

# BRALBEZWAARSCHRIFT

## BETREFFENDE HET PROJECT

## GEWESTELIJK PLAN VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

### ALGEMENE OPMERKINGEN

- De hiërarchie van plannen werd niet gerespecteerd. Het Brussels Gewest wijzigde eerst het Gewestelijk Bestemmingsplan en zette allerhande projecten in de stijgers om dit alles vervolgens te verankeren in het voorliggende project GPDO. Normaliter is er eerst een visietekst die vervolgens geconcretiseerd wordt via een aanpassing GBP en concrete plannen.

Gelinkt aan de vreemde timing van dit GPDO merkt BRAL ook op dat het idealiter aan het begin van deze legislatuur zou voorgesteld worden in de plaats van in het midden van de legislatuur.

- Veel van de inhoud is reeds beslist (zelfs half uitgevoerd) beleid. Wanneer dit samen gelegd wordt met de meer algemene beleidsdoelstellingen komen verschillende interne contradicties in dit project GPDO aan het licht. Denk maar aan het voornemen de buurthandel te steunen én het inplannen van shoppingcenters, of zuivere lucht versus een stadion aan de Ring.
- De start van dit GPDO dateert alweer van 2009 en er wordt weleens beroep gedaan op verouderde studies en cijfermateriaal. Wat het cijfermateriaal betreft, wordt er geregeld verwezen naar cijfers van 2010 terwijl er recentere cijfers beschikbaar zijn. De milieueffectenstudie baseert zich voor bepaalde aspecten dan weer wél op actueel cijfermateriaal.
- Hieraan gelinkt: Het ontbreekt soms aan coherentie tussen dit project GPDO en zijn effectenstudie. BRAL betreurt dat dit project GPDO te weinig gebruikt maakt van de effectenstudie en de aanbevelingen die het formuleert.
- Er is niet enkel een gebrek aan coherentie met de effectenstudie, die is er ook tussen de kaarten in het project GPDO, de 'verzameling kaarten' en kaarten in annex. Het is bizar dat belangrijke kaarten geen deel uitmaken van de aparte

publicatie 'verzameling kaarten'. Maar belangrijker is de vaststelling dat sommige kaarten gewoon *andere* dingen zeggen dan andere kaarten en/of de tekst van dit project GPDO.

- Gezien de lange aanloop naar dit project GPDO zijn er al verschillende thematische plannen in voege (Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, Waterbeheerplan voor de periode 2016 – 2021, Gewestelijk Natuurplan, Gewestelijk plan voor circulaire economie en Iris 2) die ambitieuzer en concreter zijn dan dit project GPDO. We betreuren dus het GPDO zich de doelstellingen en acties van deze sectorale plannen niet meer heeft toegeëigend. Ook al heeft dit project GPDO bepaalde acties uit deze plannen overgenomen, het is niet op een complete en coherente manier gebeurd.. Het ontbreekt dit GPDO aan de ambitie verder te bouwen op deze bestaande en door de regering goedgekeurde plannen en een totaalvisie uit te werken op langere termijn.
- Dit ontwerp beperkt zich tot het territoriaal beleid. Nochtans is dit volgens het BWRO slechts één van de aspecten die in een ontwikkelingsplan moeten aan bod komen. We missen daardoor maatregelen die een antwoord moeten bieden aan de belangrijkste uitdagingen van het gewest, zoals armoedebestrijding, vorming en opleiding en tewerkstelling.
- De wisselwerking tussen de vier grote pijlers is veel te weinig uitwerkt. Bij de ontwikkeling van de nieuwe wijken (uit pijler 1) moet de aandacht voor de versterking van het natuurlijk landschap uitdrukkelijk aanwezig zijn. De keuze voor de locatie van de ontwikkelingspolen en de voorgestelde investeringen in een betere bereikbaarheid van het grondgebied staan soms haaks op elkaar, de schrapping van tramlijn naar Turn & Taxis is daarvan een flagrant voorbeeld.
- In vergelijking met de vorige versie (2013) van het project GPDO vallen vier zaken op:
  - De geografie en het landschap worden niet meer als drager van het plan gezien. Een stevige uitgebouwd interregionaal groen/blauw netwerk zou de drager moeten zijn van de verdere ontwikkeling.
  - Idem dito wat betreft mobiliteit. De visie op mobiliteit en een robuuste landschappelijke en ecologische structuur bepalen best waar je in de toekomst meer mensen wil laten wonen en werken. Dit project GPDO gaat omgekeerd te werk. De grootste verandering van dit project GPDO zit hem trouwens in het luik mobiliteit. En wat blijkt? De ambitie van dit project GPDO is zelfs minder ambitieus dan van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan dat nu in voege is.

- Het interregionale is minder expliciet aanwezig en als het ter sprake komt, is het zeer defaitistisch. Het geloof in samenwerking is haast opgegeven en de wil om het dan maar 'zelf te doen' geeft aanleiding tot voorstellen die vermoedelijk eerder een politiek statement zijn dan een oprechte wens.
- Het luik *governance* of beter bestuur viel zowat helemaal weg. Zonder bijvoorbeeld een ambitieuze hervorming van de relatie tussen het Gewest en de 19 gemeenten zal dit GPDO nochtans nooit uitgevoerd kunnen worden. We gaan dit debat toch niet tot na 2040 uitstellen?

Kortom wat BRAL warm maakte in de vorige versie van het project GPDO en zijn voorbereidende studies, vinden we niet of verwaterd terug in dit project. Verder bouwend op de eerste twee punten, stellen we ook voor de structuur van dit project GPDO te veranderen en te starten met de landschappelijke netwerken en mobiliteit.

- Fasering en budgettering  
De streefdatum voor dit plan is onduidelijk, zowel 2025 als 2040 worden op pagina 1 vooropgesteld. Het verschil tussen beide einddata is groot, maar bij verschillende doelstellingen blijven we in het ongewisse over de precieze timing. Er is ook geen kader om de maatregelen aan af te toetsen.
- Vele van de opgesomde projecten staan in de stijgers, of is beslist beleid. Het is veel meer een catalogus van projecten dan wel een toekomstvisie. Dit project GPDO is niet ambitieus en zoals we verder bij de concrete pijlers en tools zullen zien, zelfs minder duurzaam dan het huidige Gewestelijke Ontwikkelingsplan. De D van GPDO kan dus geschrapt worden.
- Over de in te zetten middelen, zowel wat betreft investeringen, beheer en onderhoud als organisatie van de instellingen zegt dit plan niets. Daarom kunnen we dus niet beoordelen of en in welke mate het plan kan uitgevoerd worden.

Bij conflicterende doelstellingen is ook niet bepaald is welke prioriteit zal krijgen over de andere.

## OPMERKINGEN PER PIJLER

### PIJLER 1 "het grondgebied mobiliseren om nieuwe wijken te ontwikkelen en een ambitieuze woningproductie te bereiken"

#### **Algemeen: 6500 publieke woningen**

De inleidende tekst bij deze pijler poneert de ambitie 6 500 publieke woningen te creëren tegen 2020. Deze ambitie is niet nieuw. Ze werd reeds in 2013 vooropgesteld in het kader van de Alliantie Huisvesting. Ter info: na drie jaar zijn daarvan een 1000-tal ter beschikking. Nog 3,5 jaar om de resterende 4 500 op de markt te krijgen.

Het argument waarmee de trage realisatie van dit plan wordt verantwoord is dat er niet genoeg terreinen ter beschikking zijn.

Volgens dit project GPDO zijn er vandaag echter genoeg potentiële terreinen om publieke woningen te bouwen. Hoeveel daarvan sociale woningen zullen zijn, maakt de regering niet duidelijk.

---

**BRAL vraagt dat 50 % van de woningen op die op publieke gronden die zullen gebouwd worden sociale woningen zijn. Daarnaast zijn er ook privéterreinen. Via stedenbouwkundige lasten kan de overheid privé ontwikkelaars opleggen om 15 % sociale woningen te realiseren. BRAL vraagt dat de middelen van de stedenbouwkundige lasten naar sociale huisvesting gaan.**

---

Zelfs met deze maatregel duurt het nog tot 2050 zal duren vooraleer de doelstelling van 15 % sociale huisvesting in Brussel (van het Gewop van 2002) zou gerealiseerd worden.

**BRAL vraagt in deze ook een betere samenwerking tussen het gewest en de gemeenten.** De samenwerking tussen gemeenten en gewest is nu een heikel punt. Verschillende gronden zijn gemeente-eigendom en zij zijn niet altijd bereid tot samenwerking.

#### **Strategie 1 "Vastgoedpotentieel en vastgoedreserves mobiliseren"**

- Onder deze pijler vinden we een boodschappenlijstje van gekende lopende, geplande of verhoopte projecten
- Van waar komen de op pagina 14 geponeerde **cijfers**? Ze lijken ons zeer voluntaristisch. Eens te meer omdat:

- De reflectie (en onderhandelingen met de ontwikkelaars) over de ontwikkeling van veel prioritaire ontwikkelingspolen (1.2) is nog lopende. We weten dus niet hoe veel woningen er zullen gerealiseerd worden.
  - Idem dito wat betreft de reflectie over het samengaan van industrie & wonen. Deze is essentieel voor de ontwikkeling van de 'ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving' (OGSO's) in het algemeen en veel van de geplande ontwikkelingen in het 'Kanaalgebied' (1.1) in het bijzonder. Wie weet leert het voortschrijdend inzicht wel dat het voor sommige sites beter is geen woningen te voorzien. Daarnaast is ook het debat over de concrete aanpak van die vermenging nog open. Gaan we naar een radicale vermenging of eerder richting microzonering. Kortom: het aantal woningen dat in deze gebieden effectief zal gerealiseerd worden, is nog volledig onduidelijk.
  - De tabel is trouwens hoogst onleesbaar, aantal woningen en m<sup>2</sup> worden door elkaar gebruikt. Het is ook niet duidelijk of de vermelde datum 'vergund' of 'gerealiseerd' betekent.
- Zet het inkapselen van deze cijfers de **speculatie** niet in gang?
  - Wat met het integreren van het **groene/blauwe netwerk**? De prioritaire zones en de kanaalzone hebben een belangrijke rol in dit ecologische en recreatieve netwerk (en de daarbij behorende ecosysteemdiensten zoals waterbuffering).
  - Link met het **economische weefsel**? De nadruk van dit PRDD ligt echt op het creëren van woningen en minder op het creëren van tewerkstelling. Het ondoordacht inplannen van woningen in industriegebieden kan de mogelijk positieve impact van de in luik 3 (o.a. de ZEUS) voorgestelde maatregelen trouwens mogelijks al tenietdoen.

## Strategie 2 “een beheerste verdichting voorstellen”

Algemene opmerking bij strategie 2 (het densifiëren van het bestaande stadweefsel). BRAL dringt aan om eerste aanbeveling van het MER hierover ter harte te nemen: **pas de regelgeving aan om de gegeneerde meerwaarde te belasten.**

### 2.1 Versterking van de stedelijke structuur (hoogbouw)

Dit luik gaat over types torens en waar die best ingepland zouden worden. Het is een zeer summiere aanzet tot hoogbouwnota zoals we die kennen in bv. Antwerpen. We hadden liever een échte hoogbouwnota gezien waarop dit project GPDO kan verder bouwen.

Dat is dan ook onze eerste oproep: maak een échte hoogbouwnota. Zo wordt duidelijk wat de redenering is achter bepaalde keuzes en kan er een deftig publiek debat plaatsvinden rond dit thema.

### **Iconische torens**

Betreffende de 'assen voor iconische torens'. Het basisidee is hier dat men door torens op hoogtelijnen te plaatsen, de topografie van Brussel meer tot uiting kan brengen en het stadsbeeld meer 'leesbaar' kan maken.

We uiten onze twijfel bij deze redenering. De schaal lijkt te grootschalig om waargenomen te kunnen worden. In Brussel staan al her en der torens verspreid. Om het beoogde beeld te bereiken zou er massaal veel torens moeten gebouwd worden, wat zeker niet wenselijk is. Je kan dus moeilijk op de schaal van heel het gewest nog gaan streven naar een harmonieuze compositie. Zo'n heldere 'compositie' kan mogelijks wel in een specifiek deel van de stad (in Antwerpen bv het Eilandje en Nieuw Zuid)

Het belangrijkste is echter dat er voor een goed voortraject tot de bouwaanvraag voor een toren wordt gezorgd. Het traject van de bouwaanvraag zelf moet anders verlopen dan voor een gewone bouwaanvraag en specifieke vragen dienen gesteld te worden. (wat met stadsbeeld? Mobiliteit? Welk gabarit? Hoe beslissen we dat? Omgevingseffecten etc. En uiteraard ook over de gerealiseerde meerwaarde).

---

**BRAL stelt voor dat dit project GPDO zich beperkt tot de ambitie werk te maken van een hoogbouwnota én een goed gefundeerd voortraject waar elke vergunningsaanvraag voor een toren zal moeten aan voldoen.**

---

### **Generieke toren**

Vanuit erfgoed-oogpunt zijn die 'generieke torens' een gevaarlijke zaak. Wanneer een gebouw niet echt beschermd is volgens de strikte betekenis van de COBAT, zullen verhogingen mogelijk worden zonder respect voor het erfgoed van het gebouw, of omgeving; niet beschermde gebouwen zijn dus vogelvrij.

### **Generieke opmerkingen over torens**

- Het ontwerp van GPDO stelt dat de productie van woningen eveneens « een kans [kan] zijn om het metropolitane karakter van sommige open ruimtes die de stad structureren, te versterken met hoogbouw » (p. 39). (Groot)stedelijkheid inbrengen gebeurt echter in de eerste plaats in functionele zin: door het gelijkvloerse niveau van gebouwen te activeren, activiteiten van metropolitaan belang te huisvesten en de publieke ruimte te animeren.

- Hogere dichtheden zijn mogelijk, met name rond de metrostations, maar zij moeten hun aansluiting vinden in de openbare ruimte die ten dienste moet staan van stadsbewoners en -gebruikers.

## PIJLER 2 'aangename & duurzame leefomgeving'

### Strategie 1 'voorzieningen'

BRAL wijst (nog eens) op de contradictie tussen het promoten van 'buurtwinkels/nabije' stad en de geplande shoppingcenters. Het is ook vermakelijk dat bij de 'voorzieningen als ondersteuning van het dagelijkse leven' ook die voor de internationale uitstraling staan zoals het huidige Eurostadion.

Aangaande het stadion: als Brussel dit soort infrastructuur nodig heeft voor zijn uitstraling, dan moet het komen op de plaats met de kleinste impact op het milieu. De verwijzing naar Parking C als locatie voor het stadion moet dus uit dit project GPDO gehaald worden..

### Strategie 2 'openbare ruimte & groenvoorzieningen als ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving'

- Zie ook opmerkingen bij strategie 6 'natuurlijk landschap' versterken. Er is een overlap.
- Op zich is het goed dat er specifieke aandacht is voor nieuwe groene/publieke ruimten in de zones waar er het meest nood aan is maar als we dan gaan kijken naar de acties om die doelstelling te realiseren, is het een beetje mager. We zien alleen de gekende/besliste projecten zoals de centrale lanen en het park aan de Ninoofsepoort. Op zich is het dus een goede intentie die in de praktijk vooral van de wijkcontracten zal moeten komen. Naast enkele geplande inrichtingen is dit dus mogelijk een dode letter.
- Zorg voor een **gecoördineerd beheer**.. Dit omwille van de coherentie van het groen in de stad in het algemeen en het groene/blauwe netwerk in het bijzonder. De gemeenten hebben veel plekken in beheer maar doen dat niet altijd even goed.. Het BIM heeft die expertise wel in huis en heeft zicht op het op het ruimere netwerk en de complementariteit tussen de verschillende groene ruimten. Het BIM dient dan ook een bindend advies te krijgen bij de projecten die de vergroeningsambities van dit GPDO moeten realiseren.

### Strategie 3: 'stedelijke herwaardering'

Strategie 3 leunt volledig op de nieuwe Ontwerpordonnantie Stedelijke herwaardering die is goedgekeurd en van toepassing is. Zijnde nieuwe duurzame wijkcontracten en het



nu definitief opstarten van de **Stadsvernieuwingscontracten** en het nieuwe hoofdstuk **stadsbeleid**.

De stadsvernieuwingscontracten (svc's) zijn geïnspireerd op de wijkcontracten, maar zijn toch heel verschillend. De perimeter is veel groter en kan gemeentegrenzen overschrijden. Het accent ligt op de publieke ruimte en het programma wordt niet door de gemeente maar door het Gewestelijk Planningsbureau opgesteld.

In het hoofdstuk stadsbeleid gaat het vooral over de middelen die overgeheveld zijn van het federale grootstedenbeleid.

---

**Bral heeft vooral vragen bij het gebrek aan participatie van de stadsvernieuwingscontracten en de blijkbaar niet bestaande relatie met de nieuwe richtplannen van aanleg en vraagt zich af waarom het overgeheveld stadsbeleid op middellange termijn niet zal geïntegreerd worden werd in de wijk- en stadsvernieuwingscontracten.**

---

### 3.1. Wijkcontracten

- We hadden graag een grondige evaluatie van de wijkcontracten gezien. Het aantal gerenoveerde en nieuwe woningen is wel geteld, maar wat de contracten betekenen inzake sociale cohesie, socio-professionele inschakeling of bewustwording inzake energiebesparing, is minder duidelijk.
- Bral vraagt **een duidelijker keuze voor betaalbaar wonen**. Wijkcontracten voorzien zowel middenklasse woningen als sociale woningen. De wachtlijsten voor sociale woningen zijn echter enorm, het publiek geld moet dan ook prioritair daarin worden geïnvesteerd. Het systeem dat voorgesteld en uitgevoerd wordt door [Community Land Trust](#) is een voorbeeld van het creëren van woningen voor mensen met een laag inkomen. Bral zou ze dan ook graag als volwaardige speler in de wijkcontracten zien. We pleiten ook op meer aandacht voor maatregelen die de levensstandaard van de bewoners verbeteren en een optimalisatie van het participatief proces. Echter, wat betreft bewonersbetrokkenheid en maatregelen om de levensstandaard te verhogen, blijven we op onze honger zitten.

### 3.2. Stadsvernieuwingscontracten

- De stadsvernieuwingscontracten zijn een nieuw instrument. Het gaat ook om programma's van bepaalde duur binnen een bepaalde perimeter die gefinancierd worden door de overheid. Terwijl de wijkcontracten vooral het accent leggen op

huisvesting en voorzieningen ligt de prioriteit van de stadsvernieuwingscontracten op de publieke ruimte en de infrastructuur van het stadsnetwerk. Daarmee bedoelen ze diverse infrastructuren die een structuur geven aan de Stad, zoals loopbruggen of het groene netwerk.

- In 2016 startte de regering met 5 stadsvernieuwingscontracten die ook in dit GPDO naar voor worden geschoven. Tegelijk zal het aantal 'klassieke' wijkcontracten per legislatuur gehalveerd worden van 20 naar 10, want het totale budget blijft hetzelfde. **De keuze van de SVC-perimeters maakt niet altijd duidelijk wat dit nieuwe instrument beoogt.** Bijvoorbeeld bij SVC 1: Havenlaan / Citroën / Groendreef / T&T, daar hebben we toch al het richtschema T&T met een Bijzonder Bestemmingsplan dat op het einde van de vakantie in openbaar onderzoek gaat. Voor de Havenlaan is de planning en financiering toch ook rond? SVC 3 Beekkant – Weststation – Ninove en SVC 5 Roro-Poincaré grenzen aan elkaar, overlappen gedeeltelijk met wijkcontracten en met het 'Plan Canal'. De praktijk zal tonen in welke mate het gaat om dubbel planningswerk. Gezien de vele bestaande plannen, kan het er ook op uitdraaien dat de stadsvernieuwingscontracten niet meer zullen zijn dan een doorgeefluik voor subsidies.
- Duidelijk is helaas wel dit: **stadsvernieuwingscontracten scoren ondermaats op bewonersbetrokkenheid.** Er is niets meer voorzien dan een algemene vergadering die bedoeld is om informatie top down door te geven. Uiteraard is het minder evident om participatie te organiseren wanneer de perimeter groter is, maar dat mag geen excuus zijn om niets te doen. Herinrichting van openbare ruimte is trouwens een thema dat concreet kan gemaakt worden en veel mensen aanspreekt.

### 3.3. Stadsbeleid

- In het derde gedeelte van de ordonnantie werden onder de noemer Stadsbeleid diverse zaken samen gebracht: bijvoorbeeld subsidies aan gemeenten of OCMW's voor hun strijd tegen leegstand, voor de renovatie van alleenstaande gebouwen of voor een snelle interventie tegen de achteruitgang van openbare ruimtes. Hier gaat het dus om geïsoleerde ingrepen. Vroeger bestond daarvoor een afzonderlijke wetgeving. Op vraag van de Raad van State is dit in dit ontwerp geïntegreerd.
- Het gaat echter vooral om programma's voor 'de ontwikkeling van de wijken', een erfenis van het federale grootstedenbeleid. Dit grootstedenbeleid werd bij de laatste staatshervorming naar de gewesten overgeheveld. Toen het nog Belgisch was, werden in het kader van het grootstedenbeleid vooral gemeentelijke programma's gesubsidieerd, bijvoorbeeld rond sociale cohesie en armoedebestrijding. De uiteindelijke doelstellingen en zelfs ook de omschrijving van de strategische programma's sluiten nauw aan bij die van de wijkcontracten. Het lijkt logisch die

programma's te **integreren** in het systeem van de wijk- en stadsvernieuwingscontracten. Hierdoor kunnen deze écht instrumenten worden die kunnen werken aan een hogere levensstandaard.

De globale doelstelling van de ordonnantie is dus de **levenskwaliteit** en de **levensstandaard** van bewoners te verbeteren. Maar **de subsidies gaan toch vooral naar stenen**: woningen, buurtvoorzieningen en publieke ruimte. Noodzakelijke investeringen, maar er zijn ook andere maatregelen nodig, om ervoor te zorgen dat de bewoners volwaardig aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen. In de eerste plaats moet de regering erover waken dat de mensen niet verplicht zijn te vertrekken wanneer de woningprijzen stijgen omdat de buurt aangenamer werd om in te wonen. Maar ook vorming, onderwijs, jobs, gezondheidszorg en sociale cohesie moeten dan grote aandachtspunten zijn. Deze thema's kunnen wel aan bod komen bij 'activiteiten ter bevordering van de maatschappelijke cohesie en het gemeenschapsleven', maar niet systematisch, niet meetbaar.

## Strategie 6: 'het natuurlijke landschap versterken'

### 6.1. Algemeen

- Zie ook de algemene opmerking strategie 2 over de aanleg van nieuwe groene/publieke ruimte in wijken waar **de nood het grootst** is en over het **gecoördineerd beheer**.
- We missen een duidelijke link met het **goedgekeurd Natuurplan**. Bral vraagt om expliciet te verwijzen naar maatregelen die in het Natuurplan zijn naar voor geschoven om het ecologisch netwerk te versterken.
- De documenten die op deze strategie betrekking hebben zijn moeilijk te interpreteren omwille van **inconsistentie** tussen verschillende kaarten (thema-kaarten, synthese-kaarten, detailkaarten én ook de tekst zelf). Dit scheidt onduidelijkheid, verwarring over welke keuzes worden gemaakt en waar prioriteiten worden gelegd.
- De onderverdeling van strategie in 4 tools is verwarrend en niet helemaal consequent. Openruimte kan inderdaad best beschouwd worden in een netwerklogica, werkend op verschillende schaalniveaus en rond verschillende thema's. Het is echter niet duidelijk waarom er een onderscheid wordt gemaakt tussen het groene netwerken (laag niveau ?) en het strategisch netwerk (hoog niveau ?) zeker als dat laatste nog eens wordt opgesplitst wordt in water/speel en cultuur/ecologie. Dit lijken ons ook allemaal doelen voor het groene netwerk van

tool 1. Verder lezend is de ecologische rol uiteraard overlappend met het 'beschermen van biodiversiteit' van tool 3.

## 6.2. Groen netwerk

- Bij de ontwikkeling van de grote **prioritaire zones, kanaalgebied/ZEMU's** etc. ligt het accent duidelijk op wonen en wordt er amper/niet gesproken over het groene/ecologische netwerk. Kortom, BRAL vraagt binnen de **prioritaire zones meer aandacht te hebben voor het groene/blauwe netwerk**.
- BRAL stelt twee stukken extra groene verbinding voor: L28 in het noorden én zuiden en een stukje Zenne in het zuiden. (beiden met intergewestelijke potentie trouwens, zie hieronder)

## 6.3. landschappen versterken op grootstedelijke schaal

- Het is interessant dat het concept van "*Metropolitan Landscapes*" wordt gebruikt in tool 6.4 (landschappen versterken op grootstedelijke schaal) om de belangrijke gewestgrensoverschrijdende open ruimtes te definiëren. De uitleg is niet helemaal helder maar *passons*. De intergewestelijke studie waar er hier naar verwezen wordt (Leefmilieu Brussel, Vlaams Bouwmeester en vele anderen) zette de belangrijkste landschappen op kaart waarvoor er bij alle partners een duidelijk consensus over hun metropolitaan belang bestond.

In het voorliggend GPDO worden hier slechts 3 gebieden naar voor geschoven waarbij bovendien niet duidelijk is wat de achterliggende logica van deze keuze is.

---

**Bral vraagt o.a. ook de Molenbeekvallei in Jette en Ganshoren toe te voegen. Met de parken en natuurgebieden en het aansluitende Laarbeekbos, is dit een Metropolitaan Landschap bij uitstek.**

---

Het gebied is Europees beschermd omwille van zijn bijzondere ecologische waarde maar speelt ook een belangrijke rol in waternetwerk, in recreatie, in stilte, in het groene netwerk,... Het is omringd door dichte woonfuncties en grootstedelijke activiteiten én staat hierdoor onder sterke stedenbouwkundige en gebruiksdruk. Dit blijkt duidelijk uit de fiches in de documenten van de passende beoordeling. Met de verdere ontwikkeling van de ziekenhuissite en de bijkomende taak als transferium gaat deze druk enkel toe nemen. Bovendien is het een gewestgrensoverschrijdend landschap waar ook in Vlaanderen belangrijke open ruimte functies worden erkend en ontwikkeld, zoals de uitbreiding van het parkennetwerk in Zellik de voorziene bosuitbreiding van Laarbeekbos op Vlaams grondgebied, de ambitie om de barrière van de R0 te overbruggen om zo de link te leggen met de Maalbeekvallei... Het is

duidelijk een metropolitaan landschap dat een afgestemde gewestgrensoverschrijdende aanpak vraagt maar het is niet vermeld in de tekst en niet zichtbaar in de cartografie.

- Dit essentieel 'Metropolitaan Landschap' staat niet in de tekst van het GPDO, noch bij de bijgevoegde kaart, noch in de *Cahier des Cartes* maar we vinden ze wél terug als "as voor landschappelijke samenwerking" op de aparte kaart 3 "Groene en blauwe netwerk". Zoals reeds vermeld bij de algemene opmerkingen is er groot probleem met de cartografie in dit GPDO.

---

**De "assen voor landschappelijke samenwerking" op kaart 3 verdienen een expliciete vermelding in het GPDO. Maar ook daar ontbreken er een aantal zeer belangrijke zoals de Zuidelijke Zennevallei, de Vallei van de vogelzangbeek of de open ruimte gebieden van Neder-Over-Heembeek tot Koningslo.**

---

Het zijn deze grote gewestgrensoverschrijdende landschappen die mee zuurstof geven aan een stad waar een groei- en verdichtingsopgave op de agenda staat. Ze verdienen een prominentere plaats in de GPDO.

De kaart 2 "Cadre de vie / Levenkader" van de vorige versie van het GPDO was in dit opzicht helderder en vollediger (zeker de laag "verbonden landschap dat de stad structureert"). Dit laatste geeft een veel beter beeld van de grote landschappen die cruciaal zijn voor een blijvend duurzaam functioneren van het Brussels gewest en omliggende Rand.

#### 6.4 luchtkwaliteit

- Onze opmerkingen 7.2.1 (luchtkwaliteit), verwijzen we naar onze opmerkingen die we bij tool 5 van Pijler 4 geschreven hebben: de milieuhinder van mobiliteit verminderen.

## PIJLER 3: Ontwikkeling van stedelijke economie

### Algemeen

- Doordat dit project GPDO zich beperkt tot territoriale aspecten komen belangrijke aspecten van de economische ontwikkeling niet of te weinig aan bod, namelijk tewerkstelling en opleiding.
- Het hoofdstuk economie start met de sectoren van de grootstedelijke economie en de rol van Brussel in de internationale context. Bral vraagt het Gewestelijk programma voor Circulaire Economie op die plaats te zetten, of ten minste op gelijke hoogte.

We herinneren aan de doelstellingen van dat gewestelijk programma, door de regering in 2016 goedgekeurd:

- De milieudoelstellingen tot economische kansen omvormen.
- De economie in Brussel verankeren om lokaal te produceren wanneer dat mogelijk is, de verplaatsingen te verminderen, het gebruik van het grondgebied te optimaliseren en toegevoegde waarde voor de Brusselaars te scheppen.
- Bijdragen aan de jobcreatie.  
De economische veerkracht van het gewest zal steviger wortels vinden in een lokale korte keten economie dan in economische sectoren die in voortdurende concurrentie staan met andere grootsteden.

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

#### 1.1 Economische ontwikkelingsassen versterken

- Dit plan benoemt zes ontwikkelingsassen, maar geeft niet aan welke middelen zullen ingezet worden om die versterken, niet welke aspecten zullen versterkt worden, niet op welke manier.

#### 1.2 Ontwikkeling van de lokale werkgelegenheid

- Het plan verwijst in dit verband naar de ZEUS en de OGSO's. Het demografisch bestemmingsplan wat het principe van de Ondernemingsgebieden in Stedelijke Omgeving (OGSO's) heeft ingevoegd werd goedgekeurd in november 2013 of meer dan 3 jaar geleden. De aanbevelingen om de combinatie van stedelijke economie en wonen concreet met elkaar te verzoenen zijn echter nog steeds even vaag als toen.

Zonder concrete maatregelen blijven in de huidige marktconjunctuur de economische activiteiten de zwakkere functie tegenover het wonen. BRAL vraagt dat beleid bij de ontwikkeling van die zones meer sturend zal optreden en bijvoorbeeld voor elk van de aangeduide zones een globale ontwikkeling uittekenen met **garanties** zijn voor de **invulling en ontplooiing van economische functies**.

- Ook wat de ZEUS (een fiscaal gunsttarief voor bedrijven die binnen een bepaalde perimeter lokale werkkrachten rekruteren) betreft, is het nog steeds wachten op een **concrete uitwerking en garanties** dat die effectief het beoogde resultaat zal bereiken. Als het invoeren van de ZEUS al enig positief effect zal hebben op de lokale tewerkstelling vreest BRAL dat dit positieve effect teniet gedaan wordt door de negatieve effecten van het ondoordacht invoeren van de OGSO's. We uiten ook onze twijfel bij het instrument ZEUS zelf wegens mogelijke verhuisbewegingen van bedrijven binnen Brussel. Wil men iets doen aan de torenhoge werkloosheid bij vooral de laaggeschoolde Brusselaars lijkt het ons de moeite te bestuderen of – naast meer geld voor onderwijs en vorming - een beter doelgroepenbeleid niet efficiënter zou zijn. Zo krijgt een laaggeschoolde werkloze uit Ukkel even veel kansen als een uit Molenbeek.

---

**De implicaties, de concrete uitwerking én de onderlinge wisselwerking van/tussen de OGSO's en de ZEUS zijn momenteel onvoldoende bestudeerd om ze als pijlers te zien van een politiek die de lokale tewerkstelling een boost moet geven. Het nettoresultaat zou wel eens heel pover kunnen zijn. En indien ze ondoordacht uitgevoerd zelfs negatief.**

---

- De territoriale maatregelen uit het gewestelijk programma circulaire economie hadden in dit gedeelte kunnen hernomen worden, zoals de potentieel van leegstaande industriële gebouwen maximaal te gebruiken door bijvoorbeeld tijdelijk gebruik voor de uittesten van economische activiteiten die gekoppeld zijn aan de noden van de wijk...

### 1.3 Tertiair aanbod beheersen

- Dank zij het werk van het observatorium voor kantoren is de situatie van de Brusselse kantoormarkt en zijn huidige problemen goed gekend. Er is een duidelijke afname van de groei en de voorspellingen zijn niet goed. Ook in de rand (bij Zaventem) is er een grote leegstand. Toch is de conclusie om nieuwe grote kantoren te ontwikkelen bij stations, een

volledige nieuwe kantooras te ontwikkeling die twee buurten moet verbinden waar vandaag de tertiaire sector in problemen zit: de Europese wijk en Zaventem. Het is absoluut onduidelijk hoe de analyse kan leiden dat deze conclusies succesvol zullen zijn.

Voor de Noordwijk, met een toenemende leegloop van kantoren door het vertrek van de Vlaamse ambtenaren, wordt geen strategie ontwikkeld...?

#### **1.4 Commercieel aanbod versterken**

- De studies die moeten bewijzen dat Brussel nog steeds een grote nood heeft aan bijkomende shoppingcenters, zijn al regelmatig in vraag gesteld. Het winkelgedrag van Belgen is niet zomaar te vergelijken met het buitenland. BRAL vraagt om de prioriteit te leggen bij de versterking van de lokale handelskernen die hoogst noodzakelijk zijn voor de leefbaarheid van de wijken, voor het terugdringen van de mobiliteitscongestie en voor de versterking van de lokale economie. Shoppingcenters aan de rand zijn daarbij geen aanvulling, maar een bedreiging.

#### **1.5. Ondersteuning van de Buurteconomie**

- Het project GPDO erkent het belang van de buurteconomie, maar het is uit deze paragraaf niet op te maken wat de steunmaatregelen zijn die zullen ingezet worden, noch in welke zin het GBP zal aangepast worden om rekening te houden met de noodzaak nieuw leven in te blazen. Wat zijn dan de huidige obstakels die het GBP opwerpt?

#### **1.6. Logistieke structuur**

- Zijn de mobiliteitsgevolgen van de stedelijke distributiecentra en het noodzakelijke natransport voldoende doordacht? In pijler mobiliteit 1.8.3. ontwikkeling stedelijke distributiecentra staat daar niets over vermeld. Zijn een beperkt aantal stedelijke distributiecentra wel voldoende? Moet dit niet aangevuld worden met een groter aantal logistieke hubs, genre citydepot? Zie ook de opmerkingen verder in het hoofdstuk goederen en professioneel vervoer in Pijler 4

## **Strategie 2. Economische Activiteiten met internationale uitstraling**

### **2.1. Heizel**

- Hier wordt niets nieuws vermeld, we lezen de verantwoording van beslist, maar omstreden beleid.



Er wordt wel een duidelijke en identificeerbare verbinding aangekondigd tussen de Heizel en het stadscentrum. Welke vorm die verbinding zal aannemen is absoluut niet duidelijk.

## 2.2. een nieuwe internationale as: Leopold-III laan.

- Hoewel de analyse van de kantoomarkt die nood aan die nieuwe ontwikkeling niet lijkt te bewijzen, wordt dit hier wel geponeerd.  
Dit is geen duurzame keuze. Bral vraagt om de **bestaande kantoren** uit de Leopoldswijk te **renoveren** en te **herbruiken**, indien er nieuwe kantooroppervlaktes nodig zijn. De aanwijzing van een nieuwe internationale as is vooral een creatie van meerwaarde voor de ontwikkelaars.

## Strategie 3. Economische aantrekkingskracht op grootstedelijke schaal

- Deze hele pijler is een herhaling van het voorgaande. Voorgaande opmerkingen gelden dan ook opnieuw. Er wordt nu het intergewestelijk aspect aangehaald, maar zonder daar meer duidelijkheid aan te geven of prioriteiten in te stellen.

### 3.1. grote voorzieningen

- *"De keuze van parking C als plaats voor een nieuw stadion is kenmerkend voor het succes van het samenwerkingsfederalisme"* is vandaag op zijn zachts gezegd een zeer vreemd statement.

## PIJLER 4 - Het grondgebied mobiliseren om van mobiliteit een ontwikkelingsfactor te maken voor duurzame stadsontwikkeling

### Algemeen

- BRAL juicht toe dat het GPDO duidelijke intenties toont om de verkeersdruk in het Gewest te doen dalen. De stadsbeweging is ook tevreden dat het GPDO de nood aan extra investeringen in zowel openbaar vervoer als zachte modi erkent.
- Wel verbaast BRAL zich over het feit dat slimme maatregelen zoals stadstol en/of km heffing nauwelijks of niet worden aangehaald in het GPDO. Het lijkt ons moeilijk om in deze de onderhandelingen met het Federale niveau en de andere Gewesten aan te gaan indien het BHG niet vertrekt vanuit een sterke visie.
- Daarnaast kan BRAL zich helemaal niet vinden in het gebrek aan becijferde en becijferbare ambities. De -20% verkeersvolume uit GeWOP2 en IRIS2 is vervangen door halfslachtige ambities gericht op de inkomende pendel, en flauwe doelstellingen inzake modal shift. Dit vormt geen solide basis voor het waarmaken van de aangehaalde intenties.
- Tot slot pleiten we ervoor dat naast “verkeerscongestie als grootste mobiliteitsuitdaging” (p.97 van GPDO) ook de “impact op de gezondheid van de Brusselaar en op het milieu” op te nemen.

### Autoverkeer en modal shift

- Het GPDO maakt in deze een duidelijk onderscheid tussen de intra-Brusselse verplaatsingen (2/3 van het geheel) en de in/uitgaande verplaatsingen (1/3). In de eerste plaats worden de pendelverplaatsingen geïmplementeerd. De verkeersdruk moet met 20% omlaag tijdens ochtendspits (6-10u) tov 2010. Volgens het MER komt dit neer op 35.200 minder auto's die in de ochtend Brussel binnenrijden (p.357 van MER).

De voorgestelde oplossingen zijn: 25.000 P+R, reduceren van capaciteit van de invalswegen, aantal parkeerplaatsen langs openbare weg verminderen tot 200.000.

Inzake interne verplaatsingen stelt het GPDO dat de Brusselaar zijn modal shift al heeft gemaakt. Van daaruit volgt een beperkte doelstelling om het modale aandeel auto doen dalen met 15% (van 32% modal split naar 27% modal split) tov 2010.

- Het GPDO is erg onduidelijk over hoe de beoogde doelstellingen te becijferen. Eerst lezen we dat de strategische doelstelling is om “een modale verschuiving van het

pendelverkeer te organiseren". (p98 van GPDO) Verderop vinden de zinsnede "Om de verkeersdruk als gevolg van het spitsverkeer (6-10u) tegen 2025 te verminderen met 20%" (p.100 van GPDO) Maar daar wordt nergens een expliciete doelstelling van gemaakt. Ook wordt niet duidelijk gemaakt of dit in- en uitgaand verkeer betreft; of alleen inkomend verkeer, of toch nog de totale verkeersmassa van intra-Gewestelijke en extra-Gewestelijke verplaatsingen. Evenmin wordt het duidelijk gemaakt wat de parameter is om dit te meten; verreden kilometers, of aantal verplaatsingen, of....

- De opsplitsing van de verkeersstromen in intra- en extra-gewestelijke verplaatsingen draagt bij aan deze verwarring. Ook hanteert het GPDO voor interne bewegingen een andere indicator dan voor externe verplaatsingen (modal shift enerzijds en verkeersdruk anderzijds). Daarbij zijn de doelstellingen inzake de modal split van intra-Brusselse verplaatsingen weinig ambitieus. Het betreft slechts kleine verschuivingen. BRAL wil een grotere ambitie inzake modale verschuiving, die de tendens van vastgestelde modale verschuiving versterkt, niet matigt. Ten tweede is de ambitie om enkel in functie van modal shift in te zetten beperkend. Dit zegt niets over verreden kilometers, noch over gemiddelde verplaatsingsafstanden. Nochtans is dit ook cruciaal om bijvoorbeeld luchtvervuiling terug te dringen. Dat is onvoldoende. Wij vragen ook voor de interne verplaatsingen een becijferde en becijferbare ambitie die tot doel heeft om het verkeersvolume terug te dringen.
- In globo betekent deze opsplitsing een terugschroefing van de ambitie uit het GeWOP 2002 en het IRIS 2 plan om het totale verkeersvolume te verminderen met 20%. Het MER bestudeert het behoud van het GeWOP als alternatief scenario voor GPDO. Hierbij haalt het MER vooral openbaar vervoer argumenten aan om dit alternatief te verwerpen. De meer ambitieuze doelstelling van -20% verkeersvolume blijft bij de afweging echter onvermeld. BRAL vraagt dat het MER de teruggeschroefde ambities inzake daling verkeersvolume ook in rekening brengt om het alternatief Behoud GeWOP 2002 te beoordelen.
- Het MER stelt ook dat de doelstelling lang niet gehaald is: de voertuigkilometers zijn nog steeds in stijgende lijn (tabel 10 p.106). BRAL stelt zich vragen bij de interpretatie van deze tabel in het MER, waar er staat dat "het gebruik van de auto in 2012 significant daalde". Een daling van 3,79 miljard voertuig-kilometer naar 3,77 miljard is geen significante daling. Bovendien stijgt het in 2013 weer naar 3,80 miljard. We vragen dat deze zin aangepast wordt, en er hoogstens sprake is van een stabilisering.
- Tot slot stelt het MER ook in de SWOT analyse mobiliteit dat er een consensus bestaat over deze -20% doelstelling (p.110 van het MER). BRAL vraagt zich daarom af waarom deze doelstelling van een daling met 20% verkeersvolume niet meer voorkomt in het GPDO? Want zo blijkt het Gewestelijke Plan voor Duurzame ontwikkeling minder duurzaam dan het GeWOP in 2002.

---

**BRAL vraagt met aandring dat het GPDO een globale doelstelling invoert ter vermindering van het aantal voertuigkilometers. Op zijn minst moet de -20% behouden worden voor alle verplaatsingen. Inzake modal shift moeten de ambities scherper. Voor de intra-Brusselse verplaatsingen moeten ze de trend aanhouden en verscherpen. En voor de externe verplaatsingen moet er een duidelijke trendbreuk voorop gesteld worden**

---

### **Defaitisme betreffende intergewestelijke samenwerking**

- We stellen een zeker defaitisme vast in de relatie met de andere gewesten, en meer specifiek het Vlaams Gewest. Waar het ontwerp GPDO nog uitging van win-wins en gedeelde scenario's, kiest het GPDO voor een intra-Brusselse aanpak. Het is goed dat het BHG kiest voor een koers vooruit en eigen instrumenten wil in zetten om de doelstellingen te halen. Alleen behoeven nog veel maatregelen een grootstedelijke aanpak. De pull-factoren van het autoverkeer kan het BHG deels alleen aanpakken, met de beschreven instrumenten. Maar om een echte modal shift te bewerkstelligen, is het ook nodig om in te spelen op push-factoren (kost autorijden, slimme maatregelen, ruimtelijke ordening,...), het afstemmen van mobiliteitsinfrastructuur (bvb R0, E40,...), evenals het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven in openbaar vervoer. En hier kan het BHG niet alleen handelen. **BRAL vraagt zich af of deze solo-slim van het Gewest niet in het gezicht zal terugbotsen en vraagt om blijvend de hand uit te steken.**

### **Afwezigheid van de slimme maatregelen**

- De totale afwezigheid van de slimme maatregelen in de concrete doelstellingen, gelieerd aan bovenstaande is opvallend. Het BHG zet bvb slimme km-heffing, aanpak fiscaliteit bedrijfswagens,... bij de vaststellingen waar het op middellange termijn geen beweging in ziet komen. BRAL vraagt zich af of het Gewest daarmee die pistes opgeeft? Het MER geeft in SWOT mobiliteit nochtans stadstol aan als een opportuniteit (p110). Ook de mogelijkheden van het Gewest op vlak van autofiscaliteit blijven onvermeld, door het MER nochtans naar voren geschoven als een sterkte (p.110 van het MER). Voor BRAL blijft het nodig dat het GPDO inzake slimme maatregelen een duidelijke en sterke visie naar voren schuift, nodig om de congestie én de impact op mens en milieu te verminderen

---

**BRAL vraagt dat het GPDO fiscale maatregelen, stadstol en kilometerheffing opneemt in haar visie op een duurzame mobiliteit.**

---

## Openbaar vervoer

- Wat openbaar vervoer betreft, is een eerste algemene vaststelling dat het GPDO een duidelijke voorkeur geeft aan metro boven tram. Er worden vele km extra metrolijn voorzien, terwijl tram beperkt blijft tot de reeds voorziene lijnen Simonis-UZ VUB-Heizel (T9), verlenging Esplanade-Heizel (T3) en verlenging Rodebeek (T94), projecten waarvan de vergunningsprocedures reeds lopen.
- Er zijn heel wat onduidelijkheden in openbaar vervoers-luik. Waarom geeft het GPDO een sterke voorkeur voor metro? Deze keuzes worden nergens beargumenteerd. Waar zijn de niet gerealiseerde tramprojecten uit het MIVB beheercontract naar toe (bv. Bockstael-T&T-Rogier, tram71,...).
- BRAL stelt zich vragen bij deze algemene voorkeur voor metro. In het algemeen blijkt dat een metro veel geld en veel tijd kost om aan te leggen. BRAL vraagt om de budgettaire implicaties van deze keuze voor metro te onderzoeken, wat betreft totale kostprijs (investeringen en exploitatie) in verhouding met het budget van de MIVB. Daarnaast moet ook de verhouding kostprijs tram/metro in rekening gebracht worden, en uit te rekenen op welke manier snel en meer OV aanbod kan gecreëerd worden, niet alleen uitgerekend in functie van totale capaciteit, maar ook in functie van bediening van het grondgebied en aantal te realiseren verbindingen. **BRAL bekijkt het graag als een engagement van de regering om veel geld vrij te maken voor investeringen in openbaar vervoer.** Het zou goed zijn mocht het ook zo uitgeschreven te zien in de plaats van verwarrende 'te bestuderen' lijnen op papier te zetten waarvan studies zullen moeten uitmaken of ze niet beter elders zouden liggen en of een tram geen betere optie zou zijn. Dit is geen visie laat staan een plan voor het openbaar vervoer. Nochtans zou deze visie een van de punten zijn waardoor dit GPDO duurzamer zou zijn dan het huidige GEWOP. Quod non. De aanleg van een metronet is te duur en niet realistisch uitvoerbaar.
- Ook **bereikbaarheidsnormen**, zoals iedereen een halte op 400 m afstand van zijn woningen, zouden het uitgangspunt moeten zijn om nieuwe lijnen te ontwikkelen. Die bereikbaarheidsnorm was in het vorige plan opgenomen, maar is nu niet meer terug te vinden.
- Er wordt ook nergens een link gemaakt tussen de geplande ontwikkelingen en verdichtingen en de bediening door hoogwaardig openbaar vervoer. Tram- en vooral metrolijnen lijken eerder uitgetekend in functie van infrastructurele mogelijkheden dan in functie van vooropgestelde ruimtelijke ontwikkeling. Zo lijkt bv. ontwikkelingspool T&T verstoken van de broodnodige bediening per tram. Hierdoor is ook de rol van de toekomstige Picard-brug in het openbaar vervoer netwerk onduidelijk. En ook in recent verdichtte gebieden zoals bijvoorbeeld Neder-Over-Heembeek blijft het openbaar vervoer achterop hinken. Des te opvallender is dat de

verlenging van de aftakking van tram 3/7 door Neder-Over-Heembeek richting Militair Hospitaal niet werd hernomen in de voorliggende versie van het GPDO. Nochtans zou dit de dense nieuwe woonontwikkelingen langs de Bruynstraat van waardig publiek transport voorzien. Bovendien kan deze lijn in samenspraak met Vlaanderen aansluiten op het Brabantnet.

- Daarenboven baseert het MER zich ogenschijnlijk op andere lijnen dan deze in de finale versie van het GPDO. Zo is op de kaart in het MER (p369) geen sprake van een metrolus langs T&T. En de metro West volgt een ander traject om aan te sluiten om lijn richting Dilbeek. Deze lijnen, aansluitend op interregionale tram, zijn in het MER metrolijnen. In GPDO zijn dat interregionale trams..

---

**BRAL stelt voor om de uitgetekende OV lijnen van het GPDO volledig naar de prullenmand te verwijzen. In plaats daarvan komt er een becijferd engagement om ruim in OV te blijven investeren. Daarnaast maakt de regering best gebruik van zoekzones. Zones die niet alleen rekening houden met de huidige en geplande netwerken van zowel MIVB als de NMBS maar ook met de in as 1 geponeerde verdichtingsstrategieën, de recent verdichte gebieden en de economische ontwikkelingspolen. Kijk dus eerst waar je klanten nu en in de toekomst zullen wonen, baken dan zoekzones af en kijk dan welk type openbaar vervoer het meest geschikt is deze zone te ontsluiten.**

---

### **Luchtkwaliteit**

Het GPDO haalt hier de Lage-Emissie Zone en de promotie van schone wagens aan.

- De invoering van een LEZ is goed, maar onvoldoende. Uiteindelijk heeft een LEZ niet het doel om het volume aan autoverkeer te verminderen. Het ambieert enkel om de meest vervuilende wagens er uit te halen. Dat laatste is nodig, maar ook het totale volume wagens, en het aantal verreden kms moet achteruit. Daarom zijn er andere maatregelen nodig, complementair aan LEZ, zoals slimme kmhefing en/of stadstol.
- Sinds Dieselgate weten we dat 'Euro6 - propere wagens' geen absolute waarheid is. Dat heeft impact op de effectiviteit van de LEZ. Het BHG moet bij andere regio's en bij het federale niveau aandringen om op Europees niveau een voortrekkersrol te spelen in de Type Approval regelgeving die onafhankelijk gebeurt en zich baseert op Real Driving Emissions.
- Er is geen becijferd resultaat inzake verbetering van luchtkwaliteit gekoppeld aan de invoering van de LEZ. Noch in termen van effectief gemeten waarden van de gekende pollutanten (PM, NO<sub>2</sub>, VOC...), noch in termen van de effectieve emissies. Inzake emissies was het GeWOP2 veel ambitieuzer dan het GPDO. Waar het GeWOP concrete doelstellingen naar voren schoof (-7,5% CO<sub>2</sub> emissies, -

88% SO<sub>2</sub> emissies, -58% NO<sub>x</sub> emissies, -72% VOS emissies tegen 2010 in vergelijking met 1999) ontbreekt dit soort ambities volledig in het GPDO. Er wordt enkel verwezen naar het Lucht-Klimaat-Energieplan. Dat plan verwijst echter naar de Europese regelgeving (NEC - richtlijn 2001/81/EG). Hierin legt Europa België bepaalde emissieplafonds op. Omwille van de staatsstructuur heeft men in België die plafonds opgesplitst in emissies van niet-mobiele bronnen en emissies van mobiele bronnen. Voor deze mobiele bronnen blijft België in zijn geheel aansprakelijk (concreet; wie?), terwijl de eerste opgesplitst zijn naar de gewesten. Het plafond dat voor deze niet-mobiele bronnen aan Brussel is toegekend ligt echter hoger dan de ambities uit het GeWOP van 2002. Erger nog, in vele gevallen ligt het hoger dan de huidige uitstoot van het BHG. Bijvoorbeeld voor NO<sub>x</sub> zonder vervoer stootte het BHG in 2013 2,1 kton uit. Het emissieplafond opgelegd aan het BHG in het kader van de NEC is echter 3 kton. Met andere woorden, Brussel haalt de doelstellingen al. En legt zich geen ambitieuzere waarden op. Ter vergelijking, indien het GeWOP2 zou toegepast worden, zou de doelstelling in 2010 1,08 kton geweest zijn.

---

**BRAL vraagt dat aan de LEZ ook een ambitieuze resultaatsverbintenis inzake verbetering van de luchtkwaliteit wordt gekoppeld, hetzij inzake totale emissies, hetzij inzake luchtkwaliteit (of beide). De monitoring van de effectieve verbeteringen kan dan mede bepalen of en hoe de LEZ moet aangescherpt worden**

---

#### **Goederen en professioneel vervoer**

- Het GPDO doet uitspraken over personenvervoer en zeer beperkt ook over goederentransport en logistiek. Maar over de talrijke voertuigen en verreden km's voor professioneel verkeer (diensten aan huis) en algemene voorzieningen (Agentschap net Brussel, ziekenwagens en brandweer, nutsbedrijven) wordt met geen woord gerept. **BRAL vraagt om ook in dat segment verbeteringen te ambiëren wat betreft minder vervuulende wagens, minder geluid, en rationalisering wat betreft afgelegde km's.**
- Het hoofdstukje goederentransport, logistiek en internationaal transport is zeer vaag. Een van de maatregelen die in dit verband naar voor wordt geschoven is inzetten op transport langs het water. Uit de MER-studie (p.725) blijkt dat dit vooral effect zal hebben op de afname van wegtransport buiten het hoofdstedelijk gewest, wat op zich een positief is. Binnen het gewest zal dit echter een omgekeerd effect hebben door een toename van kleine vrachtwagen van en naar het havengebied. Om het distributieverkeer effectief te verminderen zijn er verschillende gecoördineerde maatregelen nodig, het vooropstellen van stedelijke distributiecentra alleen zal daarvoor niet volstaan. BRAL vraagt dat het GPDO hierover meer concrete voorstellen doet. Hierbij vragen we een specifieke aandacht



voor kleinere logistieke hubs die kunnen gelinkt worden aan de voetgangerszones en de handelskernen zoals gedefinieerd in het handelsschema/de lokale identiteitskernen uit as 2 van het GPDO. Daarnaast dient er werk gemaakt te worden van stedelijke dataplatformen (open source!) die verschillende gegevens over goederen, leveringsnoden en mogelijkheden kunnen combineren, ook met de mobiliteit van personen moeten een rationeler transport mogelijk maken.

### Tunnels

- De tunnelurgentie en de renovatie van ervan was al beslist beleid voor de hoofdstuk mobiliteit verder werd uitgeschreven.

Op p. 98 stelt het ontwerp van GPDO: « Op infrastructureel niveau is het noodzakelijk om alle autosnelwegen in de stad te transformeren naar stadsboulevards. » Op p. 100 lezen we: "De hoofdparameter [bij het substantieel hervormen van het wegennetwerk] is de vermindering van de verkeersdruk, zowel van het pendelaarsverkeer als van de intra-Brusselse verplaatsingen." Omdat tunnels in essentie een kenmerk zijn van een stadssnelweg, kunnen we niet voorbij aan de vaststelling dat **de beleidsvoorstellen van het ontwerp van GPDO inzake de tunnels lijnrecht ingaan tegen bovenstaande doelstellingen.**

- BRAL dringt er op aan het tunnelvraagstuk niet in het licht van de verkeersdoorstroming te bekijken. Tunnels zijn ondoeltreffend in de strijd tegen de verkeerscongestie. Noch het behoud van bestaande tunnels, noch de bouw van nieuwe tunnels mag vanuit deze doelstelling gemotiveerd worden.

De grote wegen in het Brussels Gewest zijn verkeersverzamelaars: hun functies zijn (1) toegang geven tot de agglomeratie en (2) het verkeer binnen de agglomeratie verzamelen en verdelen. Deze functies vooronderstellen talrijke in- en uitritten, eigenschappen die haaks staan op de definitie van een stadssnelweg (met een beperkt aantal toegangen en groot gabarit). Flessenhalzen ontstaan onvermijdelijk op elke plek waar de stadssnelweg verknoopt met het fijnmazige netwerk van stedelijke straten met lage capaciteit. Om deze reden is congestie inherent aan stadssnelwegen op verkeersverzamelaars. **We bevelen aan om de passage "Alleen tunnels die noodzakelijk zijn voor de vlotte doorgang van het verkeer [...]" (p. 100) te schrappen. Het is zinloos om tunnels vanuit deze motivering te behouden.** Bovendien leert de ervaring in Brussel en in vele andere steden dat het verhogen van de wegcapaciteit nieuw autoverkeer genereert ('induced demand'). Tunnels nemen conflictsituaties tussen verkeersstromen weg, verhogen dus altijd de capaciteit en leiden precies om die reden niet tot vlotter verkeer. De uitspraak "[de opties voor de Kleine Ring] mogen niet leiden tot een verhoging van de verkeerscapaciteit." (p. 101) is in tegenspraak met zichzelf. Maar **bovenal is het verhogen van de capaciteit op het intra-Brussels net door de aanleg van nieuwe tunnels (i.e. de verdere uitbouw van stadssnelwegen) in strijd met**



de doelstelling van het GPDO om de modale verschuiving van de Brusselaars te bevorderen (cf. p. 106).

- Bekijk het tunnelvraagstuk wél vanuit de omgevingskwaliteit. De aanwezigheid van ondergrondse verkeersinfrastructuur geeft op bepaalde plekken in de stad positieve effecten naar omgevingskwaliteit en naar het wandelen en fietsen. Dit moet het criterium zijn om de wenselijkheid van het behoud van de bestaande tunnels (en eventueel de bouw van nieuwe tunnels) te bestuderen.

Het behoud of de bouw van een tunnel mag echter in geen geval de aantrekkelijkheid van verplaatsingen per auto verhogen (cf. supra en conform de doelstellingen van het GPDO) en moet dus een uitzonderingsmaatregel, een punctuele ingreep blijven.

De aanwezigheid van ondergrondse verkeersinfrastructuur is slechts te verantwoorden op tracés met een regionale verkeersfunctie (cf. 'structureel netwerk' in de nieuwe specialisatie), én enkel daar

- waar de verwachte verkeersintensiteiten in geval van sluiting van de tunnel de huidige woonkwaliteit ernstig zouden schaden.
- waar de tracés gebieden doorkruisen met een hoge stedelijke intensiteit (i.e. belangrijke voetgangersstromen) en die in omvang (m<sup>2</sup>) te beperkt zijn om een comfortabel multimodaal gebruik toe te laten in geval van sluiting van de tunnel – vb. Rogier, Louiza-flessenhals.

---

**BRAL vraagt dat het GPDO de tunnelkwestie beschouwt vanuit levenskwaliteit en niet vanuit verkeersdoortroming. Hierbij dringen we aan op de opname in het GPDO van duidelijke criteria voor tunnels als uitzonderingsmaatregel. Op die manier kan de wenselijkheid van bestaande en nieuwe tunnels op een wetenschappelijke manier en dus in alle objectiviteit onderzocht worden. Het GPDO mag dus geen voorafname maken op de scope van dit onderzoek door uitspraken te doen over specifieke wegvakken**

---

### 25.000 overstapparkings

Brussel heeft de politieke keuze gemaakt niet meer te wachten, het poneren van 25.000 overstapparkings aan de Gewestgrens met Vlaanderen is een duidelijk politiek statement tegenover Vlaanderen. We begrijpen maar betreuren het reeds aangehaalde defaultisme aangaande intergewestelijke samenwerking.

- **Van waar komt dit cijfer?** Is er een studie gebeurt die rekening houdt met 1) de kostprijs hiervan, en 2) het effect op de mobiliteit?

Wat betreft de kostprijs, betekent dit een groot financieel engagement van het Gewest, ten voordele van de pendelaar. Bovendien betekent het ook een inbeslagname van de al schaarse Brusselse grond. Is deze kost op een bepaald moment berekend?

En is die dan afgewogen tegenover de mogelijke effecten op de mobiliteit? Een overstapparking aan de Gewestgrens kan misschien wel een deel van het autoverkeer met bestemming stadscentrum opvangen (Is dit ooit berekend bij de bepaling van het aantal plaatsen, en hun locatie?). Maar het induceert ook nieuwe stromen rond de parkings zelf met mogelijke extra congestie op de Ring als in de naburige wijken. Is hier een studie naar gebeurd?

Kortom, **je kan zo'n cijfer niet zomaar poneren zonder grondige voorafgaande studie.**

- Eigenlijk is België één grote overstapparking. Er zijn zowat overal stations, (met parkings!). Het uitrollen van het GEN zal Brussel nog beter ontsluiten per spoor. Daarnaast zal ook het Brabantnet de pendelaars een extra alternatief bieden. Pendelaars die hiervan zullen kunnen gebruik maken, hebben dan ook geen overstapparking nodig. **Zij worden best aangemoedigd zo stroomopwaarts mogelijk het openbaar vervoer te nemen.**
- Het probleem van de pendelaars die met de wagen naar Brussel komen, situeert zich vooral in de onmiddellijke rand rond Brussel. Daar is nu niet echt een alternatief voorhanden. In dit geval kan een overstapparking zijn nut hebben.
- We begrijpen de frustratie van het Brussels Gewest over het uitblijven van onder meer het beloofde GEN-netwerk. ALS er dan toch overstapparkings zouden worden gerealiseerd voor pendelaars stelt BRAL voor die uitsluitend **tijdelijk** in te richten, omdat die pendelaars in de toekomst toch makkelijk met het openbaar vervoer kunnen komen.
- Mensen die aan **autodelen** doen, genieten best van een extra voordelig tarief voor de overstapparking..
- Het extra aantal overstapparkings dient gecompenseerd te worden door een **vermindering van het aantal parkeerplaatsen elders.**

---

**BRAL vraagt het vooraf bepaalde cijfer voor overstapparkings te schrappen uit het GPDO en in de plaats criteria uit te werken waar, wanneer en hoe (tijdelijke) overstapparkings kunnen en een effectief positieve impact hebben op de inkomende pendelstroom.**

---

## Fietsmaatregelen

- Het lijkt alsof er veel nieuwe fietsinfrastructuur komt, maar de voorstelling is misleidend. Het fietsGEN en de gewestelijke fietsroutes gebruiken dezelfde infrastructuur, die km mogen niet bij elkaar opgeteld worden. Het blauwe netwerk op de kaart zijn het wervenprogramma om te ontbrekende stukken te realiseren
- Zowel de gebruikte terminologie als de veelheid aan(verschillende) kaarten werkt erg verwarrend. Zo staat bijvoorbeeld de Picardbrug niet bij de nieuwe fietsverbindingen maar wel bij de groene assen. De kaart op de website van het GPDO én in de 'verzameling van kaarten' geven geen aanduiding fietsverbinding T&T/Bockstael. De volledige aparte kaart doet dat echter wel. Op de aparte kaarten staat dus meer/andere info dan in de 'verzameling van kaarten'. Dit roept opnieuw de vraag op wat het GPDO nu eigenlijk is en waar we naar moeten kijken.
- De becijferde doelstellingen van de modal shift inzake fietsen GPDO (7% in 2025) zijn minder ambitieus dan die van het Fietsplan of het IRIS 2-plan (20% van de gemechaniseerde verplaatsingen in 2018). Dit maakt een ernstig beleid voor het gewestelijk mobiliteitsplan onmogelijk.

---

**BRAL vraagt dat het GPDO een duidelijkheid verschaft inzake de beoogde fietsinfrastructuur en hierbij de hoogste prioriteit koppelt aan het realiseren van deze fietsinfrastructuur. BRAL dringt aan dat het GPDO de ambities uit IRIS2 en het Fietsplan herneemt.**

---

## STOP-principe

Nergens in het GPDO vinden we het STOP-principe terug. Het STOP principe geeft een hiërarchie aan de verschillende vervoersmodi: Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Privé vervoer. Dit STOP principe is onontbeerlijk voor de prioritering van beleidsmaatregelen, én om ingeval van heraanleg van weginfrastructuur potentiële inrichtingsconflicten te kunnen arbitreran.

---

**BRAL vraagt het STOP principe op te nemen in het GPDO.**

---

## Voorwaarden tot succes (besluiten van het GPDO)

### Algemeen

- Het is goed dat de regering er zich bewust van is dat bestuurlijke hervormingen en samenwerking voorwaarden zijn voor het succesvol implementeren van dit project GPDO. De versnippering van bevoegdheden en de dikwijls moeilijke samenwerking tussen verschillende niveaus, diensten en instellingen van openbaar nut, is één van de pijnpunten die een behoorlijk bestuur in Brussel in de weg staat.
- Dit afsluitend hoofdstukje is geen aparte pijler van dit GPDO. Helaas. Het is wel een mager afkooksel van het hoofdstuk 13 'Governance en stedelijk burgerschap' in deel twee van het project GPDO versie 2013. Ook toen was het nog te vaak niet meer dan een aanzet tot wijzigingen in functie van een beter bestuur. De voorstellen gingen niet ver genoeg en er waren nog veel hiaten. Maar blijkbaar ligt alles politiek zéér gevoelig, want zelfs die beperkte voorstellen waren al te hoog gegrepen.

---

**Los van de delen over het Territoriaal Platform is het teruggrijpen naar het hoofdstuk Governance in de vorige versie van dit project GPDO dus het minimum minimum.**

---

### Aangaande het Territoriaal Platform

- Met de oprichting van *Perspective, Brussels Planningsbureau* en de *MSI* werd het toen aangekondigde Territoriaal Platform al (gedeeltelijk) in uitvoering gebracht. Tegen de filosofie van de bestuurlijke hervorming en efficiëntere samenwerking in, werden het wel *aparte* diensten die niet eens in het zelfde gebouw zijn gehuisvest.
- De door BRAL verhoopte intense samenwerking tussen plannen maken en plannen uitvoeren inclusief de daarbij behorende kwaliteitscontrole is dus al minder ambitieus gestart dan verhoopt.
- Nieuw in dit project GPDO is de aangekondigde omvorming van de administratie Brussel Stedelijke Ontwikkeling tot ION "Brussel Stedenbouw & Erfgoed" als een extra poot van het Territoriaal Platform – dat dus *in se* eigenlijk niet bestaat. De meerwaarde daarvan ontgaat ons volledig. Wel vrezen we dat dit een verdere verkokering in de hand gaat werken, terwijl heel het opzet van het Territoriaal Platform juist was om de verkokering tegen te gaan. Hoe deze drie entiteiten gaan samenwerken blijft een grote vraag.

- Over **transversale samenwerking** vinden we in het GPDO niets. Ook dat is essentieel om de grote stadsprojecten te kunnen uitvoeren, mobiliteit, stedenbouw, economie en leefmilieu komen daar samen.

### **Burgers betrekken**

- Het ontwerp GPDO vermeldt vijf voorwaarden voor een succesvolle implementatie. Maar een permanente samenwerking met de Brusselaars staat daar niet bij vermeld. Nochtans is het absoluut noodzakelijk dat dit project zou gedragen worden door de rechtstreeks betrokkenen.
- Hoewel de minister-president in juli 2016 het European Charter on Participatory Democracy heeft ondertekend vinden we nergens in dit project GPDO de ambitie terug de 'burgers te betrekken bij de ontwikkeling van het gewest'. Dit was nochtans een expliciete ambitie van het vorige project GPDO. En ook toen werd het stuk burgerparticipatie zeer minimalistisch besproken. We kunnen enkel concluderen dat deze regering deze ambitie volledig heeft laten vallen.
- We wachten nog altijd op aangekondigde expertisepool inzake burgerparticipatie (die binnen het Territoriaal Platform zou opgericht worden). Zelfs basisprincipes zoals het werken naar een participatieve democratie of nog het betrekken van alle betrokken in het begin van elk planproces is niet vermeld.

### **Relatie met de gemeenten**

- Ook hier zijn de voorstellen zijn flou. Op het idee legislatuurovereenkomsten tussen het Gewest en de negentien gemeenten kan wel verder worden gebouwd. We hebben de indruk dat er binnen de regering geen akkoord is over hoe om te gaan met de gemeenten en dat de *flou artistique* een manier is om zich tot weinig of niet te verbinden.

### **Tot slot**

Zoals al aangehaald in de algemene opmerkingen vooraan in dit bezwaarschrift is het voor ons een grote lacune dat dit project niet verder werkt op de beleidsdoelstellingen en actieprogramma's uit de verschillende reeds goedgekeurde sectorale plannen. Dit versterkt ons gevoel dat dit GPDO niet door de hele regering gedragen wordt.