



# ADVIES

## Ontwerp van gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO)

13 maart 2017

<b>Aanvrager</b>	Minister-Voorzitter Rudi Vervoort
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	2 januari 2017
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie GPDO
<b>Aanvraag behandeld op</b>	23 en 30 januari, 8, 16, 20 en 27 februari, 7 maart 2017
<b>Advies uitgebracht door de plenaire zitting op</b>	13 maart 2017

# Algemene beschouwingen (over het geheel van het GPDO)

## 1. Opstelling en raadpleging over het GPDO

**De Raad** wenst zich constructief op te stellen en wil met dit advies een bijdrage leveren tot het denkproces over de duurzame ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

**De Raad** betreurt dat dit ontwerp van GPDO niet eerder tijdens deze legislatuur werd uitgewerkt. Hij is van oordeel dat het binnen de zes maanden na de aanstelling van de Brusselse Regering had moeten worden voorgesteld, zoals voorzien in het meerderheidsakkoord voor de periode 2014-2019. Zo zou men de visie, de richting hebben kunnen aangeven die de Regering tijdens haar legislatuur wilde volgen.

## 2. Benaming van het GPDO

**De Raad** stelt vast dat aan het ontwerp van GPDO de titel « Grondgebied ten dienste van de Brusselaars » werd gegeven en dat tal van de doelstellingen in dit plan de levenskwaliteit van de « Brusselaars » moeten verbeteren. **De Raad** dringt erop aan dat het woord « Brusselaars » in de brede zin van het woord zou worden opgevat, opdat de belangen van de inwoners en deze van de « gebruikers » van het Gewest (werknemers, toeristen, enz.) zouden kunnen worden samengevoegd.

## 3. Methode en prioriteiten

**De Raad** stelt voor om de maatregelen, die in dit ontwerp van GPDO zijn voorzien, in een tijdschema op te nemen.

Met het oog op een betere leesbaarheid van het GPDO, en voor een grotere overeenstemming tussen de verschillende pijlers, zou het volgens **de Raad** relevanter zijn om in elke titel duidelijk de punten aan te geven die vaststellingen bevatten, deze met te halen doelstellingen en de middelen die moeten worden ingezet.

**De Raad** meent tevens dat het beter zou zijn om een onderscheid te maken tussen de bestaande en in uitvoering zijnde maatregelen en de maatregelen die in het ontwerp van GPDO worden overwogen en waarover dan ook nog beslissingen moeten worden genomen. Hij vestigt bovendien de aandacht op het feit dat sommige formuleringen in het ontwerp van GPDO laten vermoeden dat sommige maatregelen nog moeten worden genomen terwijl deze reeds worden uitgevoerd<sup>1</sup>.

**De Raad** stelt zich vragen bij de wijzigingen die dit ontwerp van GPDO zal meebrengen, meer bepaald inzake ruimtelijke ordening, in de mate waarin talrijke BBP reeds werden goedgekeurd. **De Raad** stelt immers vast dat dit ontwerp van GPDO heel wat acties opsomt die al bestaan, maar geen toekomstvisie heeft die bepaalt welke acties er concreet zullen moeten worden gevoerd.

Gelet op de beperkte budgettaire middelen zouden alle opgelijste elementen bovendien niet terzelfder tijd kunnen worden ontplooid. Dat is de reden waarom **de Raad** het onontbeerlijk acht dat de maatregelen, waarmee men de werkzaamheden moet starten, op meer nauwkeurige wijze onder het geheel van de aangekondigde maatregelen worden bepaald. De maatregelen, die worden weerhouden, moeten een vermenigvuldigend effect uitoefenen, de problemen zo stroomopwaarts

---

<sup>1</sup> Zo wordt over het comité van deskundigen voor de elektromagnetische golven vermeld dat het de impact op de gezondheid zal beoordelen. Welnu, het zou beter zijn om te vermelden dat dit comité deze impact verder zal blijven evalueren.

mogelijk aanpakken en gebaseerd zijn op het duurzaamheidsbeginsel dat aan de basis ligt van het hele ontwerp. De sociale, economische en milieuaspecten moeten bijgevolg wel degelijk aanwezig zijn.

**De Raad** wijst op het belang van een raming van de financiële impact van de prioriteiten en acties die in dit ontwerp van plan worden aanbevolen. De Regering zal bijgevolg een aantal keuzes moeten maken en zich concreter moeten tonen wat betreft de instrumenten en de manier om de prioriteiten te verwezenlijken (nauwkeurige en meetbare doelstellingen, evenals een raming van de menselijke en financiële middelen die moeten worden ingezet, en - *in fine* – een tijdschema voor de uitvoering van de weerhouden beleidsmaatregelen). **De Raad** wenst dat de Regering van ambitie getuigt en de gewone vaststellingen overstijgt door de gelegenheden te benutten die zich voordoen.

**De Raad** stelt bovendien voor dat wanneer er studies, verslagen of gegevens worden vermeld, ook de bron of de precieze referenties worden opgegeven. Met het oog op een makkelijkere parallele lezing van het GPDO en het milieueffectenrapport (MER) stelt **de Raad** voor om – wanneer dit relevant is – te verwijzen naar het MER dat meer bronnen vermeldt.

**De Raad** stelt vast dat het MER in september 2016 werd geactualiseerd. Hij betreurt dat niet hetzelfde werd gedaan voor het ontwerp van GPDO. Dit impliceert namelijk het bestaan van bepaalde incoherenties tussen de informatie verstrekt door het MER en andere informatie in het ontwerp van GPDO (bijvoorbeeld : de kaart van het metrotracé).

**De Raad** wijst er eveneens op dat sommige aanbevelingen in het MER reeds in bestaande plannen en programma's voorkomen. Hij betreurt dan ook het gebrek aan een verband tussen dit MER en de relevante plannen en programma's.

## 4. Coherentie en overleg

### 4.1 Coherentie en interregionaal overleg

**De Raad** stelt vast dat dit ontwerp van GPDO zich met name baseert op een geheel van bestaande plannen en programma's die aan het gewestelijk overheidsbeleid een bepaalde richting moeten geven en omkaderen. Hij vraagt zich bijgevolg af of het niet beter zou zijn om het geheel van de bestaande plannen en programma's, die reeds worden uitgevoerd, op te lijsten en een verband te leggen met het GPDO teneinde te zorgen voor een betere visie van de realiteit, en dit thema per thema.

Het GPDO wordt in het BWRO gedefinieerd als een instrument voor de globale planning van de gewestelijke ontwikkeling in het kader van de duurzame ontwikkeling (art. 17), waarvan alle bepalingen indicatief zijn. Het GBP, het GemOP en het BBP mogen hiervan slechts afwijken indien zij hiervoor uitdrukkelijk de redenen opgeven. De Regering kan slechts steun verlenen aan natuurlijke en private en publieke rechtspersonen indien de bepalingen van het plan (art. 21) worden nageleefd. **De Raad** beschouwt dit plan en zijn gevolgen als essentieel, en dringt dan ook aan op de noodzakelijke complementariteit van deze verschillende instrumenten en - bijgevolg - op de permanente dialoog die moet plaatsvinden tussen de verschillende ontwerpers en actoren van deze instrumenten. Zonder zo'n dialoog zouden de gevoerde beleidsmaatregelen leiden tot incoherenties en onverenigbaarheden bij hun uitvoering, en zouden deze nutteloze uitgaven van financiële en menselijke middelen meebrengen.

## 4.2 Coherentie en overleg met de andere entiteiten

**De Raad** stelt vast dat verschillende maatregelen, die in het ontwerp van GPDO worden overwogen, betrekking hebben op niet-gewestelijke bevoegdheden. Een volle en doeltreffende samenwerking zal dan ook onontbeerlijk zijn om de ambities van het GPDO te verwezenlijken.

## 5. Grondbeheersing

**De Raad** meent dat er vandaag een gebrek is aan een echte grondbeheersing door de gewestelijke overheid op zijn grondgebied. Welnu, de grondreserves vormen een van de belangrijkste bronnen van rijkdom van een gewest zoals Brussel. Het ontwerp van GPDO en de beleidsmaatregelen inzake stedelijke inrichting moeten het recht op de stad bekrachtigen. Dat betekent dat iedereen, die wenst te leven waar hij werkt en die wenst te werken waar hij leeft, dat ook daadwerkelijk moet kunnen. Er moeten ruimten worden gevrijwaard voor de verwezenlijking van projecten met een publieke en sociale finaliteit. De realisatie van industriële infrastructuur, van sociale woningen, van overheidsdiensten en van collectieve uitrustingen vereisen dat er publieke gronden beschikbaar zijn. Het is bijgevolg belangrijk dat het gewest en de gemeenten hun grondreserves blijven beheersen teneinde deze aan te wenden voor projecten die aan alle Brusselaars ten goede komen.

Zo is **de Raad** van oordeel dat het GPDO een juist evenwicht moet verzekeren tussen - enerzijds - de nood om een duurzaam economisch model te ontwikkelen, met aandacht voor de endogene economie en met een herlokalisering van de economie ten gunste van de burgers door hen goede leef- en arbeidsomstandigheden te verzekeren, en - anderzijds - de wil om de internationale aantrekkingskracht van Brussel te versterken, door voorrang te geven aan ontwikkelingen met positieve effecten voor de lokale economie, maar tevens door de ontwikkeling van een economie die is gebaseerd op kennis, innovatie en diensten met een hoge toegevoegde waarde.

# Pijler 1 : Het grondgebied mobiliseren om nieuwe wijken te ontwikkelen en een ambitieuze woningproductie te bereiken

## Algemene beschouwingen

**De Raad** stelt vast dat in het ontwerp van GPDO melding wordt gemaakt van een nieuw reglementair instrument voor gewestelijke planning. Het betreft het Richtplan van Aanleg (RPA). Volgens **de Raad** is het moeilijk om zich hierover uit te spreken vermits dit instrument, wanneer hij in eerste lezing om een advies over de hervorming van het BWRO werd verzocht, nog niet werd vermeld noch gedefinieerd.

**De Raad** meent dat de titel van deze eerste pijler niet met de inhoud ervan overeenstemt, in de mate waarin bepaalde polen, die erin worden bepaald, niet uitsluitend aan woongelegenheden zijn gewijd. Om elke verwarring te vermijden, stelt **de Raad** voor om de titel als volgt te wijzigen : « Het grondgebied mobiliseren om nieuwe wijken te ontwikkelen die aan de gewestelijke uitdagingen tegemoet komen ».

**De Raad** neemt akte van het feit dat « het productiepotentieel van woningen wordt geschat op meer dan 90.000 woningen, waar ongeveer 190.000 inwoners kunnen wonen, uitgaande van gemiddeld 90 m<sup>2</sup> per woning en gemiddeld 2,1 inwoners per woning ».

**De Raad** stelt zich vragen bij de bronnen van de cijfers die worden aangehaald. Hij stelt voor dat deze bronnen in het ontwerp van GPDO zouden worden vermeld. Zo leert de internetsite van het BISA dat de omvang van een gemiddeld gezin in 2016 2,15 eenheden bedroeg. **De Raad** vraagt zich af op basis van welke criteria de gemiddelde oppervlakte werd bepaald.

**De Raad** vraagt zich eveneens af of de Regering de mogelijkheid heeft overwogen om het productiepotentieel van woningen te verhogen door de realisatie van kleinere maar beter ingerichte en geïsoleerde woningen te voorzien, waarbij de noden en verwachtingen van de inwoners beter in aanmerking worden genomen, met een besparing op ruimte en kosten.

**De Raad** herhaalt in dit verband twee van zijn algemene beschouwingen :

- deze betreffende de « methodologie en prioriteit » (zie opmerking geformuleerd in de algemene beschouwingen 3. Methode en prioriteiten);
- deze betreffende de grondbeheersing. **De Raad** is namelijk van oordeel dat het gebrek aan grondbeheersing vanwege de overheid een belangrijk struikelblok zal vormen voor de volledige uitvoering van het GPDO (zie opmerking geformuleerd in de algemene beschouwingen – 5. Grondbeheersing).

## Bijzondere beschouwingen

### 1. Strategie 1 - Vastgoedpotentieel en vastgoedreserves mobiliseren

**De Raad** vraagt met aandrang dat de verenigbaarheid van de doelstelling tot verdichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met deze tot het behoud van ruimten, die voor economische activiteiten beschikbaar zijn, wordt verzekerd.

**De Raad** stelt vast dat de tabel op bladzijde 14 van het ontwerp van GPDO een kolom bevat die gewijd is aan het « aantal of oppervlakte openbare woningen » in verschillende zones. **De Raad** betreurt dat er geen enkele aanwijzing is over het soort van openbare woningen waarvan de bouw zal worden overwogen (sociale woningen, geconventioneerde openbare woningen...). **De Raad** vindt bovendien dat een programmadocument, dat een langetermijnvisie ontwikkelt, voor elke wijk de doelstellingen van het Gewest op het vlak van openbare woongelegenheden zou moeten vermelden (of op zijn minst het percentage bepalen van de productie van openbare woningen die sociale woningen zullen zijn).

**De Raad** vindt overigens dat het goed zou zijn dat de uitvoeringsplanning, die in de inleiding van deze pijler wordt aangehaald (2020), coherent zou zijn met deze die in de tabel op bladzijde 14 wordt overwogen (korte termijn <2019, middellange termijn 2019-2024, lange termijn >2024). In de mate waarin de cijfers, die in deze tabel worden vermeld, overeenstemmen met de cijfers van het Huisvestingsplan, meent **de Raad** dat het goed zou zijn om een onderscheid te maken tussen de projecten die reeds worden uitgevoerd en deze die echt nieuw zijn.

Vanuit een zuiver praktisch oogpunt tenslotte, wijst **de Raad** op de gebrekkige leesbaarheid van deze tabel.

### 1.1. Kanaalgebied

**De Raad** meent dat het wat betreft bepaalde zones van dit grondgebied tegenstrijdig is om terzelfder tijd de logistieke functie, die nogal aanzienlijke beschikbare ruimten vereist (met gevaar voor hinder), en de woonfunctie (verdichting) te ontwikkelen. Inderdaad, **de Raad** vindt het gepast dat het gewest de vestiging van ondernemingen steunt waarvan de activiteiten verenigbaar zijn met de woonfunctie. Hij voegt eraan toe dat het gewest wel in geen geval de andere ondernemingen uit het oog mag verliezen, en meer bepaald de industriële en/of productieactiviteiten die niet altijd verenigbaar zijn met woongelegenheid en met verdichting.

**De Raad** vraagt dat een ernstige studie zou worden gewijd aan :

- de economische activiteiten van de secundaire sector die verenigbaar zijn met de woonfunctie, wat betreft de nieuwe sites die moeten worden verstedelijkt;
- de elementen inzake stedelijke inrichting die toelaten om de hinder op de bestaande sites (landschaps-, geluids-, geur- en visuele hinder) tot een minimum te beperken, meer bepaald in de zones die in het MER (zie bladzijden 403 tot 406 + kaart) worden bepaald als zijnde het voorwerp van spanningen.

### 1.2. De prioritaire ontwikkelingspolen

**De Raad** vraagt met aandrang dat men bij de ontwikkeling van deze nieuwe polen tegelijkertijd een doeltreffende bediening door het openbaar vervoer zou nastreven.

*1.2.1 Reyers*

*1.2.2 Josaphat*

*1.2.3 Heizel*

**De Raad** vestigt de aandacht op de bijzondere uitdaging van de combinatie, op een redelijke manier, van de woonfunctie met de andere evenementenfuncties.

*1.2.4 Gevangenissen van Sint-Gillis en Vorst*

**De Raad** stelt vast dat men met name overweegt om een onderwijsuitrusting te vestigen in de oude gevangenissen van Sint-Gillis en Vorst en men daarbij over het behoud van hun erfgoedelementen wil waken. **De Raad** vraagt om de nodige aandacht te besteden aan de gebruikersvriendelijkheid van deze site. **De Raad** stelt zich bovendien vragen bij het type van onderwijsinstelling die op deze site zal worden gevestigd. Hij wijst er eveneens op dat er in deze zone van het gewest vooral een gebrek is aan instellingen van het secundair onderwijs.

*1.2.5 Voormalige NAVO-site*

*1.2.6 Europese wijk*

Ook al betreft het hier een lovenswaardige doelstelling, toch twijfelt **de Raad** aan het realistisch karakter van de doelstelling om van de Europese wijk een 'zero carbon' wijk te maken, met name gelet op het gebrek aan concrete acties die in het ontwerp van GPDO zijn voorzien.

1.2.7 Zuidwijk

1.2.8 Weststation

1.2.9 Delta

Wat betreft de projecten die op de Deltasite zijn voorzien, dringt **de Raad** erop aan dat zou worden gewaakt over een harmonisch samenleven van woongelegenheid en productie- en logistieke diensten. Immers, deze laatste kunnen een zekere hinder veroorzaken (lawaai... ) die onverenigbaar is met de woonfunctie.

1.2.10 Kazernes van Elsene en Etterbeek

### 1.3 De Vijfhoek van Brussel

**De Raad** betreurt ten eerste het gebrek aan ambitie van dit onderdeel, evenals het gebrek aan concrete maatregelen voor deze zone.

**De Raad** vraagt bovendien dat de verwijzing – zonder inhoud – naar het project NEO als voorbeeld van een samenwerking tussen het Gewest en de Stad Brussel zou worden geschrapt.

### 1.4 Verdichting van specifieke ontwikkelingssites in de tweede kroon

1.4.1 Universitaire campussen

1.4.2 Verdichting en/of urbanisatie van polen in de tweede kroon

## 2. Strategie 2 - Een beheerste verdichting voorstellen

**De Raad** stelt vast dat er in deze strategie drie soorten van bebouwing worden aangehaald. **De Raad** vindt dat het goed zou zijn om de problematiek van de ETRIMO-gebouwen te behandelen (woonblokken). **De Raad** wijst erop dat deze gebouwen een nogal aanzienlijk gedeelte van de Brusselse bebouwing uitmaken. Ook al maken deze deel uit van het private woonpark, toch vindt **de Raad** dat het ontwerp van GPDO een visie zou moeten bevatten voor de renovatie/reconversie ervan op middellange en lange termijn. Immers, tal van deze gebouwen bevinden zich in een slechte staat.

**De Raad** vraagt met aandring dat de twee volgende elementen zouden worden toegevoegd aan de lijst van beginselen die moeten worden toegepast om tot de verdichting over te gaan (bladzijde 38 van het ontwerp van GPDO) :

- een verdichting met een goede spreiding van de collectieve uitrustingen. **De Raad** betreurt in dit verband het gebrek aan concrete verbintenissen in het ontwerp van GPDO. Zo vindt **de Raad** dat het ontwerp van GPDO zou moeten bepalen dat « voor elke constructie, die de aanwezigheid van X nieuwe inwoners meebrengt, een school zal moeten worden gebouwd binnen een perimeter van X meter ».
- een verdichting met een sociale dimensie. **De Raad** is namelijk de mening toegedaan dat in het kader van de verdichting van het gewest - en om rekening te houden met de sociaaleconomische realiteit - een toereikende productie van openbare woongelegenheid (en meer bepaald van sociale woningen) moet worden voorzien.

#### 2.1 Verdichting van het bestaande weefsel

#### 2.2 Versterking van de stedelijke structuur

Volgens **de Raad** zou de titel van dit hoofdstuk eerder moeten zijn : « versterking van de Brusselse skyline ». De notie van stedelijke “structuur” of “vorm” verwijst immers naar de kenmerken van de



stad (wegen, percelen, bodemindeling, dichtheden en gebruik) en de fenomenen die aan de oorsprong hiervan liggen : topografie, verleden, culturele invloed, economie, stedenbouwkundige regels, enz. Dit begrip mobiliseert de verschillende schalen van gebouw, woonkern, stadsweefsel, stad en agglomeratie. **De Raad** stelt vast dat dit niet het voorwerp van dit hoofdstuk is dat zich enkel buigt over de kwestie van de “torens”.

**De Raad** vindt het bovendien nodig om het concept van « toren » te bepalen, dit teneinde met name een verschil te maken met dat van « hoge gebouwen ». Hij stelt zich vragen bij de eventuele bepaling van een maximale hoogte voor torens.

**De Raad** verwondert er zich ten zeerste over dat deze strategie niet op meer gedetailleerde wijze de acties onderzoekt die in de wijk van het Noordstation zouden kunnen worden gevoerd.

*2.2.1 Versterkingprincipes*

*2.2.2 Concrete benadering*

### 2.3. Gebruik van bestaande gebouwen optimaliseren

**De Raad** betreurt het gebrek aan visie en ambitie van dit onderdeel, en is van oordeel dat men criteria zou moeten bepalen op basis waarvan er projecten zouden kunnen worden overwogen. **De Raad** stelt bovendien voor om in het ontwerp van GPDO op duidelijke wijze wijken te bepalen waar prioritair zou moeten worden ingegrepen om het gebruik van de bestaande gebouwen te valoriseren (bijvoorbeeld de Nieuwstraat en de Wayezstraat). Dat zou met name moeten gebeuren door de omvorming tot woningen van lege oppervlakten boven handelszaken.

**De Raad** verwondert zich over de totale afwezigheid van enige beschouwing betreffende de Noordwijk, ook al vormt deze ruimte een concentratie van de verschillende gewestelijke uitdagingen : multimodaliteit, reconversiepotentieel in de strijd tegen de monofunctionaliteit, strategische ligging tussen het “historisch” centrum en de “nieuwe” ontwikkelingspool aan het Kanaal.

Deze strategische ruimte kent nochtans talrijke problemen :

- een weinig aangename openbare ruimte;
- een slechte verbinding met de omliggende wijken;
- monofunctionele ruimten;
- een leegstand die de komende jaren nog zal toenemen met de verhuis van talrijke overheidsinstellingen;

Gelet op de troeven en bedreigingen voor deze ruimte, is **de Raad** van oordeel dat deze niet in de gewestelijke visie mag ontbreken en dat hieraan een verhoogde aandacht zou moeten worden besteed, in overleg met de publieke en private eigenaars van gronden.

**De Raad** stelt eveneens vast dat een grote ruimte de perimeter van het CSV “Noordstation – Brabantstraat – Sint-Lazaruslaan” (CSV B) en deze van het CSV “Havenlaan – Citroën – Groendreef – Thurn & Taxis” (CSV A) van elkaar scheidt (zie kaart 4 – Openbare ruimte en stadsvernieuwing). Zo wordt de Noordwijk slechts gedeeltelijk in een ruimte tot herwaardering van de openbare ruimte opgenomen. Ook vergeet men de ruimte die noordwestelijk is gelegen (aan de achterkant van het station). Hierdoor creëert men opnieuw een breuk tussen deze ruimte en de omliggende wijken, eerder dan een aaneenschakeling mogelijk te maken door middel van gerichte tussenkomsten op de openbare ruimte.

## Pijler 2 : Het grondgebied mobiliseren voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving

### Algemene beschouwingen

**De Raad** heeft vragen bij de veranderingen die dit ontwerp van GPDO met zich zal meebrengen, en meer in het bijzonder op het vlak van ruimtelijke ordening, in zoverre er al heel wat BBP's werden goedgekeurd. **De Raad** stelt immers vast dat dit ontwerp van GPDO heel wat acties opsomt die al bestaan, maar geen toekomstvisie heeft die bepaalt welke acties er concreet zullen moeten worden gevoerd (zie opmerking supra in de algemene beschouwingen 3. Methode en prioriteiten).

**De Raad** stelt vast dat in deze pijler vaak het begrip « wijk » wordt gebruikt, terwijl dit in het ontwerp van GPDO nog niet werd gedefinieerd. Hij is van oordeel dat men de gevallen waarin de term « wijk » in de zin van grondgebied moet worden begrepen, zou moeten onderscheiden van deze waarbij hij eerder verwijst naar een begrip dat niet met diens sociaaleconomische karakter of lokale identiteit samengaat.

**De Raad** verbaast zich erover dat de waaier aan gemeenschapsbevoegdheden die in een vorige versie van het GPDO stond, nu is verdwenen, meer bepaald voor wat scholen en sportieve en culturele voorzieningen betreft. **De Raad** betreurt deze keuze, aangezien deze het voorwerp had uitgemaakt van grondige werkzaamheden van talrijke actoren en er interessante pistes naar voren werden geschoven. De schrapping van de communautaire aspecten in de huidige versie van het ontwerp van GPDO wijst op een bijzonder vage visie zonder enige ambitie.

### Bijzondere beschouwingen

#### 1. Strategie 1 - Voorzieningen als ondersteuning van het dagelijkse leven

##### 1.1. Tool 1 - De lokale identiteitskernen

**De Raad** vraagt om erop toe te zien dat grootschalige projecten verenigbaar blijven met het streven « om het netwerk van de buurtstad te accentueren », en meer in het bijzonder met de buurtwinkels. Zo niet vreest **de Raad** dat verschillende gewestelijke doelstellingen elkaar tegenspreken.

In dat opzicht herhaalt hij dat het noodzakelijk is om op het gewestelijke niveau een duidelijk uitgewerkte visie op het handelsbeleid te hebben.

##### 1.2. Tool 2 - Het aanbod van buurtvoorzieningen ontwikkelen

**De Raad** verbaast zich erover dat het thema van de bejaardenopvang in dit ontwerp van GPDO niet aan bod komt.

###### 1.2.1. Behoeften aan kinderopvang vervullen

Het tekort aan dergelijke voorzieningen is schrijnend, gelet op de demografische realiteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijgevolg is **de Raad** van mening dat het antwoord op de behoeften aan kinderopvang één van de hoofddoelstellingen van het ontwerp van GPDO moet zijn.

### 1.2.2. *Behoeften aan schoolinfrastructuur vervullen*

Het tekort aan dergelijke voorzieningen is schrijnend, gelet op de demografische realiteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijgevolg is **de Raad** van mening dat het antwoord op de behoeften aan schoolinfrastructuur één van de hoofddoelstellingen van het ontwerp van GPDO moet zijn.

Er zijn analyses van de huidige en toekomstige noden voorhanden. Toch lijken deze in het ontwerp van GPDO maar weinig benut, terwijl deze nochtans een verfijnde territoriale benadering van de kwestie aanreiken, door bijvoorbeeld de mogelijke sites voor de inplanting van de onderwijsinfrastructuur aan te geven.

**De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat er naast het creëren van plaatsen in het algemeen onderwijs, ook plaatsen in het kwalificerend onderwijs moeten worden gecreëerd. Hij benadrukt dat er voor een kwaliteitsvol kwalificerend onderwijs vaak meer plaats nodig is dan voor het algemeen onderwijs. **De Raad** vraagt om dit in het ontwerp van GPDO op een juiste wijze in aanmerking te nemen.

### 1.2.3. *Behoeften aan sport- en recreatievoorzieningen vervullen*

### 1.2.4. *Behoeften aan culturele voorzieningen vervullen*

### 1.2.5. *Behoeften aan buurtwinkels vervullen*

**De Raad** betreurt het dat dit punt, behalve enkele vaststellingen, geen duidelijkere visie en doelstellingen bevat om de behoeften aan buurtwinkels te vervullen. Hij benadrukt dat de buurtpolen sterke kernen zijn die niet alleen een economisch, maar ook een sociaal oogmerk (socialisatierol, lokale tewerkstelling, ...) hebben, en het toelaten om het onveiligheidsgevoel te verminderen en om afstanden te verkleinen. Al deze aspecten moeten in aanmerking worden genomen.

### 1.2.6. *Lokale socio-sanitaire behoeften vervullen*

**De Raad** betreurt dat het ontwerp van GPDO niet de noden inzake sociaal beleid voor de meest kwetsbare bevolkingsgroepen in aanmerking neemt. Denken we maar aan de mindervaliden, bejaarden en daklozen. **De Raad** wenst dat in het ontwerp van GPDO de instrumenten worden opgenomen die zijn ontwikkeld in het "Brussels actieplan armoedebestrijding". Dit plan overwoog een reeks concrete acties tegen kansarmoede.

### 1.2.7. *Behoeften aan digitale toegang vervullen*

**De Raad** heeft vragen bij het feit dat het kadaster van de Openbare Computerruimtes voor het publiek toegankelijk zal worden gemaakt in de vorm van een interactieve kaart die voortdurend zal worden bijgewerkt, gezien het om een publiek met een beperkte toegang tot computers gaat. Hij meent dat men ook zou moeten vermelden dat de wifi in het openbaar vervoer verder wordt ontwikkeld.

## 1.3. Tool 3 - Het vastgoed reserveren en mobiliseren om het aanbod van regionale publieke diensten te ontwikkelen

**De Raad** heeft vragen bij de manier waarop het vastgoed zal worden gereserveerd en gemobiliseerd om het aanbod van regionale publieke diensten te ontwikkelen. Volgens hem ontbreekt er een visie op lange termijn.

## 1.4. Tool 4 - Het aanbod van voorzieningen met internationale uitstraling ontwikkelen

**De Raad** vraagt zich af waarom er niet naar het Internationaal Ontwikkelingsplan (IOP) wordt verwezen. Hij vindt het noodzakelijk dat het Gewest een algemene en langetermijnvisie betreffende

deze tool ontwikkelt. Hij wijst op de noodzaak tot flexibiliteit van deze visie die rekening moet houden met de mogelijke evoluties van de noden in een internationale context.

In dat opzicht dringt **de Raad** erop aan dat de investeringen die worden verricht om het aanbod van voorzieningen met internationale uitstraling te ontwikkelen, eveneens positieve gevolgen kunnen hebben voor de endogene ontwikkeling van het Gewest in sociaaleconomische termen : lokale banen, voor de Brusselse bevolking toegankelijke infrastructuren, ... Het komt erop aan om een complementariteit in de exogene en endogene ontwikkeling van het Gewest te vinden : grootschalige projecten moeten elementen bevatten die het toelaten « om het netwerk van de buurtstad te accentueren », en meer bepaald met de buurtwinkels.

**De Raad** meent dat de integratie van de dimensie « duurzame ontwikkeling » in de projecten die in dit deel worden aangehaald, het zou toelaten om de internationale uitstraling ervan te accentueren.

#### 1.4.1. *Nieuw stadion van formaat*

**De Raad** vindt dat de titel van dit punt « een nieuw stadion dat aan de UEFA-normen voldoet » zou moeten zijn, in plaats van een nieuw stadion van formaat.

#### 1.4.2. *Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst*

Voor **de Raad** heeft de definitiestudie, die op de site werd verricht, de reeds genomen beslissing tot een ontwikkeling van museale voorzieningen van grote omvang voor moderne en hedendaagse kunst en architectuur, waarbij de patrimoniale kwaliteiten van de site bewaard blijven, enkel bevestigd.

#### 1.4.3. *Museum Le Chat*

#### 1.4.4. *Huis van de Diversiteit*

#### 1.4.5. *Congresinfrastructuur*

## 2. Strategie 2 - Openbare ruimte en groenvoorzieningen als ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving

### 2.1. Tool 1 - Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte

**De Raad** vraagt dat de projecten, die momenteel worden geconcretiseerd of gepland en die ertoe strekken om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verdichten in de mate van het mogelijke verenigbaar zouden zijn met het groene netwerk van het Gewest.

**De Raad** dringt erop aan dat het lichtplan alle mogelijke en innoverende oplossingen zou overwegen die het toelaten om de energiekost enerzijds en de lichtverontreiniging anderzijds zoveel mogelijk te beperken.

**De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat deze innovaties voldoende verhelderend moeten zijn om zowel een veiligheidsgevoel te verstrekken, dat met de beginselen van *gendermainstreaming* overeenstemt, als om aan de biodiversiteit geen schade te berokkenen.

## 2.2. Tool 2 - Meer plaats voor de openbare ruimte en groenvoorzieningen in dense wijken

### 2.3. Tool 3 - Versterking van de structurele functie van de gewestelijke openbare ruimte

**De Raad** herhaalt een opmerking die in de algemene beschouwingen werd geformuleerd omtrent het feit dat enkele van de projecten die hierna worden vermeld en als een visie worden voorgesteld, al zullen zijn gerealiseerd wanneer de Regering het GPDO zal goedkeuren. Hij vraagt dus om meer duidelijkheid over wat echte toekomstprojecten zijn en welke projecten aan de gang of zelfs al geconcretiseerd zijn. Hij vraagt tevens dat de sociaaleconomische impact van deze ruimten in en tijdens de herinrichting en in de te halen resultaten in aanmerking zou worden genomen.

2.3.1. *Centrumlanen*

2.3.2. *Openbare ruimte Louiza/Naamsepoort/Zavel*

2.3.3. *Ninoofsepoort*

2.3.4. *Reyerslaan met de afbraak van het Reyersviaduct*

2.3.5. *Schumanplein*

2.3.6. *Afwerking van de werf op het Madouplein en Rogierplein*

## 3. Strategie 3 - Het evenwicht tussen de wijken verbeteren

### 3.1. Tool 1 - Een stadsvernieuwingsgebied definiëren

**De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering, die op 18 oktober 2016 werd gepubliceerd, alsook het besluit van 21 november 2016 betreffende de ZSH de termen « zone voor stedelijke herwaardering » en niet « zone voor stadsvernieuwing » gebruiken **De Raad** vraagt om :

- toe te zien op de coherentie van de termen die in deze verschillende documenten worden gebruikt ;
- te verduidelijken wat de termen « zone voor stadsvernieuwing » omvatten, wetende dat de zone voor stedelijke herwaardering werd bepaald in het besluit dat op 21 november 2016 werd gepubliceerd<sup>2</sup>.

**De Raad** stelt voor om rekening te houden met de conclusies van het evaluatieverslag dat het BISA over de herziening van het premiestelsel voor stadsvernieuwing heeft opgemaakt.

---

<sup>2</sup> 10 NOVEMBER 2016. - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering en tot goedkeuring van de "zone voor stedelijke herwaardering", genaamd "ZSH 2016"

### 3.2. Tool 2 - Het beleid van duurzame wijkcontracten voortzetten

### 3.3. Tool 3 - Stadsvernieuwingscontracten ontwikkelen

### 3.4. Tool 4 - Systemen voor renovatie- en energieprijzen samenvoegen

### 3.5. Tool 5 - Stadsbeleid regionaliseren

### 3.6. Tool 6 - Buurt- en burgerdynamiek versterken

## 4. Strategie 4 - Erfgoed en architectuur beschermen als drager van identiteit en aantrekkelijkheid

**De Raad** stelt voor om in dit deel het thema van de gevelrenovaties op te nemen en om meer bepaald rekening te houden met de problematiek inzake het naast elkaar bestaan van de volgende twee legitieme doelstellingen : erfgoedbescherming en energierenovatie van gebouwen (isolatie via de buitengevel is vaak de efficiëntste oplossing in termen van EPB maar valt moeilijker te verzoenen met het behoud van de erfgoedelementen).

**De Raad** vindt het positief dat het Gewest zich door een Bouwmeester laat bijstaan, waarvan de acties voornamelijk op nieuwe en omvangrijke projecten betrekking hebben, maar benadrukt dat het ook belangrijk is om de deskundigheid van het Bestuur te benutten. De stad als “erfgoed” vormt immers een geheel en mag niet worden beperkt tot de elementen die als omvangrijk worden bestempeld. Dat is de reden waarom **de Raad** in dit opzicht de mening is toegedaan dat het hele Brusselse weefsel moet worden gevaloriseerd. Ook zou het verband moeten worden gelegd met de GCHEWS (gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing).

**De Raad** vraagt dat men zou waken over het verband tussen de gewestelijke stedelijke verordening (GSV) die momenteel wordt herzien, opdat deze zich in een globale logica zou inschrijven, met name wat betreft de verdichtingsaspecten.

## 5. Strategie 5 - De specifieke identiteit van wijken promoten

**De Raad** wenst dat het ontwerp van GPDO duidelijker zou zijn voor wat de projecten betreft die zullen worden gevoerd om de specifieke identiteit van wijken te promoten.

Hij herhaalt zijn vraag over de definitie van het wijkconcept en de betekenis die eraan wordt gegeven : territoriaal of sociaaleconomisch ? Hij vraagt eveneens om het verband te leggen tussen deze strategie en de strategieën 1, 2 en 3 van hetzelfde hoofdstuk, evenals met pijler 1.

## 6. Strategie 6 - Het natuurlijke landschap versterken

**De Raad** herhaalt zijn vraag dat deze strategie coherent zou blijven ten aanzien van de projecten die momenteel worden geconcretiseerd of gepland en die ertoe strekken om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verdichten.

**De Raad** meent dat deze strategie op een gepaste wijze zou kunnen worden gekoppeld aan diverse bestaande gewestelijke plannen, die een langetermijnvisie ontwikkelen en concrete acties bevatten en sociaaleconomische aspecten behandelen (waterbeheersplan, lucht-klimaat-energieplan, ...).

Anderzijds vindt **de Raad** dat deze strategie de link zal moeten leggen met de doelstelling inzake het creëren van 25.000 P+R-plaatsen die in pijler 4 - mobiliteit werd vermeld. Voor **de Raad** moet men

immers toezien op het evenwicht van de functies mobiliteit (parkeerplaatsen creëren) en leefmilieu (het natuurlijke landschap versterken). In dat opzicht vraagt hij zich af of het creëren van ondergrondse parkeerplaatsen geen betere piste is.

### 6.1. Tool 1 - Het groene netwerk versterken

**De Raad** vraagt dat er een beraadslaging zou kunnen worden gevoerd over een echt beleid om de soorten bloemen te diversifiëren die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en meer bepaald in de openbare ruimten groeien, om zo de bijen te beschermen.

### 6.2. Tool 2 - Strategische netwerken versterken

- 6.2.1. *Het blauwe netwerk*
- 6.2.2. *Het socio-recreatieve en het speeln netwerk*
- 6.2.3. *Het ecologisch netwerk*

### 6.3. Tool 3 - De biodiversiteit beschermen

- 6.3.1. *Gebieden ter bescherming en herwaardering van seminatuurlijke landschappen*
- 6.3.2. *Gebieden ter versterking van de connectiviteit van het ecologisch netwerk*

### 6.4. Tool 4 - Landschappen versterken op grootstedelijke schaal

## 7. Strategie 7 - Het natuurlijke erfgoed in het gewest beschermen en verbeteren

### 7.1. Tool 1 - Ecologisch waterbeheer verbeteren

**De Raad** meent dat de problematiek van de renovatie van de riolering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter sprake moet komen wanneer er op het thema van het waterbeheer wordt ingegaan. Deze problematiek wordt in het waterbeheersplan behandeld. Het zou echter opportuun zijn om in het ontwerp van GPDO de mogelijke oplossingen te ontwikkelen die op langere termijn ten uitvoer zouden kunnen worden gelegd (voorbij het jaar 2021 dat momenteel de streefdatum voor het waterbeheersplan is).

- 7.1.1. *Waterbronnen beschermen en duurzaam waterbeheer promoten*
- 7.1.2. *Ecologische kwaliteit van het waterwegennet garanderen*
- 7.1.3. *Overstromingen bestrijden*

**De Raad** stelt vast dat « het GPDO streeft naar een vermindering van de ondoordringbare grond in het Gewest » om overstromingen te bestrijden. Hij meent dat deze doelstelling de huidige situatie zou moeten verbeteren, maar voegt eraan toe dat dit onvoldoende zou kunnen zijn om deze aanzienlijk te verbeteren. Een betere samenhang tussen de blauwe en groene netwerken en het bouwen van infrastructuren (van het type stormbekkens) zullen in dat opzicht ook nodig zijn.

- 7.1.4. *Coördinatie van de 'wateractoren'*

Hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet over alle hefboomen en bevoegdheden beschikt om deze doelstelling alleen te dragen, meent **de Raad** dat het vanuit een oogpunt van een optimalisering belangrijk is om de BMWB in het denkproces op te nemen over de fusie van Hydrobru en Vivaqua.

Aangezien actoren van verschillende strekking bij het waterbeheer zijn betrokken, is **de Raad** bovendien van mening dat de instelling van een coördinatieplatform opportuun zou kunnen zijn. In

dat opzicht zou het nuttig zijn om zich op de werkingwijze van bestaande platformen te inspireren (bijvoorbeeld : het platform van de Zennewateren).

**De Raad** vraagt dat dit onderdeel eveneens uitdrukkelijk verwijst naar het Waterbeheerplan.

## 7.2. Tool 2 - Milieuoverlast beperken

### 7.2.1. De luchtkwaliteit

### 7.2.2. Geluidsoverlast bestrijden

Hoewel het ontwerp van GPDO hoofdzakelijk op geluidsoverlast als gevolg van verkeer (en niet van industriële activiteiten) is gericht, herhaalt **de Raad** de volgende beschouwingen (die hij in zijn advies betreffende het demografisch GPB heeft geformuleerd).

**De Raad** is ervan overtuigd dat vermenging nodig is. Hij volgt trouwens van nabij plannen die de Citydev verwezenlijkt en waarbij op eenzelfde terrein productieve economische bedrijvigheid, geconventioneerde koopwoningen en (hier en daar) collectieve voorzieningen (crèches) samengebracht worden. Vermenging is evenwel slechts gewaarborgd als er evenwicht is tussen de bestemmingen. Bij de oprichting van OGSO's (ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving) is waakzaamheid geboden omdat het gevaar bestaat dat deze gebieden weinig functioneel zijn voor productieactiviteiten. Een op twee vestigingsaanvragen bij Citydev betreft ondernemingen waarvan de omvang minder dan 2.000m<sup>2</sup> bedraagt en de bedrijvigheid verenigbaar is met huisvesting. Het demografisch GPB zou deze bedrijven zeker bij hun vestiging moeten helpen, maar het Gewest mag in geen geval de andere vergeten, in het bijzonder de industriële en/of productieve activiteiten die noch verenigbaar zijn met huisvesting, noch een verdichting kunnen ondergaan.

Anderzijds zijn, krachtens de geldende wetgeving, de OGSO's onderworpen aan de naleving van dezelfde normen die op de gebieden van gewestelijk belang en de sterk gemengde gebieden van toepassing zijn. **De Raad** herhaalt dat hij van mening is dat het opportuun zou zijn om een specifieke geluidsnorm voor de OGSO's te voorzien en om deze te baseren op de WGO-norm die tussen 55 en 45 dB(A) ligt. **De Raad** is van oordeel dat een dergelijke norm het zou moeten toelaten om zowel het welzijn van de inwoners en de economische activiteit te vrijwaren.

Bovendien stelt **de Raad** voor om de dimensie « geluidsoverlast » in aanmerking te nemen bij de vernieuwingen van het busbestand van de MIVB om zo het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van minder luide bussen te voorzien.

### 7.2.3. Comfortzones

### 7.2.4. Elektromagnetische stralingen

**De Raad** dringt erop aan dat de normen op het vlak van elektromagnetische stralingen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft vastgesteld, hem in staat stelt om zijn smart city-doelstellingen te behalen.

**De Raad** herhaalt dat hij heeft benadrukt dat het belangrijk is om te beschikken over een wetgevend kader dat zich kan aanpassen aan de veranderingen in de sector van de telecommunicatie, gezien deze sector op technisch vlak enorm snel evolueert.

*“De Raad deelt de wil om de gezondheid van de bevolking en de werknemers te beschermen, en oordeelt dat het noodzakelijk is om een maximumnorm te bepalen voor de niet-ioniserende stralingen teneinde overdreven blootstelling aan de elektromagnetische velden die aanwezig zijn in ons leefmilieu te beperken;*



*De Raad wijst erop dat het bestaan van een kwaliteitsvolle telecommunicatie-infrastructuur een belangrijk element is voor de economische middens en een aantrekkingsfactor kan vormen. De gevolgen van de definitie van een strikte norm voor andere aspecten dan deze van de volksgezondheid zijn dan ook niet te verwaarlozen;*

*Volgens de Raad dreigt een vertraging wat betreft de telecommunicatie-infrastructuur het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stuk minder aantrekkelijk te maken (ontevredenheid van de economische middens, van de instellingen en internationale organisaties, een ontoereikende infrastructuur voor de organisatie van bepaalde congressen, ...). Hij dringt er dan ook bij de Regering op aan dat zij bijzondere aandacht zou besteden aan de kwaliteit van het Brussels mobiel telecommunicatienet en dat zij zo snel mogelijk, met behoud van de rechtszekerheid, een evaluatie zou laten uitvoeren van de sociaaleconomische impact van de Brusselse norm”.*

**De Raad** vindt deze beschouwingen die van 2013 dateren meer dan ooit actueel, gezien het dataverkeer de laatste jaren sterk toeneemt<sup>3</sup> en deze tendens zich in de toekomst met dezelfde intensiteit zou moeten voortzetten. Bovendien vestigt hij de aandacht op het feit dat het Comité van experts, dat de Regering heeft ingesteld, in zijn verslag van februari 2016 (gepubliceerd in juli 2016) wijst op de belangrijke economische rol van de telecomnetwerken voor de gewestelijke economische ontwikkeling.

### 7.3. Tool 3 - De bodem beschermen

**De Raad** staat positief tegenover het feit dat het ontwerp van GPDO de invoering van een gewestelijk fonds voor de sanering van weesvervuiling voorziet.

### 7.4. Tool 4 - De energievraag beheersen en hernieuwbare energie ontwikkelen

**De Raad** benadrukt dat de maatregelen die momenteel ten uitvoer worden gelegd ontoereikend blijven om de « 3x20 »-doelstellingen van het Energie- en Klimaatpakket van de EU te behalen. Uit de analyse van de tendensen die op het vlak van energievragen en ontwikkeling van hernieuwbare energie werden vastgesteld, blijkt immers dat er om deze doelstellingen te behalen nieuwe tools nodig zullen zijn.

**De Raad** vraagt dat erin dit onderdeel meer links zouden worden gelegd met het geïntegreerd Lucht-Klimaat-Energieplan.

### 7.5. Tool 5 - Afval duurzaam beheren

**De Raad** stelt vast dat het ontwerp van GPDO meer bepaald bioafval, grofvuil, textiel of slib als « nieuwe afvalstromen » bepaalt. Welnu, hij benadrukt dat deze stromen niet als nieuw kunnen worden beschouwd, in zoverre privé-operatoren deze nu al inzamelen.

**De Raad** stelt vast dat doelstellingen betreffende de ophaling van organische afvalstoffen ontbreken. Hij neemt er akte van dat het Gewest hetgeen nu bestaat wil voortzetten, meer bepaald de ophaling van deze afvalstoffenfractie op vrijwillige basis overal op zijn grondgebied. **De Raad** vindt dat dit duidt op een gebrek aan ambitie op dit vlak.

## 8. Strategie 8 - De infrastructuur ontwikkelen voor een slimme stad

---

<sup>3</sup> Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie, « situatie van de elektronische communicatiesector - statistisch verslag », Jaar 2015 en FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, « barometer van de informatiemaatschappij (2016) ».

**De Raad** meent dat deze strategie ambitieuzer zou moeten zijn en rekening zou moeten houden met de talrijke opties die kunnen worden overwogen om van Brussel een « smart city » te maken. **De Raad** wenst dat deze strategie meer de nadruk zou leggen op innovatie en de steun aan onderzoek en ontwikkeling. In dat opzicht is hij van oordeel dat het opportuun zou zijn om dit ontwerp van GPDO aan het « Gewestelijk Innovatieplan 2016-2020 » te koppelen.

**De Raad** is van oordeel dat de strategie van de intelligente stad zich moet laten leiden door aanzienlijke investeringen van de overheid wat betreft het ontwerp en de productie van digitale instrumenten. De overheid moet de democratische controle over de ontwikkeling van deze « smart city » technologie behouden. Deze moet trouwens ten dienste van de stad en haar inwoners worden ontworpen.

**De Raad** stelt vast dat het ontwerp van GPDO vermeldt dat « publiek-private samenwerkingen niet zijn uitgesloten » om smart city-projecten te ontwikkelen. Hij is van oordeel dat een samenwerking van de publieke en private sector onontbeerlijk zal zijn om projecten budgettair te ondersteunen en om het Gewest een deskundigheid bij te brengen.

Tot slot herhaalt **De Raad** zijn beschouwing die onder titel « 7.2.4. Elektromagnetische stralingen » werd geformuleerd.

## Pijler 3 : Het grondgebied mobiliseren voor de ontwikkeling van de stedelijke economie

### Algemene beschouwingen

**De Raad** vraagt om te waken over de coherentie tussen de zogenaamde « prioritaire » sectoren en de sectoren die in de verschillende tools van deze pijler aan bod komen. **De Raad** meent dat in het ontwerp van GPDO een duidelijke visie moet worden uitgewerkt van de acties die in de « prioritaire » sectoren zullen worden gevoerd. Het is slechts na de visie te hebben bepaald van de ontwikkeling van de prioritaire sectoren dat andere sectoren moeten worden behandeld.

**De Raad** neemt akte van het feit dat de benadering van deze pijler territoriaal van aard is. Ook al is het logisch om zo'n benadering in het kader van het GPDO te ontwikkelen, toch is **de Raad** van mening dat deze te beperkt is om de economische ontwikkeling van het gewest ten volle te overwegen.

### 1. Strategie 1 – De plaats van economische sectoren herwaarderen

**De Raad** is van oordeel dat een stadsgewest dat

- geconfronteerd wordt met de zeldzaamheid van de beschikbare ruimte,
- meer dan 702.000<sup>4</sup> arbeidsplaatsen verstrekt, waarvan er 341.000 door inwoners van Vlaanderen en Wallonië worden ingenomen,
- enkel op de belastingen van zijn inwoners kan rekenen,

er zich redelijkerwijs niet toe kan beperken om van de groei van de productieve economische activiteit zijn enige operationele doelstelling te maken. Een gewest zonder (mogelijkheden tot) productieve economische activiteit zou echter snel een dood gewest worden. **De Raad** is dan ook overtuigd van de

<sup>4</sup> Bron : [Observatorium voor de Werkgelegenheid](#).

noodzaak om het gemengd karakter van de functies te bevorderen. De waarborg voor deze mixiteit ligt evenwel in het evenwicht tussen de bestemmingen. Zo moet de invoering van OGSO het voorwerp uitmaken van een grote waakzaamheid omwille van het gevaar dat men deze zones weinig functioneel voor productieve activiteiten maakt.

Ook al oordeelt **de Raad** dat het gepast is dat het gewest de inplanting van ondernemingen steunt waarvan de activiteit verenigbaar is met woongelegenheden, toch voegt hij hieraan onmiddellijk toe dat het gewest in geen geval de andere ondernemingen uit het oog mag verliezen, en meer bepaald de industriële en/of productieactiviteiten die onverenigbaar zijn met woongelegenheden en niet het voorwerp van verdichting kunnen vormen. Deze beschouwing heeft in deze pijler meer bepaald betrekking op de tools 1 en 2 (« Versterking van de economische ontwikkelingsassen » en « Ontwikkeling van lokale werkgelegenheid ») van deze strategie.

**De Raad** herhaalt zijn beschouwing dat de gebrekkige grondbeheersing van de overheid een belangrijke struikelblok zal vormen bij de volledige uitvoering van het GPDO (zie opmerking supra, in de algemene beschouwingen – 5. Grondbeheersing).

### 1.1 Tool 1 – Versterking van de economische ontwikkelingsassen

**De Raad** meent dat het onthaal en de begeleiding van economische actoren door private en publieke operatoren (Citydev...) eveneens kunnen bijdragen tot de doelstelling van een versterking van de assen inzake economische ontwikkeling. **De Raad** vraagt daarom dat dit element als een versterking van de economische armatuur zou worden beschouwd.

**De Raad** verwondert zich erover dat er niet uitdrukkelijk wordt verwezen naar het Gewestelijk programma voor circulaire economie en zelfs naar andere plannen, zoals het gewestelijk innovatieplan, het internationaal ontwikkelingsplan..., terwijl ook hierin een strategie is voorzien die sterk op het grondgebied is gericht.

### 1.2 Tool 2 - Ontwikkeling van lokale werkgelegenheid

#### 1.2.1 De Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO)

**De Raad** verwijst naar de opmerking onder het punt Strategie 1.

#### 1.2.2 De Zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS)

**De Raad** verwondert zich erover te moeten lezen dat de modaliteiten voor de toepassing van de ZEUS zullen worden geactualiseerd en beter verduidelijkt om een doeltreffende operationalisering te verzekeren, dit terwijl de ZEUS tot op heden nog steeds niet effectief bestaat.

**De Raad** vraagt bovendien dat de voor de ZEUS gebruikte cijfers worden geactualiseerd.

### 1.3 Tool 3 – Beheersing van het tertiair aanbod

**De Raad** vindt het essentieel dat men reeds de mogelijkheden tot reconversie van kantoorgebouwen (met name tot woningen) onderzoekt bij het ontwerp van deze gebouwen. **De Raad** pleit in dit opzicht voor het optrekken van multifunctionele gebouwen die makkelijk kunnen worden omgevormd.

**De Raad** meent tenslotte dat de zin « en beperking van nieuwe kantoren in de buurt van de belangrijkste multimodale knooppunten van het openbaar vervoer » tot verwarring leidt. **De Raad** stelt voor om deze zin als volgt te herschrijven : « De bouw van nieuwe kantoren zal prioritair moeten

*plaatsvinden in de nabijheid van de belangrijkste multimodale knooppunten van het openbaar vervoer».*

#### 1.4 Tool 4 – Versterking van het commercieel aanbod

**De Raad** betreurt het gebrek aan ambitie wat betreft dit punt, terwijl het belangrijke uitdagingen voor de ontwikkeling van het gewest behelst.

**De Raad** twijfelt aan de echtheid van de volgende bewering : (en bijgevolg aan de gepastheid om deze in het GPDO op te nemen) « *het commerciële aanbod wordt gekenmerkt door een situatie waarbij het binnenste stadscentrum van Brussel dominant is* ».

**De Raad** vraagt met aandrang dat het handelsontwikkelingsschema van het Gewest in overleg met de sociale gesprekspartners en de sectoren zou worden opgesteld, met name om zich van de kwaliteit van de in dit kader te creëren jobs te verzekeren, net als de kwantiteit en de netto jobcreatie. **De Raad** is van oordeel dat het huidig commercieel aanbod het vertrekpunt van dit ontwikkelingsschema moet vormen dat – ook al reikt het andere opties aan – de bestaande handel in zijn evolutie moet begeleiden en ondersteunen.

**De Raad** stelt vast dat er wordt beweerd dat « *uit diverse studies blijkt dat Brussel minder uitgerust is dan het landelijke gemiddelde en (...) dat er meer dan 200.000 m<sup>2</sup> bijkomende handelszaken nodig zijn om alleen al de gemiddelde oppervlakte per inwoner van de grote Belgische steden te bereiken* ». **De Raad** twijfelt aan deze bewering en onderstreept dat bepaalde onderzoekers met tegengestelde conclusies komen.

**De Raad** meent dat een eventueel commercieel deficit eveneens te wijten kan zijn aan het onaangepast karakter van de soorten gebouwen die ter beschikking van deze sector worden gesteld.

**De Raad** vraagt bovendien dat men bij de raming van het aantal benodigde m<sup>2</sup> handelsoppervlakte rekening zou houden met de toename van omvang van de elektronische handel.

**De Raad** verwondert zich erover dat de handelsoppervlakte, die in het kader van het nationaal stadion zal worden gecreëerd, niet in dit ontwerp van GPDO in aanmerking wordt genomen, ook al zal deze handelsoppervlakte niet op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen zijn. Ook de sterke toename van het handelaanbod in de Rand, langsheen de Bergensesteenweg en de Leuvensesteenweg wordt niet in aanmerking genomen.

**De Raad** neemt akte van het feit dat het ontwerp van GPDO beweert dat « *de vestiging van dit nieuwe aanbod moet worden opgezet als een gespecialiseerd aanbod met het gepaste bereik dat het bestaande aanbod niet beconcurrereert* ». **De Raad** vreest evenwel sterk dat de geplande projecten wel degelijk in concurrentie treden met het bestaande commercieel aanbod. Hij wijst er bovendien op dat het « *geval DOCKS* » heeft aangetoond dat het Gewest niet over instrumenten beschikt om te verzekeren dat een nieuw commercieel aanbod niet de concurrentie aangaat met wat reeds voorhanden is (de vergunning voor het project DOCKS werd met name verleend op voorwaarde dat het project het bestaande aanbod niet zou beconcurreren. Welnu, nu het project is verwezenlijkt, blijkt dat er wel degelijk een concurrentie is tussen dit centrum en andere handelszaken). In het nieuwe BWRO vermeldt men zelfs niet meer de sociaaleconomische vergunning die deel uitmaakt van de stedenbouwkundige vergunning. Dit was nochtans een van de enige instrumenten die in dit verband voorhanden waren.

**De Raad** meent tenslotte dat men er bij de ontwikkeling van deze tool absoluut over moet waken dat deze overeenstemt met het onderdeel van het GPDO dat gewijd is aan het antwoord dat moet worden geboden op de noden inzake lokale handelszaken (Pijler 2 – Strategie 1).

### 1.5 Tool 5 – Ontwikkeling van opleidings- en tewerkstellingspolen

**De Raad** stelt de vooruitgang vast die is gemaakt met de ontwikkeling van de opleidings- en tewerkstellingspolen.

Hij merkt evenwel op dat de ontwikkeling van deze polen niet volledig aan de definitie van de prioritare sectoren voldoet. Zo ontbreekt er met name een pool gewijd aan de milieurichtingen die in de inleiding van het hoofdstuk worden vermeld. Daarbij komt nog dat de milieudimensie op transversale wijze in de verschillende opleidings- en tewerkstellingspolen zou moeten voorkomen.

**De Raad** stelt bovendien vast dat de vorige versie van het ontwerp van GPDO een sectorale analyse bevatte van de Brusselse tewerkstelling die relevante elementen zou kunnen bevatten om op dit vlak prioriteiten te bepalen. Hij betreurt dat dit aspect uit het ontwerp van GPDO is verdwenen.

### 1.6 Tool 6 – Ontwikkeling van competitiviteitspolen

**De Raad** herhaalt zijn beschouwing betreffende de prioritare sectoren en meent dat er in de eerste plaats competitiviteitspolen voor de prioritare sectoren moeten worden voorzien (zie opmerking supra in de algemene beschouwingen van deze pijler).

**De Raad** vraagt bovendien met aandrang dat bij de definitie van deze competitiviteitspolen rekening zou worden gehouden met de reële noden van de economische actoren en dat men zich ervan zou vergewissen dat deze overeenstemmen met de activiteiten die deze actoren wensen te ontwikkelen.

**De Raad** is van oordeel dat het goed zou zijn om een competitiviteitspool « logistiek » te voorzien waarin de mobiliteitsproblematiek aan bod zou komen.

### 1.7 Tool 7 – Ondersteuning van een buurteconomie

**De Raad** stelt zich vragen bij de elementen die onder de notie van « buurteconomie » vallen. **De Raad** vraagt zich met name af op welke sectoren deze notie betrekking heeft.

**De Raad** wijst erop dat verschillende bestaande of in het GPDO overwogen maatregelen de economische buurtactiviteit ontmoedigen of dreigen te ontmoedigen. Immers, sommige gewestelijke doelstellingen lijken incoherent (project NEO versus de ontwikkeling van de buurthandel, gebrek aan ruimte voor de ontwikkeling van de industrie, SIG omgevormd tot OGSO...).

**De Raad** meent dat deze tool niet duidelijk is wat betreft de maatregelen die in de toekomst zullen worden genomen.

**De Raad** stelt voor om een verband te leggen tussen deze tool en het Gewestelijk programma voor circulaire economie, in de mate waarin dit programma de ontwikkeling van een niet-delokaliseerbare buurteconomie wil stimuleren.

**De Raad** vraagt zich tenslotte af op welke manier het GBP zal worden gewijzigd ten gunste van de ontwikkeling van de buurteconomie (op welke instrumenten zal men beroep doen ?) terwijl de laatste aangebrachte wijzigingen er *a contrario* toe aanzetten om hiermee geen rekening te houden.

### 1.8 Tool 8 – Versterking van de logistieke structuur

**De Raad** vraagt dat de perimeter overwogen voor de havenzone zou worden herzien. **De Raad** is namelijk van oordeel dat het goed zou kunnen zijn om ervan uit te gaan dat de havenzone zich voorbij de Van Praetbrug uitstrekt (deze zone beschouwen als zich uitstrekkend tot aan de Redersbrug).

**De Raad** vraagt bovendien dat de acties ontwikkeld in het kader van het strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou worden opgenomen en op de juiste wijze gearticuleerd.

## 2. Strategie 2 – Ontwikkeling van economische activiteiten met internationale uitstraling

**De Raad** dringt erop aan dat deze strategie op zodanige wijze zou worden uitgewerkt dat deze complementair zou zijn met de endogene ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en met name een buurteconomie en met de prioritaire polen die stroomopwaarts worden bepaald. Inderdaad, de investeringen tot bevordering van een economische activiteit met een internationale uitstraling moeten eveneens een impact hebben op het lokale vlak : in economische termen, inzake jobinfrastructuur... **De Raad** vraagt in dit verband met aandrang dat bijzondere aandacht zou worden besteed aan de kwaliteit van de arbeidsplaatsen die in het kader van de uitvoering van deze strategie worden gecreëerd.

**De Raad** stelt voor om een tool toe te voegen die is gewijd aan de ontwikkeling van de sectoren « creatieve / culturele / vrijetijdsindustrie / vrijetijdstoerisme ». Hij is namelijk van oordeel dat deze sectoren werkgelegenheidsperspectieven bieden, bijdragen tot de internationale uitstraling van het gewest en kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van het toerisme.

### 2.1 Tool 1 – Ondersteuning van de kenniseconomie

### 2.2 Tool 2 – Een nieuwe internationale congres- en evenementenpool op de Heizel

**De Raad** betreurt dat het ontwerp van GPDO geen concrete acties of voorstellen ontwikkelt die een duidelijk en identificeerbaar verband leggen tussen de nieuwe inrichtingen en infrastructuur op de Heizel en het stadscentrum.

### 2.3 Tool 3 – Een nieuwe internationale tertiaire as: Europese wijk-Leopold III-laan-Brussel Nationaal

## 3. Strategie 3 – Ontwikkeling van de economische aantrekkingskracht op grootstedelijke schaal

**De Raad** betreurt het gebrek aan visie en ambitie van de tools die in deze strategie worden overwogen.

**De Raad** stelt bijvoorbeeld vast dat deze hoofdstedelijke rol een unieke meerwaarde uitmaakt van Brussel en een basis is voor haar leefbaarheid als woon- en werkstad. Het actief uitspelen van deze hoofdstedelijke rol garandeert aan de inwoners de beste kansen op diverse vlakken : goede jobs, uitstekend onderwijs, hoogstaande cultuur, vlotte mobiliteit, een leefbaar milieu, goede en betaalbare huisvesting en een toekomstgerichte internationale uitstraling.

Deze hoofdstedelijke rol van Brussel kan zich vertalen in :

- het zich profileren als een positief bindmiddel tussen alle inwoners van het land;
- een constructieve samenwerking opzetten met de Gemeenschappen die een draagvlak kunnen zijn voor de uitstraling en dynamiek van Brussel;
- het aanbieden van een internationale ontmoetingsplaats voor alle gemeenschappen in ons land.

**De Raad** meent bovendien dat het essentieel is dat men een goede toegankelijkheid tot de grootstedelijke zone verzekert indien men de economische aantrekkingskracht ervan wil ontwikkelen.

**De Raad** betreurt in dit opzicht met name dat de opstelling van een mobiliteitsplan, dat een toekomstig stadion op parking C moet bedienen, slechts in de laatste zin van deze strategie wordt vermeld. **De Raad** is van oordeel dat het mobiliteitsthema van bij het begin in deze strategie moet worden behandeld. **De Raad** vindt bovendien dat men er zich bij de ontwikkeling van deze strategie van moet vergewissen dat deze overeenstemt met pijler 4 dat aan de mobiliteit is gewijd.

### 3.1 De tertiaire sector

**De Raad** herinnert aan zijn beschouwing betreffende het optrekken van multifunctionele kantoorgebouwen die makkelijk kunnen worden omgebouwd (tool 3 « Beheersing van het tertiair aanbod » van strategie 1 van deze pijler).

### 3.2 Logistiek en industrie

**De Raad** verwondert zich erover dat er in dit onderdeel geen melding wordt gemaakt van de opstelling van het industrieel actieplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat is voorzien in doelstelling 10 van de Strategie 2025.

### 3.3 Handel

**De Raad** herhaalt zijn beschouwingen betreffende tool 4 « Versterking van het commercieel aanbod » van strategie 1 van deze pijler, en betreurt het gebrek aan een visie op lange termijn.

In de mate waarin het grondgebied, dat in deze derde strategie wordt behandeld, de grootstedelijke zone is, meent **de Raad** dat er meer bepaald rekening moet worden gehouden met de mogelijke concurrentierisico's wanneer er beslissingen worden genomen over de inplanting van commerciële centra. **De Raad** twijfelt er in dit verband aan dat « de overlegde specialisatie van de centra » een oplossing zal vormen om de concurrentie tussen de verschillende grootstedelijke commerciële aanbiedingen te verminderen. Volgens **de Raad** dreigt de zoektocht naar complementariteit tussen de commerciële centra een moeilijk proces te worden.

### 3.4 Kenniseconomie

### 3.5 Grote voorzieningen

**De Raad** twijfelt aan de relevantie van de opmerking onder dit punt : “De keuze voor Parking C als plaats voor het nieuwe stadion is kenmerkend voor het succes van het samenwerkingsfederalisme“. Hij vraagt dat deze zin wordt geschrapt.

## Pijler 4 : Het grondgebied mobiliseren om van mobiliteit een duurzame ontwikkelingsfactor te maken

### Algemene beschouwingen

**De Raad** deelt de belangrijkste doelstelling van dit hoofdstuk die erin bestaat, de verzadiging van het Brussels wegennetwerk te beperken, met name gelet op de economische en milieu-impact van deze verzadiging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. **De Raad** wijst bovendien op het dringend karakter van een verbetering van de mobiliteit in het Brussels gewest. Hij vraagt daarom de herinvoering van een doelstelling voor de vermindering van het aantal afgelegde kilometers, evenals een globale doelstelling.

**De Raad** is van oordeel dat de hiërarchische rangschikking van de vastgestelde doelstellingen en de instrumenten om deze te verwezenlijken niet altijd duidelijk is. Hij verwijst in dit verband naar zijn opmerking in de algemene beschouwingen (zie algemene beschouwingen supra punt 3. Methode en prioriteiten).

Aangezien het gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) momenteel wordt opgesteld (terzelfder tijd als de aanneming van dit ontwerp van GPDO), vraagt **de Raad** dat men zou waken over het verband en de coherentie tussen beide plannen. De doelstellingen, die in dit ontwerp van GPDO op middellange (2025) en lange termijn (2040) worden bepaald, moeten de uitvoering mogelijk maken van de maatregelen die in het kader van het GMP zullen worden getroffen.

In afwachting van het definitief aannemen van beide plannen, en gelet op de projecties inzake mobiliteitsnoden van het Federaal Planbureau, dringt **de Raad** er – gelet op de dringendheid – op aan dat de Regering maatregelen zou nemen met een rechtstreekse impact op de mobiliteit op korte termijn.

**De Raad** wijst erop dat sommige statistische gegevens, die in dit onderdeel worden gebruikt, niet altijd zeer recent zijn (met name inzake parkeren). Hij dringt er enerzijds op aan dat men de meest recente statistische gegevens zou gebruiken en dat men anderzijds duidelijk zou aangeven in verhouding tot welke basisperiode een doelstelling is bepaald (bijvoorbeeld : X parkeerplaatsen minder in verhouding tot de situatie in 2013) en of het gaat om een relatieve of absolute doelstelling.

**De Raad** zal nauw blijven toezien op de definitie die aan het begrip « Brusselaars » wordt gegeven en onderstreept, meer in het bijzonder inzake mobiliteit, dat de Brusselaars niet tegenover de pendelaars mogen worden gesteld. Het lijkt hem in dit verband zo dat een doordacht mobiliteitsbeleid absoluut rekening moet houden met het aanzienlijk percentage pendelaars die naar Brussel komen werken.

**De Raad** dringt erop aan dat het Brussels mobiliteitsbeleid op gewestelijk niveau en op transversale wijze zou worden beheerd. Hij kan zich niet voorstellen dat dit zou gebeuren zonder rechtstreekse link met het beleid inzake leefmilieu, ruimtelijke ordening, fiscaliteit...

**De Raad** onderstreept bovendien dat talrijke mobiliteitsaspecten op een metropolitaanse schaal moeten worden overwogen.

Wat betreft de metropolitaanse benadering van de mobiliteit, nodigt **de Raad** het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit om blijk te geven van meer proactiviteit opdat het zijn voorstellen voor



« metropolitaanse oplossingen » aan de andere entiteiten zou bezorgen. Zo zou de Regering bijvoorbeeld :

- concrete voorstellen kunnen formuleren voor de wijziging van de autobelasting teneinde tot een rationeel autogebruik aan te zetten;
- haar visie voor de buitenring kunnen voorstellen.

Gelet op de institutionele realiteit in België is **de Raad** bovendien van oordeel dat een interregionale samenwerking onontbeerlijk is op het vlak van mobiliteit. Immers, het gewest beschikt niet over alle hefboomen die noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van een coherent, ambitieus en doeltreffend mobiliteitsbeleid.

## Bijzondere beschouwingen

### 1. Inleiding en Vaststellingen

### 2. Herdefiniëring van de plaats van de auto in de stad van morgen

**De Raad** stelt vast dat het ontwerp van GPDO voorziet dat « *de verplaatsingen met de auto enkel worden bevorderd wanneer dit het meest aangepaste verplaatsingsmiddel betreft* ». Hij stelt zich dan ook vragen bij de manier waarop men erover zal oordelen dat een verplaatsing met de auto al dan niet « aangepast » is. Het lijkt hem dat het hier om een subjectief gegeven gaat.

Volgens **de Raad** moet men extreme situaties, zoals « alles voor de auto » of « alles voor de fiets » vermijden : de doelstelling bestaat erin, de verschillende individuele *en* collectieve vervoerswijzen te overwegen als met elkaar complementaire oplossingen, en niet als een naast-elkaar plaatsen van autonome elementen, teneinde deze optimaal te combineren in het kader van een slimme, doeltreffende en coherente mobiliteit. Het gebruik van de auto moet worden opgevat in een context van multimodaliteit waarbij de verschillende vervoerswijzen het voorwerp uitmaken van een globale en evenwichtige benadering die zowel op hun eigen kenmerken als op de noden van de gebruikers is gebaseerd. De multimodale bereikbaarheid van het gewest, de gemeenten en de wijken door middel van een zo groot mogelijk aantal verschillende vervoersmiddelen moet worden gezien als een echte troef die de aantrekkelijkheid van het gewest kan versterken.

In deze context is **de Raad** van oordeel dat de wagen op zich geen mobiliteitsprobleem vormt maar dat het massaal gebruik ervan en het autosolisme vragen oproepen wanneer er reële alternatieven voor de auto bestaan.

#### 2.1. Het netwerk van in- en uitgaand verkeer

**De Raad** stelt vast dat de doelstelling van een vermindering van het autoverkeer met 20% moeilijk te halen lijkt want deze is in het ene na het andere plan opgenomen zonder ooit te zijn verwezenlijkt. Zo wordt in het Irisplan 2 (p. 16) bepaald dat : « *Feit blijft dat het gedeeltelijk uitgevoerd IRIS 1-plan ons niet in staat heeft gesteld de doelstellingen van het GewOP te halen (de verkeersdruk met 20% verminderen tegen 2010) en evenmin een voldoende verschuiving naar actieve verplaatsingswijzen – heeft teweeg gebracht* ». Het Irisplan 2 voorziet zelf een beperking van het autoverkeer met 20% tegen de horizon 2018 (op basis van 2001).

**De Raad** vraagt zich af hoe ver men vandaag staat met de verwezenlijking van deze doelstelling die moet worden bereikt voor een beperking van de verkeersverzadiging van Brussel. Er moet een evaluatie worden gewijd aan de bepaling van de redenen van deze opeenvolgende mislukkingen

teneinde eindelijk doeltreffende maatregelen te kunnen treffen om hieraan te verhelpen. Dat zal eveneens toelaten om meer ambitieuze doelstellingen te bepalen, want dit ontwerp van GPDO is in mobiliteitstermen minder ambitieus dan andere gewestelijke plannen. Denken we maar aan deze van het Lucht-Klimaat-Energieplan. **De Raad** vraagt dat het Gewest ambitieuze doelstellingen zou bepalen die realistisch zijn vanuit een wetenschappelijk oogpunt.

**De Raad** is bovendien van mening dat een fasering en hiërarchische rangschikking van de uitvoering van de overwogen maatregelen zich opdringen, teneinde de acties te bepalen die als eerste moeten worden uitgevoerd om deze verzadiging ongedaan te maken.

**De Raad** formuleert enkele vragen betreffende de omvorming van de invalssassen tot stadslanen. Hij vindt het belangrijk dat er een antwoord komt op zijn vragen vooraleer de stadslanen worden uitgetekend :

- Welke zijn de exacte redenen die neigen tot een omvorming van sommige invalssassen tot stadslanen (sommige hebben het voorwerp uitgemaakt van een uitvoerbaarheidsstudie en andere niet) ?
- Wat zijn de kenmerken van zulke lanen (en met name het aantal rijstroken) ?
- Hoe zullen de rijstroken worden omgevormd en wat zal er gebeuren met de afgeschafte rijstroken ?
- Hoe kan men verzekeren dat de realisatie van stadslanen de verkeersdoorstroming zal verbeteren ? Zullen de stadslanen in dit verband het vereiste doeltreffend verkeer van de nooddiensten en prioritaire voertuigen garanderen ?
- Zijn ook de inrichtingswerken reeds voorzien die terzelfder tijd als de aanleg van zulke lanen moeten worden uitgevoerd (P&R, verbindingen met het openbaar vervoer...) ?

## 2.2. De herziening van het intra-Brussels wegennetwerk

### 2.2.1. Een nieuwe specialisatie van de wegen en de vervoersnetwerken

### 2.2.2. Renovatie van de tunnels

**De Raad** vraagt om te waken over de gepastheid van de uitgaven die voor de tunnels worden gedaan, meer bepaald omdat het ontwerp van GPDO voorziet dat “onderzoek wordt gedaan naar de wenselijkheid van het behoud van elke Brusselse tunnel na 2025”. Hij stelt in dit verband vast dat « alleen tunnels die noodzakelijk zijn voor de vlotte doorgang van het verkeer of voor een splitsing van het gemotoriseerde verkeer van de actieve vervoerswijzen en woongebieden in aanmerking komen om behouden te blijven”. Hij stelt zich vragen bij de criteria die zullen worden toegepast om te oordelen over het « onontbeerlijk » karakter van een tunnel. Volgens hem moeten deze criteria worden geobjectiveerd vanuit wetenschappelijk oogpunt en moeten simulaties van de verschillende scenario's worden uitgevoerd.

**De Raad** is algemeen van oordeel dat indien een infrastructuur voorhanden is, die toegankelijk is voor het publiek, deze ook op correcte wijze moet worden onderhouden. Het feit, dat een tunnel of om het even welke andere infrastructuur niet wordt onderhouden, staat gelijk met een vernietiging van de waarde ervan. Hij onderstreept bovendien dat de tunnels kunnen passen in een project om het verkeer gedeeltelijk ondergronds te laten verlopen. Hierdoor zou ruimte vrijkomen voor andere verplaatsingswijzen en zouden de wijken opnieuw met elkaar kunnen worden verbonden (hij verwelkomt in dit verband het ontwerp voor de overdekking van een gedeelte van de Kleine Ring).

**De Raad** vraagt dat men - voorafgaandelijk aan een eventuele beslissing tot sluiting van een tunnel –

de bestemming (het nieuwe gebruik) van deze tunnel nauwkeurig zou vastleggen en dat men voor alternatieven zou zorgen (belang van de fasering).

**De Raad** wijst er tenslotte op dat de « smart city » technologieën zouden moeten worden aangewend voor het beheer van de tunnels en de weginfrastructuur, met name bij ongevallen, dit teneinde de mobiliteitsstromen op doordachte wijze te spreiden en alternatieve reismogelijkheden te voorzien.

#### 2.2.3. Middenring

**De Raad** herhaalt zijn vraag over de stadslanen: zullen deze de verkeersdoorstroming en een doeltreffend verkeer van de nooddiensten en prioritaire voertuigen garanderen?

Deze vraag is des te belangrijker indien men overweegt om fysiek rijstroken af te schaffen. **De Raad** onderstreept in dit verband dat er innoverende oplossingen voorhanden zijn die toelaten om de toegang tot rijstroken te reglementeren (en bijgevolg om hun afschaffing te vermijden) teneinde het gebruik ervan te optimaliseren.

#### 2.2.4. Kleine Ring

#### 2.2.5. Louizalaan

#### 2.2.6. Leopold II-laan

#### 2.2.7. Tervurenlaan

### 2.3. Parkeren

**De Raad** stelt vast dat de gebruikte parkeergegevens niet de meest recente zijn en bijgevolg niet correct zijn. Hij herhaalt bijgevolg zijn vraag om geactualiseerde statistische gegevens te gebruiken teneinde realistische doelstellingen te kunnen bepalen.

Aangezien de beschikbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beperkt is, is **De Raad** zich ervan bewust dat het vrijmaken van parkeerplaatsen op het wegennet toelaat om de openbare ruimte voor andere functies te bestemmen. Hij stelt zich evenwel vragen bij het realistisch karakter van deze doelstelling om het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg met 25% te verminderen. **De Raad** is van oordeel dat de afschaffing van deze parkeerplaatsen op het wegennet met concrete alternatieven gepaard moet gaan. De afschaffing zal immers niet volledig worden gecompenseerd door parkeergelegenheid buiten het wegennet. Hij vraagt daarom dat er een studie zou worden gewijd aan een objectivering van de situatie en die tevens oplossingen zou voorstellen. Volgens **De Raad** bestaat een van deze oplossingen erin, het gebruik van de reeds beschikbare parkeerplaatsen buiten de openbare weg te optimaliseren. In dit vooruitzicht zou een mobiele toepassing kunnen worden ontwikkeld om de bestaande vrije parkeerplaatsen buiten de openbare weg te bepalen. Deze ontwikkeling zou het karakter van “slimme stad” van het Gewest versterken.

**De Raad** dringt erop aan dat het parkeerbeleid buiten het wegennet coherent zou zijn met de doelstelling van een rationeel autogebruik. Zo meent hij dat men contraproductieve effecten moet vermijden die – bijvoorbeeld – het nachtelijk parkeren op de parking van een grootwarenhuis zouden toestaan, wat de autobestuurder zou verplichten om zijn voertuig 's morgens te verplaatsen terwijl deze verplaatsing misschien niet noodzakelijk was.

**De Raad** onderstreept eveneens dat de parkeertarieven buiten de openbare weg niet lager dan de tarieven van het openbaar vervoer mogen zijn indien men tot een beperking van het autogebruik wil aanzetten. In dit opzicht wenst **de Raad** dat de Regering met een denkproces start over een goede verevening van de prijs van parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg. Dat moet autobestuurders

ertoe aanzetten om naar een parkeerplaats buiten de openbare weg – eerder dan op de openbare weg – op zoek te gaan en aldus een vermindering mogelijk maken van de verzadiging veroorzaakt door het zoeken naar een parkeerplaats.

Wat betreft het parkeren op de openbare weg, vraagt **de Raad** bovendien dat er maatregelen zouden worden genomen met het oog op een grotere rotatie bij het gebruik van parkeerplaatsen in de handelswijken, om aldus het fenomeen van langparkeerders te vermijden dat nefast is voor de economische activiteit en de verzadiging.

Wat betreft de verplichting voor ondernemingen om parkeerplaatsen buiten de openbare weg ter beschikking te stellen van omwonenden (in het kader van het BWLKE), vraagt **de Raad** dat dit systeem zou worden verbeterd voor een optimale werking.

**De Raad** vraagt ook dat de regels voor kantoorparking binnen het BWLKE worden geëvalueerd en aangepast, hierbij rekening houdend met de evolutie van alternatieven voor de wagen in de verschillende toegankelijkheidszones (in het bijzonder zone C).

Volgens **de Raad** zou men eveneens een systeem moeten overwegen dat de zorgverstrekkers toelaat om makkelijk voor een garage te parkeren tijdens hun interventies. Dit zou een zelfklever kunnen zijn die eigenaars van garages op vrijwillige basis aanbrengen. Deze sticker zou aangeven dat zorgverstrekkers tijdelijk voor hun garages mogen parkeren. Om de mobiliteit van zorgverstrekkers te verbeteren, stelt **de Raad** bovendien voor om na te denken over de mogelijkheid voor deze zorgverleners om hun verplaatsingen met een taxi te verrichten door het sluiten van partnerships, en om over te gaan tot een raming van deze mogelijkheid (met name wat betreft de kosten).

**De Raad** betreurt bovendien dat voertuigen, die in het buitenland zijn ingeschreven, niet beter kunnen worden vervolgd bij de niet-betaling van een parkeerboete.

**De Raad** onderschrijft eveneens de aanleg van ontradingsparkings en wel zo stroomopwaarts mogelijk van het Brussels gewest. Hij is zich ervan bewust dat dit een doeltreffende interregionale samenwerking vereist. Om deze parkings met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbinden, zouden buspendeldiensten moeten worden ingelegd die gebruik maken van de pechstrook, naar het voorbeeld van de snellijn Conforto (TEC) die toelaat om stedelijke centra met elkaar te verbinden.

Bij gebrek aan een akkoord tussen de gewesten over de aanleg van deze ontradingsparkings en niettemin wijzend op de conclusies van dossier nr. 5 van het mobiliteitsobservatorium, steunt **de Raad** de aanleg van P&R voor zover deze multifunctioneel zijn en zich stroomopwaarts bevinden van de toekomstige stadslanen die worden bediend door bussen met een hoge frequentie, meer bepaald tijdens de spitsuren.

**De Raad** is van oordeel dat het meer dan tijd is dat er een dynamisch, doeltreffend en leesbaar systeem van telegeleiding wordt ingevoerd. Samen met de ontwikkeling van toepassingen, die het aantal beschikbare parkeerplaatsen opgeven, zal zo'n systeem toelaten om een niet te verwaarlozen deel van de verzadiging te vermijden dat te wijten is aan de zoektocht naar een parkeerplaats. Dit zal bovendien bijdragen tot het imago van "slimme stad".

**De Raad** wijst erop dat hij de nodige aandacht zal blijven besteden aan de manier waarop de evolutie van het aanbod van ondergrondse parkeergelegenheid zal worden geëvalueerd.

Wat betreft het parkeren van personen met een beperkte mobiliteit (PBM), vraagt **de Raad** dat er meer parkeerplaatsen ter beschikking zouden worden gesteld. Hij stelt tevens voor dat de parkeerkaarten

voor PBM beter zouden worden beheerd, met name door het opmaken van een overzicht van deze kaarten en door een versterkte controle.

**De Raad** vraagt tenslotte dat men eveneens een duidelijk parkeerbeleid zou uitwerken voor de leveringen en touringbussen.

## 2.4. Bevordering van een ander gebruik van de auto

### 2.4.1. Bevordering van carpooling en autodelen

**De Raad** onderstreept dat de maatregelen, die vandaag worden genomen ter bevordering van carpooling en autodelen, geleidelijk hun vruchten afwerpen. De zichtbaarheid van deze verschillende voorstellen zou evenwel kunnen worden verbeterd door een betere communicatie ter attentie van de verschillende doelgroepen.

**De Raad** stelt zich vragen bij de gepastheid om het gewest te belasten met de oprichting van een gewestelijk elektronisch uitwisselingsplatform tussen particulieren voor de sector van de carpooling en het autodelen terwijl er reeds soortgelijke oplossingen bestaan en deze lijken te werken. Hij is evenwel van oordeel dat de terbeschikkingstelling van publieke gegevens<sup>5</sup> moet worden verder gezet, met name op het vlak van mobiliteit. Zo kunnen deze worden gebruikt voor de ontwikkeling van toepassingen of andere initiatieven voor een betere mobiliteit.

Wat betreft de terbeschikkingstelling van een 24u/24 collectieve taxidienst, wijst **de Raad** erop dat er reeds een marginaal aanbod beschikbaar is (SPLYT).

**De Raad** stelt bovendien vast dat er nergens sprake is van het Taxiplan. Hij meent nochtans dat het belangrijk is om een invalshoek in aanmerking te nemen die toelaat dat de verschillende actoren wat betreft het bezoldigd vervoer van personen, van autodelen, van carpooling en van carriding naast elkaar bestaan, met eerbied voor een moderne regel die aan de voorwaarden van de 21<sup>ste</sup> eeuw is aangepast.

**De Raad** vraagt tenslotte dat men zou overwegen om bepaalde rijstroken aan autodelen voor te behouden (er bestaan vernieuwende oplossingen om de toegang tot rijstroken te reglementeren) en om na te gaan in welke mate men de uitgifte van specifieke parkeerkaarten voor particulieren die aan autodelen doen zou kunnen overwegen, net als een eventuele vrijstelling van stadstol (indien deze wordt ingevoerd) voor de "autodelers". Om het autodelen aan te moedigen, zou men desgevallend kunnen overwegen om rekening te houden met het aantal personen die in een voertuig aanwezig zijn, in het kader van een slimme kilometerheffing.

### 2.4.2. Autofiscaliteit

In de wetenschap dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet alle bevoegdheden bezit om op dit vlak te handelen, vraagt **de Raad** aan het Gewest om aan de federale overheid zijn oplossingspistes te bezorgen die tot een betere mobiliteit moeten leiden. **De Raad** meent namelijk dat de fiscaliteit een sleutelement is om de mobiliteitsaspecten te benaderen.

**De Raad** vindt het relevanter om het gebruik te belasten en niet meer het bezit van een voertuig. Dit leidt immers tot een grotere bewustwording van de weggebruikers en zet hen ertoe aan om hun gedrag aan te passen (keuze van het voertuig, ogenblik waarop men zich verplaatst...). Dit vereist een herziening van de belasting op de inverkeerstelling en van de jaarlijkse verkeersbelasting. Het gebruik

<sup>5</sup> Lopende werkzaamheden op de website <http://opendatastore.brussels.nl/>

zou kunnen worden belast door de invoering van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen (zware en lichte voertuigen). Dit zou kunnen gebeuren op basis van meer objectieve criteria, zoals het ogenblik, de plaats van het gebruik, de milieuaspecten van het gebruikt voertuig en van sociaaleconomische overwegingen. Volgens **de Raad** zal deze heffing evenwel slechts mogen worden ingevoerd indien deze eveneens van toepassing is in de twee andere gewesten en het wel degelijk een vervanging betreft van de belasting op het bezit, en het niet gaat over een dubbele belasting.

Gelet op de dringendheid toont **de Raad** zich bezorgd over het feit dat het ontwerp van GPDO geen tijds kalender aanreikt voor de instelling van een kilometerheffing en/of stadstol.

**De Raad** stelt bovendien vast dat het ontwerp van GPDO een hervorming van de autofiscaliteit voorstelt, in de mate waarin deze het gebruik van bedrijfswagens teveel aanmoedigt. Hij is niet gekant tegen een denkproces over dit thema. Gelet op het ingewikkeld karakter van deze materie vraagt hij evenwel dat men zeer aandachtig zou zijn voor de impact van eventuele wijzigingen op dit gebied (te compenseren bedragen, impact op de hernieuwing van het autopark...). Ook beveelt hij aan dat dit denkproces zou worden gevoerd in het breder kader van het mobiliteitsbudget dat een aanpassing van de fiscaliteit moet nastreven opdat ondernemingen aan hun werknemers een bredere waaier van mobiliteitsmaatregelen zouden kunnen aanbieden.

**De Raad** vindt in dit opzicht dat het voorstel van het Brussels parlement voor een hervorming van de autofiscaliteit ten gunste van de toekenning van huisvestingssteun te Brussel interessant is. Hij is meer algemeen de mening toegedaan dat het goed zou zijn om vanuit fiscaal oogpunt aan te zetten tot een vermindering van de afstand tussen de woon- en werkplaats en tot een multimodale mobiliteit.

**De Raad** dringt erop aan dat de fiscale ontvangsten van de kilometerheffing zouden worden gebruikt voor het onderhoud van de bestaande infrastructuur, evenals voor projecten en uitrustingen die de mobiliteit moeten verhogen.

### 2.5. Herinrichting van de Ring (R0)

**De Raad** dringt erop aan dat de betrokken gewesten volwaardig zouden samenwerken in dit dossier.

Ook al is hij zich bewust van het dringend karakter en de noodzaak van een ontlasting van de Ring, toch voegt **de Raad** er evenwel aan toe dat de oplossingen niet unilateraal van een enkel gewest zullen komen. Hij wijst er bovendien op dat een gebrek aan overleg op dit vlak ertoe zou kunnen leiden dat een verbrede Ring opnieuw verzadigd raakt in de toekomst (met name omwille van de flessenhals en het aanzuigeffect). Behalve de economische impact zou zo'n situatie eveneens de problemen inzake luchtverontreiniging verergeren, wat zou ingaan tegen de doelstellingen van het Lucht-Klimaat-Energieplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, evenals met de nagestreefde ontlasting.

Volgens **de Raad** moeten de discussies over de herinrichting van de Ring bovendien rekening houden met de impact van de eventuele invoering van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen.

## 3. Ontwikkeling van alternatieven voor de personenwagen en bevordering van de modale verschuiving

Vanuit een algemeen oogpunt betreurt **de Raad** het gebrek aan precisie en ambitie inzake modale overgang (voortzetting van de tendensen). Gelet op het stijgend aantal verplaatsingen komt de "aanzienlijke vermindering van het autogebruik" (zie verkeerscijfers – tabel 10 p. 103) niet neer op een vermindering van het verkeersvolume. **De Raad** herinnert er in dit verband aan dat de verzadiging door

het autoverkeer bijzonder nefast is voor de ondernemingen en de levenskwaliteit van de werknemers. De OESO raamt de kost van deze immobiliteit op 2% van het Brusselse BBP.

### 3.1. Voetgangers en valorisatie van het wandelen

Het modale aandeel van het wandelen bedroeg 37% in 2010. Het is voor **de Raad** onbegrijpelijk dat dit percentage niet moet evolueren tegen 2025. De ambitie is kleiner wat betreft het huidig voetgangersplan en in tegenstrijd met de algemene doelstellingen van het GPDO.

**De Raad** vraagt met aandrang dat de bestaande installaties (met name de trottoirs) op correcte wijze zouden worden onderhouden. Aangezien ook de gemeenten bevoegd zijn voor bepaalde wegen en trottoirs, dringt een bewustwording op dit beleidsniveau zich op.

**De Raad** vraagt dat bij de aanleg van voetgangerszones rekening zou worden gehouden met de verplaatsingen van PBM en met de problematiek van de verplaatsingen met de fiets. Dat moet een harmonisch naast elkaar bestaan van deze twee actieve verplaatsingswijzen mogelijk maken.

Hij beveelt tevens aan om ook de nieuwe verplaatsingswijzen (eenwielers bijvoorbeeld) in aanmerking te nemen bij het ontwerp van nieuwe inrichtingen.

### 3.2. Promotie van de fiets

**De Raad** herinnert eraan dat een ambitieus fietsbeleid volgens de analyse van Brussel Mobiliteit tegen 2020 voor de samenleving een winst van 300 tot 550 miljoen euro zou opleveren, op basis van de weerhouden scenario's en hypothesen. De winst van zo'n beleid tegen 2020 zou 8 tot 19 keer groter zijn dan de kost ervan. De voordelen van een ambitieus beleid voor tweewielers zijn talrijk op het vlak van gezondheid, milieu, voor het budget van de huishoudens, de financiering van het openbaar vervoer, maar vooral inzake decongestie.

Verschillende studies tonen inderdaad aan dat de actieve verkeerswijzen zich enerzijds – in tegenstelling tot de andere verkeerswijzen – makkelijk en te allen tijde kunnen stoppen om een boodschap te doen, en dat voetgangers en fietsers anderzijds meer geld besteden in lokale handelszaken dan de autobestuurders die dezelfde wijk aandoen. Ook geven zij meer uit in de plaatselijke horeca. **De Raad** dringt er daarom op aan dat er meer ambitieuze doelstellingen inzake fietsgebruik zouden worden bepaald. De doelstellingen van het ontwerp van GPDO (7% in 2025) zijn minder ambitieus dan deze van het fietsplan of het Irisplan 2 (20% van de gemechaniseerde verplaatsingen in 2018).

Aangezien deze infrastructuur zijn nut heeft aangetoond in het Vlaamse gewest en in het buitenland, stelt **de Raad** voor om de aanleg van fietspaden te steunen die een rechtstreekse verbinding van de andere gewesten met Brussel verzekeren (fietssnelwegen). Dit vereist een goede samenwerking met de andere gewesten. De realisatiedoelstelling tegen 2030 is onverenigbaar met het GPDO (2025).

**De Raad** wijst erop dat het Villo-aanbod nog steeds niet werd aangepast, met name omwille van het reliëf van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een project voor de elektrificatie van deze deelfietsen lijkt hem dan ook gepast. Hij onderstreept in dit verband dat er reeds bepaalde innovaties voorhanden zijn wat betreft fietsen volgens het freefloatingmodel, met een elektrische assistentie en een draagbare batterij. Het zou interessant zijn om de invoering van deze innovaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te overwegen.

**De Raad** vraagt dat de fietspaden voldoende breed zouden zijn om het veilig inhalen mogelijk te maken, evenals de doortocht van cargofietsen die noodzakelijk zijn voor de uitbouw van de « last

miles » leveringen afkomstig uit de SDC.

### 3.3. Ontwikkeling van het openbaar vervoer

#### 3.3.1 *Optimalisering van het bestaande netwerk*

**De Raad** steunt deze doelstelling. Het lijkt hem immers aangewezen om het reeds bestaande netwerk te valoriseren. Hij deelt in dit opzicht de wil tot een “uitbreiding van de uurregeling van de dienstverlening van de MIVB en tot het verzekeren van een aangepast aanbod buiten de spitsuren” die in het ontwerp van GPDO wordt bevestigd. **De Raad** denkt met name aan de weekends en de schoolperiodes.

Hij vraagt zich in dit kader af in welke mate metrolijn 2 in de richting van Simonis tijdens de spitsuren ambtshalve kan worden verlengd tot aan de halte Boudewijn. Idem wat betreft metrolijn 1 tot aan de halte Erasmus.

#### 3.3.2 *Uitbreiding van het metro- en premetronetwerk op het Brussels grondgebied*

Gelet op de aanzienlijke investeringen die moeten worden verricht voor de uitbreiding van het metronet, vraagt **de Raad** met aandrang dat de opties, die in het ontwerp van GPDO worden voorgesteld, op basis van wetenschappelijke gegevens zouden worden geformuleerd, waarbij met name hun kosten en winsten in aanmerking worden genomen.

**De Raad** noteert bovendien dat men de realisatie overweegt van nieuwe metro- of premetrolijnen tegen 2025 of 2040. Hij wijst erop dat deze lijnen geen oplossingen zijn om de mobiliteit te Brussel snel te verbeteren. Immers, de bouw van nieuwe metrolijnen vertegenwoordigt een aanzienlijke kost en de realisatie ervan kan slechts op lange termijn worden overwogen. **De Raad** vraagt daarom dat men in het ontwerp van GPDO de oplossingen zou aangeven die snel kunnen worden uitgewerkt, dit om geloofwaardige alternatieven voor het gebruik van de auto aan te bieden. **De Raad** vraagt in dit verband aan de Regering om het nieuwe busplan onverwijld aan te nemen en uit te voeren.

**De Raad** vestigt tenslotte de aandacht op het feit dat een ondergronds netwerk van openbaar vervoer moeilijker bereikbaar is voor bepaalde personen (met name voor PBM). Hij dringt er daarom op aan dat met deze problematiek terdege rekening zou worden gehouden bij de verdere uitbouw van het Brussels ondergronds netwerk. Het hele metronet is vandaag immers niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

**De Raad** dringt er in dit verband eveneens op aan dat de stations op zodanige wijze zouden worden ingericht dat deze een multimodale mobiliteit bevorderen (lift, beveiligde fietsparkings, fietssteunen...).

**De Raad** onderstreept dat deze kwestie van de toegankelijkheid – zowel voor de PBM als om een multimodale mobiliteit te bevorderen – des te prangender is naarmate het ondergronds netwerk dieper ligt. Deze problematiek moet op de juiste manier worden overwogen in het kader van de uitbreiding van de noordelijke metro (ongeveer 40 meter diep). Het ondergronds aspect verhoogt bovendien het mogelijk onveiligheidsgevoel bij de metrogebruikers (mannen en vrouwen).

**De Raad** verheugt zich erover dat het ontwerp van GPDO belangrijke investeringen in het openbaar vervoer voorziet. Hij is voorstander van een evenwicht tussen de ontwikkeling (uitbreiding en nieuwe lijnen) van de metro en deze van het bovengrondse net dat verder moet worden uitgebouwd tijdens de jaren 2025-2040. **De Raad** vestigt bovendien de aandacht op een incoherentie tussen het dossier met kaarten (kaart 6 – openbaar vervoer) en de kaart in het ontwerp van GPDO op bladzijde 106 wat



betreft het tramnet.

### 3.3.3 *Uitbreiding van het metro-, tram- en busnetwerk in het grootstedelijk gebied*

**De Raad** vraagt dat het metropolitaans aanbod het voorwerp zou uitmaken van een integratie inzake tarieven en billetiek, evenals van een opname van de informatie (ook in reële tijd) om komaf te maken met de belangrijkste remmen op het intraregionaal gebruik van de spoorwegen. Hij vraagt met aandrang dat men bij deze enige tarifiering de preferentiële en sociale tarieven niet uit het oog zou verliezen.

### 3.4 **Spoornetwerk (NMBS)**

Gelet op het inkomend verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk gewest, is **de Raad** de mening toegedaan dat dit hoofdstuk essentieel is en meer stroomopwaarts in de pijler Mobiliteit zou moeten voorkomen. Immers, de ontwikkeling van het spoorwegaanbod moet toelaten om het aantal voertuigen (voornamelijk van autosolisten) te verminderen die Brussel elke dag binnenrijden. Hij vestigt evenwel de aandacht op het feit dat men aandachtig moet blijven en de nodige maatregelen moet nemen om te vermijden dat de ontwikkeling van dit aanbod de uittocht van Brusselse middenklassezinnen naar de periferie zou versnellen. Hij vraagt bovendien dat ook het uitgaand verkeer in deze beschouwingen niet zou worden vergeten.

**De Raad** herinnert eraan dat hij met zijn Waalse en Vlaamse collega's heeft samengewerkt aan een gemeenschappelijke verklaring over de interregionale mobiliteit ([Permanente Conferentie over interregionale mobiliteit](#)). In deze gemeenschappelijke verklaring kwam met name de ontwikkeling van het spoorwegnetwerk aanbod. Wat betreft de Noord-Zuidas, is **de Raad** de mening toegedaan dat in de eerste plaats moet worden gewerkt aan een optimalisatie ervan, eerder dan de ontdubbeling ervan te voorzien.

Wat betreft het GEN, is **de Raad** van oordeel dat alle gewesten moeten deelnemen aan de financiering ervan en dat het meer dan tijd is dat dit netwerk volledig operationeel is ! Het GEN moet aanzetten tot een modale overstap om te vermijden dat een gedeelte van de pendelaars, die in de periferie wonen, Brussel met de auto zouden vervoegen. Zo moet het ontwerp van de GEN-stations gebeuren op grond van het beginsel van de multimodaliteit. Dat betekent dat met name overstapparkings, infrastructuurwerken voor tweewielers en voor de valorisatie van het metro-, tram- en busnet moeten worden voorzien.

**De Raad** is de mening toegedaan dat men voor een uitbreiding van het modale aandeel van het spoor in het Brussels gewest enerzijds de communicatie over het bestaande S-aanbod van de NMBS en de mogelijke verbindingen met het MIVB-net moet verbeteren en dat men anderzijds het BEN moet zien als een soort van pre-GEN dat zal toelaten om gebruik te maken van het nogal aanzienlijk spoorwegnetwerk waarover Brussel beschikt maar dat vandaag te weinig geëxploiteerd wordt. Dat zal toelaten om bepaalde zones te bedienen die niet makkelijk bereikbaar zijn met de MIVB. Vandaag gebeuren minder dan 1% van de intra-Brusselse trajecten met de spoorwegen. Het betreft hier nochtans een zeer doeltreffende oplossing die tegen een lage kost kan worden ingezet. Het GEN zou het snelvervoer met het openbaar vervoer in de hoofdstad met 80% verhogen.

**De Raad** is in deze zin de mening toegedaan dat het aanbod van GEN en GEB elkaar niet mogen overlappen en dat het ene netwerk geen nadeel mag vormen voor het andere. Het betreft eerder een kwestie van complementariteit, waarbij het ene aanbod de gebreken van het andere aanvult.

**De Raad** meent dat de gebruikers van het openbaar vervoer in de GEN-zone zo snel mogelijk, en tegen de laagste kostprijs, over een enig vervoerbewijs moeten kunnen beschikken waardoor zij makkelijk op het netwerk van de verschillende operatoren kunnen reizen. Er zou tussen de verschillende operatoren een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten om de ontvangsten onder elkaar te verdelen in functie van de exploitatiekosten van elkeen.

Mocht zich bovendien de gelegenheid voordoen om het intra-Brussels spoorwegnetwerk uit te baten, welnu dan dringt hij erop aan dat de exploitatie aan een publieke operator zou worden toevertrouwd.

## 4 Verbetering van de impact van de mobiliteit en de openbare ruimten

### 4.1 Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met territoriale ontwikkeling

#### 4.2 Ontwikkeling van de voetgangerszones

**De Raad** twijfelt aan het realistisch karakter van de doelstellingen die in dit gedeelte worden aangehaald (aanleg van minstens 25 km voetgangerszones tegen 2025 en 40 km tegen 2040). Hij vraagt op welke studies deze doelstellingen zijn gebaseerd en welke de gebruikte criteria zijn om de (mogelijke) plaatsen te bepalen. Hij vraagt dat de sites, die worden overwogen, het voorwerp zouden uitmaken van een overleg met de gemeenten en de openbaar-vervoeroperatoren, en dat de studies, die in het ontwerp van GPDO worden overwogen, de mogelijke sociaaleconomische impact en mogelijkheden op ernstige wijze zouden onderzoeken.

Indien nieuwe voetgangerszones zouden worden gecreëerd, welnu dan vraagt **de Raad** bovendien met aandrang dat deze enerzijds zouden worden aangelegd in het kader van een fasering die de negatieve impact beperkt en dat anderzijds de rol van elke voetgangerszone duidelijk zou worden bepaald, rekening houdend met de lokalisatie ervan (alle voetgangerszones hebben niet enkel een commerciële/economische roeping). **De Raad** dringt erop aan dat de toegang tot deze voetgangerszones met alle verplaatsingswijzen mogelijk zou zijn.

Volgens **de Raad** zou het in bepaalde gevallen bovendien beter zijn om een gedeelde ruimte<sup>6</sup> – eerder dan een voetgangerszone – te overwegen, om hierin met name een bediening door het openbaar vervoer mogelijk te maken aangezien een zogenaamde “voetgangerszone” vanuit juridisch oogpunt voor geen enkel voertuig toegankelijk mag zijn (ook niet voor het openbaar vervoer).

### 4.3 Verbetering van de architecturale kwaliteit en de stedelijke integratie van de uitrustingen en kunstwerken

**De Raad** vraagt dat er innoverende oplossingen zouden worden overwogen (aanwezigheidsdetectie bijvoorbeeld) in het kader van de implementering van het Lichtplan, teneinde de lichtverontreiniging zoveel mogelijk te beperken.

---

<sup>6</sup> De gedeelde ruimten streven de invoering na van de grootst mogelijke gelijkheid tussen het geheel van de gebruikers van de openbare ruimte. De openbare ruimte van de agglomeratie is per definitie een ruimte ten dienste van de trage en gedeelde actieve verplaatsingswijzen (voetgangers en fietsers), evenals van de veelvuldige verblijfsactiviteiten. Het gedrag en de trajecten hebben er baat bij om in geringe mate door de inrichting van de ruimte te worden bepaald, waarbij ruimte gelaten wordt voor de onvoorzienbaarheid van de evenementen, het spontaan karakter van het wandelen en het slenteren - LEEFMILIEU BRUSSEL, “*Het delen van de ruimten promoten*”, *Praktische handleiding voor het ontwerpen van de openbare ruimten van duurzame wijken - Aanbeveling TER03, juli 2011, p. 2.*

#### 4.4 Beter beheer van werven

**De Raad** onderstreept dat de opstelling van een meerjarenplanning voor de meest storende werven vereist dat de vergunninghouders een volledige visie hebben van hun investeringen op lange termijn, wat niet altijd het geval is. Hij twijfelt bijgevolg aan het realisme van dit voorstel.

**De Raad** wijst erop dat het softwareprogramma OSIRIS reeds een beter coördinatie van de werven beoogt. Hij stelt voor om deze software te optimaliseren om in te kunnen gaan op alle vragen van alle actoren in het leven van een werf, met name inzake communicatie bij het grote publiek. **De Raad** vraagt in dit verband dat deze software ook daadwerkelijk toegankelijk wordt voor het publiek.

**De Raad** herinnert aan het belang om de economische actoren, die hinder van werven ondervinden, te begeleiden. De oprichting van het toekomstig compensatiefonds blijkt in dit opzicht volkomen gepast. Hij voegt eraan toe dat dit compensatiefonds eveneens zal toelaten om de bouwheren te responsabiliseren, in de mate waarin zij meer zullen moeten betalen indien hun werf langer duurt.

**De Raad** stelt tenslotte voor om bijzondere aandacht te besteden aan de controle van de bestaande regels inzake toegankelijkheid voor PBM in de nabijheid van werven.

## 5 Beperking van de milieuhinder van mobiliteit

### 5.1 Lage-emissiezone

**De Raad** stelt voor om de volgende elementen te onderzoeken vooraleer een lage-emissiezone in te stellen :

- de sociale impact voor bepaalde bevolkingsgroepen (zoals personen die een oude personenwagen bezitten maar dit voertuig weinig benutten);
- de bestemming van de auto's die zullen worden gedeclasseerd (zullen deze elders blijven rondrijden ?);
- het feit dat de aankoop van een nieuwe wagen kan aanzetten tot het gebruik ervan;
- de impact – of het gebrek aan enige impact van een lage-emissiezone op de mobiliteit.

**De Raad** vestigt de aandacht op het tijdschema dat is voorzien voor de instelling van deze lage-emissiezone (januari 2018). Aangezien het erop lijkt dat sommige elementen voor de concrete invoering ervan nog worden bestudeerd en dat deze datum weinig tijd laat voor een aanpassing van het automobielpark.

Wat betreft de controle van de naleving van deze lage-emissiezone, wijst **de Raad** op het gevaar voor een discriminatie tussen voertuigen, die in België zijn ingeschreven, en deze die in het buitenland zijn ingeschreven, in de mate waarin er verschillende technologische middelen worden gebruikt voor de controle van de voertuigen. Voertuigen, die in België zijn ingeschreven, zouden op permanente wijze met behulp van slimme camera's worden gecontroleerd. Voertuigen, die in het buitenland zijn ingeschreven, zouden op sporadische wijze door Brussel Mobiliteit worden gecontroleerd. Men moet zich ervan vergewissen dat het controlesysteem, dat met de invoering van een lage-emissiezone gepaard gaat, een gelijke behandeling van de Belgische en buitenlandse voertuigen waarborgt.

**De Raad** stelt eveneens voor om de effecten van deze maatregel te onderzoeken in Belgische of buitenlandse steden die eveneens lage-emissiezones hebben ingevoerd (Antwerpen, Mechelen...).

**De Raad** stelt tot slot een alternatief voor de invoering van een lage-emissiezone voor. Dit alternatief bestaat erin, het systeem van de kilometerheffing slimmer te maken door met name rekening te

houden met de milieuprestatie van de voertuigen (hoe ouder een voertuig, hoe meer de eigenaar zou betalen om ermee te rijden).

## 5.2 Promotie van schone voertuigen

**De Raad** is van oordeel dat ook het gebruik van hybridevoertuigen zou kunnen worden aangemoedigd vermits het een alternatief betreft en een tussenoplossing voor elektrische en dieselveertuigen.

**De Raad** steunt het voorstel voor de promotie van elektrische voertuigen door oplaadpunten te creëren over het hele grondgebied. Deze maatregel is onontbeerlijk om de keuze voor een elektrisch voertuig aan te moedigen. De Europese Commissie verwacht dat België 21.000 laadpalen installeert tegen 2020. Gelet op het belang voor Brussel lijkt het niet overdreven om een doelstelling van 20% van dit aantal na te streven.

Gelet op de beperkte beschikbare ruimte op het wegennet en teneinde het wegennet niet onnodig te belasten, meent hij dat het beter zou zijn om oplaadpalen buiten het wegennet te voorzien, met een bewegwijzering die het makkelijk maakt om deze te vinden.

Hij onderstreept evenwel dat de geleidelijke vervanging van voertuigen door minder verontreinigende voertuigen niets verandert aan de problemen inzake verzadiging.

## 5.3 Bestrijding van geluidsoverlast

# 6 Goederenvervoer, logistiek en internationaal vervoer

## 6.1 Optimalisatie van de distributie : de 'last mile'

**De Raad** is van oordeel dat ook de oprichting van bepaalde SDC op infraregionaal vlak zou kunnen worden overwogen. Hij meent met name dat de realisatie van een SDC in de nabijheid van de voetgangerszone in het stadscentrum zou moeten worden onderzocht.

**De Raad** vraagt met aandrang dat men zou waken over de coherentie van de vestigingen van een SDC met andere elementen die in het ontwerp van GPDO zijn voorzien. Zo stelt zij zich vragen bij de gepastheid van een SDC nabij Delta indien het viaduct Hermann-Debroux eveneens zou worden omgevormd tot een stadslaan.

**De Raad** meent tenslotte dat in het kader van de problematiek van het goederenvervoer het beginsel van « reverse logistic » niet buiten beschouwing mag worden gelaten. Hij vraagt dat dit beginsel in aanmerking zou worden genomen in het ontwerp van GPDO.

## 6.2 Versterking van de havenfunctie

**De Raad** is van oordeel dat de havenfunctie moet worden versterkt en dat hierbij rekening moet worden gehouden met de reeds geformuleerde opmerking over de moeilijkheden om – met name – de woon- en logistieke functie met elkaar verenigbaar te maken.

## 6.3 Internationaal vervoer

# 7 Verbetering van de verkeersveiligheid

# 8 Mobiliteit, innovatie en Smart City

**De Raad** is overtuigd van de inzet van intelligente oplossingen om de mobiliteitssituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren. In die context dient dan ook verder werk gemaakt van de uitrol

van maatregelen die op korte termijn hieraan een bijdrage kunnen leveren, zoals bijvoorbeeld een geïntegreerd mobiliteitsplatform voor dynamisch verkeersbeheer en multimodale verkeersinformatie.

**De Raad** onderstreept evenwel dat de technologieën voor de geleiding van autobestuurders soms tegenstrijdig zijn met de gewestelijke doelstellingen inzake hiërarchische rangschikking van de wegen en de beperking van het transitverkeer in de wijken. Geleidingssystemen geven aan de autobestuurders de « snelste » trajecten aan, zonder rekening te houden met de aard van de wijken die worden doorkruist. **De Raad** stelt zich vragen bij de manier waarop men deze slimme geleidingssystemen en de legitieme doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op harmonische wijze kan laten samengaan.

**De Raad** stelt zich vragen over de redenen waarom het thema van de « autonome wagen » niet aan bod komt in dit ontwerp van GPDO. Hij is van oordeel dat men zich nu reeds proactief moet opstellen om klaar te zijn voor de evoluties die op dit vlak zullen plaatsvinden.

## Conclusies GPDO

### De voorwaarden tot welslagen

**De Raad** is van oordeel dat de voorwaarden tot welslagen niet de conclusies van het ontwerp van GPDO mogen vormen en dat deze op duidelijke wijze als instrumenten in elk hoofdstuk moeten worden vermeld of het voorwerp moeten uitmaken van een volwaardig hoofdstuk “beleidsmaatregelen” (zie ontwerp van GPDO 2013).

Volgens **de Raad** blijven de aangehaalde voorwaarden tot welslagen bovendien zeer vaag over de middelen die moeten worden ingezet om het effectief karakter ervan te verzekeren.

### 1. Versterking en rationalisering van de gewestelijke publieke actoren inzake territoriale ontwikkeling

**De Raad** stelt zich vragen bij de vaststelling dat het welslagen van het ontwerp van GPDO wordt beperkt tot de laatste instrumenten die zijn ingevoerd (BPB, de MSI), dit terwijl er andere actoren sedert verschillende jaren actief zijn in het Brussels gewest die eveneens een belangrijke rol te spelen hebben wanneer het erom gaat, de ruimtelijke ordening uit te tekenen : Citydev, Leefmilieu Brussel, Atrium, Brussel Mobiliteit... Het negeren van deze gewestelijke actoren is volgens **de Raad** in tegenstrijd met de logica van samenwerking en transversaliteit die moet toelaten dat het beleid van ruimtelijke ordening op en goede manier wordt gevoerd.

#### 1.1. Het territoriaal platform

**De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat er sprake is om van Brussel Stedenbouw en Erfgoed een ION van type A te maken, terwijl het erop lijkt dat deze optie uiteindelijk niet door de Brusselse regering is weerhouden, vermits er voortaan sprake zal zijn van een aparte administratieve dienst van de GOB.

#### 1.2. Het huisvestingsplatform

2. Verzekeren dat het gewest en de 19 gemeenten in overleg werken
3. Samenwerken met de Europese instellingen
4. Het reëel karakter van de metropolitaanse gemeenschap verzekeren
5. Federale investeringen in de hoofdstad aanmoedigen

## Bijlagen

**De Raad** herneemt in deze bijlage de lijst van adviezen die hij tijdens de huidige legislatuur heeft uitgebracht en die betrekking hebben op de thema's die in dit ontwerp van GPDO worden behandeld. Hij herinnert eraan dat het geheel van zijn adviezen op zijn internetsite [www.esr.brussels](http://www.esr.brussels) kan worden geraadpleegd.

**De Raad** wijst erop dat hij reeds twee adviezen over het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling heeft uitgebracht :

- Op 19 juni 2014, het initiatiefadvies betreffende de Governance in het kader van het **Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling** ([A-2014-048-ESR](#));
- Op 20 februari 2014, het advies betreffende het ontwerp van **Gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling** (GPDO) ([A-2014-019-ESR](#)).

**Wat betreft pijler 1 « Het grondgebied mobiliseren om nieuwe wijken te ontwikkelen en een ambitieuze woningproductie te bereiken »**

- Op 24 november 2016, het advies betreffende het ontwerp van **BBP Universitaire campus** van de gemeente Elsene ([A-2016-080-ESR](#)) ;
- Op 15 september 2016, het advies betreffende het ontwerp van BBP nr. 09-01 **Thurn en Taxis** van de Stad Brussel ([A-2016-069-ESR](#));
- Op 15 september 2016, het advies betreffende het ontwerp van BBP **Biestebroek** van de gemeente Anderlecht ([A-2016-068-ESR](#)) ;
- Op 7 juli 2016, het advies betreffende het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot instelling van de procedure tot gedeeltelijke wijziging van het GBP betreffende de **Heizelvlakte** ([A-2016-050-ESR](#)) ;
- Op 18 februari 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het **Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening** en van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen ([A-2016-009-ESR](#));
- Op 25 november 2015, het advies betreffende de Brusselse **fiscale hervorming** : strategische oriëntaties – voorstellen van de sociale gesprekspartners ([A-2015-069-ESR](#)).

**Wat betreft pijler 2 « Het grondgebied mobiliseren voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving »**

- Op 24 november 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit betreffende de Stadsvernieuwingscontracten tot uitvoering van de ordonnantie houdende organisatie van de **stadsherwaardering** ([A-2016-088-ESR](#));

- Op 24 november 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ministerieel besluit tot bepaling van de inhoud van bijscholing en tot opstelling van het centraal examen voor de **EPB**-certificateurs ([A-2016-087-ESR](#)) ;
- Op 24 november 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 6 mei 2014 houdende uitvoering van bijlagen V, IX en X van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 december 2007 tot vaststelling van de eisen op het vlak van de **energieprestatie en het binnenklimaat van gebouwen** ([A-2016-086-ESR](#)) ;
- Op 24 november 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ministerieel besluit tot vaststelling van het model van het **EPB-certificaat** voor de EPB-wooneenheden en de tertiaire eenheden ([A-2016-085-ESR](#)) ;
- Op 24 november 2016, het initiatiefadvies betreffende het **Gewestelijk Plan voor Circulaire Economie** (GPCE) ([A-2016-083-ESR](#)) ;
- Op 24 november 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende oprichting van het Gewestelijk Agentschap voor **ondernemen en handel** ([A-2016-082-ESR](#));
- Op 20 oktober 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit betreffende het Stadsbeleid dat uitvoering geeft aan de ordonnantie houdende organisatie van de **stedelijke herwaardering** ([A-2016-078-ESR](#));
- Op 15 september 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit betreffende de energieaudit van de grote ondernemingen en de **energieaudit** van de milieuvergunning ([A-2016-066-ESR](#)) ;
- Op 15 september 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van sommige bepalingen van de ordonnantie van 5 maart 2009 betreffende het beheer en de sanering van **verontreinigde bodems** ([A-2016-065-ESR](#));
- Op 15 september 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van alle richtlijnen en criteria die nodig zijn voor het **berekenen van de energieprestaties** van de EPB-eenheden en houdende wijziging van meerdere uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ([A-2016-064-ESR](#)) ;
- Op 15 september 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van 30 oktober 2009 betreffende bepaalde antennes die **elektromagnetische golven** uitzenden ([A-2016-062-ESR](#));
- Op 7 juli 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het instellen van een **lage-emissiezone** ([A-2016-053-ESR](#));
- Op 7 juli 2016, het advies betreffende het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot instelling van de procedure tot gedeeltelijke wijziging van het GBP betreffende de **Heizelvlakte** ([A-2016-050-ESR](#));
- Op 7 juli 2016, het advies betreffende de **Small Business Act** ([A-2016-048-ESR](#)) ;
- Op 16 juni 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van verschillende uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, inzake **EPB-certificatie** ([A-2016-040-ESR](#));

- Op 19 mei 2016, het advies betreffende het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 20 oktober 2006 tot opstelling van een kader voor het **waterbeleid** ([A-2016-037-ESR](#));
- Op 19 mei 2016, het advies betreffende het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de **duurzame wijkcontracten** ([A-2016-031-ESR](#));
- Op 21 april 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 14 juni 2012 betreffende het **afval** ([A-2016-028-ESR](#));
- Op 17 maart 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende vastgelegde **geluidsnormen** in de ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving en tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door de ingedeelde inrichtingen en het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen het buurtlawaai ([A-2016-019-ESR](#));
- Op 17 maart 2016, het advies betreffende het voorontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van de voorwaarden voor het spelen van elektronisch **versterkte muziek** in voor het publiek toegankelijke inrichtingen ([A-2016-018-ESR](#));
- Op 18 februari 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 10 juni 2010 betreffende de **bescherming van het grondwater** tegen verontreiniging en achteruitgang van de toestand ([A-2016-013-ESR](#));
- Op 18 februari 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het **Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening** en van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen ([A-2016-009-ESR](#));
- Op 21 januari 2016, het advies betreffende het Milieueffectenrapport van het Maatregelenprogramma van het tweede **Waterbeheerplan** van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2016-2021) ([A-2016-006-ESR](#));
- Op 21 januari 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie ter opheffing en vervanging van de organieke ordonnantie van 28 januari 2010 betreffende de **stedelijke herwaardering** ([A-2016-003-ESR](#));
- Op 17 september 2015, het advies betreffende het ontwerp van besluit dat het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 mei 2004 betreffende de promotie van **groene stroom** en van kwaliteitswarmtekrachtkoppeling intrekt ([A-2015-058-ESR](#));
- Op 17 september 2015, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende wijziging van de ordonnantie van 19 juli 1990 houdende oprichting van het gewestelijk Agentschap voor de netheid en houdende opheffing van het agglomeratiereglement van 19 december 2008 met betrekking tot de verwijdering via **afvalophaling** ([A-2015-057-ESR](#));
- Op 17 september 2015, het advies betreffende het ontwerp van **Waterbeheerplan** van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de periode 2016-2021 ([A-2015-052-ESR](#));
- Op 17 september 2015, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 20 juli 2001 tot **bevordering van buurtdiensten en –banen** ([A-2015-043-ESR](#));
- Op 17 september 2015, het advies betreffende het ontwerp van **gewestelijk lucht-klimaat-energieplan** ([A-2015-041-ESR](#));



- Op 16 juni 2015, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 24 maart 2011 tot vaststelling van de milieukwaliteitsnormen, de basiskwaliteitsnormen en de chemische normen voor de **oppervlaktewateren** tegen de verontreiniging veroorzaakt door bepaalde gevaarlijke stoffen en andere verontreinigende stoffen ([A-2015-036-ESR](#));
- Op 21 mei 2015, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest tot wijziging van het Besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest van 4 september 2014 tot vaststelling van het model van aangifteformulieren voor de belasting op het verbranden van **afvalstoffen** en houdende de aanstelling van de ambtenaren in het kader van de inkohiering, de inning en invordering van deze belasting ([A-2015-031-ESR](#));
- Op 19 maart 2015, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de opslag en hantering van gewasbeschermingsmiddelen alsook het beheer van hun **afval** door professionele gebruikers ([A-2015-016-ESR](#));
- Op 19 maart 2015, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 december 2007 tot vaststelling van de eisen op het vlak van de **energieprestatie en het binnenklimaat van gebouwen** ([A-2015-013-ESR](#));
- Op 11 april 2014, het advies betreffende het ontwerp van gewestelijk **natuurplan** voor Brussel ([A-2014-040-ESR](#));
- Op van 20 maart 2014, het advies betreffende het voorontwerp van besluit tot wijziging van het besluit van 17 december 2009 tot vaststelling van de lijst van de risicoactiviteiten en voorontwerp van besluit betreffende de akten van familiale aard die worden uitgesloten uit de definitie van 'vervreemding van een zakelijk recht' in de zin van de ordonnantie van 5 maart 2009 betreffende het beheer en de sanering van **verontreinigde bodems** ([A-2014-032-ESR](#));
- Op 20 februari 2014, het advies betreffende de Criteria voor de rangschikking van projecten - **Plan Cigogne III - luik 2** ([A-2014-021-ESR](#));
- Op 16 januari 2014, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot coördinatie van de openbare-dienststopdrachten van de operatoren en actoren bij de uitvoering van het **waterbeleid** en tot oprichting van een comité van watergebruikers ([A-2014-010-ESR](#));
- Op 16 januari 2014, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende wijziging van meerdere uitvoeringsbesluiten betreffende de energieprestatie en het binnenklimaat van gebouwen, betreffende de **EPB-certificatie** ([A-2014-007-ESR](#)).

### **Wat betreft pijler 3 « Het grondgebied mobiliseren voor de ontwikkeling van de stedelijke economie »**

- Op 22 december 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 20 juli 2001 tot **bevordering van buurtdiensten en -banen** en het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 juni 2007 betreffende het opleidingsfonds dienstencheques ([A-2016-101-ESR](#));

- Op 24 november 2016, het initiatiefadvies betreffende het **Gewestelijk Plan voor Circulaire Economie** (GPCE) ([A-2016-083-ESR](#));
- Op 24 november 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende oprichting van het **Gewestelijk Agentschap voor ondernemen en handel** ([A-2016-082-ESR](#));
- Op 7 juli 2016, het advies betreffende het **Small Business Act** ([A-2016-048-ESR](#));
- Op 16 juni 2016, het advies betreffende het **Gewestelijk Innovatieplan 2016-2020 & Voorontwerp van ordonnantie dat de bevordering beoogt van onderzoek, ontwikkeling en innovatie via het verlenen van steun zonder economische doeleinden ten voordele van de non-profit organisaties, de onderzoeksinstituten en de ondernemingen & Voorontwerp van ordonnantie dat de bevordering beoogt van onderzoek, ontwikkeling en innovatie via het verlenen van steun bestemd voor economische doeleinden ten voordele van de ondernemingen en van de onderzoeksinstituten die gelijkgesteld zijn aan ondernemingen** ([A-2016-041-ESR](#));
- Op 17 september 2015, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 20 juli 2001 tot **bevordering van buurtdiensten en –banen** ([A-2015-043-ESR](#));
- Op 16 juni 2015, het initiatiefadvies betreffende de overgang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar de **kringlooeconomie** ([A-2015-034-ESR](#));
- Op 19 maart 2015, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de ordonnantie van 26 maart 2009 tot bevordering van **het onderzoek, de ontwikkeling en de innovatie** en van het besluit van de Regering van 9 december 2010 houdende uitvoering van artikel 21 van de ordonnantie van 26 maart 2009 tot bevordering van het onderzoek, de ontwikkeling en de innovatie ([A-2015-012-ESR](#));
- Op 20 maart 2014, het advies betreffende het **regionalisering van de socio-economische vergunning en ontwikkeling van een gemengd handelskarakter in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**: leidende principes van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), vastgelegd tijdens haar zitting van 20 februari 2014; ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende wijziging van het besluit van 29 juni 1992 betreffende de overlegcommissies; ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende wijziging van het besluit van 12 december 2002 betreffende de aan een stedenbouwkundige vergunning onderworpen wijzigingen van gebruik ([A-2014-033-ESR](#));
- Op 30 januari 2017, het initiatiefadvies betreffende een « **minder hinder** »-beleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ([A-2017-001-KvM](#));
- Op 4 november 2015, het initiatiefadvies betreffende de toepassing van de **Small Business Act** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ([A-2015-001-KVM](#));
- Op 16 december 2014, het initiatiefadvies betreffende het **toerisme en de lokale economie** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (uitgebracht door de Kamer van de middenstand) ([A-2014-001-KVM](#)).

**Wat betreft pijler 4 « Het grondgebied mobiliseren om van mobiliteit een ontwikkelingsfactor te maken voor duurzame stadsontwikkeling »**

- Op 22 december 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de **organisatie van het openbaar vervoer** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ([A-2016-098-ESR](#));

- Op 22 december 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de **bedrijfsvervoerplannen** ([A-2016-096-ESR](#));
- Op 7 juli 2016, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het instellen van een **lage-emissiezone** ([A-2016-053-ESR](#));
- Op 18 februari 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de **wegfiscaliteit van zware voertuigen** ([A-2016-015-ESR](#));
- Op 16 februari 2016, het initiatiefadvies uitgebracht door de Raad van Bestuur betreffende de **mobiliteit en vervoerinfrastructuur** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ([A-2016-008-ESR](#));
- Op 20 april 2015, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 betreffende de invoering van een **kilometerheffing** op het grondgebied van de drie Gewesten en de oprichting van de interregionale entiteit Viapass ([A-2015-020-ESR](#));
- Op 19 maart 2015, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een **kilometerheffing** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen, ter vervanging van het eurovignet ([A-2015-015-ESR](#));
- Op 20 maart 2014, het initiatiefadvies betreffende de **mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest** ([A-2014-018-ESR](#));
- Op 20 februari 2014, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het **voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer** en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen ([A-2014-023-ESR](#));
- Op 20 februari 2014, het advies betreffende 4 ontwerpen van uitvoeringsbesluiten betreffende de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake **mobilitieitsplanning** en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit ([A-2014-016-ESR](#)).

#### Wat betreft de conclusies

- Op 15 september 2016, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende oprichting van **Brussel Stedenbouw en Erfgoed** en voorontwerp van ordonnantie houdende oprichting van de **Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Fiscaliteit** ([A-2016-070-ESR](#));
- Op 20 november 2014, het advies betreffende het ontwerp van ordonnantie betreffende het Brussels Planningsbureau en ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 20 juli 2005 betreffende de maatschappij voor de verwerving van vastgoed en tot oprichting van de **maatschappij voor stedelijke inrichting** ([A-2014-062-ESR](#)).

\*

\* \*