



ADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 18 APRIL 2002

inzake

het ontwerp van Gewestelijk Klimaatplan

ONTWERP VAN GEWESTELIJK KLIMAATPLAN.

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 18 april 2002

Aanhangigmaking en preambule

De Raad ontving vanwege de Minister van Leefmilieu een adviesaanvraag betreffende het Gewestelijk Klimaatplan.

Zijn Commissie ad hoc is op 28 maart en 9 april 2002 bijeengekomen om te luisteren naar de uiteenzettingen van Mijnheer Jean-Michel Mary, Kabinetsdirecteur. De Raad formuleert het volgend advies.

Het ontwerp wordt aan de Raad voorgelegd overeenkomstig het samenwerkingsakkoord betreffende de uitvoering van het Nationaal Klimaatplan, dat zal bestaan uit 'de samenvoeging van de Gewestelijke Klimaatplannen', die na raadpleging van de adviesraden in elk Gewest worden opgemaakt.

Dit document wil een aantal concrete acties voorstellen, die het Gewest in staat moeten stellen om tot de naleving van de globale doelstelling inzake de vermindering van de emissies van broeikasgassen met 7,5 % bij te dragen. Tevens wil dit document het aandeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de intergewestelijke verdeling van deze globale verminderingsinspanning vaststellen.

De voorgestelde acties houden rekening met de specificiteiten van het Brussels Gewest : weinig emissies van industriële oorsprong en veel aan verwarming en in mindere mate aan het autoverkeer en het transport gelieerde emissies.

Algemene beschouwingen

De Raad stelt vast dat het hem voorgelegde document een heel leerzame basis vormt, die de vastgestelde tekortkomingen van het ontwerp van GewOP op het vlak van het beleid inzake rationeel energieverbruik en energierendement van gebouwen en verwarmingstoestellen in woningen en bedrijfspanden kan compenseren. Het vormt een gepaste aanvulling op het ontwerp van Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

Het merkt op dat de bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de emissies van broeikasgassen 4 % van de totale emissies van het land bedraagt en dat CO₂ 95% van deze 4 % uitmaakt.

Tevens stelt het vast dat de diagnose verduidelijkt dat de professionele en huisverwarming goed is voor 67 % van de emissies van broeikasgassen, hetzij 45,5 % voor de residentiële sector en 21,3 % voor de tertiaire sector. Het transport, met inbegrip van het autoverkeer, levert een bijdrage van 18 %.

De voorgestelde acties inzake energie en gebouwen lijken adequaat. De Raad stelt voor dat de overheidsfondsen bestemd voor de bevordering van het rationeel energieverbruik, de stadsrenovatie en de thermische isolatie het voorwerp zouden zijn van een transparant, gecoördineerd en doelgericht bestemmingsbeleid, dat adequaat wordt gepromoot teneinde efficiënt te worden toegepast. Deze acties moeten worden bekendgemaakt bij de betrokken doelgroepen, zoals de gezinnen, de beheerders van pandenbestanden, de administraties, de architecten, de algemene ondernemingen en andere vakgroepen.

Bijzondere beschouwingen

Verwarming

De Raad verheugt zich over het belang dat het Gewestelijk Klimaatplan (GKP) hecht aan de verwarming van gebouwen, hetgeen in het ontwerp van Gewestelijk Ontwikkelingsplan niet het geval was. Ook verheugt hij zich over de reglementaire maatregelen en stimuli, die werden voorzien op het vlak van de verbetering van het energierendement bij de bouw of renovatie van gebouwen.

De Raad stelt vast dat de maatregelen, die op het niveau van de verwarming en de gebouwen werden voorgesteld, structureel zijn en pas op lange termijn hun uitwerking zullen hebben. Dientengevolge dringt hij erop aan om deze maatregelen zo vlug mogelijk ten uitvoer te brengen.

In verband met de thermische isolatie en het energierendement van de verwarmingsinstallaties beveelt de Raad aan om een volledig technisch kadaster van de gebouwen aan te nemen. Tevens raadt hij informatiecampagnes aan over de nieuwe materialen en de meest recente technologieën voor architecten en bouwondernemers, evenals voor particulieren en bedrijven. Hij stelt vast dat oude gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen in bepaalde gevallen het gebruik van nieuwe en performante materialen (zonnepanelen, dubbele beglazing, ...) verhinderen. Hij verwijst naar zijn advies over het ontwerp van Gewestelijk Ontwikkelingsplan, krachtens hetwelk hij vaststelde dat er *'in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog steeds talrijke uiteenlopende en oude gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen bestaan'* en hij voorstelde *'om deze verordeningen te harmoniseren en deze te laten baseren op de technische informatienota's, die het Wetenschappelijk en Technisch Centrum van het Bouwbedrijf heeft opgemaakt'*.

De Raad beveelt eveneens aan om een bijzondere aandacht te besteden aan de uitrusting van de gebouwen voor sociale huisvesting en de overheidsgebouwen.

Afval

In verband met het afval nodigt de Raad de Regering uit om haar inspanningen op het niveau van selectieve afvalophaling en recyclage voort te zetten, om het sorteren beter te controleren en om haar informatiecampagnes over hetgeen er met het afval gebeurt te versterken.

Transport

De Raad stelt vast dat het ontwerp van GKP deze problematiek benadert onder het dubbel luik van de maatregelen, die enerzijds betrekking hebben op de verkeersomvang en anderzijds op de milieuprestaties van de voertuigen.

Hij verheugt zich erover dat de geplande maatregelen ter verbetering van de milieuprestaties van het wagenpark en de brandstoffen zowel betrekking hebben op het openbaar vervoer als op de individuele voertuigen.

In verband met de maatregelen betreffende het autoverkeer, de inrichting van het wegennet en de parkingproblematiek verwijst de Raad, in de mate waarin de meeste bepalingen van het ontwerp van GewOP als dusdanig in het ontwerp van Gewestelijk Klimaatplan zijn overgenomen, naar zijn unaniem advies inzake de Prioriteit "Mobiliteit" van het ontwerp van Gewestelijk Ontwikkelingsplan :

(...)

1. Beperking van het autoverkeer en openbaar vervoer

De Raad stemt in met de doelstellingen van de Regering om de woongebieden te beschermen, de veiligheid van openbare ruimten te verbeteren en de toegankelijkheid van de bewoners en bezoekers van het Gewest tot de verschillende (economische, sociale, culturele en commerciële) stadsfuncties te waarborgen.

Ter verwezenlijking van deze doelstellingen sluit hij zich aan bij het principe van de multimodale benadering en het begrip "transportketen", dat deze benadering ondersteunt en impliceert dat men in de beste omstandigheden qua comfort, veiligheid en informatie van de ene transportwijze op de andere kan overschakelen.

De Raad vraagt evenwel met aandrang dat de beperkende maatregelen tegen het autoverkeer zouden worden voorafgegaan door een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod aan alternatieve openbare vervoersmiddelen, die de gewenste modale overschakeling kunnen opvangen. Zoniet vreest de Raad ernstige negatieve gevolgen voor de economische en commerciële bedrijvigheid in het Gewest.

Het mobiliteitsbeleid, en meer in het bijzonder de vermindering van het aantal baanvakken, de vermindering van het autoverkeer en het parkeren, moet verschillen naargelang de bestemming van de verschillende gebieden (residentiële, commerciële, economische, administratieve, ...).

Voor de uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod moet men onvermijdelijk het metro-tram-busnet op het grondgebied van het Gewest versterken en een Gewestelijk Expres Net (GEN) aanleggen :

- waarvan het rollend materieel voor een stedelijke transportwijze is ontworpen (toegankelijkheid, breedte van de zitplaatsen, platformen, ...),*
- dat het Gewest doorheen de veertig geplande haltes volledig verbindt,*
- dat op het voorafgaandelijk versterkte metro-tram-busnet steunt en dit valoriseert.*

In dit opzicht hekelt de Raad met kracht de houding van de NMBS, die in haar benadering van het GEN de aanleg van dit nieuwe netwerk in een optiek van Inter-Cityverbindingen en niet als stedelijk transportmiddel blijft benaderen.

De door het GEN nagestreefde efficiëntie vereist eveneens een groter aanbod aan parkeerplaatsen rondom de haltes, zowel in het Brussels Gewest als in diens periferie.

In afwachting van de hiervoor beschreven werkzaamheden is de Raad voorstander van de aanleg van zoveel mogelijk eigen beddingen voor trams en bussen, wanneer de plaatselijke omstandigheden en de verbindingen van de ondernemingen dit toelaten en dit in nauw overleg met alle betrokken actoren wordt gerealiseerd.

2. Zones 30, hiërarchie en inrichting van het wegennet

De Raad deelt de wil van de Regering om de veiligheid en het leefklimaat van de woonwijken te verbeteren.

Hij stelt evenwel vast dat de meeste gemengde, sterk gemengde en administratieve gebieden en handelslinten, zoals deze in het GBP worden gedefinieerd en die de voornaamste economische en handelsactiviteiten van het Gewest verenigen, eveneens in het stelsel van de zones 30 zijn vervat.

De Raad vraagt bijgevolg dat men voor elke zone 30 een diepgaand onderzoek zou verrichten naar de huidige of toekomstige inplanting van ondernemingen en handelszaken en dat men hun toegankelijkheidsbehoeften (wagenpark, leveringen, cliënteel, ...) zou bestuderen. Dit impliceert op zijn minst een voorafgaandelijk en grondig overleg.

De inrichtingen van de wegen binnen de zones 30 moeten een grotere veiligheid en leefbaarheid waarborgen, maar mogen in geen geval fysieke obstakels voor de toegankelijkheid van deze operatoren vormen.

Door de invoering van de zones 30 zal een bijkomende verkeersstroom naar de wegen uit een hogere hiërarchie verschuiven. De Raad dringt er dan ook op aan om de capaciteit en de doorstroming van deze wegen te vergroten, gelet op het feit dat een vlotte doorstroming een wel degelijk lagere maar constante snelheid moet waarborgen en aldus de vervuiling als gevolg van het voortdurend stilstaan en optrekken kan vermijden.

Teneinde de bekendmaking van de geplande inrichtingen en een zo breed mogelijk overleg met de economische actoren en bewoners te bevorderen, beveelt de Raad aan dat alle wegwerkzaamheden, die door het Regeringsbesluit van 11 januari 1996 van de stedenbouwkundige vergunning zijn vrijgesteld, het voorwerp zouden vormen van bekendmakingsmaatregelen, informatiezittingen en een door een Overlegcomité opgevolgd openbaar onderzoek.

Ten slotte zou men voor de geplande weginrichtingen in situ tests moeten verrichten via voorlopige en omkeerbare inrichtingen, waardoor men hun relevantie en efficiëntie beter zou kunnen inschatten.

3. De handelskernen

Naast alle aanbevelingen van punt 2 zal men de handelskernen specifiek moeten benaderen, rekening houdend met het soort handelszaken, hun verzorgingsgebied, de aard van de aangeboden goederen, de frequentie van de leveringen en de parkeerbehoeften.

4. Stedelijk distributiecentrum en leveringen van goederen

In verband met het vrachtwagenverkeer voorziet het ontwerp van GewOP logischerwijs om de laad- en loshandelingen buiten de openbare weg te verschuiven. Vaak bevinden de nodige installaties van de ondernemingen in de gemengde en woongebieden zich binnen de huizenblokken. Bijgevolg zou het GewOP de aanpassing van het GBP moeten voorzien, waarvan de algemene voorschriften elke inbreuk op het interieur van de huizenblokken in deze gebieden verbieden.

Het ontwerp voorziet eveneens de realisatie van een logistiek plan, gebaseerd op een 'stedelijk distributiecentrum' (SDC). De Raad betwist de opportuniteit zelf van het ontwerp niet, gezien het SDC de afname van het transitverkeer van de vrachtwagens in het Gewest hoofdzakelijk moet bevorderen en compenseren.

De Raad vraagt evenwel dat de modaliteiten voor de verwezenlijking van het SDC en de begeleidingsmaatregelen de specifieke leverings- en bevoorradingsbehoeften van bepaalde sectoren zouden vrijwaren. Zo zouden bijvoorbeeld de grote distributie, het bouwbedrijf of nog de brandstoffensector zich noch economisch, noch technisch aan een systematische opsplitsing van de grote laadhandelingen kunnen aanpassen. Hetzelfde geldt voor de kleine ondernemingen of handelszaken. De kost van het ontwerp zou hun concurrentiekracht aantasten en een overbodige druk op de reeds bestaande en toereikende beschikkingen uitoefenen. De Raad acht het redelijk dat het ontwerp van GewOP deze context in herinnering zou brengen.

5. De parkings in voor economische activiteiten bestemde gebouwen

Het ontwerp van GewOP voorziet een herziening van de omzendbrief 'De Saeger', die per voor economische activiteiten bestemd gebouw een beperking van het aantal parkeerplaatsen in functie van in hoofdzaak de nabijheid en kwaliteit van de openbare vervoersverbindingen voorziet.

De Raad is van oordeel dat alle gebouwen met een economische bestemming moeten worden uitgerust met voldoende parkeerinfrastructuren in functie van hun lokalisatie en hun behoeften. De Raad verwerpt het voornemen om het aantal toegelaten parkeerplaatsen in de bestaande gebouwen systematisch te verminderen, door met name de inhoud van de vroeger uitgereikte milieuvergunningen opnieuw ter discussie te stellen. Deze maatregel zou de vraag naar parkeerplaatsen aan de oppervlakte doen toenemen, hetgeen het ontwerp van GewOP overigens wil tegengaan.

...)

Ten slotte onderlijnt de Raad dat bepaalde gedragingen van automobilisten te vermijden bronnen van vervuiling zijn, die men in eerste instantie preventief en zonodig repressief moet bestrijden (dubbel parkeren, versperring van kruispunten zonder dat men deze kan oversteken, het niet in acht nemen van laad- en loszones van handelszaken en ondernemingen, ...).

In verband hiermee zal het Gewest erop moeten toezien dat de bestuurders van voertuigen en machines, die de diverse pararegionale instellingen (MIVB, Agentschap Net Brussel, ...) toebehoren, eveneens een milieubewust rijgedrag aannemen.

De Raad is tot slot van oordeel dat het opportuun is om het gebruik van de waterwegen te bevoorrechten in het kader van een multimodaal beleid, waardoor men het goederenvervoer op minder vervuilende transportwijzen zou kunnen richten.

*
* *