Gericht aan:

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

MILIEUEFFECTENRAPPORT

Het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van de Stad Brussel

REFERENTIE TOEGEWEZEN AAN HET DOSSIER: C1243

ONTWERPRAPPORT

31 OKTOBER 2023

Contactpersoon:

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





Opdrachtgever:	Stad Brussel Departement Stedenbouw – Sectie Plan Anspachlaan 1000 Brussel
Contactpersonen	Thomas VANDENBROM Shazna SYED AZOR ALI

Contractant	STRATEC S.A. Adolphe Lacomblélaan 69-71 1030 Schaarbeek België
Contactpersoon	Pierre-Yves ANCION

Leiding over de studie	Pierre-Yves ANCION
Projectleidster	Lise GOETGHEBUER
Personen die een inhoudelijke bijdrage hebben geleverd aan dit rapport	Thibaud STÉPHAN Laurent VANDERVELDE Pauline ANNAERT Diane GUIEU

Inhoudsopgave

1. METHODOLOGISCHE BENADERING 7
1.1. WETTELIJK KADER EN INHOUD VAN HET MILIEUEFFECTENRAPPORT 7
1.2. ONDERZOEKSMETHODOLOGIE 8
1.3. OPSTELLER VAN HET RAPPORT 9
2. DOELSTELLINGEN, INHOUD VAN HET GEMPDO EN KOPPELING MET ANDERE PLANNEN EN PROGRAMMA'S 10
2.1. INLEIDING 10
2.2. SAMENVATTING VAN DE INHOUD VAN HET GEMPDO 10
2.3. BELANGRIJKSTE DOELSTELLINGEN EN AMBITIES VAN HET GEMPDO 11
2.4. UITWERKINGSPROCEDURE 13
2.5. ACTOREN DIE BETROKKEN ZIJN BIJ DE OPMAAK VAN HET PLAN 14
2.6. KOPPELING EN SAMENHANG VAN HET ACTIEPLAN MET ANDERE PLANNEN EN PROGRAMMA'S 14
2.6.1. Plannen op supraregionaal en nationaal niveau 14
2.6.2. Plannen en programma's op gewestelijk niveau 15
2.6.3. Plannen en programma's op gemeentelijk niveau 29
3. TOESTAND VAN HET MILIEU EN ONTWIKKELINGSTENDENSEN 37
3.1. INLEIDING 37
3.2. STEDELIJKE OMGEVING; 38
3.2.1. Korte historiek van de ontwikkeling van de stad 38
3.2.2. Voornaamste structurele onderdelen 42
3.2.3. Bebouwing 45
3.2.4. Openbare ruimten 47
3.2.5. Gronden en vastgoed 49
3.2.6. Erfgoedelementen 49
3.2.7. Samenvatting en belangrijkste uitdagingen 50
3.3. MILIEU 50
3.3.1. Geluids- en trilomgeving 50
3.3.2. Bodem en water 51
3.3.3. Luchtkwaliteit 55
3.3.4. Fauna en flora 56
3.3.5. Microklimaat 59
3.3.6. Energie 60
3.3.7. Afvalbeheer 60
3.3.8. Mens 61
3.3.9. Samenvatting en belangrijkste uitdagingen 62
3.4. MOBILITEIT 63
3.4.1. Actieve vervoerswijzen 63
3.4.2. Openbaar vervoer 66
3.4.3. Gedeelde mobiliteit 67
3.4.4. Gemotoriseerd verkeer 67
3.4.5. Goederenverkeer 68
3.4.6. Parkeergelegenheden voor wagens 69
3.4.7. Multimodaliteit 70
3.4.8. Samenvatting en belangrijkste uitdagingen 71
3.5. SOCIAALECONOMISCH DOMEIN 71
3.5.1. Bevolking 71
3.5.2. Tewerkstelling en economie 74
3.5.3. Voorzieningen 77
3.5.4. Huisvesting 79
3.5.5. Samenvatting en belangrijkste uitdagingen 80
3.6. BESTUUR 81
3.6.1. Democratische controle en transparantie 81
3.6.2. Burgerparticipatie 81
3.6.3. Personeels- en dienstenbeheer 82
3.6.4. Samenvatting en belangrijkste uitdagingen 82
4. EFFECTENANALYSE 83
4.1. INLEIDING 83
4.2. MILIEU- EN SOCIAALECONOMISCHE BEOORDELING VAN DE ACTIEPLANNEN 84
4.2.1. Effectenanalyse 84
4.2.2. Samenvatting van de effecten van de ambities 158
4.2.3. Transversale analyse met betrekking tot het klimaat 162

4.3. PASSENDE EFFECTENBEOORDELING VAN HET ACTIEPLAN 164
4.3.1. Inleiding 164
4.3.2. Beschrijving van het gebied waarover het actieplan betrekking heeft 164
4.3.3. Effectenanalyse 170
4.4. OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN 174
5. ANALYSE VAN DE ALTERNATIEVEN EN RECHTVAARDIGING VAN HET PROJECT 177
5.1. VOORSTELLING EN ANALYSE VAN DE ALTERNATIEVEN 177
5.1.1. Alternatief 0: Niet-uitvoering van het GemPDO 177
5.1.2. Alternatief 1: Uitvoering van de meest populaire ambities 177
5.1.3. Alternatief 2: Prioritaire Acties 180
5.1.4. Alternatief 3: Horizon van de gekwantificeerde doelstellingen 184
5.2. MOTIVERING VAN HET ONTWERPPLAN 189
6. OPVOLGINGSMAATREGELEN EN WAAKZAAMHEIDSPUNTEN 190
6.1. VOORGENOMEN MAATREGELEN OM DE UITVOERING VAN HET PLAN EN DE EFFECTEN ERVAN OP TE VOLGEN. 190
6.1.1. Aanvullende en corrigerende maatregelen 190
6.1.2. Opvolgingsindicatoren 190
6.2. BESLUIT EN WAAKZAAMHEIDSPUNTEN 190
7. BIBLIOGRAFIE 192

Lijst figuren

Figuur 1: Opmaalschema van het Actieplan van het GemPDO 13
Figuur 2: Belangrijkste bestemmingsgebieden opgenomen in het GBP (Bron: Stratec) 16
Figuur 3: Bodembestemmingskaart (gecoördineerde versie die rekening houdt met de wijzigingen) (Bron: https ://gis.urban.brussels/brugis) 17
Figuur 4: Uittreksel van de 'Stadsproject'-kaart van het GPDO (Bron: https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd) 20
Figuur 5: Indeling van de Stad in wijken met een eigen identiteit (Bron: Stratec) 37
Figuur 6: Plan en maquette van de eerste omwalling van Brussel (Bronnen: https ://jeretiens.net/ | Koninklijk Museum) 38
Figuur 7: Grondplan van Brussel voor en na de verwoesting van 1695 (Bronnen: Bibliothèque nationale de France | Ferrariskaart – 1777) 39
Figuur 8: Omgeving van het Brouckèreplein, vóór de overwelving van de Zenne (Bron: http://www.irismonument.be/) 40
Figuur 9: Voorbeeld van verbrusseling (Bron: https ://gis.urban.brussels/ - foto's daterend van 1953 en 2019) 41
Figuur 10: Voornaamste structurele onderdelen van het grondgebied van de Stad Brussel (Bron: Stratec) 42
Figuur 11: Belangrijkste bestemmingsgebieden opgenomen in het GBP (Bron: Stratec) 45
Figuur 12: Brussels herenhuizen in de T'Kintstraat en Cité Hellemans (Bron: https ://www.google.com/maps) 46
Figuur 13: Anspachlaan vanuit dezelfde gezichtshoek, in 2015 en in 2020 (Bron: Maxime Delrue / Kristof Vadino) 48
Figuur 14: Verdeling van het gekadastreerd gemeentelijk grondgebied over de publieke en private actoren (Bron: Diagnose GemPDO - De stad in wording) 49
Figuur 15: Geologische kaart van de Stad Brussel (Bron: Databank Ondergrond Vlaanderen, 2020) 51
Figuur 16: Biologische waarderingskaart (Bron: Atlas - Leefmilieu Brussel) 52
Figuur 17: Topografie van het gemeentelijk grondgebied (Bron: fr-be.topographic-map.com) 52
Figuur 18: Grondwaterlichamen onder het grondgebied van de Stad (Bron: Leefmilieu Brussel) 53
Figuur 19: Kaart met de jaargemiddelden aan de NO_2 -concentraties voor 2021 op alle sites van de CurieuzenAir-campagne (Bron: https://curieuzenair.brussels/fr/les-resultats-2/) 56
Figuur 20: Groene ruimten en oppervlaktewaterlichamen van de Stad 57
Figuur 21: De drie types gebieden in het ecologisch netwerk (Bron: http://www.econet.ulg.ac.be/pbept/pages/reseau-eco.html) 58
Figuur 22: Kaart van het groene en blauwe netwerk (Bron: perspective.brussels – GPDO) 58
Figuur 23: Uitstoot van broeikasgassen in het BHG per sector in 2020 (Bron: gegevens 2020 van de directie uitstoot van BKG in het BHG, Stand van zaken van het milieu in het BHG) 59
Figuur 24: Fotovoltaïsche zonnepanelen op de daken van het Zuidpaleis (Bron: plus.Lesoir.be) 60
Figuur 25: Principe van circulaire economie (Bron: Het Irisphère ontwikkelingsplan van citydev.brussels) 61
Figuur 26: Aantal de misdrijven van stedelijke criminaliteit in het politiezone Brussel-Hoofdstad- Elsene (Bron: Zonaal Veiligheidsplan 2020-2025) 61
Figuur 27: Aantal verkeersongevallen op het grondgebied van de Stad Brussel (Bron: https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14) 62
Figuur 28: Magistrale voetgangerswegen opgenomen in het 'Good Move'-plan (Bron: Good Move'-plan) 63
Figuur 29: Fietsinrichtingen in de Stad Brussel (Bron: MobiGIS) 64
Figuur 30: Fietsstallingen in de Stad Brussel (Bron: MobiGIS) 65
Figuur 31 : Openbaarvervoerlijnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Bron: MobiGIS) 66
Figuur 32: Aantal personenwagens al naargelang het brandstoftype op het grondgebied van de Stad Brussel op 1 augustus 2022 (Bron: https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14) 68

Figuur 33: Gemiddelde jaarlijkse bevolkingsgroei per wijk in de periode 2014-2019 (Bron: Wijkmonitoring) 72
Figuur 34: Bevolkingsdichtheid (inw./km²) in 2021 per wijk (Bron: Wijkmonitoring) 73
Figuur 35: Evolutie van het aantal personen van de 10 meest voorkomende buitenlandse nationaliteiten in 2015, Stad Brussel, 2005-2015 (Bron: BISA) 74
Figuur 36: Handelsdichtheid van de Stad Brussel in 2019 (Bron: Stad Brussel, Stratec) 74
Figuur 37: Bevolkingsdichtheid (inw./km²) in 2021 per wijk (Bron: Wijkmonitoring) 76
Figuur 38: Opvangplaatsen en serviceflats voor senioren (Bron: social.brussels) 78
Figuur 39: Buurt-, kinder- en jeugdhuizen van de Stad Brussel in 2019 (Bron: Stad Brussel, Stratec) 79
Figuur 40: Aantal leegstaande gebouwen en aantal gevallen van leegstand die werden weggewerkt in het kader van de strategie tegen leegstand (Bron: Verslag 2022 van de Stad Brussel) 108
Figuur 41: Mazen van het GMP 'Good Move' op het grondgebied van de Stad Brussel (Bron: MobiGIS) 129
Figuur 42: Grondinname en commerciële dichtheid van de handelskernen in de Stad Brussel (Bron: De Brusselse handel in cijfers - Structuratie van het Brusselse handelslandschap, 2019, hub.brussels, perspective.brussels & ulb-igeat) 143
Figuur 43: Ligging van de drie Speciale Beschermingszones (Bron: https://geodata.environnement.brussels/) 165
Figuur 44: Natuur- en bosreservaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Bron: Leefmilieu Brussel) 170
Figuur 45 : Populairste ambities die uit het openbaar onderzoek naar voren kwamen - resultaat op gemeentelijk niveau (Bron: Stad Brussel) 177
Figuur 46 : Deelname aan de burgerbevraging volgens gender (Bron: Stad Brussel) 178
Figuur 47: Deelname aan de burgerbevraging volgens activiteit (Bron: Stad Brussel) 179
Figuur 48: Vergelijking van de fasering tussen het GemPDO-ontwerpproject en alternatief 3 188

Lijst tabellen

Tabel 1: Oppervlakte van de bestemmingen opgenomen in het GBP op het grondgebied van de Stad Brussel (afnemende grootte van oppervlakte binnen de onderverdelingen van het GBP) 18
Tabel 2: Aansluiting tussen de vervoerswijzen in het BHG 70
Tabel 3: Effecten van het actieplan van het GemPDO op de gewestelijke beschermde gebieden 172
Tabel 4: Impact van het actieprogramma op de milieu-uitdagingen 175
Tabel 5: Populaire ambities die uit het openbaar onderzoek naar voren komen - resultaat in %, per gemeentewijk (Bron: Stad Brussel) 178
Tabel 6: Representativiteit van de leeftijdsgroepen in de online burgerenquête enerzijds en op gemeentelijke niveau anderzijds (Bron: Stad Brussel, BISA 2022). 179
Tabel 7: Prioritaire acties van alternatief 2 181
Tabel 8: Haalbaarheid of onhaalbaarheid van de gekwantificeerde doelstellingen voor 2030 185

1. METHODOLOGISCHE BENADERING

1.1. Wettelijk kader en inhoud van het Milieueffectenrapport

De **Europese richtlijn 2001/42/CE** schrijft voor dat alle plannen en programma's die aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor het milieu aan een milieubeoordeling worden onderworpen. Dit moet ervoor zorgen dat het milieu afdoende wordt beschermd en dat de milieuoverwegingen in de opmaak en de goedkeuring van deze plannen en programma's worden opgenomen. Deze Richtlijn werd in Brusselse wetgeving omgezet door de **Ordonnantie van 18 maart 2004** betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's. De Ordonnantie bepaalt dat een milieubeoordeling moet worden uitgevoerd wanneer een plan of een programma aanzienlijke effecten zou kunnen hebben op het milieu. Is dat het geval, dan identificeert, beschrijft en beoordeelt een **milieueffectenrapport** de impact van de uitvoering van het plan of het programma, alsook redelijke alternatieve oplossingen die rekening houden met de doelstellingen en het geografische toepassingsgebied ervan. Wanneer het plan of het programma sociaaleconomische effecten kan hebben, worden deze in het milieueffectenrapport bestudeerd en behandeld als zijnde mogelijke belangrijke effecten die het gevolg zijn van de uitvoering van het plan of het programma. De milieubeoordeling wordt uitgevoerd tijdens de opmaak van het plan of het programma, en nog vóór dit plan of programma wordt aangenomen of onderworpen aan een wetgevings- of regelgevingsprocedure.

Overeenkomstig deze Europese richtlijn en de omzetting ervan in Brusselse wetgeving, moet voor het ontwerp van het **Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GemPDO)** van de Stad Brussel een **Milieueffectenrapport** (MER) worden opgemaakt. Het MER brengt de eventuele positieve en negatieve effecten in kaart en neemt, voor zover nodig, de passende corrigerende maatregelen. Meer algemeen, biedt het rapport eerst en vooral een uiteenzetting van het GemPDO, alsook van de doelstellingen en de opmaakprocedure ervan; daarnaast gaat het dieper in op de eventuele milieueffecten in de ruimste zin van het woord, zodat de actoren en het publiek die de gevolgen van het plan zullen of zouden kunnen ondervinden, weten waaraan ze toe zijn. Tot slot, beschrijft het de vervolgmaatregelen die ervoor moeten zorgen dat de doelstellingen van het plan na de goedkeuring ervan worden bereikt. **Bijlage C van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO)** herneemt de bepalingen van bijlage 1 van de ordonnantie om duidelijk aan te geven welke elementen in het MER moeten worden opgenomen. Het gaat hier meer bepaald om:

1. een samenvatting van de inhoud, een beschrijving van de belangrijkste doelstellingen van het plan of programma, en koppelingen naar andere relevante plannen, programma's en regelgeving;
2. De relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke evolutie daarvan bij niet-uitvoering van het plan of het programma;
3. De milieukenmerken van gebieden waarvoor de gevolgen aanzienlijk kunnen zijn;
4. De milieuproblemen die verband houden met het plan of de regelgeving, en dan vooral de problemen die betrekking hebben op de gebieden met een bijzonder belang voor het milieu, zoals de gebieden die zijn aangeduid in overeenstemming met de richtlijnen 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en richtlijn 92/43/EEG van de Raad inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. In dit opzicht heeft het milieueffectenrapport ook betrekking op de informatie en de elementen die vermeld staan in bijlage VIII van de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud;
5. De milieuproblemen die verband houden met de gebieden die in het plan of de regelgeving zijn opgenomen en bestemd zijn voor bewoning of openbare toegang, of die een bepaald natuurlijk belang vertonen, of die verbindingswegen omvatten, en die zich bevinden in de buurt van dergelijke infrastructuur of in gebieden waarin ze zijn toegelaten;
6. De relevante doelstellingen op het vlak van milieubescherming en de manier waarop hiermee rekening wordt gehouden binnen de context van de opmaak van het plan of de regelgeving;
7. De eventuele aanzienlijke effecten, meer bepaald de secundaire, cumulatieve, synergetische, blijvende en tijdelijke, positieve en negatieve effecten, alsmede effecten op korte, middellange en lange termijn op het milieu, de biologische diversiteit, de bevolking, de menselijke gezondheid, de fauna, de flora, de bodem, het water, de lucht, de klimaatfactoren, de mobiliteit, de materiële goederen, het cultureel erfgoed, met inbegrip van het architecturaal en archeologisch erfgoed, de landschappen en de interacties tussen al deze factoren;

8 De voorgenomen maatregelen om ieder aanzienlijk negatief effect op het milieu als gevolg van de uitvoering van het plan of programma te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk te compenseren;
9 De voorstelling van mogelijke alternatieven, de motivering en de rechtvaardiging van de weerhouden keuzes;
10 Een beschrijving van de wijze waarop de beoordeling is uitgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de vereiste informatie zijn ondervonden;
11 De voorgenomen maatregelen om de uitvoering van het plan of de regelgeving op te volgen;
12 Een niet-technische samenvatting van de in de bovenstaande punten vermelde informatie.

1.2. Onderzoeksmethodologie

De milieubeoordeling bestaat uit een analyse van de effecten die het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van de stad Brussel zou kunnen hebben op het milieu en gebeurt gelijktijdig met de opmaak van het MER dat handelt over de bestaande toestand. Deze analysemethode onderscheidt 3 fases:

A. De analyse van de oorspronkelijk toestand van het milieu

In een eerste fase, worden de basisprincipes van de analyse vastgelegd aan de hand van een beschrijving van de oorspronkelijk toestand van het milieu, en dit voor de belangrijkste milieuthema's die de impact ondervinden van het GemPDO, meer bepaald: Stedelijk weefsel, Milieu, Mobiliteit, Sociaaleconomische ontwikkeling en Bestuur.

De analyse van de referentiesituatie beschrijft de milieuproblemen die het maatregelenprogramma wil aanpakken en hoe deze verder zouden evolueren indien het programma niet wordt uitgevoerd. Dit onderdeel beoordeelt de uitdagingen van het GemPDO. Op die manier kunnen we de meest kwetsbare delen van het milieu in kaart brengen, alsook de belangrijkste beïnvloedende factoren en de interacties tussen al deze verschillende elementen. De beschrijving van de oorspronkelijk toestand stoelt grotendeels op de **Diagnose die de Stad Brussel in februari 2020 heeft uitgevoerd** in aanloop naar de uitvoering van het GemPDO en het MER.

B. De effectenanalyse van het project

Het tweede deel van de analyse evalueert de positieve en negatieve effecten van het GemPDO-actieplan door deze te vergelijken met de referentiesituatie van het milieu.

Dit rapport maakt een algemene analyse van de doelstellingen van de maatregelen alsook van de voor- en nadelen ervan met betrekking tot de verschillende milieuaspecten. Hiertoe worden de maatregelen ondergebracht in groepen die qua doelstellingen en type maatregelen een samenhangend geheel vormen. Iedere groep maatregelen wordt geanalyseerd in een analysefiche die steeds als volgt in opgebouwd:

- Een korte uitleg van de betreffende groep maatregelen en van de algemene doelstelling ervan;
- Een lijst van de GemPDO-acties die betrekking hebben op de fiche in kwestie;
- De voordelen van de groep maatregelen en de eventuele opportuniteiten die ze bieden;
- De milieurisico's.
- Op basis van de effectenanalyse, worden de maatregelen bepaald die de eventuele negatieve effecten van het GemPDO-ontwerpproject kunnen tegengaan of verminderen, en dit voor elke afzonderlijk negatief effect. In het geval van negatieve resteffecten, gaan we na hoe het komt dat deze schadelijke gevolgen niet konden worden vermeden en stellen we eventuele compenserende maatregelen voor.

In de analysefiches, worden de voordelen en de risico's van iedere groep maatregelen kwalitatief getoetst in het licht van de verschillende milieuthema's die binnen de context van het gemeentelijk plan als relevant worden beschouwd. Het gaat hier meer bepaald om mobiliteit; milieu, met subthema's biodiversiteit, water, geluidsomgeving, enzovoort; stedelijk weefsel, met inbegrip van de bebouwde omgeving en het landschap); sociaaleconomische ontwikkeling; en bestuur.

Na de fiches volgt een samenvatting van de effecten van de acties op de onderzochte milieuthema's. Deze wordt opgemaakt voor ieder van de 7 doestellingen van het plan, samen met een transversale analyse op het vlak van klimaatverandering.

Dit tweede deel omvat ook een passende milieueffectenbeoordeling. Deze evaluatie moet een inschatting maken van de voorzienbare effecten van de uitvoering van het plan op de Natura 2000-gebieden en de natuur- en bosreservaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De analyse wordt afgesloten met een analyse van de manier waarop het plan de uitdagingen aanpakt die in deel A werden geïdentificeerd, om zo een besluit te kunnen vellen over de samenhang van het GemPDO-ontwerpproject ten opzichte van de milieu-uitdagingen.

C. STUDIE VAN DE ALTERNATIEVEN EN BEPALING VAN DE WAAKZAAMHEIDSPUNTEN EN OPVOLGINGSMAATREGELEN

De methodologie legt zich vervolgens toe op een analyse van de alternatieven voor het GemPDO, waarin telkens een bepaald thema wordt belicht. Op die manier willen we nagaan in hoeverre het plan een gepast antwoord biedt op de uitdagingen die de Stad Brussel moet aangaan op het vlak van milieu, maatschappij of mobiliteit.

De besluiten van de effectenanalyse van het project en van de alternatieven gaan we vervolgens gebruiken om na te gaan in welke mate het project overeenstemt met de ontwikkelingsdoelstellingen van de Stad.

Tot slot, biedt het rapport een boordtabel met een samenvattend overzicht van de opvolgingsmaatregelen van het plan waarmee de effecten tijdens de uitvoering van het project constant kunnen worden opgevolgd.

1.3. Opsteller van het rapport

De opmaak van deze studie werd toevertrouwd aan het studiebureau STRATEC.

Maatschappelijke zetel:

STRATEC S.A.
A. Lacomblélaan 69-71 bus 8
1030 Brussel
Tel.: +32 2 735.09.95 – E-mail: stratec@stratec.be

Website: https://www.stratec.eu/

2. DOELSTELLINGEN, INHOUD VAN HET GEMPDO EN KOPPELING MET ANDERE PLANNEN EN PROGRAMMA'S

2.1. Inleiding

Het Gemeentelijk Plan voor (Duurzame) Ontwikkeling is een planologisch instrument dat gedefinieerd is in het Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening (BWRO)[1], meer bepaald in hoofdstuk IV, afdelingen I en II:

> *Algemeen (art. 31) Elke gemeente van het Gewest kan een gemeentelijk ontwikkelingsplan vaststellen dat van toepassing is op haar volledig grondgebied. Binnen zes maanden die volgen op de maand van de installatie van de gemeenteraad legt het college van burgemeester en schepenen een rapport over het nut van het overgaan tot een eventuele volledige of gedeeltelijke wijziging van het gemeentelijk ontwikkelingsplan voor aan de gemeenteraad. Afdeling II.*
>
> *Inhoud (art. 32) Het gemeentelijk ontwikkelingsplan kadert, met inachtneming van het gewestelijk bestemmingsplan en de verordenende bepalingen van de richtplannen van aanleg, in de oriëntaties van het gewestelijk ontwikkelingsplan en de indicatieve bepalingen van de richtplannen van aanleg en vormt een **globaal instrument voor de planning van de gemeentelijke ontwikkeling in het kader van de duurzame ontwikkeling**. Het bepaalt:*
>
> > *1° de algemene en sectorale doelstellingen evenals de ontwikkelingsprioriteiten, met inbegrip van die inzake ruimtelijke ordening, vereist door de economische, sociale, culturele behoeften en die inzake mobiliteit, toegankelijkheid en milieu;*
> >
> > *2° de transversaal en sectoraal in te zetten middelen om de alzo gedefinieerde doelstellingen en prioriteiten te bereiken, met name door de kaartsgewijze uitdrukking van sommige van die maatregelen;*
> >
> > *3° de vaststelling van de prioritaire interventiegebieden van de gemeente;*
> >
> > *4° in voorkomend geval de aan de door de gemeente uitgewerkte normatieve bepalingen, plannen en programma's in functie van de alzo gepreciseerde doelstellingen en middelen, aan te brengen wijzigingen. De Regering bepaalt de uitvoeringsmodaliteiten van dit artikel.*

Het BWRO bepaalt eveneens de uitwerkingsprocedure van het GemOP via artikel 33 § 1, en richt zich meer specifiek op de opmaak van een milieueffectenrapport dat betrekking heeft op het ontwerpproject. Bijlage C van het BWRO, dat we reeds hebben toegelicht in punt 1.1 op pagina nr.7, herneemt de elementen die in het rapport moeten worden opgenomen.

Dit ontwerpproject betreft het tweede GemOP van de Stad Brussel. Het eerste plan werd in 2005 goedgekeurd en op 17/02/2005 in het Belgisch Staatblad gepubliceerd. Het past binnen de richtlijnen die zijn bepaald in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) dat op 12 juli 2018 werd goedgekeurd en waarmee de sociaal-demografische en milieudoelstellingen van de Stad Brussel opnieuw werden gedefinieerd. De Stad Brussel wil deze doelstellingen nu nog verder verfijnen en uitdiepen op niveau van haar grondgebied en binnen de context van de uitdagingen waaraan ze het hoofd moet bieden.

2.2. Samenvatting van de inhoud van het GemPDO

Het GemPDO-ontwerpproject is omvat vier delen. In eerste instantie biedt het meer inzicht in de uitdagingen van het grondgebied en in de doelstellingen die hieruit voortvloeien; in tweede instantie stelt het oplossingen voor onder de vorm van actieplannen. Het gaat hier om het tweede GemOP dat voor de Stad Brussel wordt opgemaakt. Het project is niet gericht op een beoordeling van het GemOP uit 2005 waarvan de doelstellingen en de oriëntaties ondertussen voorbijgestreefd zijn. Bovendien werden ze reeds algemeen bijgewerkt met het oog op de uitwerking van het GPDO.

Het ontwerpproject dat binnen de context van dit MER wordt bestudeerd, is als volgt opgebouwd:

DEEL I - EEN STRATEGISCHE VISIE VOOR DE TERRITORIALE ONTWIKKELING VAN DE STAD BRUSSEL: Dit inleidend gedeelte omvat een voorstelling van het plan en de doelstellingen ervan, beschrijft het

[1] We wijzen erop dat het GPDO-project nog werd opgemaakt binnen de context van de vorige versie van het BWRO.

participatieproces dat werd opgezet bij de uitwerking ervan, alsook de beoordelings- en monitoringsprincipes dat het voorziet.

DEEL II - AMBITIES EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN: Dit onderdeel stelt de 7 ambities voor van het plan en biedt voor iedere ambitie een samenvatting van de huidige werking van het grondgebied van de Stad. Deze diagnose belicht de grote programmatorische en ruimtelijke oriëntaties die uiteindelijk in doelstellingen worden ondergebracht.

DEEL III - NEXUS : Dit deel gaat dieper in op de zeven prioritaire interventiegebieden, de zogenaamde 'Nexus'-gebieden. Deze vormen geografische gebieden met een hoog strategisch potentieel waarbinnen het GemPDO pleit voor een concentratie van fysieke projecten en actieplannen die verband houden met de openbare ruimte en de bebouwde omgeving.

DEEL IV - ACTIEPLAN: Vanuit de doelstellingen geformuleerd in deel II, wordt een actieplan uitgewerkt met een gedetailleerde beschrijving van de belangrijkste concrete ingrepen die moeten worden uitgevoerd volgens verschillende acties gericht op (her)ontwikkeling, behoud, verbinding, … Naast deze hefbomen geeft het actieplan ook de mate van betrokkenheid aan van de vele actoren, zodat een gepast antwoord kan worden geboden op de streefdoelen.

2.3. Belangrijkste doelstellingen en ambities van het GemPDO

Het actieplan van het GemPDO-ontwerpproject streeft ernaar om de strategische ontwikkelingsprincipes die in het GPDO werden vastgelegd, om te zetten op niveau van de Stad Brussel, teneinde:

- **Richting** te **geven aan de ontwikkelingen** die op het vlak van huisvesting, tewerkstelling, biodiversiteit, verplaatsingen, ... belangrijk blijken voor de verschillende wijken van de Stad;
- **Samenhang** te **behouden** met wat er zich afspeelt op het grondgebied van de buurgemeenten; het is immers noodzakelijk en raadzaam dat de verdere ontwikkelingen van deze gemeenten op elkaar aansluiten.

Binnen deze context, is het Actieplan van het GemPDO opgebouwd rond **7 ambities** waarop we verder in de tekst dieper zullen ingaan. Elke ambitie stemt overeen met een belangrijk thema dat moet worden behandeld. Voor ieder thema werden **strategische doelstellingen** geïdentificeerd en omgezet in concrete **acties**. Het GemPDO omvat 46 strategische doelstellingen en 147 acties. Aanvullend op deze acties, werden nog 7 prioritaire interventiegebieden in kaart gebracht. In deze 'Nexus'-gebieden worden de projecten en de acties samengebracht om zo een hefboomeffect te creëren waardoor deze ruimten kunnen uitgroeien tot dynamische gebieden.

We gaan hieronder dieper in op deze 7 ambities van het GemPDO.

AMBITIE NR. 1 - EEN GEZONDE STAD. Deze ambitie beoogt de versterking en ontwikkeling van een doorlopend groen netwerk dat in het stedelijk weefsel is geïntegreerd. Dit weefsel kan, afhankelijk van de wijk, uitermate verdicht en verhard zijn. Dit is vooral zo in de Vijfhoek. Deze doelstelling kan zich vertalen in de aanleg van nieuw, aaneengeschakeld netwerk van groene ruimten, maar ook in een meer algemene vergroening van de openbare ruimten en de huizenblokken. Deze ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat alle inwoners kunnen genieten van groene ruimten in de buurt van hun woning, meer bepaald door in te zetten op de sociale en recreatieve kwaliteit van deze ruimten. Daarnaast bieden deze ontwikkelingen ook een aaneengeschakeld ecologisch netwerk dat de uitwisseling mogelijk maakt van fauna en flora. Door meer aangeplante gebieden te voorzien, en dus de doorlaatbaarheid van de bodem en/of de waterinfiltratie/wateropslagmogelijkheden te verbeteren, kan de Stad bovendien een antwoord bieden op de overstromingsproblematiek, de verzadiging van de riolering, en van de hoeveelheid water die moet worden behandeld. Deze ambitie laat ook toe om bepaalde waterlopen, waarvan de Zenne de meest emblematische is, opnieuw open te leggen en te herwaarderen, en deze te koppelen aan ingrepen aan het groene netwerk.

Het gecumuleerd effect van al deze ingrepen moet leiden tot betere luchtkwaliteit door de hogere vegetatiedichtheid waarbij de begroeiing fungeert als een deeltjesfilter; tot minder lawaaihinder door de afstand te vergroten tussen de verkeersassen enerzijds en de woningen en de voorzieningen anderzijds; en tot een beperkter hitte-eilandeffect. Dit alles brengt een beter evenwicht tot stand tussen de residentiële en de toeristische functies van de stad.

Via de ambitie 'Een gezonde Stad', wil de Stad Brussel ook gebruikmaken van haar semilandelijke rand en inzetten op de ontwikkeling van de stadslandbouw, om zo deels te kunnen inspelen op de voedingsbehoeften van het Gewest.

AMBITIE NR. 2 - EEN VERANDERENDE STAD. Om rekening te kunnen houden met de klimatologische omstandigheden, de constant toenemende behoefte aan huisvesting, of de veranderende verplaatsingsgewoonten, legt deze ambitie onder meer de nadruk op een aanpassing van de bebouwde omgeving in functie van de klimaatverandering; de totstandbrenging van een sociale functiemix; de rol van de Kanaalzone; en de heraanleg van de weginfrastructuur. Deze doelstelling moet leiden tot een betere ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimten, alsook tot een herwaardering van het natuurlijk en bouwkundig erfgoed. De toekomstige verplaatsingen binnen een 'veranderende Stad' zullen worden geobjectiveerd in het licht van de klimaatverandering en de coronaperiode.

AMBITIE NR. 3 - EEN OPEN EN SOLIDAIRE STAD. Deze derde ambitie wil de Stad zich openstellen naar anderen toe, alsook naar haar inwoners en de personen die hier komen werken. Deze doelstelling draait rond gelijke toegang tot kwaliteitsvolle en gediversifieerde huisvesting, met inbegrip van een evenwichtige verdeling van sociale woningen en de begeleiding van kwetsbare personen, en dan vooral van bejaarden, migranten, daklozen, enzovoort. De ambitie 'Een open en solidaire Stad' zorgt ook voor een meer inclusieve en beter toegankelijke openbare ruimte, wat het eigen karakter van bepaalde wijken zal versterken.

AMBITIE NR. 4 - EEN STAD IN BEWEGING. Dit deel van het actieplan richt zich op de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en deelvoertuigen, alsook op een versterking van het hieruit voorvloeiende *interwijken*verkeer. Deze doelstelling wil ook inzetten op gedragswijzigingen die moeten leiden tot vlotter verkeer voor alle vervoerswijzen via de systematische toepassing van het STOP-principe. Verder wil het ook de modal shift bevorderen van de personenwagen naar de overige modi. Deze evolutie moet zorgen voor een aanpassing van de inrichtings- en toe-eigeningsprincipes van de openbare ruimte, en aanzet geven tot een betere leefomgeving.

AMBITIE NR. 5 - EEN DYNAMISCHE EN INTELLIGENTE STAD. Deze ambitie benadrukt het belang om binnen de Stad een meerwaardeneconomie op te zetten rond duurzaam afvalbeheer, of steun te verlenen aan activiteiten die volledig kunnen worden ingepast in het bebouwde stedelijk weefsel. Ook de toekomst van de handelszaken, zowel buurtwinkels als grootwarenhuizen, maakt deel uit van deze doelstelling, net zoals sociale en solidaire economie, nieuwe technologieën en toerisme.

In dit concept van 'Een dynamische en intelligente Stad', is ook plaats voor de ontwikkeling van stedelijke distributiecentra die zowel duurzaam als efficiënt zijn en waarmee het goederenverkeer en de hiermee gepaard gaande verontreiniging kunnen worden teruggedrongen.

AMBITIE NR. 6 - EEN PARTICIPATIEVE EN VOORBEELDIGE STAD. Deze zesde invalshoek streeft naar de totstandbrenging van contactpunten tussen de bevolking en de Stad, onder meer via inspraakinstrumenten zoals wijkraden en het recht op burgerinitiatief, de betrokkenheid van panels tijdens de gedachtewisseling over gemeentelijke acties en de ontwikkeling van dienstverlening aan de burger. Deze ambitie wil ook meer transparantie bieden rond de werking van de Stad en de acties die ze uitvoert.

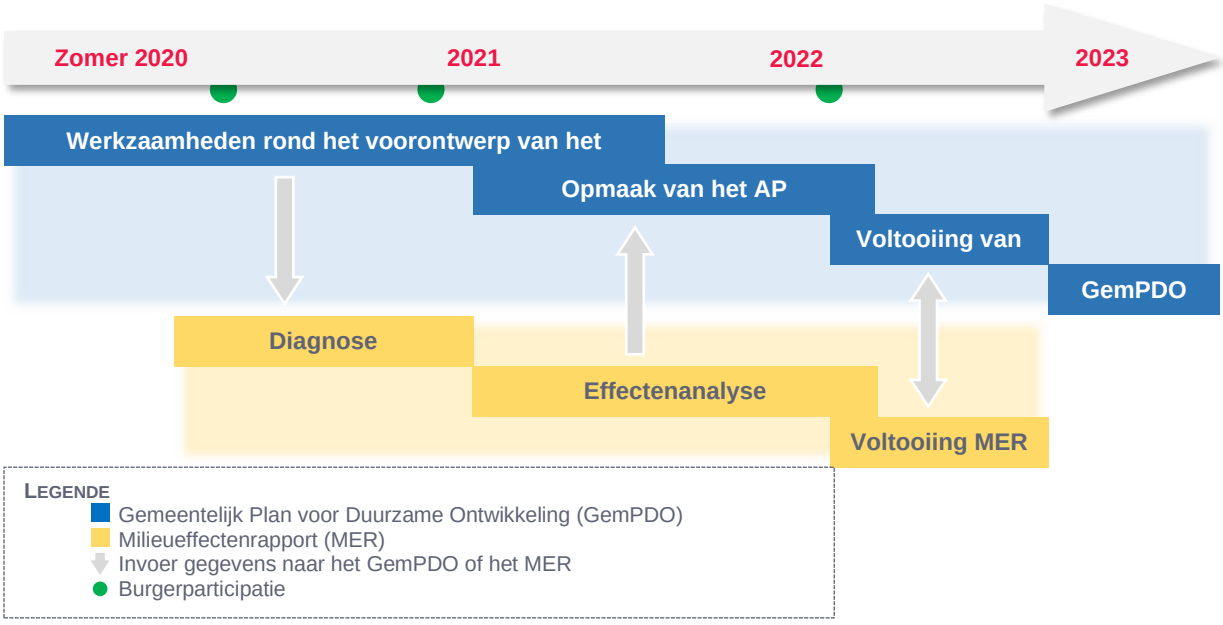
AMBITIE NR. 7 - EEN NABIJE STAD. In dit laatste thema komen meerdere behoeften aan bod, maar het wil in eerst instantie het aanbod aan voorzieningen uitbreiden om beter te kunnen inspelen op de basisbehoeften van het dagelijks leven. Deze ambitie omvat ook het concept van de 'Stad op 10 minuten', dat ernaar streeft om alle inwoners van de Stad op ongeveer 10 minuten lopen alle voorzieningen te bieden die ze nodig hebben. Deze doelstelling wil de capaciteit van de voorzieningen versterken, meer bepaald door iedereen de mogelijkheid te bieden om in de nabijheid van zijn woning over alle nodige faciliteiten te beschikken. De ambitie streeft ook naar de ontwikkeling van gezondheidszorg dichtbij huis en de inrichting van instellingen bestemd voor senioren. Als antwoord op ambitie nr. 1, wil deze doelstelling ook de verhouding groene/openbare ruimte maximaliseren, waarbij ze tegelijkertijd een diversificatie voorstelt via het aanbod van een veelvoud aan voorzieningen.

2.4. Uitwerkingsprocedure

De opmaak van het GemPDO-project vloeit voort uit het ***Meerderheidsakkoord van de Stad Brussel 2018-2024***, dat voorziet in de uitvoering van een Gemeentelijk Plan van Duurzame Ontwikkeling (GemPDO).

Dit akkoord heeft de Stad Brussel ertoe aangezet om het GemPDO-ontwerpproject op te starten via de uitvoering van een **diagnose**, getiteld '*De Stad in wording'*. Dit document moet een allesomvattende stand van zaken bieden van de behoeften en de uitdagingen van het grondgebied. Daarom werd het opgesteld op basis van een inspraakproces zodat de verwachtingen van een representatief panel van actoren en burgers konden worden gehoord en vervolgens in het ontwerp geïntegreerd. Hiertoe werd tussen half oktober en eind november 2019 een online bevraging georganiseerd om zo de diagnose te verrijken en te peilen naar de meningen van de burgers.

Aan het begin van de zomer van 2020 werd dan het Actieplan (AP) gelanceerd, samen met de opmaak van een Milieueffectenrapport (MER). Het hieronder voorgestelde schema toont de verschillende stappen van de twee 'zelf voedende' elementen die moeten leiden tot een GemPDO dat zichzelf bewijst op het vlak van milieu, en zich voordoet als het meest interessante scenario. Er werd immers binnen de context van de opmaak van het MER voorgesteld om een analyse te maken van het ontwerpproject via een iteratief proces, zodat het GemPDO kan evolueren naar een versie waarin de antwoorden zo goed mogelijk overeenstemmen met de doelstellingen, de plannen en de instrumenten op gewestelijk, gemeentelijk en wijkniveau samenhangen, en de meest interessante milieueffecten worden gegenereerd.



Figuur 1: Opmaalschema van het Actieplan van het GemPDO

Na deze werkzaamheden, wordt het GemPDO-ontwerpproject eerst onderworpen aan een openbaar onderzoek, en vervolgens aan het gemotiveerd advies van de gewestelijke instanties zodat het project kan worden aangepast op basis van de verschillende overwegingen. Na het doorvoeren van de eventuele wijzigingen, kan het ontwerpproject uiteindelijk door de Gemeenteraad en de Brusselse Regering worden goedgekeurd.

Na de goedkeuring van het GemPDO wordt dan een monitoring opgezet zodat het plan kan worden beoordeeld en aangepast al naargelang de evoluties van de doelstellingen en het voortdurend veranderend grondgebied van de Stad. Dit luik is zeer belangrijk omdat het moet voorkomen dat het plan al snel verouderd en gedateerd zou zijn. Het zal de actoren ook in staat te stellen om de ingrepen op punt te stellen die hen het meest opportuun lijken in het licht van de verschillende tijdshorizonten.

2.5. Actoren die betrokken zijn bij de opmaak van het plan

Bij de opmaak van het GemPDO is een groot aantal actoren op verschillende niveaus betrokken. Ze spelen een rol bij de uitwerking van het plan, brengen informatie en technisch-juridische informatie aan of geven hun goedkeuring. Het gaat hier meer bepaald om:

- **Politieke actoren**, waaronder het Brussels Stadscollege, die het initiatief nemen om de uitwerking van het ontwerpproject op te starten, en die vervolgens de uitdagingen valideren die aan het einde van de diagnose werden opgelijst, alsook hun goedkeuring geven voor het ontwerpproject dat aan het openbaar onderzoek zal worden voorgelegd;
- **Stadsdiensten**, waaronder de afdelingen Planning en Ontwikkeling, die instaan voor de opmaak van de diagnose, de organisatie van bepaalde burgerbijeenkomsten, en meer algemeen, de omkadering van de studie. Zij stellen de technische studiebureaus aan die het Actieplan en het Milieueffectenrapport moeten opstellen;
- De **studiebureaus/expertengroepen** die verantwoordelijk zijn voor de opmaak van de documenten:
    - Een multidisciplinair team dat instaat voor de uitwerking van het Actieplan en de informatie doorspeelt via de organisatie van participatieve processen.
    - Een studiebureau dat de opdracht krijgt om het Milieueffectenrapport op te stellen, en als expertisebureau een meer afstandelijke houding aanneemt ten opzichte van het ontwerpproject om de effecten ervan in alle onpartijdigheid te kunnen beoordelen en als raadgever advies te kunnen geven over de mogelijke verbeteringen/aanpassingen, rekening houdend met de milieucontext.
- De **gewestelijke en gemeentelijke overheden** waarop binnen het kader van de begeleidingscomités beroep wordt gedaan om het MER in een bepaalde richting te sturen op basis van de antwoorden en de voorstellen die binnen de context van de studie nuttig blijken om verder te worden onderzocht;
- Een **panel van relevante burgers en actoren** binnen de context van de ontwikkeling van de Stad Brussel, dat heel specifiek wordt bevraagd tijdens de eerste fases van het ontwerpproject met het oog op het doorspelen van zoveel mogelijk informatie, behoeften, knelpunten, enz.

2.6. Koppeling en samenhang van het actieplan met andere plannen en programma's

2.6.1. PLANNEN OP SUPRAREGIONAAL EN NATIONAAL NIVEAU

2.6.1.A. NATIONAAL ENERGIE- EN KLIMAATPLAN (NEKP) 2021 – 2030

Het NEKP, dat in 2019 door de federale regering werd opgemaakt en aan de Europese Commissie werd voorgelegd, beschrijft het Belgische energie- en klimaatbeleid voor de komende tien jaar. Het plan streeft vier doelstellingen na:

- Betrouwbare, duurzame en betaalbare energie garanderen;
- De burger centraal plaatsen in het energiesysteem;
- De kosten van het systeem betaalbaar houden voor de klein- en grootverbruikers;
- De deelname en de samenhang verzekeren van de initiatieven die van de verschillende beleidsniveaus uitgaan.

Deze doelstellingen zijn opgenomen in de verschillende aspecten van het plan, zoals vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, energie-efficiëntie, bevoorradingszekerheid, interne energiemarkt, onderzoek, innovatie en concurrentievermogen. Het plan bepaalt ook gekwantificeerde doelstellingen die tegen 2030 moeten worden nagestreefd:

- Een afname van de uitstoot van BKG met 35% ten opzichte van 2005;
- Het aandeel hernieuwbare energie in het bruto-eindverbruik van energie brengen op 17,5%;
- Primair energieverbruik 42,7 Mtoe, wat neerkomt op -15% in vergelijking met de situatie *business as usual* (BAU);
- Eindenergieverbruik van de 35,2 Mtoe, wat neerkomt op -12% in vergelijking met de situatie *business as usual* (BAU).

Het GemPDO van de Stad Brussel wil op haar niveau tegemoetkomen aan de nationale doelstellingen die voor België een kleinere energie- en klimaatvoetafdruk nastreven. In dit opzicht, moet het verenigbaar zijn met het NEKP en zijn klimaatambities hieraan aanpassen, meer bepaald via een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en een lager energieverbruik, en een verhoging van de energieproductie uit hernieuwbare bronnen.

2.6.1.B. PLAN CIGOGNE +5200 (2021 – 2026)

Het 'Plan Cigogne III (2014-2022)' werd goedgekeurd door de regering van de Federatie Wallonië-Brussel en wil 14.849 plaatsen creëren in de kinderopvang in de Waalse provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). De creatie van deze nieuwe opvangplaatsen gebeurt in 3 fases: 2.049 plaatsen in 2014; 6.400 tussen 2015 en 2018; en 6.400 tussen 2019 en 2022.

Onlangs werd het nieuwe 'Plan Cigogne +5200' (2021-2026) gelanceerd dat de creatie en subsidiëring beoogt van meer dan 5.200 plaatsen in crèches, waarvan 3.143 in Wallonië en 2.100 in Brussel. De projectoproep werd begin mei 2022 gelanceerd en deze plaatsen zouden uiterlijk eind augustus 2026 een feit moeten zijn.

Het GemPDO maakt eveneens melding van deze behoefte aan kinderopvangplaatsen en heeft dan ook de ambitie om het buurtaanbod aan opvangplaatsen te versterken om te kunnen inspelen op de huidige en toekomstige behoeften. Deze uitdaging maakt deel uit van de ambitie 'Een nabije Stad'.

2.6.1.C. NATIONAAL VEILIGHEIDSPLAN (NVP) 2022 - 2025

Net zoals zijn gewestelijke tegenhanger waarop we in het volgende punt dieper zullen ingaan, legt het NVP de nadruk op de samenwerking tussen de verschillende veiligheidsactoren en dan vooral tussen de federale en de lokale politiediensten. Het Nationaal Veiligheidsplan duidt 15 veiligheidsfenomenen aan die door de politiediensten specifiek zullen worden aangepakt tijdens de toepassingsperiode van het plan: misdrijven tegen de fysieke en de psychische integriteit; intra familiaal en seksueel geweld; drugs; misdaden en wanbedrijven tegen eigendommen; overlast; verkeersveiligheid; fiscale fraude en andere financiële en economische fenomenen; sociale fraude; humane doping, voedselketengerelateerde en leefmilieucriminaliteit; radicalisering, gewelddadig extremisme en terrorisme; veiligheidsproblemen gekoppeld aan onregelmatige migratie en mensensmokkel; mensenhandel; hacking, informaticasabotage, informaticabedrog en oplichting met internet; horizontale fenomenen (identiteitsfraude, witwassen, corruptie en vuurwapenzwendel) en ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht.

Op lokaal niveau is het GemPDO-project niet strijdig met het NVP en ondersteunt het bepaalde doelstellingen ervan zoals verkeersveiligheid en betere openbare orde.

2.6.2. PLANNEN EN PROGRAMMA'S OP GEWESTELIJK NIVEAU

2.6.2.A. GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN - GBP

Het Gewestelijk Bestemmingsplan is het belangrijkste planningsinstrument voor ruimtelijke ordening. Het duidt door middel van 6 kaarten en een bundel van gecoördineerde wettelijke voorschriften de inrichtingsmogelijkheden per bestemming voor het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De overige plannen/verordeningen zijn dan ook in overeenstemming met het GBP.

Het GBP werd op 3 mei 2001 door de Regering goedgekeurd en heeft in de loop der jaren een aantal wijzigingen ondergaan:

- **Wijziging nr. 1** – GBP ‘Diabolo’ - 16/07/2010. Het plan werd aangepast om de uitvoering van het NMBS-project 'Diabolo' mogelijk te maken;
- **Wijziging n°2** – ‘Demografische’ GBP - 02/05/2013. Deze wijzigingen aan het plan moesten een antwoord bieden op de demografische uitdaging waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het hoofd moet bieden, meer bepaald door de invoering van Ondernemingsgebieden in Stedelijke Omgeving, die de mogelijkheid bieden om huisvesting en hiermee verzoenbare functies te creëren binnen activiteitengebieden waar dit vroeger niet kon;
- **Wijziging nr. 4** – GBP 'Noord-Zuidverbinding' - 29/03/2018. Het plan werd aangevuld met het tracé van een ondergrondse lijn voor openbaar vervoer met het oog op de uitvoering van het Noord-Zuid metroproject.

De derde wijziging van het GBP uit 2017 had betrekking op het GBP 'Heizel' dat op 06/03/2020 door de Raad van State nietig werd verklaard. Een vijfde wijziging bevindt zich momenteel in de ontwerpfase en heeft betrekking op de *herwaardering van de hippodroom van Ukkel-Bosvoorde*.

Naar aanleiding van het besluit van de Regering van 23 december 2021, werd een herzieningsprocedure van het GBP opgestart die nog steeds lopende is.

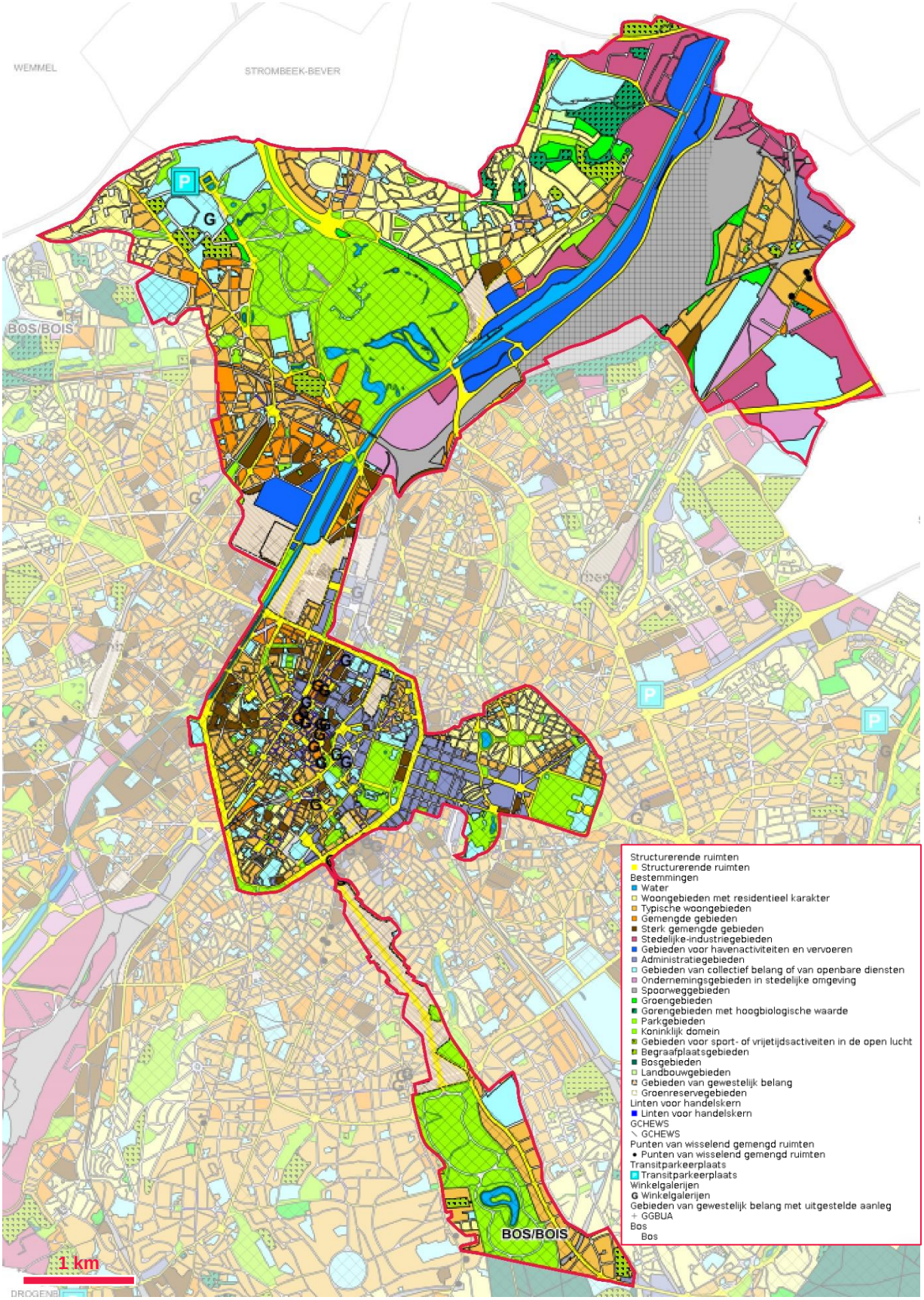
De bestemmingen en voorschriften opgenomen in het GBP zijn bindend en alle bepalingen moeten worden nageleefd. Het plan omvat 6 kaarten:

- **Gewestelijke kaarten**, met de grafische voorschriften:
  - Kaart nr. 1 – Bestaande feitelijke toestand;
  - Kaart nr. 2 – Bestaande rechtstoestand;
  - Kaart nr. 3 – Bodembestemmingen: deze kaart verdeelt het gewestelijk grondgebied in ingekleurde zones op basis van de toegekende bodembestemming;
  - Kaart nr. 4 – Toelaatbare kantoorsaldi per maas en per type gebied;
  - Kaart nr. 5 – Wegen; toont de hiërarchie van het wegennet alsook de fietsroutes;
  - Kaart nr. 6 – Openbaar vervoer.
- **Bundel met geschreven voorschriften** dat de wettelijke schriftelijke voorschriften omvat voor ieder type bestemmingsgebied dat op de kaart van het GBP is weergegeven.



Figuur 2: Belangrijkste bestemmingsgebieden opgenomen in het

Het GBP is een plan op gewestelijk niveau en heeft als dusdanig betrekking op het gehele grondgebied van de Stad Brussel waar alle types aangegeven bestemmingen aanwezig zijn (zie onderstaande Figuur 3 hieronder).



Figuur 3: Bodembestemmingskaart (gecoördineerde versie die rekening houdt met de wijzigingen)
(Bron: https ://gis.urban.brussels/brugis)

Door de uitgestrektheid van haar grondgebied en de verscheidenheid aan functies die het biedt, wordt de Stad Brussel gekenmerkt door een hele reeks gebieden:

- In de Vijfhoek en de Europese wijk, overheersen de administratiegebieden, de woongebieden, de gemengde gebieden en de gebieden van collectief belang;
- De gebieden van gewestelijk belang rond de Louizalaan, het Maximiliaanpark en de Van Praetbrug;
- Haven- en industrieactiviteiten langsheen het Kanaal en in Haren;
- Woon- en groengebieden met hoogbiologische waarde in Neder-Over-Heembeek.

Onderstaande tabel biedt een overzicht van de bestemmingen binnen het grondgebied van de Stad Brussel.

Tabel1: Oppervlakte van de bestemmingen opgenomen in het GBP op het grondgebied van de Stad Brussel (afnemende grootte van oppervlakte binnen de onderverdelingen van het GBP)

Bestemming	Oppervlakte (km²)	
Woongebieden	3,98	*12%*
Woongebieden met voornamelijk residentieel karakter	2,54	*8%*
Gemengde gebieden	0,90	*3%*
Sterk gemengde gebieden	0,67	*2%*
TOTAAL	**8,09**	***25%***
Gebieden van collectief belang	**3,12**	***9%***
Administratiegebieden	**1,19**	***4%***
Stedelijke industriegebieden	1,77	*5%*
Gebieden voor haven- en vervoeractiviteiten	1,33	*4%*
Industriegebieden in stedelijke omgeving	0,81	*2%*
TOTAAL	**3,91**	***11%***
Spoorweggebieden	**2,61**	***8%***
Parkgebieden	3,09	*9%*
Koninklijk Domein	1,71	*5%*
Groengebieden	0,40	*1%*
Gebieden van hoogbiologische waarde	0,35	*1%*
TOTAAL	**5,55**	***16%***
Gebieden voor sportactiviteiten	0,29	*1%*
Begraafplaatsgebieden	0,08	*0%*
TOTAAL	**0,37**	***1%***
Bosgebieden	**0,03**	***0%***
Landbouwgebieden	0,02	*0%*
Gebieden van gewestelijk belang	1,85	*6%*
Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg	1,50	*4%*
TOTAAL	**3,35**	***10%***
Water	**0,93**	***3%***
Structurerende ruimten	**3,26**	***10%***
Niet-bestemde gebieden (lokale wegen)	**0,99**	***3%***
Totaal	**33,44**	

Overdruk	Oppervlakte (km²)	
GCHEWS	13,716	*41%*
Handelskernen	0,223	*1%*
Stip gemengd gebied	0,001	*0%*

Er zijn dus tal van uiteenlopende algemene voorschriften. Ze hebben voornamelijk betrekking op het bouwkundig erfgoed (oppervlakte, gebruik, gebouwen en werken), voorzieningen, activiteiten en natuurgebieden die vallen onder de specifieke gebieden zoals spoorweggebieden, groengebieden, landbouwgebieden, parken, gebieden voor vrijetijdsactiviteiten, begraafplaatsen. De voorschriften die specifiek betrekking hebben op de wegen en de openbaarvervoernetwerken vervolledigen het geheel.

Het GemPDO kan niet strijdig zijn met de voorschriften van het GBP. De uitdagingen die zijn opgenomen in het GemPDO en waarop dit plan een antwoord biedt, zijn aangepast aan iedere wijk van de Stad Brussel en moeten verenigbaar zijn met toegewezen bestemmingen en de hiermee gepaard gaande voorschriften.

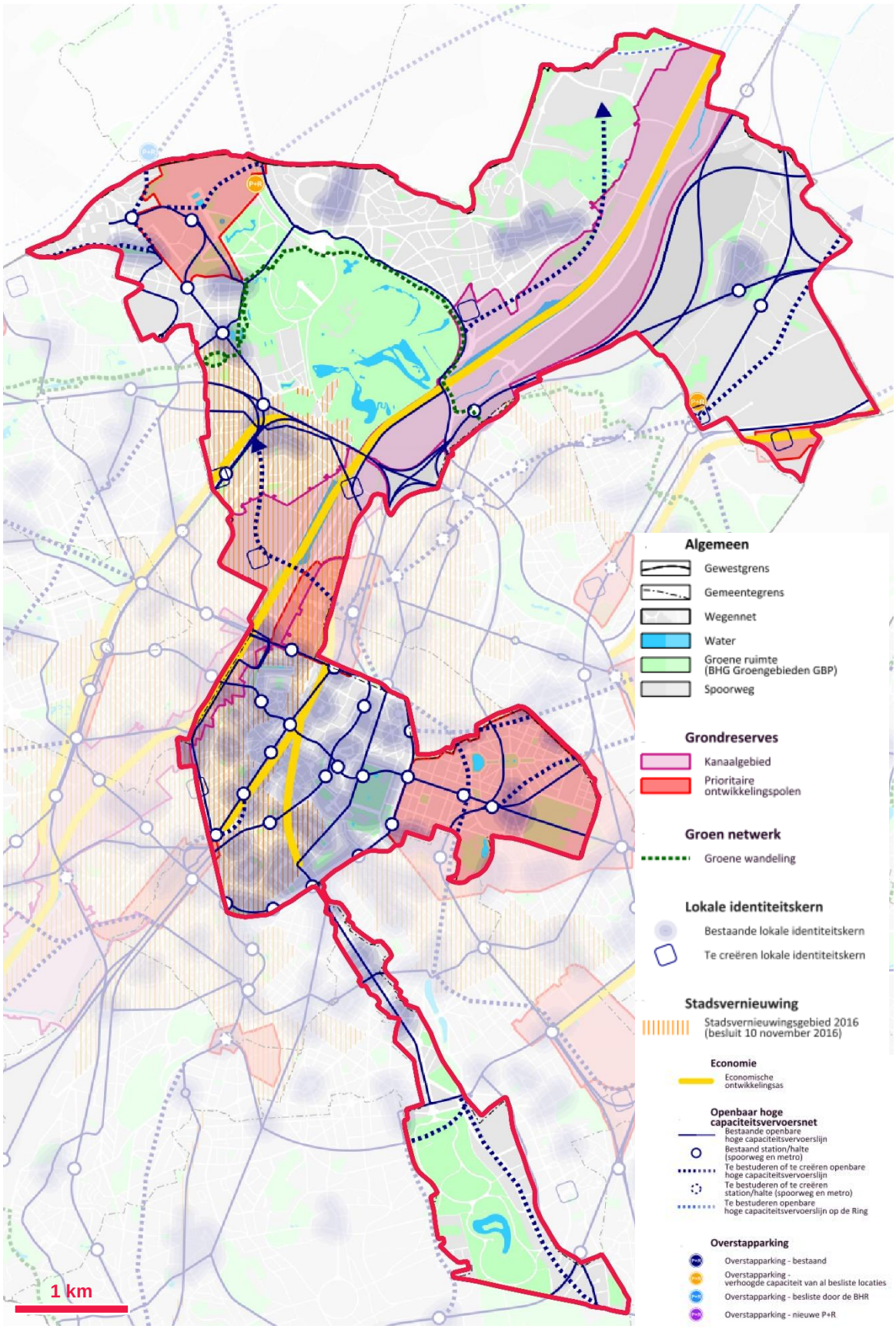
2.6.2.B. HET GEWESTELIJK PLAN VOOR DUURZAME ONTWIKKELING (GPDO)

Het GPDO, dat in 2018 werd goedgekeurd, bepaalt de gewestelijke visie van het BHG met het oog op 2040. Het beschrijft de ruimtelijke ordening en de gewestelijke projecten volgens vier krachtlijnen:

- Nieuwe wijken ontwikkelen en ambitieuze woonbouwdoelstellingen nastreven: voorwaarden creëren voor een harmonieuze opvang van nieuwe bewoners en iedereen de mogelijkheid bieden om een aangepaste woning te vinden, meer bepaald door middel van een beredeneerde verdichting (openbaar comfort en buurtdiensten);
- Een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving inrichten: aantrekkelijke openbare ruimten, groene en blauwe netwerken, bestrijding van verontreiniging, milieurisico's en -schade, gewestelijke ambities op het vlak van stadslandbouw, circulaire economie en veiligheid;
- Een stadseconomie opzetten: een optimaal evenwicht bereiken tussen economisch leven, economische aantrekkelijkheid van het grondgebied en tewerkstelling, waardoor internationale, tertiaire, toeristische, industriële en productiesectoren kunnen worden verzoend met ecologische en menselijke ontwikkeling;
- Mobiliteit doen fungeren als een factor van duurzame stedelijke ontwikkeling: het GPDO vormt de achtergrond en de basis van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) waarop we verder in dit hoofdstuk dieper ingaan.

Aan het einde van het GDPO-actieplan staat een opsomming van de essentiële voorwaarden om het plan alle slaagkansen te geven. Een ervan is de versterking van de band tussen de gemeenten en het Gewest.

Het GemOP van de Stad Brussel moet de gewestelijke ambities van het GPDO verder verfijnen op meer lokaal niveau. Beide plannen vertonen dezelfde thema's, maar het GemPDO biedt een meer concrete visie en een fijnere overweging van de behoeften van de verschillende wijken.



Figuur 4: Uittreksel van de 'Stadsproject'-kaart van het GPDO (Bron: https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd)

2.6.2.C. MILIEUPLANNEN

2.6.2.c.1. Waterbeheerplan (WBP)

Het WBP 2016-2021 bepaalt de milieudoelstellingen die moeten worden behaald voor het oppervlaktewater, het grondwater en de beschermde gebieden, en dit op basis van een diagnose van de huidige toestand van het hydrografisch netwerk. Deze doelstellingen leiden tot een actieprogramma. De acties zijn opgebouwd rond acht hoofdlijnen:

- Hoogstaand en kwalitatief waterbeheer, meer bepaald van de Zenne, de Woluwe, het Kanaal, de gewestelijke vijvers, de grondwaterlichamen en de beschermde gebieden, en dit zowel vanuit chemisch als ecologisch standpunt;
- Hoogstaand kwantitatief beheer van het hydrografisch netwerk van het oppervlakte- en grondwater, door zich toe te leggen op de continuïteit van het netwerk, het minimumdebiet ervan, de controle op de onttrekking van het water en de interacties tussen de netwerken;
- Het principe van de terugwinning van de kosten die gepaard gaan met het watergebruik, of die nu gelinkt zijn aan het watergebruik of watervervuiling (het 'de vervuiler betaalt'-principe), waarbij er wordt op toegezien dat iedereen toegang heeft tot drinkwater;
- De bevordering van het duurzaam gebruik van deze hulpbron om waterverspilling tegen te gaan, meer bepaald door de gebruikers en de betrokken economische activiteiten hiertoe te sensibiliseren;
- Preventie en beheer van overstromingsrisico's, door een afname in frequentie en omvang van deze fenomenen, een verminderde impact ervan en het beheer van de hiermee verbonden crisissen en van een terugkeer naar het normale leven;
- De re-integratie van water in de leefomgeving via een herwaardering van dit erfgoed op stadsniveau, binnen een kwaliteitsvolle omgeving;
- De wel omkaderde productie van hernieuwbare energie vanuit water, onder meer via geothermie en warmteterugwinning uit afvalwater;
- De invoering van een gecoördineerd waterbeleid gebaseerd op kennisuitwisseling, zowel op internationaal, federaal als regionaal niveau.

Het nieuwe WBP-ontwerpproject 2022-2027 van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bevindt zich momenteel in de goedkeuringsfase. Dit derde plan versterkt de milieudoelstellingen die moeten worden behaald voor het oppervlaktewater, het grondwater en de beschermde gebieden. Naast betere waterkwaliteit, wil het nieuwe plan een geïntegreerd en algemeen antwoord bieden op het geheel aan uitdagingen die gepaard gaan met water, alsook de stad beter bestand maken tegen klimaatveranderingen.

Deze doelstellingen maken ook deel uit van de uitdagingen die door het GemPDO werden geïdentificeerd, en vinden we vooral terug in de ambitie 'Een gezonde Stad' dat zich tot doel stelt om het blauwe netwerk een betere plaats te geven in de stad en de openbare infrastructuur binnen het waterbeheersysteem weerbaarder te maken.

2.6.2.c.2. Het Gewestelijk natuurplan 2016 – 2020

Dit plan is een planningsinstrumenten voor de instandhouding van de natuur. Het stippelt beleidslijnen uit, stelt programmaties op en wil het natuurbehoud integreren met 2050 als deadline. Het wil prioriteiten stellen binnen de uitdagingen op het vlak van biodiversiteit en een strategie uitwerken om de natuur te beschermen en de ontwikkelen, in samenhang met de strategieën rond stadsaanleg en -ontwikkeling. Daarnaast wil het Natuurplan de samenwerking bevorderen tussen de verschillende gewestelijke actoren om aldus de natuur een centrale plaats te geven in de stad en alle Brusselaars ertoe aan te zetten om aandacht te schenken aan biodiversiteit.

Er werd een actieprogramma opgezet om de doelstellingen tegen 2020 te realiseren. Dit programma wil alle Brusselaars een betere toegang geven tot de natuur, door hen een groene ruimte van meer dan 1 ha te bieden op minder dan 400 m van hun woning, en een groene ruimte van minder dan 1 ha op minder dan 200 m van hun woning. Vanuit ecologisch standpunt, moet het natuurbeheer worden uitgebreid en versterkt om het gewestelijk groen netwerk verder te consolideren, waarbij het onthaal van wildleven moet worden verzoend met stadsontwikkeling.

Het groene netwerk wordt reeds vermeld in de eerste ambitie van het GemPDO, meer bepaald in de twee volgende doelstellingen:
- Toegang voor iedereen tot kwaliteitsvolle openbare groene ruimten;
- Ontwikkeling van een groen netwerk, ondersteuning van actieve vervoerswijzen en van de biodiversiteit.

De doelstellingen van het GemPDO onderschrijven dus de doelstellingen van de Gewestelijk Natuurplan, en moeten worden omgezet in Actieplannen.

2.6.2.c.3. Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (LKEP)

Zoals de naam van het plan aangeeft, is het LKEP een gewestelijk instrument om het hoofd te bieden aan de uitdagingen op het vlak van lucht, klimaat en energie. Er werd een enkel plan opgemaakt voor deze drie thema's omdat de maatregelen hierrond zeer vaak gelijklopend zijn en bestemd zijn voor dezelfde actoren. Ze kunnen dus niet los van elkaar worden behandeld. Het plan omvat negen hoofdlijnen, die op hun beurt zijn opgesplitst in meerdere acties. De hoofdlijnen hebben betrekking op gebouwen, transport, hernieuwbare energiebronnen, economie, stadsplanning, consumptiepatronen, aanpassingen aan de klimaatveranderingen, monitoring van de luchtkwaliteit en tot slot, de mechanismen voor deelname aan de klimaatdoelstellingen. De sociale dimensie doorkruist alle onderdelen van het plan.

Het LKEP 2.0 dat in april 2023 werd goedgekeurd, streeft meerdere doelen na die voornamelijk voortvloeien uit de verbintenis van de regering om de uitstoot van broeikasgassen (BKG) tegen 2030 te verminderen met 47% ten opzichte van 2005. Het nieuwe plan gaat op dit vlak dus een stap verder dan het eerste LKEP dat zich tot doel had gesteld om de uitstoot van broeikasgassen (BKG) tegen 2025 te verminderen met 30% ten opzichte van 1990. Met dit plan wil het gewest tegen 2050 koolstofneutraal zijn. Het BKLP voorziet een betere weerbaarheid van het gehele Brusselse grondgebied en zet hiervoor in op betere doorlaatbaarheid van de bodem, geïntegreerd beheer van regenwater, meer vergroening, enzovoort.

Vermits het GemPDO voor de Stad Brussel een traject uitstippelt met het oog op duurzame ontwikkeling, streeft het dezelfde doelstellingen na als het LKEP dat betrekking heeft op lucht, klimaat en energie. Dit komt voornamelijk tot uiting in de ambities 'Een gezonde Stad' en 'Een veranderende Stad', en dan vooral in de volgende doelstellingen:
- De luchtkwaliteit in en buiten gebouwen verbeteren;
- Voor een lokale en duurzame energieproductie;
- Stadsontwikkeling die is aangepast aan de nieuwe demografische en klimatologische realiteit.

2.6.2.c.4. Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE)

Het BWLKE werd in 2013 goedgekeurd en werd ondertussen al meerdere keren aangepast. Het omvat gewestelijke maatregelen die inzetten op energie-efficiëntie, hernieuwbare energie, en meer algemeen op alle thema's die betrekking hebben op vervoer, luchtkwaliteit en klimaat. Het brengt alle regionale beleidsstrategieën rond lucht, klimaat en energie samen in een document.

Op het vlak van energie streeft het ernaar om de behoefte tot een minimum te beperken en het Gewest minder afhankelijk te maken van fossiele energie, door gebruikmaking van hernieuwbare energiebronnen en door rationeler om te springen met energie, meer bepaald door de energieprestaties van gebouwen te verbeteren. Wat vervoer betreft, wil het BWLKE voornamelijk de negatieve externe effecten verminderen die gepaard gaan met de mobiliteitsvraag. Tot slot wil het wetboek dat de overheid een voorbeeldfunctie vervult op het vlak van energie en vervoer.

Artikel 1.4.2. van het BWLKE voorziet immers dat: '...de plannen en programma's beoogd in het BWRO sluiten aan bij de doelstellingen die het gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan nastreeft.' De doelstellingen van het BWLKE staan duidelijk omschreven in artikel 1.2.1:

- *1° een geïntegreerd gewestelijk lucht-, klimaat- en energiebeleid;*
- *2° de minimalisering van de primaire energiebehoeften en vooral de vermindering van de afhankelijkheid van niet hernieuwbare energiebronnen;*
- *3° het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen;*
- *4° de bevordering van het rationele energieverbruik;*
- *5° de verbetering van de energieprestatie en van het binnenklimaat van de gebouwen;*
- *6° de vermindering van de impact op het milieu voortvloeiend uit de mobiliteitsbehoeften;*
- *7° de evaluatie en verbetering van de luchtkwaliteit en van de binnenlucht om de schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het leefmilieu te voorkomen en te verminderen;*

- *8° de vermindering van de emissies van luchtverontreinigende stoffen die precursoren zijn van eutrofiërende, verzurende en troposferische ozon, van broeikasgassen, van persistente organische verontreinigende stoffen en van verontreinigende stoffen die de stratosferische ozonlaag aantasten;*
- *9° het voorbeeldgedrag van de overheden inzake energieprestatie van de gebouwen, transport en rationeel energieverbruik.*

Artikels 1.2.2. en 1.2.3. omschrijven dan weer de doelstellingen met betrekking tot de afname van de uitstoot van broeikasgassen, terwijl artikel 2.1.2. de doelstellingen vastlegt op het vlak van energieprestaties van gebouwen.

De doelstellingen van het Lucht-Klimaat-Energieplan hebben we hierboven reeds verduidelijkt.

Net zoals de doelstellingen van het LKEP ook terugkwamen in het GemPDO, wil het gemeentelijk plan ook dezelfde kwesties aanpakken als het BWLKE. Beide documenten stemmen dus overeen.

2.6.2.c.5. Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (HABP) 2018 – 2023

Dit plan is de opvolger van de vorige afvalbeheerplannen en moet een nieuw afvalbeheerbeleid op poten zetten dat gericht is op circulaire economie en zero-afval. Het HABP wil een omschakeling naar duurzamere en meer circulaire consumptiepraktijken verankeren, maximaal inzetten op de instandhouding en de nuttige toepassing van grondstoffen, en de economische aanbodsector overhalen om de circulaire praktijk mee te concretiseren.

Om hiertoe te komen, heeft het plan een reeks acties uitgestippeld, waaronder de zes volgende hoofdmaatregelen: de ‘zero afval’-initiatieven ondersteunen; bulk, herstellen en hergebruiken stimuleren; milieueducatie in scholen rond duurzaam gebruik van grondstoffen; afvalinzamelingssystemen diversifiëren om hergebruik en recyclage te bevorderen; ondernemingen begeleiden naar ‘zero afval’; projecten voor hergebruik en recyclage van bouwmaterialen op werven financieren en begeleiden.

Het GemPDO werkt op dezelfde thema's en vertoont dezelfde wens om afval te voorkomen via de doelstelling gericht op ondersteuning en ontwikkeling van circulaire economie en duurzaam afvalbeheer.

2.6.2.c.6. QUIET.BRUSSELS Plan

Het QUIET.BRUSSELS Plan werd uitgewerkt om de geluidsomgeving in en buiten het Brussels Gewest te verbeteren. Het werd in februari 2019 goedgekeurd en streeft drie hoofddoelen na: de gevolgen van geluidshinder op de gezondheid verminderen; iedereen de mogelijkheid bieden tot momenten van rust en toegang geven tot rustige plaatsen om even te vertoeven; en de aantrekkingskracht van de stad vrijwaren, wat neerkomt op het behoud van de woonkwaliteit zonder de ontwikkeling van economische en culturele activiteiten tegen te gaan.

De maatregelen van het plan worden ondergebracht in negen visies die allemaal betrekking hebben op een specifiek aspect van een stad, gaande van vervoer en stedenbouw over bewustmaking van burgers en ondernemingen, tot geluidscomfort van gebouwen en voorzieningen van collectief belang.

Ook het GemPDO identificeert geluidshinder als een negatief extern effect van stadsactiviteiten en als een aspect dat moet worden beperkt. Twee doelstellingen van de ambities 'Een gezonde Stad' zijn gericht op de vermindering van deze vormen van overlast binnen en buiten gebouwen, respectievelijk door geluidsisolatie en geluidswerende systemen, en de aanleg van rustgebieden.

2.6.2.D. PLANNEN GERICHT OP ECONOMIE

2.6.2.d.1. Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) 2016 – 2020

Dit programma werd in 2016 gelanceerd, en is ook gekend onder de naam *‘Be Circular’*. Het GPCE streeft drie algemene doelstellingen na, meer bepaald milieudoestellingen omzetten in economische kansen; de Brusselse economie verankeren om meer lokaal te produceren; en werkgelegenheid creëren. Deze streefdoelen worden opgesplitst in 111 maatregelen die op hun beurt worden ondergebracht in vier strategische luiken al naargelang ze transversaal, sectoraal, territoriaal of bestuurskundig van aard zijn.

Het GPCE telt een aantal hoofdmaatregelen, onder meer de oprichting van een fonds voor circulaire economie, de lancering van innoverende projecten voor de toepassing van circulaire logica binnen kleinhandelszaken of grote ketens, en de basis leggen van een circulaire economie binnen de 10 prioritaire ontwikkelingspolen en het grondgebied van het Kanaal.

Na een tussentijdse evaluatie, werd het GPCE in maart 2019 geactualiseerd om enerzijds de vooruitgang en de concrete vorderingen die Brussel heeft gemaakt op het vlak van circulaire economie te versterken en te bevorderen, en anderzijds de wijziging/verwijdering/toevoeging mogelijk te maken van bepaalde maatregelen om beter te kunnen inspelen op reële behoeften.

Circulaire economie vormt een brug tussen economische en milieu-uitdagingen van een grondgebied. Het is dan ook niet meer dan normaal dat dit onderwerp ook aan bod komt in het GemPDO. Zo wil het GemPDO niet alleen circulaire economie ondersteunen en ontwikkelen, maar ook stadslandbouw opzetten en de ontwikkeling ondersteunen van economische activiteiten die in het stedelijk weefsel zijn geïntegreerd.

2.6.2.d.2. Het Brussels Industrieplan (BIP)

Het BIP ondersteunt het behoud van een sterke industriële poot in Brussel, wat een drijfveer is voor groei en innovatie. Het is hoofdzakelijk gericht op vijf sectoren: bouw, nijverheid en innoverende materialen, voeding, gezondheid, en creatieve en culturele industrieën. Om deze sectoren en de ecosystemen errond te structureren, bepaalt het plan zes dimensies. De eerste dimensie heeft betrekking op het ontwikkelingspotentieel van de tussen-stedelijke waardeketens. De tweede betreft de onderzoeksinstrumenten die eigen zijn aan iedere sector; de derde dimensie gaat over de competenties van de Brusselaars. De vierde dimensie is gericht op de ontwikkeling van productieactiviteiten. De twee laatste dimensies hebben betrekking op het overheidsbeleid en toenadering tussen ondernemingen binnen deze sectoren.

Het GemPDO-project benadrukt via zijn ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad' het belang van de ontwikkeling van innovatiecentra en hubs voor nieuwe technologieën. Het GemPDO wijst ook op de noodzaak om de economische rol van het Kanaal te versterken. Het GemPDO wil daarnaast ook de productieactiviteiten in de stad promoten en behouden.

2.6.2.d.3. Good Food-strategie 2022 – 2030

De ‘Good Food’-strategie wil voeding een centrale plaats geven binnen de stedelijke dynamiek, en speelt hierbij in op de economische, milieugerelateerde of sociale dimensies ervan. Het gaat hier niet enkel om het milieuvriendelijk produceren van gezonde voeding, maar ook om beter en gezonder eten door smakelijke, evenwichtige en lokaal gekweekte voedingsmiddelen voor iedereen toegankelijk te maken.

De eerste ‘Good Food’-strategie, die liep van 2016 tot 2020, heeft de aanzet gegeven tot concrete realisaties. Het Brussels Gewest heeft nu de ‘Good Food 2’-strategie uitgewerkt voor de periode 2022-2030. Deze strategie beoogt een meer structurele omschakeling van het voedingssysteem naar een meer duurzaam systeem tegen 2030. Het komt erop neer om het voedingssysteem opnieuw de kwalificeren, van de productie tot de consumptie, tot een model dat respectvol is voor zowel de mens als de andere soorten, dat zorgt voor het herstel van de biodiversiteit en kwaliteitsvolle jobs creëert, zoals beschreven binnen de 'Shifting Economy'-strategie.

De strategie omvat 4 transversale beginselen, meer bepaald:

- Een participatief, gedecompartimenteerd en gezamenlijk gedragen bestuursmodel;
- Een systematisch toegepast principe van sociale inclusie, gezondheid en voedingszelfvoorziening;
- De uitdagingen met betrekking tot de strijd tegen en de aanpassing aan de klimaatontwrichting en de bescherming en versterking van de aanwezige biodiversiteit;
- Een veelzijdig stedelijk milieu.

Stadslandbouw is een volwaardige doelstelling binnen het GemPDO-project, meer bepaald via de ambitie 'Een gezonde Stad'. Het legt ook de nadruk op de deelname ervan aan de economische activiteit van het grondgebied.

2.6.2.d.4. Strategie 2025 voor Brussel

De ‘Strategie 2025’ voor het Brussels Gewest, of ‘Go4Brussels 2025’-strategie’, is opgebouwd rond vier krachtlijnen: educatie, innovatie, mobiliteit en werk. Ze zet de lijnen uit om de Brussels economie nieuw leven in te blazen en de werkloosheid op een bestendige manier te verminderen. Deze strategie wil van Brussel doen uitgroeien tot de Belgische en Europese hoofdstad van ondernemerschap en innovatie en de levenskwaliteit van de Brusselaars verbeteren door een grotere deelname aan de arbeidsmarkt.

Tussen de maatregelen die gericht zijn op educatie, wijzen we heel specifiek op de maatregelen die betrekking hebben op de toegang voor alle kinderen van het Gewest tot een school in hun buurt, het bestaan van adviescentra voor studie- of beroepskeuze en het aanleren van de drie landstalen en het Engels.

Alle thema's die in de ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad' van het GemPDO-project aan bod komen, stemmen overeen met de uitdagingen van de '2025 Strategie'. Ook de ambitie 'Een nabije stad' past binnen deze Strategie, meer bepaald wat betreft educatie dat wijst op de noodzaak om het aanbod aan buurtscholen te versterken om zo te kunnen inspelen op de huidige en toekomstige behoeften. De overige voorzieningen die nodig zijn voor de persoonlijke ontwikkeling van jong en oud komen ook terug in tal van andere doelstellingen, zoals de inrichting van voorzieningen op maat van jongeren, de ondersteuning van de ontwikkeling van culturele voorzieningen in de wijken, en de oprichting van opleidingscentra.
Het GemPDO-ontwerpproject omvat ook doelstellingen die specifiek gericht zijn op economie, waaronder de ondersteuning van de circulaire economie, de ontwikkeling van stadslandbouw, de ontwikkeling van economische activiteiten die in het stedelijk weefsel zijn geïntegreerd, de ondersteuning van buurtwinkels, van sociale en solidaire economie en tot slot de ontwikkeling van innovatiehubs.

2.6.2.d.5. Opleidingsplan 2020

Het ‘Opleidingsplan’ wil 'Beter kwalificeren, Meer kwalificeren'. Om hiertoe te komen, stelt het zich tot doel om beroepsopleidingen zowel op kwantitatief als kwalitatief vlak verder uit te werken en te versterken, en meer Brusselaars aan het werkt te krijgen door hun vaardigheden aan te zwengelen en hun kwalificatieniveaus te verbeteren. Het plan ligt in de lijn van de 'Strategie 2025 voor Brussel'.

Het voorziet de volgende middelen om zijn doelstelling te behalen:

- Consistente en aangepaste trajecten opzetten die leiden tot werk, door in te zetten op overgangssystemen;
- Het bestaande en toekomstige opleidingsaanbod ontwikkelen en heroriënteren;
- Meerdere stageregelingen voorzien;
- Sectorale actie opzetten met betrekking tot tewerkstelling en opleidingen in Brussel;
- Acties sturen, onder meer via het Brussels Observatorium.

De steun van de Stad Brussel aan deze acties komt ook tot uiting in het GemPDO-project, meer bepaald via de doelstelling gericht op de ontwikkeling van de beroepsopleidingen die moeten inspelen op de beroepen van de toekomst.

2.6.2.d.6. NextTech Brussels Plan 2017 – 2020

Het ‘NextTech Plan’ wil een omgeving creëren die de oprichting en de groei in de hand werkt van Brusselse ondernemingen die actief zijn in de ICT-sector. Om deze doelstelling te bereiken, is het plan opgebouwd rond drie hoofdlijnen: facilitatie, vorming en uitstraling.

Het thema 'Facilitatie' is gericht op informatie, samenwerking en begeleiding van prioritaire sectoren. Het thema 'Vorming' omvat maatregelen met betrekking tot sensibilisering en heroriëntatie van werkzoekenden naar ICT-beroepen. Het thema 'Uitstraling' richt zich op de positie van Brussel op het nationale en internationale toneel, waarbij ze de nabijheid van de Europese instellingen volop uitspeelt

De ICT-technologieën komen ook voor in het GemPDO-project, meer bepaald via de doelstelling gericht op de ontwikkeling van centra voor innovatie en nieuwe technologieën.

2.6.2.d.7. Masterplan 'Horizon 2040' van de Haven van Brussel

De strategische visie van de Haven van Brussel stoelt op vijf strategische doelstellingen om de sleutelpositie van de haven te versterken binnen de context van duurzame intraregionale en hoofdstedelijke logistiek. Het masterplan is opgebouwd rond het gebruik van technologische innovaties, het leveren van een bijdrage aan bovengewestelijke doelstellingen op het vlak van duurzame

economische groei, het inspelen op logistieke behoeften die specifiek zijn voor stedelijke industrieën, de ontwikkeling van toeristische en recreatieve activiteiten en de integratie van de haven binnen een stedelijke context.

Een reeks van concrete en lokale projecten voegen nog drie transversale doelstellingen toe aan het masterplan: de optimalisatie van de concessies, de optimalisatie van de stedelijke distributie en optimalisatie van de toegankelijkheid.

De GemPDO-doelstelling met betrekking tot de versterking van de rol van het Kanaal binnen de economie en duurzame mobiliteit vertaalt deze doelstellingen op niveau van de Stad Brussel.

2.6.2.E. MOBILITEITSPLANNEN

2.6.2.e.1. 'Good Move Plan' - Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) 2020 – 2030

Het nieuwe GMP van de Brussels Gewest, ook gekend onder de naam 'Good Move', berust op het gewestelijk beleid voor duurzame ontwikkeling dat reeds was beschreven in het GPDO. De ambities op het vlak van mobiliteit waaraan het plan het hoofd wil bieden, kunnen worden ondergebracht in acht uitdagingen die de stad moet aangaan:

- De gewestelijke ontwikkeling begeleiden: de levenskwaliteit verbeteren, de toegankelijkheid verzekeren en de 'nabije stad' aanmoedigen;
- De impact van de mobiliteit op het milieu verminderen: de snelheden verlagen en de afgelegde afstanden verkleinen, het ecologisch netwerk versterken;
- Iedereen de mogelijkheid bieden om zich op een efficiënte en aangename manier te verplaatsen: een openbaarvervoeraanbod verzekeren voor alle wijken en leefomgevingen, universele toegankelijkheid verzekeren, de gezinsuitgaven voor mobiliteit verlagen;
- Mobiliteitsbehoeften en levenskwaliteit met elkaar verzoenen: de doorlaatbaarheid voor voetgangers in de wijken verzekeren, de greep van het autoverkeer en het parkeren verminderen, het geluidscomfort verbeteren, de landschappelijke en ecologische kwaliteit integreren;
- Vervoerwijzen promoten die een positief effect hebben op de fysieke en mentale gezondheid: meer bewegen, de stress die gepaard gaat met verplaatsingen verminderen, de luchtkwaliteit verbeteren;
- Een bijdrage leveren aan de sociaaleconomische ontwikkeling van het Gewest: een aanvaardbare toegangstijd verzekeren, vlot wegverkeer nastreven, de bestaand infrastructuur valoriseren, kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen;
- Betrouwbare en veilige vervoerswijzen garanderen: het aantal verkeersdoden en -gewonden naar omlaag brengen, het veiligheidsgevoel versterken;
- Vervoerswijzen ontwikkelen die optimaal gebruikmaken van de middelen: de nodige ruimte voorzien voor de ontwikkeling van vervoer, de budgettaire middelen optimaliseren, de bestaande inrichtingen verbeteren.

De ambitie 'Een Stad in beweging' herneemt al deze mobiliteitsuitdagingen, en dan vooral de promotie van actieve vervoerswijzen, de versterking van het openbaarvervoeraanbod en minder wagengebruik. Het GemPDO-project schenkt ook aandacht aan een doelstelling met betrekking tot goederenvervoer in de stad, via de stedelijke distributiecentra.

2.6.2.e.2. Strategisch plan voor het goederenvervoer in het BHG

Het plan werd in juli 2013 goedgekeurd en wil de stedelijke bevoorrading verbeteren, wat neerkomt op slimmere en minder vervuilende leveringen. Daarnaast beoogt het ook minder en betere verplaatsingen van de voertuigen die goederen vervoeren naar en in de stad. Hiervoor toont het de weg naar een modal shift van vrachtwagens naar binnenschepen en trein, en voor het afleggen van de laatste kilometers, naar milieuvriendelijke voertuigen. Het werkgemak van de chauffeur-bezorgers is transversaal met deze doelstellingen.

Om deze ambities waar te maken, zet het Plan niet alleen in op de fysieke structuur van stedelijke distributie - meer bepaald via ruimtelijke planning en bouwbeleid - maar ook op operationele maatregelen die gericht zijn op efficiëntere leveringen. Tot slot, handelt het ook over alles wat van ver of nabij te maken heeft met innovatie binnen dit domein, alsook over de rol die het Gewest hierbij speelt als facilitator.

Het goederentransport wordt ook zijdelings behandeld in andere mobiliteitsuitdagingen binnen het GemPDO-project. Dit integreert immers de doelstelling van duurzame en efficiënte leveringen via

stedelijke distributiecentra die moeten leiden tot minder goederenvervoer in de stad. Dit geldt voor alle gebieden in de Stad Brussel en heel in het bijzonder voor Haren en de Noordwijk.

2.6.2.e.3. Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)

Het GPBP moet het Brusselse parkeerbeleid op een lijn brengen. Dit beleid is een essentiële potentiële hefboom voor minder autoafhankelijkheid, vermits het aanzet tot een modal shift van de auto naar het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen; ruimte vrijmaakt op de weg voor andere vervoerswijzen; en de buurtbewoners een parkeerplaats garandeert binnen een aanvaardbare perimeter rond hun woonplaats.

Op die manier wil het GPBP het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg rationaliseren ten voordele van de actieve vervoerswijzen, het openbaar vervoer en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. De regels van het Plan gelden sinds 2014.

De parkeerproblematiek maakt deel uit van het GemPDO-project via de doelstellingen die gericht zijn op het verminderd gebruik van de auto in de stad, de behoefte aan moduleerbare parkeeroplossingen en de vrijmaking van de openbare ruimte.

2.6.2.F. PLANNEN GERICHT OP DE STEDELIJKE OMGEVING

2.6.2.f.1. Richtplannen van Aanleg (RPA)

De RPA zijn plannen die strategische elementen omvatten die voortvloeien uit de oriëntaties die eerder werden nagestreefd in het kader van het GPDO. Ze bepalen de belangrijkste ontwikkelingsprincipes voor bepaalde gebieden, alsook de regelgevende aspecten ervan. Deze aspecten omvatten de basiselementen die moeten worden gereglementeerd. Ze kunnen betrekking hebben op de bestemmingen, oppervlakte, tracés, organisatie van de mobiliteit, enzovoort. Ze gelden zowel voor particulieren als voor de overheid. In dat opzicht kunnen ze voorrang hebben op de bestemmingen van het GBP.

Het GemPDO kan niet strijdig zijn met de voorschriften van de RPA. De uitdagingen die zijn opgenomen in het GemPDO-ontwerpproject en waarop dit plan een antwoord biedt, zijn aangepast aan iedere wijk van de Stad Brussel en moeten verenigbaar zijn met strategische oriëntaties en regelgevende elementen.

2.6.2.f.2. Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) 2021 – 2024

Het GVPP is de gewestelijke versie van het Nationaal Veiligheidsplan (NVP) dat in vorig punt werd beschreven, en dient als referentie voor de zonale en lokale veiligheidsplannen. Het betreft de volledige veiligheidsketen, van preventie tot respons, en beoogt de samenwerking tussen de actoren op het terrein en de institutionele actoren. Het Brussels preventie- en buurtplan maakt integraal deel uit van het GVPP.

Het GVPP omvat transversale doelstellingen zoals monitoring, vorming van de preventie- en veiligheidsactoren, een geïntegreerde veiligheidsaanpak, communicatie en sensibilisering, en begeleiding van slachtoffers en daders.

Het GemPDO-project behandelt het veiligheidsthema in drie van de zeven ambities. De ambitie 'Een Stad in beweging' handelt over de uitdagingen op het vlak van de verkeersveiligheid. De ambitie 'Een open en solidaire Stad' gaat onder meer over de opbouw van een stad die voor iedereen veilig en toegankelijk is. De ambitie 'Een veranderende stad' wijst op de noodzaak van de totstandbrenging van een veiligheidsgevoel in de stad via een intelligent beheer van de bebouwde omgeving en het in kaart brengen van de bedreigingen waarmee de stad wordt geconfronteerd.

2.6.2.f.3. Actieplan Verkeersveiligheid in het BHG (APVV) 2021 – 2030

Het APVV van het BHG beoogt op lange termijn de 'Nulvisie', wat neerkomt op nul verkeersslachtoffers. Om tot dit resultaat te komen, worden de maatregelen van het plan onderverdeeld in een aantal hoofdthema's: lagere verkeerssnelheden; verderzetting van de beveiliging van de bestaande infrastructuur; meer gebruikmaking van de veiligheidsgordel; het rijden onder invloed terugdringen; veilig verkeersgedrag valoriseren en onveilig verkeersgedrag verminderen; en, tot slot, de trend omkeren om steeds grotere en bredere auto's te kopen.

De doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid die in het GemPDO-project zijn opgenomen, zijn in lijn met dit plan, vermits ze zowel inspelen op de infrastructuur als op gedragswijziging.

2.6.2.f.4. Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE)

Het PAVE is een document dat de situatie van de voetgangers in de openbare ruimte moet verduidelijken. Het plan omvat twee hoofdthema's: de bepaling van een structurerend voetgangersnetwerk en een stand van zaken van de toegankelijkheid van voetpaden en openbare ruimten. Het structurerend voetgangersnetwerk wordt bepaald op basis van de gebruiksintensiteit ervan en laat toe om de ingrepen te prioriteren. De stand van zaken houdt rekening met de behoeften van mensen met een handicap zodat ze zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Op basis van deze stand van zaken worden aanbevelingen en oplossingen voorgesteld om ieder niet-conforme situatie te verbeteren. De gemeenten en het Gewest werken hiervoor samen.

De algemene toegankelijkheid van de stad en de stadwijken is een van de doelstellingen die zijn opgenomen in de ambitie 'Een stad in beweging' van het GemPDO-project. Het voetgangersnetwerk en de goede kwaliteit ervan is trouwens ook een van de mobiliteitsdoelstellingen gericht op de actieve vervoerswijzen, net zoals de kwaliteit van de openbare ruimte dat als streefdoel in opgenomen in de ambitie 'Een veranderende Stad'.

2.6.2.f.5. Kanaalplan

Het Kanaalplan werd uitgewerkt in november 2012 en door de Brusselse Regering goedgekeurd in februari 2015. Het plan omvat meerdere doelstellingen met betrekking tot deze waterweg en de omringende wijken, die een operationele perimeter beslaan van 700 hectare. Deze doelstellingen omvatten: de instandhouding van de economische activiteiten en de versterking ervan in het stedelijk weefsel; de creatie van huisvesting voor alle gezinsprofielen; de aanleg van gezellige openbare ruimten waar mensen samenkomen; en de gemengdheid van functies en bevolkingsgroepen. Deze ambities moeten hard worden gemaakt binnen een periode van 10 jaar, waarna het Kanaal helemaal zal zijn opgegaan in de stedelijke omgeving en de omwonenden deze 'mentaal' zullen beschouwen als deel uitmakend van hun buurt.

Het grondgebied van Kanaal is opgesplitst in drie zones: noord, centraal en zuid. Voor iedere zone werden aparte lokale ambities geformuleerd die gelinkt zijn aan de context en de activiteiten die hier reeds aanwezig zijn of zullen worden ontwikkeld. Zo wordt de noordelijke zone bestemd voor industriële activiteiten die zich moeten inpassen in het stedelijk weefsel. Hier bevindt zich trouwens ook de voorhaven van Brussel.

De Kanaalzone valt onder meerdere doelstellingen van de GemPDO-ambitie 'Een veranderende stad'. Door deze zone een prominente plaats te geven binnen de stad via de ontwikkeling van toerisme en de verdere inrichting van de openbare ruimten, kan het gebied concreet uitgroeien tot een verbindingsweg tussen steden en gewesten.

2.6.2.f.6. Beeldkwaliteitsplan – Kanaalzone

Het beeldkwaliteitsplan dat door *Perspective.Brussels* werd opgezet, beoogt een sterkere samenhang en betere kwaliteit van de openbare ruimten van de Kanaalzone. Het komt ter ondersteuning van het Kanaalplan en heeft voornamelijk betrekking op de openbare ruimten. Het wil de globale visie over de verdere ontwikkeling van de zone realiseren en de initiatieven die hier worden opgezet begeleiden.

Wat het GemPDO betreft, kunnen dezelfde besluiten worden getrokken als voor het Kanaalplan.

2.6.2.f.7. Richtplannen

Een richtplan biedt een toekomstbeeld van de grote (her)inrichtingsontwikkelingen van de strategische gebieden van gewestelijk belang, meer bepaald de Gebieden van Gewestelijk Belang (GGB), bepaald in het GBP, de hefboomgebieden, bepaald in GewOP, en de Perimeters van Gewestelijk Belang (PGB). Het plan biedt een totaalbeeld en gaat de overige inrichtingsplannen vooraf. Het bepaalt de contouren van operationele acties. De opmaak van de richtplannen ging van start in 2004. Momenteel zijn zes ervan door de Brusselse regering goedgekeurd:

- dat van het hefboomgebied nr. 6 'Kruidtuin', goedgekeurd op 30/11/2006;
- dat van het hefboomgebied nr. 7 'Europese wijk', goedgekeurd op 24/04/2008;
- dat van het hefboomgebied nr. 8 'Thurn & Taxis', goedgekeurd op 04/12/2008;
- dat van het hefboomgebied nr. 12 'RTBF-VRT', goedgekeurd op 25/11/2010;
- dat van het hefboomgebied nr. 11 'Schaarbeek-Vorming', goedgekeurd op 28/11/2013;
- dat van het hefboomgebied nr. 3 'Zuidwijk', goedgekeurd op 14/01/2016;

Het richtplan voor de Europese wijk verdedigt de visie van een gemengde wijk waarin de Europese en internationale instellingen kunnen samengaan met woonfunctie alsook met culturele en recreatieve functies. Hierbij wordt vooral de nadruk gelegd op deze twee laatste functies.

Het plan omvat 'territoriale' acties die zijn opgebouwd rond ontwikkelingsassen zoals de noord-zuidverbinding, de centrale parken en de verbindingsas tussen instellingen, maar net zo goed 'thematische' acties die gericht zijn op de omgevingskwaliteit; de mobiliteit, en dan voornamelijk op de ontwikkeling het openbaarvervoeraanbod, minder autoverkeer en prioriteit voor de actieve vervoerswijzen; de functiemix; het architecturaal en stedelijk erfgoed; en culturele en toeristische uitstraling.

Het GemPDO-ontwerpproject heeft getracht de duurzame ontwikkelingsuitdagingen te 'territorialiseren' binnen de verschillende wijken van de Stad Brussel. Voor de Europese wijk lopen tal van uitdagingen van het GemPDO gelijk met die van het richtplan. Zo beogen beide plannen een betere omgevingskwaliteit, de ontwikkeling van buurtvoorzieningen, de aanleg van beveiligde netwerken voor de actieve vervoerswijzen, een groter woonaanbod voor iedereen, minder verkeer op de verkeersassen, en de herwaardering van het erfgoed.

2.6.2.f.8. Stadsvernieuwingscontracten (SVC)

SVC zijn programma's die de middelen, de energie en de projecten samenbrengen binnen een plurigemeentelijke perimeter, met als hoofddoel een betere openbare ruimte en een beter stedelijk weefsel, de aanleg van infrastructuur en de creatie van woongelegenheid, en de herwaardering van de omgevings- en economische kwaliteit.

In 2017 werden de twee eerste SVC gelanceerd:

- *SVC 1 -Citroën-Vergote* op het grondgebied van de gemeenten Stad Brussel en Molenbeek, dat inzet op een herwaardering van het Maximiliaanpark en de Kanaalzone;
- *SVC 5 – Heyvaert-Poincaré* dat zich uitstrekt over het grondgebied van de gemeenten Stad Brussel, Anderlecht en Molenbeek, en de aanleg beoogt van het nieuwe Zennepark op de oude bedding van de Zenne waarrond nieuwe huisvesting, productieactiviteiten en voorzieningen worden ontwikkeld.

De uitvoering van deze twee SVC's is voorzien voor medio 2025.

In december 2020, heeft de Brusselse Regering besloten om een nieuw Stadsvernieuwingscontract (SVC) te lanceren, meer bepaald SVC-7, in de wijken rond het Zuidstation, op het grondgebied van de gemeenten Sint-Gillis, Anderlecht en de Stad Brussel. De perimeter maakt reeds het voorwerp uit van het Richtplan van aanleg (RPA) 'Zuid' en het Duurzaam wijkcontract (DWC) 'Zuid'.

Het GemPDO-ontwerpproject houdt rekening met de SVC en de DWC van het gemeentelijk grondgebied. Er kunnen trouwens synergiën tot stand worden gebracht om bepaalde doelstellingen binnen deze gebieden te ontwikkelen, zoals de opzet van energiegemeenschappen, zodat hieruit lessen kunnen worden getrokken vooraleer ze op grotere schaal worden opgezet.

2.6.3. PLANNEN EN PROGRAMMA'S OP GEMEENTELIJK NIVEAU

2.6.3.A. PLANNEN EN PROGRAMMA'S GELINKT AAN HET MILIEU

2.6.3.a.1. Klimaatactieprogramma & Klimaatplan

In 2022 heeft Leefmilieu Brussel de projectoproep 'Klimaatactie' gelanceerd. Dit ondersteunt de ontwikkeling van lokale klimaatactieprogramma's en de uitwerking ervan via de uitvoering van ambitieuze projecten die een positief effect hebben op het klimaat en de biodiversiteit. Dit project speelt in op de gewestelijke prioriteiten en ligt volledig in de lijn van het Lucht-, Klimaat- en Energieplan en het Energie-Klimaatplan 2030 , maar stemt ook overeen met andere gewestelijke strategieën en plannen.

De gemeenten worden uitgenodigd om een lokale klimaatactiestrategie uit te werken en goed te keuren - een zogenaamd Klimaatactieprogramma (KAP) - dat gekoppeld is aan tal van andere, eerder vernoemde strategieën en plannen waaronder de 'Good Food'-strategie, het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie, het Gewestelijk Grondstoffen- en Afvalbeheerplan, het Gewestelijk natuurplan, het Gewestelijke 'Good Move'-plan, ...

Het project omvat onder meer een actualisering van een bestaand lokaal klimaatplan of de aanpassing van het 'Agenda 21'-plan.

In december 2022, is de Stad Brussel overgegaan tot de goedkeuring van het Klimaatplan, dat een samensmelting is van het vorige Klimaatplan en het lokale Agenda 21-plan. Met dit nieuwe Klimaatplan wil de Stad Brussel de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 55% verminderen en tegen 2050 klimaatneutraal zijn. Voor openbare gebouwen werd de doelstelling van koolstofneutraliteit zelfs teruggebracht tot 2040. De Stad zet eveneens acties op die het grondgebied weerbaarder moet maken.

Om hiertoe te komen, is het Plan onderverdeeld in 10 thema's: energie; openbare ruimte en mobiliteit; afval en grondstoffen; water; duurzame voeding; groene ruimten en biodiversiteit; evenementen, cultuur, sport en toerisme; economie; jeugd; transformatie van de gemeentelijke overheid. Voor ieder thema, stippelt het Plan een visie uit voor 2050 alsook strategische doelstellingen voor 2030 waarin bijna 400 concrete acties zijn opgenomen.

De doelstellingen van het Klimaatplan stemmen overeen met een hele reeks doelstellingen van het GemPDO-ontwerpproject, en dan vooral met die van de ambities 'Een gezonde Stad', 'Een participatieve en solidaire Stad', en 'Een veranderende Stad', meer bepaald:

- lokale en duurzame energieproductie;
- stadsontwikkeling aangepast aan de nieuwe demografische en klimatologische realiteit;
- ontwikkeling van een groen netwerk;
- iedereen toegang bieden tot betaalbare woningen;
- transparanter gemeentelijk beleid door de burgers begrijpelijke informatie te bieden.

2.6.3.a.2. Lokale Geluidsplannen

De projectoproep 'Lokale Geluidsplannen' ondersteunt de lokale acties die de strijd aanbinden met geluidshinder en trillingen, alsook de uitvoering ervan. Dit wordt mogelijk gemaakt door gerichte projecten die inspelen op de gewestelijke prioriteiten en in de lijn liggen van een aantal projecten, en dan vooral van het reeds eerder besproken ‘Quiet.brussels’-plan, maar ook andere strategieën en gewestelijke plannen zoals het 'Good Move'-plan, het Lucht-, Klimaat- en Energieplan, het Energie-Klimaatplan 2030, of nog de Renovatiestrategie 2030-2050.

Wat het GemPDO betreft, kunnen dezelfde besluiten worden getrokken als voor het QUIET.BRUSSELS Plan.

2.6.3.a.3. Positieve energiewijken (Europese RESPONSE-project)

Het Europese RESPONSE-project wil innoverende en geïntegreerde oplossingen ontwikkelen en testen om tegen 2050 'positieve energiewijken' op te zetten binnen Europa. De Europese Commissie verstaat onder 'positieve energiewijken' meerdere nieuwe of gerenoveerde gebouwen, of een mengvorm hiervan, die hun energieverbruik en energiestromen actief beheren en delen met het algemene energiesysteem. De projecten die deze aanpak onderschrijven, moeten rekening houden met de interactie tussen en de integratie van de gebouwen, de gebruikers en het gehele energiesysteem, alsook met de gevolgen hiervan voor de elektromobiliteit. Brussel is een van partnersteden van dit project, dat in oktober 2020 van start ging voor een periode van 5 jaar. Dit houdt in dat in de inrichting van positieve energiewijken in de stad gedurende de looptijd van het project zal worden gefaciliteerd.

Het RESPONSE-project beoogt de goedkeuring van een energietransitiestrategie die is opgebouwd rond 5 krachtlijnen:

- de omvorming van het bestaande en nieuwe gebouwenbestand naar positieve energie en 'Smartready';
- de decarbonisatie van het elektriciteitsnet en de stedelijke verwarmings-/koelsystemen, als ondersteuning voor de ontwikkeling van energiegemeenschappen;
- strategieën om het netwerk en de nieuwe opslagsystemen voldoende flexibel te maken met het oog op geoptimaliseerde energiestromen, maximaal zelfverbruik en verminderde druk op het net;
- de bestaande stedelijke platformen en toepassingen koppelen aan de overige digitale infrastructuren om de dienstverlening en de verbonden stedelijke ecosystemen te kunnen digitaliseren, waarbij ook slimme e-mobiliteit wordt geïntegreerd met het oog op de het koolstofvrij maken van de mobiliteitssector;
- de interdisciplinaire burgerinspraak en co-creatiepraktijken waarbij de burgers centraal staan om mee vorm te geven aan de steden waarin ze leven. Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan de inrichting van veerkrachtige en veilige steden die de levenskwaliteit verbeteren en de gevolgen van de klimaatverandering beperken.

Via de ambities 'Een gezonde Stad', 'Een veranderende Stad' en een 'Participatieve en solidaire Stad' deelt het GemPDO-ontwerpproject meerdere doelstellingen van de positieve energiewijken, meer

bepaald wat betreft de uitbreiding van lokale en duurzame energieproductie, en stadsontwikkeling aangepast aan de klimaatomstandigheden.

2.6.3.a.4. Gemeentelijk Waterplan (GWP)

Het Gewestelijk Waterbeheerplan (WBP) dat in 2012 werd goedgekeurd, wil via een geïntegreerde en globale aanpak het hoofd bieden aan alle uitdagingen die betrekking hebben op het waterbeheer in het Brussels Gewest en streeft op die manier naar een goede toestand van het waterlichamen en de aquatische omgevingen en een beter overstromingsrisicobeheer. Het WBP gaat gepaard met een actieplan of concrete acties. Voor meerdere van deze acties, zijn de gemeenten aangeduid als medeverantwoordelijk voor de uitvoering ervan, maar zonder dat de gemeentelijke inbreng duidelijk bepaald of gepland is. Het is binnen deze context dat de Stad Brussel momenteel een Gemeentelijk Waterplan (GWP) uitwerkt. Dit plan is de lokale vertaling van het WBP. Dit plan wil:

- water opnieuw een plaats geven binnen de stedelijke omgeving;
- alle burgers hiertoe toegang bieden;
- water eerder beschouwen als een waardevol element dan wel als een probleem dat aan het oog moet worden onttrokken;
- water doen fungeren als een ondersteunend element voor de ontwikkeling van de biodiversiteit, de bestrijding van overstromingen en de stedelijke hitte-eilanden, en dit via inrichtingen die de leefomgeving van de inwoners verbetert.

Net zoals voor het WBP, komen de doelstellingen van het GWP-ontwerpproject ook terug in die van het GemPDO-ontwerpproject, en dan vooral in de ambitie 'Een gezonde Stad' dat zich tot doel stelt om het blauwe netwerk een betere plaats te geven in de stad en de openbare infrastructuur binnen het waterbeheersysteem weerbaarder te maken.

2.6.3.a.5. Bomenplan 2020 - 2030

Het Bomenplan is een gemeentelijk planningsinstrument dat door de Stad Brussel werd uitgerold. Dit plan beoogt de aanplanting van nieuwe bomen gedurende een periode van 10 jaar alsook de bescherming van het openbaar bosgebied. Het plan wil bomen een centrale plaats geven binnen het geheel van projecten die de Stad opzet.

Dit plan omvat 3 grote krijtlijnen:

- het bestaande bomenerfgoed in stand houden;
- het aantal bomen in Brussel opvoeren;
- de bevolking activeren en sensibiliseren en attent maken op het belang van natuur in de stad.

De doelstellingen van het Bomenplan 2020-2030, vinden we ook terug in de doelstellingen die het GemPDO-ontwerpproject nastreeft via de ambitie 'Een gezonde Stad'.

2.6.3.B. PLANNEN EN PROGRAMMA'S GELINKT AAN VOORZIENINGEN

2.6.3.b.1. Schoolplan

Dit plan, dat momenteel door de Stad wordt opgemaakt, wil de bouw van nieuwe scholen of de renovatie of uitbreiding van bestaande schoolgebouwen financieren.

In het Meerderheidsakkoord 2018-2024, vermeldt de Stad 4 projecten die reeds werden gefinancierd en moeten worden uitgewerkt:

- Project 'Mutsaard' (kleuter-, lagere en middelbare school);
- Nieuwe tuinbouwschool;
- Nieuwe Franstalige kleuterschool (Donderberg);
- Nieuwe Nederlandstalige lagere school in de Zennestraat (Vijfhoek).

De doelstellingen van het GemDOP stemmen overeen met die van het Schoolplan, en dan vooral voor wat betreft de ambitie 'Een nabije Stad' die onder meer inzet op een versterking van de buurtschoolaanbod en de inrichting van kind- en jeugdvriendelijke voorzieningen.

2.6.3.C. PLANNEN EN PROGRAMMA'S GELINKT AAN DE ECONOMIE

2.6.3.c.1. Schema voor Commerciële Ontwikkeling

De actieplannen van het SCO, waarvan sommige reeds zijn goedgekeurd en andere nog in goedkeuringsfase zijn, moeten de strategische uitdagingen voor iedere handelskern van het grondgebied in kaart brengen en een meerjarenactieplan uitwerken in overleg met de inwoners en de handelaren.

De exacte inhoud van dit Schema is nog niet gekend, maar we kunnen toch al stellen dat dit plan een aantal doelstellingen lijkt te onderschrijven van de GemPDO-ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad' dat onder meer gericht is op steun aan buurtwinkels. De invoering van een actieplan in overleg met burgers komt ook overeen met de doelstellingen van de GemDOP-ambitie 'Een voorbeeldige en participatieve Stad' die burgers zo veel mogelijk wil betrekken bij het beleid.

2.6.3.c.2. 'Stadslandbouw' Strategie

Deze strategie wordt moment uitgewerkt. Ze wil plaatsen vinden waar eventueel aan landbouw kan worden gedaan, zoals platte daken van gebouwen, om hier dan stadslandbouwprojecten op te zetten. Het kan hier gaan over moestuinen, gewassen, compost.

Stadslandbouw is een volwaardige doelstelling binnen het actieplan van het GemPDO-ontwerpproject, meer bepaald via de ambitie 'Een gezonde Stad', dat er specifiek op wijst dat stadslandbouw een bijdrage levert aan de economische activiteiten van het grondgebied.

2.6.3.D. PLANNEN EN PROGRAMMA GELINKT AAN MOBILITEIT

2.6.3.d.1. Fietsactieplan

Het Fietsactieplan werd in 2019 goedgekeurd, en vormt een stappenplan voor het gemeentelijk fietsbeleid van de komende jaren. Dit plan omvat en verfijnt een aantal fietsmaatregelen uit het luik 'mobiliteit' van het Meerderheidsakkoord van de Stad Brussel. Het houdt ook rekening met de voorgestelde maatregelen uit het Gewestelijke Mobiliteitsplan 'Good Move'. Het Fietsactieplan wil dat de fiets een plaats krijgt in alle beleidsstrategieën van de stad. Het plan streeft er algemeen naar om dagelijks fietsgebruik voor iedereen mogelijk, veilig en normaal maken.

De belangrijkste doelstellingen van het actieplan zijn opgebouwd rond vier actiedomeinen:

- **Op de fiets**: een fietsnetwerk uitbouwen dat veilig, snel, samenhangend, comfortabel en aantrekkelijk is;
- **De fiets veilig stallen**: mogelijkheid bieden om de fiets veilig te parkeren (korte termijn) en te stallen (lange termijn), zonder risico op diefstal of vandalisme, en zonder de openbare ruimte te belemmeren;
- **Fietsgebruik stimuleren**: fietsers belonen, twijfelende fietsers aanmoedigen, potentiële fietsers overtuigen;
- **Fietsbeleid verankeren**: de organisatie, de financiële en menselijke middelen, en opvolging garanderen.

De bevordering van het fietsgebruik maakt deel uit van de ambitie 'Een Stad in beweging' waarvan een aantal doelstellingen gericht zijn op ondersteuning bij de inrichting van beveiligde fietsnetwerken, onder meer door een versterking van de verbindingswegen tussen wijken.

2.6.3.E. PLANNEN EN PROGRAMMA'S GELINKT AAN HET SOCIAALECONOMISCHE DOMEIN

2.6.3.e.1. Actieplan Handicap, Inclusie en Universele Toegankelijkheid 2020 – 2022

De Stad Brussel heeft een actieplan 'Handicap, Inclusie en Universele Toegankelijkheid' opgezet met het oog op een betere vertegenwoordiging, toegankelijkheid en inclusie van personen met een handicap. De doelstellingen van het plan zijn opgebouwd rond 5 hoofdlijnen:

- Bestuur voor de integratie van personen met een handicap in de Stad;
- Toegang tot onderwijs, opleiding en werkgelegenheid;
- Toegankelijkheid van de Stad en haar diensten;
- Toegang tot vrijetijdsactiviteiten en evenementen op het grondgebied van de Stad;
- Toegankelijkheid van particuliere diensten en infrastructuur op het grondgebied van de Stad.

Het plan wordt elke twee jaar geëvalueerd om na te gaan of er vooruitgang werd geboekt op al deze vlakken.

De algemene en veilige toegankelijkheid van de stad en de stadwijken is een van de doelstellingen die zijn opgenomen in de GemPDO-ambitie 'Een open en solidaire Stad'.

2.6.3.e.2. Actieplan voor gelijkheid tussen vrouwen en mannen 2020-2022

Dit plan dat in september 2014 werd goedgekeurd, gaat in op politieke, economische, educatieve, sociale, culturele en sportieve aspecten en wil aanzetten tot coördinatie en interactie tussen de verschillende diensten van de Stad. Momenteel is de vierde versie van het actieplan van toepassing. Het kreeg de titel 'BXL Feminist' mee, en loopt over de periode 2020-2022.

Het plan wordt elke twee jaar geëvalueerd om na te gaan of er vooruitgang werd geboekt op al deze vlakken.

De gelijkheid tussen man en vrouw komt ook aan bod in de GemPDO-ambitie 'Een open en solidaire Stad', meer bepaald in de doelstelling die streeft naar de ontwikkeling van een voor iedereen toegankelijke en veilige stad.

2.6.3.e.3. Actieplan LGBTQI+ 2020-2022

Het Actieplan voor de inclusie van en de strijd tegen discriminatie van LGBTQI+ personen zet in op sensibilisering en educatie, het invoeren en/of verderzetten van maatregelen die moeten tegemoetkomen aan de specifieke vragen van de leden van de LGBTQI+-gemeenschap, zowel op het niveau van de Brusselaars en de verenigingen die zich voor deze gemeenschap inzetten, alsook op het niveau van de personeelsleden van de Stad. Het wil ook de aanvaarding van verschillen bevorderen, de zichtbaarheid en het welzijn van de leden van de LGBTQI+-gemeenschap verbeteren, zodat iedereen zijn potentieel volop kan ontwikkelen en zich veilig en gerespecteerd voelt in overeenstemming met zijn eigen identiteit.

Het plan omvat een reeks concrete acties die kunnen worden ingevoerd in de verschillende interventiedomeinen van de Stad.

De gemeente voorziet een tweejaarlijkse evaluatie van het actieplan.

Inclusie en de strijd tegen discriminatie komt ook aan bod in de GemPDO-ambitie 'Een open en solidaire Stad', meer bepaald in de doelstelling die streeft naar de opbouw van een voor iedereen toegankelijke en veilige stad.

2.6.3.e.4. Koudeplan

Het Koudeplan kwam er op initiatief van de Buurthuizen in samenwerking met het OCMW en de Stad Brussel. Het helpt sociaal geïsoleerde personen op verschillende manieren om situaties en periodes van extreme koude door te komen. Ze kunnen zich melden via een gratis telefoonnummer. Het Plan wil mensen helpen die lijden onder de koude door een defect verwarmingstoestel, of afgesneden zijn van gas of elektriciteit. De hulp kan de vorm aannemen van bezoeken aan huis; verwijzing naar een plek waar ze zich zowel fysiek als mentaal kunnen opwarmen en andere mensen kunnen ontmoeten; of doorverwijzing naar buurthuizen waar ze gewoon gezelligheid kunnen vinden.

De GemPDO-doelstellingen komen overeen met die van het Koudeplan, en dan vooral via de ambitie 'Een open en solidaire Stad' waarvan een aantal acties een antwoord trachten te bieden op de urgentie

van een aantal huisvestingssituaties, via het opzetten van noodopvang en de vervroegde herintegratie via instapwoningen.

2.6.3.e.5. Woningenplan van het OCMW 2019 – 2024

Het Woningenplan van het OCMW 2019-2024 wil het hoofd bieden aan het woningentekort in Brussel, tegemoetkomen aan de behoeften van de meest kwetsbare groepen alsook voldoen aan de milieuvereisten. Het plan is gericht op een aantal doelgroepen, meer bepaald daklozen, families en vrouwen, ouderen, studenten, personen met beperkte mobiliteit en Brusselse gezinnen.

Het plan omvat 18 nieuwe projecten en beoogt de bouw van 296 wooneenheden, waaronder sociale woningen; huurwoningen met beperkte huur voor ouderen; transitwoningen, bedoeld voor een mensen dat zich in een voorbijgaande sociale noodsituatie bevinden; woningen voor studenten; woningen volgens het concept van gegroepeerd wonen voor eenoudergezinnen of ouderen, enz.

Deze wooneenheden hebben ook een voorbeeldfunctie op het vlak van milieumaatregelen.

Het GemPDO streeft dezelfde doelstellingen na als het Woningenplan van het OCMW 2019-2024 voor wat betreft huisvesting. Dit komt heel in het bijzonder tot uiting in de ambities 'Een open en solidaire Stad' en 'Een veranderende Stad' waarvan de acties gericht zijn op enerzijds een groter aanbod aan sociale woningen, noodopvang en transitwoningen, instapwoningen en woningen die aangepast zijn aan de behoefte van gezinnen; en anderzijds de ontwikkeling van een stedelijke omgeving die inspeelt op de demografische realiteit en de klimaatomstandigheden.

2.6.3.e.6. Woningenplan 2019 – 2024

Het Woningenplan 2019-2024 wil het huuraanbod op het grondgebied van de Stad verder ontwikkelen om te kunnen tegemoetkomen aan de steeds veranderende vraag. Concreet gaat het hier over 750 woningen waarvan een aantal ook zijn opgenomen in het Woningenplan van het OCMW. De Grondregie en het OCMW van de Stad Brussel zijn verantwoordelijk voor de verwezenlijking van deze doelstelling. Het OCMW zal zich hierbij richten op zijn doelpubliek en voornamelijk huisvesting creëren die is aangepast aan de behoeften. De Grondregie zal dan weer rekening houden met de klimaatkwestie en energie-efficiënte woningen aanbieden.

Het GemPDO streeft dezelfde doelstellingen na als het Woningenplan 2019-2024 voor wat betreft huisvesting.

2.6.3.F. PLANNEN EN PROGRAMMA'S GELINKT AAN DE STEDELIJKE OMGEVING

2.6.3.f.1. Zonaal Veiligheidsplan 2020-2025

Dit document plant de activiteiten van de lokale politiezone Brussel Hoofdstad-Elsene voor een periode van 6 jaar, gaande van 2020 tot 2025. Dit plan bepaalt de volgende prioriteiten:

- Op het vlak van veiligheid:
  - Mobiliteit en verkeersveiligheid;
  - Minder overlast in de openbare ruimte: strijd tegen nachtlawaai, vechtpartijen, vandalisme, openbare dronkenschap, sluikstorten, straatdealen, beledigend gedrag tegenover vrouwen, enz.
  - Inbraken;
  - Diefstallen met geweld;
- Op het vlak van dienstverlening en interne werking:
  - Betere documentenstroom van gerechtelijke stukken;
  - Verbeterde functionaliteit “Onthaal”

Al deze prioriteiten zijn onderverdeeld in strategische doelstellingen, actieplannen voor wat betreft de prioriteiten op het vlak van veiligheid en levenskwaliteit, en projectplannen voor wat betreft de prioriteiten op het vlak van dienstverlening en interne werking.

Het GemPDO-ontwerpproject komt overeen met de transversale doelstellingen van het Zonaal Veiligheidsplan en dit via meerdere van de GemPDO-ambities. Het GemPDO wil een veiligheidsgevoel garanderen op het volledige grondgebied van de gemeente, en een veilige stad bouwen voor iedereen om zo het hoofd te bieden aan bestaande veiligheidsproblemen. Het beoogt ook veiliger verkeer door middel van infrastructuur en gedragswijzigingen.

2.6.3.f.2. Rampenplan

Dit plan omvat alle richtlijnen voor het multidisciplinaire beheer van alle mogelijke rampsituaties. Het besteedt bijzondere aandacht aan risicolocaties zoals voetbalstadions, concertzalen of risicogevoelige instellingen. Afhankelijk van de omvang van de probleemsituatie, wordt de coördinatie geleid door de burgemeester (gemeentelijke fase), de gewestregering (gewestelijke fase) of de minister van Binnenlandse Zaken (nationale fase). Het plan wordt gecoördineerd met monodisciplinaire Interventieplannen (medische, gezondheids- of psychosociale hulpverlening; lokale politie; logistieke ondersteuning; informatie) et de Interne Rampenplannen van risicogevoelige ondernemingen of instellingen zoals Seveso-bedrijven, scholen, ziekenhuizen, ...

Het GemPDO-ontwerpproject beschouwt veiligheid als een volwaardige doelstelling dat het belang benadrukt van de ontwikkeling van een veilig gevoel op het volledige grondgebied van de gemeente, en de opbouw van een veilige stad voor iedereen.

2.6.3.f.3. Het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP)

Het GemOP is sinds 2005 van toepassing en is de voorloper van het huidige GemPDO-ontwerpproject. Dit plan stippelt een algemeen project uit voor de gemeente, en heeft betrekking op zowel stedelijke ontwikkeling als op leefomgeving en de verschillende aspecten van het sociaaleconomische leven. Het omschrijft de doelstellingen die het stadsbestuur moet nastreven tijdens haar bestuursperiode alsook de middelen en de maatregelen die ze wil ontwikkelen. Het GemOP heeft betrekking op de belangrijkste materies op gemeentelijk niveau: bevolking en huisvesting; tewerkstelling en economische activiteiten; maatschappelijke behoeften en openbare voorzieningen; milieu en leefomgeving; verplaatsingen en parkeren; alsook openbaar bestuur, voornamelijk op het vlak van de eigendommen van de gemeente en het OCMW. De Stad Brussel heeft ook een hoofdstuk uitgewerkt dat heel in het bijzonder handelt over haar rol als nationale en Europese hoofdstad.

Het GemOP is onderverdeeld in 3 kerndoelstellingen:

- Opwaardering van de huisvesting;
- Ondersteuning van een geïntegreerde economische ontwikkeling;
- Bevordering van een duurzame omgeving.

De eerste evaluatie voor de periode 2000-2006 bracht een hele reeks knelpunten aan het licht, wat leidde tot het algemene besluit dat het moeilijk is om een globaal zicht te hebben op het beleid van de Stad op basis van de moeilijk leesbare GemOP-documenten waarbij de belangrijkste doelstellingen uit het oog worden verloren.

Het GemPDO mag dan wel draaien rond dezelfde thema's als het GemOP, het vormt wel een volledig herwerkte versie ervan met geactualiseerde doelstellingen en uitdagingen om zo in te spelen op de huidige situatie van het gemeentelijk grondgebied alsook op de toekomstige behoeften ervan.

2.6.3.f.4. Beheersplan Grote Markt 2016-2021

De Brusselse Grote Markt is sinds 1998 ingeschreven op de Unesco werelderfgoedlijst en maakt het voorwerp uit van een beheersplan dat in de eerste plaats de instandhouding van dit werelderfgoed moet garanderen. Het plan geldt voornamelijk als een werkinstrument voor de Stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en stelt hen in staat om samen een geïntegreerde en participatieve visie te ontwikkelen voor de zone. Het Beheersplan Grote Markt is opgebouwd rond vijf strategische doelstellingen:

- Beheer van het erfgoed;
- Behoud van het erfgoed door de integriteit en de authenticiteit ervan te verzekeren
- Ontwikkeling van een functioneel evenwicht tussen handel en huisvesting;
- Verbetering van de leefomgeving;
- Sensibilisering, promotie, uitwisseling en ontwikkeling op het vlak van toerisme.

Deze 5 strategische doelstellingen worden onderverdeeld in 18 specifieke doelstellingen die op hun beurt nog eens worden opgesplitst in 46 actieplannen.

De GemPDO-doelstellingen lopen gelijk met die van het Beheersplan Grote Markt. En dan vooral wat betreft de ambitie 'Een veranderende Stad', dat onder meer doelstellingen omvat om het verval van gebouwen te bestrijden en het bouwkundig erfgoed in ere te herstellen. Het GemPDO wil ook de gevolgen van de klimaatverandering tegengaan door het bouwkundig en natuurlijk erfgoed van de stad aan deze wijzigende omstandigheden aan te passen.

2.6.3.G. RICHTSCHEMA HAREN

Een richtschema is een algemeen strategisch plan dat een transversale lezing biedt van de uitdagingen en de doelstellingen die de Stad zichzelf heeft gesteld. Het bepaalt een operationeel actiekader dat de gemeente wil uitvoeren en stippelt de richtlijnen uit voor de ruimtelijke ordening binnen het grondgebied. Het schema kan in de loop van de jaren worden aangepast al naargelang de veranderingen die zich voordoen.

Het Richtschema is opgebouwd rond vier hoofddoelstellingen:

- **De mobiliteit in Haren versterken**: het dorp beter in de verstedelijkte Brusselse context integreren, door meer en beter toegankelijk openbaar vervoer; door zachte mobiliteit in de hand te werken; door transitverkeer uit Haren te weren en door een perifere oostwestverbinding aan te leggen tussen Haren en Neder-Over-Heembeek.
- **Leven in een semilandelijke omgeving**: het semilandelijke karakter van Haren behouden door vooraf de maximale bevolkingsdichtheid per woonproject vast te leggen, en door toekomstige bouwprojecten een prioriteitsniveau mee te geven en de impact van die projecten op het uitzicht van het dorp aan banden gelegd om zo steeds coherente projecten te realiseren in harmonie met de omgeving;
- **De huidige bestaande activiteitenpolen steunen en ontwikkelen**: de industriële activiteiten en de gevestigde ondernemingen die voor werkgelegenheid in het gewest zorgen in gemeente houden door hen de nodige ruimte te bieden, en tegelijk deze activiteiten een aantrekkelijker en dynamischer imago aan te meten door heraanleg van de omgeving en de toegangswegen.
- **De toekomst van Haren veiligstellen**: grootschalige projecten en ingrepen uitwerken om de belangen van de Brusselaars, en vooral van de Harenaars, te verdedigen.

De GemPDO-doelstellingen stemmen overeen met die van het Richtschema Haren, en dan vooral wat betreft de ambitie 'Een veranderende Stad' die de vitaliteit van wijken via een functionele en sociale gemengdheid wil verzekeren en de programmatie van de openbare ruimten wil diversifiëren om beter in te spelen op de behoeften van de inwoners.

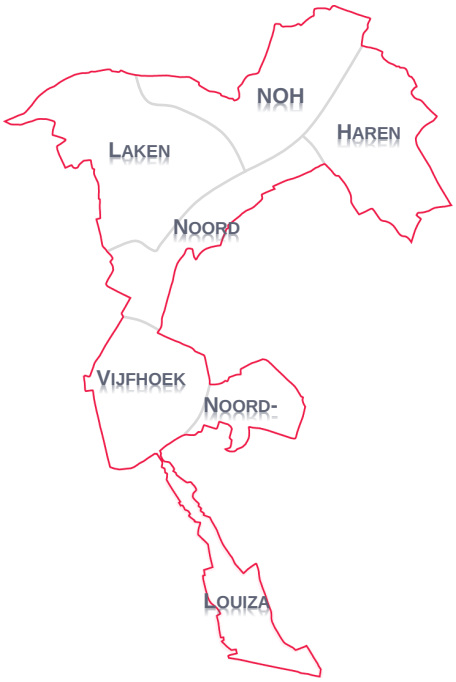
3. TOESTAND VAN HET MILIEU EN ONTWIKKELINGSTENDENSEN

3.1. Inleiding

Dit deel biedt een **samenvatting van de stand van zaken** die de dienst **'**Planning en Ontwikkeling' **van de Stad Brussel** in februari 2020 heeft opgemaakt bij de uitwerking van haar GemPDO 'De Stad in wording'. Dit document is opgebouwd rond 7 ambities[2]. Maar de aspecten die we binnen de context van het MER behandelen, hebben we volgens een ander stramien ingedeeld zodat we de elementen die in de stand van zaken zijn beschreven, kunnen herstructureren vanuit het standpunt van de milieu-analyse. Daarom is hiernavolgende diagnose opgemaakt op basis van de volgende 5 hoofdthema's:

- Stedelijke omgeving;
- Milieu;
- Mobiliteit;
- Sociaaleconomische aspecten;
- Bestuur.

In haar diagnose, ging de OE Planning en Ontwikkeling ook uit van een indeling per wijk, zoals de figuur hiernaast aantoont. De samenvatting die wij hierna voorstellen, wijkt ook van deze analyse per geografische sector af, vermits we onze analyse hebben opgebouwd **per milieuthema**. Toch zullen we regelmatig verwijzen naar deze geografische indeling die gekenmerkt wordt door de functies die eigen zijn aan iedere wijk en die overeenstemt met de manier waarop vele inwoners hun stad lezen.



Figuur 5: Indeling van de Stad in wijken met een eigen identiteit (Bron: Stratec)

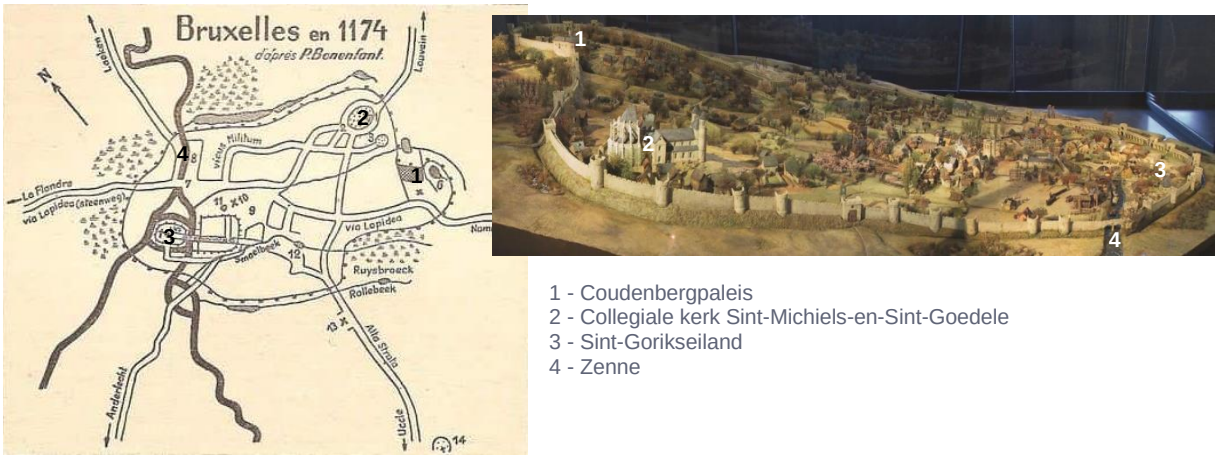
[2] Een gezonde stad | Een veranderende stad | Een open en solidaire stad | Een stad in beweging | Een dynamische en intelligente stad | Een participatieve en voorbeeldige stad | Een nabije stad.

3.2. Stedelijke omgeving;

3.2.1. KORTE HISTORIEK VAN DE ONTWIKKELING VAN DE STAD

Hoewel de naam Brosella al voorkomt in een manuscript uit 695, gaat de geschiedenis van Brussel terug tot het jaar 979, toen een versterkte vestingplaats werd gebouwd op het Sint-Gorik eiland. De stad ontwikkelt zich gaandeweg op de moerassen[3] rond de waterloop de Zenne, die het noodzakelijke water levert voor de vele laad- en losactiviteiten die zich hier hebben gevestigd en het uitwisselen van materialen en voedingsmiddelen. Er ontwikkelt zich ook een kleine vissershaven. Door de opkomst en de bloei van de stad, groeit de kapel gewijd aan de aartsengel Sint-Michiel uit tot een kerk, die in de 11de eeuw wordt omgevormd tot de collegiale kerk Sint-Michiels-en-Goedele, en uiteindelijk zal uitgroeien tot de kathedraal.

Het is in de 12de eeuw dat de ontwikkeling van Brussel echt op gang komt, vanwege het toenemende belang van de textielhandel tussen grote centra zoals Brugge, Leuven, Antwerpen en de uitvoer naar onder meer Duitsland en Frankrijk. Door de aanwezigheid van de haven en de activiteiten die zich hierrond komen vestigen, en dan vooral ambachten, groeit Brussel uit tot een belangrijk en florissant commercieel knooppunt. Het is in deze context dat vanaf 1100 de eerste omwalling van Brussel wordt opgetrokken om de handelsactiviteiten op de Grote Markt te beschermen alsook de haven en de collegiale kerk Sint-Michiels-en-Sint-Goedele en het Coudenbergpaleis. Dit paleis, dat in 1731 door een brand werd verwoest, prijkte op de top van de oostelijke helling en domineerde de Zennevallei in de buurt van het huidige Koningsplein.



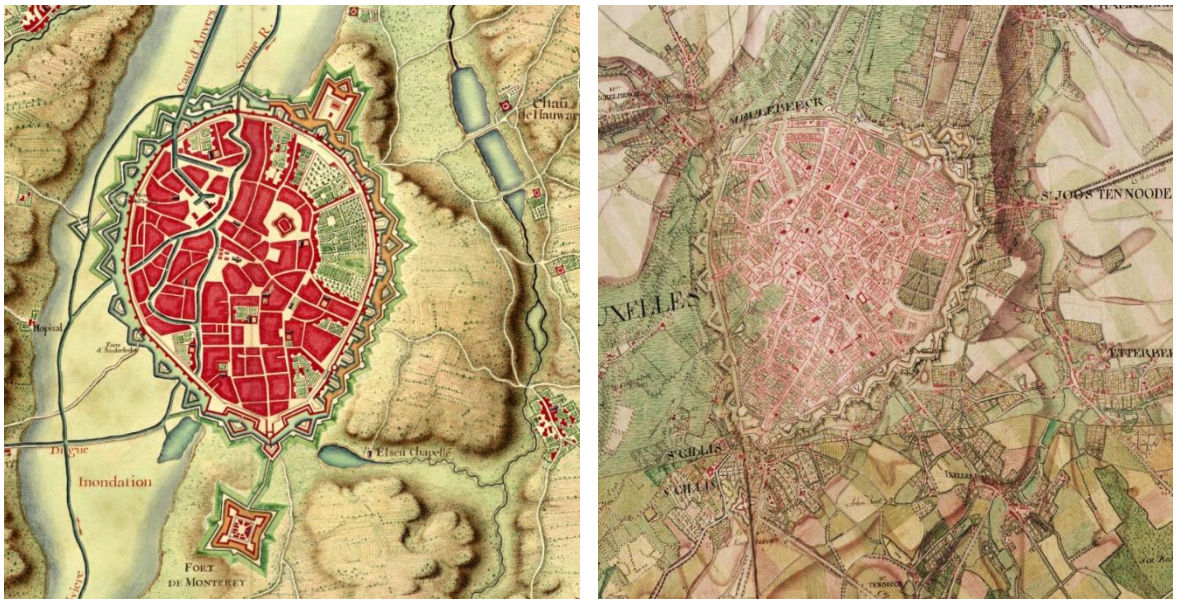
1 - Coudenbergpaleis
2 - Collegiale kerk Sint-Michiels-en-Sint-Goedele
3 - Sint-Gorikseiland
4 - Zenne

Figuur 6: Plan en maquette van de eerste omwalling van Brussel
(Bronnen: https ://jeretiens.net/ | Koninklijk Museum)

Brussel zet gestaag haar demografische ontwikkeling voort, en barst als snel uit haar voegen. Kort na de bouw van de eerste omwalling, wordt vanaf 1356 een tweede muur opgetrokken die in 1383 klaar is en de contouren vertoont van de huidige perimeter van de Vijfhoek. De eerste omwalling blijft behouden tot de 16de eeuw. De tweede omwalling krijgt een zeventigtal halfronde torens en twee grotere ronde torens - de Grote Toren en de Blauwe Toren, beide aan de oostzijde van de stad - alsook zeven hoofdpoorten die in het verlengde liggen van de toegangspoorten van de eerste omwalling.

De Stad Brussel wordt in 1695 op bevel van Lodewijk XIV gebombardeerd, en 4.000 tot 5.000 gebouwen rond de Grote Markt worden met de grond gelijkgemaakt. Het Stadhuis blijft echter intact. De heropbouw leidt tot de aanleg van nieuwe straten en de bouw van, onder meer, het Munthof in 1700.

[3]Etymologisch bestaat de naam Brussel uit twee segmenten: 'Bruoc', wat 'moeras' betekent, en het Latijnse 'sella', wat verwijst naar een 'eenkamerwoning'.



Figuur 7: Grondplan van Brussel voor en na de verwoesting van 1695
(Bronnen: Bibliothèque nationale de France | Ferrariskaart – 1777)

De tweede omwalling, inclusief bastions, die op bovenstaande figuur staan afgebeeld onder een de vorm van een Ferrariskaart voor militaire doeleinden, verdwijnt tussen 1819 en 1850 na een verordening van een Napoleontisch decreet, waardoor er plaats vrijkomt voor een ring van perifere boulevards. Deze ontsluiting leidt tot de bouw van herenhuizen rond deze lanen.

De stad is altijd gestaag blijven verder groeien, maar wanneer ze in 1830 de hoofdstad van België wordt, trekt ze meer volk aan als gevolg van de overheidsdiensten die zich hier vestigen. Gelijktijdig hiermee, brengt de industrialisatie die Europa op dat moment doormaakt, ook de ontwikkeling mee van de industriële sector en de komst van een grote stroom fabrieksarbeiders, die zich zo dicht mogelijk bij de activiteitencentra gaan vestigen, en dan vooral langsheen de Zenne. Rond de tweede omwalling, ontwikkelen zich ook de buitenwijken, meer bepaald ter hoogte van Sint-Gillis, Elsene, Sint-Joost-ten-Node en Molenbeek. Dit is het gevolg van de sloop van de omwallingsmuren en de aanleg van de grote boulevards tussen de buitenwijken, en dan vooral van de Middenring, en de verbindingen ervan met de grote verkeersaders zoals de Tervurenlaan, de Louizalaan, de Rogierlaan, enzovoort. Deze ingrepen maken deel uit van het Algemeen Plan voor de uitbreiding en verfraaiing van de Brusselse agglomeratie, dat tussen 1869-1866 door architect Victor Besme werd uitgevoerd.

Rond 1850, zijn Neder-Over-Heembeek en Haren nog kleine, geïsoleerde gehuchten, en de aanleg van de omgeving rond de Louizalaan of de huidige Wetstraat bevindt zich nog in een vroeg stadium. De aanleg van deze tweede verkeersas die vandaag de Europese wijk structureert, werd oorspronkelijk ingegeven door de wens om het historische centrum van Brussel te verbinden met een uitgestrekt exercitieveld dat werd aangelegd voor de herdenking van de vijftigste verjaardag van de revolutie van 1830 en vandaag het Jubelpark is. Deze als park aangelegde ruimte werd aan de stad Brussel toegevoegd, evenals de toegangsweg ertoe - de Wetstraat - en de Leopoldwijk. Het park werd vervolgens nog gewijzigd met de bouw van het Jubelpaleis, dat in het perspectief ligt van het koninklijk paleis van de Tervurenlaan en die zo de stad verbindt met het koninklijk domein. In diezelfde periode, meer bepaald in 1864, wordt ook de Louizalaan aan Brussel toegevoegd met het oog op de totstandbrenging van een directe verbinding tussen het stadscentrum en het Ter Kamerenbos. De Leopoldwijk was in 1837 de allereerste geplande ontwikkeling in Brussel. Als uitbreiding van deze loodrecht aangelegde wijk, ontwikkelt zich hier vanaf 1875 ook een woonwijk, de Noord-Oostwijk, waar zich een niet-confessionele en liberale burgerij vestigt.

De status van Brussel als hoofdstad leidt tot de bouw van meerdere kunstwerken die de Belgische identiteit in de verf moeten zetten. Het is binnen deze context dat ook de Koninklijke Sint-Hubertusgalerij (1846), het Justitiepaleis (1866-1883), en het eerder vermelde Jubelpark worden gerealiseerd. Het is ook tijdens die periode dat de Zenne wordt overdekt, meer bepaald tussen 1867 en 1871, wat een aanzienlijke impact zal hebben op de stadsontwikkeling. De Zenne wordt immers niet langer gebruikt als een bevaarbare waterweg, vermits de kanalen hebben deze rol overgenomen. Bovendien treedt ze vaak buiten haar oevers wat aanzienlijke schade meebrengt voor de woningen die in de bedding van de waterloop zijn opgetrokken. Tijdens periodes van droogte, is het debiet ervan te laag om het afvalwater en het afval dat in de Zenne wordt gegooid, af te voeren, wat zeer onhygiënische toestanden oplevert. Om de gezondheidssituatie te verbeteren, starten de provincie Brabant en de Stad Brussel met grootscheepse overwelvingswerken van de waterloop. Als gevolg hiervan, gaat de aanleg van de centrale lanen Lemmonierlaan, Anspachlaan, Adolphe Maxlaan, en Émile Jacqmainlaan leiden tot een verandering van de benedenstad en de volkswijken omvormen tot zakenwijken. Om deze nieuwe ontwikkelingen aan te moedigen, worden meerdere openbare gebouwen opgetrokken zoals de Handelsbeurs, de grote Centrale Hallen, en het Zuidpaleis. Ondanks deze investeringen, vereisen particuliere ontwikkelingsprojecten langsheen de nieuwe verkeersassen meer tijd, en de hoge burgerij geeft er dan ook de voorkeur aan om zich te vestigen in de toenmalige buitenwijken waar plaats is voor ruimere woningen. Langs de centrale lanen worden geleidelijk aan meer gebouwen opgetrokken, maar de benedenstad blijft de voorkeurwoonplaats van de middenklasse; de stadsvernieuwing in dit gebied doet zich hoofdzakelijk voor rond de zone van de overwelvingswerken.



Figuur 8: Omgeving van het Brouckèreplein, vóór de overwelving van de Zenne (Bron: http://www.irismonument.be/)

In 1921 worden de voormalige gemeenten Neder-Over-Heembeek, Laken en Haren toegevoegd aan het grondgebied van Brussel. Het kwam er voor de Stad Brussel indertijd op aan om havenlocaties te kunnen inrichten langsheen het Zeekanaal Brussel-Schelde, waaronder de vlakte van Thurn & Taxis.

Beide Wereldoorlogen hebben een grote impact op de Stad die telkens wordt bezet. Als gevolg van de Duitse bezetting, wordt de Stad tijdens de Tweede Wereldoorlog gebombardeerd door de geallieerden, maar zonder al te veel schade aan te richten. De Kanaalzones en de haven, en de huidige Noordwijk, worden wel zwaar getroffen. Het is tijdens de wereldtentoonstelling van 1958 dat het uitzicht van Brussel enorm gaat veranderen. De organisatie van deze gebeurtenis geeft aanleiding tot omvangrijke werken die de stad een modern imago moet aanmeten. Dit komt tot uiting in de realisatie van kunstwerken die voornamelijk bestemd zijn voor het autoverkeer. De tweede omwalling, die in de 19de eeuw plaats ruimde voor boulevards, ontwikkelt zich aldus tot een 'autoweg' met tunnels en zijwegen. Het is ook in deze periode dat er in Brussel een Rijksadministratief centrum wordt opgericht, waar alle nationale administraties onderdak vonden. Dit centrum wordt opgetrokken in de wijken die eerder ongezond werden verklaard. Dit is een van de meeste sprekende voorbeelden van 'verbrusseling'. Deze term duidt op de toelating van projectontwikkelaars om grootscheepse stadsherinrichtingsprojecten te ondernemen die weliswaar gericht waren op de modernisering van de stad, maar die vaak ten koste gingen van de arme bevolking die gedwongen moest vertrekken. Meerdere wijken in de stad, waaronder de Noordwijk en het centrum, zijn slachtoffer geworden van dit fenomeen. Ook de Marollen werden bedreigd, maar deze wijk kon worden gered dankzij verzet van de buurtbewoners.



Figuur 9: Voorbeeld van verbrusseling (Bron: https ://gis.urban.brussels/ - foto's daterend van 1953 en 2019)

Deze periode wordt ook gekenmerkt door de aanleg van de Noord-Zuidverbinding die de spoorlijn niet alleen deels ondergronds brengt, maar ook de aanleg van nieuwe lanen meebrengt, waaronder de Pachécolaan, de Berlaimontlaan, de Keizerinlaan en de Keizerlaan waarlangs de treinstations 'Kapellekerk' en 'Congres' worden opgetrokken alsook het Centraal station. Om deze verbinding mogelijk te maken moesten er wel 1.100 huizen worden gesloopt, voornamelijk in de meest kwetsbare wijken.

Sinds de verbrusseling een halt werd toegeroepen, worden in deze wijken stadsvernieuwingsplannen opgezet die door de Stad Brussel en de bevolking worden gedragen. Dankzij deze herwaardering van het bouwkundig erfgoed en de openbare ruimten komen deze wijken opnieuw in trek. Vooral de centrumwijken trekken nieuwe bewoners aan, wat in een aantal ervan, meer bepaald in de Marollen, en Dansaert, leidt tot 'gentrificatie' en de minder kapitaalkrachtige bewoners ertoe verplicht om te verhuizen naar de aangrenzende wijken of buurgemeenten, meer bepaald aan de westzijde van het Kanaal. Deze evolutie van stijgende huurprijzen en het feit dat het voor minder kapitaalkrachtige mensen steeds lastiger wordt om een degelijke woning te vinden, vormen vandaag belangrijke uitdagingen voor de Stad.

Het Brusselse stadscentrum polariseert ook een bepaald aantal hernieuwingsprojecten, zoals onlangs nog het autovrij maken van de centrale lanen of de afschaffing van parking 58, twee elementen die tot voor kort voorbeelden waren van de dominantie van de auto in de toegankelijkheid tot de stad, en vandaag de bewoners nieuwe mogelijkheden bieden om zich de ruimte toe te eigenen.

3.2.2. VOORNAAMSTE STRUCTURELE ONDERDELEN

Het landschap van de Stad Brussel wordt door verscheidene onderdelen vormgegeven:

- het **reliëf**, dat wordt vormgegeven door het hydrografisch netwerk, maar ook door de belangrijke ingrepen die werden uitgevoerd op de heuvels of in het kader van de overwelving van de Zenne;
- de **groene ruimten**, waaronder parken, bossen en het koninklijk domein;
- de structurerende verkeersassen en de openbare ruimten, die nu hoofdzakelijk bestemd zijn voor het gemotoriseerd verkeer en het goederen- of personenvervoer (Kanaal, Noord-Zuidverbinding) en in mindere mate voor voetgangers en fietsers.

De figuur hiernaast toont duidelijk deze verschillende elementen die altijd al structuur hebben gegeven aan stadsontwikkeling. Ook vandaag fungeren ze nog steeds als referentiepunt binnen het grondgebied van de stad.



Figuur 10: Voornaamste structurele onderdelen van het grondgebied van de Stad Brussel (Bron: Stratec)

3.2.2.A. RELIËF

Het grondgebied van de Stad Brussel heeft zich ontwikkeld rond de vroegere loop van de Zenne - al wordt het grondgebied momenteel meer bepaald door het tracé van het Kanaal - met hoge hellingen aan de zuidoostelijke zijde (Louiza, Ter Kamerenbos), een depressie in het midden en een oplopend reliëf aan noordwestelijke zijde (Heizelplateau) Het hoogteverschil is vrij beperkt tussen de loop van de Zenne en de westelijke hellingen maar meer uitgesproken in oostelijke richting. Rond de Kunstberg et de Sint-Michiel-en-Sint-Goedele kathedraal zijn de hellingen vrij aanzienlijk. Ze vormen dan ook een fysieke overgang tussen de oostelijk gelegen bovenstad en de binnenstad. Dit hoogteverschil vormt een beperking en belemmert bepaalde uitwisselingen, en dan vooral op het vlak van verkeer. Deze beperking wordt nog versterkt door gebieden waar zich hoofdzakelijk kantoren en overheidsgebouwen bevinden die weinig aanleiding geven tot interacties, en dus ook niet tot gemengde functies. Het grondgebied van de stad werd grotendeels vormgegeven door de Zenne. Maar Brussel telt ook heel wat beken zoals de Maalbeek en de Molenbeek die momenteel overwelfd zijn, en die mee het reliëf hebben bepaald in de oostelijke en noordwestelijke sectoren van de stad. De hellingen van deze beken zijn wel iets minder uitgesproken dan die van de Zenne, maar ze hebben wel een rol gespeeld in de vorming van de stedelijk structuur zoals we die vandaag kennen. De stad koestert al meerdere jaren de ambitie om deze waterlopen opnieuw in het stadsleven te integreren, meer bepaald via projecten die ze opnieuw openleggen en ze doen uitgroeien tot nieuwe structurele elementen van het stedelijk landschap.

3.2.2.B. STRUCTURERENDE VERKEERSASSEN

Het grondgebied is doorweven door tal van netwerken, waaronder het wegennet, de openbare ruimten en het Kanaal. Deze netwerken behoren tot verschillende categorieën, afhankelijk van aard van de structurele onderdelen. Die kunnen nationaal zijn, zoals het Kanaal; transregionaal, zoals de Vilvoordselaan; regionaal, zoals de Wetstraat en de Kleine Ring; gemeentelijk, zoals de Anspachlaan; of op wijkniveau. De stad telt op haar grondgebied wegenneten die hun oorsprong vinden in en representatief zijn voor verschillende tijdperken. Het centrum van de stad, met zijn bochtige en smalle straatjes rond de Grote Markt, wordt gekenmerkt door een middeleeuws stratenpatroon; de Noordwijk en de wijken rond de Wetsstraat vertonen een rechthoekig stratenpatroon; in Neder-Over-Heembeek en Haren zijn de vroegere dorpskernen opgenomen in de staduitbreiding; en dan zijn er nog de grote boulevards die, vaak ten koste van de volkswijken, werden aangelegd bij de overwelving van de Zenne en de totstandbrenging van de Noord-Zuidverbinding.

De meest structurerende onderdelen van de stad zijn:

- **HET KANAAL** dat een grens vormt aan de westzijde van de Vijfhoek, en de centrale structurele continuïteit van de Noordwijk doortrekt. Het vormt echter een fysieke barrière die de verbinding verhindert tussen Neder-Over-Heembeek en Haren.
- **DE KLEINE RING** die het historische en emblematische stadscentrum omsluit. Deze ring vormde lange tijd een aanzienlijke fysieke barrière als stadmuur, als een overgedimensioneerd net van lanen en als stedelijke autoweg, maar er worden momenteel wijzigingen doorgevoerd die een andere toe-eigening ervan mogelijk maken en deze structuur een nieuwe identiteit moeten verlenen.
- **DE CENTRALE LANEN** die bij de overwelving van de Zenne boven de waterloop werden aangelegd. Zolang deze lanen nog bestemd waren voor autoverkeer, vormden ze al die tijd een aanzienlijke breuklijn tussen het westelijk deel van de Vijfhoek waar de woonfunctie overheerst, en het oostelijke deel ervan dat eerder wordt gekenmerkt door de administratieve functie. Om het imago en de werking van het stadscentrum te verbeteren, zijn deze lanen binnen het kader van een grootscheeps project omgevormd tot een voetgangerszone. We wijzen erop dat de Vijfhoek beschikt over structurerende verkeersassen in noord⇔zuidelijke richting, maar dat de verbindingen in oost⇔westelijke richting verlopen via een netwerk van interwijkenwegen, die op niveau van de stad minder structurerend zijn. Dit is grotendeels te wijten aan het reliëf, dat een belemmering vormt voor de wegen in deze richting, maar ook aan de overheersende aanwezigheid van structurerende elementen in noord⇔zuidelijke richting. Zo valt de Noord-Zuidverbinding duidelijk op in het globale netwerk, maar camoufleert ze de oudere, transversale verbinding tussen de Naamsesteenweg en het centrum.
- **DE RADIALE HOOFDWEGEN**, meer bepaald de Louizalaan en de Wetstraat, die het Ter Kamerenbos en het Jubelpark, de twee emblematische parken van de stad, met elkaar verbinden. Daarnaast zijn er ook nog de structurerende netwerken in de wijken, meer bepaald de Jubelfeestlaan en de Houba De Strooperlaan in Laken; de Versaillelaan in Neder-Over-Heembeek; en de wegen in Haren, die belangrijk zijn voor de werking en de perceptie ervan.

Ondanks de kritiek die wel eens wordt geuit over de huidige aanleg en werking van deze hoofdwegen - zo wordt de Kleine Ring beschouwd als het symbool van 'koning auto' - vormen ze belangrijke onderdelen van het grondgebied. De overheid heeft echter de ambitie om deze lanen te doen evolueren zodat ze beter overeenstemmen met het huidige mobiliteits- en milieubeleid. Zo worden tal van verkeersassen gereorganiseerd om een beter evenwicht tot stand te brengen tussen de verschillende vervoerswijzen - actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer, autoverkeer - en hierin meer bestanddelen van het groene netwerk te integreren of ze een functie te geven binnen de openbare ruimte, wat neerkomt op een stadskader dat de buurtbewoners ten goede komt.

3.2.2.C. DE OPEN RUIMTEN

Een ander structurerend element van de stedelijke ruimte is de open ruimte. De open ruimten zijn zeer divers van aard. Ze omvatten uiteraard de groene ruimten en de landbouwgebieden, maar ook het hydrografische netwerk en de valleien, de groene corridors, de grootschalige vervoersinfrastructuren, de sportterreinen en de begraafplaatsen, en zelfs de braakliggende terreinen of bepaalde verlaten en verwaarloosde sites die moeten worden herontwikkeld.

Naast hun structurerende rol in het stedelijk weefsel, dragen de open ruimtes ook bij aan tal van functies die de weerbaarheid van het Brusselse grondgebied kunnen versterken. Zo leveren ze onder meer een bijdrage aan:

- het regenwaterbeheer, door absorptie van hemelwater bij neerslagpieken
- de beperking van de stedelijk hitte-eilanden;
- het bieden van habitats voor de biodiversiteit;
- de ontwikkeling van zacht verkeer;
- het bieden van recreatie- en ontmoetingsruimten;
- lokale voedingsproductie, die aan de basis ligt van de korte keten en jobcreatie.

In het BHG, bevindt de open ruimte zich grotendeels aan de grenzen van het gewestelijk grondgebied. Wat de Stad Brussel betreft, bevindt de open ruimte zich hoofdzakelijk in de landelijke gebieden van Haren en Neder-Over-Heembeek. Ze bestaat uit landbouwterreinen, grasperken en weidegronden. Ook grootschalige open ruimte zoals het Koninklijk Domein en het Kanaal, maken deel uit van dit netwerk.

In het kader van klimaatverandering en de gevolgen ervan, moet het stedelijk gebied worden verdicht, waarbij de open ruimte moet worden behouden of zelfs uitgebreid. Er moet ook een aaneengesloten netwerk van open ruimte worden gecreëerd tussen de stad en de rand.

3.2.2.D. PARKEN EN GROENE RUIMTEN

De Stad Brussel telt heel wat groene ruimten. Ze nemen ongeveer 17% van het grondgebied in beslag, maar zijn onregelmatig verdeeld over het gebied. Zo beschikken de Louizawijk in het zuidoostelijk deel van de stad en het noorden van Laken/Neder-Over-Heembeek over uitgestrekte parkgebieden die aantakken op ander park- en natuurgebieden, terwijl de centraal gelegen wijken of het zuidelijk deel van Laken sterk verhard zijn en de groene ruimten hier vrij geïsoleerd zijn. Haren lijkt op het eerste gezicht een groene wijk, maar deze ruimten die oorspronkelijk bestemd waren voor groententeelt, ondergaan steeds meer de vastgoeddruk - en zijn hiertegen onvoldoende beschermd.

Deze onevenwichtige verdeling van de groene ruimten wordt verklaard door de manier waarop de Stad zich heeft ontwikkeld. Vanuit een zeer dichtbevolkt middeleeuws centrum werden geleidelijk aan uitbreidingen ontwikkeld die oorspronkelijk niet planmatig waren. Het is pas vanaf de 19de eeuw dat parken zoals het Jubelpark, het Ter Kamerenbos of het park van Laken werden aangelegd vanuit het oogpunt van prestige en representativiteit en met het doel toegang te verlenen tot de natuur. Maar deze gebieden bevonden zich toen in afgelegen sectoren bij gebrek aan beschikbare terreinen dichter bij het centrum. De voornaamste groene ruimte in het Vijfhoek is het park van Brussel, dat in 1775 werd aangelegd op de terreinen van het voormalige wildpark van de site van het vroegere kasteel van de hertogen van Brabant dat door een brand werd vernield. Het park functioneert naar behoren - zo hebben de mensen die in de buurt werken zich het park toegeëigend - maar het blijft wel ingeklemd in een economisch en administratief stedelijk weefsel, zodat het in zekere mate minder bezocht wordt door de Brusselaars. Voor wie in het centrum woont, ligt het park op een zekere afstand. En bovendien moeten ze onderweg een aanzienlijk hoogteverschil overwinnen. Dit alles vormt voor deze inwoners een belemmering om gebruik te maken van deze groene ruimte, ook al is hun 'natuurvraag' groot.

De parken spelen, over het algemeen, een belangrijke rol in het leven van de Brusselaars als drager van sociaal contact, sport- en ontspanningsactiviteiten, ... De toe-eigening van deze ruimten gebeurt op verschillende manieren, maar door de bank genomen maken de inwoners er goed gebruik van, ook voor hun activiteiten. De parken van Laken en Ossegem onderscheiden zich van de andere, omdat ze zich uitstrekken over een grote oppervlakte in een minder dicht bevolkt gebied, waardoor ze minder worden bezocht dan, bijvoorbeeld, het Ter Kamerenbos, dat meer volk trekt door zijn landschappelijke kwaliteiten en door zijn ligging in een drukker bevolkt stedelijk weefsel.

De Vijfhoek vertoont een tekort aan groene ruimten, en de dichtheid van de bebouwing biedt weinig mogelijkheid om dit te verhelpen. De Stad wil dan ook nieuwe groene ruimten aanleggen wanneer de beschikbaarheid van gronden dit mogelijk maakt, meer bepaald binnen de context van de opmaak van BBP’s zoals dat Thurn&Taxis, of in de gebieden van gewestelijk belang, zoals het parkproject van GGB 4.

Groene ruimten nemen ook de vorm aan van bomenrijen langsheen een aantal grote structurerende verkeersassen van de stad. Dat is meer bepaald zo in de Louizalaan, de Stalingradlaan, en de Van Praetlaan alsook op de as tussen de Varkensmarkt en Ijzer. Deze aanplantingen benadrukken de functie van de grote verkeersassen als openbare ruimte die, net zoals parken, drager kunnen zijn van sociaal leven. De bouwfronten erlangs kunnen plaats bieden aan terrassen, die al snel worden bezocht voor hun landschappelijke kwaliteiten onder of in de buurt van deze lineaire aanplantingen. De Stalingradlaan is hiervan een goed voorbeeld. Ook een aantal spoorweginfrastructuren worden omzoomd door groene ruimten, die de vorm aannemen van taluds met spontaan ontstane vegetatie die een rijke biodiversiteit herbergt. Deze spoorwegbermen bieden mogelijkheden om het groene netwerk te versterken en zou ook een aantal gemeenschapsfuncties kunnen omvatten.

3.2.2.E. FUNCTIES

Zoals we reeds hebben aangegeven in punt 2.6.2.a met betrekking tot GBP, bestaat de Stad Brussel uit een verscheidenheid aan gebieden met hoofdbestemmingen die vrij goed omschreven zijn. Er zijn twee sectoren - het westelijk deel van de Vijfhoek en Bockstael - waar het stedelijk weefsel uitgesproken gemengd is. Maar de rest van het grondgebied kan worden onderverdeeld in grootschalige bestemmingen die ook structurerende elementen van het grondgebied en het gebruik ervan vertegenwoordigen. Onderstaande kaart toont de belangrijkste bestemmingsgebieden op het grondgebied van de Stad. Wij merken hierbij op dat deze kaart de complexiteit van deze wijken niet weergeeft, maar wel de grote gebieden toont waarvan het merendeel overeenstemt met identitaire wijken die belangrijke onderdelen vormen van de beeldvorming van de Stad en een aanzienlijke rol spelen bij de toe-eigening van de Stad door de Brusselaars, werknemers en bezoekers.

Schematisch kunnen we stellen dat de Vijfhoek als volgt is samengesteld:

- Historische gebied met handelszaken, horeca en erfgoed dat zich bevindt ter hoogte van de centrale lanen en de dwarsstraten die lopen in de richting van Sint-Katelijne aan westzijde en de Kunstberg aan oostzijde

- Dichtbevolkte gebieden rond de oude wijken in de buurt van het Kanaal of in de Marollen;
- Economische gebieden op de hellingen alsook op de oostelijke, hoger gelegen delen van de Vijfhoek, die doorlopen in de Europese wijk rond de Wetstraat.



Figuur 11: Belangrijkste bestemmingsgebieden opgenomen in het GBP (Bron: Stratec)

Vanuit de Vijfhoek, is het Kanaalgebied gekenmerkt door een afwisseling van bedrijfsterreinen, die gelinkt zijn aan de havenactiviteiten, stedelijke industrie, spoorweggebied, ... en waar de woonfunctie minder vertegenwoordigd is. De ontwikkelingen op de Thurn&Taxis site en in de Maximiliaanwijk willen de aanwezigheid versterken van functies die eerder weinig vertegenwoordigd waren, en dan vooral huisvesting.

Het grondgebied telt ook twee grote gebieden met voorzieningen, respectievelijk rond het Heizelplateau met de tentoonstellingssite Brussels Expo, het voetbalstadion, ... en ter hoogte van Haren en de NAVO-site.

Naast de hierboven vermelde gebieden en de in punt 3.2.2.d geïdentificeerde grote parken, bestaan de overige gebieden van het grondgebied uit wijken met hoofdzakelijk residentieel karakter. Het gaat hier om wijken met een bevolking die behoort tot de midden- of hogere klasse. De minst kapitaalkrachtige klassen vinden we eerder terug in de hieronder weergegeven gemengde gebieden.

Het GPDO benadrukt het belang van de bevordering van de meervoudige identiteiten van de verschillende wijken, waarvan het belang ook berust op het diversiteitsbeginsel. Het biedt dan ook de mogelijkheid om via de wijziging van het GBP van 2013 - het demografisch GBP - woonfunctie te ontwikkelen binnen de sectoren die tot dan toe een industrieel karakter vertoonden. Hiervoor werden de OSGO gecreëerd. Deze evolutie moet de Stad in staat stellen om het hoofd te bieden aan de demografische veranderingen en toch te investeren in gebieden die moeten worden geherwaardeerd. Deze wijziging van het GBP heeft ook de mogelijkheid geboden om de ontwikkelingsdoelstellingen van een aantal Gebieden van Gewestelijk Belang (GGB) scherper te stellen, ten gunste van nieuwe quota voor de bouw van woningen, de aanleg van parkgebieden en de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Binnen de woongebieden, wil de Stad deze woonfunctie behouden, maar toch ook de optie openhouden om, wanneer de mogelijkheid zich voordoet, projecten op te zetten die gericht zijn op een functiemix die verzoenbaar is met een interessante leefomgeving voor de omwonenden, volgens het principe van de 'Stad op 10 minuten'.[4] Deze gemengdheid is trouwens niet onverzoenbaar met de inrichting van nieuwe openbare ruimten die een versterking mogelijk maken van de onderdelen van het groene en blauwe netwerk.

Overeenkomstig de Gewestelijke Beleidsverklaring voor de legislatuur 2019-2024, heeft de gewestelijke regering besloten om werkzaamheden op te starten met het oog op de actualisering van het GBP om zo het hoofd te kunnen bieden aan de hedendaagse stedelijke uitdagingen en rekening te houden met de economische, maatschappelijke, stedenbouwkundige en ecologische context.

3.2.3. BEBOUWING

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

[4] alle dagelijkse voorzieningen moeten zich bevinden op ongeveer 10 minuten van de woning van de inwoners.

3.2.3.A. WONINGEN

De overheersende typologie van de bebouwde omgeving varieert al naargelang de bouwperiode. Het overheersende bouwmodel is het Brusselse herenhuis. Dit type woning is kenmerkend voor de periode tussen 1850 en 1950. Het gaat hier om rijhuizen die vaak beschikken over een tuin aan de binnenkant van het huizenblok, en een bouwprofiel vertonen dat varieert van 1 tot 3 à 4 verdiepingen, plus zolder. Deze huizen werden indertijd gebouwd als eengezinswoning, maar werden later vaak opgesplitst om tegemoet te kunnen komen aan de steeds groter wordende vraag naar huisvesting. Dit type woning komt vooral voor in het centrum alsook in de Louizawijk en de Noord-Oostwijk, en vertoont meerdere stijlen. De huizen die helemaal aan de rand liggen, vertonen een meer ‘bourgeois’ karakter, met hogere plafonds en meer uitgewerkte gevels; dit type herenhuis komt minder voor in het stadscentrum of in de Bockstaelwijk.

In Haren is de vroegere dorpskern 'ingehaald' door de ontwikkeling van Brussel. De woningen zijn hier over het algemeen minder hoog, en zijn vooral eengezinswoningen die hun functie behouden vermits de vraag naar huisvesting hier minder groot is.

In de verder afgelegen Mutsaardwijk, bestaat het woonaanbod uit huurwoningen, villa's of woonblokken met vrij aanzienlijke bouwprofielen die tot meer dan 10 verdiepingen kunnen tellen.

We wijzen erop dat het hier algemene principes betreft. Iedere wijk vertoont in realiteit een verscheidenheid aan woontypes, bouwprofielen of bouwmaterialen. Het grondgebied telt meerdere sociale wijken zoals de Cité Hellemans in de Marollen, naast wijken in Neder-Over-Heembeek, of woonblokken met collectieve woningen.



Figuur 12: Brussels herenhuizen in de T'Kintstraat en Cité Hellemans (Bron: https ://www.google.com/maps)

Op niveau van het grondgebied, beslaan de woongebieden (puur *woongebieden* of *woongebieden met een hoofdzakelijk residentieel karakter* die minder gemengd zijn) bijna een kwart van de gebruikte oppervlakte. Op een aantal wijken na, lijkt de staat van de gebouwen over het algemeen vrij goed, wat grotendeels te danken is aan de vele wijkcontracten die de herwaardering van de meest armoedige wijken mogelijk maakt. De woningen in de Vijfhoek zijn echter de woningen die er momenteel het slechtst aan toe zijn, ook al heeft de Stad Brussel reeds tal van gevelrenovaties en verbouwingen laten uitvoeren aan de gebouwen waarvan ze eigenaar is. Buiten het centrum, bevinden de gebouwen zich in een bevredigende, of zelfs uitstekende staat. Dat is zeker het geval in de Louizalaan en het noordelijk deel van Laken.

Bovendien worden de benedenverdiepingen van de woonhuizen in de centraal gelegen wijken ook vaak gebruikt als handelseenheden of horecazaken, die ook vaak extra voorraadruimtes hebben in de kelderverdieping. Dit soort bestemmingen is zeer belangrijk voor de economische dynamiek van de stad, maar kan ook de oorzaak zijn van leegstand en leiden tot een verloedering van onderbezette gebouwen. Bovendien zijn bepaalde gebieden vandaag onder druk komen te staan door de ontwikkeling van andere functies in de buurt. Dat is meer bepaald het geval in de naaste omgeving van de zakenwijk rond de Wetstraat waar kantoorontwikkelingsprojecten het volledige huizenblok in de Toulousestraat en de Pascalestraat 'omkaderen', wat problemen kan opleveren op het vlak van interacties en de aantrekkelijkheid van deze straten kan verminderen.

De grootste uitdaging bestaat erin om de inwoners de mogelijkheid te bieden om te wonen in een kwaliteitsvolle bebouwde omgeving, maar met behoud van de architecturale kwaliteit van het erfgoed. Op die manier kunnen omgevings- en demografische behoeften worden geïntegreerd.

3.2.3.B. ADMINISTRATIEGEBIEDEN

De gebouwen in deze gebieden vertonen over het algemeen een hoger bouwprofiel en nemen meer grondoppervlak in beslag dan de gebouwen in de woongebieden. De verscheidenheid aan gebouwen is hier groot. Zo telt de Europawijk een aantal zeer grote gebouwen, maar die vormen over het algemeen

niet de norm in Brussel. De gevels bestaan vaak uit glaspartijen en metalen structuren, waardoor de binnenruimten maximaal daglicht binnenkrijgen. De staat van deze gebouwen is over het algemeen goed, al heeft het imago dat gelinkt is aan zakenwijken door de jaren heen een deuk gekregen. Er werden voorstellen voor renovatie gedaan, meer bepaald van de gebouwen in postmoderne stijl. In deze projecten wordt vaak gekozen om tabula rasa te maken van de vorige inrichtingen, en gebouwen voor te stellen die beter voldoen aan de energieprestatienormen EPB die vandaag als regel gelden voor nieuwe ontwikkelingen. De nieuwe projecten gaan bovendien systematisch rekening houden met het principe van functiemix. Zo wordt de aanleg vermeden van wijken die enkel leven vertonen tijdens de kantooruren, zoals dat momenteel het geval is in de Europese wijk die er 's avonds en in het weekend volkomen verlaten bijligt.

3.2.3.C. VOORZIENINGEN

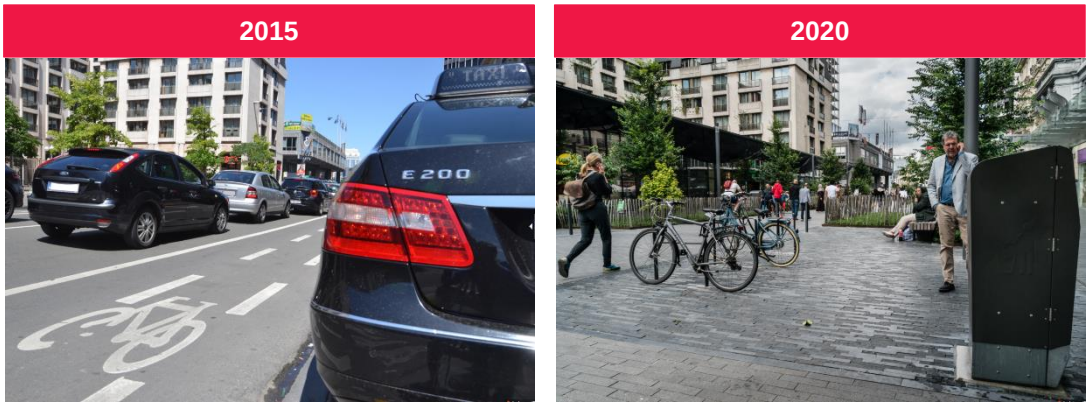
De stad telt twee grote gebieden voor voorzieningen van collectief belang. Ze bevinden zich momenteel in een overgangsfase. Een aantal gebouwen moeten worden gerenoveerd of vervangen als gevolg van veranderende behoeften. Zo moet de Heizelsite zich verder gaan diversifiëren en zich niet langer enkel toeleggen op evenementen. Ook het stadion en de NAVO-site moeten bijkomende functies krijgen. Beide gebieden concentreren een aantal ontwikkelingsprojecten die eerder de kaart trekken van gebouwen met een functiemix en niet langer gericht zijn op de bouw van grote, monofunctionele mastodonten. Er lopen trouwens RPA-projecten voor deze twee sectoren die dus bestemd zijn om uit te groeien tot meer gediversifieerde stedelijke weefsels, die inspelen op de behoeften van de verschillende gebruikers en nieuwe mogelijkheden bieden voor de aanleg van groene en/of openbare ruimte.

3.2.3.D. INDUSTRIE / HAVEN

Dit gebied, dat 9% uitmaakt van het grondgebied langsheen het Kanaal, bestaat uit bedrijfsgebouwen, logistieke zones en transportinfrastructuur zoals wegen en spoorwegen. Deze vertonen weinig belang wat betreft de bebouwde omgeving, ook al blijft het industrieel erfgoed hier goed vertegenwoordigd. Ze moeten hoofdzakelijk tegemoetkomen aan de behoeften op het vlak van bevoorrading, productie en afvalverwijdering die inherent zijn aan een agglomeratie van meer dan een miljoen inwoners. Andere functies hebben het moeilijk om via deze industriële strook langs het Kanaal door te sijpelen. We merken hierbij op dat de bedrijfsactiviteiten in dit industriegebied erop achteruitgaan. De tendens om de Vijfhoek te verlaten, is reeds ingezet in de jaren 60. Dit was enerzijds om zich te kunnen vestigen op meer afgelegen en betere toegankelijke terreinen, maar anderzijds ook door herstructureringen. Deze evoluties bieden nieuwe perspectieven op het vlak van gedeelde ruimte met nieuwe functies. De wijziging van het GBP van 2013 - het Demografische GBP – speelt hierop in en trekt de kaart van de ontwikkeling van OGSO. De Kanaalzone concentreert tal van RPA-, BBP-, OGSO-projecten die deze verlaten zone nieuw leven moeten inblazen na het geleidelijk vertrek van activiteiten die het gebied tot vandaag kenmerkten.

3.2.4. OPENBARE RUIMTEN

De openbare ruimten bestaan uit pleinen, straten, parken, squares, enzovoort. Het imago en de perceptie die ze overbrengen, hangt af van verschillende factoren. Niet alleen de inrichting van deze ruimten is belangrijk, maar ook de functies die ze krijgen toegewezen of de kwaliteit van de bebouwing errond. De structurerende ruimten die in het GBP zijn opgenomen, vertegenwoordigen momenteel 10% van het grondgebied van de Stad. Het autoverkeer heeft lange tijd het stedelijk landschap van deze openbare ruimten gedomineerd. De Stad Brussel heeft sinds enige tijd acties ondernomen die gericht zijn op de toe-eigening van deze ruimte door de andere weggebruikers. De gemeente wil door middel van deze acties ook de kwaliteit ervan verbeteren. Zo worden er sinds de jaren 90 inspanningen geleverd om het stadscentrum, dat meer en meer in verval geraakte, nieuw leven in te blazen. Deze impuls kwam er, alweer, dankzij de wijkcontracten, maar ook dankzij de vele initiatieven die ervoor hebben gezorgd dat het historische centrum opnieuw kwaliteit uitstraalt. Het laatste, maar niet het minste, voorbeeld hiervan, is het verkeersvrij maken van de centrale lanen, wat gepaard ging met een volledige herwaardering van de openbare ruimte. Dit moet leiden tot een activering van nieuwe functies, alsook tot een intensiever gebruik en toe-eigening ervan.



Figuur 13: Anspachlaan vanuit dezelfde gezichtshoek, in 2015 en in 2020
(Bron: Maxime Delrue / Kristof Vadino)

De kwaliteit van openbare ruimten is niet enkel een kwestie van de verdeling van de ruimte in functie van de verschillende vervoerswijzen, van openbare verlichting en stadsmeubilair, maar ook van de inpassing van elementen die deel uitmaken van het groene en blauwe netwerk, zoals aanplantingen, het openleggen van waterlopen, de aanleg van wateroppervlakken. Het onderhoud van al deze elementen draagt in grote mate bij aan de kwaliteit van deze ruimten en aan de toe-eigening ervan.

Bovendien zijn de verwachtingen en de behoeften afhankelijk van de sector in kwestie, en zullen de afmetingen en behandelingen anders zijn in de centraal gelegen toeristische zones (Beursplein, het ⇔Koningsplein ⇔de Brouckèreplein) dan in de residentiële, verder afgelegen wijken in het noordelijk deel van Laken waar enkel de buurtbewoners komen. De inrichtingen van de openbare ruimte zijn dus zeer verscheiden, maar algemeen moeten we toch vaststellen dat de verharde oppervlakken alomtegenwoordig zijn, en dat het groene netwerk dat hiermee kan samengaan zich uitstrekt over een relatief grote oppervlakte.

De vaststellingen die in 2004 in de context van het GemOP van de Stad Brussel werden gemaakt, zijn nog steeds actueel voor een groot aantal van de 7 geïdentificeerde wijken (zie Figuur 5) :

De openbare ruimte in de Vijfhoek onderscheidt zich aan de ene kant door de intensieve mensendrukte die er heerst en aan de andere kant door de alom aanwezigheid van de auto. […] *De zware druk van de auto en het ongeoorloofd parkeren zijn echter niet eigen aan de Vijfhoek. Toch drukt deze situatie een negatief stempel op het imago van de openbare ruimten. Met uitzondering van de hiervoor genoemde grote structuurassen* […]*, houden de wegen en de pleinen van de Vijfhoek een voor het plaatselijk verkeer bestemd, smal en bochtig karakter. Het minerale aspect overheerst er, hier en daar benadrukt door met bomen beplante ademruimten. Daarom werden sinds 1998 talrijke studies en werken ondernomen met het oog op de heraanleg van contact- en ontspanningsruimten* […]. Het autovrij maken van de centrale lanen maakt deel uit van de herconfiguratie van de openbare ruimten in de Vijfhoek.

Het markante element in de Noord-Oostwijk is het heterogene karakter van haar openbare ruimten, dat teweeg is gebracht door de omliggende bouw. […] *Ook hier is de aanwezigheid van de auto voelbaar en heeft een duidelijk effect op de hoofdfuncties gezelligheid en levenskwaliteit van de openbare ruimte. Ondanks deze neiging tot monofunctionaliteit laat het blijven bestaan van de – kwalitatief hoogwaardige - compositie-assen van de wijk echter de mogelijkheid open tot herinrichting van de bijzonder rijke ruimten.*

Ook het stadslandschap in de Zuidwijk bestaat uit twee verschillende entiteiten. Aan de ene kant getuigt de Louizalaan ondanks haar voluntaristische tracé van een zeker gebrek aan samenhang door de ongelijke hoogte van de bouwfronten. Bovendien is de functie van de openbare ruimte er voornamelijk gewijd aan het verkeer. Met uitzondering van het Ter Kamerenbos bestaat er werkelijk geen ruimtelijke structuur waarmee stedelijke gezelligheid kan worden gecreëerd. […] *Het stadslandschap van de Franklin Rooseveltlaan en van de Groene Jagerlaan daarentegen ademen nog een sfeer van harmonie uit, die beschermd moet worden en ze kunnen prat gaan op een goed imago op het gebied van de openbare ruimte*.

*In **Laken** is het globale beeld van de straat is duidelijk beter in het noorden, waar de wegen ruimer en breder zijn en er meer aanplantingen aangetroffen worden. In het zuiden van Laken is de verhouding tussen de openbare ruimte en de bouw daarentegen veel kleiner (de bouw is er meer samengedrukt en dichter) en de beplantingen ontbreken*, […] *Wat betreft de inrichting van de openbare ruimte op het plateau van de Heizel, die volgt op de wereldtentoonstelling van 1935 en die van 1958, alsook op de*

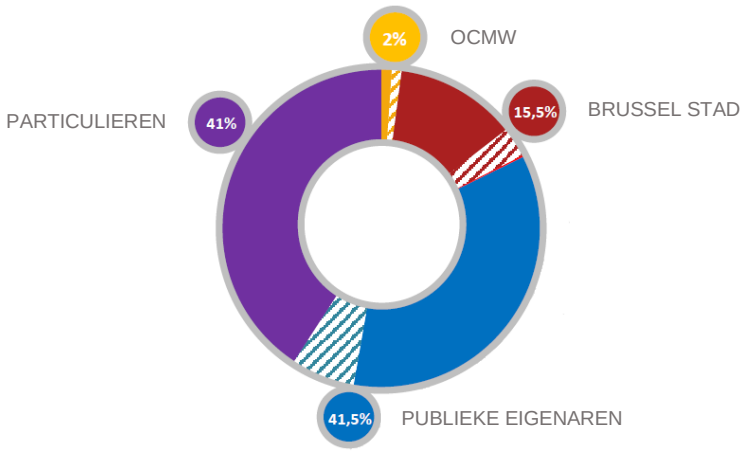
recente ontwikkeling van de metrostations en "Bruparck". Dit plateau is toe aan een meer globale herwaardering. De projecten voor de uitbreiding van de tramlijnen 3-7-9 bieden de mogelijkheid tot een interessante herwaardering op dit vlak.

De herstructurering van de Noordwijk […] *heeft de openbare ruimte en de activiteiten die zich er afspeelden fundamenteel veranderd*. […] *De inrichting van de Albert II-laan (vroeger het verlengde van de Jacqmainlaan), van de omgeving van het CCN, en de herstelling van de Antwerpsesteenweg, vormen een eerste stap in de heropbouw van heel deze wijk. Talrijke woningen en openbare ruimten werden gerenoveerd dankzij het wijkcontract "Harmonie" (1999-2003). Tot slot moet de herstructurering van de locatie van Tour & Taxis met daarbij zeker de gelijktijdige inrichting van een groene ruimte op de andere oever deze uitgestrekte herinrichtingsoperatie afronden.*

Neder-Over-Heembeek blijft echter een woonwijk. De kwaliteit van de openbare ruimte is er echter problematisch, vooral wat betreft de algemene inrichting ervan. Er moet bijzondere aandacht gegeven worden aan de zones die de overgang vormen tussen de industriezones en woonzones. ***Haren*** *kon haar identiteit wel behouden Deze oude gemeente wordt gekenmerkt door haar dorpse kant en heeft de stijl van een residentiële wijk. De verhoudingen met het open landschap moeten wel beheerd worden…*

3.2.5. GRONDEN EN VASTGOED

De Stad Brussel beschikt momenteel over zo'n 4.000 gebouwen, met uiteenlopende bestemmingen. Het gaat hier hoofdzakelijk over woningen, maar ook voorzieningen, parkeerterreinen, magazijnen, ... Daarnaast is de Stad ook eigenaar van niet-bebouwde terreinen met een aanzienlijke oppervlakte waarop ontwikkelingsprojecten kunnen worden voorzien. In totaal, beschikken de Stad Brussel en het OCMW over een vastgoedbestand dat 330 ha beslaat, en dat zelfs oploopt tot 430 ha als we hierbij de gedeelde eigendommen rekenen, wat neerkomt op 17,5% van het grondgebied.



Figuur 14: Verdeling van het gekadastreerd gemeentelijk grondgebied over de publieke en private actoren (Bron: Diagnose GemPDO - De stad in wording)

Hieruit blijkt dat Stad aanzienlijke actiemogelijkheden heeft wat betreft het beheer van haar woningbestand en het creëren van een bijkomend aanbod. De acties van het GemPDO-ontwerpproject zouden gebruik kunnen laken van dit voordeel om bepaalde ontwikkelingsdoelstellingen optimaal op elkaar af te stemmen.

3.2.6. ERFGOEDELEMENTEN

Erfgoedelementen zijn elementen die verwijzen naar het landschap van de Stad en die zowel een historische als een symbolische waarde vertegenwoordigen. De Stad Brussel is zich bewust van de uitdagingen op dit vlak, en heeft dan ook belangrijke renovaties uitgevoerd de historische stadskern alsook maatregelen genomen om dit erfgoed voor de toekomst veilig te stellen, onder meer via de Zonale gemeentelijke stedenbouwkundige verordening “Grote Markt Unesco-erfgoed (ZGSV) dat werd ingesteld rond het Îlot Sacré. Maar het erfgoed omvat ook gebouwen uit meer recente stijlperiodes, zoals het modernisme of het postmodernisme, die eveneens - en terecht - aanspraak kunnen maken op bescherming via klassering of het instellen van een beschermingsperimeter, ook al zijn ze vaak niet opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Om aanzet te geven tot de instandhouding ervan, worden premies uitgereikt voor de renovatie/omvorming ervan. Ongeveer 41% van het grondgebied van de Stad is opgenomen in een GBP of GCHEWS.

Zoals we eerder al hebben aangegeven, gaat de herwaardering van het erfgoed gepaard met een herwaardering van de openbare ruimten, zoals dat gebeurde voor de aanleg van de autovrije zone.

3.2.7. SAMENVATTING EN BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN

We moeten hierbij vertrekken vanuit de vaststelling dat een stad een constant veranderende entiteit is. Bepaalde getuigen uit het verleden blijven noodzakelijke onderdelen ervan die moeten worden behouden voor erfgoedgerelateerde, historische of maatschappelijke redenen. Dat neemt niet weg dat veranderingen mogelijk moeten zijn. Net zoals de omwalling van Brussel tot twee keer moest worden opgebouwd maar uiteindelijk toch niet in staat bleek om de ontwikkeling van de Stad blijvend te omkaderen, is het ook noodzakelijk om duurzaamheids- en weerbaarheidsprincipes toe te passen om de ontwikkeling van het systeem op een beredeneerde en samenhangende manier te begeleiden. Er zijn echter een aantal uitdagingen die zich duidelijker aftekenen, meer bepaald

- **Instandhouding**: Hierbij wordt rekening gehouden met historische eigenheden van het grondgebied alsook met het erfgoed ervan. Deze elementen houden de herinnering levendig aan de voorbije periodes en de gebeurtenissen die de Stad hebben getekend en vormgegeven. Ze zijn niet enkel van erfgoedkundig belang, maar vormen en structureren ook het landschap en de wijken. Ze worden bovendien op verschillende manieren door verschillende functies gebruikt. Het betreft hier niet alleen iconische gebouwen, zoals het Justitiepaleis, het Stadhuis of de Tentoonstellingspaleizen, of groene ruimten zoals het Warandepark die vaak gepland en aangelegd zijn in verwijzing naar een historisch verleden, maar ook andere elementen van het bouwkundig en natuurlijk erfgoed.
- **Evolutie:** De Stad de mogelijkheid bieden om zich verder te ontwikkelen stelt haar ook in staat om zich aan te passen aan de behoeften, de doelstellingen en de problemen die zich stellen. Naar het voorbeeld van de GGB of de OGSO die zijn opgenomen in het GBP en die de mogelijkheid bieden om bepaalde sectoren via aanleg en functies een tweede adem te geven (wat soms leidt tot verminderde mogelijkheden op het vlak van onderhoud / ontwikkeling van industriële functies binnen het grondgebied van de Stad), is het belangrijk om het stedelijk weefsel de kans te bieden om zich verder te ontwikkelen, waarbij deze ontwikkelingen goed worden omkaderd zodat ze adequaat kunnen inspelen op de verschillende behoeften op maatschappelijk en ecologisch vlak.
- **Duurzaamheid**: Lessen trekkend uit een aantal fouten uit het verleden, is het ook belangrijk om ontwikkelingen op te zetten die duurzaam zijn. Of het nu gaat over vervoer, architecturale keuzes of omkeerbaarheid, de huidige en toekomstige milieu-uitdagingen houden in dat er zo vroeg mogelijk in het planningsproces rekening moet worden gehouden met duurzaamheids- en maatschappelijke principes.
- **Weerbaarheid**: De specifieke context van de gezondheidscrisis en de energiecrisis, en de maatregelen die hieruit voortvloeien, zijn eveneens een bron van inspiratie waarmee rekening moet worden gehouden bij het bepalen van de doelstellingen voor zowel toekomstige als reeds bestaande ontwikkelingen. Zo bleek het van essentieel belang dat het stedelijk systeem zich kan herstellen na het doormaken van moeilijk voorspelbare crisissituatie, zoals aanslagen, Covid, inflatie. Weerbaarheid houdt in dat een beperkende maar onvermijdelijke situatie met zo weinig mogelijk negatieve gevolgen kan worden doorstaan, om vervolgens snel weer terug te keren naar een gewone situatie. Deze weerbaarheid kan zich uiten via het ontwikkelingspotentieel van de openbare ruimten, die dragers zijn van het maatschappelijke, economische en vrijetijdsleven in de stedelijke omgeving, alsook door de versterking van de functiemix, meer bepaald in de zakenwijken.

3.3. Milieu

3.3.1. GELUIDS- EN TRILOMGEVING

De Stad Brussel wordt gekenmerkt door uiteenlopende activiteiten die zowel overdag als 's nachts plaatsvinden, waaronder lucht-, spoor- en wegverkeer. De geluidsoverlast in een groot deel van het grondgebied is dan ook aanzienlijk. Zo blijkt dat 73% van het grondgebied wordt blootgesteld aan ernstige geluidshinder[5]. De langdurige blootstelling aan deze geluidsoverlast kan gezondheidsproblemen meebrengen, zoals slaapproblemen, een verhoogd risico op cardiovasculaire aandoeningen, stress, depressie, enzovoort, bepaald sociaal gedrag in de hand werken en de

[5] Wat overeenstemt met een gemiddeld geluidsniveau van meer dan 55dB.

concentratie verminderen. Binnen het grondgebied van de Stad Brussel, wordt de geluidsoverlast hoofdzakelijk veroorzaakt door twee factoren:

- **Verkeer**, meer bepaald ter hoogte van invalswegen met veel goederenvervoer, zoals de A12, de Vilvoordselaan, de Vilvoordsesteenweg, en de Havenlaan. Deze overlast en de voorplanting van het geluid worden nog versterkt door de beschadigde wegbekleding en de open ruimten. De geluidshinder die gepaard gaat met het luchtverkeer, en in mindere mate met het spoorverkeer, is eveneens aanzienlijk, en dan vooral in het noordelijk deel van het grondgebied, in Haren en in Neder-Over-Heembeek.
- **Buurtlawaai**, is meer uitgesproken in de Vijfhoek die wordt gekenmerkt door een grote concentratie en een veelheid aan intense economische en toeristische activiteiten, alsook door een groot aantal evenementen en een bruisend nachtleven, wat overlast meebrengt voor de omwonenden.

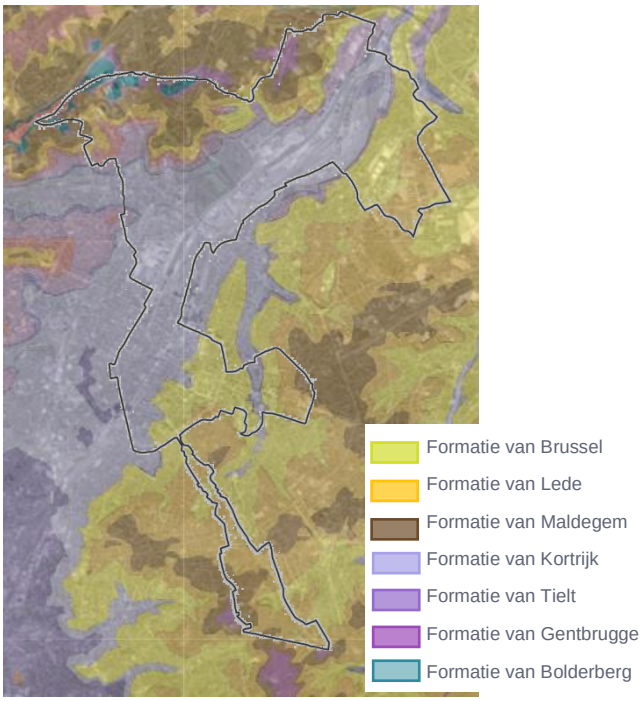
Trillinghinder wordt voornamelijk veroorzaakt door het wegverkeer en het openbaar vervoer, alsook door bouwwerven.

De geluids- en trilomgeving van de Stad zou erop vooruit kunnen gaan door invoering van maatregelen gericht op trager autoverkeer, zoals trouwens voorzien in het gewestelijke 'Good Move'-plan, minder nachtelijk vliegverkeer, en betere geluidsisolatie in woningen. Ook de instandhouding en de aanleg van stiltezones binnen groene ruimten, ver van alle geluidsbronnen, zorgen voor een betere geluidssituatie in de stad.

3.3.2. BODEM EN WATER

3.3.2.A. GEOLOGIE & AARD VAN DE BODEM

Het grondgebied van de Stad bevindt zich op relatief doorlaatbare oppervlaktelagen uit de quartaire periode die zijn samengesteld uit sedimenten aangevoerd door wind en rivieren. Deze lagen rusten op oudere (tertiaire) formaties waarvan de bovenste laag voornamelijk in het noordwesten wordt vertegenwoordigd door de formatie van Kortrijk (leden van de Moen) en in het zuidoosten door de formatie van Brussel en Lede (Figuur 15). De tertiaire formaties zijn echter weinig doorlatend door de afwisselende aanwezigheid van silthoudende klei en silthoudend zand. Dieper in de ondergrond, maakt het grondgebied van de Stad Brussel deel uit van het Massief van Brabant, dat bestaat uit een gebroken en gewelfde primaire sokkel van kwartsofylllade.



Figuur 15: Geologische kaart van de Stad Brussel (Bron: Databank Ondergrond Vlaanderen, 2020)

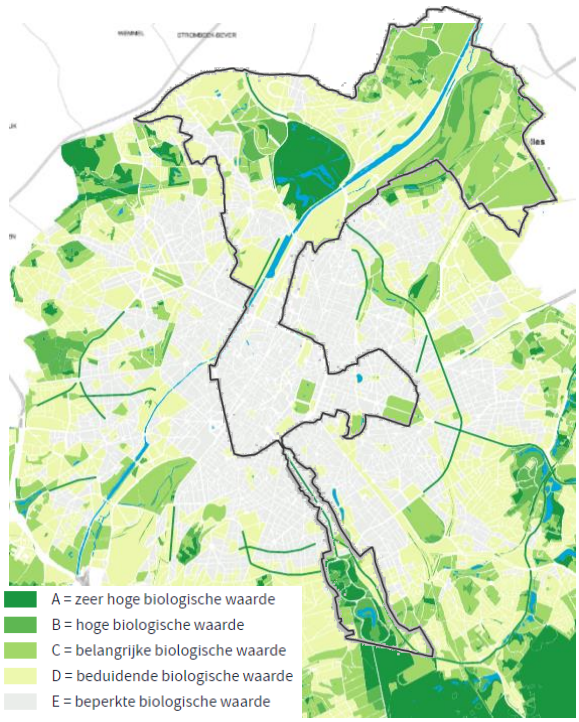
De aard van de bodem en de indeling ervan hebben een invloed op de insijpeling van regenwater, vooral bij hevige neerslag.

3.3.2.B. BODEMKWALITEIT

Voor 2019 was de bescherming van de Brusselse bodem voornamelijk beperkt tot het beheer van verontreiniging door chemische stoffen. Leefmilieu Brussel wil nu meer doen door de bodemkwaliteit te beschermen en te verbeteren door middel van de nieuwe 'Good Soil 2030'-strategie die op 17/11/2021 werd goedgekeurd. Deze strategie beoogt het geïntegreerd beheer van de Brusselse bodem door alle factoren die een bedreiging vormen voor de bodem tegen te gaan en de ontwikkeling van levende bodems te bevorderen.

Aan de hand van de biologische waarderingskaart (BWK) kan de biologische waarde van het gewestelijk grondgebied worden geobjectiveerd. De gebieden met een hoge of zeer hoge biologische waarde leveren een belangrijke bijdrage tot de bescherming van de biodiversiteit (fauna, flora en natuurlijke habitats).

In het centrum van de stad blijkt de biologische waarde trouwens aanzienlijk lager dan in de buitenwijken. Het grondgebied telt twee gebieden met zeer hoge biologische waarde, meer bepaald een het park van Laken, en een zuidelijk gelegen gebied d



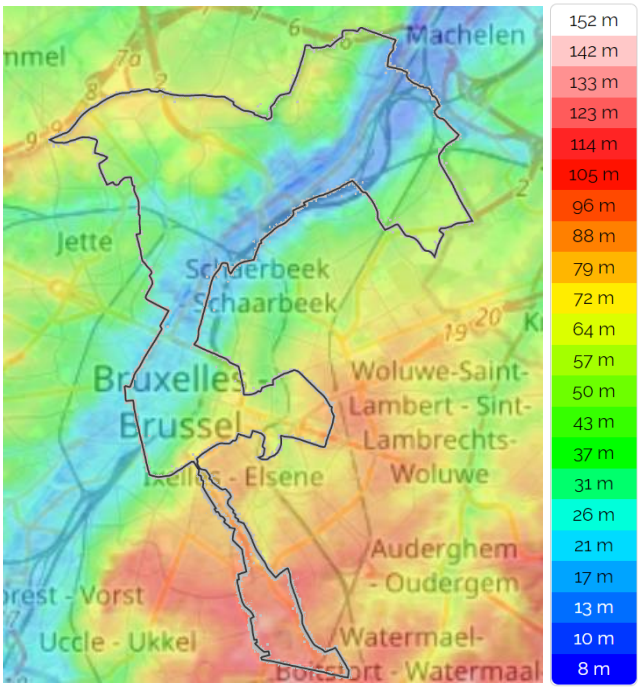
Figuur 16: Biologische waarderingskaart (Bron: Atlas - Leefmilieu Brussel)

3.3.2.C. TOPOGRAFIE

Met uitzondering van het zuidelijke deel van het Ter Kamerenbos en het gedeelte tussen de gewestgrens, ligt het grondgebied van de Stad in de vallei van de Zenne en zijn zijrivieren, en strekt het zich uit aan weerszijden van de vroegere bedding van deze waterloop.

De Zennevallei heeft het reliëf van de Stad vormgegeven en heeft mee gezorgd voor de onderverdeling van de Vijfhoek in een hellend gedeelte aan de oostzijde en in laag en vlak gedeelte aan de westzijde, wat overeenstemt met de vroegere bedding van de Zenne. De Zenne heeft dan ook de geologische oppervlaktelagen opgebouwd en aldus een vallei gevormd met relatief hoge helling aan oostzijde. Daarom zijn de hellingen hoger naarmate men zich vanuit het stadscentrum verplaatst richting het oosten, en aldus uitlopen op het plateau.

Twee zijrivieren van de Zenne, meer bepaald de Molenbeek en de Maalbeek, hebben vormgegeven aan het reliëf van respectievelijke Laken en de Nood-Oostwijk.

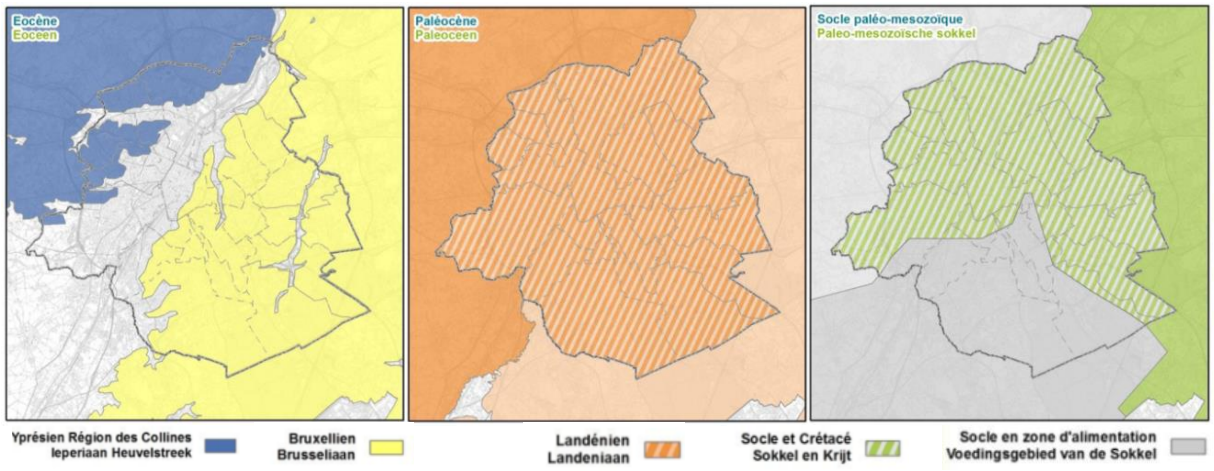


Figuur 17: Topografie van het gemeentelijk grondgebied (Bron: fr-be.topographic-map.com)

Het reliëf varieert doorheen het gemeentelijk grondgebied. Het vertoont een minimumniveau van 20 Mdng[6] ter hoogte van het Kanaal en een maximumniveau van 110Mdng ter hoogte van het Ter Kamerenbos. Deze topografie verhoogt het overstromingsrisico. De wijken gelegen in het vlakke deel van de vallei van de Zenne en zijn zijrivieren, zijn gevoeliger voor overstromingsgevaar.

3.3.2.D. GRONDWATER

In het Brussels Gewest worden de valleien van nature uit op geringe diepte verzadigd door grondwater, dat overal aanwezig is behalve indien kunstmatige drainage is voorzien. De hoogte van deze laag varieert al naargelang de weersomstandigheden. Aan het einde van de winter, wanneer de grondwaterpeil hoog is of na een hevige regenval, kan het grondwater komen tot het niveau van de kelders en deze doen onderlopen. Maar deze alluviale grondwaterlaag is door civieltechnische werkzaamheden (aanleg wegen, spoortunnels, metro, ondergrondse verdiepingen van gebouwen) zodanig gecompartimenteerd geraakt dat ze niet langer als een waterlichaam kan worden beschouwd. Het gemeentelijk grondgebied bevindt zich echter boven de vijf grondwaterlichamen die voorkomen binnen het Brussels Gewest en die op onderstaande figuur worden weergegeven.



Figuur 18: Grondwaterlichamen onder het grondgebied van de Stad (Bron: Leefmilieu Brussel)

Het grondwater is gevoelig voor verontreiniging van de bovenste bodemlagen. Verontreinigende stoffen kunnen via de oppervlakte of door een verouderde riolering doorsijpelen tot in de grondwaterlaag. Het grondwater is echter een hulpbron voor de productie van drinkwater. Er bevindt zich trouwen een waterwinningsgebied op het grondgebied van de Stad, meer bepaald in het Ter Kamerenbos. De instandhouding van de kwaliteit van het oppervlaktewater is dan ook van essentieel belang om verder gebruik te kunnen maken van deze hulpbron.

3.3.2.E. HYDROGRAFISCH NETWERK (OPPERVLAKTEWATER)

Zoals we eerder al hebben aangegeven in punt 3.2.1 is de geschiedenis van de Stad Brussel sterk gelinkt aan het thema water. Brussel werd opgericht in een moerasgebied, rond de Zenne en zijn verschillende zijrivieren. Voor de 16e eeuw en de aanleg van het Kanaal, werd het huidige grondgebied van de Stad Brussel doorsneden door de Zenne, de Molenbeek en de Maalbeek.

Tijdens het verstedelijkings- en verhardingsproces in de 20ste eeuw, verdween het water geleidelijk aan uit het beeld. Vandaag is de Zenne een overwelfde rivier waarvan de loop is afgeleid langs de oostzijde van het Kanaal Brussel-Charleroi, en zijn de Molenbeek en de Maalbeek grotendeels opgenomen in de collectoren van het rioleringsnetwerk. De watergebieden beslaan momenteel nog slechts 0,93 km² van het grondgebied, wat neerkomt op 3% van de totale oppervlakte van de Stad. Ze worden voor het grootste deel gevormd door het Kanaal.

Het grondgebied van de Stad Brussel telt best nog wat watergebieden, meer bepaald het Kanaal alsook de vijvers in het Ossegempark, het Leopoldpark, het Meudonpark, het Koninklijk Domein, het Ter Kamerenbos, de Sobieskituin, enz. Maar heel wat van die vijvers hebben te kampen met een chronisch watertekort. Het grondgebied van de Stad telt ook kleine waterlopen, voornamelijk in Haren en Neder-

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

Over-Heembeek, meer bepaald de Beemdgracht, de Ganzenweidebeek, de Hollebeek, de Keelbeek, de Kerkebeek, de Leibeek, de Tweebeek, en de Kleine et Groote Kneyf.

De instandhouding en een beter beheer van het hydrografisch netwerk zijn essentieel om het hoofd te kunnen bieden aan de toekomstige klimaatuitdagingen, zoals overstromingen, droogte en hitte-eilanden. In dit opzicht moet er zuinig worden omgesprongen met deze hulpbron en verspilling worden tegengegaan door lekken te dichten en gebruik te maken van andere bronnen zoals regenwater, water komende van de waterzuiveringsstations, water uit het Kanaal, uit zwembaden, enz.

3.3.2.e.1. Overstromingsrisico

Leefmilieu Brussel heeft meerdere projecten op stapel staan die het openleggen van de Zenne beogen. Twee van die projecten hebben betrekking op het grondgebied van de Stad, het eerste wordt voorzien in Haren, stroomopwaarts het waterzuiveringsstation Noord, en het andere in het Maximiliaanpark. Een ander project wil de Molenbeek verder openleggen tussen het Koning Boudewijnpark en de Leopoldsquare. Deze projecten gericht op het openleggen van het hydrografische netwerk zijn des te belangrijker omdat dit netwerk een essentiële rol speelt binnen het overstromingsbeheer. Het fungeert immers als een buffersysteem[7] en ondersteunt de riolering en de stormbekkens die verzadigd geraken bij felle neerslag. In deze context, kunnen de projecten voor geïntegreerd regenwaterbeheer op gebouwen, percelen en openbare ruimten de overstromingsrisico's verkleinen. Bijna 27% van het grondgebied van de Stad bevindt zich in een potentieel overstroombaar gebied, dat blank komt te staan wanneer de riolering het regenwater niet langer kan slikken. De meest getroffen wijk is Laken.

3.3.2.e.2. Waterkwaliteit

Meerdere waterpartijen in de Stad hebben te lijden onder het fenomeen van vermesting. Dit is een ecologisch onevenwicht veroorzaakt door de ophoping van nutriënten in het water, wat leidt tot een overmatige ontwikkeling van bepaalde waterplanten wat dan weer kan leiden tot een afname van de hoeveelheid zuurstof in het water, en dus ook van de biodiversiteit. In bekkens en vijvers, komt deze verontreiniging in het water terecht door de uitspoeling van verontreinigende stoffen die met het afvloeiend regenwater worden meegevoerd.

Wat de Zenne en het Kanaal betreft, wordt dit fenomeen veroorzaakt door, onder meer, de onweerbekkens die bij hevige regenval het overtollige water van de riolering lozen in het hydrografisch netwerk. Op die manier worden ze het ontvangend waterlichaam van het niet-behandeld afvalwater dat verontreinigende stoffen en organisch materiaal meevoert, waardoor de kwaliteit van het aquatisch milieu erop achteruitgaat. Deze problematiek maakt duidelijk hoe belangrijk het wel is dat de afvoer van zuiver water naar de riolering moet worden beperkt. Wanneer het afvalwater wordt verdund door zuiver water, vermindert dit bovendien de doeltreffendheid van de waterzuiveringsstations, die dan water in de Zenne lozen dat nog steeds vervuild is.

3.3.2.F. NETWERKEN VAN NUTSLEIDINGEN EN RIOLERING

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

Het meeste afvalwater in het Brussels Gewest komt terecht in collectoren en het grondgebied van de Stad Brussel telt nog maar een tiental wegen zonder riolering.

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

[7] Voor zover het winterbed het toelaat of er overstromingsgebieden zijn voorzien.

3.3.3. LUCHTKWALITEIT

De luchtverontreiniging in de Stad wordt voornamelijk veroorzaakt door de volgende twee activiteiten:

- het wegverkeer, dat een aanzienlijk hoeveelheid fijnstof uitstoten;
- de verwarming van gebouwen: wanneer hiervoor wordt gebruikgemaakt van fossiele energie of biomassa, stoot de verwarming tal van verontreinigende stoffen uit zoals stikstofoxiden, koolmonoxide, zwaveldioxide, vluchtige organische stoffen en fijnstof.

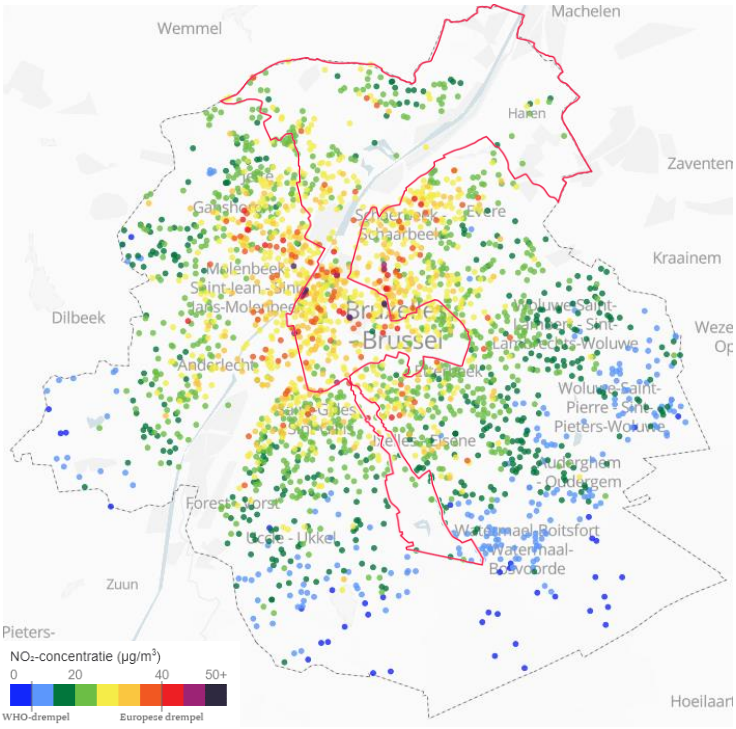
In mindere mate stoot de verbrandingsoven dioxines en zware metalen uit; industriële activiteiten zoals drukkerijen en carrosseriebedrijven stoten ook solventen uit.

Luchtverontreiniging is niet alleen schadelijk voor de menselijke gezondheid, maar heeft ook gevolgen voor de fauna en de flora, en de gebouwen. Zo is fijn stof zeer schadelijk voor de gezondheid, omdat de fijne deeltjes diep doordringen in het menselijk lichaam en ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken of de ontwikkeling van kankers kan bevorderen.

De luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt permanent opgevolgd door het Laboratorium voor milieuonderzoek van Leefmilieu Brussel. De locatie van de meetstations wordt gekozen op basis van het type omgeving dat moet worden onderzocht: ligging die rekening houdt met de verkeersituatie of ligging die rekening houdt met de bevolkingsdichtheid. Deze stations meten onder andere de verontreinigende gassen die typisch zijn voor stedelijke gebieden, zoals Ozon (O_3), stikstofdioxide (NO_2), zwevende deeltjes (PM_{10}) alsook andere verontreinigende stoffen zoals zwaveldioxide (SO_2) en lood. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt 12 meetstations. Zes ervan staan opgesteld op het grondgebied van de Stad. Ze zijn echter ongelijk verspreid over de gemeente en in de gebouwen. Zo wordt de situatie in kwetsbare functies zoals scholen, ziekenhuizen en rusthuizen niet speciaal opgevolgd.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de luchtkwaliteit er in de loop van de laatste decennia aanzienlijk op vooruit gegaan. Het merendeel van de emissie- en concentratienormen voor verontreinigende stoffen wordt nageleefd, ook al kan er nauwlettender worden toegekeken op de naleving van de Europese normen met betrekking tot de concentraties aan stikstofdioxide (NO_2). Ook fijnstof blijft bijzondere aandacht vereisen, vermits het voornamelijk gelinkt is aan autoverkeer. Algemeen kunnen we stellen dat piekconcentraties aan verontreinigende stoffen zich voordoen in de winter in de lente - behalve wat ozon betreft - en tijdens periodes met nauwelijks wind en temperatuurinversie, wat ervoor zorgt dat verontreinigende stoffen niet weg kunnen. De concentraties aan verontreinigende stoffen zijn over het algemeen hoger tijdens de week en tijdens de spitsuren.

De CuriezenAir-campagne over luchtkwaliteit die werd gehouden bij 3.000 burgers, heeft de gemiddelde concentraties aan stikstofdioxide (NO_2) in kaart gebracht voor het jaar 2021. Uit de resultaten afkomstig van de meters die door Brusselaars werden geplaatst, blijkt dat het centrum van Brussel, inclusief de Vijfhoek die zich uitstrekt op het grondgebied van de stad, de hoogste concentraties aan NO_2 vertoont. Maar in het merendeel van de gevallen, blijven de concentraties wel onder de Europese drempelwaarden.



Figuur 19: Kaart met de jaargemiddelden aan de NO_2 -concentraties voor 2021 op alle sites van de CurieuzenAir-campagne (Bron: https://curieuzenair.brussels/fr/les-resultats-2/)

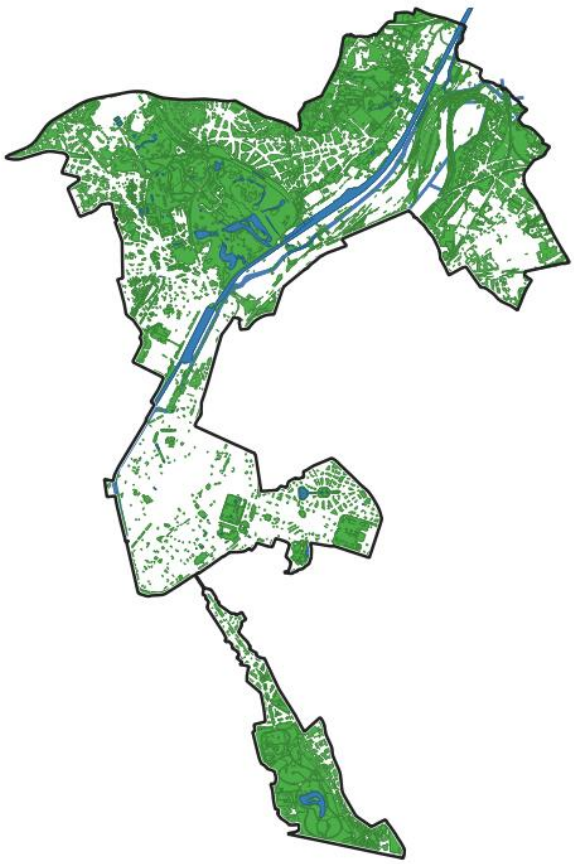
3.3.4. FAUNA EN FLORA

3.3.4.A. GROENE EN BLAUWE NETWERKEN:

Zoals we reeds hebben aangehaald in punt 3.2.2.d, telt de Stad Brussel heelt wat groene ruimten, maar ze liggen ongelijk verspreid over het grondgebied. De belangrijkste groene zones bevinden zich in het noorden van de gemeente. Hier vinden we privétuinen, het Koninklijk Domein, het Begijnenbosdal, het braakliggende terrein van de Schaarbeek-Vorming, tal van openbare parken alsook landbouwgrond. In het zuiden van de stad, vertegenwoordigt het Ter Kamerenbos, dat een uitloper is van het Zoniënwoud, een imposante groene ruimte. Genesteld tussen deze twee stadsdelen, vertoont het centrum een groot tekort aan groene ruimten.

Het centrum beslaat 40% van het gemeentelijk grondgebied, maar slechts een vierde ervan is publiek toegankelijk. De groengebieden bestaan voornamelijk uit parken, begraafplaatsen, bossen en wouden. De biodiversiteit van deze ruimten varieert al naargelang de functie ervan. Parken en begraafplaatsen hebben in de eerste plaats een erfgoed-, landschappelijke en sociale functie. Ze zijn sterk verhard, en laten weinig ruimte voor spontane begroeiing. Bossen en wouden spelen daarentegen een bijkomende ecologische rol door hun grotere rijkdom aan inheemse flora en de grote verscheidenheid aan habitats.

Andere groene ruimten, die al even belangrijk zijn binnen de ecologische netwerken, bevinden zich binnen de Stad. Het gaat hier om groendaken, ruimten langsheen wegen of spoorwegen, privétuinen alsook enkele sporadische landbouwgronden. De natuurlijke omgeving die niet door de mens werd verstoord, is zo goed als helemaal verdwenen in het Brussels Gewest. De Stad telt slechts weinig grasvelden en braakliggende terreinen, en omvat nog maar twee vochtige gebieden, meer bepaald langs de Tweebeek in Neder-Over-Heembeek en aan de Castrumhoeve in Haren. Onderstaande figuur toont alle groene ruimten en oppervlaktewaterlichamen van de Stad (behandeld in punt 3.3.2.e).



Figuur 20: Groene ruimten en oppervlaktewaterlichamen van de Stad

3.3.4.B. BESCHERMDE GEBIEDEN

Bijna 21% van het grondgebied van de Stad valt onder beschermingsmaatregelen. Dit zijn over het algemeen 'passieve' maatregelen die de uitvoering van bepaalde handelingen en werkzaamheden in deze natuurgebieden wel degelijk verhinderen, maar ze houden geen actief beheer in om de biologische rijkdom van de site te behouden Enkel het Ter Kamerenbos, dat deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied door de verscheidenheid aan habitats dat het biedt aan 16 soorten vleermuizen, valt onder een actief beschermingsstatuut wat instandhoudingdoelstellingen meebrengt die moeten worden behaald via een aangepast actief beheer. We gaan dieper in op de beschermde gebieden in het Gewest in punt 4.3 dat handelt over de passende effectenbeoordeling.

3.3.4.C. ECOLOGISCH NETWERK

De ecologische continuïteiten, ook wel ecologisch netwerk genoemd, is het geheel van habitats en leefomgevingen die de instandhouding van soorten op een grondgebied op lange termijn moet veiligstellen. Dit netwerk omvat drie types gebieden:

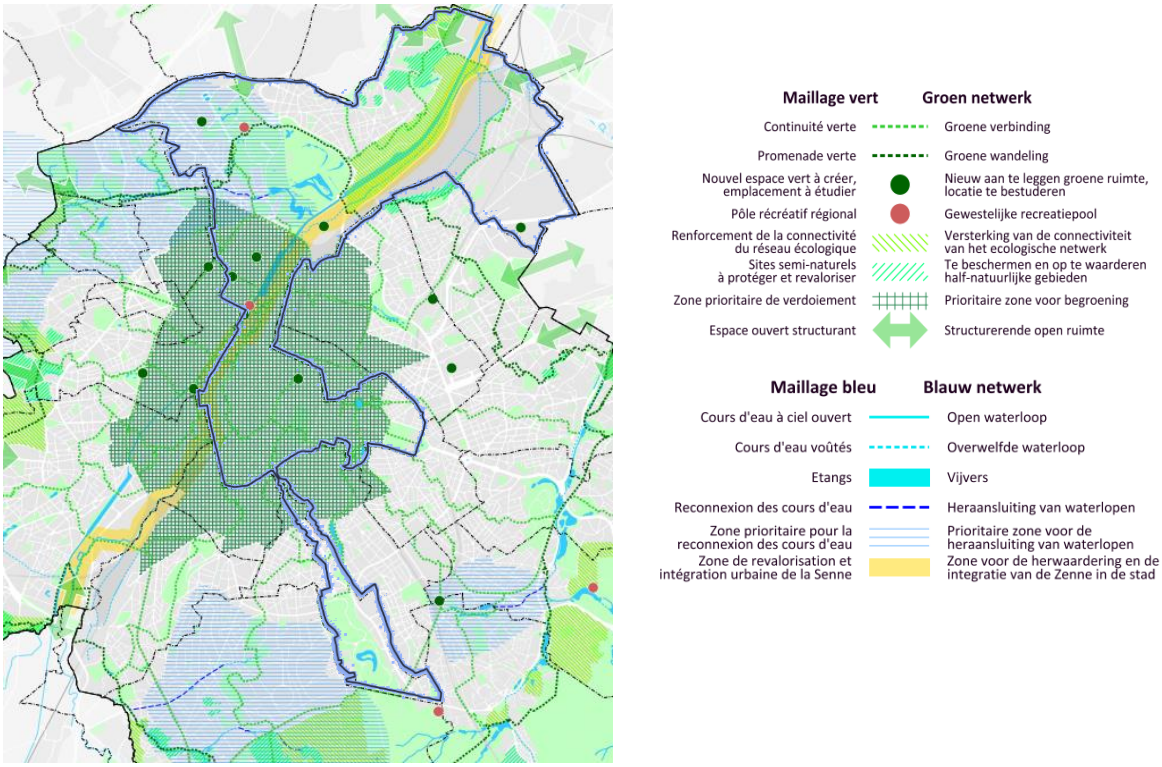
- De kerngebieden (Onderstaande Figuur 21, gebied 1): gebieden die gelden als reservoirs van biodiversiteit, van waaruit de soorten zich kunnen verspreiden - het Ter Kamerenbos is een dergelijk gebied;
- Ontwikkelingsgebieden (Figuur 21, 3): gebieden met een lagere biologische waarde dan de kerngebieden, maar die toch een uitbreiding ervan mogelijk - in Brussel zijn het Leopoldpark en het park van Haren hier voorbeelden van;
- De verbindingsgebieden (Figuur 21, 2): deze gebieden maken de verplaatsing mogelijk van de soorten tussen de kerngebieden en de ontwikkelingsgebieden - voorbeelden hiervan zijn bomenrijen of de binnenterreinen van huizenblokken.



Figuur 21: De drie types gebieden in het ecologisch netwerk
(Bron: http://www.econet.ulg.ac.be/pbept/pages/reseau-eco.html)

3.3.4.D. GROEN EN BLAUW NETWERK

Het ecologisch netwerk dat door deze verschillende gebieden wordt mogelijk gemaakt, heeft op het grondgebied van de Stad Brussel af te rekenen met meerdere problemen. In de Vijfhoek, is het netwerk versnipperd en zijn er te weinig en onvoldoend grote groene ruimten, terwijl in de Kroon het gebrek aan verbindingen tussen de gebieden de mogelijkheden tot uitwisseling afremt. Het groene en blauwe netwerk moet dan ook worden behouden en versterkt om de verdere ontwikkeling mogelijk te maken van een samenhangend ecologisch netwerk binnen het grondgebied, meer bepaald via de aanleg van nieuwe groene ruimten in de gebieden die een tekort hieraan vertonen en toevoeging van wateroppervlakken en aanplantingen om de noodzakelijke verbindingen tot stand te brengen doorheen het gemeentelijk grondgebied.



Figuur 22: Kaart van het groene en blauwe netwerk (Bron: perspective.brussels – GPDO)

3.3.5. MICROKLIMAAT

3.3.5.A. KLIMAAT

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

In de afgelopen decennia, werden in het Brussels Gewest toenemende seizoenstemperaturen waargenomen als gevolg van de klimaatverandering. Volgens de klimaatprognosemodellen (Klimaatplan van de Stad), tekenen zich de volgende tendensen af:

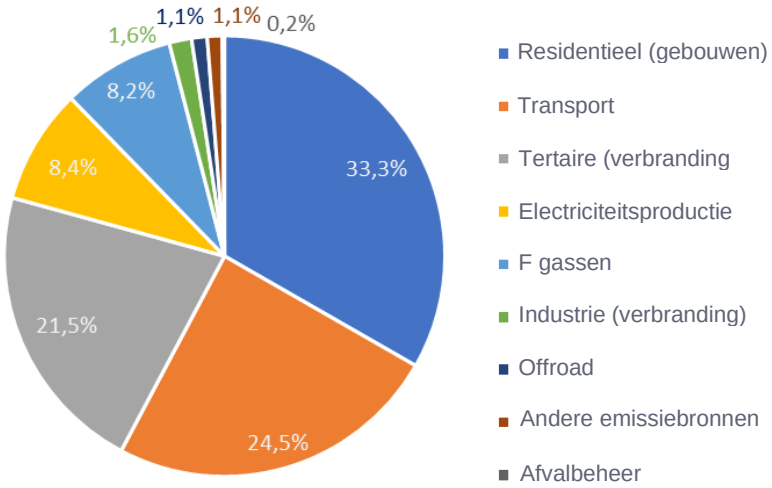
- Een warmer klimaat in alle seizoenen, met een stijging van de gemiddelde seizoenstemperaturen gaande van +0,8°C tot +1,9 °C in 2030 ; +1,3°C en +2,8°C in 2050, en +1,9 en +5,4°C in 2085);
- Een toename van het aantal hittegolfdagen;
- Een gelijkaardige hoeveelheid jaarlijkse neerslag, maar intensere regenperiodes en hevige onweders in de zomer, waardoor het overstromingsrisico toeneemt en de grondwaterlagen minder worden aangevuld.

3.3.5.B. UITSTOOT BROEIKASGASSEN

De klimaatveranderingen worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de uitstoot van broeikasgassen (BKG). Over het algemeen, wordt een onderscheid gemaakt tussen de directe uitstoot, wat overeenstemt met de uitstoot waarvan de bronnen op het grondgebied in kwestie kunnen worden gelokaliseerd, en indirecte uitstoot, wat de uitstoot is veroorzaakt door de productie van goederen en diensten die op het grondgebied in kwestie worden geconsumeerd, maar waarvan de uitstoot plaatsvond buiten dit grondgebied. De som van deze directe en indirecte uitstoot maakt een meer nauwkeurige evaluatie mogelijk van de reële impact ervan op een bepaald grondgebied. De methodologie om de indirecte emissies te berekenen, wordt momenteel uitgewerkt en zou klaar moeten zijn in de loop van 2023.

De directe uitstoot in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is reeds gekend. Vermits elk type broeikasgas een eigen opwarmingsvermogen heeft, kan een vergelijking worden gemaakt tussen de verschillende broeikasgassen en hun bronnen, en kunnen de emissies worden omgezet in een gemeenschappelijke eenheid, meer bepaald het CO_2-equivalent (CO_2eq).

In 2020, werd de uitstoot in het BHG voornamelijk veroorzaakt door de verbrandingsinstallaties in residentiële en tertiaire gebouwen (handelszaken en diensten) en het vervoer over de weg, die beiden respectievelijk 55% en 25% vertegenwoordigen. Elektriciteitsproductie en gefluoreerde gassen waren elk op zich verantwoordelijk voor 8% van de emissies in het BHG. De industriële activiteiten leveren met slechts 2% een geringe bijdrage aan de directe uitstoot. De 'overige bronnen' veroorzaken meer dan 1% van de emissies in het BHG in 2020.



Figuur 23: Uitstoot van broeikasgassen in het BHG per sector in 2020
(Bron: gegevens 2020 van de directie uitstoot van BKG in het BHG, Stand van zaken van het milieu in het BHG)

De uitstoot van BKG vertonen sinds 2004 een algemene neerwaartse trend. In 2020, nam de uitstoot van BKG met 28% af ten opzichte van 2005; De uitstoot is de afgelopen jaren gestagneerd, meer bepaald als gevolg van de bevolkingstoename.

3.3.5.C. HITTE-EILANDEN

's Nachts is het in de stad over het algemeen warmer dan in de aangrenzende plattelandsgebieden. Dit fenomeen staat bekend als het stedelijk hitte-eilandeffect. Dit effect verklaart zich door het feit dat de vergroende en doorlaatbare gronden in de stad werden vervangen door gebouwen en ondoorlaatbare en reflecterende verhardingen die meer warmte absorberen en afgeven.

Het hitte-eilandeffect doet zich voor in het gehele gemeentelijk grondgebied, maar vooral in het stadscentrum, dat volledig verhard is en een concentratie van menselijke activiteiten omvat.

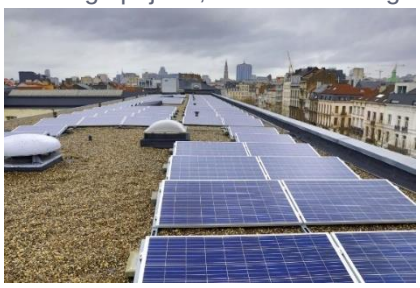
Dit aspect heeft gevolgen voor het milieu en de menselijke gezondheid. Het leidt meer bepaald tot hogere ziekte- en sterftecijfers bij de meest kwetsbare personen omdat warmte het lichaam uitput; een hoger energieverbruik in de zomer door aircogebruik, en de hiermee gepaard gaande milieu- en geluidshinder.

Dit fenomeen kan worden getemperd door de aanleg van koelte-eilanden, wat neerkomt op meer planten en wateroppervlakken in de gemeente om te kunnen profiteren van hun verkoelend effect. Binnen de context van nieuwbouw, kan voorkeur worden gegeven aan reflecterende materialen in een lichte kleur alsook aan inrichtingen die de gevels beschaduwen.

3.3.6. ENERGIE

Het grootste energieverbruik in de Stad heeft betrekking op de verwarmingsbehoefte van de residentiële en tertiaire gebouwen, gevolgd door vervoer en industrie. De belangrijkste energiedragers zijn aardgas, brandstoffen en andere olieproducten en elektriciteit. De Stad produceert hernieuwbare energie via zonnepanelen en warmtekrachtinstallaties (gebouwen van de gemeente en openbare ruimten), die in 2021 goed waren voor een gemiddelde jaarlijkse productie van respectievelijk 2,46 GWh en 4,60 GWh.

Er werd in het Brussels Gewest een afname van het totale energieverbruik vastgesteld. In 2020 lag het verbruik 14% lager dan in 1990. Dit is het resultaat van een aantal achtergrondtrends zoals de evolutie van het gebouwenbestand dat beter geïsoleerd is, de stijging van de energieprijzen, de betere energie-efficiëntie van de gebruikte elektrische installaties, de (gedwongen of vrijwillige) gedragswijziging van de gebruikers op het vlak van verminderd energieverbruik, en de evoluties binnen de industriële activiteiten.



Figuur 24: Fotovoltaïsche zonnepanelen op de daken van het Zuidpaleis (Bron: plus.Lesoir.be)

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

We brengen hier nog even in herinnering dat de Noordwijk deel uitmaakt van het RESPONSE-project dat we reeds hebben voorgesteld in punt 2.6.3.a.3 en dat de wijk wil omvormen tot een energiepositieve wijk, wat wil zeggen dat ze meer energie produceert dan ze verbruikt.

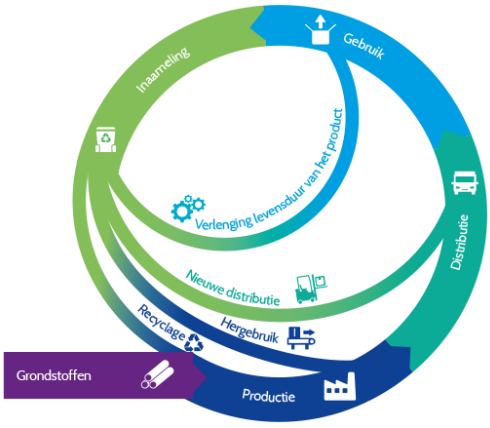
3.3.7. AFVALBEHEER

De maatschappij zat lange tijd vast in een logica van onbeperkte consumptie, exploitatie, en gebruik van middelen. Het schaarser worden van grondstoffen en de stijgende grondstofprijzen hebben ondertussen een reflectie op gang gebracht over afvalbeheer en -verwerking.[8] Zo vond in 1992 voor het eerst gescheiden afvalophaling plaats in Brussel.

Er kwamen meerdere opeenvolgende gewestelijke Afvalplannen. Het huidige plan is het vijfde op rij. Dit 'Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan' (HABP) 2018-2023 wil Brussel op het pad zetten van circulaire

[8]Geraadpleegde bron: « Les déchets, sur la voie de l'économie circulaire » - Diane d'Arras - Annales des Mines - Réalités industrielles 2008/4 (November 2008)

economie. Circulaire economie kan worden omschreven als '*een economisch uitwisselings- en productiesysteem dat, in alle stadia van de levenscyclus van de producten (goederen en diensten), ernaar streeft om de hulpbronnen efficiënter te gebruiken, om de impact op het milieu te verminderen en daarbij ook het individueel welzijn verder te ontwikkelen*'. Ze staat lijnrecht tegenover lineaire economie gericht op ontginnen, fabriceren, consumeren en wegwerpen. Het komt er dus op neer om de ontginning van materialen uit de bodem en de afvalproductie te verminderen en tegelijkertijd zo min mogelijk energie te gebruiken door de levenscyclus van producten uit te breiden, waarbij bestaande materialen en producten zo lang mogelijk worden gedeeld, verhuurd, hergebruikt, hersteld, opgeknapt en uiteindelijk gerecycleerd.



Figuur 25: Principe van circulaire economie (Bron: Het Irisphère ontwikkelingsplan van citydev.brussels)

De uitdagingen op dit vlak zijn talrijk en uiteenlopend. Daarom heeft het Brussels Gewest het 'Gewestelijk programma voor circulaire economie' (GPCE) gelanceerd, dat de overgang naar circulaire economie moet vergemakkelijken via een aantal transsectorale maatregelen. De sector van grondstoffen- en afvalbeheer is een van de kernsectoren op het vlak van circulaire economie waar nog aanzienlijke verbeteringen mogelijk zijn via de veralgemening van preventie, uitbreiding tot nieuwe ophaal-, selectie- en verwerkingsstromen zoals bioafval, bepaalde soorten groot afval, ... en de optimalisatie van de bestaande afvalketens voor PMD, papier en karton, glas, metalen, enz.

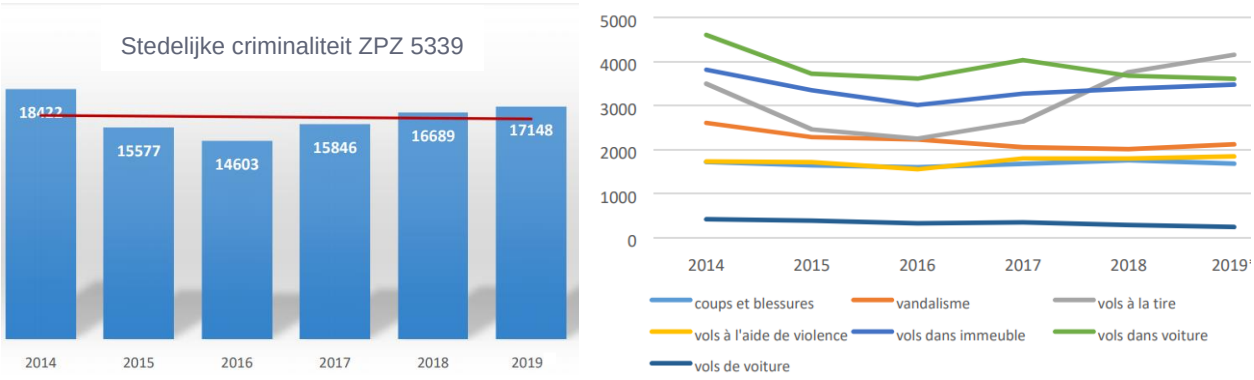
Binnen het grondgebied van de Stad, vormt de Kanaalzone dankzij de aanwezigheid van de waterweg een gebied met een groot potentieel voor de uitvoering van projecten die zich inpassen in een meer duurzame en circulaire vorm van economie.

Circulaire economie is ook een kwestie van vermindering en herwaardering van huishoudelijk afval. In deze optiek, telt de Stad Brussel tal van wijkcompostplaatsen. Om het compostaanbod te versterken, heeft de gemeente in 2022 het 'wijkcompost'-project opgezet. Tegen 2023 moeten er zeven wijkcomposten ter beschikking zijn van de Brusselaars die aan het project willen deelnemen. Een eerste gemeentecompost werd eind maart 2023 in Laken ingehuldigd.

3.3.8. MENS

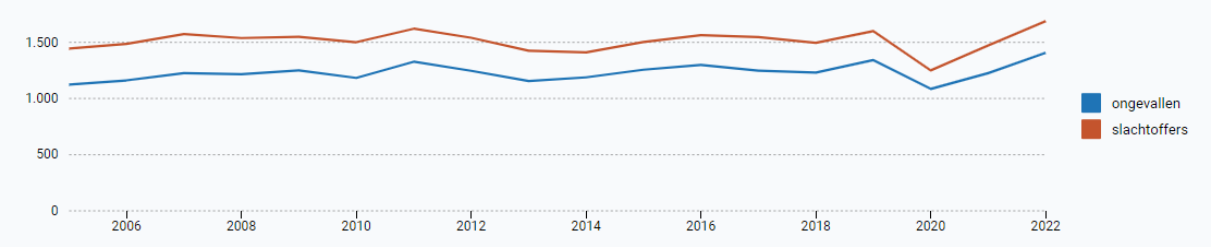
3.3.8.A. SUBJECTIEVE EN OBJECTIEVE VEILIGHEIDSBELEVING

De subjectieve veiligheidsbeleving stelt problemen. Het gebrek aan veiligheid wordt door de inwoners van de Stad Brussel, en dan vooral door de vrouwen, vaak aangehaald. Wat de objectieve veiligheidsbeleving betreft, meldt het Zonaal Veiligheidsplan 2020-2025 van de politiezone Brussel Hoofdstad-Elsene een lichte, opwaartse tendens op het vlak van stedelijke criminaliteit, en dit sinds 2016. Het zijn de gauwdiefstallen die verantwoordelijk zijn voor deze toename. Deze categorie aan stafbare feiten nam tussen 2017 en 2018 toe met 42%, terwijl de zes andere steeds terugkerende feiten met 13% zijn afgenomen ten opzichte van 2014 en met 2% ten opzichte van 2017 (Figuur 26).



Figuur 26: Aantal de misdrijven van stedelijke criminaliteit in het politiezone Brussel-Hoofdstad- Elsene (Bron: Zonaal Veiligheidsplan 2020-2025)

Wat de verkeersveiligheid op het grondgebied van de Stad betreft, is het aantal ongevallen en slachtoffers fors gedaald tijdens de coronacrisis. Maar in de periode 2020-2022 is het aantal verkeersslachtoffers met 35% toegenomen, met een piek van 1.689 in 2022. 69 van die verkeersslachtoffers vallen onder de categorie 'zwaargewonden'; 8 personen overleden op de plaats van het ongeval of binnen de 30 dagen. Het overgrote deel van deze slachtoffers zijn fietsers (bijna 40%) en autobestuurders (bijna 25%)[9]. Het groter wordend wagenpark en de toename van het aantal verplaatsingen met de fiets en step zorgen ervoor zijn dat het aantal verkeersongevallen hoog blijft



Figuur 27: Aantal verkeersongevallen op het grondgebied van de Stad Brussel
(Bron: https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14)

De bevraging die de Federale politie in de gemeente heeft uitgevoerd in het kader van de Veiligheidsmonitor brengt belangrijkste bekommernissen van de burgers aan het licht. Het gaat hier voornamelijk om sluikstorten en zwerfvuil dat rondslingert op straat, agressief verkeersgedrag, hinderlijk parkeren, geluidshinder door verkeer, vandalisme en graffitis, diestallen en vandalisme aan voertuigen, overlast veroorzaakt door alcohol- en drugsgebruik, stelen van fietsen en inbraken.

3.3.9. SAMENVATTING EN BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN

Milieu is een van de hoofdpijlers van duurzame ontwikkeling. De belangrijkste uitdaging bestaat erin om de stad verder te laten ontwikkelen zonder al te grote impact op het milieu zodat de ecosystemen en de natuurlijke hulpbronnen kunnen worden in stand gehouden en de belangrijkheid ervan op lange termijn kan worden versterkt binnen het grondgebied, en het hoofd te kunnen bieden aan de klimaatuitdagingen.

Op niveau van de Stad Brussel houdt dit in dat er maatregelen moeten worden opgezet die de factoren aanpakken die een negatieve impact hebben op de geluidsomgeving, de luchtkwaliteit of de veiligheid, die een hitte-eilanden veroorzaken, de biodiversiteit verminderen en de uitstoot van broeikasgassen verhogen. Deze maatregelen moeten het onder meer mogelijk maken om de groene ruimten en water opnieuw een centrale plaats te geven en de Stad Brussel mee op te nemen in een dynamiek van circulaire economie. De maatregelen moeten de bevolking en het grondgebied ook weerbaarder maken door middel van aanpassingen zodat ze beter bestand zijn tegen de gevolgen van de klimaatverandering.

[9] https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14

3.4. Mobiliteit

3.4.1. ACTIEVE VERVOERSWIJZEN

3.4.1.A. VOETGANGERS EN PBM

Stappen is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgegroeid tot een belangrijke manier van verplaatsen. Binnen het geheel van vervoerwijzen van de Brusselaars, vertegenwoordigt deze verplaatsingswijze immers een modaal aandeel van 35,9%, zoals blijkt uit een bevraging voor de periode oktober 2021-oktober 2022[10]. De keuze om te gaan stappen hangt nauw samen met de inrichtingen voor voetgangers, alsook met de aanwezigheid van voorzieningen in de buurt, zodat deze te voet bereikbaar zijn.

Wat de inrichtingen voor voetgangers betreft, beschikken zo goed als alle straten in het grondgebied van de Stad Brussel over voetpaden Dit aanbod wordt nog verder uitgebreid en verbeterd, onder meer door projecten gericht op een meer autoluwe openbare ruimte. Vooral in het stadscentrum zijn er zeer veel inrichtingen voor voetgangers. Hier werden de wegen autovrij waardoor het nu een van de meest uitgestrekte verkeersvrije zones van Europa is.

Om stappen voor de hand liggend te maken, is niet enkel de kwaliteit van de inrichtingen belangrijk, maar ook de afstanden tussen het punt van oorsprong en het punt van bestemming. Wat dat betreft, scoort de Stad over het algemeen goed, want 46% van haar grondgebied bevindt zich op minder dan 15 minuten stappen van de meeste buurtvoorzieningen. Sommige sectoren, zoals Haren, Neder-Over-Heembeek of de Noordwijk, beschikken echter over onvoldoende voorzieningen voor voetgangers.

Ook het algemene netwerk vertoont hiaten. Zo is er lokaal een gebrek aan continuïteit tussen bepaalde inrichtingen voor voetgangers, met onderbrekingen die het gevolg zijn van obstakels zoals grote, niet-doorwaadbare huizenblokken, gevaarlijke kruispunten en verkeersassen, of infrastructuur die niet kan worden overgestoken. Er worden momenteel een aantal projecten uitgevoerd, zoals dat van de Picardbrug, om de doorlaatbaarheid van de verbindingswegen voor voetgangers te verbeteren, maar er blijven onderbrekingen bestaan voor bepaalde voetgangerstrajecten die moeilijk in kaart te brengen zijn. De wijken Haren en Neder-Over-Heembeek vertonen een groot tekort aan specifieke inrichtingen voor voetgangers, alsook een gebrek aan directe en beveiligde verbindingen binnen en tussen de wijken.

Daarnaast is ook een aanzienlijk deel van de ruimten bestemd voor deze voetgangers slecht toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit (PBM).

Er werden reeds een aantal actieplannen goedgekeurd op niveau van het grondgebied van de Stad. U leest meer hierover in punt 6 - Aansluiting en samenhang van het actieplan op/met andere plannen en programma's. Een van die plannen is het GPDO dat de versterking nastreeft van het modale aandeel 'stappen' voor korte verplaatsingen tussen de 2,5 tot 3 km, alsook het 'Good Move'-plan dat voor iedere vervoerswijze een categorisatie van het wegennet bepaalt, en dus ook van de mogelijke ingrepen. Het 'Good Move'-plan heeft ook de ambitie om magistrale voetgangerswegen aan te leggen die via aangename en comfortabele trajecten het centrum van de Vijfhoek verbindt met de grote economische, toeristische, recreatieve of culturele polen van het stadscentrum.



Figuur 28: Magistrale voetgangerswegen opgenomen in het 'Good Move'-plan (Bron: Good Move'-plan)

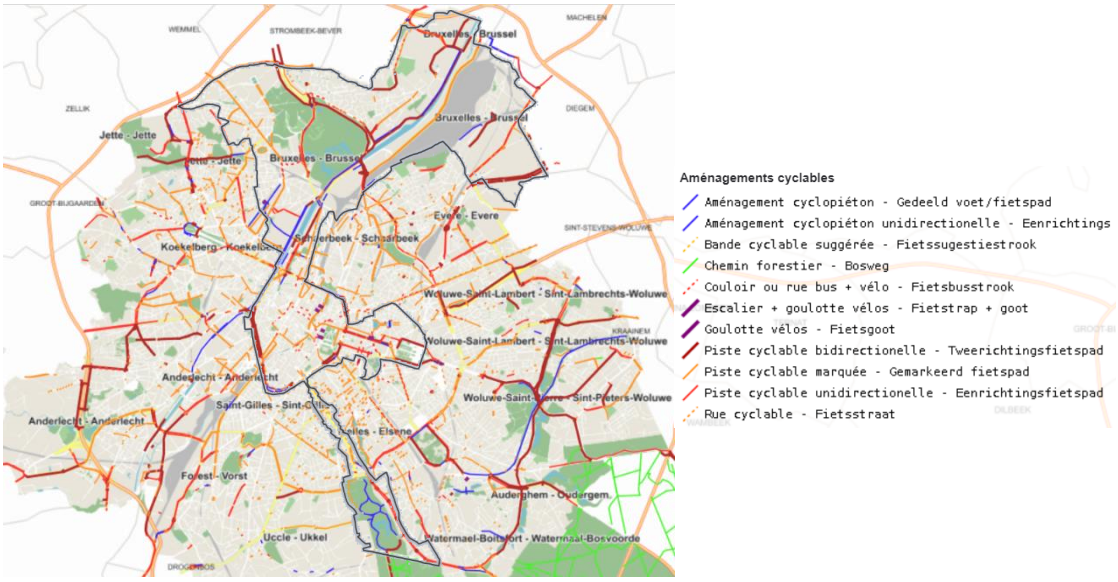
[10]Bevraging over het verplaatsingsgedrag in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2023) (data.mobility.brussels)

De ambities van deze actieplannen zijn opgenomen in de mobiliteitsuitdagingen van het GemPDO-ontwerpproject. De belangrijkste interventies zijn:

- De structurering van het wegennet om de verkeersassen voor voetgangers en de ruimten waar stappen voorrang krijgt, aan te duiden;
- De herwaardering van de wegen en paden voor voetgangers;
- De toepassing van het STOP-principe dat voorrang verleent aan de actieve vervoerswijzen;
- De aanleg van 8 magistrale wegen die grote polen van de Stad met elkaar verbinden;
- De burgers betrekken bij de ontwikkeling van deze inrichtingen voor voetgangers, door het opzetten van programma's zoals *Fix My Street* waarmee de buurtbewoners de Stad kunnen wijzen op mankementen in het voetgangersnetwerk, alsook op verbeteringen of herstellingen die moeten worden uitgevoerd; of door de organisatie van participatieve workshops of *living labs*, die de communicatie vergemakkelijken tussen overheid, inwoners en lokale verenigingen.

3.4.1.B. FIETSERS

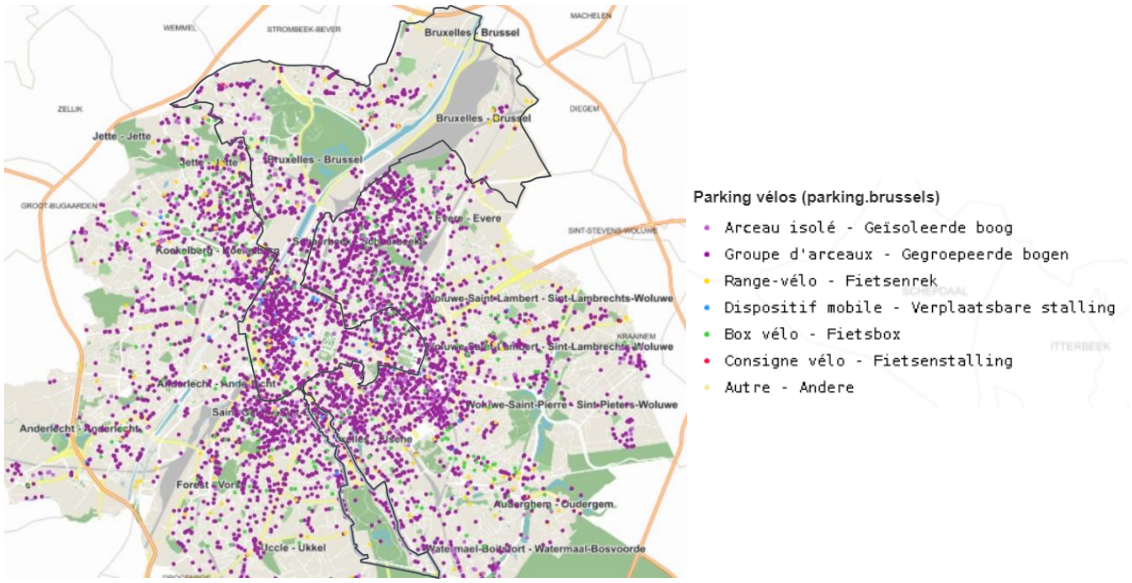
Tussen 2010 en 2020, is het fietsgebruik verdrievoudigd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest[11]. Het modale aandeel vertegenwoordigt nu 8,6% binnen alle verplaatsingen die de inwoners van het Gewest uitvoeren, zoals blijkt uit een bevraging voor de periode oktober 2021-oktober 2022[10]. Om deze evolutie te ondersteunen, heeft de Stad de afgelopen jaren heel wat specifieke fietsinfrastructuur aangelegd, waaronder fietspaden, fietsbusstroken, fietsstraten en beperkte eenrichtingsstraten (BEV). Een van de gevolgen van de voorbije coronacrisis is de aanleg van het hele reeks ambitieuze fietsinrichtingen, die tot dan toe moeilijk op te zetten waren, zoals een gereserveerde rijstrook in de Wetstraat om hier een afgescheiden tweerichtingsfietspad te voorzien. Deze inrichtingen, gebaseerd op het GMP, worden momenteel uitgetest en moeten nog worden geëvalueerd. Ze zijn dus nog niet definitief en kunnen nog wijzigingen ondergaan.



Figuur 29: Fietsinrichtingen in de Stad Brussel (Bron: MobiGIS)

Om een eenvoudig en beveiligd aanbod aan fietsparkeerplaatsen te bieden - en dan vooral voor de inwoners die hun fiets 's nachts niet binnen kunnen zetten - zet de Stad een aantal acties verder, zoals de vervanging van de minst efficiënte parkeerplaatsen en de installatie van beveiligde fietsbevestigingssystemen.

[11] https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/contexte-bruxellois/mobilite-et-transports-en-region



Figuur 30: Fietsstallingen in de Stad Brussel (Bron: MobiGIS)

Ondanks deze positieve evolutie, meten we echter vaststellen dat slechts 50% van de fietsroutes die het Good Move-plan heeft geïdentificeerd, ook effectief waren gerealiseerd in 2018. Bovendien voldoet maar een klein aandeel van deze inrichtingen aan de kwaliteitscriteria die in ditzelfde plan zijn bepaald, meer bepaald veilig/samenhangend/snel/comfortabel/aangenaam. Wat het stallen van fietsen betreft, telt de Stad heel wat fietsparkeerzones, maar de meeste ervan bevinden zich in het stadcentrum. Andere wijken beschikken momenteel over onvoldoende fietsparkeermogelijkheden. Dat is vooral zo in het noordelijk deel van de Stad, waar trouwens ook onvoldoende inrichtingen zijn specifiek voor verplaatsingen met de fiets.

Daarnaast stellen zich nog een aantal problemen voor deze vervoerswijze, die fietsen minder aantrekkelijk maken. Fietsdiefstal is en blijft een belangrijk probleem dat geldt voor het gehele grondgebied. In de veiligheidszone Brussel-Elsene werden in 2019 meer dan 1.465 diefstallen geregistreerd[12]. Deze onzekerheid vormt een van de voornaamste struikelblokken om gebruik te maken van de fiets in de stad. In de centrumwijken van de Stad komen ook vaak conflictsituaties voor tussen de actieve vervoerswijzen, en dan vooral in de autovrije en gedeelde zones, waar het samengaan van de verschillende vervoerswijzen soms moeilijk verloopt door de aanzienlijke verkeersstromen en de verschillende verkeerssnelheden die de vervoerswijzen aanhouden.

Om de inspanningen die nog moeten worden geleverd op het vlak van de fietstoegankelijkheid verder te zetten en te richten, heeft de Stad in 2019 het Gemeentelijk Fietsactieplan goedgekeurd, alsook in 2022 het nieuwe circulatieplan, meer bepaald de autoluwe maas ‘Vijfhoek’ bepaald in het GMP ‘Good Move’. Dit voorziet afgezwakt autoverkeer om de actieve vervoerswijzen, waaronder de fietsers, veiliger en gemakkelijker te laten oversteken. Het plan ondersteunt projecten zoals het FietsGEN, de aanleg van de gewestelijke fietsroutes GFR, het fietsgebruik promoten bij de inwoners, en de opmaak van een inventaris met de lokalen die kunnen worden gebruikt voor een versterking van fietsparkeeraanbod. De Stad wil tegelijkertijd de burger mee betrekken bij deze ontwikkelingen, onder door het regelmatig organiseren van 'actieve vervoerswijzen' commissies waarin de burgers en van de verenigingen hun mening kunnen geven over de ontwikkelingsprojecten op het vlak van fietsmobiliteit.

3.4.1.C. NIEUWE VERVOERSMIDDELEN

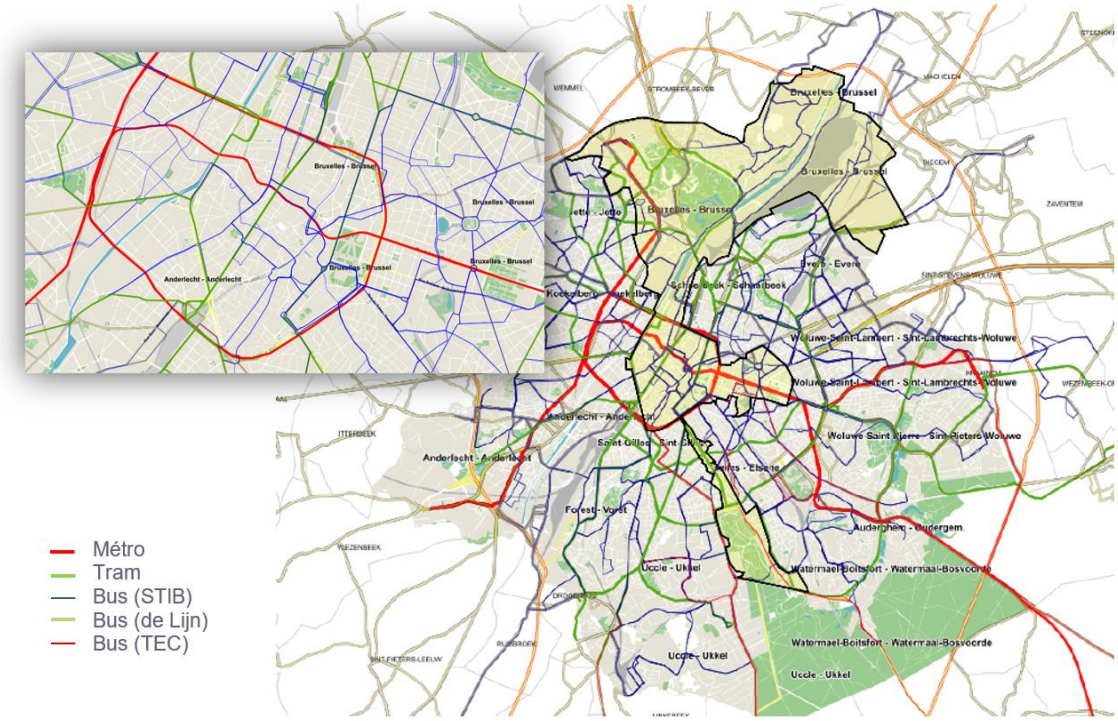
De laatste jaren zijn meerdere nieuwe alternatieve vervoersmiddelen opgedoken in het Brusselse straatbeeld, zoals eenwielers, hoverboards, segways, elektrische steps en cargofietsen. Deze nieuwe vervoerswijzen rijden voornamelijk op de ruimten die bestemd zijn voor de overige actieve vervoerswijzen, dus voetgangers, PBM en fietsers. Maar voor een aantal van die nieuwe vervoersmiddelen geldt momenteel geen duidelijke wetgeving die verkeersregels en goed gebruik ervan bepaalt. Met als eventueel gevolg een toename van de conflictsituaties.

[12]Zonaal Veiligheidsplan Brussel-Hoofdstad Elsen 2020-2025

3.4.2. OPENBAAR VERVOER

3.4.2.A. METRO, TRAM, BUS

Deze drie types van openbaar vervoer maken 22,2% uit van alle verplaatsingen die door de inwoners van het Gewest werden uitgevoerd, zoals blijkt uit een bevraging voor de periode oktober 2021-oktober 2022[10]. Deze diensten worden aangeboden door de drie operatoren van openbaar vervoer MIVB, De Lijn en de TEC. Deze twee laatste vervoermaatschappijen maken de verbinding met het aangrenzende Vlaams en Waals Gewest. Deze dienstverlening gebeurt binnen een fijnmazig openbaarvervoernet in het BHG en in elk van de 19 Brusselse gemeenten. Het netwerk neemt de contouren aan van de Vijfhoek en is opgebouwd rond 6 metro- en premetrolijnen die samenkomen in of lopen rond het centrum van het BHG. Daarnaast is er ook een tramnetwerk dat de drukste routes bedient, zowel radiaal als reticulair, en dat op zijn beurt wordt ondersteund of doorgetrokken door het busnetwerk. De bussen van de TEC en de Lijn doen enkele vertrekpunten aan in het BHG zoals het Noordstation voor de Lijn, en dit binnen een logica van interregionale verbindingen.



Figuur 31 : Openbaarvervoerlijnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Bron: MobiGIS)

Algemeen genomen, voldoen de netwerken aan de behoefte en bedienen ze alle wijken. Maar het aanbod is vraaggestuurd, en hangt dus onder meer af van het aantal inwoners, de belangrijkheid van de activiteitenpolen, enzovoort. Hierdoor is het aanbod dus niet overal op het grondgebied gelijk. Zo maken Haren en Neder-Over-Heembeek momenteel deel uit van de minst goed bediende zones van de Stad én het van het BHG. Een studie die de MIVB heeft uitgevoerd voor het gehele Gewest, heeft nog een aantal andere tekortkomingen aangetoond, zoals het tekort aan openbaar vervoer, het onveiligheidsgevoel van de reizigers die 's nachts gebruikmaken van het OV, en het gebrek aan netheid van de voertuigen en de inrichtingen, en de moeilijke toegang voor fietsers.

Deze problemen zijn echter duidelijk in kaart gebracht en meerdere actieplannen stellen interventies voor. In dit opzicht, wil het GMP het modaal aandeel ‘openbaar vervoer’ tegen 2030 doen toenemen met 11%. Het plan doet dit door het aanbod uit te breiden; de specialisatie van het wegennet te versterken, onder meer door zones te reserveren voor een bepaalde vervoerswijze, zodat de het openbaar vervoer een hoger commerciële snelheid kan halen; alsook door meer voorrang te verlenen aan het OV zodat ze een hoger commerciële snelheid kunnen halen en dus relevanter worden in vergelijking met een verplaatsing met de auto. De MIVB voorziet ook de aanleg van een nieuwe tramlijn die ook Neder-Over-Heembeek bedient. De Stad wenst ook metrolijn 3 door te trekken tot in Haren.

De Stad Brussel wijst ook op het belang om het denkproces over de invoering van nieuwe structurerende vervoerslijnen zoals tramlijnen, zo algemeen en ruim mogelijk te voeren. Dit is mogelijk in de gedecentraliseerde sectoren, zoals is voorgesteld met betrekking tot de verlenging van de tramlijnen 7 en 9 op het Heizelplateau, maar is moeilijker uitvoerbaar voor het centrum door de beperktere ruimte

en de hevigere druk die wordt uitgeoefend op de verderzetting van de activiteiten tijdens de verschillende werffases. De nieuwe tramlijn die over het Kanaal loopt en onder meer de Thurn&Taxis site ontsluit, en die oorspronkelijk was voorzien voor 2023-2024, maar pas in 2029 klaar zou zijn, biedt een mogelijkheid om dergelijke ingrepen uit te voeren in een sector op een boogscheut van het centrum.

3.4.2.B. SPOORWEGVERVOER

De Stad Brussel telt negen treinstations op haar grondgebied waarvan Brussel-Schuman en het Centraal station de belangrijkste zijn; het Noord- en het Zuidstation grenzen aan het grondgebied van de gemeente. Er zijn maar weinig steden die prat kunnen gaan op een dergelijk fijnmazige bediening. De steeds toenemende vraag (alsook het uitgebreider aanbod, maar in mindere mate) zet de reeds oververzadigde Noord-Zuidverbinding, echter onder grote druk, wat vooral gevolgen heeft voor de stiptheid van de treinen. Bovendien is ook het aanbod buiten het spoor geëvolueerd en heeft dit de bediening door het spoor deels overgenomen. Sommige treinstations worden momenteel onderbenut en zijn soms onveilig door een gebrek aan sociale controle. Er bestaan nochtans mogelijkheden tot complementariteit tussen het MIVB- en het NMBS-netwerk, maar deze blijven vaak onderbenut, omdat ze niet gekend zijn en weinig in het licht worden gesteld.

3.4.2.C. BINNENVAARTVERKEER

Deze vervoerswijze levert momenteel maar een marginale bijdrage binnen het vervoer in de Stad omdat ze beperkt is tot het Kanaal dat de enige bevaarbare waterweg is van de Stad. Toch beschikt deze vervoerswijze over een waterweg van 14 km die de mogelijkheid biedt om het centrum en de haven van Brussel te verbinden met Vilvoorde. Hier is een bedrijf gevestigd dat ernaar streeft om binnenschepen te doen uitgroeien tot een volwaardige vervoerswijze binnen de verplaatsingslogica.

3.4.3. GEDEELDE MOBILITEIT

Net zoals het BHG, maakt ook de Stad Brussel de ontwikkeling door van 'gedeelde mobiliteit' waarbij auto's, fietsen of step via een deelsysteem ter beschikking staan in de openbare ruimte. Dit type mobiliteit biedt nieuwe, alternatieve vervoerswijzen aan de gebruikers van privé- of openbaar vervoer, en spaart ook ruimte uit omdat de voertuigenvloot door meerdere gebruikers wordt gebruikt en niet enkel door een persoon. Maar deze nieuwe systemen vertonen ook nadelen, die we hieronder oplijsten:

- De fietsen en steps aangeboden via een *free floating*-systeem worden vaak achteloos op het voetpad achtergelaten en hinderen zo de verplaatsingen van voetgangers en PBM. Om komaf te maken met deze overlast, heeft het Gewest onlangs 'dropzones' aangelegd, specifiek bestemd voor deze vervoerswijzen;
- De fietsen en steps zien zwaar af en moeten dan ook geregeld worden vervangen, wat dan weer leidt tot problemen op het vlak van afvalrecyclage;
- Deze vloten worden beheerd door privébedrijven, en dus worden ze enkel ter beschikking gesteld in zones die opbrengen, waardoor sectoren zoals Laken, Haren of Neder-Over-Heembeek buiten de boot vallen.

Taxi's maken ook deel uit van gedeelde mobiliteit. Het aanbod op dit vlak is aanzienlijk. Brussel is niet enkel de Belgische maar ook de Europese hoofdstad van België, en telt heel wat evenementencentra (Heizel, centrum), vervoerscentra (stations), dienstencentra (Noord-Oostwijk), ... Dit taxiaanbod wordt nog aangevuld door Uber, waarvan veel gebruik wordt gemaakt, en zelfs door het MIVB-netwerk dat ook de Collecto-taxidienst omvat waardoor de vervoersmaatschappij ook tijdens de nacht vervoer kan bieden, maar dan wel met de auto en niet met de bus/tram/metro.

3.4.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Het autoverkeer en de gevolgen die het meebrengt voor het milieu, vormen een belangrijke uitdaging die de Stad op het vlak van mobiliteit moet aangaan. Momenteel, gebeurt 27% van alle verplaatsingen die de inwoners van het BHG uitvoeren met de auto, zoals blijkt uit de bevraging voor de periode oktober 2021-oktober 2022[10]. Dit percentage stijgt zelfs tot 66% voor verplaatsingen van meer dan 25 km waarvan wordt uitgegaan dat ze tussen de Gewesten plaatsvinden, met het BHG als eindbestemming of vertrekpunt. Het grote succes van de auto leidt tot een aanzienlijke congestie die ook een impact heeft op de levenskwaliteit alsook op de overige verkeerswijzen zoals bepaalde vormen van openbaar vervoer die niet beschikken over een eigen baan.

Het belangrijke aandeel van het autoverkeer is het gevolg van een samenloop van omstandigheden.

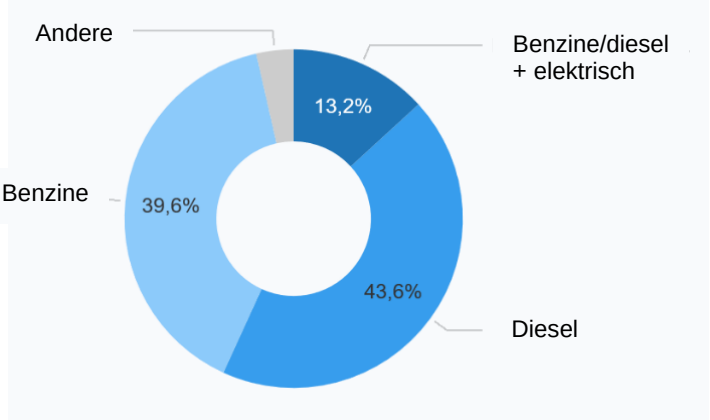
- Het grote aantal pendelaars: 2 werknemers op 3 die in het BHG werken komen van buiten het Gewest;

- Het aanzienlijke aandeel bedrijfswagens dat 32% uitmaakt van het totale wagenpark, wat werknemers aanzet tot wagenbezit en gebruikmaking ervan, eerder dan van een andere vervoerswijze.
- De overvolle voertuigen van het openbaarvervoernetwerk op bepaalde lijnen, en dan vooral van de treinen, en de eerder reeds vermelde problemen inzake stiptheid die bepaalde mensen ontmoedigen om het openbaar vervoer te gebruiken;
- De levenswijze van de inwoners van het BHG die ervoor kiezen om te gaan wonen in een minder dichtbevolkte gebieden, die echter minder goed bediend zijn door het openbaar vervoer, waardoor ze afhankelijker zijn van hun auto;
- Enz.

Minder autoverkeer is een van de belangrijkste gewestelijk doelstellingen en het Good Move-plan streeft ernaar om het aandeel Brusselaars dat de auto gebruikt als hoofdvervoermiddel tegen 2030 terug te schroeven van 32% op 24%. Met het oog hierop, willen de Stad Brussel en het BHG de auto minder plaats toebedelen binnen de openbare ruimten. Momenteel, is nog steeds meer dan 70% van de openbare ruimte bestemd voor autoverkeer en parkeren. Er wordt dus werk gemaakt van een herkwalificatie van de wegen om deze in overeenstemming te brengen met de categorisering van het wegennet en de mazen bepaald in het Good Move-plan. De Stad Brussel telt meerdere projecten die grote verkeersassen moeten openstellen voor andere functies, waaronder de omvorming van de A12 tot een stedelijk boulevard met de aanleg van een park waar nu rijstroken zijn; alsook van het Schuman-rondpunt en het Sainctcletteplein. Deze afname van het modale aandeel van de auto moet leiden tot een positieve ontwikkelingen op meerdere vlakken, zoals een aangenamere leefomgeving, een versterking van de overige vervoerswijzen, en minder verontreiniging die gepaard gaat met autoverkeer. Om dit laatste punt waar te maken, heeft het Gewest actie ondernomen om het wagenpark milieuvriendelijker te maken, onder meer door de invoering van lage emissiezones.

Een ander aspect waaraan de Stad extra aandacht schenkt, is de beveiliging van de openbare ruimte. Heel wat gebieden vallen onder de zogenaamde 'ongevalgevoelige zones', zoals het de Trooz-kruispunt, de Houba de Strooperlaan, de Lemonnierlaan, de Stalingradlaan en de Clovislaan, het Bockstaelplein en het Poelaertplein, de kleine ring, de Wetstraat en de Haachtsesteenweg. Een aantal belangrijke weginfrastructuren vormen fysieke en weinig doorlaatbare barrières en leiden soms tot een gebrek aan uitwisseling tussen twee wijken, alsook tot een onveiligheidsgevoel bij de actieve weggebruikers.

Op 01/08/2022, telde de Stad Brussel op haar grondgebied bijna 130.470 personenwagens, waarvan het wagenpark als volgt verdeeld is: 44% dieselwagens, 40% benzinewagens en 13% hybride wagens (zie ook onderstaande Figuur)[13]. Binnen de optiek om de het wagenpark te doen evolueren naar een vloot met meer milieuvriendelijke wagens, zet de Stad in op de ontwikkeling van laadstations, in overleg met het Gewest. De Stad beoogt een gemiddelde dichtheid van een laadpaal per km² zodat alle eigenaars van een elektrisch voertuig hiertoe gemakkelijk toegang krijgen.



Figuur 32: Aantal personenwagens al naargelang het brandstoftype op het grondgebied van de Stad Brussel op 1 augustus 2022 (Bron: https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14)

3.4.5. GOEDERENVERKEER

[13] https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14

Het goederenverkeer vormt een essentieel onderdeel van de mobiliteit binnen de Stad. Het is een drager van economische en sociale dynamiek, maar ook een factor met een aanzienlijke ecologische voetafdruk. Om de noodzakelijk distributie van goederen mogelijk te maken en terzelfdertijd de druk te doen afnemen van het goederenvervoer dat 14% uitmaakt van het totale verkeer[14] binnen een systeem dat reeds sterk te lijden heeft onder verkeerscongestie en veel plaats biedt aan het autoverkeer, wil het Gewest een stedelijk distributiecentrum oprichten op de site van Schaarbeek-Vorming. Dit moet de optimalisatie mogelijk maken van de 'last-mile', dus van het laatste stuk weg dat nog moet worden afgelegd binnen de aanvoerketen. De inrichting van een dergelijk centrum moet gepaard gaan met de inrichting van buurtafhaalpunten, die een alternatief vormen voor thuisleveringen, alsook met de oprichting van een stedelijke distributiecentra van waaruit de goederen niet langer met bestelwagens maar met cargofietsen worden verdeeld. De Stad Brussel ondersteunt de inplanting van nieuwe afhaalpunten en moedigt het gebruik aan van cargo-fietsen voor de stedelijke logistiek.

Momenteel gebeurt het goederenvervoer nog voor 90% met vrachtwagens, maar er worden ook ingezet op alternatieven via binnenwaterschepen. De ontwikkeling van de Haven van Brussel gaat in die richting sinds 2013. Zo telt ze twee overslagcentra die nieuwe mogelijkheden bieden voor de aanvoer van goederen. De ontwikkeling van het goederenvervoer via het spoor, vertoont echter meer problemen. De kostprijs ervan en de stiptheid die gekoppeld is aan de ontwikkeling van het personenvervoer, staan deze ontwikkeling in de weg.

Toch heeft dit geleid tot een afname van het aantal vrachtwagens in de stad. Dat kan niet gezegd worden van het aantal bestelwagens, dat in 6 jaar tijd met 13% is toegenomen, wat verband houdt met de boomende e-commerce. De parkeerbehoefte van voertuigen voor goederenvervoer is aanzienlijk, en blijkt ook problematisch. Er is op gewestelijk niveau dan ook geen algemene en samenhangende visie wat dit betreft.

3.4.6. PARKEERGELEGENHEDEN VOOR WAGENS

Parkeren is een belangrijk onderdeel van stadontwikkeling omdat betrekking heeft op het delen van de ruimte. Het aanbod aan parkeerplaatsen op de openbare weg neemt een aanzienlijk deel van de openbare ruimte in beslag, wat ten koste gaat van de overige vervoerswijzen. Zoals weer eerder al hebben gesteld, is het wegennet voor 70% aangelegd in functie van de auto, waardoor er weinig plaats overblijft voor de overige vervoerswijzen. Het Gewest wil dit aanbod dan ook terugschroeven om de openbare ruimte evenwichtiger te kunnen verdelen tussen de verschillende modi en ze de mogelijkheid te geven om zich de ruimte toe te eigenen. Met het oog hierop, streeft het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) naar de afschaffing van bijna 25% van de parkeerplaatsen op de openbare weg, wat neerkomt op ongeveer 60.000 plaatsen. Ter compensatie, wil het ook het parkeeraanbod buiten de openbare weg versterken, zodat de inwoners kunnen blijven gebruikmaken van hun voertuig.

De creatie van dit aanbod buiten de openbare weg houdt echter geen gelijke pas met de verdwijning van plaatsen op de openbare weg, waardoor de parkeerdruk toeneemt. Het grondgebied van de Stad Brussel vertoont een zeer hoge bezettingsgraad door een sterke vraag die uitgaat van werknemers, bezoekers en bewoners, en dan vooral in de centraal gelegen sectoren, en dit ondanks het aanzienlijke parkeeraanbod op de openbare weg en de reglementering in groene zones waar parkeren betalend is behalve voor buurtbewoners. 's Avonds zijn de parkeerplaatsen in dichtbevolkte wijken zoals Laken, de Marollen, Anneessens, volledig verzadigd, terwijl het hier vaak gaat om zones die beschikken over een groter aanbod buiten de openbare weg dan andere, verder afgelegen wijken. Maar parkeergarages zijn vaak duur, en in bepaalde gevallen zijn ze ook gereserveerd voor bepaalde activiteiten - voornamelijk kantoren - zonder mogelijkheid tot het gedeeld gebruik van de plaatsen, wat het gebruik ervan door de buurtbewoners sterk beperkt.

De grote aanwezigheid van vrachtwagens en toeristencars, zorgt voor nog meer parkeerdruk. Deze voertuigen hebben veel parkeerruimte nodig, alsook plaatsen voor langparkeren, zoals dat het geval is langsheen de Pachecolaan.

Om het hoofd te bieden aan deze problematieken, ondernemen het Gewest en de Stad op meerdere vlakken acties:

- Het gebruik van zogenaamde 'intelligente' tools, die verband houden mat 'Mobility As A Service' (MAAS) zoals toepassingen die de vrachtwagenbestuurders leiden naar vrije parkeerplaatsen, wat algemeen zorgt voor een evenwichtigere spreiding.

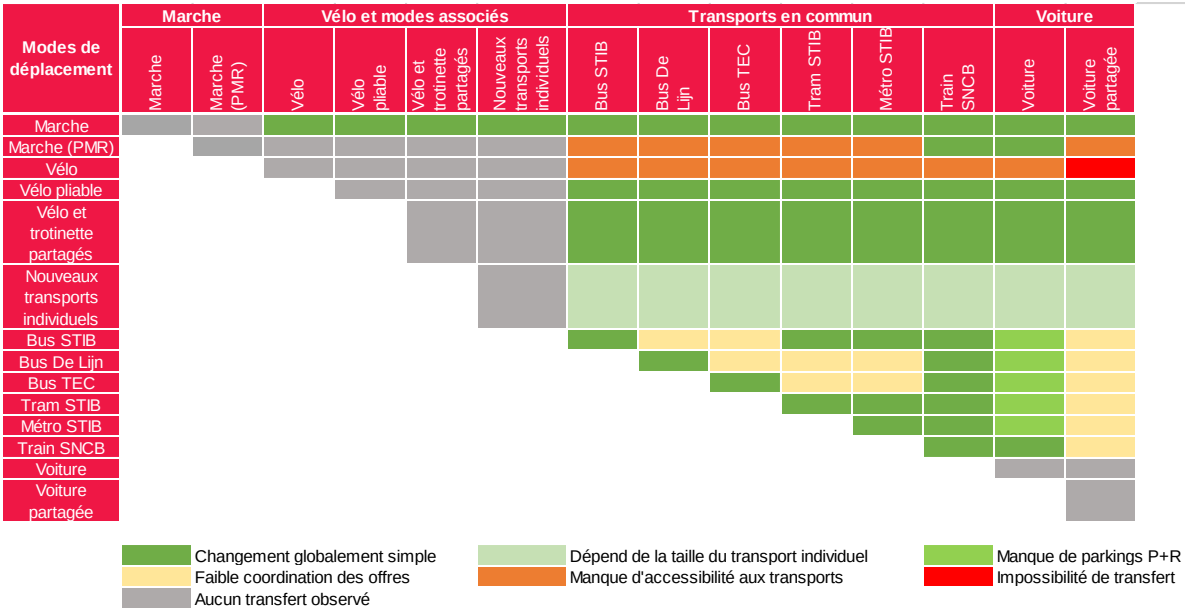
[14] Op basis van de tellingen uitgevoerd door Brussel Mobiliteit in 2012 (https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_marchandises.pdf)

- Het gedeeld gebruik het parkeeraanbod buiten de openbare weg, waarbij heel in het bijzonder bedrijfsparkings worden opengesteld voor de inwoners;
- De aanleg van P+R-parkings die vooral bestemd zijn voor pendelaars, maar ook kunnen worden gedeeld om te kunnen inspelen op de vraag van de inwoners. Het P+R-project 'Esplanade' is voorzien ter hoogte van de A12 in Laken. Deze parking vormt een aanvulling op het reeds bestaande, gewestelijke aanbod. P+R-parkings maken het niet enkel mogelijk om plaats vrij te maken in de stad, maar kunnen ook zorgen voor minder pendelverkeer binnen de gewestgrenzen. De ligging ervan is van essentieel belang. Ze moeten worden aangelegd in de onmiddellijke omgeving van efficiënt openbaar vervoer dat voldoende capaciteit biedt, snel is, enz., maar ook zo veel mogelijk stroomopwaarts het gewestelijk (auto)wegennetwerk, met het risico op de vorming van zones waar zich verkeerscongestie voordoet;
- Wat grote voertuigen betreft, moet de evolutietendens in de richting gaan van minder goederenvervoer en de aanleg van specifieke parkeerzones buiten de openbare weg.

3.4.7. MULTIMODALITEIT

Multimodaliteit komt erop neer dat meerdere vervoerswijzen worden gebruikt tijdens eenzelfde verplaatsing. Het valt of staat met de complementariteit tussen de vervoerswijzen en het uitwisselingsgemak op de verbindingspunten. Net zoals dat het geval is voor P+R-parkings, is de inplanting van deze verbindingspunten trouwens van cruciaal belang. Deze zou relevant zijn in de rand van het Gewest om het risico op congestie hier zo veel mogelijk te beperken. Onderstaande tabel toont een samenvatting van de aansluitingsmogelijkheden tussen de vervoerswijzen, en brengt zo de problemen aan het licht die de intermodaliteit fiets/openbaar vervoer momenteel ondervindt.

Tabel 2: Aansluiting tussen de vervoerswijzen in het BHG



Multimodaliteit valt en staat ook met een goede verdeling van de ruimte. Dit aspect is trouwens opgenomen in het Good Move-plan. Dat moet zich vertalen door de bepaling van eigen rijbanen en zones voor de verschillende vervoerswijzen, maar ook door een specialisatie en een categorisering van de verschillende wegen.

De optimalisatie van de multimodaliteit wordt ook bereikt via de aanleg van multimodale polen die snelle verbindingen bieden tussen verschillende vervoerswijzen, net zoals dat het geval in bij P+R-parkings, treinstations, enz. Zo zijn op het grondgebied van de Stad het station Brussel-Schuman en het Centraal Station belangrijke polen.

3.4.8. SAMENVATTING EN BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN

De mobiliteitsdiagnose geeft meerdere grote uitdagingen aan met betrekking tot de ontwikkeling van het grondgebied:

- De eerste uitdaging betreft de **verdeling van de openbare ruimte**. In overeenstemming met het GMP Good Move dat een wegenspecialisatie en het STOP-principe voorstelt, moet het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van de Stad zorgen voor een herverdeling van de openbare ruimte zodat alle vervoerswijzen kunnen beschikken over een eigen ruimte en ononderbroken wegen.
- De tweede uitdaging heeft betrekking op het **wegwerken van de effecten van stadsbreuken en het ontsluiten van bepaalde wijken**. Deze doelstelling omvat beter verspreide OV-inrichtingen en betere dekking van het openbaarvervoernetwerk in de noordelijk gelegen wijken; de herstructurering van de stedelijke autosnelwegen alsook van andere inrichtingen die stedelijke barrières vormen die moeilijk kunnen worden overgestoken.
- De derde uitdaging houdt verband met **multimodaliteit**. Dit impliceert een betere samenwerking tussen de verschillende aanbieders van openbaar vervoer en intermodaliteitshubs, alsook een bredere observatie op het grondgebied bij het ontwerp van de verschillende mobiliteitsinrichtingen zodat hiertussen de nodige continuïteit en samenhang wordt behouden.
- De vierde uitdaging draait rond de invoering van een doeltreffende **beheerstructuur van het goederenvervoer**. Dit type verkeer heeft een grote milieuvoetafdruk, en deze beheerstructuur moet erop toezien dat er minder vrachtwagens en bestelwagens rondrijden op het grondgebied van de Stad.
- De vijfde uitdaging heeft betrekking op **minder en veiliger autogebruik** op het grondgebied. Autogebruik brengt tal van ongunstige effecten teweeg zoals congestie, verminderd leefcomfort, en negatieve impact op de overige vervoerswijzen. Om deze negatieve impact te verminderen, moet de Stad de wegen heraanleggen, het alternatief vervoersaanbod dat reeds in de Stad aanwezig is verder uitbreiden en verbeteren, en de wijken autoluw maken.

3.5. Sociaaleconomisch domein

3.5.1. BEVOLKING

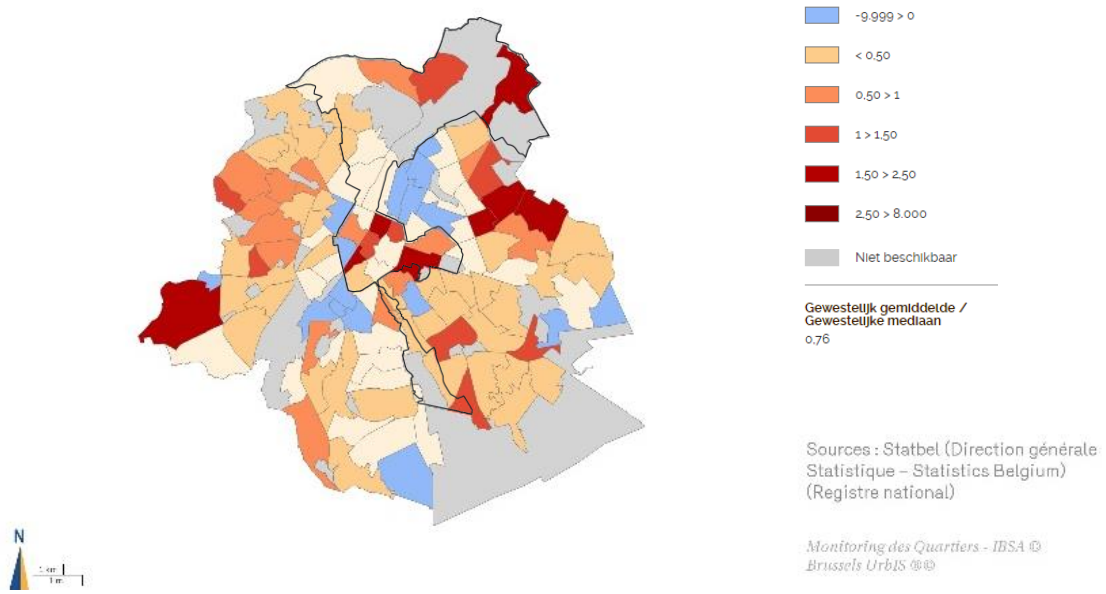
3.5.1.A. DEMOGRAFIE

3.5.1.a.1. Demografische evolutie

De Brusselse bevolking neemt jaar na jaar toe. Op 1 januari 2023, telde Brussel 194.291 inwoners, wat neerkomt op 16% van de totale bevolking in het BHG (Bron: *BISA*). Deze toename is toe te schrijven aan een natuurlijk positief saldo enerzijds en internationale migratie anderzijds.

De afgelopen vijf jaar, gedurende de periode 2017-2022, kende Stad Brussel van alle Brusselse gemeenten de hoogste bevolkingsgroei in absolute aantallen, en ging daarmee Anderlecht en Ukkel vooraf. Procentueel, steeg haar bevolking in een jaar tijd, tussen 2021 en 2022, met 2,9%, waarmee de Stad Brussel de grootste stad is van het BHG, net voor Koekelberg. De bevolkingsbewegingen tussen gemeenten en tussen de gewesten spelen echter in haar nadeel, en vertonen een tendens naar 'peri-urbanisatie' wat erop neerkomt dat mensen verhuizen naar gemeenten die verder verwijderd liggen van het stadscentrum of naar de Brusselse rand. Internationale migratie is de hoofdfactor van demografische groei en zorgt voor de eerder reeds vermelde positieve aantallen en percentages.

Op niveau van de wijken, aangegeven op onderstaande figuur, was de bevolkingsgroei in de periode 2014-2019 vooral uitgesproken in de Vijfhoek, en dan voornamelijk in de Martelarenwijk, de Stalingradwijk, en de Europawijk, terwijl de aangrenzende *Anneessenswijk* een negatieve bevolkingsgroei kende.



Figuur 33: Gemiddelde jaarlijkse bevolkingsgroei per wijk in de periode 2014-2019 (Bron: Wijkmonitoring)

De vluchtelingenstroom die aan het begin van de oorlog in Oekraïne in 2022 vanuit dat land op gang kwam, heeft ook de bevolkingsgroei in het BHG beïnvloed. De vooruitzichten gaan er echter vanuit dat 80% van deze Oekraïense vluchtelingen naar hun land zullen terugkeren. Deze bevolkingsgroei zou op langere termijn dan ook geen invloed hebben op de demografische tendensen.

De demografische vooruitzichten voorzien dus een vertraging van de bevolkingsgroei die volgens de gegevens van de bevolkingsvooruitzichten 2022-2070 van het Federaal Planbureau voor de periode 2020-2040 beperkt zou blijven tot 1,8%

3.5.1.a.2. Verdeling per leeftijdsgroep

In 2022, was 22,5% van de bevolking van de Stad Brussel jonger dan 18 jaar en 11% ouder dan 65 jaar (Bron: *BISA*). 66,5% van de bevolking is op arbeidsleeftijd, wat neerkomt op 125.556 personen, zijn werkende personen. Het aandeel jongeren van minder dan 18 jaar is er sinds 2018 lichtjes op achteruit gegaan - ze maakten toen nog 23,7% van de bevolking uit - maar blijft wel gelijke tred houden met het gewestelijk gemiddelde van 22,4%. De Stad Brussel is dus een vrij jonge gemeente, al blijkt de gemiddelde leeftijd licht te stijgen. Deze tendens werd ingezet in 2015. In 2022 was de gemiddelde leeftijd van de bevolking 36,6 jaar; in 2017 was dat nog 36,2 jaar. Het gewestelijke gemiddelde was in 2022 37,8 jaar.

De meest recente verdeling per leeftijdscategorie en per wijk, dateert van 2021 en toont aan de gemiddelde leeftijd het laagst ligt in de wijken Oud Laken Oost en Oud Laken West, alsook in de Maritiemwijk en de wijk Industrie Noord, waar de gemiddelde leeftijd schommelt tussen 28,42 en 33,45 jaar. In de Zavelwijk, de Vijvers van Elsenewijk en de Boondaalwijk blijkt daarentegen de oudste bevolking te wonen. Hier schommelt de gemiddelde leeftijd tussen 41 en 42 jaar.

3.5.1.a.3. Grootte van de huishoudens

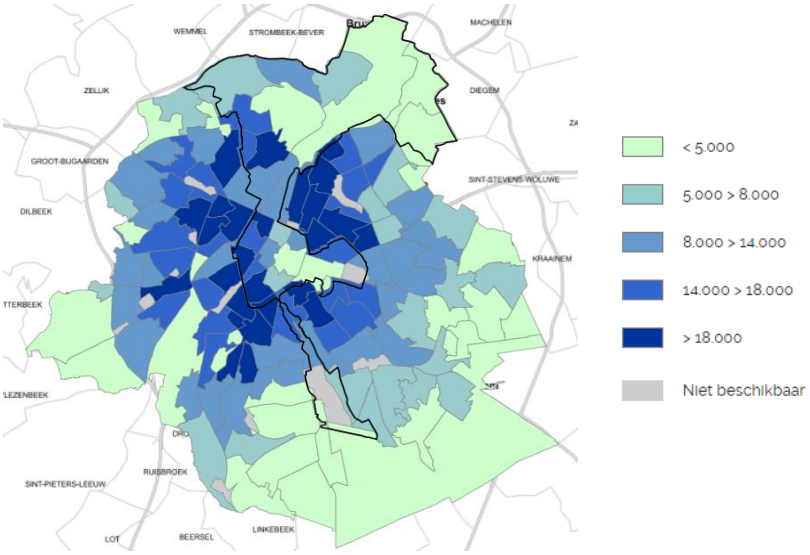
De grootte van de Brusselse gezinnen is de afgelopen jaren nauwelijks geëvolueerd, en blijft hangen op 2,1 personen per gezin in 2022. Dit cijfer ligt iets onder het gewestelijk gemiddelde dat 2,2 personen telt per gezin.

Meer dan de helft van de huishoudens in de Stad Brussel, meer bepaald 52% zijn eenpersoonsgezinnen, wat een sterke huisvestingsbehoefte meebrengt. Gezinnen bestaande uit twee en drie gezinsleden vertegenwoordigen respectievelijk 20% en 10% van alle huishoudens (Bron: *BISA*). 10,1% van de huishoudens zijn trouwens eenoudergezinnen.

3.5.1.B. VERDELING VAN DE INWONERSDICHTHEID

De wijken van de Stad Brussel met de hoogste inwonersdichtheid liggen allemaal in de Vijfhoek. Het gaat hier meer bepaald om de *Anneessenswijk* (23.030 inw./km²), de *Marollen*(19.170 inw./km²) en de Begijnhofwijk–Diksmuidewijk (18.311 inw./km²). *Haren* en de *Europese wijk*, dat een administratiegebied is, behoren dan weer tot de minst dichtstbevolkte wijken van de gemeente, met

respectievelijk 3.247 en 3.378 inw./km²; ook de industriële wijken langsheen het Kanaal, het Koninklijk Domein en de Koningswijk maken hier deel vanuit.



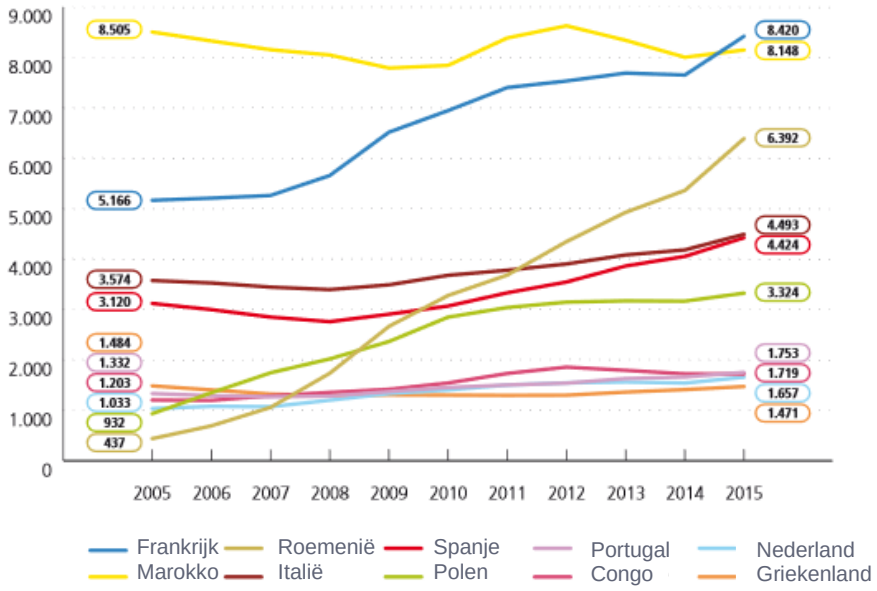
Figuur 34: Bevolkingsdichtheid (inw./km²) in 2021 per wijk (Bron: Wijkmonitoring)

Het gemeentelijk gemiddelde bedraagt om en bij de 5.650 inw./km²; op gewestelijk niveau is dat 7.530 inw./km². Als we de gehele oppervlakte van de Stad Brussel in beschouwing nemen, is ze dus minder dichtbevolkt dan het gewestelijk gemiddelde. De verklaring hiervoor schuilt in de aanwezigheid van uitgestrekte activiteitensectoren langs het Kanaal enerzijds, en aanzienlijke groene ruimten bestaande uit het Koninklijk Domein, het park van Laken en het Ter Kamerenbos anderzijds.

3.5.1.C. NATIONALITEITEN

De sterke internationale immigratie heeft ervoor gezorgd dat in 2022, 38% van de bevolking in de gemeente een niet-Belgische nationaliteit heeft, wat hoger ligt dan het gewestelijk percentage van 36% (Bron: *BISA*). Dit aandeel is licht toegenomen sinds 2017, en komt neer op 36% in de Stad Brussel, tegen 35% voor het BHG.

De Stad Brussel is een van de gemeenten van het BHG dat de meeste buitenlanders aantrekt. In 2022 waren de best vertegenwoordigde groepen buitenlanders, in dalende volgorde, de Fransen, de Roemenen, de Marokkanen, de Italianen, de Spanjaarden en de Polen. Wat de eerste twee nationaliteiten betreft, is het aantal buitenlanders sterk toegenomen in de periode 2005-2015, terwijl het aantal Marokkanen, Italianen en Spanjaarden relatief stabiel is gebleven gedurende deze periode, zoals ook blijkt uit onderstaande figuur.



Figuur 35: Evolutie van het aantal personen van de 10 meest voorkomende buitenlandse nationaliteiten in 2015, Stad Brussel, 2005-2015 (Bron: BISA)

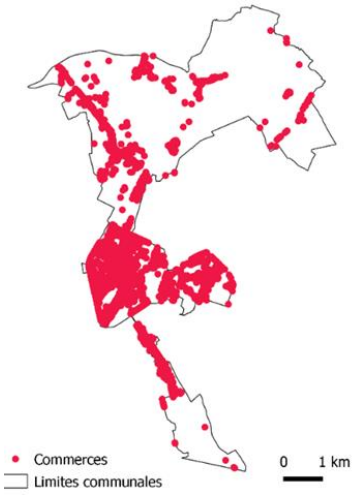
3.5.2. TEWERKSTELLING EN ECONOMIE

3.5.2.A. ECONOMISCHE SECTOREN

3.5.2.a.1. Vertegenwoordigde sectoren

De ondernemingen die gevestigd zijn op het grondgebied van de Stad Brussel zijn voornamelijk actief in de dienstensector en bieden gespecialiseerde, wetenschappelijke, technische en administratieve dienstverlening. De kantoren op het grondgebied van de stad, maken de helft uit van alle kantoren op het gewestelijk grondgebied (Bron: *BISA*). Het grootste deel ervan bevindt zich in de Oostelijke sector van de Vijfhoek, nabij het Noordstation, alsook in de Europese wijk.

Ook ICT-bedrijven, aanbieders van accommodatie en catering, verkoop/reparatie van voertuigen zijn goed vertegenwoordigd. Wat de secundaire sector betreft, zijn vallen vooral de bouwbedrijven op. 20% van de ondernemingen in de Stad zijn gericht op productieactiviteiten. Ze bevinden zich voornamelijk langs het Kanaal en dan vooral in het gebied van de voorhaven, tussen Van Praet en de gewestgrenzen. Er is geen enkel productiebedrijf actief in de Vijfhoek. Het centrale deel van de Kanaalzone volgt deze tendens van verdwijnende productieactiviteiten. De vroegere industriële lokalen worden omgevormd en krijgen een andere bestemming, waaronder huisvesting[15]. Deze waarneming brengt een ander probleem aan de orden, meer bepaald het behoud van productieactiviteiten in de industriegebieden in stedelijke omgeving. Deze activiteiten moeten immers verzoenbaar zijn met huisvesting en andere onthaalfuncties en functies die betrekking hebben op het dagelijks leven van de inwoners.



Figuur 36: Handelsdichtheid van de Stad Brussel in 2019 (Bron: Stad Brussel, Stratec)

Handel is een bron van tewerkstelling in de Stad, en dan vooral in de Vijfhoek en de Louizalaan die op dit vlak een belangrijke rol spelen op gewestelijk niveau. De Vijfhoek groepeerde in 2018 dan ook 18,1% van alle verkooppunten op het grondgebied (bron : *hub.brussels*). Neder-Over-Heembeek en Haren vertonen dan weer een veel lagere handelsdichtheid dan de rest van het grondgebied.

Ook het toerisme is een belangrijke economische activiteit voor de Stad. 46% van het totale hotelaanbod in het Gewest bevindt zich op het gemeentelijk grondgebied. De meeste overnachtingen in Brussel

[15] https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective-brochure_observatoire-04-2018_web.pdf

staan op het sconto van het zakentoerisme. Dit type toerisme moet dus verder worden ontwikkeld als een belangrijke activiteitensector van de Stad.

3.5.2.a.2. Aantal vestigingen en evolutie

Het aantal ondernemingen in de Stad Brussel is de afgelopen jaren toegenomen. De gemeente blijkt aantrekkelijk voor ondernemers. In 2020 waren er 21.140 ondernemingen gevestigd in Brussel; in 2017 waren dat er nog maar 18.778. Dat aantal vertegenwoordigt 18,3% van het gewestelijk totaal, tegen 17,9% in 2017. Het aandeel van de Stad Brussel in het geheel van Brusselse ondernemingen neemt toe. Het gemeentelijk groeipercentage ligt iets hoger dan dat van het Gewest: gemiddeld 2,8% per jaar voor de periode 2016-2021 voor de Stad, tegen 2,6% voor het BHG. Dit toont op de algemene interesse van ondernemingen om zich te vestigen op het grondgebied van de Stad en van het Brussels Gewest in het algemeen.

3.5.2.B. CIRCULAIRE ECONOMIE

Met het oog op de bevordering van circulaire economie, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2016 het programma *be.circular* ingevoerd, dat in 2019 een nieuwe versie kreeg. Dit programma wil efficiënter gebruikmaken van hulpbronnen, de milieu-impact van dit gebruik verminderen en het welzijn van alle burgers verbeteren. Het wordt uitgerold op lokaal niveau.

De Stad Brussel zet zich ook in op dit vlak en dan vooral door middel van het 'Zero afval' initiatief. Zo heeft het in 2019 een 'zero afval' uitdaging gelanceerd waarmee 30 gezinnen gratis begeleiding kregen om hun afvalberg te verminderen. Zo konden ze deelnemen aan workshops, brachten ze een bezoek aan een afvalsorteercentrum en verbrandingsoven van Brussel, en kregen ze coaching en ondersteuning. Datzelfde jaar werd een 'Zero afval' markt ingericht op het Sint-Katelijneplein. Met het oog op minder afvalproductie, zijn er in Brussel ook steeds meer handelaars die hun klanten toestaan om hun eigen voorraaddozen mee te brengen. Deze handelaren vinden we voornamelijk terug in de Vijfhoek en in Neder-Over-Heembeek. Maar in Laken, de Louizawijk, de Noordwijk en de Noord-Oostwijk en in Haren zijn er maar weinig winkels waar dit mogelijk is. Op het grondgebied van de gemeente zijn ook tal van collectieve composten aangelegd in de woonwijken. De Stad wil dit aanbod versterken en plant zeven nieuwe collectieve composthopen in 2023 via het 'Wijkcompost'-project dat in 2022 werd gelanceerd.

Uit de resultaten van 2019 van het actieplan Agenda 21 dat in de gemeente heeft opgezet, blijkt dat 19 schoolklassen bewust werden gemaakt van de afvalproblematiek. Het actieplan Agenda 21 is ook gericht op de vermindering, het hergebruik en de recyclage van bouw- en sloopafval.

Op het grondgebied van de gemeente wordt ook aan stadslandbouw gedaan, en de ontwikkeling ervan wordt verdergezet. Zo staat er voor de Bockstaelwijk een serreproject op stapel binnen het Duurzaam wijkcontract 'Bockstael' De aanwezigheid van productieactiviteiten op het grondgebied biedt ook een potentieel voor het effectief tot stand brengen van een lokale circulaire economie.

Het OCMW van de Stad Brussel heeft samen met de vzw JOB OFFICE het project voor sociaalprofessionele inschakeling Cyclup opgezet. Dit omvat een boetiekatelier, een tweedhandswinkel, een schrijnwerkerij, een textielsoorteercentrum en een magazijn voor herstellen van huishoudelijke toestellen.

3.5.2.C. ARBEIDSMARKT

3.5.2.c.1. Actieve bevolking

In 2019 telde de Stad Brussel 126.137 inwoners op arbeidsleeftijd (Bron: *BISA*). 52% van dit totaal had ook effectief een job. Er zijn meer mannen aan de slag dan vrouwen. Bij mannen bedraagt de werkgelegenheidsgraad 58%, bij vrouwen 46%. Sinds 2014 gaat de werkgelegenheidsgraad in de Stad gestaag omhoog, wat in de lijn ligt van de gewestelijke trend.

In totaal, telde de gemeente in 2020 bijna 72.700 loontrekkenden van meer dan 15 jaar en 17.000 zelfstandigen (bron : *BISA en Wijkmonitoring)* Al tien jaar lang gaan deze cijfers in stijgende lijn. Deze stijgend trend doet zich ook op nationaal niveau voor. Deze cijfers houden geen rekening met de werknemers van de internationale instellingen die nochtans goed vertegenwoordigd zijn in Brussel, maar ze weerspiegelen wellicht de pensionering van groot deel van de inwoners.

3.5.2.c.2. erkloosheid

In 2019, bedroeg de werkloosheidsgraad in de gemeente 18,2%: 17,5% bij mannen en 19,1% bij vrouwen (Bron: *BISA*). De gemeente doet het op dit vlak iets minder goed dan het Gewest, waar de werkloosheidsgraad 16,3% bedraagt, meer bepaald 15,7% bij mannen en 17,1% bij vrouwen. Voor de periode 2014-2019, neemt de werkloosheidsgraad af op gemeentelijk en gewestelijk niveau. Zo bedroeg die in 2014 nog respectievelijk 24,9% en 22,6%. De situatie verschilt nochtans van wijk tot wijk. Bepaalde wijken in Laken hebben een werkloosheidsgraad die drie keer hoger ligt dan die van andere wijken in het zuidelijk en oostelijk deel van de gemeente.

Het aantal niet-werkende werkzoekenden (NWWZ) is de laatste jaren afgenomen: van 17.702 in 2014 - het hoogste aantal in de 10 voorbije jaren - is het nu teruggebracht tot 14.510 in 2022. Deze trend ligt in de lijn van wat er gebeurt op gewestelijk niveau. Een gelijkaardig fenomeen doet zich voor op het vlak van werkzoekenden jonger dan 25 jaar. In 2022 waren er nog 1.411 op zoek naar een job; 58% ervan waren jonge mannen.

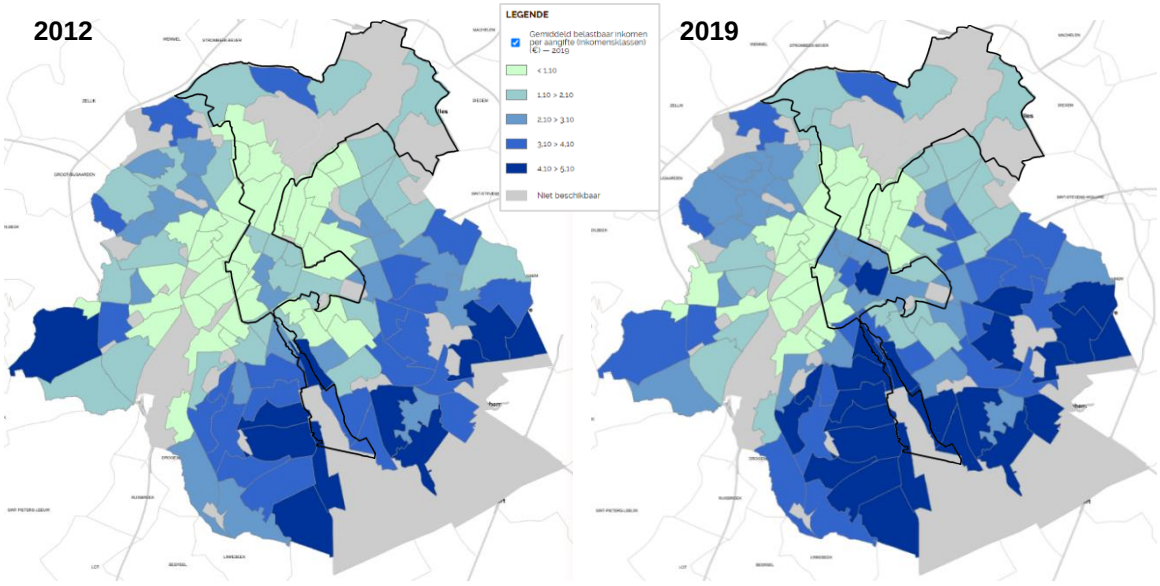
In 2022, verschilde het profiel van de niet-werkende werkzoekenden (NWWZ) in de Stad Brussel van dat van het gemiddelde gewestelijk profiel (Bron: *BISA*). Zo bleek het aandeel NWWZ met een niet-erkend diploma in België hoger te liggen in de Stad dan in het Gewest, meer bepaald 46% tegen 42% in het BHG. Dit wordt verklaard door het feit dat het aantal NWWZ die in de Stad wonen, een hoger aandeel buitenlanders omvat dat afkomstig is uit een niet-EU land.

De Stad Brussel beschikt over gemeentelijke structuren zoals het OCMW die mensen helpen bij het zoeken naar een job. Ze telt ook meerdere startup incubatoren om ondernemerschap te begeleiden.

3.5.2.D. ARMOEDE

De Stad Brussel behoort tot de top 10 van Belgische gemeenten met het laagste gemiddeld inkomen. In 2020 bedroeg het gemiddelde totale netto belastbaar inkomen per inwoner € 13.817, terwijl dat op gewestelijk niveau € 15.444 was. (Bron: *BISA*).

Onderstaande kaart toont in welke mate deze situatie varieert al naargelang de wijk. Het zuidwestelijk deel van het Vijfhoek, met de Anneessenswijk en de Marollen, het zuidelijk deel van Laken en de Noordwijk behoren tot de armste wijken van de gemeente. Ze maken deel uit van de 'arme sikkel' van het Gewest. De meer kapitaalkrachtige gezinnen wonen eerder in de buitenwijken, wat meteen de hogere inkomens verklaart die worden vastgesteld in de uiterste noordelijke en zuidelijk rand van de gemeente. Sinds 2012 is het aantal wijken binnen de gemeente die zich bevinden in de laagste inkomensvork afgenomen.



Figuur 37: Gemiddeld belastbaar inkomen per aangifte (€) in 2012 en 2019 per wijk (Bron: Wijkmonitoring)

De rijkdomindex is ingesteld op 100. De rijkdomindex van de Stad Brussel bedroeg in 2020 70, wat inhoudt dat het gemiddelde inkomen per inwoner van de Stad Brussel 30% lager ligt dan dat in België. Dat was een punt lager dan in 2010. Bij wijze van vergelijking, geven we nog mee dat de rijkdomindex

van het BHG 78 bedraagt. Op niveau van de BHG leefde in 2018 een kind op vijf in een gezin zonder beroepsinkomen[16].

In het licht van de coronacrisis, verklaarde 9% van de Brusselse huishoudens in oktober 2020 financieel extreem kwetsbaar te zijn als gevolg van de economische crisis, tegen 7% van de gezinnen in heel België. Ze verwachtten minstens 10 % van hun inkomen te verliezen door de crisis en beschikten maar over voldoende middelen om maximaal 3 maanden in hun levensonderhoud te voorzien. [17].

De stijging van de energieprijzen, voornamelijk gelinkt aan de oorlog in Oekraïne, alsook de inflatieproblemen in de nasleep van de coronacrisis, hebben de Brusselse huishoudens nog meer in de financiële problemen gebracht en nog dieper in de schulden gestoken[18].

3.5.3. VOORZIENINGEN

3.5.3.A. EDUCATIE EN ONDERWIJS

In 2021 waren er in de Stad Brussel 4.369 plaatsen beschikbaar in de kinderopvang, die verspreid waren over 123 opvangcentra (Bron: *BISA*). Deze cijfers vertonen al tien jaar lang een stijgende trend. In de periode tussen 2016 en 2021, werden er 384 nieuwe plaatsen gecreëerd. Maar tussen 2020 en 2021 gingen 45 plaatsen verloren. In 2021 bedroeg de opvangcapaciteit dus 61,2 plaatsen voor 100 kindjes jonger dan 3 jaar, wat een pak hoger ligt dan het gewestelijk gemiddelde van 44,9 plaatsen/100 kindjes. Dat verschil wordt verklaard door de aanwezigheid van private opvangstructuren zoals die van de Europese Commissie die een crèche biedt aan zijn personeelsleden.

Voor het schooljaar 2021-2022, telde de Stad Brussel voor alle onderwijsnetten samen, 9.012 leerlingen in het kleuteronderwijs, 17.281 leerlingen in het basisonderwijs en 22.799 leerlingen in het secundair onderwijs. Het is de gemeente in het BHG met het grootste aantal leerlingen. Dat is logisch, want de Stad Brussel is een groot educatief centrum dat meer onderwijsplaatsen biedt dan dat er kinderen zijn op haar grondgebied. Ze trekt dus ook leerlingen aan uit aangrenzende gemeenten en gewesten, vooral wat betreft het secundair onderwijs. Op gemeentelijk niveau, wordt ervan uitgegaan dat tussen 2021 en 2025 de bevolking zal afnemen met 554 kinderen tussen 5 en 9 jaar, met 242 kinderen tussen 10 en 14 jaar, en toenemen met 111 jongeren tussen 15 en 19 jaar (Bron: *BISA*).

De buitenschoolse opvangstructuren vervolledigen het onderwijsaanbod. De Dienst Jeugd van de gemeente beheert drie culturele en/of sportieve voorzieningen voor de leerlingen van de scholen op haar grondgebied.

Wat het schooltraject van de leerlingen uit het Gewest betreft, heeft 28% ervan een schoolachterstand van 2 jaar opgelopen. Armoede, onderwijsniveau en schoolachterstand zijn in alle gemeenten nauw met elkaar verweven.

3.5.3.B. GEZONDHEID

Het aandeel gezondheidsvoorzieningen in de Stad Brussel ligt hoger dan op nationaal niveau. Ze telt dan ook een groot aantal ziekenhuiscentra, waaronder het UZ Sint-Pieter, het Bordet-instituut, het UZ Brugmann, het universitair kinderziekenhuis Koningin Fabiola, ...

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

In de Stad zijn er 19 rust- en verzorgingshuizen voor de opvang van hulpbehoevende bejaarden. Hiertoe behoren ook de verschillende infrastructuren met verzorgingsflats voor senioren (Bron: *BISA, 2022)*. Het overgrote deel ervan wordt beheerd door private actoren. In een aantal wijken is het aanbod onbestaande of gering. Dat is zo in Haren, de Noordwijk en de Noord-Oostwijk, de Louizawijk en het zuidelijk deel van Laken.

[16] Welzijnsbarometer - Brussels Armoederapport 2020
[17] https://ibsa.brussels/le-saviez-vous/9-des-menages-bruxellois-sont-extremement-vulnerables-face-a-la-crise-du-coronavirus
[18] Welzijnsbarometer - Brussels Armoederapport 2021



Figuur 38: Opvangplaatsen en serviceflats voor senioren (Bron: social.brussels)

3.5.3.C. OVERHEID

De Stad Brussel telt een administratief centrum in de Vijfhoek en verbindingskantoren in elk van de vier grote wijken errond: Louizawijk, Noord-Oostwijk, Laken en Haren/Neder-Over-Heembeek.

Op sociaal niveau, heeft de gemeente een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn (OCMW) dat op meerdere domeinen actief is: maatschappelijke actie, maar ook tewerkstelling en opleiding, begeleiding van senioren, jongeren en mensen met een handicap, huisvesting en gezondheid. In de wijken van de gemeente zijn ook meerdere sociale antennes, maar de hoofdzetel en het centraal onthaal bevindt zich in de Marollen.

Op het gemeentelijk grondgebied bevinden zich ook gewestelijke, communautaire, federale en Europese administraties. De gewestelijke diensten zijn ondergebracht op de site van Thurn&Taxis. De administraties zijn zeer sterk vertegenwoordigd in het noordoostelijk deel van de Vijfhoek, en dan voornamelijk in de Koningswijk en de wijk Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw, en uiteraard ook in de Europese wijk.

3.5.3.D. SOCIAALCULTURELE EN SPORTVOORZIENINGEN

De Stad Brussel telt tal van culturele voorzieningen. Eerst en vooral beschikt de gemeente over een aanzienlijk en dicht aanbod aan musea en historische monumenten die we vooral terugvinden binnen de Vijfhoek, maar ook in Laken, in de Europese wijk, ter hoogte van de Louizawijk alsook in de buurt van het Kanaal met de sites Thurn&Taxis en Kanal die momenteel in ontwikkeling zijn. In de wijken Oud-Laken, Mutsaard, Neder-Over-Heembeek en Haren is er minder culturele infrastructuur aanwezig, en diegene die wel bestaan hebben een voornamelijk lokale dimensie.

Daarnaast telt Brussel ook een uitgebreid aanbod aan theaters, bioscopen, bibliotheken en andere culturele plaatsen, zowel aan Frantalige als aan Nederlandstalige kant. De gemeente subsidieert en ondersteunt meer dan 200 ervan. Cultuur speelt zich ook af op straat. Zo is er de stripwandeling en street art.

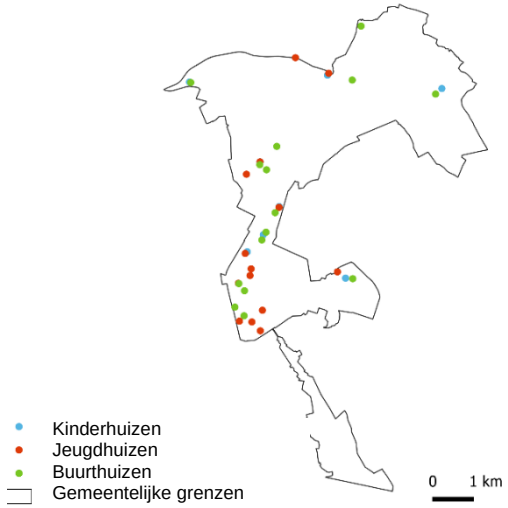
De sportvoorzieningen concentreren zich voornamelijk in het westelijk en noordelijk deel van de Vijfhoek. De gemeentelijke sportinfrastructuur is vooral voorzien in de kansarme wijken. Het sportaanbod is zeer gevarieerd, maar de sportinfrastructuur is ontoereikend. De Stad telt slechts 15 openbare voorzieningen en schoolinfrastructuur voor 10.000 inwoners. Deze situatie varieert sterk al naargelang de wijk en het type sport. Doordat een aantal sportstructuren zich bevinden in scholen, zijn ze moeilijk toegankelijk voor de buurtbewoners.

3.5.3.E. VERENIGINGSLEVEN

Er zijn in op het grondgebied van de Stad Brussel heel wat verenigingen en vzw's actief. De stad steunt ook het verenigingsleven voor jongeren en andere doelpublieken via buurthuizen, jeugdhuizen en kinderhuizen. Deze liggen verspreid over de wijken, maar ze kennen de hoogste dichtheid in het westelijk deel van de Vijfhoek. Er zijn maar weinig van deze huizen in Haren, en al helemaal geen in de Louizawijk of in het uiterst zuidelijke deel van de gemeente. Deze wijken behoren tot de meest kapitaalkrachtige van de gemeente. Het is voor de inwoners ervan dan ook gemakkelijker om deel te nemen aan betalende en private vrijetijdsactiviteiten of aan activiteiten in de buurgemeenten.

Deze buurthuizen bieden de inwoners een opvangruimte dichtbij huis, stellen activiteiten voor, bestemd voor verschillende doelpublieken en voeren projecten met maatschappelijke inslag. De buurthuizen richten bijzondere aandacht aan vrouwen en de doelgroep 30-75 jaar. Ze gaan maatschappelijk isolement tegen en versterken de sociale samenhang.

De vzw Jeugd die in de gemeente actief is, werkt ook nauw samen met de dienst jeugd van de Stad en biedt opvang en begeleiding buiten de schoolperiodes.



Figuur 39: Buurt-, kinder- en jeugdhuizen van de Stad Brussel in 2019 (Bron: Stad Brussel, Stratec)

3.5.4. HUISVESTING

3.5.4.A. BESTAANDE HUISVESTING EN VERDELING

Op 1 januari 2022, telde de Stad Brussel 97.528 woningen (Bron: *BISA*). Het aantal wooneenheden is de laatste jaren, en dan vooral tussen 2017 en 2022, met 8,6% toegenomen, wat een aanzienlijk stijging is. Het overgrote deel van deze woningen zijn huurwoningen, maar er zijn zeer grote verschillen op dit vlak al naargelang de wijk. 76% van de woningen in de gemeente zijn appartementen, die zich bevinden in eengezinswoningen die zijn omgevormd tot appartementen. Enkel in Haren zien we een omgekeerd evenredig aandeel van 80% eengezinswoningen.

In 2022 bedroeg de gemiddelde maandelijkse huurprijs voor een appartement op het grondgebied van de Stad € 1.158, waarbij de prijs met 6,1% is gestegen ten opzichte van 2021[19]. Deze aanzienlijke stijging van de huur- en aankoopprijzen maken het steeds moeilijker om een woning te huren of aan te kopen, en dan vooral wat betreft doorsneewoningen. Deze situatie legt druk op het woonbudget en verhoogt het risico op financiële problemen voor gezinnen met een laag inkomen. Ze beperkt ook het aanbod aan betaalbare woningen en leidt ertoe dat mensen hun intrek nemen in oudere woningen of woningen die niet zijn aangepast aan de grootte van hun gezin.

3.5.4.B. OPENBAAR WONINGBESTAND

Een dynamisch woonbeleid voeren was een van de hoofddoelstellingen van het vorige Gemeentelijke Ontwikkelingsplan (GemOP) van de Stad Brussel uit 2014. Het leek aangewezen om de residentiële functie aan te zwengelen in het westelijk deel van de Vijfhoek en in Laken. Haren was een te ontwikkelen gebied, net zoals het noordelijk deel van Neder-Over-Heembeek rondom het militair hospitaal, alsook

[19] https://www.lecho.be/monargent/immobilier/prix-loyer.html

de omgeving van Thurn&Taxis en de onmiddellijke omgeving van de Louizalaan. Tot slot beoogde het plan ook betere functiemix, met meer huisvesting voor het oostelijk deel van de Vijfhoek.

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

Op gewestelijk niveau, voorziet het GPDO ambitieuze doelstellingen op het vlak van woningbouw, waarbij wijken worden verdicht en geherwaardeerd. De kaart uit punt 2.6.2.b toont de betreffende gebieden in de gemeente: Laken, de Noordwijk en het zuidwestelijk deel van de Vijfhoek zijn gebieden van stedelijke herwaardering.

3.5.4.C. SOCIALE WONINGBESTAND

In 2022, telde een gemeente gemiddeld 9,3 sociale woningen[20] per 100 gezinnen (Bron: *BISA*). Op 31 december 2021, telde de Stad 8.317 sociale woningen (Bron: BISA) op haar grondgebied en 89,26% van de woningen beheerd door de Openbare vastgoedmaatschappijen waren verhuurd. Het resterende deel komt overeen met woningen die moeten worden vernieuwd of die momenteel worden gerenoveerd. Een deel van die woningen zijn transitwoningen die daklozen de kans bieden om zich opnieuw in de maatschappij te integreren. Ter vergelijking geven we nog mee dat in 2022, het gewestelijk gemiddelde vrij laag was, met 7,2 sociale woningen per 100 gezinnen. Hierdoor moeten de 40.000 kandidaat-huurders in het BHG zeer lang wachten op een woning, van 9 jaar voor een studio tot 12 jaar voor een appartement met 3 slaapkamers (*Brusselse Woning*).

Volgens gegevens uit 2022, heeft de Marollen een aandeel van 28,66 sociale woningen per 100 gezinnen, waardoor het een van de wijken is met het hoogste aandeel aan dergelijke woningen binnen het Gewest, en de eerste wijk binnen de gemeente. Dit kan worden verklaard door enerzijds het historische karakter van deze wijk, waar vanaf het einde van de 19e eeuw de allereerste arbeiderswoningen in de streek werden gebouwd, en anderzijds het nog steeds hoge aantal financieel kwetsbare gezinnen in de wijk wat het behoud van een aanzienlijk aanbod aan sociale woningen noodzakelijk maakt.

3.5.5. SAMENVATTING EN BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN

Maatschappij en economie zijn twee van de belangrijkste pijlers van duurzame ontwikkeling. Het GemPDO moet dus rekening houden met deze twee fundamentele onderdelen. De acties die het op dit vlak uitstippelt, zullen een impact hebben op het maatschappelijk welzijn en het economisch dynamisme van de gemeente. Dit zijn de belangrijkste uitdagingen die het moet aanpakken:

- De bevolkingsgroei gaat wellicht vertragen in de komende jaren. Maar de behoefte aan huisvesting en voorzieningen zal blijven bestaan indien gemeente, noch Gewest op dit vlak acties ondernemen. Vermits de gemeente haar grenzen niet kan uitbreiden, kan ze enkel inspelen op de **verdichting en het rationeel gebruik van de bestaande stedelijke ruimte**. Maar dit mag niet gebeuren ten koste van de levenskwaliteit en de ontwikkeling van het groene netwerk.
- Het grondgebied van de Stad Brussel telt een hele reeks **economische activiteiten** en trekt volop de kaart van haar centrale ligging en historische positie als Belgische en Europese hoofdstad. De aantrekkingskracht die de Stad uitoefent op de kantoor-, toeristische en handelsactiviteiten mag niet in het vaarwater komen van de functiemix die nodig is met het oog op de het bereiken van de doelstelling '*de stad op 10 minuten*', noch het behoud van de productieactiviteiten op het grondgebied in vraag stellen. De behoefte aan duurzame en circulaire economische activiteiten is in de 21e eeuw niet enkel meer een wens, maar een noodzaak om het hoofd te kunnen bieden aan de lokale en wereldwijde uitdagingen, zowel nu als morgen.
- De **openbare gezondheids-, school- en vrije tijdsvoorzieningen** zijn ongelijk verdeeld over het grondgebied van de Stad. Bepaalde wijken, met een groot aandeel aan gezinnen met financiële en economische problemen, hebben specifieke behoeften, omdat het private aanbod hier niet in dezelfde mate de taak kan overnemen als in de meer kapitaalkrachtige wijken.

[20] iedere woning die eigendom is van en waarop de toewijzingscriteria van toepassing zijn die werden bepaald door de Openbare vastgoedmaatschappijen (OVM's). De woningen van sociale aard of hiermee gelijkgesteld en die werden gecreëerd in de context van wijkcontracten of worden beheerd door een sociaal verhuurkantoor (SVK) zijn niet in de tellingen opgenomen (Wijkmonitoring)

Voldoende en evenwichtige verspreide openbare diensten zijn noodzakelijk voor de aantrekkelijkheid van de Stad en het welzijn van zijn inwoners, waarbij de identiteit van iedere wijk wordt gerespecteerd.

- De huidige druk op vastgoed zal niet afnemen, integendeel zelfs. Deze situatie bemoeilijkt de toegang tot de vastgoedmarkt. De bevolking van de Stad behoort tot de armste van het land, met grote economische verschillen al naargelang de wijk. De beschikbaarheid van voldoende **betaalbare en sociale woningen** is dan ook een van de belangrijkste sociale uitdagingen.

3.6. Bestuur

Voorwoord: De samenhang van het GemPDO-ontwerpproject met de overige bestaande of in uitvoering zijnde gemeentelijke plannen, hebben we reeds behandeld in punt 2.6.3.

3.6.1. DEMOCRATISCHE CONTROLE EN TRANSPARANTIE

Transparantie kenmerkt de communicatie en de toegankelijkheid van de burgers tot informatie over de politieke aangelegenheden van hun gemeente, zoals de politieke beslissingen, de motivering ervan, de manier waarop deze zijn genomen, de reële kosten van projecten, enz. Ze moet een vertrouwensband opbouwen tussen politici en de burgers die zij vertegenwoordigen.

De informatie aan de burger is gedeeltelijk vastgelegd in de Nieuwe gemeentewet van 2015, meer bepaald wat betreft de openbaarheid van de zittingen van de gemeenteraden waarvan de beslissingen en de notulen openbaar worden gemaakt; de toegang tot de informatie over de gemeentelijke begroting en rekeningen; de publicatie van voorschriften, plannen, ordonnanties en andere administratieve documenten De wet van 1997 betreffende de openbaarheid van bestuur in de provincies en gemeenten verplicht tot de openbaarheid van allerhande documenten zoals het administratief en geldelijk statuut van het personeel van de Stad, de verzoeken tot toegang tot de kieslijsten, de lijst met openbare en particuliere activa van de Stad, de vergoedingen en de voordelen en de lijst met alle reizen van de leden van het college van burgemeester en schepenen. Naast deze informatie waarvan de openbaarheid bij wet is bepaald, heeft de Stad ook een 'open data' platform opgezet[21] dat iedereen toegang biedt tot een hele reeks gegevens over tal van thema's zoals milieu, toerisme, gemeentelijke installaties, netheid, mobiliteit, cultuur, enz.

Maar deze documenten moeten niet alleen toegankelijk zijn, ze moeten ook helder en begrijpelijk zijn. Een van doelstelling van het meerderheidsakkoord is dan ook het openbaar en begrijpelijk maken van alle gegevens van de gemeentelijke instanties, zoals agendapunten, notulen, begroting en rekeningen, openbare onderzoeken, lijst met de leden van het kabinet van de burgemeester en de schepenen, kadaster met de vergoedingen en de mandaten van de Stad, enz.

De partijen die die deel uitmaken van de gemeenteraad hebben besloten om een bestuurshervorming op gang te brengen met betrekking tot de werking en meer in het bijzonder de structuren ervan In dit verband is een nota over de hervorming van het bestuur van de Stad met betrekking tot haar organisaties gepubliceerd, waarin met name het aantal bestuurders wordt vermeld, hun benoeming en de vergoedingsvoorwaarden binnen deze structuren.

3.6.2. BURGERPARTICIPATIE

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

- Informatie: uitleg bieden over een methode, een project, een resultaat;
- Raadpleging: adviezen, verwachtingen en meningen verzamelen voordat er een beslissing wordt genomen;
- Overleg: tot een akkoord komen voor er een beslissing wordt genomen;

[21] https://opendata.bruxelles.be/pages/home/

- Onderhandeling: een akkoord bereiken tussen actoren met gemeenschappelijke en tegengestelde belangen;
- Co-productie: iedereen mee betrekken in het beslissingsproces en/of de uitvoering van het project.

Op gemeentelijk niveau, kan de deelname verlopen via verschillende processen. Ten eerste is er de 'Populaire raadpleging' waarbij de bevolking de mogelijkheid krijgt om zich via een stemming over een bepaalde kwestie uit te spreken, en het interpellatierecht kan opeisen, waardoor burgers het college aan de tand kunnen voelen over een onderwerp van gemeenschappelijk belang. Burgerparticipatie vindt ook plaats tijdens openbare onderzoeken en tijdens overlegcommissies die plaatsvinden in het kader van vergunningsaanvragen, duurzame wijkcontracten en stadsvernieuwingscontracten.

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

- wijkfora waarin burgers collectieve voorstellen kunnen formuleren en hierover van gedachten kunnen wisselen;
- participatieve begroting of burgerbudget: dit is een proces van participatieve democratie waarin de burgers kunnen voorstellen om een deel van de gemeentelijke begroting toe te wijzen aan projecten van hun keuze. Het proces wordt wijk per wijk georganiseerd. In 2020, vond in Neder-Over-Heembeek een participatief begrotingsproces plaats waarin een enveloppe van een miljoen euro werd toegekend, dat wordt beheerd door een wijkraad waarvan de leden hoofdzakelijk per loting werden aangesteld. De volgende wijken die aan bod komen voor een burgerbudget zijn Laken Zuid en de Noordwijk;
- 'Leefstraten': dit is een proces waarin de bevolking op zoek gaat naar oplossingen voor de aanleg van duurzame openbare ruimten en hiervoor financiële, logistieke en methodologische ondersteuning krijgt van de gemeente.

In 2017 werd ook het Bpart-platform gelanceerd om online participatie mogelijk te maken via informatie, onderzoek en samenwerking tussen de burgers en de het college van burgemeester en schepenen. Burgers kunnen hier vragen stellen, en de antwoorden van het college van burgemeester en schepenen worden vervolgens gepubliceerd. Er werden binnen het gemeentelijk grondgebied ook wijkraden opgezet. Via deze weg kunnen burgers actief deelnemen aan het gemeentelijk beleid, onder meer door mee te beslissen over lokale overheidsinvesteringen, voorstellen te doen over maatschappelijke en burgerinnovaties, enz.

3.6.3. PERSONEELS- EN DIENSTENBEHEER

De stadsdiensten zijn georganiseerd om aan de verwachtingen van de burgers te voldoen. De gemeente beschikt over meer dan 3.800 medewerkers. Om haar agenten een aantrekkelijke werkomgeving te bieden en aan zich te binden, besteedt de Stad bijzondere aandacht aan de communicatie en de samenwerking tussen de verschillende departementen. Om haar personeel hogerop te brengen en hun kwalificatieniveau te verbeteren, heeft de Stad een beleid van continue vorming en bijscholing opgezet om haar agenten in staat te stellen nieuwe vaardigheden te ontwikkelen.

3.6.4. SAMENVATTING EN BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN

De Stad wil een voorbeeldige stad worden en het vertrouwen van haar burgers behouden. Om deze doelstellingen te bereiken, beogen de meerderheidsovereenkomsten meer transparantie en meer burgerparticipatie zodat de burgers bij de gemeentelijke beslissingen worden betrokken en deze beslissingen zo begrijpelijk mogelijk worden geformuleerd.

4. EFFECTENANALYSE

4.1. Inleiding

Hoofdstuk 4 is de effectenanalyse van het project. Het GemPDO omvat 7 ambities, die zijn opgesplitst in 46 strategische doelstellingen en 147 acties. De analyse van de milieueffecten en van de sociaaleconomische effecten komt aan bod in punt 4.2, via subthema's van deze ambities. Voor iedere ambitie, hebben we analysefiches opgemaakt die systematisch de volgende aspecten behandelen:

- De ambitie en het subthema waarover de fiche handelt;
- De achtergrond van het thema in kwestie en van de relevante uitdagingen ervan;
- Een herneming van de strategische doelstellingen alsook van de acties hierrond. We merken hierbij op dat de fiches geen gedetailleerde omschrijving bieden van de acties waarover ze handelen. Wilt u hier meer over weten, dan vindt u alle informatie hierover terug in het GemPDO.
- De positieve effecten en de opportuniteiten, alsook de negatieve effecten en de factoren die de acties beperken;
- De overeenstemming met de milieu- en sociale uitdagingen die we hebben geïdentificeerd in Hoofdstuk 3;
- Een beoordeling van de gekwantificeerde doelstellingen;
- Aanvullende en corrigerende maatregelen, alsook de opvolgingsindicatoren. Aanvullende maatregelen bieden de mogelijkheid om ofwel de actie doelgerichter te maken, ofwel de geïdentificeerde kansen meer in de hand te werken. Corrigerende maatregelen zorgen er dan weer voor dat de eventuele risico's worden vermeden of beperkt. Er zijn twee types opvolgingsindicatoren: ofwel zijn ze gericht op de verwezenlijking van de doelstellingen, ofwel zijn ze bedoeld om na te gaan dat de geïdentificeerde risico's niet effectief worden.

Na de fiches volgt een samenvatting van de effecten van de ambities en de transversale onderdelen van het GemPDO, samen met een transversale analyse op het vlak van klimaat.

In punt 4.3 van dit hoofdstuk bieden we een passende beoordeling van de effecten. Deze evaluatie moet een inschatting maken van de voorzienbare effecten van de uitvoering van het plan op de Natura 2000-gebieden en de natuur- en bosreservaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De analyse wordt afgesloten met een analyse van de antwoorden die het plan biedt op de uitdagingen die in Hoofdstuk 3 werden geïdentificeerd om zo in punt 4.4een besluit te kunnen vellen over de samenhang van het GemPDO-ontwerpproject ten opzichte van de milieu-uitdagingen.

4.2. Milieu- en sociaaleconomische beoordeling van de actieplannen

4.2.1. EFFECTENANALYSE

Fiche 1: Een gezonde Stad - Groene ruimten: Naar een uitgesproken, verhoogde en geprogrammeerde aanwezigheid van groen

CONTEXT EN UITDAGINGEN

Zoals in de meeste steden, is de stedelijke ontwikkeling van de Stad Brussel voornamelijk ten koste gegaan van de natuurgebieden, waarbij grote stedelijke infrastructuren zoals vervoersassen ecologische barrières tot stand hebben gebracht. Ook vandaag nog, leidt de groei van de Stad tot een aanhoudende rivaliteit tussen terreinen bestemd voor bebouwing en niet-bebouwing, waardoor de doorlaatbare en vergroende gebieden onder zware druk komen te staan.

De groene ruimten beslaat dan wel ongeveer 40% van het gemeentelijk grondgebied, slechts een vierde ervan, zo'n 370 ha, is publiek toegankelijk. Ze zijn niet alleen weinig toegankelijk, ze zijn ook ongelijkmatig verdeeld. Er is een gebrek aan zowel openbare als private groene ruimten binnen de Vijfhoek dat nochtans een dichtbevolkt gebied is.

De groene ruimten, en de fauna en flora en de breedste zin van de term, zijn essentiële onderdelen van de stedelijke omgeving. Ze bieden niet enkel ecologische maar ook socioculturele en economische diensten, en hebben een aanzienlijk effect op de weerbaarheid van de stedelijke omgeving en haar bevolking. Rekening houdend met als deze aspecten, zijn de acties van de bestudeerde strategische doelstelling gericht op de bescherming van de natuurlijke omgevingen van de Stad, en willen ze de kwaliteit ervan en de verbindingen ertussen verbeteren, alsook de toegankelijkheid ervan vergemakkelijken.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 1: Toegang voor iedereen tot kwaliteitsvolle openbare groene ruimten:

- Actie 1.1: De bestaande stedenbouwkundige instrumenten gebruiken voor de aanleg en instandhouding van openbare groene ruimten
- Actie 1.2: Nieuwe openbare groene ruimten aanleggen en de ecologische kwaliteit van de bestaande openbare groene ruimten verbeteren

Strategische doelstelling 2: Ontwikkeling van een groen netwerk, ondersteuning van actieve vervoerswijzen en van de biodiversiteit.

- Actie 2.1: Het beste traject bepalen voor groene continuïteiten
- Actie 2.2: Het Bomenplan prioritair uitvoeren in strategische gebieden
- Actie 2.3: Een systeem invoeren van 'bijpremies' boven op de gemeentelijke natuurpremies

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- Aanleg van 35% vergroende ruimte die ook publiek toegankelijk is;
- Aanleg van een 50 km lang groen netwerk.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

De groene en natuurlijke ruimten vervullen verschillende functies in het leven van de inwoners, waaronder vrijetijdsbesteding, ontspanning, sociale activiteiten, ... De aanleg/waardering ervan zou hun positieve rol nog versterken en aldus meer algemeen bijdragen aan de creatie van een aantrekkelijkere stad en een aangenamere leefomgeving voor de burgers, en dan vooral in de gebieden met weinig groen en in de prioritair in te groenen gebieden en andere strategische gebieden.

De groene en natuurlijke ruimten en andere vergroende oppervlakken kunnen ook het ontstaan van stedelijke hitte-eilanden tegengaan. Ze zijn dus elementen gericht op aanpassing en die de Stad minder kwetsbaar kunnen maken voor hittegolven die zich steeds vaker zullen voordoen als gevolg van de klimaatverandering. Ze leveren eveneens een bijdrage aan beter bodem-, klimaat- en waterbeheer via middelen voor geïntegreerd regenwaterbeheer (GRB) en zorgen voor betere luchtkwaliteit.

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

De bescherming en de instandhouding van het gemeentelijk natuurlijk erfgoed brengt ook bijkomende verplichtingen en beperkingen mee voor de uitvoering van stedenbouwkundige projecten binnen beschermingsperimeters wat leidt tot een verlies aan bebouwbare terreinen.

Deze acties vereisen heel wat menselijke middelen, wat gelijk staat met hogere kosten.

De aanpassing van rechtsinstrumenten is op juridische vlak een complexe aangelegenheid gezien de mogelijke wisselwerkingen met andere wetgeving.

Tijdens de uitvoering van de verbeteringen aan de bestaande groene ruimten bestaat het risico dat de ecosystemen tijdelijk worden verstoord. Hier moet dus het te verwachten voordeel zorgvuldig worden afgewogen tegen dit risico.

De aanleg van een gemeentelijk groen netwerk zal samenhangender en doeltreffender zijn indien het wordt uitgevoerd in samenwerking met de buurgemeenten zodat er ook buiten het gemeentelijk grondgebied consistente, transversale trajecten worden aangelegd.

De aanleg van groene ruimten in de buurt draagt bij aan de ontwikkeling van multifunctionele wijken alsook aan de uitvoering van het 'Een nabije stad' concept dat ambitie nr. 7 is van het GemPDO.

De geplande acties werken de creatie in de hand van nieuwe habitats voor de gewestelijke fauna en flora. De verbetering van de ecologische kwaliteit van de groene ruimten via gedifferentieerde actieplannen en instandhoudingsgebieden, bevordert de diversiteit en de kwaliteit van de bestaande habitats waardoor het netwerk van groene ruimten in het ecologisch netwerk kan worden geïntegreerd .

Rekening houdend met de ruimte waarover de Stad beschikt, kan de ontwikkeling van het groene netwerk binnen het gemeentelijk grondgebied ook leiden tot een betere algemene verbinding van de gewestelijke groene ruimten. De ontwikkeling van het groen netwerk samen met de inrichting van infrastructuur voor de zachte vervoerswijzen, kan ook de aantrekkelijkheid ervan in de hand werken, en dan vooral in de Europese wijk en in beneden Laken.

Binnen de context van de rivaliteit tussen de bebouwde en niet-bebouwde ruimte, is het aangewezen om, met het oog op de efficiënte bestendiging van de bestaande en nieuw aan te leggen vergroende ruimten, gebruik te maken van de stedenbouwkundige instrumenten, en dan vooral van die van regelgevende aard.

De 'natuurpremies' bevorderen de collectieve initiatieven zoals groengevels en -daken, kunstwerken voor regenwaterbeheer, productie van hernieuwbare energie, ... die bijdragen aan het duurzaam beheer van de stedelijke ruimte binnen het leven van de 'gewone' burgers, wat de sociale cohesie van de wijk versterkt, alsook de betrokkenheid van de burgers bij hun leefomgeving en de toe-eigening ervan.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	++		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	++		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	+		Minder en veiliger autogebruik	+
	Bodem	+	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	++		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	++		Tewerkstelling en economie	0
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	0
				Aanpassing	++

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

Aanleg van 35% beplante ruimte die ook voor het publiek toegankelijk is

De Stad Brussel omschrijft voor het publiek toegankelijke groene ruimten als ruimten die feitelijk voor iedereen gratis toegankelijk zijn; ontworpen zijn om er te vertoeven en om het publiek te ontvangen (banken, speeltuigen, paden, vuilnisbakken, ...); minstens twee onderscheiden vegetatielagen bevatten; voor minstens 40% uit doorlatende verharding bestaan; minstens 70 bomen per hectare omvatten of minstens 45% aan beplante oppervlakte-waterpartij. Op basis van deze definitie, telt de gemeente momenteel

135 ha aan groene ruimte die voor het publiek toegankelijk is. De gemeente wil tegen 2030 deze oppervlakte met 35% uitbreiden, en dus 180 ha voor het publiek toegankelijk maken.

Aangezien 40% van het gemeentelijk grondgebied bestaat uit groene ruimten, waarvan slechts een vierde voor het publiek toegankelijk is, lijkt het mogelijk om nog aanzienlijke oppervlakte vrij te maken binnen de reeds bestaande groene ruimten. De gemeente beschikt bovendien over aanzienlijke grondreserves waar parken zouden kunnen worden aangelegd, of waar nu reeds dergelijke projecten voorzien zijn. Het gaat hier meer bepaald over het 27 ha grote toekomstige sportpark op de Heizel; de voormalige site van de NAVO waarvoor het richtplan RPA Defensie een park voorziet met een aanzienlijke oppervlakte; de site van Schaarbeek-Vorming waarvan een deel zou kunnen worden ingericht als een openbare groene ruimte; alsook het Koninklijk Domein van Laken waarvan bepaalde delen voor het publiek toegankelijk zouden kunnen worden gemaakt. We merken hierbij op dat ook nog andere ruimten in aanmerking komen voor ontwikkelings- en/of onthardingsprojecten met het oog op de aanleg van stadsparken, onder meer op het Spanjeplein, het Grootgodshuisplein, de Jacques Brelsquare, Sint-Jansplein, he Maximiliaanpark, enz. Rekening houdend met al deze elementen, blijkt de Stad Brussel te beschikken over voldoende grondreserves om haar doelstelling op dit vlak waar te maken. De Stad heeft trouwens als een kaart opgesteld waarop alle aan te leggen of voor het publiek toegankelijk te maken parkgebieden heel precies zijn aangegeven. Deze kaart biedt geen volledige details over de terreinen in kwestie, maar bakent de grondserves af die noodzakelijk zijn voor het bereiken van de doelstelling.

De doelstelling lijkt kwantitatief haalbaar tegen 2030.

De opvolging van de doelstelling zou gemakkelijk te doen zijn. Er kan hiervoor een inventaris van de gerealiseerde doestellingen worden opgemaakt, en de aangelegde en/of toegankelijk gemaakte oppervlakten kunnen worden nagemeten aan de hand van het kadaster of met behulp van de GIS-software.

Aanleg van een 50 km lang groen netwerk

De Stad Brussel voorziet om de lineaire lengte van het groene netwerk op 50 km te brengen. Vermits de Stad de nieuwe gedeelten van het groene netwerk reeds in kaart heeft gebracht, lijkt ook deze doelstelling kwantitatief haalbaar. De Stad heeft immers, net als voor de groene ruimten, een kaart opgemaakt waarop alle aan te leggen gebieden voor dit groene netwerk, heel precies zijn aangegeven. Ook deze kaart biedt geen volledige details over lineaire lengtes in kwestie, maar bakent de continuïteiten af die noodzakelijk zijn voor het bereiken van de doelstelling.

De doelstelling lijkt kwantitatief haalbaar, maar de deadline van 2030 lijkt ons vrij kort.

De opvolging van de doelstelling zou gemakkelijk te doen zijn. Er kan hiervoor een inventaris van de gerealiseerde doestellingen worden opgemaakt, en de reeds aangelegde lineaire lengtes kunnen worden nagemeten met behulp van de GIS-software.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Samenwerking opzetten met buurgemeenten voor de ontwikkeling van het groene netwerk (aanv.)

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Openbare groene ruimten	Oppervlakte van de gemeentelijke groene ruimten, waaronder publiek toegankelijke ruimten, en beschermingsgebieden die niet publiek toegankelijk zijn (ha)
Tekort aan groene ruimten	Oppervlakken met een tekort aan groene ruimten (ha)
Groen netwerk	Doorlopende lengte van het groen netwerk
Bestendiging van de groengebieden	Te bestendigen oppervlakte van bestaande (of ontworpen) groene ruimten met behulp van stedenbouwkundige instrumenten
Premies	Aantal uitgekeerde premies en bedrag ervan

Fiche 2: Een gezonde Stad - hitte-eilanden: Zich inzetten voor een leefbare stad

Context en uitdagingen

De stedelijk omgeving wordt over het algemeen gekenmerkt door een gering aandeel aan groene ruimten en waterpartijen, en meer algemeen door doorlaatbare oppervlakken die via verschillende systemen de warmte afvoeren. De geometrie van het stedelijk landschap, gekoppeld aan een groot aantal verharde oppervlakken, leidt echter tot een grotere absorptie van het zonlicht dat het zogenaamde hitte-eilandeffect teweegbrengt. Hitte-eilanden veroorzaken thermische inertie van de stedelijke omgeving waardoor de nachttemperatuur nauwelijks afnemen, en er soms aanzienlijke temperatuurverschillen zijn tussen stedelijke omgevingen en hun periferie.

Dit fenomeen heeft schadelijke effecten op de slaap en de gezondheid van de inwoners. Hitte-eilanden zorgen ook voor hoger energieverbruik dat gekoppeld is aan de werking van aircosystemen. De risico's die gepaard gaan met dit fenomeen zullen in de toekomst alleen maar groter worden als gevolg van de klimaatverandering die gaat leiden tot hittegolven die met de tijd in intensiteit en frequentie zullen toenemen.

Het komt er dus op neer om in de Stad in te zetten op de herontwikkeling of heraanleg van elementen die de thermische inertie tegengaan zoals beplante en doorlaatbare oppervlakken, waterpartijen, en die voor meer schaduwrijke zones zorgen. Op die manier is de bevolking beter bestand tegen de hitte.

Strategische doelstellingen en acties

Strategische doelstelling 3: Het ecologisch herstel van de stedelijke ruimten:

- Actie 3.1: Pilootprojecten opzetten gericht op de ontharding en de vergroening van de binnenterreinen van huizenblokken
- Actie 3.2: Een beleid ontwikkelen dat gericht is op de ontharding van de bodems in de Stad Brussel en de vergroening van haar openbare ruimte en grondreserves

Strategische doelstelling 4: De gemeentelijke en openbare gebouwen doen fungeren als actoren van de verbetering van het 'stedelijk klimaat':

- Actie 4.1: Een activeringsbeleid opzetten gericht op daken om de oververhitting tegen te gaan van de openbare gemeentelijke gebouwen
- Actie 4.2: De gevels en muren van openbare gebouwen vergroenen

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

- 10% van het oppervlak van alle nieuwe projecten rond openbare ruimte in de Vijfhoek, Oud Laken en de Noordwijk, bestaat uit volle grond bedekt met vegetatie, met een minimale diepte van 1 meter;
- De dakoppervlakte van de openbare gebouwen van de Stad die elementen omvatten die gunstig zijn voor het stedelijk klimaat met 300% uitbreiden. Het gaat hier over intensieve/extensieve groendaken, witte dakbedekking, daken met en stadsmoestuin.

Positieve effecten en kansen

De acties gericht op ontharding, vergroening en aanpassing van de bebouwde omgeving, bevorderen lokaal het ontstaan van koelte-eilanden en verminderen algemeen de schadelijke effecten van hitte-eilanden op de slaap en de gezondheid van de inwoners.

De onthardingsprojecten zorgen ook voor beter bodembeheer doordat ze de uitwisseling van lucht, water en levend materiaal in de bodem herstellen. Ze bieden ook de kans om over te gaan tot bodemsaneringsmaatregelen.

De toename van de doorlaatbare oppervlakte levert ook een bijdrage aan het geïntegreerd regenwaterbeleid en biedt tal van voordelen op het vlak van waterbeheer, meer bepaald wat betreft het overstromingsrisico- en droogtebeheer (zie 'Fiche 5: 'Water' voor meer informatie hierover). Deze fiche gaat niet dieper in op de aanwezigheid van water in de stad, ook al is water een belangrijk element in de bestrijding van hitte-eilanden. Maar het vormt wél het voorwerp uit van de acties van 'Fiche 5: Water'

Deze doorlaatbare en vergroende oppervlakken vormen trouwens een aanvulling op het groene netwerk omdat ze het grondgebied ontvankelijker maken voor biodiversiteit alsook de luchtkwaliteit en de leefomgeving van de burgers verbeteren (zie ook 'Fiche 1: Groene ruimten').

Negatieve effecten en beperkende factoren

De ontharding van de binnenterreinen van huizenblokken brengt tijdelijke overlast mee voor de buurtbewoners door het lawaai, het stof ... veroorzaakt door de hiermee gepaard gaande werken, alsook door de structuur van de gebouwen. Deze overlast zou in het geval van huizenblokken die bewoond worden door particulieren, een zekere weerstand kunnen teweegbrengen tegenover de uitvoering van deze projecten.

De onthardingsprojecten zouden kunnen gepaard gaan met een aanzienlijke hoeveelheid mineraal afval, waarvan het beheer en de recyclage op voorhand moet zijn ingecalculeerd.

De maatregelen hebben geen betrekking op de bestaande doorlaatbare oppervlakken waarvan de bestendiging op lange termijn relevant zou kunnen zijn in de context van de rivaliteit tussen de bebouwde en niet-bebouwde ruimten.

Het onderhoud van de ecologisch hersteld ruimte binnen het kader van 'renaturatie' brengt aanzienlijke kosten mee, onder meer op het vlak van menselijke middelen, instrumenten, enz.

De acties gericht op een ontharding van de bodem, zoals de plaatsing van doorlaatbare en drainerende tegels, bemoeilijken de toegankelijkheid van PBM en fietsers.

Deze maatregelen kunnen ook zorgen voor verminderd energieverbruik dat gelinkt is aan het gebruik van aircosystemen tijdens hitteperiodes. De groengevels en -daken bevorderen de thermische isolatie van gebouwen.

De studie rond de waardering van daken kan ook een bijdrage leveren aan andere milieudoelstellingen, meer bepaald op het vlak van de productie van hernieuwbare energie, de ontwikkeling van stadslandbouw en het regenwaterbeheer.

Deze maatregelen maken de bevolking beter bestand tegen hittegolven. Deze gezondheidsvoordelen kunnen dan weer positieve effecten hebben voor de werkomstandigheden, omdat ze onder meer het productiviteitsverlies van werknemers tijdens hittegolven beperken.

De aanpassing van openbare gebouwen zet de voorbeeldfunctie van de overheid in de kijker en zet burgers ertoe aan om bij hen thuis gelijkaardige aanpassingen door te voeren.

Vermits de aanleg van ecologisch herstelde ruimte binnen de context van 'renaturatie' regelmatig onderhoud en blijvende aandacht vereist, biedt het ook kansen op nieuwe werkgelegenheid.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	++		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	++		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	++	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	0
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	++		Tewerkstelling en economie	+/-
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	-		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	0
				Aanpassing	++

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

10% van het oppervlak van alle nieuwe projecten rond openbare ruimte in de Vijfhoek, Oud Laken en de Noordwijk, bestaat uit volle grond bedekt met vegetatie, met een minimale diepte van 1 meter

Deze doelstelling is van toepassing op projecten rond openbare ruimte in de Vijfhoek, Oud Laken en de Noordwijk. Vermits de aanleg van ruimten in volle grond bedekt met vegetatie gepaard gaat met tal van andere acties van dit ontwerpplan, meer bepaald via de uitvoering van het Bomenplan, de aanleg van nieuwe openbare open ruimte, de natuurpremies en biodiversiteit, de aanplanting van fruitsoorten, ... lijkt deze doelstelling realiseerbaar. De deadline van 2030 voor de aanleg van 10% aan oppervlak in volle grond lijkt eveneens haalbaar.

De opvolging van de doelstelling zou gemakkelijk uitvoerbaar zijn vermits de gemeentelijke overheid toegang heeft tot de dossiers over projecten gericht op de openbare ruimte.

De dakoppervlakte van de openbare gebouwen van de Stad die elementen omvatten die gunstig zijn voor het stedelijk klimaat met 300% uitbreiden. Het gaat hier over intensieve/extensieve groendaken, witte dakbedekking, daken met en stadsmoestuin.

De aanpassing van de stedelijke omgeving aan de klimaatverandering is een van de kernaspecten van zowel het GPDO als het LKEP. De doelstellingen van deze plannen zijn gericht op een stedelijke ontwikkeling die rekening houdt met gevolgen van de klimaatverandering, meer bepaald met de hittegolven waaraan stedelijke omgevingen zeer gevoelig zijn door het fenomeen van stedelijke hitte-eilanden.

Om openbare gebouwen aan te passen aan de klimaatverandering, wil de Stad meer intensieve/extensieve groendaken integreren met een substraatdikte van meer dan 30 cm/tussen 5 tot 10 cm; meer daken met witte dakbedekking die het licht weerkaatst;

alsook daken aanleggen met een stadsmoestuin voor landbouwproductie, zoals teelten in volle grond, serres, enz. De gemeentelijke sites bieden een potentieel van meer dan 500 m² aan groendaken en een potentieel aan witte dakbekleding. De studie over de opwaardering van daken zou dan ook moeten worden uitgebreid tot alle gemeentelijke eigendommen. Rekening houdend met het potentieel van de reeds geïdentificeerde sites, lijkt een toename met 300% van de oppervlakte van daken van openbare gebouwen van de Stad die elementen integreren die gunstig zijn voor het stedelijk klimaat, mogelijk. De kosten die dit alles meebrengt, en de uitvoeringssnelheid ervan, zouden nochtans beperkende factoren kunnen zijn die de realisatie van deze doelstelling tegen 2030 in de weg staan.

De opvolging van de doelstelling zou vrij gemakkelijk te doen zijn, op voorwaarde dat er een inventaris van de gerealiseerde doelstellingen wordt opgemaakt.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Begeleidende en bewustmakingsmaatregelen zodat de onthardingsprojecten op minder weerstand stuiten bij particulieren (corr.);
- De ontharding koppelen aan het circulair beheer van het geproduceerde afval (aanv.);
- De bestaande doorlaatbare oppervlakten die moet worden bestendigd bepalen met behulp van regelgevende stedenbouwkundige instrumenten, net zoals voor actie 1.2 in 'Fiche 1: Groene ruimten') (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie[22]	Indicator
Hitte-eilanden	Verandering en actualisering van de hitte-eilandenkaarten
Niet-bebouwde oppervlakte	Niet-bebouwde oppervlakte (volgens het kadaster en de voltooide realisaties) op het gemeentelijk grondgebied
Openbare gebouwen	Aantal en aandeel van de openbare gebouwen met elementen gericht op klimaataanpassing

[22] Zijn eveneens op te volgen: de indicatoren met betrekking tot vergroening ('Fiche 1': Groene ruimten en de aanwezigheid van water ('Fiche 5: Water') in de openbare ruimte

Fiche 3: Een gezonde Stad - Biodiversiteit: Bekrachtiging van het belang van biodiversiteit in het stedelijk ecosysteem

Context en uitdagingen

Het BHG vertoont een grote diversiteit aan soorten en telt meer dan 800 plantensoorten, 38 soorten inheemse zoogdieren, 92 inheemse soorten broedvogels, 9 soorten inheemse soorten amfibieën en reptielen, een twintigtal soorten vissen, waarbij abstractie wordt gemaakt van de insecten (vlinders, libellen, kevers, tweevleugelen, vliesvleugelen, ...) en spinachtigen. Met 40% van haar oppervlakte bestaande uit groene ruimten, biedt de Stad Brussel een niet verwaarloosbare ondersteuning aan deze biodiversiteit.

De verstedelijking, de verharding, de fragmentering van de natuurlijke habitats vormen echter een grote bedreiging voor deze verscheidenheid, net zoals de verschillende veroorzakers van verontreiniging in de stedelijke omgeving, zoals lichtvervuiling, geluidsoverlast, overmatige gebruikmaking van de groene ruimten, verontreinigende stoffen die terechtkomen in de oppervlaktewaterlichamen en de bodem, invasieve uitheemse soorten, en het gebruik van pesticiden en meststoffen. Hier bovenop komen nog de gevolgen van de klimaatverandering, zoals droogte en hittegolven. Om doeltreffend te zijn, moet een ecologisch netwerk bestaan uit een mozaïek van open, gesloten, vochtige en verharde ruimten die onderling verbonden zijn door verbindingsgebieden. We moeten echter vaststellen dat deze mozaïek in de Stad een onvoldoende homogeen karakter vertoont. Zo is er de alomtegenwoordigheid van verharde gebieden, een overgrote meerderheid van open ruimte in de rand van de stad, meer bepaald in Haren en Neder-Over-Heembeek.

In deze context, komt het er niet enkel op neer om de biodiversiteit gediversifieerde en kwaliteitsvolle onthaalruimten te bieden, maar deze ook op een doeltreffende manier met elkaar te verbinden.

Strategische doelstellingen en acties

Strategische doelstelling 5: De aanpassing van onze grondgebieden aan de migratie van soorten

- Actie 5.1: De reservoirs van biodiversiteit waarderen en in stand houden
- Actie 5.2: De ecologische corridors in kaart brengen en voorzieningen creëren die de fauna integreren in de omringende (bebouwde en niet-bebouwde) openbare en private ruimte
- Actie 5.3: Een donker netwerk aanleggen voor de nachtdieren en de flora

Strategische doelstelling 6: Een context creëren binnen stedenbouwkundige en architectuurprojecten die de biodiversiteit ten goede komt

- Actie 6.1: De uitvoering van gemeentelijke projecten onderwerpen aan een bodemanalyse
- Actie 6.2: Biodiversiteitpremies identificeren en creëren
- Actie 6.3: Een ontwikkelingsplan voor de biodiversiteit opmaken voor stedenbouwkundige en architectuurprojecten

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

- jaarlijks 500 premies toekennen die verband houden met biodiversiteit
- alle nieuwe projecten in de openbare ruimte en in openbare/private gebouwen van de Stad omvatten inrichtingen die de biodiversiteit ten goede komen

Positieve effecten en kansen

Algemeen, bevorderen de hierboven vermelde acties de integratie van biodiversiteit op het grondgebied van de Stad Brussel.

Een meer uitgesproken aanwezigheid van de fauna en de flora, en een groter verscheidenheid aan soorten zouden een sociale en culturele functies kunnen vervullen (volksgezondheid, leefomgeving, milieueducatie, ...). Een grotere bewustwording van de natuur vergemakkelijkt trouwens de bescherming ervan.

De opstelling van een ontwikkelingsplan maakt het gemakkelijker om bij ieder project realisaties te voorzien die gunstig zijn voor de biodiversiteit. Deze aanbevelingen hebben ook betrekking op andere thema's zoals lawaai en afval en dragen bij aan de ontwikkeling van geïntegreerde en systematische denkpistes over de stedelijke omgeving. De opmaak van gedifferentieerde aanbevelingen per wijk, maakt het mogelijk om in te spelen op de specifieke uitdagingen van iedere aparte wijk, en beperkt de uitvoering van algemene en vaak weinig relevante maatregelen. Op langere termijn, vormt de feedback over ervaringen met betrekking tot de naleving

Negatieve effecten en beperkende factoren

Plannen en aanbevelingen leggen de dragers van stadsprojecten beperkingen en verplichtingen op. Ook kan de verveelvoudiging van plannen averechtse gevolgen hebben, zoals een verlies aan informatie, almaar ingewikkelder wordende administratie, verlies aan zichtbaarheid en leesbaarheid, ...

De bescherming en de instandhouding van het gemeentelijk natuurlijk erfgoed brengt ook bijkomende verplichtingen en beperkingen mee voor de uitvoering van stedenbouwkundige projecten binnen beschermingsperimeters.

De beperking van bepaalde grote evenementen kan ertoe leiden dat er minder degelijke events worden georganiseerd, wat de aantrekkelijkheid van de gemeente kan ondermijnen.

De hierboven vermelde maatregelen zeggen niets over invasieve uitheemse soorten.

van deze aanbevelingen eveneens een opportuniteit om ook gewestelijke maatregelen op dit vlak aan te passen.

Deze acties maken alle actoren binnen het grondgebied bewust van de verschillende milieuproblematieken door ze een centrale plaats te geven in projecten en een paradigmashift tot stand te brengen binnen de verschillende sectoren.

Premies geven de aanzet tot vrijwillige projecten gericht op de vergroening van de openbare ruimte en maken de burgers meer betrokken bij hun leefomgeving.

Door minder grootscheepse evenementen te organiseren in groene ruimten, kunnen bepaalde schadelijke gevolgen worden vermeden, niet enkel voor de fauna en flora, maar ook voor de burgers (overmatige gebruikmaking, afval, lawaaihinder, vernietiging van het plantendek, enz.).

Bodemkwaliteitsbeheer heeft niet enkel een positief effect op de biodiversiteit, maar draagt bij tot het behoud van een goede bodem nodig voor de uitvoering van projecten zoals stadslandbouw. Het bevordert eveneens het geïntegreerd regenwaterbeheer, zorgt mee voor CO^2 opslag en het helpt het hitte-eilandeffect te temperen. De systematische analyse van de index voor bodemkwaliteit in het kader van gemeentelijke projecten stelt de overheid in staat om het goede voorbeeld te geven.

De opwaardering van het gemeentelijk ecologisch netwerk kan effect hebben dat de gemeentegrenzen overschrijdt wat betreft de genetische uitwisseling van de soorten en de herkolonisatie van geïsoleerde habitats.

De aanleg van een donker netwerk, is niet enkel in het voordeel van fauna en flora, maar helpt ook energie te besparen. Dit donkere netwerk kan eventueel wel een onveiligheidsgevoel in de hand werken. Daarom voorziet het plan, afhankelijk van het geval, de plaatsing van sensoren, en het afsluiten en/of bewaken van de parken tijdens de nacht. Het is ook de bedoeling dat er functionele verlichting wordt geplaatst die minder negatieve effecten heeft op de biodiversiteit.

De aanwezigheid van water is een van de belangrijkste voorwaarden om te komen tot een stedelijke omgeving die gunstig is voor de biodiversiteit. Dit aspect wordt hier niet specifiek behandeld, maar wel in 'Fiche 5: Water'.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	+		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	++	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	++		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	+		Tewerkstelling en economie	0
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	0
				Aanpassing	+

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

jaarlijks 500 premies toekennen die verband houden met biodiversiteit

Om de inwoners ertoe aan te zetten om inrichtingen aan te brengen die biodiversiteit in de hand werken, zoals het opzetten van 'verbindingspunten' voor de biodiversiteit (schuilplaatsen voor de fauna, hoogstammige bomen, boomgaarden, enz.), wil de Stad Brussel tegen 2030 500 premies toekennen. Momenteel beschikt de gemeente nog niet over een dergelijk premiesysteem dat verband houdt met de biodiversiteit. Deze doelstelling zal gemakkelijk haalbaar zijn voor zover de gemeente de mogelijkheid om dergelijke premies te ontvangen onder de aandacht brengt van haar inwoners en de opvolging voorziet van het aantal premies die ze ieder jaar toekent.

alle nieuwe projecten in de openbare ruimte en in openbare/private gebouwen van de Stad omvatten inrichtingen die de biodiversiteit ten goede komen

Het behalen van deze doelstelling hangt grotendeels af van een politieke wil om bij de uitvoering van projecten van de Stad inrichtingen te integreren die gunstig zijn voor de biodiversiteit. Deze doelstelling kan dus gerealiseerd zijn tegen 2030 indien de gemeente voldoende ambitie aan de dag legt bij de projecten die ze ontwikkelt.

De opvolging van de doelstelling zou gemakkelijk uitvoerbaar zijn vermits de gemeentelijke overheid toegang heeft tot de afgeleverde vergunningen.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Het beheer van de groene ruimten zou moeten gepaard gaan met een beleid gericht op het beheer van de invasieve uitheemse soorten, alsook met een opleiding voor de technische mensen (corr.);
- Meer gebruik maken van bindende stedenbouwkundige instrumenten om het potentieel om biodiversiteit te verwelkomen binnen projecten te bevorderen (aanv.);
- Een gids opstellen over goede praktijken bij het organiseren van evenementen die de negatieve impact ervan op de biodiversiteit moeten beperken en/of andere locaties bepalen voor het organiseren van dergelijke evenementen (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie[23]	Indicator
Tekort aan groene ruimten	Oppervlakken met een tekort aan groene ruimten (ha)
Reservoirgebieden	Oppervlakte van de groene ruimten die fungeren als reservoirgebieden die vooral dienen voor instandhouding (ha)
Ecologische kwaliteit van de groene ruimten	Aantal maatregelen van actief beheer toegepast op de groene ruimten (n)
Premies	Bedragen uitgetrokken voor premies (acties voor het milieu) (€)
Ecologisch netwerk	Lineaire lengte van het gemeentelijk ecologisch netwerk (en het donker netwerk) (km)

[23] Zijn eveneens op te volgen: de indicatoren met betrekking tot vergroening ('Fiche 1: Groene ruimten') en de aanwezigheid van water ('Fiche 5: Water') in de openbare ruimte

Fiche 4: Een gezonde Stad - Stadslandbouw: Een rol en een hulpbron tegen 2050

CONTEXT EN UITDAGINGEN

De ontwikkeling van landbouw in de stad draagt bij aan de economische, sociale en ecologische functies van de gemeente. Het aantal landbouwterreinen op het gemeentelijk grondgebied worden echter steeds schaarser. Ze bevinden zich voornamelijk in de landelijke wijken zoals Haren en Neder-Over-Heembeek, die trouwens onder zware druk staan van vastgoedactiviteiten.

Het Brussels Gewest steunt via het Good Food-plan de lokale voedselproductie, zowel op stedelijk als peri-stedelijk niveau. De landelijke wijken komen als eerste in zicht voor de ontwikkeling van landbouwactiviteiten. Maar ook andere ruimten in de stedelijke omgeving kunnen hiervoor in aanmerking komen door gebruikmaking van innoverende oplossingen. Het opzetten van een duurzaam landbouwsysteem veronderstelt ook de opwaardering van de korte ketenproductie en gebruikmaking van lokaal beschikbare hulpbronnen.

Het komt er hier op neer om het landelijk karakter van de wijken in de rand te behouden, stadslandbouw te ontwikkelen, en dit binnen een circulaire logica, alsook de beste gronden reserveren voor stadslandbouw en natuur.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 7: Gemakkelijkere toegang tot grond voor de landbouwstiel:

- Actie 7.1: Een geel en bruin netwerk aanleggen als ondersteuning voor de stadslandbouw

Strategische doelstelling 8: Lokale zelfvoorzienende voedselproductie met het oog op duurzame landbouw:

- Actie 8.1: Nieuwe ontwikkelingsprojecten benutten om gemeenschappelijke moestuinen op gronden van de Stad Brussel zo veel mogelijk te behouden en te bestendigen
- Actie 8.2: Fruitbomen aanplanten in de openbare ruimte
- Actie 8.3: De gronden die eigendom zijn van de gemeente aanwenden voor en uitrusten met voorzieningen en hulpmiddelen voor stadslandbouw

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- Aanwending van 10 ha voor professionele stadslandbouw;
- Het teeltareaal met 50% uitbreiden (uitgedrukt in m² bestemd voor moestuinen)

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

De hierboven vermelde acties werken de bestendiging van het landbouwareaal in de hand en zorgen voor goed bodems in de landelijke wijken, en valoriseren bepaalde gronden die niet worden gebruikt of gebruikt voor andere functies (grote daken, leegstaande magazijnen, ondergrondse parkeergarages, enz.) in de rest van het gemeentelijk grondgebied. Gebruikmaking van stedenbouwkundige instrumenten lijkt relevant om bestendiging op lange termijn te bewerkstelligen.

De ontwikkeling van een geel en bruin netwerk vormt een aanvulling op het ecologisch netwerk en draagt op die manier bij aan de instandhouding van de biodiversiteit via het behoud van een gediversifieerd stedelijk landschap. Fruitbomen zijn trouwens een voedingsbron voor de fauna.

Het behoud van niet-bebouwde terreinen en de opwaardering van ongebruikte de terreinen met het oog op landbouwactiviteiten verkleinen bovendien de kans op het ontstaan van stedelijke hitte-eilanden en temperen de effecten ervan. Verder hebben ze een positief effect op het waterbeheer.

De inventaris van de gronden die in aanmerking komen voor landbouwproductie zorgt ervoor dat de beste gronden kunnen worden voorbehouden voor landbouwactiviteiten, wat in de context van extensieve en duurzame landbouw betere kansen geeft om, in vergelijking met andere activiteiten, de achteruitgang/verontreiniging van de bodem tegen te gaan. Deze inventaris kan ook acties bevorderen gericht om bodemsanering.

De ontwikkeling van landbouw in de Stad biedt ook de mogelijkheid om de stedelijke bevolking opnieuw in contact te brengen met voedselproductie. De aanwezigheid van

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

De bescherming van het landbouwareaal in de landelijke wijken, legt nog meer druk op de landbouwgrond vanuit de vastgoedsector, wat een impact heeft op de grondprijzen en minder terreinen ter beschikking stelt voor woningbouw.

De landbouwactiviteiten kunnen meerdere milieurisico's met zich meebrengen al naargelang de gebruikte methodes, zoals water- en bodemvervuiling, of verminderde biodiversiteit door het intensief gebruik van pesticides en meststoffen. Maar in de context dat een label zou kunnen worden ontwikkeld om deze landbouwactiviteiten uit te oefenen, blijft dit risico vrij beperkt.

De aanpassing van rechtsinstrumenten is op juridische vlak een complexe aangelegenheid gezien de mogelijke wisselwerkingen met andere wetgeving.

stadlandbouw zorgt voor een bredere bewustwording, meer in het bijzonder als de ontwikkeling ervan gepaard gaat met didactische activiteiten rond de verschillende milieuaspecten en sociale kwesties gelinkt aan landbouwproductie. De plaatsing van productieonderdelen zoals fruitbomen in de openbare ruimte, in co-beheer met de burgers, zou ook de sociale cohesie en de betrokkenheid van de burgers in de hand kunnen werken.

De ontwikkeling van lokale landbouw leidt ook tot minder indirecte uitstoot van broeikasgassen, en brengt een lokale economie op gang die de kaart trekt van de korte keten.

Lokale landbouwproductie, en meer in het bijzonder een logica van circulaire economie, zorgt voor nieuwe banen in de stad. In het licht van de circulaire economie, biedt stadslandbouw ook plaats voor de opwaardering van afval dat in het BHG wordt gegenereerd, meer bepaalds organisch afval en zuiveringsslib.

De ontwikkeling van stadslandbouw levert een bijdrage aan de landschappelijke opwaardering van het gemeentelijk grondgebied, aan de bescherming van het landelijk erfgoed van bepaalde wijken, alsook aan een betere leefomgeving van de burgers. Daarnaast vervult de stadslandbouw ook sociale en culturele functies.

Door stadslandbouw te ontwikkelen op gronden die eigendom zijn van de gemeente, stelt de Stad ook een voorbeeld.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	++	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	++	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	-
	Microklimaat	+		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	0
	Mens	+	Klimaat	Vermindering	0
				Aanpassing	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

De doelstellingen liggen in de lijn van het GPDO dat gericht is op de bevordering van de stadslandbouw, alsook met de 'Good Food 2'-strategie dat doelstellingen omvat om professionele agro-ecologische productie, alsook burger- en gemengde voedselproductie te promoten.

Aanwending van 10 ha voor professionele stadslandbouw

In het Brussels Gewest, vertegenwoordigt het landbouwoppervlak ongeveer 250 hectare[24] Het overgrote deel van de landbouwterreinen in de Stad Brussel bevindt zich in Haren en Neder-over-Heembeek. Via haar GemPDO, wil de gemeente 10 extra hectare aanwenden voor professionelen stadslandbouw, wat neerkomt op 0,3% van haar grondgebied[25].

In 2018 werd een studie uitgevoerd om de terreinen in kaart te brengen die ter beschikking kunnen worden gesteld voor de ontwikkeling van stadslandbouw in het BHG[26]. Het pessimistische scenario van deze studie heeft 43,7 ha geïdentificeerd dat kan worden aangewend voor landbouw op het grondgebied van de Stad Brussel. Het grootste deel van deze terreinen ligt in Haren

[24] https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/GoodFood_2
[25] De Stad Brussel strekt zich uit over 32,61 km²
[26] https://goodfood.brussels/sites/default/files/cartopotentiel_tev_2015-2018_0.pdf

en Neder-over-Heembeek Vermits de Stad Brussel beschikt over een van de meest geschikte plaatsen voor landbouw, meer bepaald in haar rand met semi-landelijke karakter, lijkt deze doelstelling redelijk en haalbaar tegen 2030.

De opvolging van deze indicator zou moeten gebeuren via de aangiften van de oppervlaktegegevens voor de begunstigden van steun van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB), en via de statistieken van Brussel Economie en Werkgelegenheid.

Het teeltareaal met 50% uitbreiden (uitgedrukt in m² bestemd voor moestuinen)

Tussen 2013 en 2018, is de oppervlakte van de moestuinen op het grondgebied van de Stad Brussel afgenomen met 9.399 m², en teruggebracht van 200.236 m² tot 190.837 m², wat neerkomt op een afname van bijna 5%. In die periode, is het aantal moestuinen wel gestegen van 60 tot 81, wat neerkomt op een toename van meer dan 33% [27]. De trend op gewestelijk niveau is qua verhouding vergelijkbaar met die van de Stad Brussel. Rekening houdend met deze elementen, lijkt een toename van het teeltareaal met 50% een zeer ambitieuze doelstelling.

Het is nochtans belangrijk om weten dat de studie over de terbeschikkingstelling van terreinen bestemd voor professionele landbouw, uitsluitend gericht was op terreinen met een minimumoppervlakte van 0,5 ha. Dergelijke terreinen zijn echter niet enkel bestemd om dienst te doen als moestuin, maar kunnen ook fungeren als weiland.

Maar het GemPDO is niet enkel gericht op de ontwikkeling van professionele landbouw, maar ook op burger- en buurtlandbouw die zich kan ontwikkelen op terreinen met een oppervlakte van minder dan 0,5 ha, alsook op de ontwikkeling van niet-grondgebonden landbouw, meer bepaald op daken of in bakken. In dat opzicht zouden de inzetbare terreinen wél toelaten om het teeltareaal met 50% uit te breiden, wat neerkomt op bijna 100.000 m², wat het equivalent is van 10 ha.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Erop toezien dat bij de ontwikkeling van stadslandbouw de milieurisico's beperkt blijven en er zuinig wordt omgesprongen met middelen, via een bewustmakingsactie voor landbouwpraktijken met lage impact en/of via een milieulabel (aanv.);
- Zorgen voor een rationeel gebruik van water bij stadlandbouw, besproeiing optimaliseren, en voorrang geven aan alternatieve waterbevoorradingsbronnen dan drinkwater (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Geel en bruin netwerk	Oppervlakte van het 'moestuin' netwerk (ha)
Beteelde gronden	Effectief beteelde oppervlakte
Landbouwers	Aantal landbouwers
Beschermde terreinen	Te bestendigen oppervlakte met behulp van stedenbouwkundige instrumenten (ha)

[27] https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/BE_potagers2018_V2Finale_correction20190826
De geïnventariseerde moestuinen zijn gedefinieerd als moestuinen waar tuinders die het wensen terecht kunnen alsook moestuinen die open staan voor het publiek. De projecten gericht op professionele stadslandbouw en privémoestuinen (achtertuinen) werd niet in de inventaris opgenomen.

Fiche 5: Een gezonde Stad - Water: Een geografisch erfgoed en een collectieve voorziening

Context en uitdagingen

De aanwezigheid van het hydrografische netwerk in Brussel wordt vandaag vooral duidelijk via het reliëf van het Gewest. Dit netwerk heeft het landschap geleidelijk aan vorm gegeven. Het ligt bovendien aan de oorsprong van de stad, want de stad heeft er gebruik van gemaakt om bepaalde activiteiten te ontwikkelen zoals molens en leerlooierijen, en om de bevolking en dieren van water te voorzien. De verstedelijking in de loop van de 20e eeuw ging gepaard met de drainage van de vochtige gebieden, alsook met de verharding van het landschap. De meeste waterlopen zijn vandaag gekanaliseerd, ingedamd of overwelfd en dus moeilijk zichtbaar in het stedelijk landschap. Het huidige waterbeheer, dat gericht is op 'alles afvoeren naar de riool', leidt trouwens tot een verslechtering van de waterlichamen en werkt overstromingen in de hand, zonder opwaardering van het water als hulpbron.

Deze elementen beperken de mogelijkheid om gebruik te maken van de diensten die door het oppervlaktewater kunnen worden geleverd. De waterlichamen zijn cruciale onderdelen van het ecologisch netwerk. Ze kunnen helpen bij de vermindering van het stedelijk hitte-eilandeffect en worden geïntegreerd in het overstromingsbeheer. Het oppervlaktewater maakt de herwaardering mogelijk van bepaalde ruimten voor landschappelijke en/of recreatieve doeleinden, en speelt op die manier ook een sociale en identitaire rol. Het voortbestaan van de watervoorraden wordt trouwens bedreigd door de gevolgen van de klimaatverandering die gepaard gaan met een vaker voorkomende droogteperiodes, hittegolven en overstromingen.

Het komt er dus op neer om water opnieuw zijn plaats te geven binnen de openbare ruimte, meer bepaald door de ontwikkeling van het blauwe netwerk. Op die manier kan er niet alleen gebruik worden gemaakt van de vele diensten die water levert, maar kan ook het beheer van het stadswater worden geoptimaliseerd, wat ervoor zorgt dat de milieugevolgen beperkt blijven en de watervoorraden blijvend kunnen worden aangevuld.

Strategische doelstellingen en acties

Strategische doelstelling 9: De ontwikkeling van een blauw netwerk in Brussel:

- Actie 9.1: Het hydrografisch netwerk opwaarderen en in stand houden op het grondgebied van de Stad Brussel
- Actie 9.2: De band van de inwoners met het water versterken door de aanwezigheid ervan en de gebruiken die hiermee verband houden binnen de openbare ruimte verder te ontwikkelen.
- Actie 9.3: Het circulaire gebruik van water in de openbare ruimte en in de gebouwen van de gemeente versterken

Strategische doelstelling 10: Een meer veerkrachtige openbare infrastructuur ontwikkelen binnen het waterbeheer

- Actie 10.1: Een 'Water' reglementering uitwerken
- Actie 10.2: Een maximaal aantal grootschalige sites afkoppelen van het zuiveringsnetwerk en de meer installaties voorzien voor infiltratie/stockage/herwinning en voor beter doordringbaarheid van de bodem
- Actie 10.3: Nieuwe 'Water' premies invoeren, alsook premies voor water 'zonder grenzen'
- Actie 10.4: Steun verlenen aan het Gewest bij de bestrijding van overstromingen in Laken, bij voorkeur door middel van alternatieve oplossingen van het type 'GRB', en in laatste instantie door plaatsing van een stormbekken.

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

- 100% van alle wegeniswerken in prioritaire interventiegebieden en in zones stroomopwaarts overstromingsgevoelige gebieden, omvatten geïntegreerd regenwaterbeheer;
- 250.000 m² aan nieuwe doorlaatbare oppervlakte of aan oppervlakte afgekoppeld van de riolering in het prioritaire interventiegebied van het stroombekken van de Molenbeek.

Positieve effecten en kansen

De hierboven vermelde acties dragen bij tot een aangenamere leefomgeving door de ontwikkeling van de recreatieve en landschappelijke rol van water in de stedelijke omgeving. In het licht hiervan, kan de kwalitatieve ontwikkeling van het Kanaal ervoor zorgen dat deze waterloop minder fungeert als stedelijke barrière.

De acties leiden tot een veerkrachtiger stedelijk weefsel dat beter bestand is tegen de gevolgen van de klimaatverandering, zoals hitte-eilanden, periodes van droogte en overstromingen.

De ontwikkeling van het blauwe netwerk bevordert de integratie van waterlopen in het ecologische netwerk. Samen met de ontwikkeling van het groene netwerk (zie 'Fiche 1: Groene ruimten'), versterkt het potentieel van de Stad om biodiversiteit te verwelkomen in de gemeente.

Het circulair gebruik van water werkt het rationeel gebruik ervan in de hand, en bevordert de continue

Negatieve effecten en beperkende factoren

Waterverbruik en het onderhoud van nieuwe openbare infrastructuur kunnen aanzienlijke kosten meebrengen.

Systemen waarbij water circuleert via een gesloten circuit leiden tot gezondheidsrisico's die betrekking hebben op de microbiologische kwaliteit van het water. Gebruikmaken van dergelijke systemen kan gevaarlijk zijn op bepaalde plaatsen zoals speeltuinen.

Wat de bouwwerken voor geïntegreerd regenwaterbeheer betreft, kunnen bijkomende activiteiten, zoals de opmaak van een hydrologische studie door een gespecialiseerd bureau, of de begeleiding van de uitvoering ervan, ... een belemmering vormen als de verschillende actoren moeten opdraaien voor de kosten. Ook kan de verveelvoudiging van plannen averechtse gevolgen hebben, zoals een verlies aan informatie, almaar ingewikkelder wordende administratie, verlies aan zichtbaarheid en leesbaarheid, ...

waterbeschikbaarheid van water als hulpbron. De invoering ervan in openbare gebouwen versterkt de voorbeeldfunctie van de overheid op dit vlak. De aanwezigheid van watervoorzieningen kan personen die zich bevinden in een precaire watersituatie sociaal ondersteunen zodat ze alsnog kunnen voorzien in hu hun basisbehoeften (voeding, lichamelijke hygiëne, de was doen, WC). Deze voorzieningen bieden ook de mogelijkheid om nieuwe openbare infrastructuur zoals waterfonteintjes, badhuizen, ... te koppelen aan bewustmakingscampagnes om het publiek te informeren over de waterprijs, de watervoorraden en alternatieven die gemakkelijk in te voeren zijn. Het geïntegreerd regenwaterbeheer verlicht de druk op het riolerings- en waterzuiveringsnetwerk, en dan vooral tijdens periodes van hevige regenval. Dit beheer heeft een gunstig effect op de doeltreffendheid van het waterzuiveringsproces, op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de aquatische ecosystemen. Daarnaast werkt het de aanvulling van de waterlagen in de hand, beperkt het overstromingen en leidt het tot een rationeel gebruik van de watervoorraden. Vergroende inrichtingen van geïntegreerd beheer dragen bij aan de ontwikkeling van het groene netwerk, de vorming van koelte-eilanden en de verbetering van de leefomgeving. De ontwikkeling van autonome waterzuiveringssystemen in gebieden zonder riolering, zorgt ervoor dat er minder afvalwater terecht komt in de oppervlakte- en grondwaterlichamen waardoor ook de ecologische, fysisch-chemische en chemische kwaliteit ervan verbetert. De invoering van alternatieve oplossingen van het type 'GRB', en in laatste instantie de plaatsing van een stormbekken in Laken, vormen een belangrijke opportuniteit voor de inwoners van de gemeente, die bijzonder worden getroffen door overstromingen. Minder overstromingen beperkt ook de economische externe effecten ervan voor de inwoners van de wijk (achteruitgang, gezondheidszorgen, enz.) Door het regenwaterbeheer en/of de zuivering van afvalwater te baseren op de GemSV (en meer algemeen op afdwingbarre en lokale instrumenten), kunnen specifieke maatregelen worden ingevoerd om het hoofd te bieden aan lokale uitdagingen, waardoor algemene en vaak weinig relevante maatregelen worden vermeden.	Het plan lijkt niet in te gaan op de problematiek met betrekking tot aanpassingen van de bebouwing in overstromingsgevoelig gebied, en dan vooral van infrastructuur of installaties die kwetsbaar zijn en/of gelegen zijn in een gebied met een grote overstromingskans. Het plan lijkt ook niets te zeggen over verantwoord en zuinig waterverbruik.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	+
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	++		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	+	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	++		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	+
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	++		Tewerkstelling en economie	0
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	0
				Aanpassing	++

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

100% van alle wegenwerken in prioritaire interventiegebieden en in zones stroomopwaarts overstromingsgevoelige gebieden, omvatten geïntegreerd regenwaterbeheer

Het behalen van deze doelstelling hangt grotendeels af van een politieke wil om dergelijke systemen op te zetten. De doelstelling lijkt realiseerbaar voor zover het gaat over wegenwerken waarvoor de Stad en het Gewest verantwoordelijk zijn. Voor diezelfde redenen, zou ook de opvolging van de doelstelling gemakkelijk uitvoerbaar zijn.

250.000 m² aan nieuwe doorlaatbare oppervlakte of aan oppervlakte afgekoppeld van de riolering in het prioritaire interventiegebied van het stroombekken van de Molenbeek

Deze gekwantificeerde doelstelling is overgenomen uit het Klimaatplan van de Stad, dat door het college van Burgemeester en Schepenen op 1 december 2022 werd goedgekeurd. Het behalen van de doelstelling hangt grotendeels af van een politieke wil van de Stad om de voorziene ingrepen uit te voeren in de doorlaatbare gebieden van het stroombekken. Maar het zou kunnen dat de deadline van 2030 niet wordt gehaald. Die deadline lijkt indertijd vrij kort omdat het hier gaat om werken waarvan de uitvoering een hele tijd zou kunnen aanslepen, zoals werken aan de riolering.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Het blauwe netwerk zou samen met het groene netwerk kunnen worden ontwikkeld, onder meer door aanplanting van de oevers, beheer van vijvers en ander stilstaand water in parken, ... en in samenwerking met de buurgemeenten om de positieve effecten ervan te maximaliseren (aanv.);
- De controle van de onmiddellijke omgeving van de waterlopen controleren, onder meer om te vermijden dat het afval zich hier opstapelt, alsook toezien op de naleving van de ingevoerde regels zoals het verbod om fauna en flora te verstoren (aanv.).
- Maatregelen nemen voor de bescherming van bepaalde infrastructuur of kwetsbare en/of risicovolle installaties die zich bevinden in een gebied met grote overstromingskans, en de bebouwing en de infrastructuren gelegen in overstromingsgevoelig gebied aanpassen (aanv.);
- Aanzetten om drinkwater (kraantjeswater) enkel te gebruiken voor drinkwaterbehoefte, alsook aanzetten tot waterzuinig gedrag en plaatsing van waterbesparende systemen (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Verharding van de bodem	Evolutie van het aandeel verharde oppervlakte
Overstromingsrisico	Evolutie van het aantal personen en materiële goederen die getroffen zijn door overstromingen, op basis van vergoedingen voor schade veroorzaakt door natuurrampen Evolutie van de terreinen op het gemeentelijk grondgebied waarvoor een overstromingsrisico bestaat
Blauw netwerk	Evolutie va de lineaire lengte van het blauwe netwerk en van het aantal waterpartijen in de Stad
Voorzieningen	Evolutie van het aantal sanitaire voorzieningen 'water' binnen de openbare ruimte
Rationeel waterverbruik	Evolutie van het waterverbruik per inwoner

Fiche 6: Een gezonde Stad - Lucht: Lucht als een gedeelde natuurlijke rijkdom - Energie: Naar een koolstofarmere energiemix en een energiezuinige stad

CONTEXT EN UITDAGINGEN

De belangrijkste energiedragers in het BHG zijn aardgas (44%), elektriciteit (28%) en fossiele brandstoffen (20%). De grootste energieverbruikers zijn woningen en gebouwen uit de dienstensector, die samen goed zijn voor meer dan 70% van het energieverbruik in het gewest, overwegend door verwarming, gevolgd door transportsector die 21% vertegenwoordigt van het energieverbruik. We willen hier ook nog even onderstrepen dat het BHG voor zijn energiebevoorrading voor meer dan 85% afhankelijk is van import.

In 2019, was 3% van het Brusselse eindenergieverbruik (buiten geïmporteerde elektriciteit) afkomstig uit hernieuwbare energie, en 48% van die hernieuwbare energie (HE) werd lokaal in het BHG geproduceerd. De productie van lokale HE, biobrandstoffen en houtskool uitgezonderd, bereikte in 2020 een productierecord van 376 Gwh. Wat hernieuwbare energie (HR) betreft, valt de grootste vooruitgang te noteren op het vlak van de productie van elektriciteit, en dan in het bijzonder door zonnepanelen. Vermits het BHG een dichtbevolkt stedelijk gebied is, is het ontwikkelingspotentieel voor HR hier vrij laag, maar dat wil niet zeggen dat hiertoe geen mogelijkheden zijn.

Het energieverbruik van fossiele oorsprong is de belangrijkste oorzaak van de klimaatopwarming en van de achteruitgang van de luchtkwaliteit. Er werd weliswaar vooruitgang geboekt op het vlak van de uitstoot van broeikasgassen (-18% tussen 1990 en 2019) en luchtverontreinigende stoffen (-60% tot 90% afhankelijk van de verontreinigende stof in kwestie), maar er moeten toch nog inspanningen worden geleverd om de risico's te beperken die verbonden zijn aan de klimaatverandering, zoals hittegolven, overstromingen, ... alsook aan de luchtkwaliteit, zoals toename van long- en hart- en vaatziekten.

Er moet dus worden ingezet op de beperking en de uitstap van fossiele energiebronnen om de klimaatverandering en luchtvervuiling te temperen, alsook op een rationeel en duurzaam energieverbruik via de bevordering van de energie-intensiteit en een hoger aandeel van hernieuwbare energie in het eindenergieverbruik.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 11: Betere luchtkwaliteit in en buiten gebouwen:

- Actie 11.1: Het aantal meetpunten voor de luchtkwaliteit vermeerderen als aanvulling op het gewestelijke instrumentarium, en deze punten ook monitoren.
- Actie 11.2: De luchtkwaliteit in kwetsbare gebouwen van de gemeente zoals crèches, scholen en ziekenhuizen, monitoren en, indien nodig, verbeteren

Strategische doelstelling 14: Voor een lokale en duurzame energieproductie

- Actie 14.1: Het zonnepanelenpark van de Stad Brussel verder ontwikkelen
- Actie 14.2: Warmtenetwerken ontwikkelen van productiebronnen op het gemeentelijk grondgebied
- Actie 14.3: Innoverende oplossing op het vlak van energieproductie, zoals stadswindmolen, riothermie, geothermie, ... onderzoeken en uitrollen
- Actie 14.4: De ontwikkeling verderzetten van een eerste positieve energiewijk (PED = Positive Energy District) in de Noordwijk
- Actie 14.5: De ontwikkeling van energiegemeenschappen steunen en begeleiden

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 100% van de kwetsbare omgevingen zoals scholen, crèches, gemeentelijk ziekenhuis, worden gecontroleerd op hun luchtkwaliteit zowel binnen als buiten;
- 100% van de energie die door de openbare gebouwen van de gemeente wordt verbruikt, is afkomstig van in België geproduceerde hernieuwbare energie.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

De hierboven vermelde maatregelen bevorderen de lokale productie van hernieuwbare energie die een positief effect hebben op de matiging van de klimaatverandering, meer bepaald via een afname van de uitstoot van broeikasgassen. Vermits ze inzetten op een verminderd gebruik van fossiele energie, helpen deze maatregelen ook bij het terugdringen van de luchtvervuiling.

Het gebruik van lokale energieproductie (uit wind, uit de zon, via geothermie, biomethanisatie) draagt ook bij aan de energieonafhankelijkheid en de weerbaarheid van het BHG.

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

Fotovoltaïsche zonne-energie produceert voornamelijk energie op het midden van de dag. Maar er moeten nog stappen worden gezet om het gebruik of de opslag van de geproduceerde elektriciteit te optimaliseren. Daarnaast vereist de productie van de faciliteiten grondstoffen en arbeid. Er werden al moeilijkheden ondervonden om aan de behoeften te voldoen. De zeldzame metalen die hiervoor worden gebruikt, vormen ook een aanzienlijk risico op milieuverontreiniging[30].

Er zijn aanzienlijke kosten verbonden aan de installatie van geothermische systemen, vooral voor open systemen. Een van

[30] https://mypower.engie.fr/energie-solaire/conseils/panneau-solaire-et-ecologie-quel-impact-sur-l-environnement.html

Groene elektriciteit is vaak goedkoper van grijze elektriciteit[28] en helpt op die manier ook om energiearmoede tegen te gaan. Hernieuwbare energie schept bovendien meer jobs dan energieën afkomstig van fossiele brandstoffen. Voor dezelfde hoeveelheid geproduceerde energie, zijn voor de hernieuwbare energieën 2 tot 5 keer meer arbeiders nodig[29]/

De energiegemeenschappen stellen zowel de producenten als de verbruikers in staat om hun elektriciteit aan een betere prijs te verkopen of aan te kopen, en krijgen ze echte garanties over de hernieuwbare oorsprong van de gekochte elektriciteit. De oprichting van deze gemeenschappen zou het investeringsrendement van HE-productiesystemen, die hier voornamelijk fotovoltaïsch zijn, moeten versnellen en de implementatie ervan moeten bevorderen.

Energiegemeenschappen zijn betrokken bij de ontwikkeling van een energietransitiestrategie die wordt gekenmerkt door decentralisatie van energieproductie en burgerparticipatie.

De ontwikkeling nastreven van een positieve energiewijk met een diversiteit aan (publieke, private) actoren en particulieren, biedt over algemeen de mogelijkheid om publiek-private partnerschappen op te zetten die mogelijk kunnen worden uitgebreid naar andere projecten. Positieve energiewijken kunnen verbeteringen in energie-efficiëntie met zich meebrengen, waardoor het eindverbruik wordt beperkt.

Luchtkwaliteitsbewaking, zowel binnen als buiten, helpt bij het bepalen van de oplossingen en trajecten die moeten worden genomen om aan de gezondheidsnormen te voldoen.

Betere luchtkwaliteit beperkt de menselijke en economische kosten voor de samenleving: verslechtering van de gezondheid van de meest kwetsbare personen (astma, luchtwegaandoeningen, bronchiolitis bij kinderen), vroegtijdige sterfgevallen en, uiteraard, de kosten die gepaard gaan met doktersbezoeken, behandelingen, ziekenhuisopnames, etc.

de kostenposten zijn voorbereidende studies die zijn noodzakelijk voor een goed begrip van de hydrogeologische context om zo problemen met de bodemstabiliteit te voorkomen.

Bovendien kan geothermische energie een aantal negatieve effecten meebrengen: onttrekking van het grondwater ter hoogte van de oppompreservoirs, stijgend grondwater bij de injectieputten, koelvloeistoflekken in de watervoerende laag. Alle geothermische systemen, open of gesloten, worden echter beschouwd als ingedeelde inrichtingen, die sinds 1 april 2019 onderworpen zijn aan milieuvergunningen, wat het risico vermindert.

De oprichting van een positieve energiewijk in een bestaande wijk kan sprake zijn van een zekere terughoudendheid van de kant van de bewoners, die sceptisch staan tegenover het transformatieproces dat wordt geleid door externe actoren.

Meer in het algemeen is de oprichting van positieve energiewijken in bestaande wijken een vrij nieuw fenomeen, en is er het dus nog grotendeels onbekend terrein. Naast overleg en technologische expertise kunnen er, gezien het beoogde type transformatie, nieuwe juridische of planningsinstrumenten nodig zijn.

De transformaties die nodig zijn voor de ontwikkeling van de productie van hernieuwbare energie in het bebouwd weefsel kunnen complex zijn wanneer er ook erfgoedelementen aanwezig zijn.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	-	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	++		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	++		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	++	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	++
				Aanpassing	+

[28] https://environnement.brussels/thematiques/batiment-et-energie/quest-ce-que-lenergie-verte
[29] https://climate.selectra.com/fr/empreinte-carbone/energie

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

100% van de kwetsbare omgevingen zoals scholen, crèches, gemeentelijk ziekenhuis, worden gecontroleerd op hun luchtkwaliteit zowel binnen als buiten

De luchtkwaliteit, zowel binnen- als buitenshuis, is de belangrijkste milieurisicofactor voor de gezondheid. Uit studies blijkt dat bijna 11% van de sterfgevallen in het BHG te wijten is aan luchtverontreiniging[31] Slechte luchtkwaliteit heeft meer gevolgen voor kwetsbare personen, en kunnen leiden tot astma, chronische longziekte, enz. Gezien de gevolgen voor de bevolking wil de Stad Brussel de binnen- en buitenluchtkwaliteit van kwetsbare omgevingen op haar grondgebied controleren. Dergelijke kwetsbare omgevingen zijn scholen, crèches, ziekenhuizen ... en voornamelijk gemeentelijke instellingen en voorzieningen. Actie 11.2 van het GemPDO helpt bij het behalen van deze gekwantificeerde doelstelling tegen 2030.

100% van de energie die door de openbare gebouwen van de gemeente wordt verbruikt, is afkomstig van in België geproduceerde hernieuwbare energie

Deze gekwantificeerde doelstelling is overgenomen uit het Klimaatplan van de Stad, dat door het college van Burgemeester en Schepenen op 1 december 2022 werd goedgekeurd. Deze actie uit het Klimaatplan is gericht op openbare gebouwen van de Stad, de Regie, het OCMW en de OVM's. De doelstelling lijkt realistisch, maar gezien de huidige instabiliteit van de energiemarkt, zou he kunnen dat de deadline van 2030 niet wordt gehaald.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- De burgers bewustmaken over de productie van hernieuwbare energie, en dan vooral over de nog onbekende mogelijkheden zoals geothermie en riothermie (aanv.);
- De burgers informeren over bestaande premies voor hernieuwbare energie en/of dergelijke premies opzetten (aanv.);
- Het maatschappelijk middenveld betrekken bij de oprichting van positieve energiewijken; bij het besluitvormings- en organisatieproces een 'bottom-up' en 'top-down' aanpak hanteren voor de buurtbewoners (aanv.);
- Stand van zaken van de bestaande realisaties op het vlak van positieve energiebuurten (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Broeikasgassen	Uitstoot broeikasgassen (megaton CO2-eq.)
Hernieuwbare energie	Lokale productie van hernieuwbare energie (per systeem) (kWh); Verbruik hernieuwbare energie (kWh)
Luchtkwaliteit	Evolutie van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen gemeten door de meetstations van de gemeente (binnen en buiten).

[31] Andrieux J., Bouland C. en Eggen M. (2021), Etat des connaissances sur les liens entre environnement et santé en Région de Bruxelles-Capitale.

Fiche 7: Een gezonde Stad - Lawaai: Naar een rustigere openbare ruimte

Context en uitdagingen

Het stedelijke karakter van de Stad, alsook haar status van federale en Europese hoofdstad, geeft aanleiding tot tal van geluidsbronnen op het Brussels grondgebied. Sommige geluiden maken deel uit van het sociale en culturele leven dat typisch is voor een stedelijke omgeving, maar andere geluiden worden beschouwd als echte geluidshinder. Geluidsoverlast heeft dus verschillende oorzaken en is afhankelijk van de wijk. Zo heeft de Vijfhoek te kampen met overlast gelinkt aan de nachtelijke en culturele activiteiten die hier plaatsvinden, terwijl Haren wordt geconfronteerd met het lawaai van het weg-, spoor- en luchtverkeer.

Maar lawaai is een echt probleem voor de volksgezondheid. Volgens schattingen zouden Brusselaars acht jaar aan gezond leven verliezen door verkeerslawaai.

In het licht van deze elementen, is het noodzakelijk om een balans te vinden tussen de verschillende stedelijke functies, zodat de dynamiek van de stad verzoenbaar blijft met een bepaalde kwaliteit van leven, maar ook om ontspanningsplaatsen en rustige plekken binnen het gemeentelijk grondgebied in de hand te werken.

Strategische doelstellingen en acties

Strategische doelstelling 12: Een stad met rustige plekken:

- Actie 12.1: Aanleg van 'Silent parks'

Strategische doelstelling 13: De geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer terugdringen:

- Actie 13.1: Promotie voeren rond gewestelijke premies voor geluidsisolatie van gebouwen
- Actie 13.2: Geluidswerende systemen plaatsen om het de geluidsoverlast veroorzaakt door het weg- en spoorverkeer te beperken

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

- Aanleg van 16 'silent parks'.

Positieve effecten en kansen

De invoering van maatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan, draagt bij tot de verbetering van de leefomgeving van de burgers en heeft een positief effect op de volksgezondheid.

De aanleg van rustige plaatsen bevordert de functiemix via de creatie van een herbronningsgebied in de stad, en maakt de bevolking weerbaarder tegen stedelijke overlast. Deze gebieden kunnen ook een plaatsen van sociale interactie zijn, vooral als de aanleg ervan nog andere thema's aanpakt, zoals netheid, veiligheid en overmatige gebruik van plaatsen.

Minder lawaai en de aanleg van rustige gebieden zorgen er ook voor dat de stedelijke fauna minder wordt verstoord. Vooral in de groene ruimten, kunnen deze maatregelen andere tijdelijke bronnen van overlast voor de fauna en flora verminderen (overmatige gebruikmaking, afval, vernietiging van het plantendek, enz.).

De premies voor geluidsrenovatie zetten aan tot een meer algemene renovatie van gebouwen, en dan vooral op het vlak van energie, wat kan lieden tot minder energieverbruik.

Negatieve effecten en beperkende factoren

De geluidswerende systemen kunnen, afhankelijk van hun locatie en type, een negatieve impact hebben op het landschap.

Overeenstemming met de uitdagingen

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	++		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0

	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	0
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	0
				Aanpassing	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOOLSTELLING

Aanleg van 16 'silent parks'.

Momenteel telt de Stad vier geluidscomfortzones of 'silent parks' op haar grondgebied. Via het GemPDO, wil de Stad Brussel dit aantal tegen 2030 op 16 brengen. Voor zover actie 12.1 de aanleg van deze zones nastreeft, lijkt deze doelstelling haalbaar, zeker voor de creatie van silent parks die voorzien zijn in openbare ruimten waarvoor inrichtingsprojecten gepland zijn. Zie hiervoor ook meerdere acties van de ambitie 'Een gezonde Stad'. Het behalen van deze doelstelling hangt grotendeels af van een politieke wil van gemeentelijk beleid, en de doelstelling lijkt des te haalbaarder omdat het voornamelijk projecten betreft binnen de openbare ruimte, waarvoor de Stad verantwoordelijk is. Voor diezelfde redenen, zou ook de opvolging van de doelstelling gemakkelijk uitvoerbaar zijn.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

/

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Geluidscomfortzones	Aantal aangelegde geluidscomfortzones (n)
Geluidsklachten	Antwoord op de vragen van de veiligheidsmonitor met betrekking tot geluidshinder Aantal ingediende geluidsklachten per categorie: nachtlawaai, geluidsoverlast gekoppeld aan verkeer, evenementen, enz. (n)
Premies	Aantal uitgekeerde geluidspremies en bedrag ervan (n, €)
Geluidswerende systemen	Lineaire lengte, of aantal, geplaatste geluidswerende systemen (km, n)

Fiche 8: Een veranderende Stad - Stedelijke ontwikkeling Naar een Stad die zich kan aanpassen aan de klimatologische en demografische realiteit

CONTEXT EN UITDAGINGEN

Zoals in de meeste steden, is de stedelijke ontwikkeling van de Stad Brussel voornamelijk ten koste gegaan van de natuurgebieden en de doorlaatbare gebieden. Bevolkingsgroei is een van de aanjagers van stedelijke ontwikkeling. Sinds half de jaren 90, is de bevolkingsgroei in het BHG positief. Sindsdien is de bevolking met 30% aangegroeid. De bevolking zal de komende decennia naar verwachting blijven groeien, maar in aan een lager ritme.

Deze groei impliceert behoeften op het gebied van huisvesting, voorzieningen en andere infrastructuur, en dit in een context van sterke rivaliteit tussen bebouwde en niet-bebouwde ruimte. De hedendaagse stedelijke ontwikkeling moet ook worden gezien binnen de context van klimaatverandering, met een verwachte verhoging van de intensiteit en frequentie van hittegolven en overstromingen tot gevolg, terwijl de stedelijke bevolking hier weinig bestand tegen is door het gebrek aan doorlaatbare en aangeplante gebieden en waterpartijen. Het GPDO voldoet aan deze uitdagingen door de kaart te trekken van kwalitatieve verdichting, en deze te omkaderen met criteria die de levenskwaliteit in het BHG bevorderen. Daarnaast bepaalt het plan prioritaire ontwikkelingspolen die 29% van het gemeentelijk grondgebied van de Stad Brussel beslaan.

In het licht hiervan, komt het er dus op neer om stedelijke ontwikkeling van de Stad Brussel verder te zetten volgens de richtsnoeren van het GPDO, door te zorgen voor economische ontwikkeling qua gebruik van natuurlijke hulpbronnen en voor een kwaliteitsvolle leefomgeving, terwijl ook de weerbaarheid van het grondgebied en de bevolking wordt versterkt om beter bestand te zijn tegen crisissen, waaronder klimaatverandering.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 1: Stedelijke ontwikkeling die is aangepast aan de nieuwe demografische en klimatologische realiteit.

- Actie 1.1: De inrichting van het gemeentelijk grondgebied richting geven op basis van een multicriteria-beoordeling van de ontwikkelingen
- Actie 1.2: Voorrang geven aan de ontwikkeling van de Nexus-gebieden en de Lokale Identiteitskernen die in het GPDO zijn bepaald
- Actie 1.3: Het huizenblok beschouwen als een strategisch niveau voor stedelijke ontwikkeling
- Actie 1.4: Toezien op de omkeerbaarheid van bebouwde ruimtes vanaf de ontwerpfase, en de mogelijkheden tot omvorming van bestaande ruimtes beoordelen

Strategische doelstelling 2: De ingrepen voor de herwaardering van de wijken uitbreiden

- Actie 2.1: De gegevens over de energieprestaties en het comfort van de Brusselse gebouwen actualiseren
- Actie 2.2: Leegstand blijven bestrijden
- Actie 2.3: Het beheer van eigendommen of openbare ruimtes door het maatschappelijk middenveld bevorderen
- Actie 2.4: Een territoriale visie op hoogbouw uitstippelen

Strategische doelstelling 3: Betere preventie van crisissituaties

- Actie 3.1: Een risicoanalyse opstellen voor de verschillende bedreigingen waarmee de Stad te maken kan krijgen
- Actie 3.2: Veiligheidsrichtlijnen invoeren voor grote evenementen

Strategische doelstelling 4: Een duurzaam vastgoed- en grondbeleid

- Actie 4.1: Een gemeentelijke en gecoördineerde strategie voor ontwikkeling en territoriale acquisitie opzetten
- Actie 4.2: Het beheer en het gebruik van gemeentelijke sites rationaliseren door toepassing van het concept van chrono-urbanisme.

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 100% van de projecten die betrekking hebben op niet-bebouwde gemeentelijke gronden zullen voorafgaandelijk door het departement stedelijke ontwikkeling aan een opportuniteitsanalyse (De Stad op 10 minuten) worden onderworpen;
- 100% van de openbare goederen die eigendom zijn van de Stad, hebben een EPB C+ label;
- 25% minder leegstand op het grondgebied van de Stad.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

De voorgestelde verdichting draagt bij aan een stedelijke ontwikkeling die zuinig omspringt met natuurlijke hulpbronnen, en dan vooral met bodem, wat gunstige effecten heeft op waterbeheer, biodiversiteit en microklimaat. Verdichting vereist ook een zekere compactheid van de projecten, zodat er beperkt gebruik moet worden gemaakt van de materiële hulpbronnen die noodzakelijk zijn voor de bouw ervan, zoals de bodem, alsook van de energie die nodig is voor de werking ervan. Door integratie van sociale criteria zoals stedelijke

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

Een aantal van de Lokale Identiteitskernen, meer bepaald degenen die in het GPDO zijn geïdentificeerd, komen nu al overeen met centrumgebieden die beschikken over groene ruimtes en openbare ruimtes die belangrijk zijn in termen van gebruik, voorzieningen en/of sociale evenementen, zoals markten.

De verplichting om naar een hoger EPB-klasse te springen, zullen aanzienlijk wat werk opleveren voor de bouwsector die gebukt gaat onder een structureel personeelstekort dat nog verscherpt is

toegevoegde waarde en betaalbare huisvesting in haar beoordelingskader, verkleint de Stad het risico dat het bereiken van de milieudoelstellingen ten koste zou gaan van de levenskwaliteit van haar burgers.

Voorrang geven aan de ontwikkeling van centrale openbare ruimtes zoals de Lokale Identiteitskernen bepaald in het GPDO, en de Nexus-gebieden geïdentificeerd in het GemPDO, versterkt de impact van de uitgevoerde acties. De Lokale Identiteitskernen, en tot op zekere hoogte de Nexus-gebieden, komen overeen met centrumgebieden op lokaal niveau waar zowel de voorzieningen als de commerciële en sociale activiteiten van de wijken samenkomen. Een kwalitatieve ontwikkeling van de openbare ruimte biedt de mogelijkheid om een aanzienlijk aantal burgers te bereiken, hier een gevoel van maatschappelijke aanvaarding en sociale cohesie te ontwikkelen en tegelijkertijd de ambitie 'Een nabije Stad' waar te maken. Wat de Nexus-gebieden betreft, biedt de kwalitatieve ontwikkeling van de openbare ruimte veel kansen omdat ze overeenstemmen met plaatsen waar veel sociale en milieugerelateerde uitdagingen werden geïdentificeerd

De huizenblokken zijn stedelijke eenheden met ieder hun eigen kenmerken, afhankelijk van hun locatie (tekort aan groene ruimte, overstromingsrisicogebied, nabijheid van openbaar vervoer, enz.), maar ook vanwege hun morfologie (gesloten, halfopen, open bebouwing, enz.). In een context van verdichting - of ontdichting voor de huizenblokken die meer ademruimte vereisen - lijkt het passend om verder te bouwen op de bestaande stedelijke morfologie. Zo kan de operationaliteit van de uitvoering worden gegarandeerd, alsook de geschiktheid van de projecten ten opzichte van de lokale uitdagingen.

Het respecteren van lokale situaties, en met name de specifieke kenmerken van elk huizenblok, laat het behoud toe van de diversiteit van stedelijke vormen die residentiële aantrekkelijkheid van het grondgebied mee bepalen. Door de nabijheid van de samenstellende elementen ervan en de homogeniteit van de omgevingsomstandigheden, vormen huizenblokken eenheden van relevante schaal om hier verschillende soorten collectieve of circulaire systemen op te zetten, zoals energiegemeenschappen, gedeelde parkeergarages buiten de openbare weg, deelvoertuigen, infiltratie- en regenwaterterugwinningssysteem, enz. In het kader van de uitvoering, kan de verkleinde schaal van de huizenblokken de communicatie en de deelname van buurtbewoners aan projecten in de hand werken, wat ook het aanvaardingsproces kan vergemakkelijken.

Inzetten op de ontwikkeling van het bestaande en de omvorming van bebouwde ruimtes met het oog op veranderd gebruik, zorgt voor minder bouwafvalstromen en kan bijdragen aan het behoud van de niet-bebouwde terreinen door nieuwbouw te beperken. De reconversie kan trouwens worden aangewend om gebouwen beter te isoleren en het verwarmingssysteem, en indien nodig ook het koelsysteem, te vervangen door systemen die geen of minder fossiele energie gebruiken, wat een gunstig effect heeft op het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen. Betere geïsoleerde woningen en kantoren zullen in de zomer koel blijven, waardoor woningen beter bestand zijn tegen hittegolven en de effecten ervan op de gezondheid afnemen.

Het omvormbare karakter van gebouwen draagt op lange termijn bij aan de weerbaarheid van het grondgebied omdat het zich beter kan aanpassen aan de toekomstige uitdagingen.

Gegevens over de energieprestaties van gebouwen zijn een noodzakelijke voorwaarde voor het plannen van renovaties aan de gebouwen van de gemeente. Aangezien gebouwen door de coronacrisis. Er bestaat dus een risico op een tekort aan arbeidskrachten, waardoor de deadlines voor het verkrijgen van EPB-certificaten mogelijkerwijze niet worden gehaald.

Wat de leegstand van gebouwen betreft, blijven er vragen over de oorzaken ervan. Deze onzekerheid kan de Stad verhinderen om hier gepast op te reageren.

Het beheer van openbare voorzieningen volgens het concept van chrono-urbanisme brengt een risico mee van beschadiging ervan of verstoring van hun werking.

Wat betreft de analyse van de risico's die de stad loopt, kan het interessant zijn om enkele resultaten aan de relevante actoren door te spelen zodat de 'lessons learned' uit de analyse tot oplossingen kunnen leiden. Zo kunnen tijdens nieuwbouw maatregelen worden genomen om projecten aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering. Het kan daarom relevant zijn om deze informatie te verspreiden onder vastgoedontwikkelaars, projectleiders en studiebureaus.

Er zijn aanzienlijke juridische en veiligheidsbelemmeringen die de uitvoering van tijdelijke verbeteringen ernstig vertragen.

Verdichting en poverder stadsplanning van het gemeentelijk grondgebied kunnen gevolgen hebben voor de huisvestingskosten.

het grootste deel van het gewestelijk energieverbruik vertegenwoordigen, leveren deze renovaties een belangrijke bijdrage aan de inspanningen om klimaatverandering tegen te gaan. Deze gegevens maken het ook mogelijk om slechte woningen op het gemeentelijk grondgebied beter te beoordelen en onbewoonbaarheid aan te pakken.

Veel woningen in het BHG zijn in mede-eigendom. Het renovatieproces kan dan ook complex zijn en traag verlopen. Daarom is een nauwkeurige planning uitermate belangrijk.

Net zoals verbouwingen, kan ook de strijd tegen leegstand nieuwbouw beperken. Het is ook een concretisering van een stedelijke ontwikkeling die zuinig omspringt met hulpbronnen. Leegstand tegengaan kan ook mogelijkheden bieden om sociale problemen aan te pakken, zoals het tekort aan betaalbare woningen, het monofunctionele karakter van bepaalde gebieden, het tekort aan voorzieningen, enz., meer bepaald door gebruik te maken van niet-gebruikte gronden.

Ook tijdelijke voorzieningen kunnen worden ingezet. Vanwege hun relatieve flexibiliteit en snelheid van uitvoering, laten ze toe om snel in te spelen op nieuwe of tijdelijke behoeften (inrichtingen voor schoolgaande jeugd tijdens de zomervakantie, ontmoetingsplekken in open lucht tijdens de gezondheidscrisis, enz.). Meer in het algemeen, kunnen deze inrichtingen lokaal een gevoel van dynamiek en nieuwigheid tot stand brengen. Daarnaast kunnen ze fungeren als testopstelling, om ze vervolgens op grotere schaal te ontplooien in andere openbare ruimtes.

Door het beheer van de openbare ruimte toe te vertrouwen aan het middenveld, kan de sociale cohesie van de wijk worden versterkt, alsook de betrokkenheid van de burgers bij hun leefomgeving en de toe-eigening ervan.

De territoriale visie op hoogbouw moet leiden tot een betere integratie ervan in het landschap, de risico's op het bestaande erfgoed beperken en bijdragen tot multimodaliteit en multifunctionaliteit.

De analyse van de risico's waarmee de Stad kan worden geconfronteerd, evenals de plannen en richtlijnen die hieruit voortvloeien, versterken de weerbaarheid van het grondgebied en de bevolking tegen klimaatrisico's, en maakt de bevolking hier beter tegen bestand. Deze analyse draagt ook bij aan de openbare veiligheid tijdens verschillende soorten evenementen. Gezien de specifieke kenmerken van de Stad Brussel, onder meer door de omvang van de evenementen die hier worden georganiseerd en de aanwezigheid van internationale instellingen, blijft deze vermindering van de risico's niet beperkt tot de gemeentegrenzen. In de categorie 'materieel risico' helpt de analyse ook om verschillende soorten aantasting van het milieu te beperken.

En dan is er ook nog het aankoopbeleid van de Stad. Afgezien van de hierboven reeds besproken voordelen die gepaard gaan met de reconversie van gebouwen, zijn de percelen in kwestie minder aantrekkelijk terreinen die dus kunnen worden opgewaardeerd, wat gunstige effecten heeft op het gebied van erfgoed, landschap, bodem- en waterbeheer) of geherprogrammeerd voor openbare doeleinden. In het bijzonder vergroot de Stad haar hefboomeffect op het vlak van acquisitie, mogelijk tegen lagere kosten, om voorzieningen, huisvesting en/of kwaliteitsvolle inrichtingen te creëren, en versterkt ze op die manier het weerbare en multifunctionele karakter van het gemeentelijk grondgebied.

De herwaardering van onaantrekkelijke percelen, gevolgd door herverkoop, kan ook helpen de druk op de gronden van het gemeentelijk grondgebied te verlichten.

De toepassing van het concept van chrono-urbanisme kan ook bijdragen aan de ontwikkeling van voorzieningen en, tot op zekere hoogte, van de terreinen van de Stad. Het openstellen van voorzieningen voor ander gebruik, zorgt voor een uitbreiding van de functies in de wijken en helpt bij de realisatie van de ambitie 'Een nabije Stad'. Afhankelijk van de gebruiksmodaliteiten en de doelgroepen, behoren ook economische kansen tot de mogelijkheden.	

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	+	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	++		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	++		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	++		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	++	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	++
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	++
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	++
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	+
	Microklimaat	+		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	+
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	+
				Aanpassing	++

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

100% van de projecten die betrekking hebben op niet-bebouwde gemeentegronden zullen voorafgaandelijk door het departement stedelijke ontwikkeling aan een opportuniteitsanalyse (De Stad op 10 minuten) worden onderworpen

Het behalen van deze doelstelling hangt grotendeels af van de gemeentelijke beslissing om systematisch een opportuniteitsanalyse op te maken. De doelstelling lijkt realiseerbaar voor zover het gaat over projecten waarvoor de Stad verantwoordelijk is. Voor diezelfde redenen, zou ook de opvolging van de doelstelling gemakkelijk uitvoerbaar zijn.

100% van de openbare goederen die eigendom zijn van de Stad, hebben een EPB C+ label

Woon- en tertiaire gebouwen zijn de grootste energieverbruikers van het Gewest, en de energiedragers zijn voornamelijk van fossiele oorsprong. Daarom is energetische renovatie van gebouwen een van de hoofddoelstellingen in de strijd tegen klimaatverandering. De versterking van de energieprestaties van gebouwen (EPB) is ook een centraal thema van het Lucht-, Klimaat- en Energieplan 2.0 dat bepaalt dat alle gebouwen tegen 2045 minstens een EPB C-label moeten hebben.

Deze doelstelling is daarom in overeenstemming met de gewestelijke richtlijnen en streeft ernaar de doelstelling in een kortere tijdshorizon te bereiken. We wijzen erop dat in 2020 meer dan 83% van de woningen in het Gewest die beschikten over een EPB-certificaat energieprestatielabel hadden van D, E, F of G. Er zullen dan ook aanzienlijk wat inspanningen nodig zijn om deze doelstelling te behalen. In 2020 beschikte nauwelijks 50% van de woningen van de Stad over een energieprestatiecertificaat. Er heerst dus nog een zekere onzekerheid over de omvang van de uit te voeren renovaties[32].

De opvolging van de doelstelling zou gemakkelijk moeten zijn via het register van EPB-certificaten[33].

25% minder leegstand op het grondgebied van de Stad

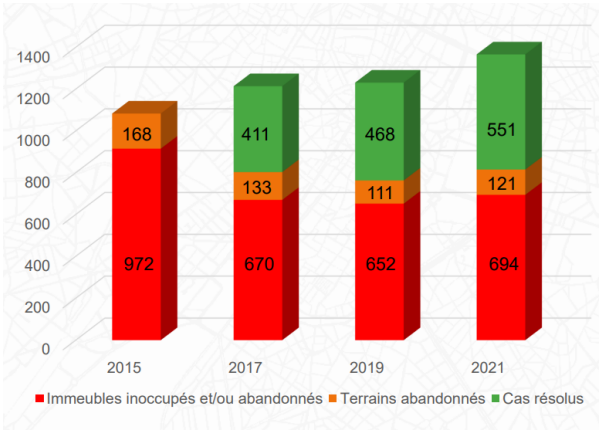
Leegstand, alle bestemmingen bij elkaar genomen, heeft meerdere oorzaken. Zo zijn er eigenaren die niet de noodzakelijke renovaties aan hun eigendom uitvoeren; of gebouwen in winkelstraten waarvan de bovenste verdiepingen niet toegankelijk zijn omdat er op de benedenverdieping een winkel is gevestigd, enz.

Als onderdeel van haar strategie ter bestrijding van leegstaande en verwaarloosde gebouwen, is 2015 begonnen met het inventariseren van dergelijke eigendommen op haar grondgebied. Als gevolg van de verschillende acties die de stad heeft ondernomen, is het aantal verlaten, onbenutte of leegstaande terreinen of gebouwen waarvoor een oplossing werd gevonden, sinds 2017 gestaag toegenomen, zoals blijkt uit onderstaande figuur. In 2021 telde het grondgebied 551 omgevormde gebouwen (gegeven van de Stad Brussel).

[32] https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Rapport_statistique_2020_certificationPEB
[33] https://www.peb-epb.brussels/certificats-certificaten/

De verderzetting van de strategie om leegstand tegen te gaan, alsook de uitvoering van de acties van deze fiche, alsook van de actie 2.2 van Fiche 11: 'Huisvesting', zouden de Stad in staat moeten stellen om deze gekwantificeerde doelstelling tegen 2030 te halen.

Momenteel beschikt de Stad over een raming van het totale aantal leegstaande eigendommen op haar grondgebied, onder meer door middel van tellingen op het terrein, inventaris van de bestemmingen en van de juridische toestand, enz. die ze heeft uitgevoerd als onderdeel van haar strategie tegen leegstand. Op termijn kunnen de gegevens worden verfijnd met behulp van het 'open data' platform voor burgerparticipatie dat door de Stad werd opgezet. Deze gekwantificeerde doelstelling kan dus in 2030 worden geëvalueerd op basis van de beschikbare gegevens.



Figuur 40: Aantal leegstaande gebouwen en aantal gevallen van leegstand die werden weggewerkt in het kader van de strategie tegen leegstand (Bron: Verslag 2022 van de Stad Brussel)

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Wat de Lokale Identiteitskernen betreft, voorkeur geven aan de kernen met onvoldoende functionele kwaliteiten, alsook aan de nog te ontwikkelen kernen die bepaald zijn in het GPDO (aanv.);
- Om de leegstand zo efficiënt mogelijk te bestrijden, moet dit fenomeen nauwkeuriger in kaart worden gebracht om beter inzicht te krijgen in de dynamiek ervan (aanv.);
- Bepaalde resultaten uit de kwetsbaarheidsanalyse van het gemeentelijk grondgebied voor crisissen niet enkel doorspelen aan de hulpdiensten, maar ook aan de relevante actoren, om de identificatie van oplossingen te vergemakkelijken (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Verharding van de bodem	Evolutie van het aandeel verharde oppervlakte
Thermische isolatie	Aantal de gebouwen met een EPB-certificaat en energieprestaties van de gebouwen van de Stad
Leegstand	Evolutie van leegstandsgraad van woningen, kantoren en handelseenheden
Nieuwbouw/Renovatie	Evolutie van het aantal vergunningen verleend voor renovatie-/ herwaarderingsprojecten in verhouding tot het aantal nieuwbouwprojecten

Fiche 9: Een veranderende Stad - Openbare ruimten: Een verscheidenheid aan gebruiken die moet worden bekrachtigd

CONTEXT EN UITDAGINGEN

De openbare ruimte bepaald zowel het uiterlijk als de werking van een grondgebied. Het structureert het grondgebied door middel van zijn netwerk van ruimtes, bepaalt het gebruik ervan en is een belangrijk onderdeel van zijn identiteit, alsook van de wijken waaruit het is opgebouwd. Gezien de uitgestrektheid van de openbare ruimte, is ze ook een bevoorrechte hefboom om de uitdagingen van het grondgebied aan te pakken. Openbare ruimtes zijn ook referentiepunten voor burgers en bezoekers van een grondgebied, al naargelang het type en de omvang van de functies die hier voorkomen.

We stellen vast dat een groot deel van de openbare ruimte nog steeds bestemd is voor autoverkeer en dat het gedeeld gebruik ervan door de verschillende vervoerswijzen op vele plaatsen conflicten uitlokt. De ruimte die niet bestemd is voor vervoer, is beperkt. En dat terwijl recente en toekomstige crisissen pleiten voor de aanleg van een openbare ruimte die ten dienste staat van de gebruikers van het grondgebied bedient. Het monofunctionele karakter van bepaalde wijken beperkt de leefomgeving en zet de inwoners aan tot gebruikmaking van vervoer, en dan vooral van de auto, om aan hun behoeften te voldoen.

In het licht hiervan, komt het erop neer om een multifunctionele openbare ruimte te ontwikkelen die de ambitie 'Een nabije Stad' waarmaakt. Deze ruimte is kwaliteitsvol en draagt zo bij aan de leefomgeving van burgers, alsook veerkrachtig, zodat het grondgebied zich kan aanpassen aan de uitdagingen van vandaag en morgen.

STRATEGISCHE DOELSTELLING EN ACTIES

Strategische doelstelling 5: Een aaneengesloten netwerk van kwaliteitsvolle en gediversifieerde openbare ruimte:

- Actie 5.1: Een geïntegreerde atlas opmaken van de openbare ruimte van de Stad
- Actie 5.2: De bestaande openbare ruimte verbeteren en de ontbrekende schakels van het netwerk invullen
- Actie 5.3: De Kanaalzone zichtbaar maken via een samenhangende ontwikkeling van de openbare ruimte
- Actie 5.4: Het aantal participatieve kunstprojecten of kunstprojecten gelinkt aan culturele instellingen in de openbare ruimte verder uitbreiden
- Actie 5.5: Gebruikmaken van tijdelijke inrichtingen tijdens de overgangsfasen van herkwalificatie van openbare ruimtes
- Actie 5.6: Ruimtes bieden voor alternatieve vormen van herdenking

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2050

- 50% van de nieuw aangelegde gemeentelijke openbare ruimte, die is opgenomen in de COMFORT en WIJK netwerken van het regionale plan Good Move, is gereserveerd voor actieve en collectieve vervoerswijzen en voorzieningen die verband houden met milieu- en woonfuncties.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

De hierboven geïdentificeerde maatregelen geven duidelijk aan hoe en waar de Stad Brussel de komende jaren haar openbare ruimte wil ontwikkelen. Vermits deze maatregelen niet of nauwelijks gericht zijn op concrete realisaties, afgezien van culturele en artistieke projecten, is het moeilijk om te bepalen welke voordelen deze inrichtingen zullen opleveren. De concrete inrichtingen die in de openbare ruimte kunnen worden aangelegd, evenals de bijbehorende kansen en risico's, worden uiteengezet in andere fiches (groene ruimten, water, actieve mobiliteit, enz.). Toch kunnen we stellen dat de beoogde ontwikkeling van de openbare ruimte de kaart moet trekken van een multifunctionele ruimte, die de verscheidenheid van de openbare ruimtes in de hand werkt en de aantrekkelijkheid en de toe-eigening ervan bevordert. De geplande inrichtingen in de openbare ruimte moeten ook de weerbaarheid van het grondgebied en van de burgers, alsook van de leefomgeving, versterken.

De realisatie van de atlas gaat verder dan een louter ruimtelijke dimensie en draagt bij aan een meer gedetailleerde kennis van het gemeentelijk grondgebied om het bestaande gebruik ervan beter te begrijpen. Deze atlas moet worden opgemaakt met het oog op de identificatie van de breuken of hiaten in de functies en het gebruik, en de mogelijkheid bieden

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

In de huidige context waarbij sociaaleconomische modellen en inclusie in vraag worden gesteld (gele hesjes, Black Lives Matter, milieubewegingen, enz.), kan de artistieke en culturele expressie, afhankelijk van het onderwerp, verdeeldheid zaaien en zo de sociale cohesie beperken. Het komt er dus op neer om waakzaam te zijn dat deze artistieke uitdrukkingen niet worden misbruikt, zonder artistieke expressie te bagatelliseren of zonder zichzelf te beletten om het hedendaagse samenlevingsmodel te herzien.[34]

[34] A'urba, L'art et l'espace public : Entre émotion esthétique et quête de sens, 2021

om deze tekortkomingen in de openbare ruimte weg te werken.

Deze gedetailleerde kennis van het grondgebied en zijn functies draagt bij aan de relevantie van lokale inrichtingen, en brengt een zekere samenhang in de ontwikkeling van het gemeentelijk grondgebied. De opmaak van deze atlas is een belangrijk middel voor de uitvoering van tal van acties die in het GemPDO worden overwogen, in de zin dat de atlas in de lijn ligt van zijn model van openbare ruimte; gebruik wil maken van de restruimte of van de potentiële nieuwe ruimten waarbij motorverkeer minder plaats in beslag neemt en die in dienst staan van de nieuwe gebruiken en van een multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte: groen netwerk, blauw netwerk, sanitaire voorzieningen, verdichting, continuïteit van de wegen voor actieve vervoerswijzen, enz.

De ontwikkeling van de Kanaalzone kan ervoor zorgen dat ze minder dan voorheen een stedelijke barrière vormt. Zo kan ook de sociale uitsluiting worden beperkt die door het kanaal gestalte wordt gegeven, terwijl de structurerende en landschappelijke rol ervan op het gemeentelijk en gewestelijk grondgebied wordt opgewaardeerd.

Ook tijdelijke voorzieningen kunnen worden ingezet tijdens de overgangsfases waarbij de openbare ruimten wordt geherkwalificeerd. Vanwege hun relatieve flexibiliteit en snelheid van uitvoering, laten ze toe om snel in te spelen op nieuwe of tijdelijke behoeften (inrichtingen voor schoolgaande jeugd tijdens de zomervakantie, ontmoetingsplekken in open lucht tijdens de gezondheidscrisis, enz.). Meer in het algemeen, kunnen deze inrichtingen lokaal een gevoel van dynamiek en nieuwigheid tot stand brengen. Daarnaast kunnen ze fungeren als testopstelling, om ze vervolgens op grotere schaal te ontplooien in andere openbare ruimtes.

Artistieke en culturele projecten in de openbare ruimte kunnen ook een zekere lokale dynamiek tot stand brengen, en zo bijdragen aan de (her)activering van bepaalde wijken en de aantrekkelijkheid ervan bevorderen. Ze doorbreken ook het uniforme karakter van de architecturale realisaties. Al naargelang het geval, kunnen deze projecten het (culturele) erfgoed tot zijn recht doen komen en de identiteit van de wijk benadrukken, wat een positief effect kan hebben op het vlak van aanvaarding. De openbare ruimte kan de vorm aannemen van een plaats van culturele bewustwording, maar ook van artistieke promotie, waar zowel de kunstenaars als de Stad hun voordeel uit halen.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	+	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	++
	Veranderend stedelijk weefsel	+		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	+
	Duurzame ruimtelijke planning	++		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	++		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	++
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	+
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	+
	Mens	++	Klimaat	Vermindering	0
				Aanpassing	+

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOOLSTELLING

50% van de nieuw aangelegde gemeentelijke openbare ruimte, die is opgenomen in de COMFORT en WIJK netwerken van het regionale plan Good Move, is gereserveerd voor actieve en collectieve vervoerswijzen en voorzieningen die verband houden met milieu- en woonfuncties.

Het gewestelijk beleid wil een beter gedeeld gebruik van de openbare ruimte tijdens herinrichtingswerken door een deel van de oppervlakte van de toegankelijke openbare open ruimte te reserveren voor de hierboven vermelde functies. Inrichtingen voor omgevings- en verblijffuncties zijn inrichtingen met aanplantingen en gebieden in volle grond (omgevingsfunctie) die de gebruikers ook comfort en inclusie bieden (verblijfsfunctie). De gekwantificeerde doelstelling van het GemPDO ligt dus in de lijn van de gewestelijke richtsnoeren. Het gedeeld gebruik van de openbare ruimte zal op het gewestelijk grondgebied geleidelijk aan worden ingevoerd van stedenbouwkundige vergunningen. Afhankelijk van de verschillende voorziene inrichtingstypen en de omvang ervan, kan tegen 2050 een volledige transitie op het gemeentelijk grondgebied worden gerealiseerd.

De opvolging van de doelstelling zou gemakkelijk moeten zijn via de stedenbouwkundige vergunningen die de gemeente heeft afgeleverd voor de heraanleg van de toegankelijke openbare ruimten.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Artistieke, culturele (of zelfs didactische) projecten combineren met groene en blauwe inrichtingen om deze projecten beter tot hun recht te doen komen (aanv.);
- Een zeker waakzaamheid aan de dag leggen, afhankelijk van de thema's van de artistieke projecten binnen de openbare ruimte: bemiddeling opzetten en/of een politiek draagvlak creëren voor onderwerpen die verdeling kunnen zaaien en dialoog op brengen, inclusieve voorstellingen bevorderen, voorkomen dat artistieke realisaties worden gebruikt voor marketingsdoeleinden (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	Evolutie van de verdeling van de ruimtes binnen de openbare ruimte volgens de vervoerswijzen Evolutie van de verdeling van de ruimtes binnen de openbare ruimte volgens de verharde/vergroende ruimtes
Kanaal	Evolutie van de ontwikkelingen in het gebied opgenomen in het 'Kanaalplan'
Functies	Evolutie van de functiemix op wijkniveau (op basis van het aantal woningen, handelszaken en ondernemingen)
Voorzieningen	Evolutie van de mix aan voorzieningen op wijkniveau

Fiche 10: Een veranderende Stad - Erfgoed: Bouwkundige rijkdom die moet worden behouden en gebruikt

CONTEXT EN UITDAGINGEN

De Stad Brussel telt heel wat geklasseerde eigendommen, monumenten en groene gebieden met een aanzienlijk erfgoedbelang. Het architecturale, natuurlijke en landschappelijke erfgoed van de verschillende wijken van de Stad, zoals de Vijfhoek (historisch centrum), de wijk Laken (Atomium, koninklijk domein, enz.) en de Louizawijk (Ter Kamerenbos), bepalen de omgeving van de Brusselaars en trekt veel toeristen.

De evolutie van de bebouwing en de bebouwde omgeving (bevolkingsdichtheid, effecten van klimaatverandering, luchtvervuiling, etc.) heeft directe gevolgen voor het behoud van erfgoed (achteruitgang). De gemeente streeft ernaar al haar erfgoed te behouden en aan te passen om te kunnen anticiperen op toekomstige klimatologische gebeurtenissen (overstromingen, enz.). De Stad wil ook nieuwe locaties op haar grondgebied (andere tijdperken, andere architecturale stijlen, enz.) onder de aandacht brengen om haar erfgoedspectrum te verbreden.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 6: Erfgoedcomplexen met een collectieve betekenis

- Actie 6.1: Het begrip erfgoed uitbreiden naar andere architecturale en erfgoedperioden/-types
- Actie 6.2: Erfgoedassen die identiteit dragen op gemeentelijk niveau bepalen en tot hun recht doen komen
- Actie 6.3: De openbare ruimte op coherente wijze ontwikkelen om de erfgoedkwaliteit ervan zichtbaar te maken

Strategische doelstelling 7: De rijkdom en diversiteit van het gemeentelijk erfgoed belichten

- Actie 7.1: Het architecturale erfgoed van de tweede helft van de 20e eeuw (her)ontdekken en het potentieel ervan aantonen als drager van identiteit
- Actie 7.2: Het landelijke erfgoed van de stad promoten door het een nieuwe, publiek toegankelijke, bestemming te geven
- Actie 7.3: Het erfgoed beschermen en herwaarderen

Strategische doelstelling 8: De balans die gevonden moet worden tussen behoud van erfgoed en weerbaarheid van de gemeentelijke stedelijke ruimte

- Actie 8.1: Het UNESCO beheersplan aanpassen zodat het inspeelt op de uitdagingen van morgen (klimaatverandering, inclusieve stad, bewoonde stad)
- Actie 8.2: Erfgoed verduurzamen door de Alliantie Renolution hierbij te betrekken
- Actie 8.3: Nadenken over de methoden voor de restauratie van klein erfgoed

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2050

- Het aantal subsidies voor de restauratie van klein erfgoed verdubbelen;
- Het aantal subsidies verdubbelen voor instandhoudingswerken van gebouwen opgenomen in de lijst van bouwkundig erfgoed.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

Alle acties ter bevordering en behoud van het erfgoed van de Stad Brussel (strategische doelstellingen 6, 7 en 8) dragen bij tot de algemene verbetering van de leefomgeving van de bewoners (vrije tijd, ontspanning, enz.).

Het project om een nieuwe, uitgebreide inventaris van erfgoed uit andere perioden/architectuurtypes te lanceren (actie 6.1) draagt bij aan de lokale economie door het creëren van banen (opleiding van nieuwe gidsen, aanleg van erfgoedpaden, enz.) en het bieden van een uitgebreider toeristisch aanbod.

De omvang van de erfgoedinventarisatie (actie 6.1) draagt bij aan een grotere identiteit van buurten en een gevoel van verbondenheid onder bewoners.

De ontwikkeling van identiteitsdragende erfgoedassen (actie 6.2) verhoogt de aantrekkelijkheid en de bezoekersaantallen van bepaalde wijken, die momenteel onbekend bij bewoners en toeristen of weinig erfgoedkwaliteit vertonen.

De definitie van specifieke identiteitsdragende erfgoedassen (actie 6.2) biedt de bewoners van deze assen de mogelijkheid om collectieve projecten te ontwikkelen voor de herinrichting van de openbare ruimte, wat de burgerparticipatie zal vergroten.

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

De omvang van de erfgoedinventarisatie (actie 6.1) kan de samenhang en betekenis van de term ‘erfgoed’ verminderen, waardoor de belangstelling en het respect voor verschillende eigendommen en monumenten bij de bevolking kan afnemen.

De opwaardering van bepaalde identiteitsdragende erfgoedassen (actie 6.2) benadrukt de verschillen tussen de wijken. Bepaalde gebieden zullen immers niet profiteren van ontwikkelingsacties (ontwikkeling van hun openbare ruimte of premies voor de verfraaiing van gevels), waardoor hun aantrekkelijkheid aanzienlijk zal afnemen, in tegenstelling tot andere gebieden die wél zijn opgewaardeerd.

Het ontwerpen van openbare ruimten op basis van een hoge esthetische en landschappelijke kwaliteit (actie 6.3) kan ten koste gaan van andere belangrijke milieuaspecten (kwaliteit van groene ruimten, bekleding voor actieve modi, veiligheid van actieve modi, enz.)

Met het oog op het verbeteren van de openbare ruimte dreigt het verminderen van het parkeren om het lopen van voetgangers in de openbare ruimte te stimuleren (actie 6.3) de toegankelijkheid van bepaalde plaatsen te beperken, en in het bijzonder winkels, horeca en/of voorzieningen. Hoewel de toegang voor

De ontwikkeling van openbare ruimtes om de erfgoedkwaliteit ervan zichtbaar te maken (actie 6.3) draagt bij tot een verbetering van de algehele kwaliteit van deze ruimtes, wat een directe impact heeft op de levenskwaliteit van de bewoners, waardoor de gezelligheid van plekken en de sociale cohesie worden versterkt. Deze opwaardering draagt ook bij tot een groter gedeeld gebruik van de openbare ruimte (ontwikkeling van voetgangersruimten ten koste van parkeerplaatsen, enz.) en tot een mogelijke vermindering van het autogebruik (modal shift) via het creëren van kwaliteitsvolle trajecten voor actieve vervoerswijzen. De ingebruikname van leegstaande gebouwen door culturele en artistieke initiatieven, of als huisvesting of tijdelijke voorziening (actie 7.1) maakt het mogelijk om het subjectieve onveiligheidsgevoel te verminderen dat bewoners ervaren ten opzichte van leegstaande panden. Het aanbieden van dergelijke gebouwen biedt de mogelijkheid om het aanbod aan culturele activiteiten, woningen en voorzieningen tijdelijk te vergroten en versterkt de diversiteit aan wijkfuncties. Het aanbieden van publieke goederen met een oorspronkelijk landelijke functie voor andere functies bestemd voor het publiek (horeca, ontvangstfunctie etc.) (actie 7.2) bevordert het welzijn van bewoners en de sociale cohesie tussen buren. Deze nieuwe functies vergroten de aantrekkelijkheid van de buurt. De opwaardering van landelijk erfgoed (actie 7.2) zet de hele landbouwsector in de kijker en biedt mogelijkheden om de bevolking te sensibiliseren (opzetten van educatieve cursussen in verband met tuinbouw en moestuinen, enz.). De opwaardering van het industrieel erfgoed (actie 7.3) zet de hele industriële sector in de kijker en maakt kleine industrieën op het grondgebied van de Stad bekend bij het grote publiek. De opwaardering van het industrieel erfgoed (actie 7.3) versterkt de strategische doelstelling 3 van de ambitie 'Een dynamische en intelligente stad' (zie 'Fiche 17: 'Technologie', door mogelijkheden te bieden voor de ontwikkeling van technologiehubs of ‘fablabs’. Acties gericht op het vinden van een evenwicht tussen erfgoedbehoud en de weerbaarheid van de gemeentelijke stedelijke ruimte (Strategische Doelstelling 8) dragen bij aan de creatie van een veranderend, duurzaam, veerkrachtig stedelijk weefsel dat het hoofd biedt aan hedendaagse uitdagingen. Door het UNESCO-beheerplan aan te passen zodat het beantwoordt aan de uitdagingen van morgen (actie 8.1) wordt de aanpassing van goederen opgenomen in de lijst van beschermd erfgoed bevorderd en worden de risico's die verband houden met de klimaatverandering getemperd. Door rekening te houden met de integratie van gebruikers en de behoeften van bewoners in het UNESCO-beheerplan (actie 8.1) wordt het mogelijk de aantrekkelijkheid van de beschermde gebieden van het stadscentrum te versterken, wat het mogelijk maakt de lokale economie te versterken en de subjectieve veiligheid te vergroten. De implementatie van instrumenten/systemen gericht op betere energieprestaties van de historische gebouwen van de stad (actie 8.1 en 8.2) draagt bij tot het verminderen van het energieverbruik en het verbeteren van de luchtkwaliteit (vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen). De samenwerking tussen de Stad en de Alliantie Renolution, waarbij duurzaamheid, circulaire economie, erfgoed en architectonische kwaliteit worden gecombineerd (actie 8.2), draagt bij aan het behalen van de doelstelling ‘circulaire	bestelwagens moet worden gewaarborgd (zie 'Fiche 19: Handel'), kan de toegang voor gemotoriseerde klanten beperkt zijn. De uitrol van acties om gebouwd erfgoed te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering (actie 8.1 en 8.2) kan ten koste gaan van het behoud ervan (moeilijkheden bij het vinden van het evenwicht tussen behoud en weerbaarheid).

economie' van de ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad'. De rehabilitatie van klein erfgoed (beelden, fonteinen, monumenten, kiosken, begraafplaatsen, enz.) geeft de stad de mogelijkheid om wandelingen te creëren die gericht zijn op de ontdekking van dit soort erfgoed, wat het mogelijk maakt om de vrijetijdsfuncties, ontspannend en educatief te vergroten, evenals het frequent bezoeken van de wijken door bewoners en toeristen.	

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	++	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	+
	Veranderend stedelijk weefsel	+		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	+
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	0/+
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	0/+
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0/+
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0/+
	Mens	+	Klimaat	Vermindering	+
				Aanpassing	+

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

Het aantal subsidies voor de restauratie van klein erfgoed verdubbelen;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verleent financiële steun om klein, niet-gevrijwaard erfgoed dat zichtbaar is vanuit de openbare ruimte te herstellen, met als doel het te behouden en te verbeteren. De Stad Brussel wordt verzocht advies uit te brengen over aanvragen die betrekking hebben op haar grondgebied. Samen met de belangrijke communicatie over het bestaan van deze subsidie zal de uitvoering van GemPDO-acties, in het bijzonder actie 8.3, helpen het aantal toegekende subsidies tegen 2050 te verdubbelen. Maar omdat de Stad niet beschikt over actuele gegevens over het aantal subsidies die het Gewest heeft verleend, lijkt deze gekwantificeerde doelstelling weinig relevant, gezien de moeilijkheid om deze te monitoren. Er kan wel contact worden opgenomen met het Gewest.

Het aantal subsidies voor instandhoudingswerken van gebouwen opgenomen in de lijst van bouwkundig erfgoed verdubbelen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verleent financiële steun voor de uitvoering van de onderhouds- en renovatiewerken die nodig zijn voor de goede instandhouding van beschermde gebouwen, of voor de voorstudies die nodig zijn voor de uitvoering van deze werkzaamheden. Samen met een grotere bewustmakingcampagne over het bestaan van deze subsidie, zullen de GemPDO-acties bijdragen tot een verdubbeling van het aantal toegekende subsidies tegen 2050. Maar omdat de Stad niet beschikt over actuele gegevens over het aantal subsidies die het Gewest heeft verleend, lijkt deze gekwantificeerde doelstelling weinig relevant, gezien de moeilijkheid om deze te monitoren. Er kan wel contact worden opgenomen met het Gewest.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- De inwoners die wonen langs de erfgoedassen zelf collectieve projecten laten ontwikkelen voor de herinrichting van de openbare ruimte (aanv.);
- Acties opzetten om de bevolking bewuster te maken van landbouwsector (opzetten van educatieve cursussen met betrekking tot tuinbouw en moestuinen, enz.) (aanv.);
- Wandelingen opzetten gericht op de ontdekking van het kleine erfgoed van de openbare ruimte (aanv.);
- Erfgoedassen bepalen op basis van een globale en territoriale visie van de Stad om het aantal wijken dat niet profiteert van ontwikkelingsacties te beperken (corr.);
- Een multicriteria-analyse uitvoeren met betrekking tot de milieuaspecten bij het ontwerpen van openbare ruimtes (corr.);
- Meer communicatie over het bestaan van subsidies voor de renovatie van klein erfgoed en voor instandhoudingswerkzaamheden aan beschermde gebouwen (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Beschermde gebouwen	Aantal nieuwe gebouwen opgenomen in de bijgewerkte erfgoedinventaris; Aantal beschermde gebouwen dat het voorwerp uitmaakte van renovatieacties om ze beter bestand te maken tegen de gevolgen van de klimaatverandering.
Structurerende assen	Aantal geïdentificeerde assen; Aantal uitgevoerde acties gericht op de opwaardering van de structurerende assen (in de openbare ruimte, premies voor gevelverfraaiing, enz.).
Openbare ruimten	Aantal ingericht openbare ruimtes met erfgoed-, esthetische en landschappelijke kwaliteit: Aantal voorwerpen of elementen van straatmeubilair (klein erfgoed) in de openbare ruimte dat heeft geprofiteerd van de opwaarderingacties.
Leegstaand gebouwen	Aantal culturele en artistieke initiatieven, aantal initiatieven voor huisvesting of tijdelijke voorzieningen opgezet in leegstaande gebouwen; Evolutie van de leegstandsgraad van woningen, kantoren en handelseenheden Evolutie van de functiemix op wijkniveau; Evolutie van de mix aan voorzieningen van collectief belang op wijkniveau.
Landelijke goederen	Aantal openbare goederen van landelijke oorsprong die een andere hedendaagse functie hebben gekregen Aantal opgewaardeerde landelijke goederen
Industriële goederen	Aantal opgewaardeerde industriële goederen
UNESCO-beheerplan	Aanpassing van het UNESCO-beheerplan

Fiche 11: Een open en solidaire Stad - Huisvesting: Het aanbod van en de toegang tot betaalbare en gediversifieerde woningen versterken

CONTEXT EN UITDAGINGEN

Het aantal, de beschikbaarheid en de prijs van woningen zijn een belangrijk probleem in heel het Gewest. Het woningaanbod is vaak ontoereikend en gaat de financiële draagkracht van de inwoners van de Stad Brussel (laag inkomen) te boven, en komt dus niet tegemoet aan de gemeentelijke vraag. Naast aanbodproblemen zijn betaalbare woningen voor huishoudens met lage inkomens vaak onhygiënisch, weinig energieperformant en bieden ze geen goede leefomgeving.

Om de meest behoeftige gezinnen een woning te bieden, hebben verschillende organisaties (BGHM, OVM, enz.) meer dan 8.000 sociale woningen gecreëerd, wat 7,8% van de totale woningen in de stad vertegenwoordigt (Bron: *BISA, 2020)*. De gemeente wil acties ondernemen om deze dynamiek verder te zetten en iedereen een aanvaardbare woonplek te bieden. Daarnaast wil ze kwalitatieve en performante (hygiënische, gerenoveerde, ...) woningen aanbieden om zo de leefomgeving van haar inwoners te verbeteren.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 1: Iedereen toegang verlenen tot betaalbare woningen:

- Actie 1.1: Een gewestelijke verplichting ondersteunen die een minimumaantal sociale en soortgelijke woningen per gemeente vastlegt
- Actie 1.2: Community Land Trust-projecten steunen met betrekking tot het gemeentelijk vastgoedpatrimonium ter bevordering van betaalbare woningen en nieuwe woonvormen
- Actie 1.3: Het aandeel gezinswoningen met minimum 3 slaapkamers in de Brusselse woningbestand uitbreiden
- Actie 1.4: De capaciteit voor nood- en transitwoningen verhogen
- Actie 1.5: Alternatieven ontwikkelen op het gebied van instapwoningen met name door Housing First-projecten te steunen
- Actie 1.6: Het aantal betaalbare woningen voor PBM verhogen dat beheerd wordt door de Stad Brussel en de OVM's

Strategische doelstelling 2: Een kwalitatief en performant woonbestand:

- Actie 2.1: Het verzoek om advies van de Bouwmeester Maitre Architecte systematiseren bij het ontwerpen of renoveren van sociale woningen met een projectoppervlak van meer dan 1.000 m²
- Actie 2.2: De strijd tegen de leegstaande/verlaten woningen verderzetten
- Actie 2.3: Huisjesmelkers harder aanpakken
- Actie 2.4: Promotiecampagnes lanceren rond renovatiepremies in noodlijdende wijken

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 900 openbare gemeentelijke woningen werden bestemd voor sociale huisvesting als onderdeel van het gewestelijk Noodplan voor huisvesting
- 100% van de gemeentelijke woningen met een F- en G-EPB-label zullen een sprong in energieklasse hebben gemaakt.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

Acties gericht op het bieden van betaalbare huisvesting voor iedereen (Strategische Doelstelling 1) en het bestrijden van leegstaande/verlaten woningen (actie 2.2) maken het mogelijk om meer woningen, inclusief sociale woningen, beschikbaar te stellen.

Alle acties samen (Strategische Doelstellingen 1 en 2) maken het mogelijk om de levenskwaliteit van de inwoners van de Stad, en meer in het bijzonder van de meest behoeftigen, aanzienlijk te verbeteren door hen gemakkelijker toegang te verlenen tot een woning.

Betere toegang tot huisvesting, inclusief sociale huisvesting, draagt bij aan de lokale en gewestelijke economie, omdat het een betere persoonlijke ontwikkeling van burgers mogelijk maakt en hen zo beter in staat stelt om de arbeidsmarkt te betreden.

De ontwikkeling van sociale woningen in Zones voor stedelijke herwaardering (actie 1.1) draagt bij tot een veranderend en duurzaam stedelijk weefsel dat beantwoordt aan de sociale behoeften (lage huurprijzen, woningen met 3 slaapkamers of meer om gezinnen te huisvesten, enz.) waaraan de Stad Brussel momenteel het hoofd moet bieden.

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

Aanzienlijke kosten voor de Stad en het Gewest voor het ter beschikking stellen van huisvesting, inclusief sociale huisvesting, de verdeling van premies, het creëren van nood- en transitwoningen, enz.

Door de veranderende vraag naar huisvesting, is een van de risico's van de uitgevoerde maatregelen dat het toekomstige woningaanbod niet langer beantwoordt aan de behoeften van de bevolking (daling van het aantal inwoners, inkomensontwikkeling, enz.).

Wanneer het ontwerp van nieuwe woningen niet de verdichting van het grondgebied beoogt en geen prioriteit geeft aan de reconversie van de bestaande bebouwde omgeving, gaat de bouw van deze woningen gepaard met een toenemend risico verharding van de bodem.

Het creëren van woningen kan leiden tot een vermindering van de kwaliteit van de leefomgeving van de inwoners als er geen rekening wordt gehouden met de omringende context en het ontwikkelingspotentieel van de site waar de woningen zijn voorzien (dichtheid, dekkingsgraad van de voorzieningen, gebruik, enz.). Nieuwe woningen gelegen in wijken die slecht bereikbaar zijn, die een ontoereikend aanbod aan voorzieningen

De begeleiding van daklozen door een toename van het aanbod van nood- en transitwoningen (actie 1.4) en 'opstapwoningen' (onmiddellijke toegang tot huisvesting voor daklozen) (actie 1.5) draagt bij tot een betere zelfstandigheid en sociale re-integratie van deze mensen. Door hen de kans te bieden zich op persoonlijk vlak te ontwikkelen, zullen zij beter in staat zijn de arbeidsmarkt te betreden en te participeren in de lokale en gewestelijke economie. Deze verschillende types woningen vergroten de dekking van de sociale voorzieningen op het grondgebied van de Stad Brussel, evenals de diversiteit aan functies binnen de wijken waar ze gevestigd zijn. De uitbreiding van het aanbod van betaalbare PBM-woningen (actie 1.6) via, in het bijzonder, de integratie van PBM-toegankelijkheidsnormen in alle renovatie-/ontwerpprojecten voor sociale woningen (actie 2.1) zorgt voor een betere opvang en sociale integratie van deze mensen. De inpassing van energieprestatienormen voor gebouwen in sociale woningbouwprojecten (actie 2.1) en de lancering van campagnes om renovatiepremies te bevorderen (actie 2.4) maken het mogelijk om het energieverbruik van deze gebouwen te verminderen. Betere energieprestaties van gebouwen dragen bij aan het behalen van de doelstellingen gericht op het tegengaan van de gevolgen van klimaatverandering (mitigatie en adaptatie). Het vragen van advies aan de Bouwmeester Maitre Architecte voor renovatie-/bouwprojecten voor openbare huisvesting (actie 2.1) maakt het mogelijk om de landschappelijke inpassing van deze woningen te verbeteren en de impact op het erfgoed te verminderen. De strijd tegen leegstaande/verlaten woningen (actie 2.2) biedt de mogelijkheid om het negatief effect van dit type woningen op het milieu te verminderen (onveiligheid, aantasting van het gebouwde erfgoed, vermindering van de openbare netheid, aantrekkelijkheid van de straat of de wijk, geluidsoverlast, enz.). De strijd tegen onbewoonbare woningen (actie 2.3) heeft een positief effect op de gezondheid van bewoners die in dergelijke huizen moeten wonen. De bedragen die worden teruggevorderd in het kader van de gemeentebelastingen die worden geheven op onbewoonbaar verklaarde woningen (actie 2.3) dragen bij aan de financiering van nieuwe projecten die bevorderlijk zijn voor de ontwikkeling van (sociale) woningen. Mogelijkheid om verwarmingssystemen, elektrische toestellen, enz. te installeren die zuiniger omspringen met energie- en waterverbruik in de nieuw gecreëerde (sociale) woningen. Het terugdringen van het energieverbruik helpt de gevolgen van de energiecrisis voor meer achtergestelde huishoudens te verminderen. Het opzetten van een publiek toegankelijk open data platform en een interactieve kaart met alle leegstaande/verlaten eigendommen, aangeleverd door de inwoners, actoren uit het maatschappelijk middenveld en verenigingen die actief zijn op het veld (actie 2.2), draagt bij tot een betere burgerparticipatie. Deze instrumenten vergroten de transparantie en zorgen ervoor dat de bevolking het onderwerp beter begrijpt. Digitale instrumenten die de telling van leegstaande/verlaten woningen mogelijk maken, versterken de strategische doelstelling “Technologie: Technologie integreren als een economie- en beheerinstrument” van de ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad'.	bieden en/of te kampen hebben met overbevolking, verhinderen een goede integratie van de nieuwe bewoners.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	+	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	+		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	0		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	+		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	+
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	++
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	+
	Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	+
	Mens	++	Klimaat	Mitigatie	+
				Adaptatie	+

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

900 openbare gemeentelijke woningen worden bestemd voor sociale huisvesting als onderdeel van het gewestelijk Noodplan voor huisvesting

De algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering streeft naar 15% aan sociale huisvesting in het Gewest. Deze woningen moeten evenwichtig verdeeld worden per gemeente en per wijk. Het gewestelijk Noodplan voor huisvesting wil het openbaar woningbestand bestemmen voor sociale huisvesting. Het GemPDO versterkt de ambitie van de regering door de creatie van 900 sociale woningen in de Stad Brussel op te leggen.

Het behalen van deze doelstelling hangt grotendeels af van de gemeentelijke beleidswens om dergelijke huisvesting op te zetten. De doelstelling lijkt realiseerbaar aangezien het gaat over openbare projecten van het bestaand woningenbestand waarvoor de Stad verantwoordelijk is.

De gekwantificeerde doelstelling zal worden beoordeeld op basis van de verplichte jaarlijkse aangifte van de gemeente aan Brussel Huisvesting (Huisvestingsmonitor).

100% van de gemeentelijke woningen met een F- en G-EPB-label zullen een energielabelsprong hebben gemaakt

In lijn met haar Klimaatplan wil de Stad Brussel het EPB-label van de meest energieverslindende gemeentelijke woningen verhogen. Tegen 2030 zullen alle woningen met een EPB G- of F-label een energielabelsprong moeten hebben gemaakt. Net als bij het vorige doelstellingscijfer, hangt het behalen van deze doelstelling hier vooral af van een gemeentelijke beleidswens om de betreffende woningen te renoveren. De doelstelling lijkt realiseerbaar aangezien het gaat over gemeentelijke woningen waarvoor de Stad verantwoordelijk is. We merken hierbij op dat renovatie om de EPB-score te verhogen niet altijd gemakkelijk haalbaar is en aanzienlijke kosten met zich mee kan brengen, wat het behalen van deze gekwantificeerde doelstelling zou kunnen afremmen.

De opvolging van de doelstelling zou gemakkelijk moeten zijn vermits de gemeentelijke overheid toegang heeft tot de dossiers over de gemeentelijke woningen die werden gerenoveerd.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- In combinatie met actie 1.4 van de ambitie 'Een veranderende Stad' (zie 'Fiche 8: 'Stedelijke ontwikkeling'), moet erop worden gelet dat van bij het ontwerp de omkeerbaarheid van de gecreëerde woningen wordt voorzien zodat het gebruik ervan kan worden aangepast en er kan worden geanticipeerd op de veranderende vraag naar huisvesting (corr.);
- In combinatie met actie 1.1 van de ambitie 'Een veranderende Stad' (zie 'Fiche 8: 'Stedelijke ontwikkeling'), moet bij het ontwerp van de woningen prioriteit worden geven aan de verdichting van het grondgebied en de reconversie van de bestaande bebouwing, rekening houdend met het ontwikkelingspotentieel van de site waar de woningen worden ingeplant (corr.).zich bevinden

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Creatie van woningen	Aantal gecreëerde sociale woningen; Sociale woningen/100 gezinnen (per wijk); Aantal gecreëerde gemeentelijke openbare woningen Aantal gecreëerde woningen met meer dan 3 slaapkamers; Evolutie van de verhouding aan woningen: studio, woning met 1, 2, 3 (en +) slaapkamers;

	Aantal gecreëerde betaalbare woningen voor PBM; Aantal wooneenheden (per wijk); Bevolkingsevolutie
Nood- en transitwoningen	Aantal gecreëerde nood- en transitwoningen Aandeel transitwoningen binnen het sociale woningbestand
'Opstap'woningen	Aantal gerealiseerde 'Housing First'-projecten
Leegstaande/verlaten/onbewoonbaar verklaarde woningen	Aantal leegstaande/verlaten/onbewoonbaar verklaarde woningen die door de verschillende actoren werden ingevoerd in het publiek toegankelijk open data platform; Evolutie van de leegstandsgraad van woningen
Renovatie van woningen	Aantal gevoerde promotiecampagnes voor renovatiepremies; Evolutie van het aantal renovatie-/ herwaarderingsprojecten in verhouding tot het aantal nieuwbouwprojecten

Fiche 12: Een open en solidaire Stad - Inclusie: Overal in de Stad de diversiteit bevorderen

CONTEXT EN UITDAGINGEN

De openbare ruimtes maken integraal deel uit van de leefomgeving van de inwoners van de Stad Brussel. Ze beïnvloeden de leefbaarheid en de sociale cohesie binnen wijken. Wanneer ze slecht geconfigureerd, slecht onderhouden of monofunctioneel zijn (kantoorgebieden, handelsgebieden, enz.), kunnen openbare ruimtes een onveiligheidsgevoel opwekken bij de gebruikers ervan. In 2018 ervoer ruim 14% van de respondenten van de veiligheidsmonitor (vaak en altijd) een algemeen gevoel van onveiligheid in de gemeente (enquête uitgevoerd door de Federale Politie).

Om deze inwoners een kwalitatieve leefomgeving te kunnen bieden, moet de Stad Brussel veilige, schone en vriendelijke openbare ruimtes aanleggen. Er moet hierbij bijzondere nadruk worden gelegd op het inclusieve karakter van deze ruimtes om iedereen (vrouwen, kinderen, senioren, PBM, enz.) aan te moedigen om hiervan gebruik te maken.

STRATEGISCHE DOELSTELLING EN ACTIES

Strategische doelstelling 3: Een uitnodigende en veilige openbare ruimte voor iedereen

- Actie 3.1: De inclusiviteitscriteria van de openbare ruimte van bij het ontwerp integreren
- Actie 3.2: Het netwerk van sanitaire voorzieningen vervolledigen en uitbreiden
- Actie 3.3: Het systeem versterken dat gericht is op het bestrijden van onbetamelijk gedrag op het vlak van netheid

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 100% van de projecten voor de herontwikkeling van openbare ruimtes, sportinfrastructuur en speelpleinen zijn onderworpen aan een genderanalyse.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

De aanleg van uitnodigende en veilige openbare ruimtes voor iedereen (Strategische Doelstelling 3) zorgt voor gezelligere openbare ruimtes, en dus ook voor een betere kwaliteit van de leefomgeving van inwoners. Deze acties verminderen ook het onveiligheidsgevoel dat verschillende gebruikers ervaren. Ze vergroten de aantrekkelijkheid en de sociale cohesie van de betreffende wijken.

De inrichting van uitnodigende en veilige openbare ruimtes stimuleert de aanleg van groene ruimtes binnen deze ruimtes, bevordert de ontwikkeling van fauna en flora en maakt een betere infiltratie van afvalwater mogelijk.

Uitnodigende en veilige openbare ruimtes kunnen ook bewustmakingscampagnes omvatten met het oog op informatie aan de bevolking over problemen van exclusiviteit, onbetamelijk gedrag, ... (borden die inclusiviteitscriteria benadrukken, enz.)

Kwalitatieve en inclusieve openbare ruimtes werken de zachte mobiliteit in de hand voor alle gebruikers (senioren, PBM, enz.) en zet aan tot een modal shift naar zachte mobiliteit (stappen, step, enz.) voor korte afstanden. De mogelijkheden op het vlak van modal shift kunnen een positief effect hebben op het energieverbruik gekoppeld aan mobiliteit (verplaatsingen te voet, met de step, ... verbruiken geen brandstof).

De actie gericht op de uitbreiding van het aantal sanitaire voorzieningen in de Stad (actie 3.2) maakt het mogelijk tegemoet te komen aan de basisbehoeften van de bevolking (toilet, toegang tot water en hygiëne). Deze actie is vooral gunstig voor mensen die verzeild zijn een situatie van waterarmoede (sociale bijstand) en past binnen de context van aanpassing aan de klimaatopwarming (toegang tot water tijdens perioden van droogte)

Het openstellen van toiletten voor het grote publiek in de horeca, winkels en de culturele sector binnen de context van 'Gastvrije toiletten' (actie 3.2) bevordert de consumptie in dit

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

Het grote aantal criteria waarmee rekening moet worden gehouden om uitnodigende en voor iedereen veilige openbare ruimten te creëren, kan ertoe leiden dat de nadruk wordt gelegd op bepaalde criteria ten koste van andere criteria, die wellicht belangrijker zijn in de lokale context waarin de openbare ruimte is ingebed.

De bevordering van het inclusieve en veilige karakter van de openbare ruimte kan ook ten koste gaan van een beter gedeeld gebruik van de openbare ruimte tussen de verschillende vervoerswijzen waarop het GMP ‘Good Move’ betrekking heeft, waardoor niet alle vervoerswijzen kunnen beschikken over ononderbroken wegen.

Gezelligere openbare ruimtes gaan gepaard met meer gebruikers en dus ook meer geluidsoverlast, wat gevolgen kan hebben voor de wijk, vooral 's nachts.

Waterverbruik en het onderhoud van nieuwe sanitaire voorzieningen (actie 3.2) kunnen aanzienlijke kosten meebrengen.

soort etablissementen (reclame) en draagt bij aan de lokale economie.

De nieuwe sanitaire voorzieningen kunnen worden gekoppeld aan bewustmakingscampagnes om het publiek te informeren over watergerelateerde kwesties (waterprijzen, watervoorraden, afval, energieverbruik en transport in verband met het waterverbruik in flessen, enz.) en eenvoudig te implementeren alternatieven aan te bieden.

Samen met de acties rond een 'Dynamische en veranderende Stad' die gericht zijn op het ontwikkelen van geïntegreerde strategieën voor afvalinzameling (circulariteit), biedt deze actie die onbetamelijk gedrag op het vlak van openbare netheid wil tegengaan (actie 3.3) de mogelijkheid om de openbare netheidnetheid op het grondgebied van de Stad Brussel te verbeteren (minder sluikstorten). Het verbeteren van de openbare netheid versterkt de kwaliteit van de openbare ruimte en draagt bij aan de opwaardering van erfgoed.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	+	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	-
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0/+
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0/+
	Weerbaarheid	0		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	-		Minder en veiliger autogebruik	+
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	0
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	0/+	Bestuur	Transparantie	+
	Afvalbeheer	++		Burgerparticipatie	+
	Mens	++	Klimaat	Mitigatie	0/+
				Adaptatie	+

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOOLSTELLING

100% van de projecten voor de herontwikkeling van openbare ruimtes, sportinfrastructuur en speelpleinen zijn onderworpen aan een genderanalyse

De acties van het GemPDO zijn gericht op de aanleg van uitnodigende en veilige openbare ruimtes voor iedereen, en op het terugdringen van het aantal mensen dat op straat wordt lastiggevallen. De gekwantificeerde doelstelling vormt een relevante evaluatie die het mogelijk maakt een diagnose te stellen over het gender van de gebruikers van de openbare ruimte. Aan de hand van de genderanalyse kunnen openbare ruimtes, sportinfrastructuur en speelpleinen beter worden aangepast aan de gebruikers ervan en kan de aanwezigheid worden versterkt van personen die als het meest gevoelig worden beschouwd. Het behalen van deze doelstelling hangt hier vooral af van een gemeentelijke beleidswens om genderanalyses uit te voeren. De doelstelling lijkt realiseerbaar aangezien het gaat over gemeentelijke openbare ruimten waarvoor de Stad verantwoordelijk is.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Bewustmakingscampagnes opzetten in de openbare ruimte met het oog op informatie aan de bevolking over problemen van exclusiviteit, onbetamelijk gedrag, enz. (aanv.):
- Bewustmakingscampagnes opzetten in de nieuwe sanitaire voorzieningen met het oog op informatie aan de bevolking over watergerelateerde thema's (aanv.);
- Een diepgaande multicriteria-analyse uitvoeren bij het ontwerpen van een openbare ruimte om de meest relevante inclusiviteits- en veiligheidscriteria te benadrukken, afhankelijk van de lokale context waarin de openbare ruimte is ingebed. Bij de multicriteria-analyse moet ook rekening worden gehouden met de criteria voor het gedeeld gebruik van de openbare ruimte (ononderbroken trajecten voor alle vervoerswijzen) opgenomen in het GMP Good Move (corr.);
- De thema's inclusie en veiligheid van de openbare ruimte behandelen in het lager en middelaar onderwijs om kinderen en jongeren vanaf jonge leeftijd hier meer bewust van te maken en meer mensen te bereiken die onzichtbaar opgaan in de openbare ruimte (aanv.);

- De risico's beoordelen van verhoogde nachtelijke geluidsoverlast als gevolg van de aanleg van nieuwe openbare ruimtes (corr.);
- De kosten evalueren van inrichten en onderhouden van openbare sanitaire voorzieningen (corr.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Inclusieve openbare ruimten	Aantal nieuw aangelegde openbare ruimten die inclusiviteitscriteria omvatten; Evolutie van de verdeling van de ruimtes binnen de nieuw aangelegde openbare ruimte volgens de verharde/vergroende ruimtes; Verhouding van de ruimtes bestemd voor iedere vervoerswijze binnen de nieuw aangelegde openbare ruimte;
Voorzieningen	Aantal nieuw ingerichte openbare voorzieningen; Het openstellen van toiletten voor het grote publiek in de horeca, winkels en de culturele sector binnen de context van 'Gastvrije toiletten';
Openbare netheid	Aantal door de Stad aangeworven agenten die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de openbare netheid op het terrein; Aantal gevallen van onbetamelijk gedrag vermeld in de verschillende instrumenten, waaronder Fix My Street, ontwikkeld door het CIBG/
Subjectieve en objectieve veiligheidsbeleving	Aantal personen die hebben verklaard dat ze in de straat werden lastiggevallen.

Fiche 13: Een Stad in beweging - Gemotoriseerd verkeer: De auto minder plaats geven in de openbare ruimte om deze autoluwer en veiliger te maken

CONTEXT EN UITDAGINGEN

Het gebruik van gemotoriseerde voertuigen, en dan vooral van auto's, draagt bij aan een tal van milieugerelateerde en maatschappelijke risico's: uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen, achteruitgang van het leefmilieu, slechtere gezondheid, enz. Het BHG kent een aanzienlijk aantal pendelaars, maar 30% van de Brusselaars gebruikt nog steeds de auto om zich te verplaatsen binnen het Gewest[35], terwijl actieve vervoerswijzen nog steeds moeten kampen met onderbroken en soms onveilige of weinig comfortabele inrichtingen.

De gewestelijke 'low emission mobility' strategie gaat uit van een koolstofarme vervoersector met een geleidelijke overgang van thermisch naar elektrische voertuigen. Deze transitie moet echter gepaard gaan met adequate voorzieningen in de openbare ruimte, om te vermijden dat dit een negatieve impact zou hebben op de mobiliteit van de Brusselaars.

Het thema van gemotoriseerd verkeer heeft ook betrekking op de plaats die de voertuigen innemen in de openbare ruimte, en dan vooral op de wegen en de parkeerplaatsen.

In deze context, komt het erop neer om het autoverkeer veiliger te maken en de openbare ruimte autoluw te maken, en tegelijkertijd de Brusselse autobestuurders aanzetten tot het maken van modal shift, de transitie van het gemotoriseerde wagenpark naar koolstofvrije modellen te ondersteunen en de plaats van de auto in de openbare ruimte te verkleinen.

Het Brussels Gewest, verantwoordelijk voor een belangrijk deel van het mobiliteitsbeleid, heeft zijn visie op mobiliteit vertaald in een ambitieus plan genaamd 'Good Move'. Dit gewestelijk beleidsplan biedt concrete richtlijnen over de doelstellingen die moeten worden behaald en de toekomstige inrichtingen die binnen de openbare ruimte moeten worden aangelegd. Het sluit aan bij de richtsnoeren van het GPDO en bepaalt het kader waarbinnen gemeentelijke strategieën, inclusief het GemPDO, hun plaats hebben.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 1: Autoluwe wijken:

- Actie 1.1: De wegen hiërarchiseren en herinrichten, rekening houdend met de specialisatie van wegen en de Stad 30
- Actie 1.2: Autoluwe wijken aanleggen volgens het STOP-principe
- Actie 1.3: Het aantal autoluwe schoolwijken op het grondgebied van de Stad verhogen alsook de ambities ervan
- Actie 1.4: De gebieden uitbreiden waar gemotoriseerde voertuigen beperkt toegelaten zijn of helemaal verboden zijn
- Actie 1.5: De Stad Brussel voorzien van monitoringinstrument op gewestelijk niveau

Strategische doelstelling 2: Een voluntaristisch parkeerbeleid, gericht op het gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen

- Actie 2.1: De autodruk beheren en het ambitieuze parkeerbeleid op en buiten de openbare weg regelen
- Actie 2.2: Samenwerken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om parkeerplannen voor toeristencars en leveringsplannen voor vrachtwagens op te stellen
- Actie 2.3: Samenwerken met het Gewest om tegemoet te komen aan de behoeften die verband houden met de uitstap uit thermische voertuigen tegen 2035

Strategische doelstelling 3: Het aantal verkeersongevallen terugdringen:

- Actie 3.1: De ongevalgevoelige zones en de werfzones beveiligen
- Actie 3.2: Het oversteken van grote stedelijke barrières vergemakkelijken

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- Het modale aandeel van de auto van 32% op 24% terugbrengen;
- 0 doden of zwaargewonden als gevolg van het verkeer op het gemeentelijk grondgebied.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

Over het geheel genomen zouden de hierboven beoogde maatregelen moeten leiden tot minder en rustiger verkeer op het gemeentelijk grondgebied door in te zetten op lagere snelheden door het naast elkaar bestaan van verschillende vervoerswijzen te verbeteren. Dit zou een modal shift in de hand moeten werken naar actieve vervoerswijzen, en mogelijk ook naar openbaar vervoer, en tegelijkertijd moeten leiden tot minder overlast die gepaard gaat met personenwagens, zoals geluidsoverlast, verkeerscongestie, verkeersongevallen die

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

De invoering van het Good Move-plan, van beperkte toegangszones of het verminderd aanbod van parkeerplaatsen op de openbare weg, brengt het risico met zich mee dat bepaalde plaatsen, en dan vooral handelszaken, horeca en/of voorzieningen, minder vlot toegankelijk zijn. Hoewel de toegang voor bestelwagens moet worden gewaarborgd (zie 'Fiche 19: Handel'), kan het zijn dat de toegang voor gemotoriseerde klanten wordt beperkt.

[35] https://environnement.brussels/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/contexte-bruxellois

verantwoordelijk zijn voor een achteruitgang van de leefomgeving van burgers. Het verminderd gebruik van thermisch voertuigen als gevolg van de modal shift zou voordelen opleveren die verband houden met de afwezigheid van verbranding van fossiele brandstoffen. Dit resulteert in een lokale vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen met gunstige gevolgen voor de gezondheid en de mitigatie van de klimaatverandering. Door de overstap naar alternatieven voor gemotoriseerde voertuigen, kunnen de neveneffecten op huishoudens en ondernemingen die verband houden met de stijging van de brandstofprijzen (energiecrisis) worden verminderd, en neemt de bestaansonzekerheid van de gezinnen af en is er minder concurrentie tussen ondernemingen. Door het gemotoriseerd verkeer minder plaats te geven (beperkte toegangszones, minder parkeerplaatsen op de openbare weg), kan de openbare ruimte beter worden gedeeld en de functies ervan worden uitgebreid. Deze nieuwe ruimtes kunnen leiden tot een evenwichtigere inrichting van de openbare ruimte tussen de verschillende vervoerswijzen, alsook tot de aanleg van andere inrichtingen ten gunste van de leefomgeving van burgers en de weerbaarheid van het grondgebied (bijvoorbeeld het groene en blauwe netwerk), terwijl burgers de mogelijkheid krijgen om zich de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen. Door het gedeeld gebruik en de opwaardering van de bestaande parkeerplaatsen buiten de openbare weg te bevorderen, beperkt de Stad de druk ten gevolge van de afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg, niet enkel op gemeentelijk maar ook op gewestelijk niveau. De plaatsing van laadpalen voor elektrische voertuigen in openbare parkeergarages en andere sites die eigendom zijn van de overheid, alsook de ondersteuning van procedures die het opladen thuis vergemakkelijken, dragen bij aan de gewestelijk 'low emission mobility' strategie via de ontwikkeling van inrichtingen die noodzakelijk zijn voor de uitstap uit voertuigen met verbrandingsmotoren. Nieuwe langetermijndenkpistes over het parkeren van vrachtwagens en toeristencars, leiden niet enkel tot een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte, maar bieden ook de mogelijkheid om een breder denkproces op te starten rond logistieke en toeristische activiteiten op het gemeentelijke grondgebied. Op het vlak van logistiek, is het inderdaad noodzakelijk dat deze gelijktijdig evolueert met het mobiliteitsmodel, zodat de commerciële en dienstverlenende activiteiten van de gemeente hier niet onder lijden. Wat het 'toeristische verkeer' betreft, moet dit denkproces de Stad in staat stellen om een positie in te nemen met betrekking tot het toeristisch model dat zij wil ontwikkelen, waarbij een evenwicht wordt gezocht tussen de bewoonde Stad en de bezochte Stad. Gezien deze problematiek de gemeentegrenzen overschrijdt, moet de samenwerking met de gewestelijke overheid de samenhang en de relevantie van deze denkpistes in de hand werken. Een grotere porositeit van de grote stedelijke barrières zou hun rol als sociale barrière moeten beperken en daarmee bepaalde wijken uit hun isolement halen. Het ontwikkelen van de openbare ruimte binnen de context van ‘living labs’, waarbij sprake is van co-constructie tussen buurtbewoners en overheid, kan het draagvlak van de burger voor de geplande ontwikkelingen verhogen.	

Regelmatige tellingen op bepaalde wegen als onderdeel van de monitoring door de Stad, maken het mogelijk om punctueel problemen te identificeren en oplossingen aan te dragen die beter geschikt zijn voor ieder specifiek geval.	

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	++
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	++
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	++
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	+
Milieu	Geluid	++		Minder en veiliger autogebruik	++
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	0
	Lucht	++		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	0
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Mitigatie	++
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

Het modale aandeel van de auto van 32% op 24% terugbrengen

Zoals we hierboven hebben opgemerkt, leidt de afname van het modale aandeel van de auto tot minder luchtvervuiling en mitigatie van de klimaatverandering. Daarnaast zorgt het ook voor minder overlast veroorzaakt door het wegverkeer (lawaai, ongevallen, congestie). De modal shift van de auto kan zo een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de leefomgeving van de burgers.

In het BHG gebruikt nog steeds ruim 30% van de inwoners de auto voor hun verplaatsingen binnen het Gewest. Het Brussels Gewest heeft zijn visie op mobiliteit vertaald in een ambitieus plan genaamd 'Good Move'. Dit gewestelijk strategische plan stippelt concrete richtlijnen uit voor de modal shift naar collectieve en actieve vervoerswijzen. De vermindering van het aandeel 'auto' dat het GemPDO vooropstelt, ligt in de lijn van de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen. Rekening houdend met de talrijke maatregelen van het Good Move-plan, met de GemPDO-maatregelen rond minder gemotoriseerde vervoerswijzen, en de maatregelen ten gunste van actieve en collectieve vervoerswijzen, zou de hier beoogde vermindering van het modale aandeel van de auto tegen 2030 kunnen worden bereikt.

De opvolging van deze doelstellingen zal worden uitgevoerd door het cel 'mobiliteit' van de Stad Brussel. Ze kan daarvoor beroep doen op het platform dat Brussel Mobiliteit heeft ontwikkeld[36]. Dit platform omvat verschillende soorten gegevens die verband houden met de verplaatsingen van personen, waaronder data over modale aandelen. We wijzen er echter op dat deze gegevens afkomstig zijn van modelleringen die geen exacte weergave zijn van de werkelijkheid, en dat deze gegevens worden weergegeven per wijk en niet per gemeente. Maar het platform zou wel een bevredigende monitoring van de gemeentelijke vervoerswijzen mogelijk maken.

0 doden of zwaargewonden als gevolg van het verkeer op het gemeentelijk grondgebied

Volgens statistieken van Statbel[37], vonden in 2021 op het gemeentelijk grondgebied 1.226 verkeersongevallen plaats, waarvan 45 ernstige ongevallen en 3 dodelijke ongevallen, terwijl het gemiddelde over de afgelopen 10 jaar 1.228 ongevallen bedraagt.

Als onderdeel van het Good Move-plan, wil de strategische as 'SAFE' *zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen* Zo volgt het GemPDO de gewestelijk richtsnoeren op het vlak van verkeersveiligheid.

Tal van gewestelijke maatregelen, aangevuld met de GemPDO-maatregelen rond mobiliteit (zie ook 'Fiche 14: Actieve vervoerswijzen'), zwakken het autoverkeer af (invoering van de autoluwe mazen bepaald in het Good Move-plan, snelheidsbeperking tot 30 km/u) en verhogen de veiligheid van de actieve vervoerswijzen (vervoerswijzen delen de ruimte binnen de openbare ruimte). Deze elementen moeten een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. We wijzen er ook op dat de snelle ontwikkeling van digitale technologieën (ISA – Intelligent Speed Assistance, identificatie, controle, automatisering, enz.) kansen biedt op het vlak van veiligheid.

Andere elementen kunnen eventueel wel een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Zo is er de trend om steeds grotere voertuigen, zoals SUV's aan te kopen, de opkomst van micromobiliteit (klassieke en elektrische steps, segways, ...),

[36] https://public.tableau.com/app/profile/de.keyzer/viz/RBC_parts_modales_2018_GM_2030_Mailles/Story1
[37] https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14

actieve mobiliteit, de opmars van snelle elektrische voertuigen, of de steeds duidelijker aanwezigheid van bestelwagens en gemotoriseerde tweewielers.

Deze doelstelling, ontleend aan het Good Move-plan, past binnen de gewestelijke doelstelling gericht op de herbevestiging van de uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid, en lijkt coherent met de doelen op gewestelijk niveau. De deadline tegen 2030 lijkt echter kort.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- In het kader van de maatregelen die gericht zijn op een afzwakking van het verkeer en een autoluwere openbare ruimte (parkeren, autoluwe Good Move-mazen, beperkte toegangszones, enz.), moeten de buurtbewoners, maar ook vertegenwoordigers van lokale commerciële activiteiten, zo vroeg mogelijk in het denkproces worden betrokken. Zo wordt de transparantie en de aanvaarding van de omwonenden in de hand gewerkt en kunnen de risico's, vooral voor de economische activiteiten (winkels, horeca, etc.) worden beperkt.

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Verkeer	Verkeersdruk
Ongevallen	Ernst van de verkeersongevallen op het gemeentelijk grondgebied (aantal gewonden, aantal doden)
Modal shift	Modaal aandeel 'auto'
Aandrijving	Niveau van autobezit/inwoner
Energiedrager van de voertuigen	Wagenpark volgens energiedrager (fossiel brandstof, hybride, elektrisch)
Parkeren	Aantal parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg
Parkeren	Aantal gereglementeerde parkeerplaatsen
Parkeerplaatsen vrachtwagens, cars, enz.	Aantal parkeerplaatsen gereserveerd voor vrachtwagens, cars, enz.

Fiche 14: Een Stad in beweging - Actieve vervoerswijzen: Een comfortabele openbare ruimte voor iedereen

Context en uitdagingen

De actieve vervoerswijzen zijn in volle ontwikkeling in het BHG. Tussen 2010 en vandaag, is het fietsgebruik met gemiddeld 10% toegenomen[38]. Verschillende projecten zetten dan weer in op 'stappen', zoals het autovrij maken van het stadscentrum of de aanleg van ingerichte voorpleinen in het kader van de Schoolcontracten. Naast fietsen en lopen wordt er de afgelopen jaren een verveelvoudiging aan nieuwe individuele elektrisch ondersteunde voertuigen waargenomen.

Hoewel er opmerkelijke verbeteringen te noteren vallen op het vlak van actieve vervoersmiddelen, moet er nog vooruitgang worden geboekt. De continuïteit van het voetgangersverkeer wordt nog regelmatig onderbroken door obstakels (infrastructuur, grote huizenblokken, gevaarlijke kruispunten, bouwplaatsen, etc.) en de voorzieningen zijn weinig aangepast aan PBM's. Wat fietsers betreft, zijn er nog tal van wegen zonder specifieke voorzieningen en inrichtingenuitrusting, wat verplaatsingen voor deze vervoerswijze onveilig en weinig comfortabel maakt. Er zijn ook gebruiksconflicten tussen fietsers en voetgangers en, meer algemeen, tussen alle gebruikers die zich met verschillende snelheden verplaatsen binnen de gedeelde ruimte op de rijweg. De nieuwe individuele elektrische vervoersmiddelen stellen problemen op het vlak van het samengaan van de vervoerswijzen, veiligheid, inname van de openbare weg, en veroorzaken ook milieuschade.

Het Brussels Gewest, verantwoordelijk voor een belangrijk deel van het mobiliteitsbeleid, heeft zijn visie op mobiliteit vertaald in een ambitieus plan genaamd 'Good Move'. Dit gewestelijk beleidsplan biedt concrete richtlijnen over de doelstellingen die moeten worden behaald en de toekomstige inrichtingen die binnen de openbare ruimte moeten worden aangelegd. Het sluit aan bij de richtsnoeren van het GPDO en bepaalt het kader waarbinnen de gemeentelijke strategieën hun plaats hebben.

In deze context, komt het erop neer om de installatie verder te zetten van inrichtingen en voorzieningen die leiden tot de veilige, snelle, samenhangende en comfortabele ontwikkeling van de actieve vervoerswijzen, alsook multimodaliteit te ondersteunen, en de toegankelijkheid tot de openbare ruimte voor PBM te maximaliseren.

Strategische doelstellingen en acties

Strategische doelstelling 4: Verplaatsingen waarbij actieve vervoerswijzen een prominente plaats krijgen:

- Actie 4.1: Gebruikmaken van de heraanleg van wegen om nieuwe gebruiken in de openbare ruimte uit te testen door de oprichting van Living Labs
- Actie 4.2: Zorgen voor een harmonieus samengaan van de verschillende actieve vervoerswijzen, vooral binnen de Vijfhoek
- Actie 4.3: De ontwikkeling versnellen van een veilig, samenhangend, snel, comfortabel en aangenaam fietsnetwerk
- Actie 4.4: Fietsers een aangepast en beveiligd parkeeraanbod bieden
- Actie 4.5: Het netwerk van gemeentelijke wegen en paden verbeteren en vervolledigen

Strategische doelstelling 5: Mobiliteit voor iedereen:

- Actie 5.1: Het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte uitrollen (PAVE)
- Actie 5.2: Personen met beperkte mobiliteit toegang bieden tot alles vervoerswijzen

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

- Opmaak van 7 bijkomende 'mazenplannen', bovenop het reeds bestaande plan voor de Vijfhoek;
- Verdrievoudiging van het aantal verplaatsingen met de fiets;
- 100% van de gerenoveerde of heraangelegde openbare ruimtes is toegankelijk voor PBM’s.

Positieve effecten en kansen

Algemeen, bevorderen bovengenoemde maatregelen de aantrekkelijkheid van actieve vervoerswijzen en de modal shift door betere inrichtingen en voorzieningen voor deze modi (voetgangerswegen zonder obstakels, fietspaden, fietsenstallingen, enz.) alsook een harmonieuzer beheer van de verschillende vervoerswijzen binnen de openbare ruimte (STOP-principe, parkeerbeleid voor 'free-floating' voertuigen) Dit zou de veiligheid van de weggebruikers moeten verhogen door conflictsituaties tussen vervoerswijzen te beperken. Hier bestaan ook mogelijkheden om de externe milieueffecten van het wegverkeer (lawaai, luchtverontreiniging, broeikasgassen, enz.) terug te dringen. Wegverkeer is immers verantwoordelijk voor een verslechtering van de leefomgeving en de gezondheid van de burgers.

Negatieve effecten en beperkende factoren

Er kan een gebrek aan continuïteit van paden voor actieve vervoerswijzen optreden als de ontwikkeling van deze vervoersinfrastructuur op lokale (gemeentelijke) schaal wordt uitgevoerd.

De in deze fiche beoogde inrichtingen (nieuwe gebruiken, actieve vervoerswijzen, enz.), die zullen worden uitgevoerd ten koste van de ruimte die momenteel bestemd is voor gemotoriseerde voertuigen, kunnen aanleiding geven tot meer congestie.

[38]Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2022 (Bron: Pro Vélo)

De aanleg van grootschalige vervoerswijzen voor actiever vervoerswijzen nabij mobiliteitsknooppunten bevordert de ontwikkeling van multimodaliteit.

Door de overstap naar alternatieven voor gemotoriseerde voertuigen, kunnen de neveneffecten op huishoudens en ondernemingen die verband houden met de stijging van de brandstofprijzen (energiecrisis) worden verminderd. Zo neemt de bestaansonzekerheid van de gezinnen af en is er minder concurrentie tussen ondernemingen.

De heraanleg van wegen biedt de mogelijkheid om het aantal functies in de openbare ruimte verder uit te breiden. Deze nieuwe ruimtes kunnen leiden tot de aanleg van andere inrichtingen die de leefomgeving van burgers en de weerbaarheid van het grondgebied ten goede komen (bijvoorbeeld het groene en blauwe netwerk), terwijl burgers de mogelijkheid krijgen om zich de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen. In deze context kan burgerraadpleging helpen bij het bepalen van de inrichtingen die een antwoord bieden op lokale uitdagingen.

De veralgemeende toegankelijkheid tot de Stad voor PBM verhoogt het inclusiever karakter van de gemeente.

De opwaardering van de gemeentelijke paden biedt de mogelijkheid om bepaalde elementen van het gemeentelijk (bouwkundig en landschappelijk) erfgoed onder de aandacht te brengen en zo bij te dragen tot de instandhouding ervan.

Een beter verkeersbeleid op het vlak 'free-floating' voertuigen, meer bepaald op het vlak van parkeren, kan de aanvaarding ervan in de openbare ruimte verbeteren en eventueel de duurzaamheid verhogen van de ter beschikking gestelde voertuigen door minder beschadigende handelingen.

De ontwikkeling van netwerken voor actieve vervoerswijzen, waaronder fietsinrichtingen (bijvoorbeeld het project Fietsknooppunt) vergroot de toeristische aantrekkingskracht van de gemeente en draagt bij aan kleinschalige economische ontwikkeling.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	+	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	++
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	++
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	++		Minder en veiliger autogebruik	++
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	++		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	0/+
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Mitigatie	+
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

Opmaak van 7 bijkomende 'mazenplannen', bovenop het reeds bestaande plan voor de Vijfhoek

Zoals we hierboven hebben opgemerkt, leidt de modal shift tot minder luchtvervuiling en mitigatie van de klimaatverandering. Daarnaast zorgt hij ook voor minder overlast veroorzaakt door het wegverkeer (lawaai, ongevallen, congestie). Het Brussels Gewest heeft zijn visie op mobiliteit vertaald in een ambitieus plan genaamd 'Good Move'. Dit gewestelijk strategische plan stippelt concrete richtlijnen uit voor de uitvoering van autoluwe wijken (mazen) en wil zo de modal shift naar collectieve en actieve vervoerswijzen in de hand werken. In het licht hiervan, heeft de Stad in 2022 een nieuw circulatieplan voor de maas 'Vijfhoek'

goedgekeurd (GMP Good Move). Dit circulatieplan zou moeten leiden tot minder autoverkeer zodat de actieve vervoerswijzen de zone veiliger en gemakkelijker kunnen doorkruisen. De Stad heeft ook meegewerkt aan de opmaak van de maas 'Flagey-Vijvers'

Het GMP Good Move heeft nog een vijftiental andere gebieden geïdentificeerd, die geheel of gedeeltelijk op het grondgebied van de Stad liggen (zie onderstaande figuur), en die tegen 2030 elk hun eigen circulatieplan zullen hebben. Het GemPDO van de Stad Brussel wil daarom tegen 2030 nog 7 andere autoluwe mazen opmaken en mee uitvoeren. Het gaat hier meer bepaald om de autoluwe mazen in Haren, Dieleghem, Ter Kamerenbos, Pannenhuis, Thurn&Taxis, Ambiorix en Belliard-Wet.



Figuur 41: Mazen van het GMP 'Good Move' op het grondgebied van de Stad Brussel (Bron: MobiGIS)

De uitvoering van de GemPDO-acties, waaronder acties 1.2 en 4.3, zal bijdragen aan de realisatie van deze doelstelling. Het behalen van deze doelstelling echter niet enkel af de gemeentelijke beleidswens, maar ook van de burgerraadpleging. Gelet op de moeilijkheden die zich voordeden bij de uitvoering van de plannen voor bepaalde autoluwe mazen in andere gemeenten, zoals voor de maas 'Kuregem' in Anderlecht of 'Berenkuil' in Schaarbeek, is het niet zeker dat deze gekwantificeerde doelstelling voor 2030 wordt gehaald.

Vermits de Stad verantwoordelijk is voor de plannen van de autoluwe mazen, zou de opvolging van deze doelstelling geen probleem stellen.

Verdrievoudiging van het aantal verplaatsingen met de fiets

We herinneren eraan dat het fietsgebruik sinds 2010 met 10% is toegenomen en dat deze stijgende trend zich doorzet[38]. Het Good Move-plan en het fietsactieplan van de Stad Brussel moedigen verplaatsingen met de fiets aan. Rekening houdend met de talrijke maatregelen van het Good Move-plan alsook met die van het GemPDO die de kaart trekken van de fiets, zou de verhoging van het modale aandeel van de fiets tegen 2030 kunnen worden bereikt.

De opvolging van deze doelstellingen zal worden uitgevoerd door het cel 'mobiliteit' van de Stad Brussel. Ze kan daarvoor beroep doen op het platform dat Brussel Mobiliteit heeft ontwikkeld NOTEREF _Ref147242018 \h * MERGEFORMAT . Dit platform omvat verschillende soorten gegevens die verband houden met de verplaatsingen van personen, waaronder data over modale aandelen. We wijzen er echter op dat deze gegevens afkomstig zijn van modelleringen die geen exacte weergave zijn van de werkelijkheid, en dat deze gegevens worden weergegeven per wijk en niet per gemeente. Maar het platform zou wel een bevredigende monitoring van de gemeentelijke vervoerswijzen mogelijk maken.

100% van de gerenoveerde of heraangelegde openbare ruimtes is toegankelijk voor PBM's.

Om haar openbare ruimte inclusiever te maken, wil de Stad Brussel de toegankelijkheid voor PBM's verbeteren. . Volgens de gegevens van Brussel Mobiliteit, behoort meer dan 30% van de Brusselse bevolking tot de categorie PBM[39]. Deze doelstelling ligt in de lijn van de gewestelijke richtsnoeren. Het Good Move-plan wil via haar actieplan de toegankelijkheid van de mobiliteitsdiensten, met inbegrip van het openbaar vervoer, versnellen. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de gewestelijke overheid, maar toegankelijkheid van de openbare ruimte is wel degelijk een gemeentelijke bevoegdheid.

Het behalen van deze doelstelling hangt hoofdzakelijk af van de gemeentelijke beleidswens. Deze doelstellingen lijkt des te haalbaarder omdat het voornamelijk renovatie- en heraanlegprojecten betreft binnen de openbare ruimte, waarvoor de Stad verantwoordelijk is. Voor diezelfde redenen, zou ook de opvolging van de doelstelling geen problemen stellen.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

[39] https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/les-pmr-a-bruxelles

- Wegen voor de actieve vervoerswijzen aanleggen in samenwerking met de buurgemeenten (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Inrichtingen voor fietsers	Lineaire lengte van de aangelegde inrichtingen voor fietsers en van de voetgangerswegen (km)
Fietsvoorzieningen	Aantal aangelegd fietsvoorzieningen (n)
Vervoerswijzen	Aandeel 'actieve vervoerswijzen' (stappen en fietsen) voor de verplaatsingen binnen de gemeente
Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	Verhouding ruimte bestemd voor actieve vervoerswijzen/alle openbare ruimten
Vervoerswijzen	Evolutie van de gemiddelde afstand/km voor iedere vervoerswijze
Toegankelijkheid voor PBM	Aandeel openbare ruimten aangepast aan PBM

Fiche 15: Een Stad in beweging - Collectieve en gedeelde vervoerswijzen: Snelle en verbonden netwerken

Context en uitdagingen

In het BHG, net zoals in de Stad Brussel, zijn meerdere operatoren van collectief vervoer actief. In Brussel is er het MIVB-netwerk, maar ook een aantal lijnen van de TEC en de Lijn. Naast deze openbaarvervoernetwerken (OV), telt de Stad Brussel negen treinstations op haar grondgebied waarvan Brussel-Schuman en het Centraal station de belangrijkste zijn; het Noord- en het Zuidstation grenzen aan het grondgebied van de gemeente. Taxi's, deelwagens, of simpelweg carpoolen vervolledigt het aanbod aan collectieve vervoerswijzen.

Er bestaat dus een collectief vervoeraanbod, maar verschillende obstakels die het gebruik ervan belemmeren, beperken de aantrekkelijkheid ervan. Zo zijn er nog steeds gebieden die weinig of minder toegankelijk zijn, zoals Haren en Neder-over-Heembeek in het geval van de Stad; alsook gebieden waar gebruiksconflicten bestaan tussen het openbaar vervoer en andere gebruikers, terwijl de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in het BHG voortdurend afneemt. Andere verbeterpunten worden door de gebruikers aangehaald: verbindingen, avondlijk aanbod, netheid, onveiligheidsgevoel 's avonds en gemakkelijkere toegang voor fietsen. Het aanbod van De Lijn en de TEC binnen het gemeentelijk grondgebied zijn loopt gelijk met dat van de MIVB, en is dus overbodig. Bovendien is het aanbod van deze drie operatoren niet op elkaar afgesteld buiten de gewestelijke grenzen. Wat het spoorverkeer betreft, blijft stiptheid een terugkerend probleem voor bepaalde lijnen, terwijl voor andere de beperkte frequentie probleem vormt.

Het Brussels Gewest, verantwoordelijk voor een belangrijk deel van het mobiliteitsbeleid, heeft zijn visie op mobiliteit vertaald in een ambitieus plan genaamd 'Good Move'. Dit gewestelijk beleidsplan biedt concrete richtlijnen over de doelstellingen die moeten worden behaald en de toekomstige inrichtingen die binnen de openbare ruimte moeten worden aangelegd. Het sluit aan bij de richtsnoeren van het GPDO en bepaalt het kader waarbinnen de gemeentelijke strategieën hun plaats hebben.

Strategische doelstelling en acties

Strategische doelstelling 6: Grotere aantrekkelijkheid van de openbaarvervoernetwerken en het autodeelaanbod:

- Actie 6.1: Actief samenwerken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een betere uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk.
- Actie 6.2: Anticiperen op de stedelijke integratie van nieuwe openbaarvervoerdepots/eindhaltes.
- Actie 6.3: De Brusselse OV-reizigers ertoe aanzetten om gebruik te maken van het voorstedelijke S-netwerk en hen warm maken voor multimodaliteit
- Actie 6.4: Aanleg van zichtbare en verbonden 'Mobility hubs'
- Actie 6.5: De ontwikkeling van 'carsharing' stations ondersteunen

Kwantificeerbare doelstellingen voor 2050

- Het aantal voertuigen in de stations (met uitzondering van de Vijfhoek) en het autodelen tussen particulieren

Kwantificeerbare doelstellingen voor 2050

- Aanleg van 11 zichtbare en verbonden 'Mobility hubs' verspreid over de 7 wijken.

Positieve effecten en kansen

Efficiënter openbaar vervoer (dienstverlening, frequentie, snelheid) en het opzetten van nieuwe mobiliteitsknooppunten die zijn uitgerust met voorzieningen voor actieve vervoerswijzen, werken zowel de multimodaliteit als de modal shift in de hand. Dit leidt tot minder externe milieueffecten (lawaai, lucht- en watervervuiling, versnippering van de habitats, enz.) veroorzaakt door het wegverkeer dat verantwoordelijk zijn voor een verslechtering van de leefomgeving en de gezondheid van de burgers.

Een toekomstgericht denkproces over het beheer van het openbaar vervoer kan in de toekomst de mobiliteitsproblemen beperken in snel veranderende wijken en sites in volle ontwikkeling, zoals de verdichting van Haren, ontwikkeling van de site Schaarbeek-Vorming, de stedelijke ontwikkeling langs het Kanaal. Wat de installatie van nieuwe depots/eindhaltes betreft, kan deze toekomstvisie zorgen voor een betere stedenbouwkundige integratie ervan binnen de betrokken wijken.

Minder gebruikmaking van personenwagens met verbrandingsmotoren, hebben huishoudens en ondernemingen minder last van de neveneffecten gekoppeld

Negatieve effecten en beperkende factoren

Geen

aan de stijging van de brandstofprijzen (energiecrisis), en neemt de bestaansonzekerheid van de gezinnen af en is er minder concurrentie tussen ondernemingen.

Inzetten op autodelen (autodeelstations) en modal shift zorgt voor minder verzadiging van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, en dan vooral met het oog op het terugdringen van het parkeren op de openbare weg. In vergelijking met het gebruik van een eigen wagen, is autodelen is ook zuiniger wat betreft hulpbronnen. Dit komt deels door het gedeelde karakter ervan, maar ook doordat de eigenaarsbedrijven voor redenen van winstgevendheid ertoe worden gedreven om meer in te zetten op de duurzaamheid van hun materiaal.

De samenwerking tussen de gemeente, het Gewest en de MIVB maakt het mogelijk om passende oplossingen te ontwikkelen voor lokale mobiliteitsproblemen (site in ontwikkeling, lagere snelheid op bepaalde gemeentelijke wegen, enz.).

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	++
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	++		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	0
	Lucht	++		Dichtheid van de voorzieningen	++
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	0
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	++	Klimaat	Mitigatie	+
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLING

Het aantal voertuigen in de stations (met uitzondering van de Vijfhoek) en het autodelen tussen particulieren tegen 2030

De stad Brussel heeft momenteel 41 Cambio-stations met 97 voertuigen. Dit aanbod is gereduceerd tot 22 stations en 47 voertuigen in stations buiten het Pentagon. Het GemPDO streeft naar een verdubbeling van dit aantal voertuigen tegen 2030. Dit zou betekenen dat het aantal voertuigen in stations vanaf 2024 met 8 per jaar toeneemt. Naast auto's in stations is autodelen tussen particulieren aan een opmars bezig in Brussel. Er bestaan verschillende platforms om het delen tussen individuen aan te moedigen, zoals Wibee, Getaround, Cozywheels et Dégage !.

De Stad Brussel is niet verantwoordelijk voor het aanbod autodelen. Het is daarom moeilijk te beoordelen of deze doelstelling tegen 2030 kan worden gehaald. Deze doelstelling kan gedeeltelijk worden gecontroleerd via de Cambio-website (https://www.cambio.be/fr-bxl/stations) voor voertuigen in het station. Voor autodelen tussen particulieren is de controle ingewikkelder omdat de meeste platforms geen toegang geven tot gebruikersgegevens.

Aanleg van 11 zichtbare en verbonden 'Mobility hubs' verspreid over de 7 wijken tegen 2050 waarvan 5 reeds klaar moeten zijn tegen 2030

De toegankelijkheid van plaatsen in de Stad hangt vooral af van de nabijheid van knooppunten van openbaar vervoer, terwijl de ontwikkeling van multimodaliteit, bepleit door het GPDO en het Good Move-plan, afhangt van de adequate inrichting hiervan (voorzieningen voor actieve vervoerswijzen, autodeelstations, 'free-floating' voertuigen, enz.). De specifieke situatie van het BHG, dat wordt gekenmerkt door een aanzienlijk aantal pendelaars, zou ook kunnen profiteren van de ontwikkeling van infrastructuur die multimodaliteit ondersteunt.

Momenteel is er nog geen enkele Mobility Hub in de Stad Brussel. Voor zover de Stad Brussel de locatie van de 11 Mobility Hubs al heeft bepaald, zou het verwezenlijken van deze doelstelling, vanuit strikt kwantitatief oogpunt, geen problemen mogen opleveren. 2030 en 2050 lijken haalbare deadlines voor de aanleg van respectievelijk vijf en zes Mobility Hubs. Maar de verwezenlijking van deze doelstelling binnen de voorziene deadlines zal afhangen van de inrichtingen die voor iedere Mobility Hub worden gepland.

De opvolging van de doelstelling zou geen problemen mogen opleveren, op voorwaarde dat er een inventaris van de gerealiseerde doelstellingen wordt opgemaakt.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

/

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Openbaarvervoernetwerk	Lineaire lengte van de vervoersnetwerken (per vervoerswijze) en aantal haltes
Modaal aandeel	Modaal aandeel van het openbaar vervoer
Deelwagens	Gemeentelijke dekking van de aanbieders van 'free-floating' deeldiensten
Deelwagens	Evolutie van het aantal autodeelstations (Villo, Cambio, Zen Car, enz.)
P+R-parking	Evolutie van het aanbod aan P+R-parkings

Fiche 16: Een dynamische en intelligente Stad - Circulaire economie Naar een geïntegreerd en efficiënt economisch netwerk

CONTEXT EN UITDAGINGEN

De gezinnen en alle stedelijke economische sectoren (handel, bouwsector, enz.) verbruiken hulpbronnen en produceren veel afval. In combinatie met een aanzienlijk energieverbruik dat verband houdt met de winning van grondstoffen en het afvalbeheer, vormt de materiaalstroom die gepaard gaat met de activiteiten van de Brusselaars een belangrijke uitdaging op het vlak van duurzame ontwikkeling. Om de gemeente te doen instappen in het proces van circulaire economie, omvat het GemPDO-ontwerpproject acties ter bevordering van de circulaire economie (CE). Circulaire economie komt erop neer dat de ontginning van materialen aan de bodem en afvalproductie wordt teruggeschroefd, en dat hierbij zo weinig mogelijk energie wordt gebruikt door middel van hergebruik, herstel, delen, en recyclage van de hulpbronnen. Het beoogt een paradigmaverschuiving waarbij afval wordt beschouwd als een herbruikbare grondstof.

RL

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 1: De opwaardering van afval als hulpbron:

- Actie 1.1: Het compostnetwerk vervolledigen door, overal waar mogelijk, individuele en collectieve compostplaatsen in te richten
- Actie 1.2: Kringloopwinkels inplanten, gekoppeld aan mini-recyclageparken in de wijken

Strategische doelstelling 2: De bouwsector aanzetten tot hergebruik van materialen:

- Actie 2.1: Sorteer-/kringloopfuncties ondersteunen door wegen of gebouwen tijdelijk beschikbaar te stellen
- Actie 2.2: Duurzaam en efficiënt beheer van gemeentelijke bouwplaatsen bevorderen

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 30% minder afval/afvoer van huishoudelijk en soortgelijk afval naar de verbrandingsoven;
- 100% van de nieuwe gemeentelijke projecten/bouwwerken integreren circulariteitscriteria in hun bestek

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

De acties die worden uitgevoerd om afval als hulpbron te bevorderen (Strategische Doelstelling 1) dragen bij aan en versterken de ambitie van 'Een nabije Stad', meer in het bijzonder door middel van een betere functiemix binnen de wijken (inplanting van compostplaatsen, kringloopcentra en mini-recyclageparken).

Maatregelen op het vlak van circulaire economie, zoals het verminderen van stromen die verband houden met afvalbeheer en de winning van hulpbronnen, dragen bij tot een verminderde uitstoot van broeikasgassen en een betere luchtkwaliteit. Ze maken ook klimaatmitigatie en een betere aanpassing van het grondgebied aan de klimaatverandering mogelijk (context van beperkte hulpbronnen en materialen).

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

De installatie van collectieve compostplaatsen, kringloopcentra en mini-recyclageparken (acties 1.1 en 1.2) verhoogt de arbeids- en onderhoudskosten die nodig zijn voor de goede werking ervan

De tijdelijke gebruikmaking van de weg als sorteer-/kringloopcentra tijdens bouwwerken (actie 2.1), vergroot de grondinname van de werfzone, alsook de daarmee samenhangende impact op het uitzicht en de mobiliteit.

In 2022 werd in het hele Gewest 470.083 ton afval, waarvan bijna 65% huishoudelijk afval, naar de verbrandingsoven afgevoerd. Minder aanvoer van afval naar de verbrandingsoven betekent een vermindering van de hoeveelheid energie die deze laatste produceert, en dus ook van de eventuele energieopportuniteiten die hieraan verbonden zijn.

Naast de vermindering van de hoeveelheid afval, maken de toename van het aantal individuele en collectieve compostplaatsen (actie 1.1) en de oprichting van informatiecentra en mini-recyclageparken in de Stad (actie 1.2) het mogelijk om de inwoners bewuster te maken van het belang van sorteren en van de afvalrecyclagemogelijkheden. Ook de openbare netheid gaat erop vooruit omdat er minder aan sluikstorten zal worden gedaan.

De inplanting van gemeentelijke compostplaatsen (actie 1.1) versterkt de ambitie 'Een voorbeeldige en participatieve Stad' en moedigt inwoners aan om, indien mogelijk, deze praktijk ook thuis verder te zetten.

De oprichting van hiermee gepaard gaande kringloopcentra en mini-recyclageparken (actie 1.2) creëert (geschoolde en ongeschoold) werk op gemeentelijk niveau, en versterkt de sociale band tussen de inwoners (burgerparticipatie, samenhorigheidsgevoel, enz.).

Door de inplanting van collectieve en wijkcompostplaatsen (actie 1.1), moeten het dit soort afval niet langer door afvalwagens worden ingezameld, waardoor de daarmee gepaard gaande overlast (energieverbruik, luchtvervuiling, geluidsoverlast, etc.) wordt teruggedrongen. Het maakt ook de productie van een hoogwaardige grondstof mogelijk.

De acties die worden uitgevoerd om het hergebruik van materialen in de bouwsector te bevorderen (Strategische Doelstelling 2) gaan hand in hand met een algemene vermindering van de milieueffecten van bouwplaatsen (luchtkwaliteit, fauna en flora, bodem, water, enz.).

Door wegen en gebouwen tijdelijk te gebruiken als sorteer-/kringloopcentra (actie 3.2), moet het werfverkeer minder lange afstanden afleggen, wat leidt tot een beter beheer van het vrachtvervoer.

Gemeentelijke bouwplaatsen die inzetten op duurzamer beheer (actie 3.3), bieden een kans om de private en publieke actoren die actief betrokken zijn bij de werven, bewuster te maken van deze problematiek (op de schaal van andere gemeenten).

De inrichting van gemeentelijke compostplaatsen brengt mee dat er minder oranje zakken worden opgehaald, wat kan leiden tot minder aanvoer van biomassa aan de biogasinstallaties en dus ook tot een verminderde productiviteit van deze fabrieken. Deze actie biedt geen ondersteuning voor het project voor de bouw van een biogasinstallatie in Haren in het Brussels Gewest, dat jaarlijks tussen de 25.000 en 35.000 ton huishoudelijk en professioneel bioafval zou verwerken.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	++
Milieu	Geluid	0/+		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	+	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	+
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	++		Burgerparticipatie	0
	Mens	+	Klimaat	Mitigatie	+
				Adaptatie	+

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

30% minder afval/afvoer van huishoudelijk en soortgelijk afval naar de verbrandingsoven

30% minder huishoudelijk en soortgelijk afval bestemd voor de verbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek is in overeenstemming met de algemene doelstellingen van het Gewest met betrekking tot de vermindering van de afvalproductie tegen 2030, zoals bepaald in het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (HABP). Het GemPDO voorziet dus een voldoende ambitieuze

afname van de hoeveelheden afval en die doelstelling is ook haalbaar. Ook het Gewest heeft deze gekwantificeerde doelstellingen bepaald op basis van een beoordeling van de Brusselse context.

De doelstelling om de hoeveelheid verbrand afval met 30% te verminderen, kan worden beoordeeld aan de hand van de monitoring van gemeentelijke gegevens over huishoudelijk en soortgelijk afval die zijn ingezameld door Net Brussel (NB). We merken hierbij op dat bij niet-beschikbaarheid van dergelijke gegevens, NB of de Stad hierover een onderzoek kan voeren.

100% van de nieuwe gemeentelijke projecten/bouwwerken nemen circulariteitscriteria op in hun bestek

De bouwsector verbruikt niet alleen een aanzienlijke hoeveelheid hulpbronnen, het genereert ook een aanzienlijke hoeveelheid afval Op het Brusselse grondgebied, vertegenwoordigt het aandeel afval uit deze sector ongeveer 30% van al het geproduceerde afval.

Het GemPDO streeft ernaar dat alle nieuwe gemeentelijke projecten/werken circulariteitscriteria in hun bestek opnemen. Deze doelstelling lijkt relevant en vloeit voort uit actie 2.3 'het bevorderen van een duurzaam beheer van gemeentelijke bouwplaatsen'. De dienst stedenbouw zal daarom circulariteitscriteria kunnen opleggen in het bijzonder bestek voor gemeentelijke projecten/werken. Het behalen van deze gekwantificeerde doelstelling zal dus gemakkelijk kunnen worden beoordeeld aan de hand van gemeentelijke gegevens.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Alle scholen (kleuter-, basis- en middelbaar onderwijs) aanmoedigen om een compostplaats te installeren zodat kinderen vanaf jonge leeftijd zich beter bewust worden van het belang van afvalsortering (aanv.);
- Bepaalde kringloopprojecten (afvalinzameling) koppelen aan een restauratie-/herstelactiviteit om ontmoetings- en uitwisselingsplekken te creëren (aanv.);
- Pilootprojecten opzetten van gemeentelijke bouwplaatsen die duurzaam beheer integreren om het bewustzijn bij toekomstige publieke en private werven te vergroten (aanv.);
- De arbeids- en onderhoudskosten evalueren die nodig zijn voor de goede werking van de collectieve compostplaatsen, kringloopcentra en mini-recyclageparken (corr.);
- Voor de tijdelijke opstelling van een sorteer-/kringloopcentrum bij bouwplaatsen, bij voorkeur gebruikmaken van gebouwen om zo de impact op het uitzicht en de mobiliteit te verminderen.

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Compostplaatsen	Percentage afval dat naar verbrandingsoven wordt afgevoerd: PMD, glas, afval gevaarlijk, GFT, fermenteerbaar afval, voedselafval, papier en karton, textiel, restafval, enz.; Aantal nieuw ingericht compostplaatsen; Aantal burgers die beschikken over een openbare compostplaats op minder dan 500 m van hun woning.
Kringloopcentra en mini-recyclageparken	Aandeel bouwmaterialen afkomstig van hergebruik Aantal ingerichte kringloopcentra en mini-recyclageparken
Sorteer-/kringloopfuncties	Percentage opwaardering (en naar welke sector en waar): PMD, glas, afval gevaarlijk, GFT, fermenteerbaar afval, voedselafval, papier en karton, textiel, restafval, enz.; Evolutie van de vrachtwagenvloot (vuilniswagens en werfverkeer)
Gemeentelijke bouwplaatsen die duurzaam beheer bevorderen	

Fiche 17: Een dynamische en intelligente Stad - Technologie: Technologie integreren als een vorm van economie en als beheerinstrument

CONTEXT EN UITDAGINGEN

Technologie is momenteel alomtegenwoordig en vormt een relevant instrument voor de duurzame ontwikkeling van grote steden. Smart Cities worden ontwikkeld op basis van technologische hulpmiddelen die zijn aangepast aan hun lokale context en de behoeften van de bewoners. Om de toegang tot informatie, haar diensten en haar beheer te vergemakkelijken, is de Stad Brussel begonnen met de ontwikkeling van innovatieve tools (open data, lekbeheer met behulp van sensoren, cartografische tools, enz.). De gemeente wil deze aanpak verderzetten door meer instrumenten voor digitaal bestuur te creëren en initiatieven ondersteunen op het vlak van digitalisering, onder meer door opleidingen en plaatsen voor bedrijfsontwikkeling ter beschikking te stellen.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 3: Een toekomstgerichte economie:

- Actie 3.1: Technologiehubs opzetten
- Actie 3.2: Een Digitale Ondernemingsruimte opzetten

Strategische doelstelling 4: Nieuwe technologieën ten dienste van duurzame stedenbouw

- Actie 4.1: Gebruik maken van 'Digital Twins' voor een betere kennis en dieper inzicht van het gemeentelijk grondgebied
- Actie 4.2: De cartografische tool BXLGIS ter beschikking stellen van het publiek via de website van de Stad
- Actie 4.3: Een intelligent verlichtingsplan uitwerken voor de Stad
- Actie 4.4: Een intelligente monitoring ontwikkelen van het overheidsbeleid

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 5 technologiehubs en een Digitale Ondernemingsruimte oprichten

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

Acties gericht op de oprichting van technologiehubs en een digitale ondernemingsruimte (Strategische doelstelling 3) dragen bij tot een betere integratie van jongeren in het beroepsleven en bereiden hen voor op de jobs die nodig zullen zijn in de toekomst. Hierdoor kan worden geanticipeerd op een toekomstige daling van de werkloosheidcijfers en de lokale en regionale economie in stand worden gehouden. Het aanbieden van opleidingen binnen technologiehubs moet jongeren warm maken voor beroepen binnen de digitale wereld.

Deze acties dragen ook bij tot de vorming van een veranderend en duurzaam stedelijk weefsel dat tegemoetkomt aan de economische en sociale behoeften van de bevolking.

Het inzetten van Digital Twins (actie 4.1) vermindert de negatieve omgevings- en milieueffecten (geluidsoverlast, sluikstorten etc.) die een aanzienlijke impact kunnen hebben op de leefomgeving en het welzijn van de inwoners.

Het inzetten van Digital Twins (actie 4.1) biedt een betere kennis van en een dieper inzicht in het gemeentelijk grondgebied, wat leidt tot meer transparantie op het vlak van overheidsbeleid en de inwoners meer zin geeft om deel te nemen aan burgerparticipatie.

Digital Twins (actie 4.1) kunnen zeer effectief zijn bij plannen om klimaatverandering tegen te gaan (klimaatmitigatie).

Het aanbieden van de cartografische tool BXLGIS via de website van de stad (actie 4.2) zorgt voor een betere transparantie en geeft de inwoners een dieper inzicht in de werking en ontwikkeling van het gemeentelijk grondgebied. Het moedigt burgerparticipatie aan (gegevensverzameling op het terrein) en maakt de bevolking bewuster van de verschillende uitdagingen die de gemeente moet aanpakken, zoals beschikbaarheid van groene ruimten, plaatsen voor fietsaanleugbeugels, enz.

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

De ontwikkeling van technologiehubs (actie 3.1), een Digitale Ondernemingsruimte (actie 3.2) en Digital Twins (actie 4.1) gaat gepaard met een toename van het daarmee samenhangende energieverbruik.

Het gebruik van digitale tools, waaronder de cartografische tool BXLGIS, houdt het risico in dat een deel van de bevolking wordt uitgesloten omdat ze geen toegang heeft tot de platforms of onvoldoende vaardigheden heeft voor een goed begrip ervan, zoals alleenstaande bejaarden.

De ontwikkeling van een slimme stad vergroot de risico's op cybercriminaliteit.

De opmaak van een intelligent verlichtingsplan voor de Stad (actie 4.3) maakt het mogelijk het gemeentelijke energieverbruik en de daarmee samenhangende kosten te drukken. Daarnaast laat het toe om rekening te houden met problemen van openbare veiligheid en om de impact op nachtelijke soorten te beperken.

De uitrol van een intelligent toezicht op het overheidsbeleid van de Stad (actie 4.4) verhoogt de transparantie ervan ten opzichte van de inwoners en versterkt de ambitie 'Een voorbeeldige en participatieve Stad'.

De intelligente monitoring van de ambities (actie 4.4) zet de Stad ertoe aan om deze uit te voeren, en op termijn het water- en energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, en meer GRB-systemen te installeren, enz.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	+		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	0		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	+		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	0
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	+
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	++
	Energie	+/-	Bestuur	Transparantie	++
	Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	+
	Mens	+	Klimaat	Mitigatie	+
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLING

5 technologiehubs en een Digitale Ondernemingsruimte oprichten

Momenteel beschikt de Stad Brussel over geen enkele technologische hub of Digitale Ondernemingsruimte. Het GemPDO wil 5 technologiehubs en een Digitale Ondernemingsruimte oprichten zodat de gemeente kan deelnemen aan de technologische transitie. Het behalen van deze doelstelling hangt vooral af van een gemeentelijke beleidswens en lijkt mogelijk. Tegen 2030 zullen deze hubs en deze ruimte een realiteit zijn en zullen hier technologische opleidingen worden gegeven en krijgen innovatieve bedrijven hier een stek. De gemeente moet zorgen voor een goede geografische spreiding van deze verschillende plaatsen op haar grondgebied om de toegankelijkheid ervan te garanderen. Het behalen van deze gekwantificeerde doelstelling zal worden beoordeeld aan de hand van gemeentelijke gegevens.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

/

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Technologiehubs;	Aantal technologiehubs; Aantal opleidingen die werden gegeven in de technologiehubs; Aantal jongeren die een opleiding hebben gevolgd in de technologiehubs; Werkloosheidsgraad.
Digitale Ondernemingsruimte	Aantal Digitale Ondernemingsruimten en initiatieven die hier zijn ondergebracht
Digitale tools	
Verlichtingsplan	Uitwerking van een intelligent verlichtingsactieplan
Ontwikkeling van nieuwe digitale tools	Aantal ontwikkelde digitale tools en aantal gebruikers ervan
Intelligente monitoring van het overheidsbeleid	Aantal gemonitorde ambities

Fiche 18: Een dynamische en intelligente Stad - Productieactiviteiten Voor een gemengde stad

Context en uitdagingen

De stedelijke ontwikkeling van grote steden gaat doorgaans ten koste van productieactiviteiten, die nochtans bijdragen aan de economische ontwikkeling die een bron is van jobcreatie, de aantrekkelijkheid van het grondgebied versterken en de multimodale overdracht gekoppeld aan distributiecircuits bevorderen. Vermits ze moeilijk integreerbaar zijn in de Brusselse stedelijke omgeving, zijn de productieactiviteiten zoals industrie, ambachten, groothandel, ... sinds de jaren 50 uitgeweken naar gebieden buiten het Gewest.

Momenteel is 20% van de bedrijven die op gewestelijk niveau als productieactiviteiten geboekstaafd staan - en dat zijn er ongeveer 850 - verspreid over het grondgebied van de Stad Brussel. Sommige ervan bevinden zich in de verschillende economische polen van de Kanaalzone, meer bepaald in de Voorhaven en langs de Vergotekaaien; andere zijn gevestigd in Haren, rond de Haachtsesteenweg en de Leopold III-laan. Naast het behoud van deze productieactiviteiten, moet de Stad Brussel ook de ontwikkeling van bijkomende productieactiviteiten ontwikkelen via een betere functiemix binnen de huizenblokken en de gebouwen.

Strategische doelstelling en acties

Strategische doelstelling 5: Productieactiviteiten in de stad behouden voor een weerbaardere economie

- Actie 5.1: Het behoud van productieactiviteiten in de huizenblokken bevorderen
- Actie 5.2: Aantrekkelijke gebieden voor productieactiviteiten ontwikkelen
- Actie 5.3: Beroepsopleidingen organiseren als voorbereiding op de beroepen van morgen die verband houden met circulaire economie
- Actie 5.4: In Haren een voedselverwerkingspool ontwikkelen

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

- 5% meer productiebedrijven op het grondgebied van de Stad.

Positieve effecten en kansen

De acties die zijn opgezet om productieactiviteiten in stand te houden en te ontwikkelen (strategische doelstelling 3) dragen bij aan en versterken de ambitie van 'Een veranderende Stad', meer in het bijzonder door het aanmoedigen van een functiemix op het grondgebied van de Stad en de integratie van activiteiten die bijdragen aan de circulaire economie die weerbaarder is.

De integratie en het behoud van productieactiviteiten in huizenblokken of gemengde gebouwen, werken de functiemix en de verdichting van de bebouwing in de hand. Ze passen binnen de ambitie 'Een nabije Stad'. Productieactiviteiten in de Stad maken het immers mogelijk om de productieketens te verkleinen (kortere afstanden tussen productie en consumptie), wat kansen biedt voor modal shift voor goederenvervoer, zoals het gebruik van cargofietsen. De nabijheid van productieactiviteiten verkort ook de afstanden en de tijd die Brusselaars besteden aan het woon-werkverkeer, wat kansen biedt tot een modal shift voor werknemers. De modal shift heeft ook een positief effect op het energieverbruik gekoppeld aan mobiliteit.

Een extra troef van deze productiesites is dat de producten van de hier gevestigde bedrijven het “Made in Brusselas”-label kunnen krijgen, en dat de distributiecircuits kunnen worden verkleind.

De inplanting van aantrekkelijke productieactiviteiten die de interactie mogelijk maken met de wijk, bijvoorbeeld door de organisatie van ludieke evenementen of open deurdagen, verhoogt de aantrekkelijkheid van de wijken in kwestie en de sociale cohesie tussen de inwoners.

Productieactiviteiten scheppen ook banen, en dan vooral voor technisch gekwalificeerde mensen, en leveren een bijdrage aan de lokale en regionale economie.

Negatieve effecten en beperkende factoren

Wanneer deze activiteiten niet verenigbaar zijn met het stedelijk weefsel waarin ze zijn ingeplant, kunnen productieactiviteiten overlast veroorzaken voor de inwoners zoals lawaai, uitstoot van verontreinigende stoffen in de omgevingslucht) alsook gevolgen hebben voor het landschap, de bebouwde omgeving, de fauna en flora, enz.

De ontwikkeling van productieactiviteiten binnen gemengde huizenblokken vermindert de vloeroppervlakte die kan worden bestemd voor kantoren en voorzieningen, alsook voor sociale/betaalbare woningen waarnaar steeds meer vraag is.

Het aanbieden van beroepsopleidingen in de scholen van de Stad kan jongeren warm maken voor technische beroepen. De ontwikkeling van activiteiten in de voedingssector via de voedselverwerkingspool in Haren maakt het Gewest beter bestand tegen een eventuele voedselcrisis. Dit type productieactiviteit zorgt ook voor een opwaardering van de landbouwsector.	

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	+
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	++
Milieu	Geluid	-		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	++
	Lucht	-		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	-
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	++
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	0
	Mens	0	Klimaat	Mitigatie	0
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLING

5% meer productiebedrijven op het grondgebied van de Stad

Als bijdrage aan de verwezenlijking van de doelstelling die streeft naar een gemengde en productieve stad, wil het GemPDO de ontwikkeling van productieactiviteiten op haar grondgebied ondersteunen, evenals het aantal mensen die in deze sector werkzaam is. Om dit te bereiken, wil de Stad het aantal productiebedrijven tegen 2030 met 5% verhogen. Volgens de gegevens van het Observatorium voor productieactiviteiten (perspective.brussels) telt de gemeente momenteel 721 productiebedrijven op haar grondgebied (gegevens uit 2015 van het Observatorium voor Productieactiviteiten). 5% meer van dergelijke bedrijven, wat neerkomt op ongeveer 35 bedrijven, lijkt haalbaar tegen 2030 via de uitvoering van de acties van de Strategische Doelstelling 5 'het behoud van productieactiviteiten in de Stad voor een weerbaardere economie'.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- De productieactiviteiten ertoe aanzetten om hun producten in lokale of regionale bedrijven te verkopen om de productieketen verder te verkorten en een echte modal shift in het goederenvervoer mogelijk te maken (aanv.);
- Beroepsopleidingen in scholen kunnen de voordelen benadrukken van het integreren van productieactiviteiten in het hart van de stad, wat de aanvaarding ervan door inwoners kan vergemakkelijken (aanv.);
- Specifieke voorwaarden bepalen wat betreft type, schaal, enz. en een diepgaande diagnose maken van het huizenblok of het gebouw waarin de productieactiviteit zich wil vestigen om de eventuele negatieve gevolgen ervan voor de omwonenden te verminderen (corr.);
- Tijdens deze diagnose, de tekortkomingen evalueren van de verschillende functies (druk op het vastgoed, enz.) in de wijk, het huizenblok of het gebouw om het aanbod aan woningen, kantoren en voorzieningen niet te beperken (corr.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Productieactiviteiten	Aantal productiebedrijven Werkloosheidsgraad Evolutie van de functiemix op wijkniveau (op basis van het aantal woningen, handelszaken en ondernemingen) Evolutie van de leegstandsgraad van woningen, kantoren en handelseenheden Aantal VTE werknemers actief in de productieactiviteiten van de gemeente Aandeel trajecten afgelegd met cargofietsen
Opleidingen	Aantal beroepsopleidingen die werden gegeven in de scholen van de Stad
Voedselverwerkingspool in Haren	Jaarlijkse voedselproductie

Fiche 19: Een dynamische en intelligente Stad - Handelszaken: Naar een voorbeeldig, divers en beter bediend aanbod

Context en uitdagingen

De Vijfhoek vormt de grootste handelspool van het Gewest. De wijk omvat tal van bestemmings- en buurtwinkels die voldoen aan de toeristische vraag en aan de behoeften van de bewoners. De handelsactiviteit in het Brussels Gewest wordt geconfronteerd met een hele reeks economische en ecologische veranderingen , zoals de veranderende vraag van de buurtbewoners naar meer duurzame en lokale producten, maar ook met verandering op het vlak van mobiliteit, met de aanleg van de autovrije zone, de invoering van het Good Move-plan, en de toename van e-commerce, ... De Stad Brussel moet dus in staat zijn om acties op te zetten die de transitie van de handelszaken op haar grondgebied kunnen vergemakkelijken.

Strategische doelstellingen en acties

Strategische doelstelling 6: Een duurzame stedelijke logistiek:

- Actie 6.1: Anticiperen op de stedelijke integratie van een logistiek netwerk en leveringsplannen invoeren voor de handelsgebieden
- Actie 6.2: De invoering ondersteunen van gedeelde logistiek voor online verkoop en leveringen van handelaars op buurtniveau
- Actie 6.3: Stedelijke distributiecentra aanleggen om het goederenvervoer te vergemakkelijken en het afvalbeheer te optimaliseren
- Actie 6.4: Een proefproject opzetten in de ecozone voor het vervoer en de bezorging van pakketten en brieven aan particulieren

Strategische doelstelling 7: Handel als drager van ecologische transitie:

- Actie 7.1: De inplanting ondersteunen van voorbeeldhandelszaken die tegemoetkomen aan de behoeften van de burgers en de gebruikers
- Actie 7.2: Een of meer proefprojecten opzetten die gericht zijn op hergebruik en de sociale economie in gebieden met een hoge commerciële zichtbaarheid

Strategische doelstelling 8: Buurtwinkels ondersteunen:

- Actie 8.1: Markten en evenementen organiseren als 'relance' instrumenten om handelsgebieden/handelsassen in moeilijkheden opnieuw op de kaart te zetten en de sociale cohesie in wijken te bevorderen
- Actie 8.2: De commerciële aantrekkelijkheid van handelskernen versterken door het bieden van een kwaliteitsvolle openbare ruimte en het versterken van de wijkidentiteit

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

- Plannen voor zachte logistiek ontwikkelen voor alle handelskernen;
- 100% van de nieuwe huurders van handelspanden die eigendom zijn van de Stad worden geselecteerd op basis van duurzaamheidscriteria

Positieve effecten en kansen

De acties die zijn ondernomen om een duurzamere stedelijke logistiek tot stand te brengen (Strategische Doelstelling 6) dragen bij aan en versterken de ambitie van 'Een Stad in beweging', meer bepaald via een beter beheer van het goederenvervoer in het stadscentrum, een verminderd gebruik van de auto (zachte logistiek) en het aanmoedigen van multimodaliteit.

De acties gericht op de ontwikkeling van duurzame stadslogistiek hebben een positieve impact op het energieverbruik gekoppeld aan mobiliteit (minder verplaatsingen, dus minder brandstofverbruik). Bovendien leidt de invoering van duurzamere stedelijke logistiek tot een betere leefomgeving voor de inwoners via een betere luchtkwaliteit als gevolg van de verminderde uitstoot van broeikasgassen door het goederenverkeer over de weg.

Door de invoering te ondersteunen van gedeelde logistiek voor online verkoop (actie 6.2) maakt de Stad het voor kleinere handelszaken gemakkelijker om aan e-commerce te doen. Gedeelde logistiek stelt deze handelaars dus in staat om zich beter aan te passen aan de veranderende consumentenvraag en concurrerend te blijven. Op die manier voorkomt gedeelde logistiek mogelijke faillissementen en het

Negatieve effecten en beperkende factoren

Indien ze onvoldoende rekening houden met de huidige mobiliteitscontext, kunnen leveringsplannen die zijn aangepast aan de wijken en gericht zijn op handelszaken, een impact hebben op de huidige verkeersstromen, en onder meer leiden tot een toename van het verkeer op bepaalde kruispunten. Ze kunnen ook de ononderbroken trajecten beperken voor alle vervoerswijzen waarop het GMP Good Move betrekking heeft.

Steun voor de ontwikkeling van handelszaken kan gepaard gaan met een vermindering van de vloeroppervlakte die zou kunnen worden bestemd voor huisvesting, kantoren en voorzieningen.

De organisatie van markten en evenementen in handelsgebieden/handelsassen in moeilijkheden (actie 8.1) zal geluidsoverlast veroorzaken voor de buurt en kan een effect hebben op de openbare netheid als er geen effectief afvalbeheer wordt ingevoerd.

daarmee samenhangende banenverlies van handelszaken die door de concurrentie worden weggespeeld.

De inplanting van distributiecentra in het hart van de stad (actie 6.3) vergemakkelijkt het beheer van afval afkomstig van handelszaken door het efficiënter te maken, waardoor de openbare netheid kan worden verbeterd (minder opengescheurde vuilniszakken, enz.)

Het stimuleren van de vestiging van 'voorbeeldige' handelszaken (duurzame winkels, (lokaal productaanbod, schone levering, etc.) (actie 7.1), het opzetten van proefprojecten gericht op hergebruik als onderdeel van de ecologische transitie (actie 7.2) en het organiseren van markten en evenementen in handelsgebieden/handelsassen in moeilijkheden (actie 8.1) draagt bij aan de lokale en regionale economie door het scheppen van banen. 'Voorbeeldige' handelszaken zetten de buurtbewoners ook aan tot consumptie omdat ze weten in te spelen op hun veranderende behoeften.

Het ondersteunen van lokale handelszaken door de organisatie van markten en evenementen (actie 8.1), alsook het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en het benadrukken van wijkidentiteiten (actie 8.2), versterken de aantrekkelijkheid en de gezelligheid van de wijken. Kwaliteitsvolle openbare ruimtes, die vergroend zijn, veilig aanvoelen door openbare verlichting, en er netjes bijliggen, verbeteren de leefomgeving van de bewoners en bevorderen de sociale cohesie tussen buren.

De renovatie van de gevels van handelspanden als onderdeel van de verbetering van de openbare ruimte (actie 8.2) maakt een beter behoud mogelijk van de bebouwde omgeving en het erfgoed van de Stad Brussel.

De verschillende acties die erop gericht zijn om de handel te doen uitgroeien tot een drager van ecologische transitie (Strategische Doelstelling 7) en de buurtwinkels te ondersteunen (Strategische Doelstelling 8), zorgen voor een veranderende stedelijke omgeving die zich aanpast aan de behoeften van de bewoners, die duurzaam is door een zekere omkeerbaarheid te garanderen, en ook weerbaar is door een versterking van de functiemix.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

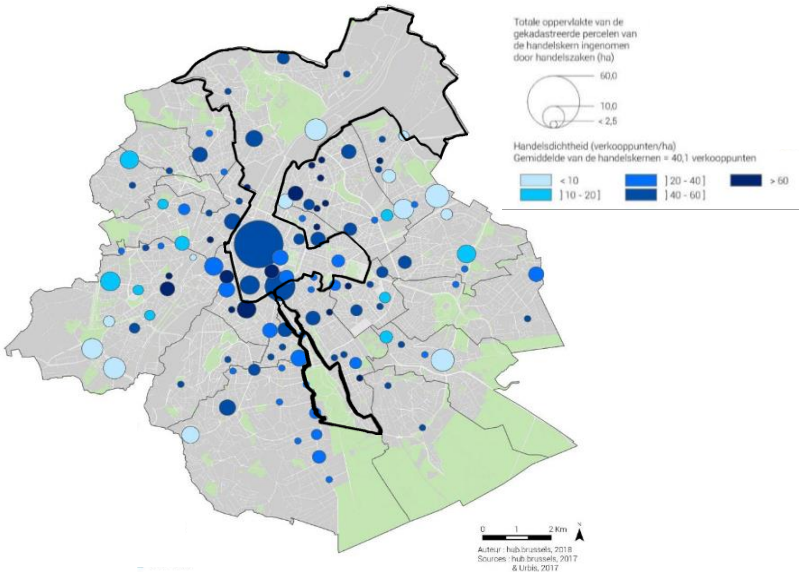
Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	+	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	+		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	+
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	++
Milieu	Geluid	-		Minder en veiliger autogebruik	+
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	0/+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	0/+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	-
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	++
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	0
	Mens	+	Klimaat	Mitigatie	0
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

Plannen voor zachte logistiek ontwikkelen voor alle handelskernen

De Stad telt ongeveer 7.000 handelszaken, die meer dan 25% van het gewestelijk commerciële aanbod vertegenwoordigen (“De structuur van de handel in Brussel”, hub.brussels, 28 januari 2019). Deze handelszaken zijn verspreid over 14 handelskernen, waarvan de grootste qua oppervlakte en commerciële dichtheid, zich bevinden in de Vijfhoek (zie onderstaande figuur).

Om oplossingen te bieden op het vlak van zachte mobiliteit voor het goederenvervoer, onder meer door het gebruik van cargofietsen, wil het GemPDO een plan voor zachte logistiek opmaken voor alle handelskernen op het grondgebied. Deze handelskernen beschikken momenteel niet over dergelijke plannen. Deze plannen zullen worden aangepast aan de wijken en gericht zijn op handelszaken om zo de best mogelijke opties te kunnen bieden. Deze doelstelling is voldoende ambitieus en zal worden geëvalueerd op basis van het aantal plannen dat is opgemaakt voor iedere handelskern op gemeentelijk niveau.



Figuur 42: Grondinname en commerciële dichtheid van de handelskernen in de Stad Brussel (Bron: De Brusselse handel in cijfers - Structuratie van het Brusselse handelslandschap, 2019, hub.brussels, perspective.brussels & ulb-igeat)

100% van de nieuwe huurders van handelspanden die eigendom zijn van de Stad worden geselecteerd op basis van duurzaamheidscriteria

Om de vestiging aan te moedigen van handelszaken die de duurzame ontwikkeling versterken, wil de Stad Brussel dat alle nieuwe huurders van handelspanden waarvan ze eigendom, worden geselecteerd op basis van duurzaamheidscriteria zoals duurzame lokale producten, tweedehandsproducten, gereviseerde producten, duurzame logistiek, ... Deze doelstelling zal gerealiseerd zijn tegen 2030.

Voorafgaand aan de ondertekening van de huurovereenkomst, beschikt de Regie van de gemeente momenteel over een aantal criteria, waaronder duurzaamheid, om nieuwe huurders te selecteren. Om de meest 'voorbeeldige' handelaren te selecteren op het vlak van ecologische transitie, kunnen er nog bijkomende criteria worden bepaald, zoals toeleveringsketen, ecologische kwaliteit van de producten, arbeidsomstandigheden, enz.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- De leveringsplannen moeten worden uitgewerkt op basis van een diepgaande diagnose van de bestaande situatie van de verschillende verkeersstromen enerzijds en de doelstellingen die in het GMP Good Move worden nagestreefd anderzijds (corr.);
- Hulp bieden aan kleine handelszaken die niet over de middelen beschikken om e-commerce op te zetten, om zo hun voortbestaan te garanderen (corr.);
- Bij de keuze van de vestigingsplaats van de handelszaak, nagaan of de wijk waarin de handelszaak zich wil vestigen geen tekort vertoont aan bepaalde functies (vastgoeddruk, enz.) om de vraag naar huisvesting, kantoren en voorzieningen niet in het gedrang te brengen (corr.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Leveringsplannen	Aantal de handelskernen waarvoor een plan bestaat;
Gedeelde logistiek voor online verkoop	Ontwikkeling van gedeelde logistiek
Stedelijke distributiecentra	Aantal stedelijke distributiecentra Aantal uitgevoerde leveringen Evolutie van de bestelwagenvloot
'Voorbeeldige' handelszaken	Aantal gevestigde 'voorbeeldige' handelszaken Dichtheid van de handelszaken

	Evolutie van de functiemix op wijkniveau (op basis van het aantal woningen, handelszaken en ondernemingen) Evolutie van de leegstandsgraad van handelseenheden
Pilootprojecten	Ontwikkeling van het pilootproject 'ecozone' Aantal pilootprojecten gericht op hergebruik en sociale economie
Markten	Aantal markten georganiseerd in handelsgebieden/handelsassen die erop achteruitgaan

Fiche 20: Een dynamische en intelligente Stad - Toerisme, cultureel en evenementdynamiek Voor een levendige en gastvrije Stad

CONTEXT EN UITDAGINGEN

Elk jaar lokken de Brusselse cultuur, erfgoed en stedenbouw miljoenen toeristen naar de stad. In 2019, verbleven 7.428.718 toeristen in het Brussels Gewest (STATBEL). . Het grondgebied van de Stad Brussel biedt talrijke toeristische activiteiten die bijdragen tot de lokale en regionale economie, onder meer door het scheppen van werkgelegenheid. De gemeente heeft drie belangrijke toeristische centra: de Vijfhoek, met zijn historisch centrum, de Marollen, enz.; de Heizel, met het Atomium, Brussels Expo, ...; en de Europese wijk met zijn Europese instellingen. De concentratie van toeristische attracties in deze gebieden vergroot de druk op de omgeving en het milieu (geluidsoverlast, aantasting van het gebouwde en natuurlijke erfgoed, gezelligheid van de wijken, enz.) en heeft een impact op de levenskwaliteit van de bewoners.

Om de overlast veroorzaakt door toeristische activiteiten in de toeristische polen van de gemeente te beperken, wil de Stad Brussel haar toeristisch en cultureel aanbod uitbreiden naar gebieden buiten de Vijfhoek. De Stad wil ook een kwaliteitsvol toeristisch aanbod aanbieden in het hypercentrum om een duurzamere en milieuvriendelijkere vorm van toerisme te kunnen opzetten.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 9: Voor een kwaliteitsvol en duurzaam toerisme in het hypercentrum:

- Actie 9.1: De strijd aangaan tegen illegale aparthotels en de behoeften aan toeristische accommodatie evalueren om een kwalitatief aanbod te ontwikkelen
- Actie 9.2: Partnerschappen opzetten om een toeristisch netwerk uit te bouwen dat is aangepast aan de langzame reiziger/fietsreiziger (accommodatie, trajecten, enz.)

Strategische doelstelling 10: Betere toeristische en culturele zichtbaarheid van de wijken buiten de Vijfhoek:

- Actie 10.1: Een lokale, toeristische pool ontwikkelen in het Meudonpark die in verbinding staat bij met de passagiersterminal
- Actie 10.2: Het landelijke en agrarische karakter van Haren benutten om hier kleinschalige culturele evenementen te ontwikkelen
- Actie 10.3: De Maalbeekvallei in de kijker zetten als drager voor wandelingen en evenementen
- Actie 10.4: De toeristische en culturele aantrekkelijkheid van de Leopoldwijk verbeteren
- Actie 10.5: Het aanbod aan evenementen en festiviteiten beter spreiden

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 20% meer bezoekers in musea en attracties buiten de Vijfhoek.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

Een toename van het toeristische en culturele aanbod in de wijken buiten de Vijfhoek (Strategische Doelstelling 10) en de ontwikkeling van kwaliteitsvol en duurzaam toerisme in het hypercentrum (Strategische Doelstelling 9) verminderen alle vormen van druk die de sector momenteel uitoefent op het hypercentrum van Brussel, zoals verloedering van de openbare ruimte, verminderde kwaliteit van het erfgoed, geluidsimpact voor de omwonenden, enz.

De strijd tegen illegale aparthotels via een kwalitatiever aanbod van accommodatie verhoogt de veiligheid van personen en beschermt hen tegen agressie, ziektes, ...

Acties gericht op een betere toeristische en culturele zichtbaarheid van wijken buiten de Vijfhoek (Strategische Doelstelling 10) verhogen de aantrekkelijkheid van de nieuwe wijken voor de Brusselaars en trekken meer bezoekers aan. Deze acties bevorderen ook de sociale band tussen buren.

Bovendien versterken alle acties de lokale en regionale economie door het scheppen van banen, hogere winstcijfers voor de sector, enz.

De aanleg van toeristische circuits aangepast aan de langzame reiziger/fietsreiziger (actie 9.2), de aanleg van wandelingen vanuit het Meudonpark (actie 10.1), de ontwikkeling van het netwerk van wegen en paden in Haren (actie 10.2) en de aanleg van groene wandelingen in de Maalbeekvallei (actie 10.3) zijn nuttige initiatieven voor de

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

Hoewel de toename van het toeristische en culturele aanbod buiten de Vijfhoek, door het opzetten van wandelingen, toeristische circuits, nachtelijke activiteiten, enz., de kans biedt om de overlast als gevolg van de overmatige gebruikmaking van activiteiten in de Vijfhoek te verminderen, bestaat het risico dat in momenteel rustige en weinig bezochte wijken de overlast toeneemt, onder meer door een toename van het lawaai, het afval ... Deze overlast zal leiden tot een uiting van onvrede bij de bewoners van de betreffende wijken.

De spreiding van het toeristische en culturele aanbod in wijken die momenteel weinig worden bezocht en niet ontworpen zijn om veel bezoekers te ontvangen, kan parkeerproblemen veroorzaken.

De actie gericht op de decentralisatie van het aanbod aan evenementen en festiviteiten (actie 10.5) moet worden gecombineerd met een uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod naar gedecentraliseerde plaatsen om een zekere opkomst en deelname van de inwoners en de toeristen te garanderen.

inwoners van de Stad. Ze bieden plekken voor wandelingen en ontspanning aan de omwonenden, wat een positieve invloed heeft op hun leefomgeving en hun geestelijke gezondheid.

Alle initiatieven dir de ontwikkeling van zachte mobiliteit ondersteunen (acties 9.2 en 10.1 tot 10.3), dragen bij tot een verbetering van de luchtkwaliteit (minder uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt door het wegverkeer) en vermindering van het energieverbruik (verplaatsingen zonder brandstofverbruik).

Steun aan het aantrekkelijke centrum van de boerderij Nos Pilifs in Neder-Over-Heembeek, met name door een betere zichtbaarheid van de boerderij vanaf de wandelingen georganiseerd langs de Korte Groenweg (actie 10.1), maakt het mogelijk om de duurzaamheid van deze plek en de het jobaanbod voor werknemers met een handicap te bestendigen, wat een betere sociale inclusie mogelijk maakt.

Het benadrukken van het Harense erfgoed, met zijn semi-landelijk karakter, bestaande uit moestuinen en oude cichoreiboerderijen, (actie 10.2) bevordert de landbouwsector en biedt de mogelijkheid om de verschillende wandelaar en fietsers die gebruikmaken van wegen en paden bewust te maken van het thema 'landbouw' in de landelijke wijken van de Stad.

De ontwikkeling van groene wandelingen in de verschillende wijken, vooral ten zuiden van Neder-Over-Heembeek (actie 10.1) en in de Maalbeekvallei (actie 10.3), verhoogt het aantal groene ruimten in de Stad en biedt de mogelijkheid voor de aanleg van een groen netwerk (zie 'Fiche 1: Groene ruimten'). Deze wandelingen, die het natuurlijk en boserfgoed in de kijker zetten, hebben een positieve impact op de biodiversiteit, het waterbeheer en het microklimaat door het creëren van koelte-eilanden.

Het verbeteren van de toeristische en culturele aantrekkelijkheid van de Leopoldwijk (actie 10.4) maakt het mogelijk om de wijk gezelliger te maken en het onveiligheidsgevoel te verminderen dat bepaalde gebruikers ervaren door de monofunctionaliteit van de wijk waar 's nachts weinig mensen rondlopen. Deze actie kan ook zorgen voor een opwaardering van het bouwkundig en natuurlijke erfgoed van deze wijk.

Een betere spreiding van toeristische en culturele activiteiten over het grondgebied van de Stad, kan de druk van de ketel halen in een aantal drukbezochte wijken door inwoners en toeristen, alsook de geluidsoverlast op de openbare weg verminderen die gepaard gaan met deze activiteiten die een sterke impact hebben op de kwaliteit van het buurtleven.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	+	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	+
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	0		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0/+		Minder en veiliger autogebruik	+
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	+		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	0
	Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	+		Tewerkstelling en economie	++
	Energie	+	Bestuur	Transparantie	0
	Afvalbeheer	0/+		Burgerparticipatie	0

	Mens	+	Klimaat	Mitigatie	+
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

20% meer bezoekers in musea en attracties buiten de Vijfhoek.

Om haar toeristische en culturele aanbod uit te breiden, wil de Stad tegen 2030 20% meer bezoekers lokken naar musea en attracties buiten de Vijfhoek. De uitvoering van acties gericht op een betere toeristische en culturele zichtbaarheid van wijken buiten de Vijfhoek (Strategische doelstelling 9), alsook de uitrol van alle GemPDO-acties, waaronder een betere toegankelijkheid van deze wijken, zullen de verwezenlijking van deze ambitieuze doelstelling mogelijk maken.

Om het toeristisch en cultureel aanbod buiten de Vijfhoek verder te versterken, zou het GemPDO de acties ook kunnen uitbreiden naar Laken, de Noordwijk en de Louizawijk die niet zijn opgenomen in de Strategische doelstelling 9.

Deze doelstelling zal worden geëvalueerd op basis van jaarlijkse gegevens over bezoekersaantallen in musea en toeristische en culturele attracties binnen en buiten de Vijfhoek.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Toeristische en culturele projecten voorstellen in samenwerking met bestaande verenigingen gericht op het promoten van het historische en culturele erfgoed van de wijken buiten de Vijfhoek, zoals de vzw Laken op Ontdekking, om de ontwikkeling van toeristische en culturele activiteiten buiten de Vijfhoek te bevorderen (aanv.);
- Het ondersteunen van omwonenden bij de uitvoering van toeristische en culturele activiteiten in hun buurt om de voordelen van dergelijke ontwikkelingen onder de aandacht te brengen en hun eventuele onvrede hiermee te verminderen (corr.);
- Het parkeeraanbod voor motorvoertuigen en fietsen evalueren in de wijken waarop de verschillende acties gericht zijn, om de risico's verbonden aan parkeerproblemen te verminderen (corr.);
- In het geval van decentralisatie van evenementen of festiviteiten, de mogelijkheid nagaan om het openbaarvervoeraanbod te verhogen om een zekere opkomst van inwoners en toeristen te garanderen (corr.);
- Acties voorstellen in Laken (bijvoorbeeld: meer evenementen in de koninklijke serres verhogen), in de Noordwijk (bijvoorbeeld: wandeling langs de Brusselse microbrouwerijen) of in de Louisewijk (bijvoorbeeld: wandeling langs het architecturale erfgoed zoals het Hotel Solvay ontworpen door Victor Horta) om de kwantificeerbare doelstelling te ondersteunen die gericht is op 20% meer bezoekers in de musea en de attracties buiten de Vijfhoek (aanv.)

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Toeristische en culturele projecten	Aantal toeristische en culturele projecten (toeristische circuits, wandelingen, ...) opgezet buiten de Vijfhoek; Lineaire lengte van de aangelegde inrichtingen voor fietsers; Evolutie van de functiemix op wijkniveau (op basis van het aantal woningen, handelszaken, ondernemingen en toeristische en culturele activiteiten)
Evenementen en festiviteiten	Aantal gedecentraliseerde evenementen en festiviteiten buiten de Vijfhoek.

Fiche 21: Een dynamische en intelligente Stad - Een territoriale visie op het nachtleven

Context en uitdagingen

De Stad Brussel telt meer dan 1.800 restaurants, bars en nachtclubs[40] die veel nachtelijke bezoekers op haar grondgebied verwelkomen. Een groot deel van het nachtleven speelt zich af in het stadscentrum, dat hier wereldwijd voor bekend staat. Het bruisende nachtleven gaat gepaard met overlast voor de inwoners van de stad, waaronder geluidsoverlast en overlast op het vlak van openbare netheid. Via het GemPDO wil de Stad Brussel het nachtleven, dat een echte toegevoegde waarde is door de toeristische aantrekkingskracht, en de economische en culturele ontwikkeling, in stand houden en dit tegelijkertijd integreren in het bewoonde stedelijke weefsel om de overlast voor de bewoners van de betrokken wijken te verminderen.

Strategische doelstelling en acties

Strategische doelstelling 11: Een territoriale visie op het nachtleven in de Stad:

- Actie 11.1: De ontwikkeling van de expertise van de Nachtraad ondersteunen
- Actie 11.2: Pleiten voor de integratie van de handelsfunctie in administratiegebieden, stedelijke industriegebieden en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer
- Actie 11.3: Samenwerken met het Gewest om een strategie te bepalen rond het behoud van uitgaansplaatsen met respect voor de woonfuncties

Gekwantificeerde doelstellingen

/

Positieve effecten en kansen

De ontwikkeling van een territoriale visie op het nachtleven en de evenementen van de Stad (strategische doelstelling 11) biedt de mogelijkheid om een bepaalde functiemix in de wijken te garanderen door hier ook andere activiteiten dan 'huisvesting' te behouden, zoals discotheken, theaterzalen, pubs ... Dit gemengde karakter van wijken wordt nog versterkt door de actie gericht op het integreren van het uitgaansleven in administratiegebieden, stedelijke industriegebieden en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer (GBP) (actie 11.2).

Het in stand houden van het uitgaansleven in het gebied (strategische doelstelling 11) vertegenwoordigt een echte meerwaarde voor de economische ontwikkeling van de gemeente, onder meer door jobcreatie, toeristische attracties, ... Deze strategische doelstelling biedt ondersteuning aan de sector van het nachtleven die zwaar heeft geleden onder de coronacrisis.

De toename van het aantal nachtelijke activiteiten en een betere spreiding ervan over het grondgebied, biedt de inwoners van het Gewest een groter aanbod aan culturele voorzieningen.

De ontwikkeling van een strategie voor het behoud van uitgaansplaatsen met respect voor de bewoners (actie 11.3) maakt het mogelijk de identiteit van de betrokken wijken en de cultuurmix te versterken.

Samenwerking met de Nachtraad, bestaande uit vertegenwoordigers uit de commerciële en culturele sector en actoren uit het nachtleven (actie 11.1), maakt een betere burgerparticipatie mogelijk. De opmaak van een nauwkeurige inventaris van plaatsen waar uitgaansactiviteiten plaatsvinden, garandeert ook een betere transparantie voor de burgers

Het denkproces rond geschikte plekken voor het ontwikkelen van het uitgaansleven maakt een duurzamere planning van de stedelijke omgeving van de gemeente mogelijk.

Negatieve effecten en beperkende factoren

Omdat de administratiegebieden, de stedelijke industriegebieden en de gebieden voor havenactiviteiten en vervoer 's nachts weinig worden bezocht, kan de integratie van het nachtleven in deze gebieden (actie 11.2) gepaard gaan met een toename van het onveiligheidsgevoel van de nachtelijke bezoekers.

De ontwikkeling van nieuw uitgaansactiviteiten gaat gepaard met overlast voor de kleine nachtelijke fauna.

Om de duurzaamheid van het uitgaansactiviteiten in administratiegebieden, stedelijke industriegebieden en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer mogelijk te maken, moeten deze gepaard gaan met de ontwikkeling van het nachtelijke openbaarvervoernetwerk.

[40] Charter van het nachtleven - Sint-Jacobswijk

De ontwikkeling van het uitgaansleven binnen administratiegebieden, stedelijke industriegebieden en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer (actie 11.2) draagt bij tot een veranderend stedelijk weefsel dat voldoet aan de huidige eisen.	

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	+		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	0		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	+/-		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	+
	Fauna en flora	-		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	++
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	+
	Afvalbeheer	+/-		Burgerparticipatie	+
	Mens	-	Klimaat	Mitigatie	0
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

/

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- De creatie van nieuwe uitgaansactiviteiten ondersteunen door de ontwikkeling van het nachtelijk openbaarvervoersnetwerk (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Nachtleven	Evolutie van het aantal ingediende klachten over nachtlawaai in de buurt Evaluatie van de openbare netheid van uitgaansplaatsen
Cartografische inventaris	Opmaak van een inventaris van het nachtleven
GBP	Evolutie van de handelsfunctie in administratiegebieden, stedelijke industriegebieden en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer
Strategie	Uitwerking van een strategie rond het behoud van uitgaansplaatsen met respect voor de woonfuncties

Fiche 22: Een participatieve en voorbeeldige Stad - Voorbeeldigheid: Een vooruitstrevende stad

CONTEXT EN UITDAGINGEN

De transparantie van de overheidsactoren vormt een sleutelelement voor een rechtvaardiger en duurzamer bestuur. Transparantie over de gemeentelijke werking is essentieel, zodat burgers zich betrokken voelen bij het gevoerde beleid en hierin kunnen tussenkomen. Transparantie draagt ook bij aan een grotere betrokkenheid van politici bij burgers.

In het licht hiervan, moet de Stad acties kunnen invoeren om de transparantie van haar organisatie te versterken, zoals betere toegang tot informatie, informatie in begrijpelijk taal, ... Het beleid dat op haar grondgebied wordt gevoerd, moet voorbeeldig zijn om haar verplichtingen tegenover de burgers waar te maken.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

Strategische doelstelling 1: Betere duidelijkheid in het functioneren van de Stad:

- Actie 1.1: De website van de Stad Brussel gebruiksvriendelijker maken
- Actie 1.2: De controleorganen van de Stad openstellen voor aangewezen en competente externen
- Actie 1.3: Een transdisciplinair coördinatiecomité oprichten dat verantwoordelijk is voor de grond- en vastgoedstrategie van de Stad Brussel
- Actie 1.4: Een uniforme administratieve verwerking garanderen van de verzoeken van burgers dankzij omnichannel logica

Strategische doelstelling 2: Stad Brussel, een vooruitstrevend grondgebied:

- Actie 2.1: De scholen van de Stad maken tot actieplaatsen op het vlak van milieu, klimaat en burgerschap
- Actie 2.2: Partnerschappen opzetten met de academische gemeenschap om het onderzoek naar een weerbare en veerkrachtige stad te stimuleren
- Actie 2.3: Zorgen voor de monitoring van gemeentelijke plannen via intelligent en transversaal beheer van interne databases
- Actie 2.4: Een architectuurprijs opzetten die creatieve en innovatieve projecten beloont
- Actie 2.5: Het gemeentelijk wagenpark zo koolstofarm mogelijk maken en het delen afhankelijk van de behoefte

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- 10% meer bezoekers op de website van de Stad Brussel.

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

Een betere duidelijkheid in het functioneren van de stad (Strategische doelstelling 1) en de ontwikkeling van een vooruitstrevend grondgebied (Strategische doelstelling 2) zorgen voor grotere transparantie en burgerparticipatie.

Een gebruiksvriendelijkere website van de Stad Brussel (actie 1.1) draagt bij tot betere communicatie en een betere toegang tot informatie. De zichtbaarheid van informatie vermindert de stress bij burgers wanneer ze de informatie die ze zoeken niet blijken te vinden. Een gebruiksvriendelijkere website versterkt de efficiëntie van de stadsdiensten die minder tijd verspillen bij het doorgeven van informatie, en weerspiegelt een positief imago ervan.

Het openstellen van de controleorganen van de Stad voor aangewezen en gekwalificeerde externe mensen en organisaties (actie 1.2) versterkt de vaardigheden en kennis op gemeentelijk niveau, wat zorgt voor een betere werking ervan op het vlak van efficiëntie, winstgevendheid, ...

De oprichting van een coördinatiecomité dat zich toelegt op de grond- en vastgoedstrategie (actie 1.3) draagt bij aan en versterkt de ambitie 'Een open en solidaire Stad' doorheen een beter beheer van het aanbod aan openbare en sociale woningen, alsook aan de ambitie 'Een nabije Stad' via een versterking van de functiemix in de wijken door het tekort aan voorzieningen na te gaan.

Het verminderen van saai werk voor de medewerkers van de gemeente door een beter IT-systeem (actie 1.4) draagt bij aan

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

Sommige scholen beschikken niet over de financiële middelen om dergelijke projecten op te zetten, wat de sociale ongelijkheid tussen leerlingen in verschillende instellingen kan vergroten.

Moeilijkheden bij de implementatie van een digitaal instrument voor het monitoren van gemeentelijke plannen, waaronder het Klimaatplan en het GemPDO, doordat een grote hoeveelheid aan informatie in een te kort tijdsbestek moet worden verzameld en openbaar gemaakt.

het optimaliseren van de tijdsbudgetten van de betrokken gemeentelijke diensten

De deelname van scholen op het gemeentelijk grondgebied aan het project “Mijn school, mijn energie” (actie 2.1) maakt het mogelijk om van jongs af aan het bewustzijn over energieverbruik en ecologisch verantwoorde praktijken te vergroten. Deze actie verbetert de toegang tot milieu-informatie en moedigt gezinnen aan om hun ecologische voetafdruk thuis te verkleinen.

Het stimuleren van onderzoek naar weerbare en veerkrachtige stedenbouw (actie 2.2) zorgt ervoor dat de bebouwing beter is aangepast aan de gevolgen van klimaatverandering via het verminderen van de negatieve gevolgen in geval van een crisis. Op die manier bevordert deze actie een duurzamere planning van de bebouwde omgeving.

De uitreiking van een architectuurprijs die innovatieve particuliere projecten beloont omwille van het ontwerp, de stedelijke inpassing en de integratie van energieprestatiecriteria in een circulaire visie (actie 2.4), moedigt meer burgers aan om dergelijke energiezuinigere projecten te ontwikkelen en op die manier ook bij te dragen aan een verminderde uitstoot van verontreinigende stoffen.

De ambitie om het gemeentelijk wagenpark koolstofvrij te maken via het gedeeld gebruik ervan en via de overstap van voertuigen met verbrandingsmotoren naar koolstofvrije alternatieven zoals elektrische of hybride, of cargofietsen (actie 2.5), leidt tot een vermindering van het autogebruik.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	+		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	+		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	+
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	+
	Lucht	+		Dichtheid van de voorzieningen	+
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	+
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	0/+
	Energie	++	Bestuur	Transparantie	++
	Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	++
	Mens	+	Klimaat	Mitigatie	+
				Adaptatie	+

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

10% meer bezoekers op de website van de Stad Brussel.

De website van de Stad Brussel biedt burgers informatie over de werking van de gemeente en de ontwikkelingen op het grondgebied, en bevat onder meer een rubriek 'transparantie'". Om de communicatie en transparantie tussen de stadsdiensten en de burgers te verbeteren, wil de Stad Brussel het websiteverkeer met 10% verhogen. Deze doelstelling kan worden geëvalueerd op basis van gegevens over het bezoekerspercentage van de website die beschikbaar zijn bij de stadsdienst die verantwoordelijk is voor het beheer van de website. De ontwikkeling van actie 1.1 zal het mogelijk maken deze doelstelling tegen 2030 te verwezenlijken.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

/

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Website van de Stad Brussel	10% meer bezoekers op de website van de Stad Brussel.
Medewerking	Aantal externe personen of organisaties die met personeelsleden van de Stad hebben samengewerkt in het kader van de controleorganen van de stad.
Interdisciplinair coördinatiecomité	Aantal jaarlijkse vergaderingen van het interdisciplinair coördinatiecomité
Project 'Mijn school, mijn energie'	Aantal scholen dat deelneemt aan het project en geregistreerd zijn in de meettool GoodSchool DigiTool.
Partnerschappen	Aantal partnerschappen opgezet tussen de Stad en de academische wereld
IT-monitoringtool	Implementatie van het IT-monitoringtool van het Klimaatplan en het GemPDO.
Architectuurprijs	Aantal architectuurprijzen uitgereikt door de gemeente.
Gemeentelijke voertuigen	Aantal hybride en elektrische voertuigen of aantal cargofietsen aangekocht of gehuurd door de stadsdiensten; Evolutie van de gemeentelijk wagenvloot

Fiche 23: Een participatieve en voorbeeldige Stad - Voorbeeldigheid: Verschillende instrumenten om diverse burgers te betrekken

CONTEXT EN UITDAGINGEN

Burgerparticipatie vormt een centraal element voor een rechtvaardiger en duurzamer bestuur. Momenteel is burgerparticipatie geïntegreerd in verschillende regelgevingen op gewestelijk of gemeentelijk niveau, vooral bij stedenbouwkundige aanvragen of planningsprojecten (openbare onderzoeken), bij overlegcommissies, enz. Daarnaast zijn er nog tal van andere benaderingen, zoals open source participatieplatformen, verenigingen, wijkraden, ... die momenteel op gemeentelijk niveau worden ingevoerd en die het mogelijk maken om burgers te informeren en hun mening over verschillende thema's te verzamelen. Brussel-Stad wil het aantal instrumenten die burgerparticipatie op haar grondgebied bevorderen, verhogen en de kwaliteit ervan verbeteren.

STRATEGISCHE DOELSTELLING EN ACTIES

Strategische doelstelling 3: Verschillende instrumenten in zetten die de representativiteit van burgers in participatieve processen moeten versterken

- Actie 3.1: De oprichting van wijkraden uitrollen in heel de Stad
- Actie 3.2: Een onlinegids opmaken van hierin alle verenigingen die actief zijn op het grondgebied van Stad om deze meer zichtbaarheid te geven
- Actie 3.3: In elk buurthuis een lokaal inrichten specifiek gericht op informatie en burgerparticipatie

GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN VOOR 2030

- Oprichting van de wijkraden in de stad, naast de bestaande wijkraden in Laken, Neder-over-Heembeek/Mutsaard, Haren en Europese wijk

POSITIEVE EFFECTEN EN KANSEN

Alle acties die gericht zijn op het inzetten van instrumenten die de representativiteit van burgers in participatieve processen versterken (Strategische doelstelling 3) zorgen ervoor dat meer mensen betrokken geraken bij deze processen en deelnemen aan de verschillende initiatieven die werden opgezet, zoals verenigingen, wijkraden, ... Meer deelnemers leidt tot beter inzicht in het bestuur en vergroot de transparantie tussen burgers en de verkozen politici. Deze aanpak versterkt het gevoel van verbondenheid van de burgers met de projecten die de Stad uitvoert en bevordert de aanvaarding ervan.

De verkozen politici leren op die manier de visie van de burgers op hun stad kennen. Deze visie brengt de dagelijkse uitdagingen van de bevolking onder de aandacht te brengt en helpt zo de overheid in haar zoektocht naar relevante oplossingen.

Mogelijkheid om een of meer wijkraden op te richten die zich uitsluitend op jongeren richten en gemeentelijke aangelegenheden op een leuke en begrijpelijke manier aan bod brengen. Deze raden maken jongeren van kinds af aan bewust van burgerparticipatie en van de gemeentelijke uitdagingen.

De opmaak van een cartografische gids met alle verenigingen die actief zijn op het grondgebied van de Stad binnen het burgerplatform, geeft deze verenigingen meer zichtbaarheid. Verenigingen zullen minder budget en tijd moeten besteden voor de promotie van hun diverse acties op het terrein.

De inrichting van een lokaal inrichten specifiek gericht op informatie en burgerparticipatie in elk buurthuis (actie 3.3) versterkt en ondersteunt de ambitie van 'Een nabije Stad' door heel de bevolking toegang te geven tot dit soort dienstverlening?

Actie 3.3) versterkt zo ook de sociale cohesie en verbetert de levenskwaliteit van de bewoners.

NEGATIEVE EFFECTEN EN BEPERKENDE FACTOREN

/

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	0
	Veranderend stedelijk weefsel	0		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	0		Bevordering van de multimodaliteit	0
	Weerbaarheid	0		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	0		Minder en veiliger autogebruik	0
	Bodem	0	Sociaal-economische aspecten	Verdichting van de stedelijke ruimten	0
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	0
	Lucht	0		Dichtheid van de voorzieningen	+
	Fauna en flora	0		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
	Microklimaat	0		Tewerkstelling en economie	0
	Energie	0	Bestuur	Transparantie	+
	Afvalbeheer	0		Burgerparticipatie	++
	Mens	+	Klimaat	Mitigatie	0
				Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLING

Oprichting van de wijkraden in de stad, naast de bestaande wijkraden in Laken, Neder-over-Heembeek/Mutsaard, Haren en Europese wijk

Momenteel telt de Stad Brussel 4 wijkraden die werd opgericht. Deze wijkraden bestaan uit 19 burgers en 8 vertegenwoordigers. De eerste Raad vond plaats op 02/04/2022.

De Stad Brussel streeft ernaar dat tegen 2030 overal in de stad wijkraden actief zijn. Het GemPDO beoogt de oprichting van minimum 3 wijkraden, meer bepaald in de Louizawijk, de Vijfhoek, en de Noordwijk. De lancering van deze wijkraden maakt een betere ruimtelijke spreiding ervan mogelijk.

Ze wordt geëvalueerd op basis van het aantal wijkraden dat in 2030 zal zijn opgericht.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Een of meerdere wijkraden oprichten voor jongeren (aanv.).

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Wijkraden	Aantal wijkraden in de vooropgestelde wijken Evolutie van de deelname aan de wijkraden Evolutie van het aantal burgervragen
Online gids met alle verenigingen	Opmaak van de cartografische online gids met alle verenigingen
Inrichting van een lokaal specifiek gericht op informatie en burgerparticipatie	Aantal lokalen specifiek gericht op informatie en burgerparticipatie ingericht in buurthuizen.

Fiche 24: Een nabije stad: Naar een netwerk van buurtdiensten en -voorzieningen

Context en uitdagingen

De klimaatverandering, die vooral het gevolg is van de verbranding van fossiele brandstoffen, vraagt om een heroverweging van het dagelijkse verplaatsingen. De coronacrisis heeft dan weer aangetoond hoe belangrijk het wel is om dicht bij huis te kunnen beschikken over voorzieningen die tegemoetkomen aan de basisbehoeften van de bevolking. De Stad Brussel bestaat uit verschillende wijken, met ieder hun eigen specifieke kenmerken, vooral wat betreft functies, gebruik en dekkingsgraad van voorzieningen en diensten. Deze geografische verschillen kunnen gevolgen hebben voor de levenskwaliteit en de sociale cohesie in minder goed voorziene buurten, meer bepaald via de impact die dit heeft op de reistijd en -kosten van de mensen die daar wonen.

Het is vanuit die optiek dat de Stad Brussel zich als zevende ambitie heeft gesteld om het concept van de 'stad op 10 minuten' verder uit te werken. Gebaseerd op een lokale ruimtelijk-temporele analyse en op internationale experimentele referentiesystemen, stoelt dit concept op de voetgangerstoegankelijkheid van alle lokale voorzieningen en diensten die tegemoetkomen aan de basisbehoeften van burgers.

Strategische doelstelling en acties

Strategische doelstelling 1: Uitvoering de 'Stad op 10 minuten':

- Actie 1.1: De inventaris van lokale buurtvoorzieningen en -diensten regelmatig bijwerken, verfijnen en actualiseren
- Actie 1.2: Doelstellingen bepalen op het vlak van de dekkingsgraad van buurtvoorzieningen en -diensten en te tekorten in kaart brengen
- Actie 1.3: De vastgestelde tekorten aanpakken door de behoeften te objectiveren
- Actie 1.4: Een inventaris opstellen en bijwerken van de grote projecten met gewestelijke impact die door de Stad of door andere overheden op het grondgebied van de Stad worden uitgevoerd

Gekwantificeerde doelstellingen voor 2050

- 100% van de bevolking en gebruikers van de Stad Brussel heeft toegang tot buurtvoorzieningen en -diensten in minder dan 10 minuten stappen. Momenteel is dat 80%.

Positieve effecten en kansen

De opmaak van een inventaris van de voorzieningen en diensten van de Stad, gekoppeld aan een nauwkeurige beschrijving en bepaling ervan, stelt de Stad in staat om haar kennis op dit gebied bij te stellen (staat, configuratie, oppervlakte, aanwezigheid, locatie, beheer, enz.) en het belang en de kwaliteit hiervan voor de burgers te identificeren met het oog op de toekomstige ontwikkeling ervan. Naast de verbetering of ontwikkeling van adequate voorzieningen en diensten, helpt deze diagnose andere specifieke problemen te identificeren die verband houden met de sociaaleconomische en sociaal-demografische profielen van de inwoners of met het specifieke gebruik van bepaalde delen van het grondgebied.

De analyse van de afstemming tussen vraag en aanbod, voor iedere uitrusting of dienst en per locatie (dekkingsgraad), stelt de stad in staat de behoeften nauwkeurig en gericht te identificeren, waardoor kan worden gezocht naar specifieke oplossingen die de problemen en kenmerken weerspiegelen die specifiek zijn voor elke wijk.

De effectieve uitwerking van de Stad op 10 minuten, waarbij tekorten worden aangepakt, draagt bij aan de transitie van het huidige mobiliteitsmodel door in te zetten op een verminderd gebruik van gemotoriseerde voertuigen en de modal shift naar actieve vervoerswijzen aan te moedigen. Deze transitie zorgt voor minder verkeerscongestie en verminderd energieverbruik, vooral van fossiele oorsprong dat met deze vervoerswijzen gepaard gaat, en leidt daardoor tot betere luchtkwaliteit en minder uitstoot van broeikasgassen.

Over het algemeen staat 'Een nabije Stad' ook synoniem voor kortere reistijden en lagere reiskosten voor de burgers,

Negatieve effecten en beperkende factoren

De nabijheid van diensten en voorzieningen speelt in het voordeel van alle burgers is, maar de uitvoering van de 'Stad van 10 minuten' zoals hier voorgesteld, garandeert echter niet de toegankelijkheid voor PBM's. Ook andere kwetsbare groepen zouden maar een beperkte toegang kunnen krijgen tot deze buurtdiensten indien er geen passende maatregelen worden genomen voor, bijvoorbeeld, slechtziende mensen.

waardoor ze het uitgespaarde budget aan andere activiteiten kunnen besteden.

De ontwikkeling van de 'Nabije Stad' draagt bij aan een optimale dekking van een grote verscheidenheid van diensten en voorzieningen, waardoor de basisbehoeften van alle inwoners worden gewaarborgd. Op gemeentelijk niveau vertaalt dit zich vermindering van de geografische sociale verschillen. Gezien de verscheidenheid aan voorgestelde diensten, ontstaan er ook tal van mogelijkheden afhankelijk van de lokaal ontwikkelde voorzieningen (gezondheidszorg, onderwijs, sport, recyclage, inclusie, enz.).

Deze dekking van gediversifieerde voorzieningen en diensten bevordert de multifunctionaliteit van het hele grondgebied van de Stad alsook de diversificatie van de openbare ruimte, waardoor het aantal ontmoetingsplaatsen en de sociale cohesie toeneemt en het isolement van kwetsbare mensen wordt tegengegaan.

Door in te zetten op de ontwikkeling van grootschalige voorzieningen en diensten, zorgt de Stad ervoor dat deze uitgroeien tot een soort buurtcentrum, waardoor nog meer sociale functies en/of functies voor burgers worden vervuld en sociale inclusie wordt bevorderd. Hun ontwikkeling op het niveau van Lokale Identiteitskernen versterkt ook de rol van deze buurtcentra als katalysator voor buurtactiviteiten. De 'nabijheidsbenadering' heeft ook een positief effect op de verdichting en het gedeeld gebruik van de stedelijke ruimte, waardoor de stedelijke uitbreiding wordt beperkt.

Alle bovengenoemde elementen werken een verbetering van het milieu en van de levenskwaliteit van de burgers in de hand.

Door de transformatie van het bestaande of de omkeerbaarheid van nieuwe ontwikkelingen te bevorderen, draagt de Stad bij aan het vermogen van het grondgebied om te veranderen en zich aan te passen op de lange termijn. Ze levert zo ook een bijdrage aan de ontwikkeling van het concept van circulariteit binnen ruimtelijke ordening; alsook aan een vermindering van de hoeveelheid geproduceerde bouwafval. Deze aanpak benadrukt ook de voorbeeldfunctie van de overheid.

De ontwikkeling van een onlineplatform waarmee burgers de nabijheid van voorzieningen en diensten op elk punt op het grondgebied kunnen aangeven, en de opmaak van een inventaris van grote projecten met gewestelijke impact, biedt de gemeente de kans om transparant te communiceren over de uitwerking van de 'Nabije Stad', terwijl burgers hier meer informatie vinden over de voorzieningen en diensten die voor hen beschikbaar zijn alsook over de projecten die in hun buurt zullen worden uitgevoerd. Deze twee acties bieden burgers ook de mogelijkheid om eventuele missende elementen in de ontwikkeling van voorzieningen en in openbare projecten te melden, wat de burgerparticipatie in de hand werkt en het draagvlak vergroot van het stadsproject dat gemeente heeft ondernomen.

OVEREENSTEMMING MET DE UITDAGINGEN

Stedelijke omgeving	Instandhouding van het erfgoed	0	Mobiliteit	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	+
	Veranderend stedelijk weefsel	++		Vermindering van de effecten van stadsbreuken	0
	Duurzame ruimtelijke planning	++		Bevordering van de multimodaliteit	+
	Weerbaarheid	++		Beheer van het goederenverkeer	0
Milieu	Geluid	+		Minder en veiliger autogebruik	+
	Bodem	0		Verdichting van de stedelijke ruimten	+
	Water	0		Functiemix en duurzame economische activiteiten	++

Lucht	+	Sociaal-economische aspecten	Dichtheid van de voorzieningen	++
Fauna en flora	+		Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	0
Microklimaat	+		Tewerkstelling en economie	0
Energie	+	Bestuur	Transparantie	++
Afvalbeheer	+		Burgerparticipatie	++
Mens	++	Klimaat	Mitigatie	+
			Adaptatie	0

BEOORDELING VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

100% van de bevolking en gebruikers van de Stad Brussel heeft toegang tot buurtvoorzieningen en -diensten in minder dan 10 minuten stappen. Momenteel is dat 80%.

De Stad Brussel heeft al een diagnose uitgevoerd van de dekkingsgraad op haar grondgebied van een zeventigtal voorzieningen en diensten. Deze diagnose geeft aan dat 80% van de gemeentelijke bevolking in een gebied woont met goede toegang tot buurtvoorzieningen en -diensten.

In 2050 wil de stad dat 100% van de gemeentelijke bevolking in minder dan 10 minuten lopen toegang heeft tot buurtvoorzieningen en -diensten, wat neerkomt op een toename van 20% ten opzichte van de huidige situatie. Het behalen van de '10-minutendoelstelling' van de gemeente lijkt op de langere termijn haalbaar, aangezien de gemeente de eerste twee stappen (actie 1.1 en 1.2) al heeft uitgevoerd. Om tegen 2050 haar 'Een nabije Stad' ambitie waar te maken, zal de Stad nog tal van inrichtingen moeten opzetten in de wijken met de laagste dekkingsgraad, meer bepaald Neder-over-Heembeek, Haren en Laken.

Het onlineplatform "Stad op 10 minuten" dat door de Stad Brussel wordt ontwikkeld, moet een relatief eenvoudige monitoring van de realisaties mogelijk maken.

CORRIGERENDE (CORR.) OF AANVULLENDE (AANV.) MAATREGELEN

- Naast nabijheid, ook zorgen voor inclusieve toegankelijkheid van diensten en voorzieningen (aanv.)

OPVOLGING

Op te volgen evolutie	Indicator
Functies	Evolutie van de functiemix op wijkniveau
Voorzieningen en diensten	Evolutie van de mix aan voorzieningen/diensten op wijkniveau
Dekkingsgraad	Dekkingsgraad van de verschillende geplande voorzieningen en diensten

4.2.2. SAMENVATTING VAN DE EFFECTEN VAN DE AMBITIES

4.2.2.A. EEN GEZONDE STAD

De acties die zijn opgenomen in de ambitie ‘Een gezonde Stad’ zou de kwetsbaarheid van het grondgebied aanzienlijk moeten verminderen en de bevolking weerbaarder maken tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Het nagestreefde bodem- en waterbeheer, en het voorgenomen beheer van de groene ruimten, zouden heel in het bijzonder de risico's op het ontstaan van hitte-eilanden, overstromingen en droogtes moeten beperken. Deze ambitie heeft ook betrekking op klimaatmitigatie vermits het inzet op de productie en het verbruik van lokale hernieuwbare energie.

Deze acties trekken eveneens de kaart van de multifunctionaliteit van het gemeentelijk grondgebied en van een kwalitatieve verbetering van de leefomgeving van de burgers, meer bepaald via een uitbreiding van het aantal herbronningsgebieden, zoals een groen en blauw netwerk, stiltegebieden, het behoud van gebieden met een landelijk karakter... Ze zorgen ook voor de totstandbrenging van inrichtingen die landschaps- en recreatiemogelijkheden bieden. Deze heeft ook een gunstig effect op de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners.

Het programma wil gebruik maken van de ecosysteemdiensten die worden aangeboden door de natuurlijke elementen van het grondgebied, maar draagt zelf ook bij het verbeteren of de instandhouding van de kwaliteit ervan, meer bepaald door het ecologisch beheer van groene ruimten, autonome waterzuivering van afvalwater, een ontwikkeling van een bruin en geel netwerk. De geplande ontwikkelingen in stedelijke gebieden kunnen ook worden geïntegreerd in het lokale ecologische netwerk en de fragmentatie van het gebied verminderen, waardoor het potentieel voor het herbergen van biodiversiteit toeneemt.

Tot slot, zouden de geplande acties kunnen rekenen op brede steun van de bevolking en/of grote betrokkenheid van de actoren actief binnen de ruimtelijke ordening door de bevordering van burgerinitiatieven en de ontwikkeling van voornamelijk stedenbouwkundige instrumenten die milieukwesties een centrale plaats geven binnen inrichtingsprojecten. Ook bij de uitvoering van dit plan wil de gemeente een voorbeeldfunctie vervullen.

Globaal gezien sluiten de acties van deze ambitie aan bij de gewestelijke ‘natuur’-doelstellingen zoals een betere toegang van de Brusselaars tot de natuur; de consolidatie van het gewestelijke groene en blauwe netwerk en het Brussels ecologisch netwerk; de integratie van natuuruitdagingen in projecten; de versterking van het ecologisch beheer van de groene ruimte; het verzoenen van wildleven en stedelijke ontwikkeling; de Brusselaars warm maken en inzetten voor de biodiversiteit, ...

Wat de geïdentificeerde risico's betreft, kan de bescherming en het voortbestaan van natuurlijk erfgoed en landbouwgebieden beperkingen met zich meebrengen voor de uitvoering van stedelijke projecten, en zelfs in bepaalde gevallen de druk op gronden opdrijven, wat bijzonder negatieve gevolgen heeft voor de woningbouw. Andere mogelijk negatieve gevolgen hebben betrekking op het erfgoed en het landschap, alsook op de natuurlijke omgeving, en houden respectievelijk verband met de plaatsing van geluidswerende systemen en de ontwikkeling van geothermische energie en landbouwactiviteiten. Een bepaald aantal acties brengen aanzienlijke kosten mee of vereisen menselijke middelen.

Daarnaast kunnen nog andere beperkende factoren worden geïdentificeerd bij de uitvoering van bepaalde grootschalige projecten, zoals ontwateringsprojecten, regenwaterbeheer of energieproductie, die hinder veroorzaken tijdens de werkzaamheden.

Bepaalde elementen lijken weinig aan de orde te komen in het plan, zoals de invasieve uitheemse soorten, thermische energie, de aanpassing van gebouwen in overstromingsgebieden of de thema's rond verantwoord en zuinig waterverbruik.

4.2.2.B. EEN VERANDERENDE STAD

Via de ambitie ‘Een veranderende Stad’ beschikt de Stad Brussel over visie op stedelijke ontwikkeling en openbare ruimte, waarin alle acties van het GemPDO zijn opgenomen en de ecologische en sociale opportuniteiten worden gebundeld.

Het plan draagt bij aan een stedelijke ontwikkeling die zuinig omspringt met natuurlijke hulpbronnen, en dan vooral met de bodem, wat gunstige effecten heeft op waterbeheer, biodiversiteit en microklimaat. Deze ontwikkeling omvat bovendien sociale criteria die verhinderen dat het bereiken van de milieudoelstellingen ten koste zou gaan van de levenskwaliteit van haar burgers. Al deze elementen maken de bevolking beter bestand tegen de gevolgen van de klimaatverandering.

De openbare ruimte moet verschillende ontwikkelingen mogelijk maken, waardoor een grotere multifunctionaliteit en diversiteit mogelijk wordt, de aantrekkelijkheid en toe-eigening ervan in de hand

wordt gewerkt, de leefomgeving wordt verbeterd en de weerbaarheid van het grondgebied en de burgers wordt vergroot.

Door meer kennis te verwerven over de ruimte en de gebruikmaking ervan, geeft de Stad zichzelf de middelen om tekortkomingen in lokale voorzieningen te identificeren en vergroot ze de relevantie en samenhang van de gemeentelijke ruimtelijke ontwikkeling.

Door uit te gaan van de bestaande morfologieën en lokale specifieke kenmerken, zal deze stedelijke ontwikkeling kunnen profiteren van de verscheidenheid aan stedelijke vormen om lokale uitdagingen gericht aan te pakken. Daarnaast zal deze ontwikkeling ook meer mogelijkheden bieden op het niveau van de huizenblokken, onder meer door de oprichting van energiegemeenschappen, het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen buiten de openbare weg, deelvoertuigen, systemen voor infiltratie en recuperatie van regenwater, burgerparticipatie, ...

Door gebruikmaking van restruimtes, tijdelijke voorzieningen en chrono-urbanisme, kan de Stad de mogelijkheden van haar potentieel aan gronden opwaarderen en maximaliseren om snel te kunnen inspelen op nieuwe of tijdelijke behoeften, zoals inrichtingen voor schoolgaande jeugd tijdens de zomervakantie, ontmoetingsplekken in open lucht tijdens de covidcrisis, ...

De risicoanalyse draagt ook bij aan meer veiligheid voor de bevolking en minder milieurisico’s, waaronder klimaatrisico’s.

Wat het erfgoed betreft, draagt de ambitie 'Een veranderende Stad' bij aan de instandhouding van het bestaande erfgoed alsook aan een uitbreiding van het concept 'erfgoed' en de vormen ervan. De uitbreiding van het begrip 'erfgoed' kan enerzijds een bijdrage leveren aan het inclusieve karakter van het grondgebied, en anderzijds de landbouw- en industriële sector onder de aandacht brengen en eventueel de ontwikkeling ervan in de hand werken.

De ontwikkeling van het erfgoed kan het toeristisch aanbod versterken alsook decentraliseren door het ook buiten het historische centrum van Brussel te brengen, waardoor de overlast daar wordt beperkt. Het biedt ook kansen op het gebied van werkgelegenheid en lokale economie.

Het grootste risico dat gepaard gaat met deze ambitie is het tot stand brengen van sociale verschillen tussen de wijken, afhankelijk van de gebieden die prioritair zullen worden ontwikkeld, waaronder de Nexus-gebieden, de lokale identiteitskernen, de structurerende assen, ...

De ambitie wil het hedendaagse samenlevingsmodel herzien door een opwaardering van de openbare ruimte en erfgoed. Maar deze ontwikkelingen kunnen de verschillen tussen de wijken versterken, wat een impact kan hebben op de sociale cohesie.

Het ontwerpen van openbare ruimten en de opwaardering van het erfgoed op basis van een hoge esthetische en landschappelijke kwaliteit (actie 6.3) kan ten koste gaan van andere belangrijke milieuaspecten, en een negatief effect hebben op de kwaliteit van de groene ruimte, de wegbekleding voor actieve vervoerswijzen, de veiligheid van actieve vervoerswijzen, ...

4.2.2.C. EEN OPEN EN SOLIDAIRE STAD

Deze ambitie moet het woningaanbod op het gemeentelijk grondgebied versterken. De geplande acties komen in het bijzonder tegemoet aan de specifieke sociale behoeften van de Stad Brussel en zijn dan ook gericht op lage huurprijzen, woningen met minstens 3 slaapkamers en gezinswoningen. Naast een directe verhoging van het aanbod, draagt deze ambitie ook bij aan een betere toegankelijkheid tot de (sociale) woningen

De ambitie ‘Een open en solidaire Stad’ wil ook de kwaliteit van de woningen te verbeteren en slechte huisvesting tegengaan, onder meer door de strijd tegen leegstaande/verlaten woningen voort te zetten en renovatie te bevorderen. Deze renovaties omvatten onder meer een luik 'energie', en moeten zo een bijdrage leveren aan de uitdagingen op het vlak van klimaatmitigatie.

Alle acties hebben een gunstig effect op de het milieu en op de levenskwaliteit en de gezondheid van de burgers. De Stad wil ook inspelen op andere, meer specifieke behoeften, vooral met betrekking tot PBM of de behoeftige bevolking. Deze ambitie draagt bij aan de lokale en regionale economie, omdat ze een betere persoonlijke ontwikkeling van burgers mogelijk maakt en hen zo beter in staat stelt om een job te vinden.

Naast huisvesting, beoogt de ambitie ‘Een open en solidaire Stad' een inclusieve, uitnodigende, toegankelijke en veilige openbare ruimte met een positieve impact op de aantrekkelijkheid, netheid en sociale cohesie van de wijken in kwestie. Deze ontwikkelingen zouden ook moeten aanzetten tot gebruikmaking van zachte mobiliteit en de inrichting van sanitaire en recreatievoorzieningen. De adviesraden die worden opgericht om de het inclusieve karakter van de openbare ruimte te waarborgen,

bevorderen de burgerparticipatie. Deze vergaderingen waar ideeën, informatie en voorstellen worden gedeeld en uitgewisseld, leiden ertoe dat de bewoners een beter begrip hebben van en een groter respect vertonen voor de openbare ruimte.

De risico's die aan deze ambitie verbonden zijn, hebben vooral betrekking op de aanzienlijke kosten die ze voor de Stad meebrengt. De ontwikkeling van huisvesting houdt milieurisico's in, vooral wat betreft de ondoorlaatbaarheid van de bodem of de aantasting van de bestaande omgeving waarin de woningen worden ingepland, zoals bevolkingsdichtheid, dekkingsgraad van de voorzieningen, gebruikmaking, ... Gezelligere openbare ruimtes gaan gepaard met meer gebruikers en dus ook met meer geluidsoverlast, wat gevolgen kan hebben voor de wijk, vooral 's nachts. Tot slot, kan de ontwikkeling van inclusie en veiligheid van de openbare ruimte ook ten koste gaan van andere lokale dimensies van de openbare ruimte.

4.2.2.D. EEN STAD IN BEWEGING

Het actieprogramma van de ambitie 'Een stad die beweegt' zou de kaart moeten trekken van minder en rustiger verkeer door in te zetten op de beveiliging van de verplaatsingen en de ontwikkeling van autoluwe gebieden. De acties bevorderen de modal shift naar actieve en collectieve vervoerswijzen door de aanleg van inrichtingen voor fietsers en voetgangerswegen, het aanbieden van autodelen, de identificatie van de tekortkomingen van het openbaarvervoersnetwerk, ... Deze modal shift gaat gepaard met een beter gedeeld gebruik van de verschillende vervoerswijzen en de aanleg van inrichtingen ter hoogte van de knooppunten van OV die multimodaliteit in de hand werken. Mobiliteit zou uiteindelijk moeten evolueren naar meer inclusie door uitvoering van de PAVE-richtlijnen en een grotere toegankelijkheid van PBM tot de verschillende vervoerswijzen.

De plaats die gemotoriseerde vervoerswijzen innemen binnen de openbare ruimte moet trouwens worden beperkt om zo meer ruimte vrij te maken voor de actieve vervoerswijzen en bepaalde inrichtingen voor het milieu, alsook het erfgoed beter tot zijn recht te doen komen. Al deze elementen samen, leiden tot een vermindering van de externe milieueffecten veroorzaakt door het wegverkeer, zoals geluidshinder, luchtvervuiling, uitstoot van broeikasgassen als gevolg van de verbranding van fossiele brandstoffen, en dragen zo bij aan klimaatmitigatie alsook aan een betere leefomgeving en betere gezondheid van de burgers.

Het onderdeel 'mobiliteit' van het GemPDO ondersteunt de inspanningen op gewestelijk niveau, vooral wat betreft het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg, de vermindering van de ernst van de verkeersongevallen, en de ontwikkeling van elektrische voertuigen.

Wat de risico's betreft, kan de uitvoering van bepaalde acties die gericht zijn op minder en rustiger verkeer, ertoe leiden dat bepaalde plaatsen, en dan vooral handelszaken, horeca en/of voorzieningen, minder vlot toegankelijk zijn voor gemotoriseerde klanten. Bepaalde inrichtingen zullen ook minder plaats overlaten voor het gemotoriseerd verkeer, wat een risico van congestie/verzadiging met zich meebrengt.

Wat de beperkende factoren betreft, heeft de analyse het belang aangetoond van coördinatie met de buurgemeenten om de continuïteit van de aangelegde netwerken en de doeltreffendheid ervan te waarborgen.

4.2.2.E. EEN DYNAMISCHE EN INTELLIGENTE STAD

De ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad' draagt bij aan de lokale en regionale economie door de ontwikkeling van verschillende activiteitengebieden op het gemeentelijk grondgebied, waaronder productieactiviteiten, handelszaken, technologie, toerisme en cultuur. De GemPDO-acties die betrekking hebben op deze sectoren, zorgen voor verschillende soorten banen, ook voor technische geschoolde mensen en mensen met een handicap, en zetten de inwoners aan om meer aankopen te doen in buurtwinkels, tijdens evenementen, ...

De ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad' maakt ook de verdichting mogelijk van de stedelijke ruimtes, en leidt tot een betere functiemix en een betere dekkingsgraad van de voorzieningen. De ontwikkeling van verschillende activiteiten en functies zorgt voor een betere vermazing van het netwerk op zowel gemeentelijk als wijkniveau, en geeft de Brusselaars gemakkelijker toegang tot bepaalde afvalinzamelingsplaatsen, zoals compostplaatsen, kringloopcentra, mini-recyclageparken, alsook tot ambachtelijke of lokaal geproduceerde producten, buurtwinkels, evenementen en uitgaansactiviteiten.

De verschillende GemPDO-acties die zullen worden uitgevoerd, zullen ook een positieve impact hebben op de lokale mobiliteit door terugdringen van het goederenverkeer dat verband houdt met handels-, productie- en bouwactiviteiten. De Stad wil immers een duurzamere stedelijke logistiek integreren, meer bepaald door het aantal verplaatsingen van het goederenverkeer te verminderen via efficiëntere

bevoorradingssysteem, kortere afstanden, ... alsook door opslaglocaties te voorzien in straten en gebouwen voor het sorteren van bouwafval binnen de context van circulaire economie.

Een intelligente stad gaat gepaard met de ontwikkeling van nieuwe technologische hulpmiddelen die zullen bijdragen tot een betere kennis van en dieper inzicht in het grondgebied. Deze instrumenten bieden meer transparantie over de werking en het beleid van de gemeente en zetten aan tot meer burgerparticipatie.

De acties van het GemPDO, en dan vooral diegene die gericht zijn op de ondersteuning van een circulaire economie, zullen de leefomgeving van de inwoners verbeteren. Ze dragen onder meer bij aan een verminderde uitstoot van broeikasgassen en dus aan een betere luchtkwaliteit, zorgen voor beter afvalbeheer, leiden tot minder energieverbruik, enz.

Deze acties versterken ook de sociale cohesie van de inwoners en verhogen de aantrekkelijkheid van het gemeentelijk grondgebied. Ze hebben eveneens een positieve impact op de leefomgeving van de inwoners via de aanleg van wandel- en ontspanningsgebieden.

Tot op zekere hoogte zullen de acties van 'Een dynamische en intelligente Stad', meer bepaald door de implementatie van nieuwe technologische hulpmiddelen, bijdragen aan de strijd tegen de klimaatverandering via acties gericht op klimaatmitigatie.

Hoewel de acties bijdragen aan de sociaaleconomische ontwikkeling van de gemeente, kan de inplanting van productie- en handelsactiviteiten binnen gemengde huizenblokken gepaard gaan met een verminderde beschikbaarheid van gronden, en dus leiden tot minder mogelijkheden voor sociale woningbouw, waar steeds meer vraag naar is. Waakzaamheid is dus geboden ten opzichte van de beschikbare vloeroppervlak en het type activiteit dat in de wijken wordt aangeboden.

Daarnaast kunnen nog andere risico's worden geïdentificeerd met betrekking tot de inplanting van deze activiteiten in de directe nabijheid van bewoners, zoals de milieueffecten die ze kunnen veroorzaken, waaronder lawaai, uitstoot van verontreinigende stoffen in de omgevingslucht, impact op het landschap, op de openbare netheid, ...

4.2.2.F. EEN PARTICIPATIEVE EN VOORBEELDIGE STAD

Met deze ambitie wil de Stad de transparantie bevorderen, meer bepaald door een betere toegang tot gemeentelijke informatie via een gebruiksvriendelijker website.

De maatregelen gericht op een efficiëntere werking van de eigen diensten door middel van een coördinatiecomité en controleorganen, versterken de voorbeeldfunctie van de Stad en zetten de burgers ertoe aan om dit voorbeeld te volgen. Zo zullen energie-efficiënte verbeteringen, waaronder een afslanking van het wagenpark van de gemeente en isolatie van gemeentelijke gebouwen, niet alleen directe positieve effecten hebben voor het klimaat, maar ook het draagvlak vergroten voor een transitieproces dat nog lastig is om door te drukken.

Wanneer meer burgers toegang hebben tot het participatieproces, kunnen verbeteringen worden verwacht op het vlak van bestuur en transparantie Deze ambitie omvat innovatieve acties, meer bepaald op het vlak van stadsplanning en ruimtelijke ordening. Deze acties nemen de vorm aan van academisch partnerschappen, een architectuurprijs, ...

Hoewel de acties van deze ambitie gericht zijn op alle Brusselaars, zijn bepaalde ervan specifiek bestemd voor jongeren, waarbij scholen worden beschouwd als actieplaats, ‘jeugd’- wijkraden worden opgericht, en de verenigingssector meer zichtbaarheid krijgt. Op die manier worden jongeren van jongs af aan bewust gemaakt van burgerparticipatie en gemeentelijke uitdagingen.

Deze ambitie, die over het algemeen minder 'territoriaal' van aard is dan de overige ambities van het GemPDO, kan een bijdrage leveren aan de realisatie van de zes andere ambities door bestuur, transparantie en participatie in de hand te werken en dus ook het aanvaardingsproces door de burgers.

Deze ambitie omvat geen milieurisico's als dusdanig, maar toch willen we erop wijzen dat we een aantal beperkende factoren hebben geïdentificeerd, vooral met betrekking tot de vereiste menselijke middelen en de kosten die de uitvoering ervan meebrengt.

4.2.2.G. EEN NABIJE STAD

De acties van de ambitie 'Een nabije Stad' stellen de Stad in staat om haar kennis aan te scherpen over de diensten en voorzieningen die op haar grondgebied aanwezig zijn, alsook om het belang en de kwaliteit hiervan voor de burgers in kaart te brengen met het oog op toekomstige ontwikkelingen. Aan de hand van uitgevoerde diagnose, kan de Stad op zoek gaan naar specifieke oplossingen die de uitdagingen en kenmerken van ieder wijk weerspiegelen.

De integratie van nieuwe buurtdiensten maakt het mogelijk om tegemoet te komen aan bepaalde bassibehoeften van de inwoners van de stad, en kan de identiteit van de wijken versterken en de leefomgeving van de burgers verbeteren. Meer specifiek verbeteren ze de multifunctionaliteit van het gemeentelijk grondgebied, dragen ze bij aan kortere reistijden en lagere verplaatsingskosten, en verkleinen ze de sociale ongelijkheid.

Hoewel de effecten van deze ambitie overwegend positief zijn, heeft de analyse niettemin het belang onderstreept van de toegankelijkheid van PBM's tot alle diensten. De Stad moet er dus op toezien dat deze gegarandeerd is.

4.2.2.H. OVERIGE TRANSVERSALE EFFECTEN

Het GemPDO is het resultaat van een territoriale diagnose en een burgerbevraging waarmee de belangrijkste uitdagingen waarmee de gemeente op haar grondgebied wordt geconfronteerd, konden worden bepaald. Deze elementen hebben ervoor gezorgd dat het GemPDO is uitgegroeid tot een instrument dat niet enkel algemene ontwikkelingsrichtlijnen uitstippelt, maar binnen het gemeentelijk grondgebied ook prioritaire interventiegebieden identificeert waar actie moet worden ondernomen. Hierdoor is het plan een concreet werkinstrument geworden.

Alle ambities omvatten een reeks acties die specifiek gericht zijn op de voorbeeldfunctie van de gemeentelijke overheid ten opzichte van de huidige en toekomstige uitdagingen. Deze voorbeeldfunctie vormt een hefboom om burgers ertoe aan te zetten om de richtlijnen van het GemPDO op te volgen en een gedrags- en mentaliteitswijziging tot stand te brengen. Het GemPDO omvat ook tal van maatregelen voor burgerparticipatie die het draagvlak voor het plan bij de burgers vergroot.

Het plan voorziet de gebruikmaking of de aanpassing van verschillende instrumenten van dwingende aard zoals het GBP, het BBP, de milieuvergunningen, en de GemSV om de oriëntaties ervan permanent vast te leggen in de gemeentelijke ontwikkeling.

Het GemPDO wordt gekenmerkt door verschillende acties gericht op de uitvoering van studies en pilootprojecten om de gebruiken en inrichtingen uit te testen, en hieruit de nodige lessen te trekken voordat ze op grotere schaal op het grondgebied worden uitgevoerd. In dezelfde context maakt de identificatie van Nexus- en hefboomprojecten het mogelijk om op een gerichte manier projecten op te zetten binnen prioritaire interventiegebieden. Maar hierbij zal erop moeten worden gelet dat rest van het grondgebied niet wordt verwaarloosd ten behoeve van de ontwikkeling van de Nexus-gebieden.

Deze verschillende elementen zorgen ervoor dat het GemPDO is uitgegroeid tot een planningsinstrument dat de gemeentelijke ambities kan waarmaken, ook al is het niet-bindend.

4.2.3. TRANSVERSALE ANALYSE MET BETREKKING TOT HET KLIMAAT

Dit onderdeel behandelt de elementen uit het GemPDO die het mogelijk maken om een antwoord te bieden op klimaatproblemen, zowel op het vlak van mitigatie als op vlak van de adaptatie.

4.2.3.A. MITIGATIE VAN DE KLIMAATVERANDERING

Met betrekking tot de matiging van de klimaatverandering omvat het GemPDO verschillende acties die bijdragen aan een stedelijke ontwikkeling die spaarzaam omspringt natuurlijke hulpbronnen, waaronder de bodem, en die de duurzaamheid, het voortbestaan en de ontwikkeling van groene, gele en bruine netwerken in de hand werkt. In combinatie met kwalitatief bodembeheer, hebben deze elementen een gunstig effect op de koolstofopslag.

Het GemPDO zou ook moeten leiden tot een beperkter gebruik van fossiele brandstoffen, meer bepaald in de context van het verminderd gebruik van voertuigen met een verbrandingsmotor. Daarnaast omvat het plan een reeks maatregelen die de kaart trekt van actieve en collectieve vervoerswijzen, alsook van multimodaliteit. De acties gericht op de ontwikkeling van duurzame stedelijke logistiek zouden een positieve impact moeten hebben op het energieverbruik gekoppeld aan mobiliteit.

Het GemPDO wil ook een beter inzicht geven in de energieprestaties van de gebouwen op het grondgebied van de Stad, wat een noodzakelijke voorwaard is om renovatie in te plannen. De Stad wil ook haar steentje bijdragen aan de gewestelijke doelstellingen op het vlak van de energieprestaties van gebouwen door tegen 2030 alle energielekken in het gemeentelijk grondgebied weg te werken, door premies aan te bieden voor energierenovatie, en door energieprestatienormen te integreren in de openbare aanbestedingen voor de bouw van openbare gebouwen. Het GemPDO zal ook een bijdrage leveren aan de implementatie van tools/systemen die gericht zijn op betere energieprestaties van de historische gebouwen van de Stad. Door haar eigendommen te renoveren, wil de gemeente een voorbeeldfunctie vervullen op dit vlak.

Het plan zal het gebruik en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verder afbouwen door de productie van hernieuwbare energie te bevorderen. De Stad plant hiertoe acties om een zonnepanelenpark te ontwikkelen, het energiepotentieel van organisch afval te benutten, en de energie-eigenschappen van de bodem te benutten. Er zijn ook pilootprojecten gepland voor innovatieve oplossingen die nog in hun kinderschoenen staan, vooral met betrekking tot energiegemeenschappen en/of positieve energiewijken, waardoor verdere ontwikkelingen op dit gebied mogelijk worden.

Acties op het vlak van circulaire economie, zoals voorkeur geven aan de omvorming en de omkeerbaarheid van gebouwen, de vermindering van de stromen die verband houden met afvalbeheer en de winning van hulpbronnen, dragen eveneens bij tot een verminderde uitstoot van broeikasgassen, net zoals de opmaak van een plan voor intelligente verlichting in de stad.

4.2.3.B. ADAPTATIE AAN DE KLIMAATVERANDERING

De klimaatvoorspelling voor België duidt op hetere, iets drogere zomers en mildere, nattere winters [41] Het aantal en de intensiteit van hittegolven, overstromingen en droogtes zullen toenemen. Stedelijke gebieden zijn des te kwetsbaarder voor deze risico's met steeds ernstiger gevolgen, zoals het hitte-eilandeffect en overstromingen als gevolg van de overheersende aanwezigheid van verharde, ondoorlaatbare oppervlakken.

Klimaatadaptatie vormt een centraal onderdeel van het GemPDO-ontwerpproject. Verschillende acties en ontwikkelingen die in het plan worden overwogen, zullen de weerbaarheid van het grondgebied en de bevolking verhogen om het hoofd te kunnen bieden aan de gevolgen van de klimaatverandering die zich waarschijnlijk in onze streken zullen voordoen.

De ontwikkeling van groene, blauwe, gele en bruine netwerken, alsook onthardingsprojecten en kwalitatief bodembeheer zijn elementen die leiden tot een verminderde impact van hittegolven op het gemeentelijk grondgebied. Deze elementen bevorderen ook het geïntegreerd regenwaterbeheer. Hierdoor komt het riolerings- en waterzuiveringsnetwerk minder onder druk te staan, en dan vooral tijdens periodes van hevige regenval. Dit beheer heeft bovendien een gunstig effect op de doeltreffendheid van het waterzuiveringsproces, op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de aquatische ecosystemen. Daarnaast werkt het de aanvulling van de waterlagen in de hand, beperkt het overstromingen en leidt het tot een rationeel gebruik van de watervoorraden. De plaatsing van een stormbekken in Laken, vormen een belangrijke opportuniteit voor de inwoners van de gemeente, die bijzonder worden getroffen door overstromingen. Minder overstromingen beperkt ook de economische externe effecten ervan voor de getroffen inwoners (schade, gezondheidszorgen, enz.)

Nadruk leggen op de omkeerbaarheid van de inrichtingen, verbetert meer algemeen het aanpassingsvermogen van het grondgebied en maakt het beter bestand tegen toekomstige uitdagingen.

De analyse van de risico's waarmee de Stad kan worden geconfronteerd, evenals de plannen en richtlijnen die hieruit voortvloeien, bieden meer inzicht in deze risico's en zorgen ervoor dat de hulpdiensten sneller ter plaatse kunnen zijn en efficiënter kunnen optreden bij extreme weersomstandigheden.

De Stad wil het onderzoek rond stedenbouw en veerkrachtige architectuur stimuleren en daarmee de zoektocht naar innovatieve oplossingen op dit vlak bevorderen.

De Stad wil dwingende instrumenten opstellen, zoals een GemSV, het BBP, om de acties die op haar grondgebied worden uitgevoerd, te bestendigen.

Het plan lijkt niet in te gaan op de problematiek met betrekking tot aanpassingen van de bebouwing in overstromingsgevoelig gebied, en dan vooral van infrastructuur of installaties die kwetsbaar zijn en/of gelegen zijn in een gebied met een grote overstromingskans.

[41] Klimaatrapport 2020 - Van klimaatinformatie tot klimaatdiensten, KMI, 2020.

4.3. Passende effectenbeoordeling van het actieplan

4.3.1. INLEIDING

4.3.1.A. CONTEXT EN VOORWERP VAN DE STUDIE

De passende effectenbeoordeling van het Actieplan over Natura 2000-gebieden wordt gevoerd in overeenstemming met de Ordonnantie betreffende het Natuurbehoud van 1 maart 2012 (hierna de Ordonnantie). Deze ordonnantie biedt een kader voor de instandhouding en het duurzame gebruik van de elementen die deel uitmaken van de biologische diversiteit en stelt hierover het volgende in hoofdstuk 5, artikel 57:

"*Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.*"

Deze passende beoordeling geldt ook voor de natuur- en bosreservatie, zoals bepaald in artikels 57 en 65 van de Ordonnantie. Deze analyse wordt uitgevoerd in overeenstemming met de bijlagen VII en VIII van deze ordonnantie, waarin respectievelijk de criteria voor het beoordelen van de impact van een plan of project en de minimale inhoud van een passende evaluatie van een plan of project worden vastgelegd.

We herhalen nog even dat het Actieplan van het GewPDO, dat het onderwerp uitmaakt van deze passende evaluatie, een is instrument voor strategische planning en ontwikkeling op gemeentelijk niveau opgemaakt voor de komende drie decennia. Het biedt een visie op enerzijds de stad met het oog op 2050, en anderzijds de uitdagingen van vandaag en morgen. Het moet ook de oriëntaties van deze ontwikkeling bepalen in lijn met het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) dat werd goedgekeurd op 12 juli 2018. De stad Brussel heeft daarom de OE Planning en Ontwikkeling van de het Departement Stedenbouw opdracht gegeven om de eerste fase van het nieuwe Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling ontwikkelen.

4.3.1.B. IDENTITEIT VAN DE VERSCHILLENDE ACTOREN (AANVRAGER, STUDIEBUREAU, OPSTELLER VAN DE PASSENDE BEOORDELING)

Het GemPDO-ontwerpproject werd opgemaakt door de OE Planning en Ontwikkeling van het Departement Stedenbouw en een consortium van studiebureaus De opmaak van de milieubeoordeling die bij het ontwerpplan hoort, werd toevertrouwd aan het studiebureau STRATEC S.A., dat gespecialiseerd en erkend is voor de uitwerking van milieueffectenstudies in het Brussels Gewest.

4.3.2. BESCHRIJVING VAN HET GEBIED WAAROVER HET ACTIEPLAN BETREKKING HEEFT

4.3.2.A. BESCHRIJVING EN SITUERING VAN HET PROGRAMMA

Voor een gedetailleerde omschrijving van het GemPDO, verwijzen we u naar hoofdstuk 2 van dit rapport.

Door de aard ervan, kan het actieplan eventueel effecten hebben op het gemeentelijk grondgebied en bijgevolg, op de Speciale Beschermingszone (SBZ) I: *Zoniënwoud met bosrand, aangrenzende bosgebieden en Woluwevalle*i.

Hoewel ze strikt genomen niet op het grondgebied van de Stad Brussel liggen, worden ook de volgende zones, grenzend aan het gemeentelijk grondgebied, in de analyse opgenomen:

- SBZ III: *bossen en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het gewest*
- De natuurreservaten:
    - Vallei van de Vijvers van Verdronken Kinderen (opgenomen in het SBZ I);
    - Vallei van de Vuylbeek (opgenomen in het SBZ I);
    - Het natuurreservaat Moeraske

Hierna bieden we eerst een algemene beschrijving van de Natura 2000-gebieden, alsook van natuur- en bosreservaten binnen het BHG. Vervolgens gaan we dieper in op de gebieden die in deze analyse aan bod komen.

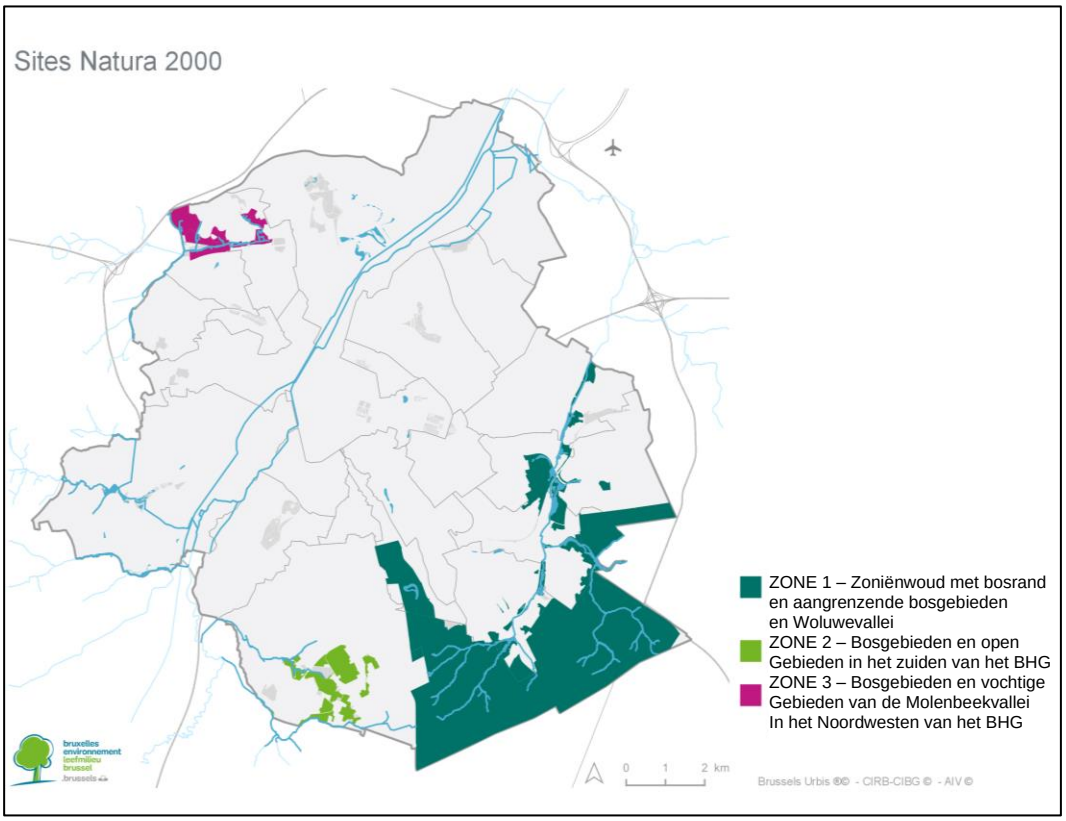
4.3.2.B. BESCHRIJVING EN LIGGING VAN HET NATURA 2000-NETWERK IN HET BHG

4.3.2.b.1. Het netwerk in grote lijnen

Het Natura 2000-netwerk is gestructureerd rond gebieden die worden bepaald door de “Vogelrichtlijn” en de “Habitatrichtlijn”. Het BHG omvat geen gebieden die verband houden met de “Vogelrichtlijn”, maar wel drie Speciale Beschermingszones (SBZ) of Gebieden van Communautair Belang (GCB) die sinds 2003 voldoen aan de criteria van de “Habitatrichtlijn”. Na goedkeuring door de Europese Commissie, werden de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden in 2015 en 2016 zijn de juridisch vastgelegd. In het BHG bevinden zich de volgende SBZ:

- Zoniënwoud met bosrand, aangrenzende bosgebieden en Woluwevallei (BE1000001);
- Bossen en open gebieden in het zuiden van het Brussels Gewest (BE1000002);
- Bossen en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest (BE1000003).

De drie zones beslaan een totale oppervlakte van 2.300 ha, wat neerkomt op ongeveer 14% van het gewestelijk grondgebied. Onderstaande figuur toont de ligging ervan:



Figuur 43: Ligging van de drie Speciale Beschermingszones (Bron: https://geodata.environnement.brussels/)

De drie Brusselse Natura 2000-gebieden omvatten negen habitats van communautair belang zoals opgenomen in Bijlage I van de 'Habitatrichtlijn'. De 'habitats van communautair belang' *zijn omgevingen die ofwel het gevaar lopen te verdwijnen in hun natuurlijke verspreidingsgebied, ofwel een beperkt natuurlijk verspreidingsgebied hebben ten gevolge van hun achteruitgang of wegens hun intrinsiek beperkte areaal, of opmerkelijke voorbeelden zijn* . Deze habitats kunnen 'soorten van communautair belang' huisvesten. Deze zijn eveneens beschermd omdat ze kwetsbaar, zeldzaam of endemisch zijn. Habitats aangeduid met een sterretje '*' zijn prioritaire habitats die de Ordonnantie definieert als '*op het Europese grondgebied voorkomende types natuurlijke habitats die het gevaar lopen te verdwijnen en voor de instandhouding waarvan de Europese Unie een bijzondere verantwoordelijkheid draagt omdat een belangrijk deel van hun natuurlijke verspreidingsgebied op haar grondgebied ligt*'.

Hierna volgen de negen habitats van communautair belang die voorkomen in Natura 2000-gebieden, met vermelding van hun respectievelijke code.

- **Droge Europese heide (4030)**

  Dit is mesofiele of xerofiele vegetatie, die zich ontwikkelt op kiezelhoudende grond (zand, enz.) in Atlantische klimaten. De houtachtige vegetatie is minder dan 2 meter hoog en wordt gedomineerd door soorten die tot de ericaceous-familie behoren, zoals heide (Calluna vulgaris). Deze habitats zijn over het algemeen van antropogene oorsprong als gevolg van de agropastorale exploitatie van het milieu (begrazing, enz.). De intensiteit en frequentie van antropogene verstoringen beïnvloeden de vegetatie

  Deze gebieden komen voor op arme zandgronden en over het algemeen op hellingen. Een van de problemen die men doorgaans stellen in verband met de instandhouding ervan is dat deze gebieden vaak beplant zijn geweest van naaldboomaanplantingen.

- **Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland (6430)**

  De vegetatie bestaat voornamelijk uit mesohygrofiele of hygrofiele, nitrofiele kruidachtige planten, die langs de oevers van een waterloop groeien. De moerasspirea (*Filipendula ulmaria*) en de moesdistel (*Cirsium oleraceum*) zijn twee plantensoorten die kenmerkend zijn voor dit habitattype. De fauna en flora zijn rijk en gevarieerd.

  Deze hoogwaardige ruigten worden in Brussel steeds zeldzamer als gevolg van buitensporige, onnatuurlijke eutrofiëring van bodem en water, degradatie en verstoringen veroorzaakt door menselijke activiteiten (drainage, ontoereikend beheer, enz.) en de ontwikkeling van invasieve uitheemse soorten.

- **Laaggelegen schraal hooiland (6510)**

  Deze weilanden bevinden zich op arme gronden en worden gekenmerkt door de grote diversiteit aan planten die herbergen, met name een deel van de families Asteraceae (madeliefje, centaurie, vederdistel, enz.) en schermbloemigen (pastinaak, wilde kervel, berenklauw, enz.). Deze diversiteit neemt sterk af op verrijkte bodems.

  De intensivering van de landbouw vormt de grootste bedreiging voor dit type habitat, maar in de Brusselse context is het eerder de verstedelijking. Bovendien is deze habitat over het algemeen zeer gefragmenteerd en daarom gemakkelijk onderhevig aan verstoringen uit de omliggende gebieden (geen afgezonderd centraal gebied). Een van de grootste problemen waarmee deze habitat wordt geconfronteerd, is de eutrofiëring van het milieu, vooral door water (water dat afvloeit van de wegen, enz.) en omringende vegetatie (vallende bladeren, enz.). Het beheer ervan is ook niet altijd aangepast (te vaak maaien, verkeerde periode enz.), wat de verarming van de diversiteit van de habitat in de hand werkt.

- **Kalktufbronnen met tufsteenformatie (7220*)**

  Vegetatie die groeit ter hoogte van kalkhoudende waterbronnen met tufsteen (verharde kalksteen) en die vooral bestaat uit specifieke mossen die het proces van de koolzuurhoudende afzettingen versnellen.

  Deze gemeenschappen worden dus volledig bepaald door een hoogwaardige liquide ader en een min of meer zware belasting in kationen. Hun kwetsbaarheid hangt vaak samen met de kleine omvang van de gastbiotopen en met de kwetsbare ecologische voorwaarden die ze nodig hebben om te groeien. Het beheer van deze habitat steunt op de uitsluiting van elke fysisch-chemische, biologische en structurele verstoring. De aanwezigheid van ondoorlaatbare oppervlakken in de nabijheid van de bronnen kan de insijpeling van het water in de bodem verminderen, waarbij de aanvulling van de grondwaterlaag die gekoppeld is aan de bron afneemt, en het debiet van de bron afneemt.

- **Beukenbossen van het type Asperulo-Fagetum en Atlantische zuurminnende beukenbossen (9130 - 9120)**

  De boomvegetatie bestaat vooral uit beuk (*Fagus sylvatica*). In de kruidlaag vinden we meer bepaald de volgende kenmerkende soorten terug: bosanemoon (*Anemone nemorosa*), lievevrouwebedstro (*Galium odoratum*) en eenbloemig parelgras (*Melica uniflora*). Deze vegetatie groeit vooral op neutrale of bijna neutrale bodems, met vochtige humus (mull).

  Het verlies aan biodiversiteit is vooral het gevolg van recreatieve activiteiten die op de site worden waargenomen (wildlopen, loslopende honden, verboden pluk), maar ook van menselijke activiteiten (eutrofiëring van waterlopen die door deze habitat lopen, wat leidt tot een verontreiniging van bodem en grondwater) en een niet altijd goed aangepast beheer (zoals in kasteelparken).

- **Eiken-haagbeukenbossen behorend tot het Carpinion betuli (9160)**

Dit zijn bossen met zomereiken (*Quercus robur*) of eiken-haagbeukbossen (*Carpinus betulus*) en kleinbladige lindenbomen (*Tilia cordata*). In de graslaag is onder meer de wilde hyacint te vinden. Deze komt voor op waterrijke bodems.

Het beheer dat wordt toegepast op de habitat leidt tot biologische problemen (geen stratificatie, aanwezigheid van siersoorten, geen niet-geveld dood hout enz.). De aanwezigheid van invasieve soorten is een ander probleem. Deze habitat wordt ook getroffen door een eutrofiëring van de omgeving, die de aanwezige vegetatie beïnvloedt. Tot slot veroorzaken recreatieve activiteiten ook beschadigingen (wildlopen, loslopende honden, verboden pluk).

- **Oude zuurminnende eikenbossen (9190)**

  De boomlaag bestaat vooral uit zomereik (*Quercus robur*), ruwe berk (*Betula pendula*) en gewone berk (*Betula pubescent*). We vinden er ook vaak de lijsterbes (Sorbus aucuparia) terug. De struiklaag is weinig ontwikkeld en bevat sporkehout (*Frangula alnus*). De bochtige smele (*Deschampsia flexuosa*) is dan weer typisch voor de graslaag van dit milieu. We vinden deze habitat terug op voedselarme, vaak zanderige of hydromorfe bodems.

  Deze habitat ontwikkelt zich normaal gezien op arme bodems. Bijgevolg is de habitat gevoelig voor eutrofiëring van de omgeving, meer in het bijzonder door atmosferische depositie die wijzigingen teweegbrengt in de aanwezige vegetatie. De aanwezigheid van invasieve soorten is een ander probleem in deze habitat.

- **Bossen op alluviale grond met Alnus glutinosa en Fraxinus excelsior (91E0*)**

  De boomlaag bestaat vooral uit els (*Alnus glutinosa*) en es (*Fraxinus excelsior*). In de graslaag vindt men vooral moerasspirea (*Filipendula ulmaria*), de gewone engelwortel (*Angelica sylvestris*), de bosanemoon (*Anemone nemorosa*), ... Deze habitat komt vooral voor langs waterlopen op vochtige bodems.

  Het onderhout bestaat vaak uit een weelderige vegetatie van hoge grassen of kwelvegetatie. Die zijn belangrijk omwille van de bufferrol (infiltratie) die ze spelen bij felle regen en omwille van hun biodiversiteit. Jammer genoeg zijn ze bedreigd door eutrofiëring en afwatering.

In de graslaag is onder meer de wilde hyacint te vinden.

- **Van nature eutrofe meren (3150)**

  Deze habitat betreft stilstaand of zeer langzaam stromend water. Ze wordt gekenmerkt door ondiep tot vrij diep water (meren, poelen, vijvers of afgesneden meanders). Ze komt tot ontwikkeling op rijke bodems, waardoor chemische uitwisselingen zorgen voor een nutriëntenrijk aquatisch milieu.

De identificatie van deze habitats van communautair belang is hoofdzakelijk gebaseerd op de aanwezigheid van acht leefbare populaties van soorten die zijn opgenomen in bijlage II van de 'Habitatrichtlijn':

- Vleermuizen
  - Bechsteins vleermuis (*Myotis bechsteinii*) (1323)
  - Meervleermuis (*Myotis dasycneme*) (1318)
  - Ingekorven vleermuis (*Myotis emarginatus*) (1321)
  - Grote hoefijzerneus (*Rhinolophus ferrumequinum*) (1304)
- Vissen
  - Bittervoorn (*Rhodeus sericeus amarus*) (1134)
- Amfibieën
  - Kamsalamander (*Triturus cristatus*) (1166)
- Insecten
  - Vliegend hert (*Lucanus cervus*) (1083)
- Weekdieren
  - Nauwe korfslak (*Vertigo angustior*) (1830)

4.3.2.b.2. SBZ I: Zoniënwoud met bosrand, aangrenzende bosgebieden en Woluwevallei

SBZ I ligt in het zuiden van Brussel en strekt zich uit over een oppervlakte van 2.071 ha dat delen beslaat van de gemeenten Ukkel, Sint-Pieters-Woluwe, Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Brussel-Stad en Sint-Lambrechts- Woluwe. Het gebied bestaat hoofdzakelijk uit openbare groene ruimten. In het algemeen, fungeren dit bosmassief en de Woluwevallei als de voornaamste rust-, voedings-, voortplantings- en overwinteringsplaatsen voor de 19 bos- en boombewonende vleermuissoorten die werden waargenomen in het Brussels Gewest.

Volgens het aanwijzingssbesluit van het Natura 2000-gebied – BE1000001 komen daar de volgende habitats en soorten van communautair belang voor, waarvan de instandhouding de aanwijzing als Natura 2000-gebied vereist[42]:

- Habitat
  - Droge Europese heide (4030)
  - Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland (6430)
  - Laaggelegen schraal hooiland (6510)
  - Kalktufbronnen met tufsteenformatie (7220*)
  - Atlantische zuurminnende beukenbossen (9120)
  - Beukenbossen van het type Asperulo-Fagetum (9130)
  - Eiken-haagbeukenbossen behorend tot het Carpinion betuli (9160)
  - Oude zuurminnende eikenbossen (9190)
  - Bossen op alluviale grond met Alnus glutinosa en Fraxinus excelsior (91E0*)
  - Van nature eutrofe meren (3150)
- Soorten
  - Bechsteins vleermuis (*Myotis bechsteinii*) (1323)
  - Meervleermuis (*Myotis dasycneme*) (1318)
  - Ingekorven vleermuis (*Myotis emarginatus*) (1321)
  - Grote hoefijzerneus (*Rhinolophus ferrumequinum*) (1304)
  - Bittervoorn (*Rhodeus sericeus amarus*) (1134)
  - Kamsalamander (*Triturus cristatus*) (1166)
  - Vliegend hert (*Lucanus cervus*) (1083)
  - Nauwe korfslak (*Vertigo angustior*) (1014)

De volgende wetenschappelijke criteria hebben geleid tot de selectie van het Natura 2000-gebied – BE1000001:

- de aanwezigheid van het Zoniënwoud, voornamelijk gekenmerkt door het hooghout van zijn zuurminnende beukenbossen, die ook opmerkelijke eikenbossen en gemengde bestanden met een rijke voorjaarsflora omvatten, evenals, in de valleien, opmerkelijke alluviale bossen;
- de aanwezigheid van de Woluwevallei en diverse zijvalleien. Deze vallei bestaat uit een opeenvolging van vijvers, open groene gebieden en sterk beboste of bosgebieden, waaronder openbare parken en enkele private bosdomeinen. Het overgangsgebied met het Zoniënwoud vormt een noodzakelijke verbindingscorridor tussen de vallei en het bosmassief;
- de aanwezigheid van tal van overgangszones tussen moerassige, vaak van nature eutrofe habitattypes en andere, droge, zanderige en vaak oligotrofe types;
- de aanwezigheid van overgangsgebieden tussen seminatuurlijke, beboste en open milieus;
- de aanwezigheid van 10 types natuurlijke habitats die in bijlage I.1 van de Ordonnantie worden vermeld;

[42]Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000001: 'Het Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe - complex Zoniënwoud - Vallei van de Woluwe'

- de aanwezigheid van 6 types habitats van gewestelijk belang die in bijlage I.2 van de Ordonnantie worden vermeld;
- de aanwezigheid van 8 soorten die in bijlage II.1.1 van de Ordonnantie worden vermeld;
- de aanwezigheid van 8 soorten die in bijlage II.1.2 van de Ordonnantie worden vermeld;
- de aanwezigheid van 14 soorten van gewestelijk belang die in bijlage II.4 van de Ordonnantie worden vermeld;

4.3.2.b.3. SBZ III: bossen en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het gewest

Deze zone ligt in het noorden van Brussel en strekt zich uit over een oppervlakte van 116 ha, dat delen beslaat van de gemeenten Jette en Ganshoren. Het omvat zowel bossen op kalkbodems als moerasgebieden, waarvan een deel reeds is aangewezen als natuurreservaat

Volgens het aanwijzingssbesluit van het Natura 2000-gebied – BE1000003 komen daar de volgende habitats en soorten van communautair belang voor, waarvan de instandhouding de aanwijzing als Natura 2000-gebied vereist[43]:

- Habitat
    - Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland (6430)
    - Laaggelegen schraal hooiland (6510)
    - Kalktufbronnen met tufsteenformatie (7220*)
    - Atlantische zuurminnende beukenbossen (9120)
    - Eiken-haagbeukenbossen behorend tot het Carpinion betuli (9160)
    - Bossen op alluviale grond met Alnus glutinosa en Fraxinus excelsior (91E0*)
    - Van nature eutrofe meren (3150)
- Soorten
    - Meervleermuis (*Myotis dasycneme*) (1318)

De volgende wetenschappelijke criteria hebben geleid tot de selectie van het Natura 2000-gebied – BE1000003:

- de aanwezigheid van een geheel aan bosgebieden, open ruimten en vochtige gebieden die een reservoir met verblijfplaatsen en foerageergebieden vormen, die van levensbelang zijn voor de vleermuizenpopulaties die tot 12 soorten behoren;
- de aanwezigheid van bosgebieden, met name het Laarbeekbos, het Poelbos en het Dielegembos, die gekenmerkt worden door hun hooghout, hun bronzones met van nature eutroof water en een rijke en overvloedige voorjaarsflora;
- de aanwezigheid van de vallei van de Molenbeek die de centrale as van het desbetreffende gebied vormt. Deze vallei bestaat uit een opeenvolging van moeras-, open, rand- en bosgebieden;
- de aanwezigheid van het Koning Boudewijnpark dat voor de coherentie tussen het vochtige gebied van de vallei van de Molenbeek en de verschillende bosgebieden zorgt;
- de aanwezigheid van 7 types natuurlijke habitats die in bijlage I.1 van de Ordonnantie worden vermeld;
- de aanwezigheid van 4 types habitats van gewestelijk belang die in bijlage I.2 van de Ordonnantie worden vermeld;
- de aanwezigheid van 1 soort die in bijlage II.1.1 van de Ordonnantie worden vermeld;
- de aanwezigheid van 3 soorten die in bijlage II.1.2 van de Ordonnantie worden vermeld;
- de aanwezigheid van 8 soorten van gewestelijk belang die in bijlage II.4 van de Ordonnantie worden vermeld;

[43]Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000003: 'Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest'

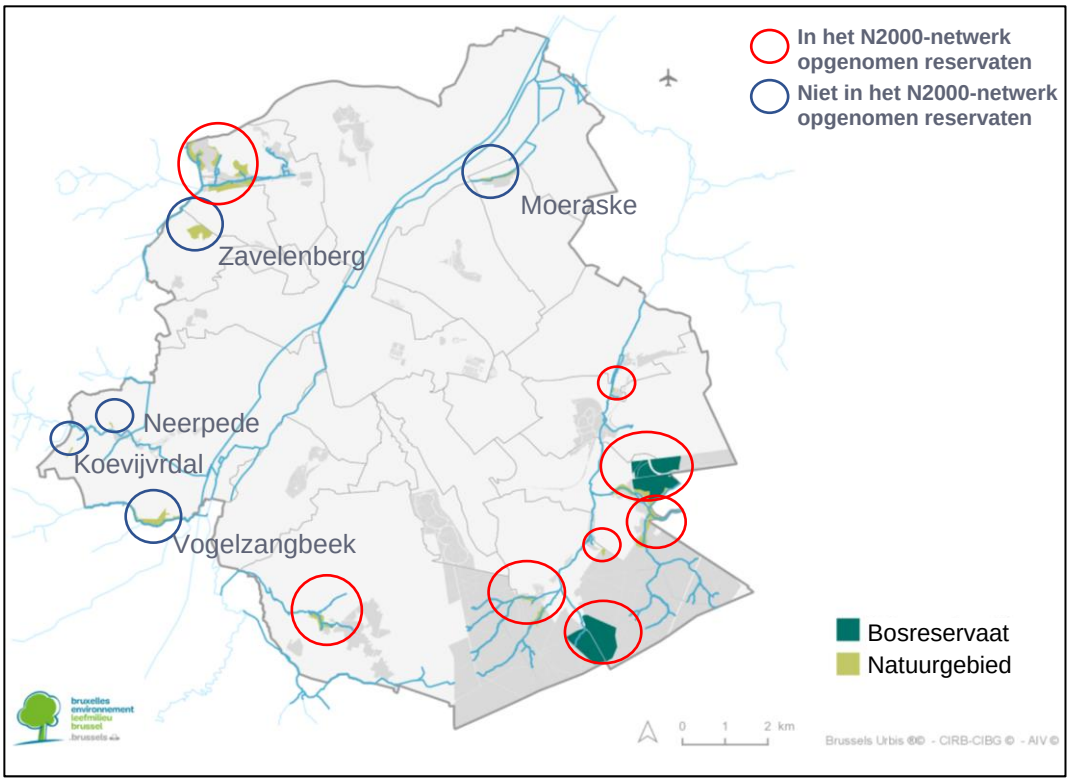
4.3.2.C. BESCHRIJVING EN LIGGING VAN DE NATUUR- EN BOSRESERVATEN

De 16 natuurreservaten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waaronder het moeras van Ganshoren, Kinsendaal-Kriekenput en de Vallei van de Verdronken Kinderen, moeten de biodiversiteit beschermen van enkele in Brussel eerder zeldzame en vaak bedreigde milieus, waaronder een moeras, een rietveld, en een heiderelict. Het zijn vanuit biologisch standpunt zeer rijke milieus. De aanwezige fauna mag met het oog op het behoud ervan niet worden verstoord. De flora is gevoelig voor betreding.

Twee bosreservaten in het Zoniënwoud moeten de typische en bijzondere habitats en boslandschappen beschermen en in stand houden. Het statuut van bosreservaat moet op termijn de natuurlijke waarde van het bos verhogen. In deze gebieden wordt intensief wetenschappelijk onderzoek verricht.

We wijzen erop dat slechts vijf reservaten[44] niet zijn opgenomen in het eerder beschreven Natura 2000-netwerk, waaronder het natuurreservaat 'Moeraske' dat grenst aan het gemeentelijk grondgebied. Het Moeraske in Evere is het laatste overblijfsel van de vegetatie die ooit de vallei van de Zenne kenmerkte, en wordt door een van haar zijrivieren doorsneden. Er heeft zich een moerassig gebied gevormd met een rietveld en een overstroomd wilgenbos. Het ligt naast een opgehoogd, braakliggend terrein waarop voor Brussel zeldzame vegetatie groeit. Verschillende soorten watervogels doen het gebied aan, waaronder de ijsvogel (Alcedo atthis). Ook amfibieën zoals de alpenwatersalamander (Mesotriton alpestris) en de bruine kikker (Rana temporaria) kunnen hier worden aangetroffen.

Onderstaande figuur toont de ligging van de natuur- en bosreservaten.



Figuur 44: *Natuur- en bosreservaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Bron: Leefmilieu Brussel)*

4.3.3. EFFECTENANALYSE

4.3.3.A. ALGEMENE KENMERKEN VAN DE MOGELIJKE INTERFERENTIES VAN HET PROJECT MET HET NATURA 2000-GEBIED EN DE

Het GemPDO is een instrument voor strategisch planning, en dus transversaal van nature. Het behandelt een verscheidenheid aan thema's, waaronder mobiliteit, circulaire economie, handelszaken, huisvesting, de openbare ruimte, bestuur, natuurlijke hulpbronnen, ... Het plan omvat een aantal acties

[44]de Zavelenberg, het Moeraske, de omgeving van de Vogelzangbeek, het rietland van Neerpede, het Koevijverdal.

die zo goed als zeker een impact zullen hebben op de natuurlijke omgeving, zoals de acties die verband houden met de thema's biodiversiteit, groene ruimten, water, klimaat en luchtkwaliteit. Maar in dit hoofdstuk gaan we alle thema's analyseren in de mate dat ze een impact kunnen hebben op het grondgebied en/of het gebruik ervan.

De effecten die in de analyse aan bod komen, hebben betrekking op de verdwijning van biotopen, de directe sterfte van de fauna, de fysische en chemische verstoring van habitats, verstoring van natuurlijk gedrag en de fragmentatie van de habitats.

4.3.3.B. IMPACT VAN DE RELAVANTE TYPES EFFECTEN OP DE HABITATS EN DE SOORTEN

De volgende tabel geeft een overzicht van de mogelijke types effecten op de habitats en de soorten in de Natura 2000-gebieden en de natuur- en bosreservaten, en analyseert de mogelijke invloeden van de verschillende GemPDO-acties.

- De groene kleur ( ) wijst op een positief effect op de habitats en de beschermde soorte
- De rode kleur ( ) op een negatief effect
- en de gele kleur ( ) geeft aan dat er geen significant effect is.

Gezien het grote aantal acties in het ontwerpplan, geeft de volgende tabel **enkel de acties weer waarvan wordt verwacht dat ze een impact zullen hebben op gewestelijke beschermde gebieden**. De acties die niet in de tabel zijn opgenomen, hebben dus geen impact of deze gebieden.

Een samenvattende tabel herneemt vervolgens de verwachte types effecten. Daarna gaan we dieper in op de betekenis hiervan.

Tabel 3: Effecten van het actieplan van het GemPDO op de gewestelijke beschermde gebieden

Actieplan van het GemPDO		Impact van de verschillende relevante types effecten op de habitats en de soorten													
		Directe verlies aan ecotopen en/of biotopen	Directe sterft fauna		Verslechtering van de kwaliteit van de habitat										Versnippering van de habitats en barrière-effect
					Chemische verstoring		Fysisch-morfologische verstoring				Verstoring van het natuurlijk gedrag				
			Verkeersslachtoffer	Sterfte na bomenkap /afbraak	Vervuiling (vergiftiging)	Aanvoer van voedingsstoffen (eutrofiëring)	Wijziging waterpeil (uitdroging/stijging van het grondwaterpeil)	Bodemverdichting	Wijziging van de structuur van bossen/parken	Wijziging de la morfologie van waterlopen en waterpeilvlakken	Geluidsoverlast	Lichtoverlast	Menselijke Activiteiten /menselijke aanwezigheid	Uitheemse soorten	
Ambitie 2: Een gezonde Stad															
1.1	De bestaande stedenbouwkundige instrumenten gebruiken voor de aanleg en instandhouding van openbare groene ruimten	+	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	+
1.2	Nieuwe openbare groene ruimten aanleggen en de ecologische kwaliteit van de bestaande openbare groene ruimten verbeteren	+	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	+	+	+
2.1	Het beste traject bepalen voor groene continuïteiten	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
2.2	Het Bomenplan prioritair uitvoeren in strategische gebieden	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
3.1	Pilootprojecten opzetten gericht op de ontharding en de vergroening van de binnenterreinen van huizenblokken	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+
3.2	Een beleid ontwikkelen dat gericht is op de ontharding van de bodem in de Stad Brussel en de vergroening van haar openbare ruimte en grondreserves	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+
4.2	De gevels en muren van openbare gebouwen vergroenen	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
5.1	De reservoirs van biodiversiteit opwaarderen en in stand houden	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
5.2	De ecologische corridors in kaart brengen en voorzieningen creëren die de fauna integreren in de omringende (bebouwde en niet-bebouwde) openbare en private ruimte	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
5.3	Een donker netwerk aanleggen voor de nachtdieren en de flora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+
6.1	De uitvoering van gemeentelijke projecten onderwerpen aan een bodemanalyse	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+
6.2	Biodiversiteitpremies bepalen en creëren	+/-	0	+/-	0	0	+/-	0	+/-	+/-	0	0	0	0	+/-

6.3	Een ontwikkelingsplan voor de biodiversiteit opmaken voor stedenbouwkundige en architectuurprojecten	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
7.1	Een geel en bruin netwerk aanleggen als ondersteuning voor de stadslandbouw	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+
8.1	Nieuwe ontwikkelingsprojecten benutten om gemeenschappelijke moestuinen op gronden van de Stad Brussel zo veel mogelijk te behouden en te bestendigen	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
8.2	Fruitbomen aanplanten in de openbare ruimte	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
8.3	De gronden die eigendom zijn van de gemeente aanwenden voor en uitrusten met middelen voor stadslandbouw	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+
9.1	Het hydrografisch netwerk tot zijn recht doen komen en in stand houden op het grondgebied van de Stad Brussel	+	0	0	+	+	+	0	0	+	0	0	0	0	+
10.1	Een 'Water' reglementering uitwerken	0	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0
10.2	Een maximaal aantal grootschalige sites afkoppelen van het zuiveringsnetwerk en meer systemen voorzien voor infiltratie/stockage/herwinning en voor betere doordringbaarheid van de bodem	0	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	+
10.4	Het Gewest helpen bij de bestrijding van overstromingen in Laken, bij voorkeur door middel van alternatieve oplossingen van het type 'GRB', en in laatste instantie door plaatsing van een stormbekken.	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12.1	Aanleg van 'Silent parks'	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+
13.2	Geluidswerende systemen plaatsen om de geluidsoverlast veroorzaakt door het weg- en spoorverkeer te beperken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0
Ambitie 2: Een veranderende Stad															
Geen impact															
Ambitie 3: Een open en solidaire Stad															
Geen impact															
Ambitie 4: Een Stad in beweging															
Geen impact															
Ambitie 5: Een dynamische en intelligente Stad															
4.3	Een intelligent verlichtingsplan uitwerken voor de Stad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+
Ambitie 6: Een participatieve en voorbeeldige Stad															
Geen impact															
Ambitie 7: Een nabije Stad															
Geen impact															

Op basis van de bovenstaande tabel, kunnen we stellen dat de passende beoordeling van de effecten van het GemPDO op vrijwel hoofdzakelijk wijst op positieve gevolgen voor de beschermde gebieden.

De activiteiten die deze effecten veroorzaken, vinden we hoofdzakelijk terug in de ambitie ‘Een gezonde Stad’, meer bepaald in de strategische doelstellingen rond groene ruimten, hitte-eilanden, biodiversiteit, waterbeheer en geluid.

De aanleg van vergroende gebieden, meer bepaald groene ruimten en netwerk(en), de bestendiging van een kwaliteitsvolle bodem, alsook de ontwikkeling van bruine, gele en blauwe netwerken; moeten het gewestelijke ecologische netwerk versterken en de fauna en flora nieuwe habitats bieden. Hoewel de meeste acties geen directe acties voorzien in de beschermde gebieden, dragen deze elementen toch bij aan een betere connectiviteit van de habitats en minder versnippering van het grondgebied, wat gunstig is voor de soorten die leven in de beschermde gebieden.

Bepaalde acties, meer bepaald de acties die betrekking hebben op waterbeheer en de ontharding van de bodem, kunnen de chemische verstoringen van de aquatische ecosystemen beperken. Alle maatregelen die geïntegreerd regenwaterbeheer bevorderen, zullen immers de druk op het waterzuiveringsnetwerk beperken alsook de ingebruikname van overstorten die ongezuiverd water in het hydrografische netwerk lozen. Deze elementen werken ook de infiltratie van regenwater in de hand, wat een gunstig effect heeft op de aanvulling van de oppervlaktewaterlaag, en vooral van de oppervlaktewaterlichamen van het Brusseliaan zand, die bijdragen aan de bevoorrading van de oppervlaktewaterlichamen in SBZ I:

Milieumaatregelen voor het beheer van de groene ruimten of de opwaardering van het hydrografische netwerk, bijvoorbeeld door dit open te leggen, moeten een positieve impact hebben op de morfologie van groene ruimten en oppervlaktewaterlichamen. Wat de groene ruimten betreft, zou milieubeheer er ook toe kunnen leiden dat de menselijke aanwezigheid in bepaalde gebieden wordt teruggedrongen.

De afbakening van stiltegebieden en instandhoudingsgebieden, alsook de aanleg van een donker netwerk, moeten de overlast die gepaard gaat met geluid- en lichtvervuiling helpen beperken.

Premiesystemen voor 'biodiversiteit' zorgen voor meer inrichtingen die gunstig zijn voor fauna en flora.

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

4.3.3.C. BEOORDELING VAN DE BETEKENIS VAN DE EFFECTEN

De meeste GemPDO-acties worden niet uitgevoerd in beschermde gebieden en de effecten worden dan ook als niet significant beschouwd.

Enkel twee acties van de ambitie 'Een gezonde Stad', meer bepaald actie 5.1 '*de reservoirs van biodiversiteit opwaarderen en in stand houden*' en actie 6.3 '*een ontwikkelingsplan voor de biodiversiteit opmaken*' hebben een positieve en significante impact omdat ze gericht zijn op beschermde gebieden.

Er werd geen enkel significant negatief effect geïdentificeerd.

4.3.3.D. MITIGERENDE MAATREGELEN DIE MOETEN WORDEN GENOMEN

Op basis van bovenstaande analyse, kunnen we stellen dat geen bijzondere mitigerende of compenserende maatregelen moeten worden genomen.

Al zal de Stad bij de uitvoering van het plan wel specifieke aandacht moeten hebben voor het beheer van invasieve uitheemse soorten.

4.4. Overeenstemming met de uitdagingen

Onderstaande tabel biedt een samenvatting van de effecten van het GemPDO-actieprogramma op de relevante milieuthema's

Tabel 4: Impact van het actieprogramma op de milieu-uitdagingen

		Milieu-uitdagingen																								
		Stedelijke omgeving				Milieu									Mobiliteit					Sociaaleconomisch domein					Bestuur		Klimaat	
		Instandhouding van het erfgoed	Veranderend stedelijk weefsel	Duurzame planning	Weerbaarheid	Geluid	Bodem	Water	Lucht	Fauna en flora	Microklimaat	Energie	Afvalbeheer	Mens	Gedeeld gebruik van de openbare ruimte	Vermindering van de effecten van stadsbreuken	Bevordering van de multimodaliteit	Beheer van het goederenverkeer	Minder en veiliger autogebruik	Verdichting van de stedelijke ruimten	Functiemix en duurzame economische activiteiten	Dekkingsgraad van de voorzieningen	Beschikbaarheid aan (sociale) woningen	Tewerkstelling en economie	Transparantie	Burgerparticipatie	Mitigatie	Adaptatie
Een gezonde Stad	Groene ruimten	0	0	++	++	0	+	+	+	++	++	0	0	++	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	0	++
	Hitte-eilanden	0	0	++	++	0	++	+	+	+	++	+	-	++	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	++
	Biodiversiteit	0	0	+	+	+	++	+	+	++	+	0	0	++	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+
	Stadslandbouw	++	0	+	+	0	++	+	0	+	+	0	+	+	0	0	0		0	0	+	0	-	+	0	0	0	0
	Water	0	0	+	++	0	+	++	0	+	++	0	0	++	0	+	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	++
	Lucht-Energie	-	0	++	+	0	0	0	++	0	0	++	+	++	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	++	+
	Geluid	0	0	+	+	++	0	0	0	+	0	+	0	++	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0
Een veranderende Stad	Stedelijke ontwikkeling	+	++	++	++	0	++	+	+	+	+	+	+	++	0	0	0	0	0	++	++	++	+	+	0	+	+	++
	Openbare ruimten	+	+	++	++	0	0	0	0	0	0	0	0	++	++	+	0	0	0	+	++	+	0	+	0	+	0	+
	Erfgoed	++	+	+	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	+	0	0	0	+	0	0/+	0/+	0/+	+	0	0/+	+	+
Een open en solidaire Stad	Huisvesting	+	+	+	0	+	0	+	0	0	0	+	+	++	0	0	0	0	0	+	+	+	++	+	+	+	+	+
	Inclusie	+	0	+	0	-	0	+	0	+	0	0/+	++	++	-	0/+	0/+	0	+	0	0	0	0	+	+	+	0/+	+
Een Stad in beweging	Gemotoriseerde vervoerswijzen	0	0	+	+	++	0	0	++	0	0	0	0	++	++	++	++	+	++	0	0	0	0	0	0	0	++	0
	Actieve vervoerswijzen	+	0	+	+	++	0	0	++	0	0	0	0	++	++	0	++	0	++	0	+	0	0	0	0	0	+	0
	Collectieve en gedeelde vervoerswijzen	0	0	+	+	++	0	0	++	0	0	0	0	++	0	0	++	0	0	0	0	++	0	0	0	0	+	0
Een dynamische en intelligente Stad	Circulaire economie	0	0	+	+	0/+	+	+	+	+	0	+	++	+	0	0	0	++	0	+	+	0	0	+	0	0	+	+
	Technologie	0	+	+	0	+	0	0	0	+	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	++	++	+	+	0
	Productieactiviteiten	0	0	+	+	-	0	0	-	0	0	+	0	0	0	0	+	++	0	+	++	0	-	++	0	0	0	0
	Handelszaken	+	+	+	+	-	0	0/+	+	0/+	0	+	+	+	0	0	+	++	+	+	+	0	-	++	0	0	0	0
	Toerisme, cultuur en evenementen	+	0	+	0	0/+	0	+	+	+	+	+	0/+	+	+	0	0	0	+	+	+	0	0	++	0	0	+	0
	Nachtleven	0	+	+	0	+/-	0	0	0	-	0	0	+/-	-	0	0	0	0	0	+	+	+	0	++	+	+	0	0
Een participatieve en voorbeeldige Stad	Voorbeeldfunctie	0	0	+	+	0	0	0	+	0	0	++	+	+	0	0	0	0	+	0	+	+	+	0	++	++	+	+
	Participatie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	++	0	0
Een nabije Stad	Nabijheid	0	++	++	++	+	0	0	+	+	0	+	+	++	+	0	+	0	+	+	++	++	0	0	++	++	+	0

Over het geheel genomen, wijst de tabel op hoofdzakelijk positieve effecten voor de milieu-uitdagingen. Elke uitdaging wordt beïnvloed door verschillende strategische doelstellingen, en elke uitdaging maakt het onderwerp uit van maatregelen met een sterke positieve impact (**++**) hebben, wat betekent dat ze onderworpen zijn aan specifieke maatregelen. Daarbij komt nog bepaalde uitdagingen transversaal in het plan aan bod komen, zoals duurzame planning, weerbaarheid, de functiemix, alsook de mens waarbij de verbetering van de levenskwaliteit van de burgers wordt benadrukt.

Wanneer er dan toch bepaalde risico's bestaan voor bepaalde uitdagingen, dan zijn die over het algemeen weinig specifiek (**0/-**, **-**) en moeten ze worden gecompenseerd door de kansen die zich voordoen op het niveau van andere strategische doelstellingen. Het gaat hier meer bepaald over de instandhouding van het erfgoed, geluid, luchtkwaliteit, afvalbeheer en het delen van de openbare ruimte.

De uitdaging die door de uitvoering van het GemPDO het grootste risico loopt, is de beschikbaarheid van woningen. Deze risico's houden verband met:

- de bescherming van het landbouwareaal in de landelijke wijken, wat de vastgoeddruk kan doen toenemen, wat op zijn beurt weer een impact heeft op de grondprijzen en minder terreinen ter beschikking stelt voor vastgoedproductie, waaronder woningbouw;
- de ontwikkeling van productieactiviteiten binnen gemengde huizenblokken, wat leidt tot een vermindering van de vloeroppervlakte die kan worden bestemd voor kantoren en voorzieningen, alsook voor sociale/betaalbare woningen waarnaar steeds meer vraag is;
- de steun voor de ontwikkeling van handelszaken, wat kan gepaard gaan met een vermindering van de vloeroppervlakte die zou kunnen worden bestemd voor huisvesting, kantoren en voorzieningen.

We merken hierbij op dat de logica van de vastgoedproductie, en van de stedelijke ontwikkeling in het algemeen, zou moeten evolueren in de richting van verdichting, waardoor de grondinname die nodig is voor de woningproductie wordt beperkt. Het thema 'huisvesting' heeft trouwens een eigen strategische doelstelling, waardoor het mogelijk wordt specifieke maatregelen te bevorderen, waarbij dan vooral met deze risico's rekening wordt gehouden.

5. ANALYSE VAN DE ALTERNATIEVEN EN RECHTVAARDIGING VAN HET PROJECT

5.1. Voorstelling en analyse van de alternatieven

5.1.1. ALTERNATIEF 0: NIET-UITVOERING VAN HET GEMPDO

Alternatief 0 bestudeert de effecten die gekoppeld zijn aan de niet-uitvoering van het GemPDO.

In deze context, blijven de milieu- en maatschappelijke uitdagingen die voor het grondgebied en de burgers van Brussel werden geïdentificeerd, verder bestaan. Dit zal ook het geval zijn bij de niet-uitvoering van de gewestelijke ontwikkelingsdoelstellingen die zijn opgenomen in het GewOP.

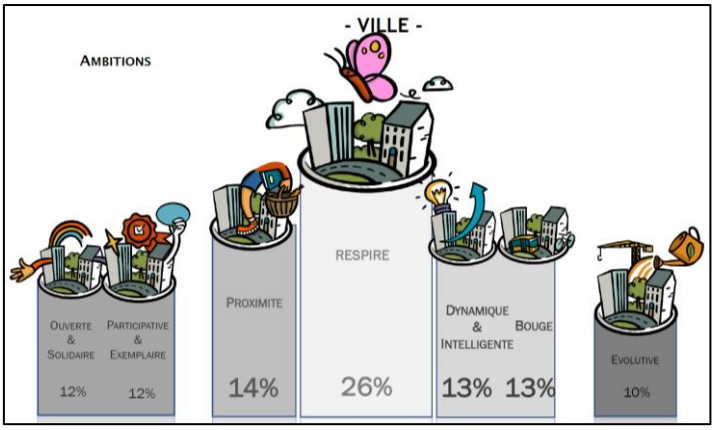
Alternatief 0 wil niet zeggen dat de Stad Brussel afziet van met betrekking tot deze uitdagingen, maar houdt wél in dat de gemeente zichzelf een transversaal en multisectorieel planningsinstrument ontzegt. Hierdoor zullen de acties die op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd, minder samenhang vertonen en dus ook minder doeltreffend zijn.

Geen langetermijnplanning kan ook een minder goed beheer van de menselijke middelen en de gemeentelijke budgetten meebrengen. Alternatief 0 zou bij de bevolking een minder groot draagvlak kunnen creëren voor de gemeentelijke ontwikkeling, omdat hierbij geen gebruik kan worden gemaakt van de resultaten van het openbaar onderzoek. Ten slotte zou het ontbreken van gekwantificeerde doelstellingen de gemeente niet langer in staat stellen om de inspanningen op het vlak van ontwikkeling nauwkeurig in kaart te brengen.

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

5.1.2. ALTERNATIEF 1: UITVOERING VAN DE MEEST POPULAIRE AMBITIES

Dit alternatief houdt geen inhoudelijke verandering in van het GemPDO, maar wil dit uitvoeren in overeenstemming met de resultaten van het participatieproces dat stroomopwaarts het GemPDO-project werd opgezet. Onderstaande figuur toont wat hierbij uit de bus kwam met betrekking tot de ambities. De ambitie 'Een gezonde Stad' bleek binnen het openbaar onderzoek de meest populaire ambitie. Ze zou 26% vertegenwoordigen van het budget en/of inspanning voor de uitrol ervan, terwijl dat voor de overige ambities zou neerkomen op 12 tot 14%.



Figuur 45 : Populairste ambities die uit het openbaar onderzoek naar voren kwamen - resultaat op gemeentelijk niveau (Bron: Stad Brussel)

Dit alternatief zou de positieve effecten op de milieu-uitdagingen maximaliseren (zie ook « Overeenstemming met de uitdagingen » p.174) die zijn opgenomen in de ambitie 'Een gezonde Stad', meer bepaald de levenskwaliteit van de burgers, bodemkwaliteit, fauna en flora, microklimaat, waterbeheer, luchtkwaliteit, en meer algemeen de weerbaarheid van het grondgebied ten opzichte van de klimaatverandering via klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Dit alternatief, dat burgerparticipatie in de hand werkt, zou ook een directe bijdrage leveren aan de ambitie ‘Een voorbeeldige en participatieve stad’.

Rekening houdend met de resultaten van het openbaar onderzoek, zouden voor de andere ambities, hoewel aanzienlijk minder populair, de inspanningen evenwichtiger verdeeld zijn, waardoor de

resultaten ervan kunnen worden vergeleken. De inspanningen voor de uitvoering van het GemPDO zouden volgens alternatief 1 dus minder evenwichtig gespreid zijn over de verschillende milieu-uitdagingen, al wordt hierbij geen enkele uitdaging over het hoofd gezien.

We willen er ook nog op wijzen dat de minst populaire ambitie 'Een veranderende Stad', de strategische doelstellingen omvat die gericht zijn op stedelijke ontwikkeling, openbare ruimte en erfgoed, en dat de hieraan gekoppelde maatregelen transversale elementen van het GemPDO zijn die de andere ambities richting geven via de ontwikkeling van een territoriale visie. Het gaat hier meer bepaald over de territoriale verwervingsprocessen van de Stad, crisisbeheersing, verdichting, de ontwikkeling van centrale openbare ruimtes, ontwikkeling op niveau van de huizenblokken, de omkeerbaarheid van gebouwen, de geïntegreerde atlas de van Stad, de opwaardering van het erfgoed, ...

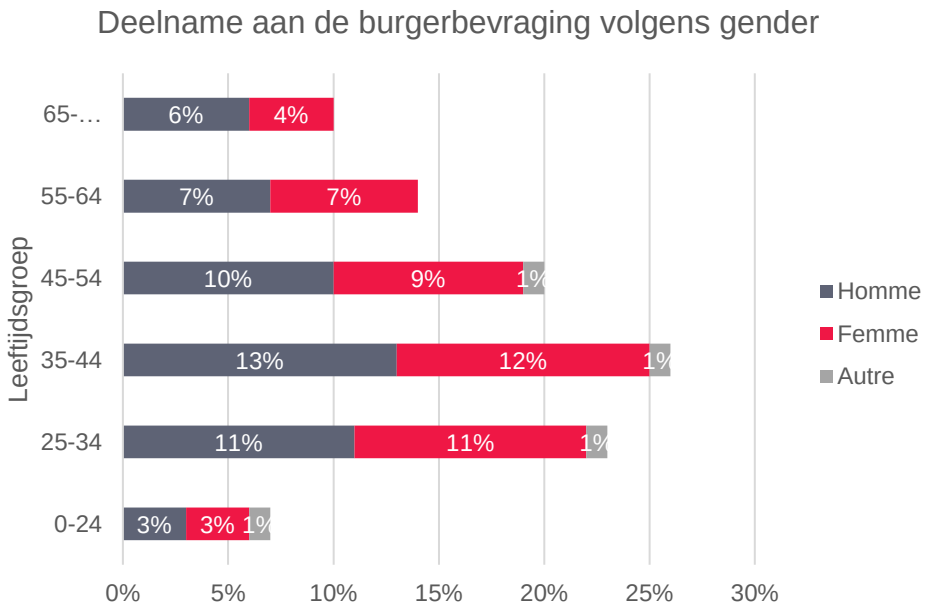
We willen er ook nog op wijzen dat verschillende ambities niet in elk van de zeven wijken van het gemeentelijk grondgebied exact dezelfde resultaten hebben opgeleverd. Zoals we hierboven al hebben uiteengezet, is de ambitie 'Een gezonde Stad' zonder uitzondering de meest populaire ambitie in alle wijken. Maar het onderzoek toont ook aan dat de problemen op wijkniveau niet noodzakelijkerwijze gelijklopen met die op gemeentelijk niveau. Ook het aantal beoordelingen is niet gelijkwaardig tussen de verschillende wijken.

Tabel 5: Populaire ambities die uit het openbaar onderzoek naar voren komen - resultaat in %, per gemeentewijk (Bron: Stad Brussel)

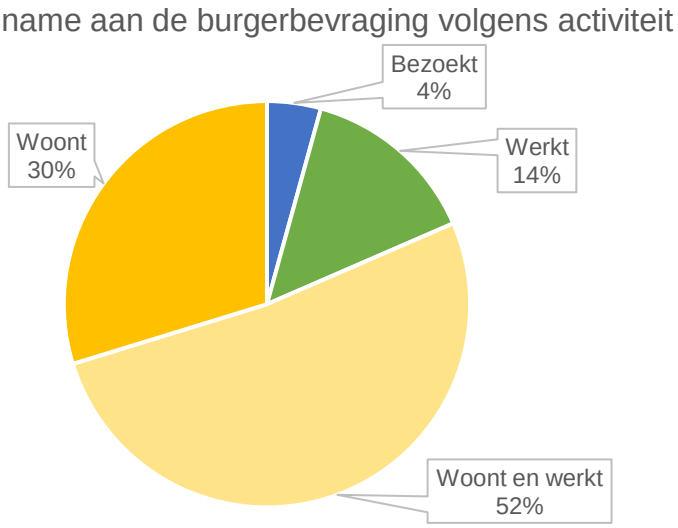
	Stad Brussel	Vijfhoek	Noord	Laken	NOH	Haren	Noord-Oost	Zuid
Een gezonde Stad	26	26	23	26	26	26	28	26
Een nabije Stad	14	14	10	15	19	17	15	12
Een Stad in beweging	13	13	14	12	10	10	14	13
Een dynamische en intelligente Stad	13	14	14	12	13	9	11	16
Een open en solidaire Stad	12	13	12	12	10	14	12	12
Een veranderende Stad	12	11	14	10	9	10	9	9
Een participatieve en voorbeeldige Stad	12	11	15	13	14	15	11	12
Aantal beoordelingen	**1.775**	**734**	**392**	**228**	**170**	**127**	**70**	**54**

Er moet wel enige behoedzaamheid aan de dag moet worden gelegd met betrekking tot de representativiteit van de online enquête, waarvan enkele indicatoren hieronder worden beschreven.

Algemeen, bedroeg de participatiegraad van inwoners van de gemeente 0,75% en woonde 82% van de deelnemers in de gemeente.



Figuur 46 : Deelname aan de burgerbevraging volgens gender (Bron: Stad Brussel)



Figuur 47: *Deelname aan de burgerbevraging volgens activiteit (Bron: Stad Brussel)*

Vrouwen en mannen zijn vrij gelijk vertegenwoordigd, maar dat is niet het geval voor de leeftijdsgroepen. Met respectievelijk 10% en 6% zijn de 65-plussers en de min-25-jarigen veel minder goed vertegenwoordigd dan de andere leeftijdsgroepen. De volgende tabel toont het verschil tussen de representativiteit van de verschillende leeftijdsklassen in de online-enquête en de het werkelijke aantal inwoners binnen de leeftijdsklassen op basis van de cijfers van BISA uit 2022. Hieruit blijkt duidelijk dat dat de min-25-jarigen aanzienlijk minder vertegenwoordigd zijn.

Tabel 6: Representativiteit van de leeftijdsgroepen in de online burgerenquête enerzijds en op gemeentelijke niveau anderzijds (Bron: Stad Brussel, BISA 2022).

		Werkelijke representativiteit binnen de gemeente	Werkelijke burgerbevraging
Leeftijdsgroep	<25	32%	7%
	25-34	19%	23%
	35-44	15%	26%
	45-54	13%	20%
	55-64	10%	14%
	>64	11%	10%

Vermits de enquête online verliep, moet er ook van worden uitgegaan dat bepaalde gezinnen niet aan de enquête hebben kunnen deelnemen omdat ze geen internetverbinding hebben. In het BHG, had 4% van de gezinnen in 20202 geen internetverbinding (*BISA*, 2022).

Alternatief 1 werkt burgerparticipatie in de hand en biedt de mogelijkheid om het GemPDO uit te voeren in overeenstemming met de wensen van de burgers. Ze laat toe om middelen uit te trekken voor alle ambities, en dan vooral voor 'Een gezonde Stad'. Er kunnen zich echter problemen voordoen met betrekking tot het vertegenwoordigingsniveau en het mogelijk te generalistisch karakter van het eindresultaat op gemeentelijk niveau. Dit alternatief zou ook de uitvoering kunnen beperken van de andere ambities van het GemPDO waarvoor de diagnose nochtans belangrijke milieu-uitdagingen heeft geïdentificeerd die met ambitie verband houden, zoals moeilijke toegang tot (sociale) huisvesting, slechte verdeling van de openbare ruimte en de verschillende vervoerswijzen, onevenwichtig aanbod van voorzieningen en diensten tussen de verschillende wijken, enz. Bovendien is de ambitie 'Een veranderende Stad' ondervertegenwoordigd in dit alternatief, ook al omvat het elementen die transversaal zijn voor de uitvoering van het GemPDO.

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

5.1.3. ALTERNATIEF 2: PRIORITAIRE ACTIES

Het GemPDO is een transversaal en multisectorieel plan dat sturing moet geven aan de gemeentelijke ontwikkeling in het vooruitzicht van 2050. Om dat mogelijk te maken, omvat het plan niet minder dan 147 acties. Dit vereist dan ook de inzet en inbreng van aanzienlijke menselijke en financiële middelen. Met andere woorden: het GemPDO-ontwerpproject is zeer ambitieus, maar houdt het risico in van een gedeeltelijke uitvoering, wat een vertraging zou meebrengen van het verwachte effect van de acties.

Alternatief stelt dan ook voor om een uitvoeringsscenario van de prioritaire acties van het Plan op te stellen, dus van de acties die volgens de gemeente prioritair moeten worden uitgevoerd. De prioritering van deze acties werd doorgevoerd op basis van de omvang van de positieve effecten die ze voor het milieu zouden genereren, om zo de impact van het plan en de verwezenlijking van de gestelde doelstellingen te optimaliseren. De mate van doeltreffendheid waarmee de actie een antwoord kan bieden op de uitdagingen die werden geïdentificeerd tijdens de analyse van de oorspronkelijk toestand van het milieu. Ook de interacties tussen maatregelen, zoals complementariteit tussen bepaalde acties, de noodzaak om bepaalde acties vóór andere uit te voeren, ... spelen ook een rol bij het prioriteren van acties.

U vindt hieronder een overzicht van de prioritaire acties.

Tabel 7: Prioritaire acties van alternatief 2

Een gezonde Stad	
1.1	De bestaande stedenbouwkundige instrumenten gebruiken voor de aanleg en instandhouding van de openbare groene ruimten
1.2	Nieuwe openbare groene ruimten aanleggen en de ecologische kwaliteit van de bestaande openbare groene ruimten verbeteren
3.2	Een beleid ontwikkelen dat gericht is op de ontharding van de bodem in de Stad Brussel alsook op de vergroening van haar openbare ruimte en gronden
5.1	De reservoirs van biodiversiteit opwaarderen en in stand houden
5.3	Een donker netwerk aanleggen voor de nachtdieren en de flora
6.2	Biodiversiteitpremies bepalen en creëren
6.3	Een ontwikkelingsplan voor de biodiversiteit opmaken voor stedenbouwkundige en architectuurprojecten
8.1	Nieuwe ontwikkelingsprojecten benutten om gemeenschappelijke moestuinen op gronden van de Stad Brussel zo veel mogelijk te behouden en te bestendigen
8.3	De gronden die eigendom zijn van de gemeente aanwenden voor en uitrusten met middelen voor stadslandbouw
9.2	De band van de inwoners met het water versterken door de aanwezigheid en het gebruik ervan binnen de openbare ruimte verder te ontwikkelen
10.1	Een 'Water' reglementering uitwerken
10.2	Een maximaal aantal grootschalige sites afkoppelen van het zuiveringsnetwerk en meer systemen voorzien voor infiltratie/stockage/herwinning en voor betere doordringbaarheid van de bodem
10.3	Nieuwe 'Water' premies invoeren, alsook premies voor water 'zonder grenzen'
12.1	'Silent parks' aanleggen
14.5	De ontwikkeling van energiegemeenschappen steunen en begeleiden
Een veranderende Stad	
1.1	De inrichting van het gemeentelijk grondgebied richting geven op basis van een multicriteria-beoordeling van de ontwikkelingen
1.2	Voorrang geven aan de ontwikkeling van de Nexus-gebieden en de Lokale Identiteitskernen die in het GPDO zijn bepaald
2.1	De gegevens over de energieprestaties en het comfort van de Brusselse gebouwen actualiseren
3.1	Een risicoanalyse opstellen voor de verschillende bedreigingen waarmee de Stad te maken kan krijgen
3.2	Veiligheidsrichtlijnen invoeren voor grote evenementen
4.1	Een gemeentelijke en gecoördineerde strategie opzetten voor territoriale ontwikkeling en verwerving
4.2	Het beheer en het gebruik van gemeentelijke sites rationaliseren door toepassing van het concept van chrono-urbanisme.
5.1	Een geïntegreerde atlas opmaken van de openbare ruimte van de Stad
5.2	De bestaande openbare ruimte verbeteren en de ontbrekende schakels van het netwerk invullen
5.6	Ruimtes bieden voor alternatieve vormen van herdenking
6.1	Het begrip erfgoed uitbreiden naar andere architecturale en erfgoedperioden/-types
6.2	Identiteitsdragende erfgoedassen op gemeentelijk niveau bepalen en tot hun recht doen komen
8.1	Het UNESCO-beheersplan aanpassen zodat het inspeelt op de uitdagingen van morgen (klimaatverandering, inclusieve stad, levende stad)
Een open en solidaire Stad	
1.1	Een gewestelijke verplichting ondersteunen die een minimumaantal sociale en soortgelijke woningen per gemeente vastlegt
2.1	Het verzoek om advies van de Bouwmeester Maitre Architecte systematiseren bij het ontwerpen of renoveren van sociale woningen met een projectoppervlakte van meer dan 1.000 m²
3.1	De inclusiviteitscriteria van de openbare ruimte integreren van bij het ontwerp
Een Stad in beweging	
1.3	Het aantal autoluwe schoolwijken op het grondgebied van de Stad verhogen alsook de ambities ervan
2.1	De autodruk beheren en het ambitieuze parkeerbeleid op en buiten de openbare weg regelen

3.2	Het oversteken van grote stedelijke barrières vergemakkelijken
4.1	Gebruikmaken van de heraanleg van wegen om nieuwe gebruiken in de openbare ruimte uit te testen via het opzetten van Living Labs
4.3	De ontwikkeling versnellen van een veilig, samenhangend, snel, comfortabel en aangenaam fietsnetwerk
4.5	Het netwerk van gemeentelijke wegen en paden verbeteren en vervolledigen
5.2	Personen met beperkte mobiliteit toegang bieden tot alle vervoerswijzen
6.1	Actief samenwerken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een betere uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk.
6.5	De ontwikkeling van 'carsharing' stations ondersteunen
Een dynamische en intelligente Stad	
1.2	Kringloopcentra inplanten, gekoppeld aan mini-recyclageparken in de wijken
3.1	Technologiehubs opzetten
4.1	Gebruik maken van 'Digital Twins' voor een betere kennis en een dieper inzicht van het gemeentelijk grondgebied
5.1	Het behoud van productieactiviteiten in de huizenblokken bevorderen
6.3	Stedelijke distributiecentra aanleggen om het goederenvervoer te vergemakkelijken en het afvalbeheer te optimaliseren
7.1	De inplanting ondersteunen van voorbeeldhandelszaken die tegemoetkomen aan de behoeften van de burgers en de gebruikers
10.5	Het aanbod aan evenementen en festiviteiten beter spreiden
11.2	Pleiten voor de integratie van de handelsfunctie in administratiegebieden, stedelijke industriegebieden en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer
Een participatieve en voorbeeldige Stad	
1.1	De website van de Stad Brussel gebruiksvriendelijker maken
3.1	De oprichting van wijkraden uitrollen in heel de Stad
3.3	In elk buurcentrum een lokaal inrichten specifiek gericht op informatie en burgerparticipatie
Een nabije Stad	
1.1	De inventaris van lokale buurtvoorzieningen en -diensten regelmatig bijwerken, verfijnen en actualiseren
1.2	Doelstellingen bepalen op het vlak van de dekkingsgraad van buurtvoorzieningen en -diensten en de tekorten in kaart brengen
1.3	De vastgestelde tekorten aanpakken door de behoeften te objectiveren

Het alternatief maakte het dus mogelijk om 54 prioritaire acties te selecteren uit een totaal van 147, wat neerkomt op de uitvoering van ongeveer een derde van alle acties van het GemPDO. Deze selectie wil niet zeggen dat de overige ambities zouden verdwijnen. Alternatief 2 mag het actieprogramma dan wel beperken, het behoudt wel degelijk een transversaal en multisectoraal karakter. Daarnaast zou het de inspanningen/budgetten/menselijke middelen efficiënter kunnen richten en inzetten. Het zou ook volledig kunnen worden uitgevoerd, en is bovendien ook leesbaarder.

Het alternatief behoudt de acties binnen het geheel van ambities, maar de programmawijziging ervan zijn niet voor elke actie gelijk. Hierna volgt het uitvoeringspercentage van de acties uit alternatief 2 in vergelijking met dat van het GemPDO-ontwerpproject, per ambitie:

- 'Een gezonde Stad': 42% van de acties blijven behouden;
- 'Een veranderende Stad': 48% van de acties blijven behouden;
- 'Een open en solidaire Stad': 23% van de acties blijven behouden;
- 'Een Stad in beweging': 41% van de acties blijven behouden;
- 'Een dynamische en intelligente Stad': 24% van de acties blijven behouden;
- 'Een participatieve en voorbeeldige Stad': 27% van de acties blijven behouden;
- 'Een nabije Stad': 75% van de acties blijven behouden.

De uitvoeringspercentages zijn vooral beperkt voor de ambitie 'Een dynamische en intelligente Stad' die gericht is op circulaire economie, technologie, productieactiviteiten, handel, toerisme en cultuur; alsook voor de ambitie 'Een open en solidaire Stad, die huisvesting en inclusie nastreeft. Voor deze laatste ambitie die onder mee het thema 'huisvesting' omvat, lijkt de aanzienlijke inkrimping van het programma

niet wenselijk, vermits de uitdagingen op het vlak van de beschikbaarheid van woningen sowieso al de uitdaging was waar het GemPDO-ontwerpproject het minst een antwoord op had (zie punt 4.4).

Ook de volgende strategische doelstellingen (SD) komen niet voor in alternatief 2 vermits de acties ervan niet als prioritair werden beschouwd:

- De ontwikkeling van een groen netwerk, ondersteuning van actieve vervoerswijzen en van de biodiversiteit (SD nr. 2 - 'Een gezonde Stad');
- De gemeentelijke en openbare gebouwen doen fungeren als actoren van de verbetering van het 'stedelijk klimaat' (SD nr. 4 - 'Een gezonde Stad');
- Gemakkelijkere toegang tot gronden voor de landbouwstiel (SD nr. 7 - 'Een gezonde Stad');
- Betere luchtkwaliteit in en buiten gebouwen (SD nr. 11 - 'Een gezonde Stad');
- De geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer terugdringen (SD nr. 13 - 'Een gezonde Stad');
- De rijkdom en diversiteit van het gemeentelijk erfgoed belichten (SD nr. 7 - 'Een veranderende Stad');
- De bouwsector aanzetten tot hergebruik van materialen (SD nr. 2 - 'Een dynamische en intelligente Stad');
- Buurtwinkels ondersteunen (SD nr. 8 - 'Een dynamische en intelligente Stad');
- Voor een kwaliteitsvol en duurzaam toerisme in het hypercentrum (SD nr. 9 - 'Een dynamische en intelligente Stad').

Een aantal van deze doelstellingen, en dan vooral de doelstellingen gelinkt aan de ambitie 'Een gezonde Stad', zijn nochtans belangrijke aspecten van het GemPDO ten opzichte van klimaatadaptatie en de gezondheid en levenskwaliteit van de burgers van de Stad.

Door het schrappen van de doelstelling met betrekking tot erfgoed, kan het landelijke en industriële erfgoed van het gebied niet meer in de kijker worden gezet, alhoewel dit kan bijdragen aan de herwaardering van aanverwante activiteiten. Hierdoor kan ook het erfgoed van de tweede helft van de 20e eeuw niet langer in het licht worden gesteld, ook al is dit een identiteitsondersteunend element.

Wat de doelstellingen betreft van de ambitie ‘Een dynamische en intelligente Stad’ vormt het schrappen van de doelstelling met betrekking tot het hergebruik van materialen in de bouwsector een groot obstakel voor de realisatie van een circulaire economie. De bouwsector is immers zeer energie-intensief en een grootverbruiker van hulpbronnen. Het schrappen van deze doelstelling is vooral ongunstig binnen de context van het gewestelijk en gemeentelijk renovatieproces van gebouwen dat de komende jaren zal worden ontwikkeld.

In alternatief 2 zou ook de steun voor buurtwinkels sneuvelen, wat een grote beperking inhoudt voor de handelssector die zwaar werd getroffen door de coronacrisis en de daaropvolgende energiecrisis.

Het wegvallen van de doelstelling met betrekking tot duurzaam toerisme in het hypercentrum - ook al is de draagwijdte daarvan eerder ruimtelijk - alsook de niet-uitvoering van een territoriale visie op het nachtleven van de Stad, zorgen voor een verderzetting van de bestaande overlast voor de inwoners.

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

Rekening houdend met al deze aspecten, lijkt alternatief 2 geen betere optie van het GemPDO-ontwerpproject. Dit alternatief zou weliswaar de effectieve implementatie van prioritaire maatregelen met betrekking tot het GemPDO-ontwerpproject kunnen bevorderen, maar het kan ook de milieu-opportuniteiten van het plan aanzienlijk beperken. Het riskeert zelfs helemaal geen antwoord te bieden op een aantal belangrijke uitdagingen, en dan niet in het minst wat betreft huisvesting en circulaire economie.

Vermits het GemPDO een langetermijnplan is dat gericht is op 2050, is enige ambitie op het vlak van programmatie meer dan gepast. Al moet worden gesteld dat de algemene prioritering van maatregelen de uitvoering en de effectiviteit van het Plan zou vergemakkelijken.

5.1.4. ALTERNATIEF 3: HORIZON VAN DE GEKWANTIFICEERDE DOELSTELLINGEN

Alternatief 3 gaat het programma van het GemPDO-ontwerpproject niet inhoudelijk aanpassen, maar wil wijzigingen doorvoeren aan de gekwantificeerde doelstellingen. In totaal werden in het GemPDO-ontwerpproject 38 gekwantificeerde doelstellingen bepaald, waarvan de meeste tegen 2030 moeten zijn gerealiseerd. Slechts vijf ervan hebben 2050 als deadline.

De gekwantificeerde doelstellingen van het GemPDO werden beoordeeld in de effectenanalysefiches. Een aantal van deze doelstellingen zouden hun deadline kunnen halen. Maar de analyse heeft ook duidelijk gemaakt dat voor een ander deel ervan het halen van de deadline van 2030 of 2050 aanzienlijke inspanningen zou vergen. En voor sommige is het halen van de deadline gewoon onhaalbaar. Alternatief 3 wil dan ook nieuwe deadlines voorstellen voor het behalen van de doelstellingen.

U vindt hieronder een overzicht van alle gekwantificeerde doelstellingen, gerangschikt al naargelang het behalen van de deadline haalbaar, eventueel haalbaar of onhaalbaar wordt geacht.

Tabel 8: Haalbaarheid of onhaalbaarheid van de gekwantificeerde doelstellingen voor 2030

Ambities	Nr.	Gekwantificeerde doelstellingen	Deadline		Haalbaar		
			2030	2050	Ja	Misschien	Nee
Een gezonde Stad	1	Aanleg van 35% vergroende ruimte die ook voor het publiek toegankelijk is	X		X		
	2	Aanleg van een 50 km lang groen netwerk	X			X	
	3	10% van het oppervlak van alle nieuwe projecten rond openbare ruimte in de Vijfhoek, Oud Laken en de Noordwijk, bestaat uit volle grond bedekt met vegetatie, met een minimale diepte van 1 meter	X		X		
	4	De dakoppervlakte van de openbare gebouwen van de Stad die elementen omvatten die gunstig zijn voor het stedelijk klimaat met 300% uitbreiden. Het gaat hier over intensieve/extensieve groendaken, witte dakbedekking, daken met een stadsmoestuin.	X			X	
	5	Jaarlijks 500 premies toegekend die verband houden met biodiversiteit	X		X		
	6	100% van alle nieuwe projecten in de openbare ruimte en in openbare/private gebouwen van de Stad omvatten inrichtingen die gunstig zijn voor de biodiversiteit	X		X		
	7	10 nieuw gecreëerde ha inzetten voor professionele stadslandbouw	X		X		
	8	Het teeltareaal met 50% uitbreiden (uitgedrukt in m² bestemd voor moestuinen)	X		X		
	9	100% van alle wegenwerken in prioritaire interventiegebieden en in zones stroomopwaarts overstromingsgevoelige gebieden, omvatten geïntegreerd regenwaterbeheer	X		X		
	10	250.000 m² aan nieuwe doorlaatbare oppervlakte of aan oppervlakte afgekoppeld van de riolering in het prioritaire interventiegebied van het stroombekken van de Molenbeek	X			X	
	11	100% van de kwetsbare omgevingen zoals scholen, crèches, gemeentelijk ziekenhuis, worden gecontroleerd op hun luchtkwaliteit zowel binnen als buiten	X		X		
	12	100% van de energie die door de openbare gebouwen van de gemeente wordt verbruikt, is afkomstig van in België geproduceerde hernieuwbare energie	X			X	
	13	Aanleg van 16 'silent parks'.	X		X		
Een veranderende Stad	14	100% van de projecten die betrekking hebben op niet-bebouwde gemeentegronden zullen voorafgaandelijk door het departement stedelijke ontwikkeling aan een opportuniteitsanalyse (De Stad op 10 minuten) worden onderworpen	X		X		
	15	100% van de openbare goederen die eigendom zijn van de Stad, hebben een EPB C+ label	X			X	
	16	25% minder leegstand op het grondgebied van de Stad	X		X		
	17	50% van de nieuw aangelegde gemeentelijke openbare ruimte, die is opgenomen in de COMFORT en WIJK netwerken van het regionale plan Good Move, is gereserveerd voor actieve en collectieve vervoerswijzen en voorzieningen die verband houden met milieu- en woonfuncties.		X	X		
	18	Het aantal subsidies voor de renovatie van klein erfgoed verdubbelen;		X			X
	19	Het aantal subsidies voor instandhoudingswerken van gebouwen opgenomen in de lijst van bouwkundig erfgoed verdubbelen		X			X
	20	900 openbare gemeentelijke woningen worden bestemd voor sociale huisvesting als onderdeel van het gewestelijk Noodplan voor huisvesting	X		X		

Een open en solidaire Stad	21	100% van de gemeentelijke woningen met een EPB F- en G-label zullen een energielabelsprong hebben gemaakt	X			X	
	22	100% van de projecten voor de herontwikkeling van openbare ruimtes, sportinfrastructuur en speelpleinen zijn onderworpen aan een genderanalyse	X		X		
Een Stad in beweging	23	Het modale aandeel van de auto van 32% op 24% terugbrengen	X		X		
	24	0 doden of zwaargewonden als gevolg van het verkeer op het gemeentelijk grondgebied	X				X
	25	Realisatie van 7 bijkomende 'mazenplannen', boven op het bestaande plan voor de Vijfhoek	X			X	
	26	Verdrievoudiging van het aantal verplaatsingen met de fiets	X		X		
	27	100% van de gerenoveerde of heraangelegde openbare ruimtes is toegankelijk voor PBM.	X		X		
	28	Aanleg van 11 zichtbare en verbonden 'Mobility hubs' verspreid over de 7 wijken.		X		X	
Een dynamische en intelligente Stad	29	30% minder afval/afvoer van huishoudelijk en soortgelijk afval naar de verbrandingsoven	X		X		
	30	100% van de nieuwe gemeentelijke projecten/bouwwerken integreren circulariteitscriteria in hun bestek	X		X		
	31	5 technologiehubs en een Digitale Ondernemingsruimte oprichten	X		X		
	32	5% meer productiebedrijven op het grondgebied van de Stad	X		X		
	33	Plannen voor zachte logistiek ontwikkelen voor alle handelskernen	X		X		
	34	100% van de nieuwe huurders van handelspanden die eigendom zijn van de Stad worden geselecteerd op basis van duurzaamheidscriteria	X		X		
	35	20% meer bezoekers in musea en attracties buiten de Vijfhoek.	X		X		
Een participatieve en voorbeeldige Stad	36	10% meer bezoekers op de website van de Stad Brussel.	X		X		
	37	Oprichting van de wijkraden in de stad, naast de bestaande wijkraden in Laken, Neder-over-Heembeek/Mutsaard, Haren en Europese wijk	X		X		
Een nabije Stad	38	100% van de bevolking en gebruikers van de Stad Brussel heeft toegang tot buurtvoorzieningen en -diensten op minder dan 10 minuten stappen. Momenteel is dat 80%.		X	X		

Van de 38 gekwantificeerde doelstellingen van het GemPDO, worden 3 ervan beschouwd als onhaalbaar, 8 als eventueel haalbaar en 27 als haalbaar.

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

- De duur van de uitvoering en de omvang van de uit te voeren inrichtingen (gekwantificeerde doelstellingen nr. 2, 4, 10, 21, 24, 28);
- De potentieel aanzienlijke uitvoeringskosten. Wat dit aspect nog extra moeilijk maakt, is dat alle deze doelstellingen tegen 2030 moet gehaald zijn tegen 2030 (gekwantificeerde doelstellingen nr. 4 en 21);
- Onzekerheid voer de toekomstige openbare aanbestedingen en over de omvang van de uit te voeren acties (gekwantificeerde doelstellingen nr. 12 en 15)
- De grootte van de te leveren inspanningen (gekwantificeerde doelstelling nr. 15);
- Het gebrek aan gegevens over de huidige situatie, waardoor de beoordeling een complexe aangelegenheid wordt (gekwantificeerde doelstellingen nr. 18 en 19);
- Moeilijkheden bij de uitvoering (gekwantificeerde doelstelling nr. 25).

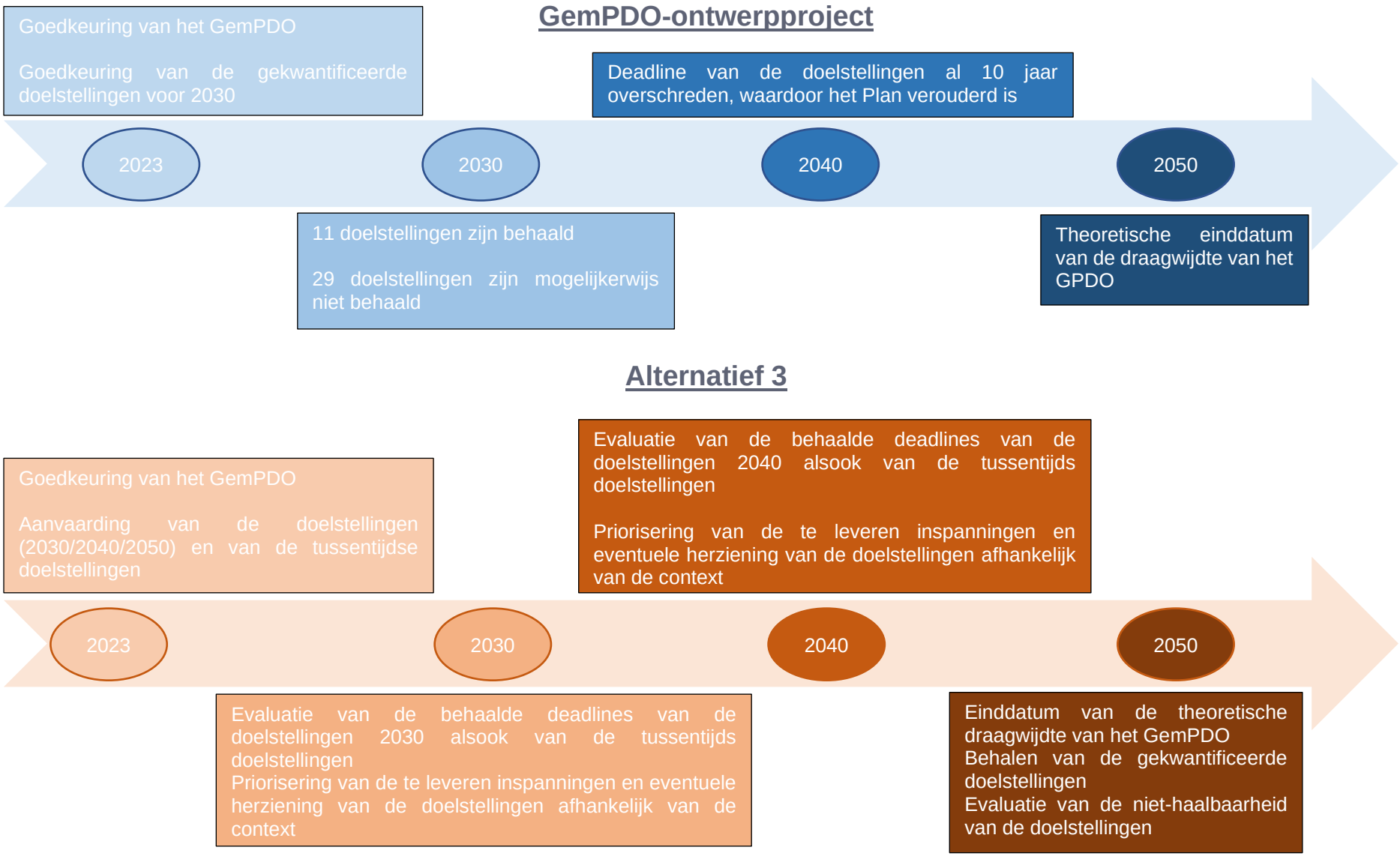
Het GemPDO is een plan dat sturing moet geven aan de gemeentelijke ontwikkeling in het vooruitzicht van 2050. Het bepalen van doelstellingen tegen een korte deadline laat toe om de zaken concreet te maken, maar het risico bestaat dat het niet behalen van de gekwantificeerde doelstellingen in 2030, of zelfs in 2050, de relevantie van het Plan ervan als instrument voor langetermijnplanning zal ondermijnen. Daarom stelt alternatief 3 voor om de deadlines van een aantal gekwantificeerde doelstellingen te herzien. Naast het verlengen van de deadline van de zeven gekwantificeerde doelstellingen die als 'niet haalbaar' werden beschouwd, lijkt het ook interessant om:

- de twee doelstellingen te schrappen die als niet haalbaar werden geschouwd omwille van een gebrek aan gegevens over de bestaande toestand waardoor een beoordeling achteraf niet mogelijk is (gekwantificeerde doelstellingen nr. 18 en 19);
- 'tussentijdse' doelstellingen te bepalen voor de zeven potentieel onhaalbaar geachte doelstellingen tegen 2030 (gekwantificeerde doelstellingen nr. 2, 4, 10, 12, 15, 21 en 25); zo kan het geplande traject worden uitgestippeld, maar worden de ambitieuze doelstellingen uitgesteld tot een gemakkelijker haalbare deadline, zoals 2040 of 2050;
- tegen 2030 en 2040 een evaluatie te voorzien om de verwezenlijking van alle gekwantificeerde doelstellingen na te gaan, om enerzijds de nog te leveren inspanningen in te schatten en deze te prioriteren, en anderzijds om de gekwantificeerde doelstellingen en hun deadlines eventueel te herzien afhankelijk van de evolutie van de gemeentelijke/gewestelijke context.

Alternatief 3 is complexer en vergt extra inspanningen met betrekking tot de gekwantificeerde doelstellingen, maar maakt het keurslijf van het project minder strak. Alternatief 3 zorgt ervoor dat de gekwantificeerde doelstellingen richtinggevende elementen blijven van het Plan gedurende de gehele theoretische looptijd ervan. Bovendien stelt alternatief 3 de gemeente ertoe in staat om gegevens te verzamelen waarover ze nog niet beschikte in het kader van de doelstellingen die potentieel haalbaar zijn in 2030. Dit vergroot niet alleen de kennis, maar verkleint ook het risico dat het plan zich te ambitieuze of onvoldoende ambitieuze doelstellingen stelt vanwege een gebrek aan informatie. Door de invoering van een beoordelingskader, laat alternatief 3 toe om het plan gaandeweg te herzien, waardoor het gemakkelijker kan worden aangepast.

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

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



Figuur 48: Vergelijking van de fasering tussen het GemPDO-ontwerpproject en alternatief 3

5.2. Motivering van het ontwerpplan

De alternatieven die in het kader van dit rapport worden overwogen, betreffen enerzijds de programmering van het GemPDO (alternatief 0 en alternatief 2) en anderzijds strategische uitvoeringselementen (alternatief 0, 1 en 3).

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

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

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

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

6. OPVOLGINGSMAATREGELEN EN WAAKZAAMHEIDSPUNTEN

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

6.1.1. AANVULLENDE EN CORRIGERENDE MAATREGELEN

U vindt alle aanvullende en corrigerende maatregelen terug in de analysefiches van Hoofdstuk 4 - Effectenanalyse.

6.1.2. OPVOLGINGSINDICATOREN

U vindt alle opvolgingsindicatoren terug in de analysefiches van Hoofdstuk 4 - Effectenanalyse.

6.2. Besluit en waakzaamheidspunten

Het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling is een planningsinstrument dat bestaat uit twee grote delen die eerst inzicht geven in de territoriale uitdagingen en de daaruit voortvloeiende doelstellingen, en vervolgens oplossingen voorstellen onder de vorm van een actieplan. Het GemPDO maakt een algemene actualisering mogelijk van de gemeentelijke ontwikkeling ten opzichte van de territoriale uitdagingen van vandaag, en dit binnen het kader van de oriëntaties van het GPDO van 2018.

Het actieprogramma is opgebouwd rond zeven ambities die alle relevante thema's van de gemeentelijke ontwikkeling behandelen, waarvan de inhoud en de territorialisering het resultaat zijn van een diagnose en een burgerbevraging. Dit programma sluit bovendien aan bij een grote verscheidenheid aan plannen op gemeentelijk, gewestelijk en bovengewestelijk niveau.

De analyse van het plan brengt de positieve effecten van het plan naar voor en belicht de verschillende beperkende factoren die enige aandacht vereisen om de reikwijdte van het plan niet te beperken. Deze factoren zijn onder meer budgetten, menselijke middelen, tijd, soms complexe juridische processen, coördinatie met de buurgemeenten, ...

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

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

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

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

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

Ondanks de aanwezigheid van de elementen die nauwlettend in het oog moeten worden gehouden, geeft de analyse aan dat het GemPDO een passend antwoord biedt op alle milieu- en sociale uitdagingen, waaronder de uitdagingen met betrekking tot de klimaatverandering. Het plan onderscheidt zich door de grote kansen die het biedt op het vlak van duurzame planning, weerbaarheid, multifunctionaliteit van de openbare ruimte en levenskwaliteit van burgers. Huisvesting is de meest

delicate uitdaging van het plan. Maar we merken hierbij op dat de logica van de vastgoedproductie, en van de stedelijke ontwikkeling in het algemeen, zou moeten evolueren in de richting van verdichting, waardoor de grondinname die nodig is voor de woningproductie wordt beperkt. Het thema 'huisvesting' heeft trouwens een eigen strategische doelstelling, waardoor het mogelijk wordt specifieke maatregelen te bevorderen, waarbij dan vooral met deze risico's rekening wordt gehouden.

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

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

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

7. BIBLIOGRAFIE

Documenten en instrumenten

A'urba (L'art et l'espace public : Entre émotion esthétique et quête de sens, 2021)

Andrieux J., Bouland C. et Eggen M. (Etat des connaissances sur les liens entre environnement et santé en Région de Bruxelles-Capitale, 2021)

Atlas – Leefmilieu Brussel (De Biologische waarderingskaart en ligging van de drie Speciale Beschermingszones)

Welzijnsbarometer - Brussels Armoederapport 2020

Welzijnsbarometer - Brussels Armoederapport 2021

Bibliothèque nationale de France | Carte de Ferraris – 1777 (Plan van Brussel voor en na de vernietiging van 1695)

Leefmilieu Brussel (Kaarten van de grondwaterlichamen in Brussel)

Federaal Planbureau (Gegevens van de bevolkingsvooruitzichten 2022-2070)

data.mobility.brussels (Bevraging over het verplaatsingsgedrag in het BHG (2023))

Databank Ondergrond Vlaanderen 2020 (Geologische kaart van de Stad Brussel)

Diagnose van het GemPDO - 'De stad in wording' (OE Planning en Ontwikkeling, februari 2020).

Stand van zaken van het milieu in het BHG (directie uitstoot van BKG per sector in 2020)

fr-be.topographic-map.com (Topografie van het grondgebied van de Stad Brussel)

https://climate.selectra.com/fr/empreinte-carbone/energie

https://curieuzenair.brussels/fr/les-resultats-2/ (Kaart met de jaargemiddelden aan de NO_2-concentraties voor 2021 op alle sites van de CurieuzenAir-campagne

https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/BE_potagers2018_V2Finale_correction20190826

https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/GoodFood_2

https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Rapport_statistique_2020_certificationPEB

https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/contexte-bruxellois/mobilite-et-transports-en-region

https://environnement.brussels/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/contexte-bruxellois

https://environnement.brussels/thematiques/batiment-et-energie/quest-ce-que-lenergie-verte

https://gis.urban.brussels/brugis (Kaart met de Bodembestemmingen en foto's van het administratief centrum en van de Noordwijk in 1953 en 2019)

https://goodfood.brussels/sites/default/files/cartopotentiel_tev_2015-2018_0.pdf

https://ibsa.brussels/le-saviez-vous/9-des-menages-bruxellois-sont-extremement-vulnerables-face-a-la-crise-du-coronavirus

https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Perspectiv-PanoramaSocioEconomique-FR.pdf

https://jeretiens.net/ (Plan et maquette van de eerste omwalling van Brussel)

https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/les-pmr-a-bruxelles

https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_marchandises.pdf (Tellingen uitgevoerd door Brussel Mobiliteit in 2012)

https://opendata.bruxelles.be/pages/home/ (plateforme Bpart)

https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd (Kaart 'Stadsproject' en 'Groen en blauw netwerk' van het GPDO)

https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective-brochure_observatoire-04-2018_web.pdf

https://public.tableau.com/app/profile/de.keyzer/viz/RBC_parts_modales_2018_GM_2030_Mailles/Story1

https://statbel.fgov.be/fr/commune/bruxelles#dashboard14) (Aantal verkeersongevallen en personenwagens naargelang de brandstof)

http://www.econet.ulg.ac.be/pbept/pages/reseau-eco.html (De drie types gebieden in het ecologisch netwerk)

https://www.google.com/maps (Brussels herenhuizen in de T'Kintstraat en Cité Hellemans)

http://www.irismonument.be/ (Omgeving van het Brouckèreplein, vóór de overwelving van de Zenne)

https://www.lecho.be/monargent/immobilier/prix-loyer.html

https://www.peb-epb.brussels/certificats-certificaten/

hub.brussels ('De structuur van de handel in Brussel', 28 januari 2019)

hub.brussels, perspective.brussels & ulb-igeat (De Brusselse handel in cijfers - Structuratie van het Brusselse handelslandschap, 2019)

BISA (Gegevens over bevolking, huishoudens, arbeidsmarkt, immigratie, ondernemingen, inkomens, opvang van kinderen jonger dan 3 jaar, rust- en verzorginshuizen, en Evolutie van het aantal ingezetenen van de 10 meest voorkomende buitenlands nationionalteite in 2015)

KMI (Jaarnormalen Gemiddelde temperatuur 1981 – 2015 en Klimaatrapport 2020)

Logement Bruxellois

Maxime Delrue / Kristof Vadino (Foto's Anspachlaan in 2015 en 2020)

MobiGIS (Fietsinrichtingen, fietsstallingen, lijnen openbaar vervoer en mazen van het GMP Good Move)

Veiligheidsmonitor (Enquête gehouden door de Federale Politie in de gemeente)

Wijkmonitoring (Gemiddelde jaarlijkse bevolkingsgroei per wijk in de periode 2014-2019, bevolkingsdichtheid en 2021, sociale woningen en aantal loontrekkenden en zelfstandigen)

Koninklijk Museum (Plan en maquette van de eerste omwalling van Brussel)

perspective.brussels (Gegevens van 2015 van het Observatorium van productieactiviteiten)

plus.Lesoir.be (Foto van fotovoltaïsche zonnepanelen van het Zuidpaleis)

Pro Vélo (Evolutie van de fietsstromen in Brussel tussen 2010 en 2022)

Programme Irisphère de citydev.brussels (Principe van circulaire economie)

Rapport 2022 van de Stad Brussel (Aantal leegstaande/verlaten gebouwen en aantal gevallen van leegstand die werden weggewerkt in het kader van de strategie tegen leegstand)

social.brussels (Opvangplaatsen en serviceflats voor seniors)

STATBEL (Toeristen in het Brussels Gewest)

Plannen en Programma's

Beeldkwaliteitsplan – Kanaalzone

Duurzaam wijkcontract 'Zuid'

Stadsvernieuwingscontracten (SVC) (SVC1 'Citroën-Vergote', SVC5 'Heyvaert-Poincaré' en SVC7 'Zuid')

Masterplan van de Haven van Brussel (horizon 2030)

Agenda 21 plan van de Stad Brussel

Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE)

Actieplan Handicap, Inclusie en Universele Toegankelijkheid (2020 – 2022)

Actieplan LGBTQI+ (2020-2022)

Actieplan voor gelijkheid tussen vrouwen en mannen (2020-2022)

Fietsactieplan (goedgekeurd in 2019)

Actieplan Verkeersveiligheid in het BHG (APVV) (2021 – 2030)

Richtplannen van Aanleg (RPA) ('Zuid')

Rampenplan

Kanaalplan (goedgekeurd in februari 2015)

Bomenplan (2020 - 2030)

Plan Cigogne III (2014-2022)

Plan Cigogne +5200 (2021 – 2026)

Klimaatplan van de Stad Brussel

Het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP) van de Stad Brussel (gepubliceerd in het Belgisch Staatblad van 17/02/2005)

Gemeentelijk Waterplan (GWP) (goedgekeurd op 2015)

Waterbeheerplan (WBP) (2016-2021)

Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan (HABP) (2018 – 2023)

Beheersplan Grote Markt (2016-2021)

Schoolplan

Opleidingsplan 2020

Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) 2021 – 2024

Good Move Plan - Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) 2020 – 2030 (magistrale voetgangerswegen en circulatieplan van de autoluwe maas Vijfhoek)

Koudeplan

Het Brussels Industrieplan (BIP)

Woningenplan (2019 – 2024)

Woningenplan van het OCMW (2019 – 2024)

Nationaal Veiligheidsplan (NVP) (2022 - 2025)

Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) (2021 – 2030)

NextTech Brussels Plan (2017 – 2020)

QUIET.BRUSSELS Plan (goedgekeurd in februari 2009)

Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (LKEP)

Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (LKEP) 2.0 (goedgekeurd in april 2023)

Gewestelijk bestemmingsplan (GBP), 3 mei 2001 (wijzigingen: 'Diabolo'- 16/07/2010 – 'Demografisch' - 02/05/2013 – "Heizel' in 2017 (nietig verklaard op 6/03/2020) - 'Noord-Zuidverbinding' - 29/03/2018 en '*vernieuwing hippodroom Ukkel-Bosvoorde'*)

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) (goedgekeurd op 12 juli 2018)

Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)

Het Gewestelijk natuurplan (2016 – 2020)

Strategisch plan voor het goederenvervoer in het BHG (goedgekeurd in juli 2013)

Zonaal Veiligheidsplan (2020-2025) (Zone Brussel-Hoofdstad Elsene)

Lokale Geluidsplannen

Klimaatactieplan van de Stad Brussel

Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) 2016 – 2020

Waterbeheerplan (WBP) (2022-2027)

Positieve energiewijken (Europese RESPONSE-project)

Schema voor Commerciële Ontwikkeling

Richtschema Haren

Richtplannen voor de hefboomgebieden nr. 6 Kruidtuin (30/11/2006), nr. 7 Europa (24/04/2008), nr. 5 Thurn&Taxis (04/12/2008), nr. 12 RTBF-VRT (25/11/2010), nr. 11 Schaarbeek-Vorming (28/11/2013) en nr. Zuid (14/01/2016)

Strategie 2025 voor Brussel (Strategie Go4Brussels 2025)

'Stadslandbouw' Strategie

Good Food-strategie (2016 – 2020)

Good Food-strategie 2 (2022-2030)

Strategie Good Soil 2030 (goedgekeurd op 17/11/2021)

Gewestelijke strategie 'low emission mobility'

Overige juridische documenten

Het meerderheidsakkoord van de Stad Brussel (2018-2024)

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000001: 'Het Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe - complex Zoniënwoud - Vallei van de Woluwe'

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000003: 'Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest'

Charter van het nachtleven - Sint-Jacobswijk

Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE) (goedgekeurd in 2013)

Gewestelijke beleidsverklaring (2019-2024)

Nieuwe gemeentewet van 2015

De Ordonnantie betreffende het natuurbehoud van 1 maart 2012

Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen (GemSV).