het noodzakelijk dat het Gewest zich

actief inlaat met een proactief "zetelbeleid" met alle internationale instellingen die aanwezig zijn in Brussel, en dan in het bijzonder deze van de Europese Unie. Het Gewest zal zich tevens zo opstellen dat elke kans op de vestiging van internationale organisaties op zijn grondgebied gegrepen kan worden.

INVESTERINGEN VAN DE FEDERALE STAAT IN ZIJN HOOFDSTAD STIMULEREN

Brussel ligt zowel in het hart van Europa als in het centrum van het Belgisch stedelijk netwerk. Zijn strategische ligging samen met de internationale aantrekkingskracht maken dat Brussel niet enkel de economische motor is van het grootstedelijk gebied, maar eveneens van heel het land, waardoor een financiële inspanning van de federale overheid jegens haar hoofdstad gerechtvaardigd is.

Het Gewest wenst vooral een overleg met de federale instanties om er oplossingen aan te reiken voor de volgende punten:

- investeringen in de stations ten gunste van de Brusselaars en alle gebruikers: aan het Zuidstation zijn wel werken uitgevoerd in het kader van de aanleg van de HST-terminal (1994), maar het station heeft geen globale renovatie ondergaan zoals Antwerpen-Centraal of het station van Luik. Ook het Noordstation bevindt zich in een slechte staat. Naar aanleiding van het Meerjarig Investeringsplan van de NMBS (2013-20205) zijn er bedragen uitgetrokken voor de renovatie van de stations. Het is echter belangrijk dat deze bevestiging vinden en toereikend en gewaarborgd zijn.
- de federale wetenschappelijke instellingen, waaronder de musea, vervullen een cruciale rol voor de toeristische aantrekkingskracht van Brussel: er mogen dan al inspanningen geleverd zijn voor het Museum voor Natuurwetenschappen, het Muziekinstrumentenmuseum en het Magrittemuseum, dit neemt niet weg dat het volstrekt abnormaal blijft dat het Museum voor Moderne Kunst gesloten werd zonder dat een alternatief is voorzien. Daarom heeft het Gewest beslist zelf een Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst in het leven te roepen. De federale collecties zouden in dit museum ondergebracht kunnen worden. Ook pleit het Gewest voor dringende moderniseringswerken aan de Koninklijke Musea van Schone Kunsten en de Koninklijke Musea van Kunst en Geschiedenis in het Jubelpark.
- De vrijmaking van federaal vastgoed (braakliggende spoorterreinen, ...), waarbij ook gebouwen van grote symbolische waarde, wordt beheerd door de Regie der Gebouwen: het Justitiepaleis, dat weldra dertig jaar in de steigers zal staan en waarvan de toekomst onze-

ker blijft, of het Koninklijk Conservatorium waarvan bepaalde lokalen niet langer toegankelijk zijn vanwege het gevaar. Er dienen onderhandelingen te worden aangeknoopt over de toekomst van bepaalde sites waaruit de Staat zich terugtrekt (de gevangenissen van St-Gillis en van Vorst, de Gêruzet-kazerne, ...), alsook over de toekomst van gebouwen die vrijgemaakt kunnen worden in het kader van de rationalisering van de kantoorruimten die de federale Staat betreft.

→ De vrijmaking van federaal vastgoed (braakliggende spoorterreinen, ...), waarbij ook gebouwen van grote

symbolische waarde, wordt beheerd door de Regie der Gebouwen: het Justitiepaleis, dat weldra dertig jaar in de steigers zal staan en waarvan de toekomst onzeker blijft, of het Koninklijk Conservatorium waarvan bepaalde lokalen niet langer toegankelijk zijn vanwege het gevaar. Er dienen onderhandelingen te worden aangeknoopt over de toekomst van bepaalde sites waaruit de Staat zich terugtrekt (de gevangenissen van St-Gillis en van Vorst, de Gêruzet-kazerne, ...), alsook over de toekomst van gebouwen die vrijgemaakt kunnen worden in het kader van de rationalisering van de ruimten die de Staat betreft.

Een dynamische en samenhangende planning invoeren door middel van een aantal gewestelijke instrumenten

EEN STRATEGIE ONTWIKKELEN VOOR DE FOLLOW-UP VAN HET GEWESTELIJK BELEID

De uitvoering van het stadsproject moet voortdurend worden opgevolgd. De stadsdynamiek is uiterst complex en moet regelmatig opnieuw worden beoordeeld. Er moet niet enkel worden toegezien op de goede uitvoering van het GPDO maar men moet ook de trends in de stedelijke ontwikkeling kunnen evalueren en in samenhang daarmee ook de relevantie in de tijd van de doelstellingen die aan het GPDO ten grondslag liggen.

Anders gesteld, moet een strategische planning worden ingevoerd, hetzij een proces van permanente aanpassing en bijsturing van de doelstellingen in functie van de evolutie van de problemen die zich stellen aan de verschillende tijdlijnen die vorm geven aan de territoriale ontwikkeling (de termijn van de legislatuur, de termijn van een strategie, de uitvoeringsduur, ...).

Dit houdt in dat een monitoring van het huidige GPDO noodzakelijk is met het oog op de opvolging van de uitvoering en van de gevolgen hiervan (zoals de milieueffecten) en de analyse van de wijze waarop de stedelijke parameters evolueren om nieuwe uitdagingen te identificeren en hierop in te spelen.

Gebruik maken van de wettelijke milieupolging en van de observatie van de gewestelijke context om een grondige denkoefening over de grote thema's van het GPDO

mogelijk te maken zodat deze doelstelling kan worden doorgetrokken.

Perspective.brussels zal belast worden met de uitvoering van de monitoring van de wijze waarop acties en doelstellingen van het GPDO uitvoering vinden en - eventueel in overleg met de betrokken besturen - bij de Regering voorstellen formuleren voor aanvullende strategieën indien uit deze monitoring blijkt dat dat de voorziene actie moet worden versterkt om de doelstelling te halen. Een eerste rapport over de verwezenlijkte acties en de te ontwikkelen werkgebieden moet binnen twee jaar na de goedkeuring van het GPDO worden neergelegd. Dit moet voorzien in een stappenplan voor de werkgebieden die prioritair ontwikkeld moeten worden en in een uitvoeringsplanning.

INFRASTRUCTUUR ONTWIKKELEN VOOR EEN SLIMME STAD

Europese steden definiëren een slimme stad als een stad waar het gebruik van nieuwe technologieën resulteert in een betere dienstverlening aan de burger, een betere benutting van grondstoffen en een kleinere impact op het leefmilieu. Partizanen van de Smart City stellen dat we ons moeten richten op nieuwe technologieën om een antwoord te kunnen bieden op de uitdagingen van de duurzame ontwikkeling van steden.

Door de verdichting van de stad ziet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich net zoals andere steden genood-

zaakt een holistische aanpak te hanteren, waarbij het gebruik van nieuwe technologie ervoor zorgt dat de stad op een efficiëntere manier kan werken. Dat is de grondslag van een smart city.

De « smart city » is slechts haalbaar als zij kan bouwen op « smart citizens ». In Brussel reiken honderden burgerinitiatieven concrete, originele en creatieve antwoorden aan. Deze initiatieven illustreren de wens van de burger om het individuele en collectieve actievermogen te vergroten door voorrang te geven aan activiteiten die ecologische en sociale winst inhouden. De rol van de overheid bestaat erin tegemoet te komen aan dit verlangen, om instrumenten ter beschikking te stellen die het democratisch debat verbeteren of de verwezenlijking van collectieve projecten mogelijk maken die bijdragen tot de vooruitgang van de stad.

De doelstelling “Brussels Smart City”, als vector voor de totstandbrenging van de slimme stad, is de uitdagingen van de stadsontwikkeling aanpakken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dit in drie grote dimensies:

- de duurzame ontwikkeling als antwoord op de ecologische uitdagingen;
- de menselijke ontwikkeling als antwoord op de sociale uitdagingen;
- de economische ontwikkeling als antwoord op de welvaartsuitdagingen.

Brussels Smart City bedient zich van het model van een geïntegreerde stad:

- de Smart City berust op de betrokkenheid en de interacties van vier categorieën van actoren: het bestuur, de burger, de onderneming, de academische wereld (onderwijs, onderzoek) volgens het beginsel van de Quadruple Helix;
- de Smart City wordt uitgebouwd binnen een transversale logica: ze voorziet in alle dimensies van het openbaar optreden, los van de bevoegde (plaatselijke, gewestelijke, gemeenschaps- of federale) overheid.

Concreet ziet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de smart city als platform voor innovatie en lokale participatie waarop de openbare sector, de academische sector, privé- en burgerbelangen kunnen interageren om nieuwe waarde te creëren, samen te werken en collectief schepend te werken.

De technologie is geen doel op zich, maar een instrument in de uitbouw van de slimme stad. De digitalisering werkt ondersteunend bij de doelstellingen om toegevoegde waarde te creëren voor de Brusselaars, zowel voor burgers als voor ondernemers. De gegevens spelen hierbij een centrale rol.

Slimme steden hebben gemeen dat ze inwerken op de efficiëntie van hun diensten en activiteiten. De gebruikte middelen zijn daarbij zeer verscheiden maar hebben ook vaak gemeen dat ze gebruik maken van digitale technologieën (of ICT, informatie- en communicatietechnologie). De mate waarin ICT verweven zijn in de stedelijke functies wordt soms zelfs aanzien als het criterium dat slimme steden van andere steden onderscheidt.

Zo kan de Smart City worden vergeleken met een soort lasagne bestaande uit drie technologieën:

1. Vooral de toenemende stroom digitale gegevens gelden als grondstof van de Smart City. Het is de « Big Data » die informatie omzet in nieuwe diensten. Open Data voorziet dan weer in de toevoer van overheidsinformatie naar deze diensten.
2. De infrastructuur voorziet in alle uitrustingen die nodig zijn om deze gegevens beschikbaar te maken dank zij receptoren (zoals vervuilingssondes of videocamera's), telecommunicatienetwerken (glasvezel, wifi) en data centers (waar de gegevens worden opgeslagen).
3. De software is de laatste slimme laag, die informatie aanmaakt op basis van de gegevens, zoals bijvoorbeeld een mobiele toepassing waarin het uurrooster van het openbaar vervoer, de plaats waar zich een bus bevindt in het verkeer en de situering van een smartphone samenkomen om de gebruiker te informeren over de wachttijd voor zijn bus. Het Gewestelijk Innovatieplan 2016-2020 is één van de instrumenten van dit beleid. Het bepaalt de invoering van een platform voor stedelijke mobiliteit.

Meestappen in de dynamiek van de « Smart City » houdt in dat beleidsgebieden (energie en klimaat, mobiliteit, territoriale planning, circulaire economie, ICT en innovatie, ...) ontzuid en onderling geïntegreerd moeten worden, in het streven naar een betere levenskwaliteit voor de inwoners.

Om te veranderen in een smart city beschikt een stad over meerdere werkgebieden.

Er zijn zes essentiële perspectieven waarbinnen Brussels Smart City zijn doelstellingen kan oriënteren:

- **Smart economy:** dit is de stad die zich wenst te positioneren als hoofdstad van de nieuwe economie en de innovatie en als attractiepool;
- **Smart governance:** dit is de stad waarvan de diensten in het digitale tijdperk binnengetroten zijn via efficiënte online-diensten, wifi en de benutting van de digitale informatie die in de stad gegenereerd wordt;
- **Smart environment:** dit is de stad die haar woonfuncties, mobiliteit, economische polen enz. met elkaar kan verzoenen ... en tegelijk haar voetafdruk op de planeet

verkleint (een lager gebruik van energie en grondstoffen en een verlaagde uitstoot van vervuilende stoffen);

- **Smart mobility:** dit is de stad die zich organiseert om een alternatief te bieden voor de congestie en vervuiling door het autoverkeer door voluit te gaan voor de efficiëntie van collectieve en duurzame verplaatsingsmiddelen;
- **Smart population:** dit is de stad die resoluut voorrang geeft aan de ontwikkeling van haar burgers door ongelijkheden weg te werken en hen aan te zetten zich verder te vormen;
- **Smart living conditions:** dit is de stad die zich naar een hoger niveau heft bijvoorbeeld inzake gezondheid en veiligheid (onder meer met de ontwikkeling van de tool « police on web »).

Om de deskundigheid, de financiering en de technologie te verwerven die noodzakelijk zijn voor de uitbouw van de Smart City wordt de mogelijkheid om een beroep te doen op publiek-private samenwerkingen niet uitgesloten.

Met een goed functionerende dialoog tussen de openbare actoren en de privésector kunnen deze nieuwe diensten ingepast worden in de stedelijke realiteit.

De gewestelijke strategie voor een slimme stad moet hoe dan ook transversaal georiënteerd zijn.

De burger betrekken bij de gewestelijke ontwikkeling

DE BEVOLKING BETREKKEN BIJ DE GROTE STEDELIJKE UITDAGINGEN

Er moet niet alleen aandacht zijn voor de meerschalligheid van het beleid, de aard van dat beleid moet ook evolueren. Naast participatie als methode om de burgers te betrekken bij de besluitvorming door de overheid, moet de dimensie van coproductie en ondersteuning van de vernieuwende initiatieven en innoverende initiatiefnemers in het kader van het welzijn van de stad worden ondersteund.

Steden kunnen als doel hebben om scheppende krachten naar de voorgrond te halen. Dit heeft betrekking op de verschillende vormen van publiek-private partnerschappen en partnerschappen tussen de openbare sector en verenigingen, maar ook van steun voor de verenigingen van burgers, de nieuwe ondernemers die “gemeenschappelijke goederen” ontwikkelen of van wie de projecten bijdragen tot de concrete uitvoering van het stadsproject.

Deze benadering sluit ook aan bij de visie van de verschillende internationale handvesten die het recht op de stad herdefiniëren nu de meeste mensen overal ter wereld in de stad wonen en dit aandeel in Europa in de buurt komt van drie vierde van de bevolking. Om deze reden heeft het Wereld Sociaal Forum het wereldhandvest inzake recht op de stad (2004) afgekondigd met als doel structuur te geven aan het beheer van de stedelijke gebieden, hun democratisch karakter te garanderen, de processen

van civiele organisatie te ondersteunen en een duurzaam en verantwoordelijk beheer in te voeren. Bovendien bevat het Europees stedelijk handvest van de Raad van Europa (2008) een aantal principes inzake beheer en goed bestuur met het oog op een nieuwe stedelijkheid. Dit vereist een kennis inzake samenleven en een nieuwe levens- en stadscultuur om er een duurzame stedelijke ruimte van te maken, een stad van kennis en een solidaire stad.

Het GPDO kan ondersteuning bieden bij de uitbouw van een platform gericht op het ontstaan van co-producerende samenwerkingsverbanden. Er kan bijzondere aandacht worden besteed aan de samenwerkingsverbanden in het kader van de “kennismaatschappij” die een betere synergie vereist tussen fundamenteel wetenschappelijk onderzoek, onderwijs, de kennisnetwerken (zoals het Brussels Studies Institute), de besturen (zoals perspective.brussels en Innoviris), het middenveld en de stedelijke operatoren.

DE BURGERS BETREKKEN BIJ DE DUURZAME ONTWIKKELING

In het bijzonder op het vlak van ruimtelijke ordening en stedelijke renovatie hebben de participatiemechanismen (openbaar onderzoek voor de plannen van aanleg, de duurzame Wijkcontracten voor de stadsvernieuwingsoperaties ...) hun nut bewezen en het Gewest beoogt deze uit te breiden en te versterken.

perspective.brussels zal de expertise die het bezit inzake burgerparticipatie verder ontwikkelen door innoverende participatieprocessen te organiseren (bovenop de wettelijke verplichtingen) over grote stadsprojecten, waardoor reeds van bij het begin van de projecten rekening kan worden gehouden met de verwachtingen van alle actoren. Op die manier moeten burgers toegang krijgen tot nieuwe middelen en moeten de overheden nieuwe actiemogelijkheden kunnen ontwikkelen. perspective.brussels zal als expertisepool de rol vervullen van facilitator en zal worden ingezet om de inwoners, overheidsactoren, experts en besturen te informeren en te begeleiden op het vlak van participatie rond stadsvernieuwingsprogramma's en grote stadsprojecten.

Volgens diezelfde logica moet het Gewest verder steun verlenen aan meer tijdelijke participatieprojecten zoals het project over de sensibilisering rond stedenbouwkundige uitdagingen. De bedoeling is het middenveld, de burger, kinderen, jongeren en volwassenen te mobiliseren om actief na te denken over de ontwikkeling van hun stedelijke omgeving, en samen antwoorden te bieden op de uitdagingen van morgen. Deze denkoefening op het terrein en mobilisatie van burgers rond stedenbouwkundige uitdagingen moet de Brusselse identiteit versterken. Er moet worden gestreefd naar samenwerking met verenigingen uit de buurt, die actief zijn binnen verschillende sectoren van het middenveld: de culturele, de sport- en de sociale sector, instellingen voor socio-professionele inschakeling, enz. Elk van die verenigingen moet zijn doelpubliek betrekken via didactische en ludieke activiteiten, die voor alle bereikbaar zijn.

Alle initiatieven waarbij inwoners uit alle wijken van Brussel elkaar beter leren kennen en er een saamenhorigheidsgevoel ontstaat, moeten worden ondersteund zodat een klimaat van wederzijds vertrouwen kan ontstaan: grote gewestelijke evenementen organiseren die mensen saamenbrengen, gewestelijke openbare ruimten en voorzieningen inrichten, projecten rond interculturele uitwisselingen tussen wijken en culturele projecten waarbij verschillende generaties elkaar ontmoeten, ondersteunen, ... Daarbij moet het interculturele luik van het cultuurplan RAB-BKO worden toegepast.

DE STRIJD TEGEN DE SOCIALE EN TERRITORIALE BREUK ONDERSTEUNEN

Het Gewest heeft zich ertoe verbonden de hefboomen en instrumenten waarover zij binnen haar bevoegdheden beschikt optimaal te benutten om de armoede te bestrijden. Daarom maakt het "Brussels actieplan armoedebestrijding" werk van een transversale aanpak van de acties die moeten worden gevoerd om de armoede te bestrijden. Zo werd een "Brusselse Interministeriële Conferentie Sociaal - Gezondheid" opgericht.

Op basis van deze samenwerkingsdynamiek willen de Brusselse overheden overleg organiseren om de verschillende bevoegdheidsniveaus op eenzelfde lijn te krijgen rond prioritaire thematieken die aan bod komen in het "Brussels actieplan armoedebestrijding". Enerzijds moet werk worden gemaakt van een horizontale coördinatie tussen het beleid van de Brusselse Regering en dat van de Colleges van de 3 Gemeenschapscommissie, anderzijds is er ook verticale coördinatie nodig met het federale, lokale en Europese niveau.

Het volstaat niet om dit plan te communiceren. Het moet tot leven komen in een collectief en gemeenschappelijk bewustzijn. Het zal deel uitmaken van de opvoeding en de permanente animatie in een stad die leert en timmert aan de weg naar het wereldburgerschap.

LIJST VAN ACRONIEMEN

AEEA	Afgedankte elektrische en elektronische apparatuur
ANB	Agentschap voor natuur en bos
ARH	Adviesraad voor huisvesting
ATO	Agentschap voor territoriale ontwikkeling
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAA	Bouw- en afbraakafval
BBHR	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
BBP	Brussels Planningsbureau
BBP	Bruto binnenlands product
BBP	Bijzonder bestemmingsplan
BC	Black-carbon
BCO	Biotoopcoëfficiënt per oppervlak
BHG	Brussels Hoofdstedelijke Gewest
BIM	Brussels Instituut voor het Milieu
BISA	Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse
BKG	Broeikasgassen
BM	Brussel Mobiliteit
BMA	Bouwmeester
BOPV	Brussel Observatorium voor Preventie en Veiligheid
BPBP	Brussels Preventie en Buurtplan
BPV	Brussel-Preventie & Veiligheid
BRAL	Brussels Raad voor het Leefmilieu
BREEAM	Building Research Establishment's Environmental Assessment Method
BSE	Brussel Stedenbouw en Erfgoed
BSO	Brussel Stedelijke Ontwikkeling
BWLKE	Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing
BWRO	Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening
CEIO	Commissaris voor Europa en Internationale Organisaties
CLT	Community Land Trust
DML	Directie Monumenten en Landschappen
DWC	Duurzame wijkcontract
EPB	Energieprestatie van gebouwen
ESRBHG	Economische en sociale Raad van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest
Fiets-GEN	Fiets Gewestelijk expressnet
GABP	Toekomstige Grondstoffen- en afvalbeheerplan
GBP	Gewestelijk Bestemmingsplan
GemOP	Gemeentelijke Ontwikkelingsplan
GFR	Gewestelijke fietsroutes
GIP	Gewestelijk Innovatieplan
GMP	Gewestelijk mobiliteitsplan
GMC	Gewestelijke Mobiliteitscommissie
GOC	Gewestelijke Ontwikkelingscommissie
GPCE	Gewestelijk programma voor circulaire economie
GPDO	Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
GSVB	Gewestelijke school voor veiligheidsberoepen
GV	Groen voorzieningen
GVPP	Globaal veiligheids- en preventie plan
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
IEB	Inter-environnement
IEB	Inter-Environnement Bruxelles
ION	Instelling van openbaar nut
ISA	Intelligente Snelheidsassistentie
KCML	Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen
KMO	Kleine of middelgrote onderneming
LB	Leefmilieu
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
LEZ	Lage-emissiezone
LIK	Lokale identiteitskernen

LISA	Local integrated security antenna
LKEP	Lucht-Klimaat-Energieplan
MOB	Milieu Commissie Brussel en Omgeving
NOx	Stikstofoxiden
NSR	Nieuwe stadsrivieren
O & O	Onderzoek en ontwikkeling
OCMW	Openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn
OSH	Ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering
OTP	Opleidings- en terwerkstellinspolen
P + R	Park + ride
PAVE	Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte
PBM	Personen met beperkte mobiliteit
PIO	Plan voor de Internationale Ontwikkeling
PS	Passende studie
PWA	Plaatselijk Werkelegenheidsagentschap
RLBHG	Raad voor het Leefmilieu van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest
RP	Richtplan
RS	Raad van State
RVOHR	Ruimte voor Versterkte Ontwikkeling van de Huisvesting en de Renovatie
SB	Stedenbeleid
SDC	Stedelijke Distributiecentra
SGWB	Staten Generaal van het Water in Brussel
SOC	Stedelijk overslagcentrum
SPW	Stadsproject Wet
SVC	Stadsvernieuwingscontract
WBP	Waterbeheersplan
WC	Wijkcontract
WGO	Wereldgezondheidsorganisatie
PVOE	Perimeter voor de verfraaiing en opwaardering van het erfgoed

Foto's: Cyrus Pâques © Perspective / Schmitt-Globalview © Centre de document BDU - documentatiecentrum BSO, SPRB - GOB / ADT-ATO © / Wim Robberechts © SPRB - GOB / DRO !HME © / Demeuse © Bruxelles-Environnement - Leefmilieu Brussel / Marcel Vanhulst © SPRB - GOB / Pascal Sac © SAU-MSI / Marcel Vanhust © Port de Bruxelles - Haven van Brussel / © Kanal - photo by Veerle Vercauteren



Versie goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 12 juli 2018

Verantwoordelijke uitgever : Raphaël Jehotte

Wettelijk depot : D/2018/14.054/6

Design : www.byus.be