

**DEEL ÉÉN: BESTAANDE TOESTAND
EN DOELSTELLINGEN**

1. FEITELIJKE TOESTAND

1.1. Inleiding

1.1.1. TOESTAND VAN DE STAD EN VAN DE WIJKEN

zie dossiers per wijk

1.1.2. HISTORISCH OVERZICHT EN RECENTE TOESTAND

zie dossiers per wijk

1.2. De activiteiten van de stad

1.2.1. DE BELANGRIJKSTE STEDENBOUWKUNDIGE BESTEMMINGEN PER HUIZENBLOK

zie dossiers per wijk

1.2.2. BEVOLKING EN HUISVESTING

1.2.2.1. Dynamiek van de bevolking

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gedurende de laatste 30 jaar gekenmerkt door een belangrijk ontvolking. In absolute cijfers daalde het bevolkingsaantal van 1.040.523 in 1964, 1.028.972 in 1977, 950.339 begin 1993 tot 948.122 op 1/1/1996. Dit betekent een daling met 9%. De bevolkingsafname is het resultaat van twee bewegingen: de Belgische bevolking in Brussel verminderde met 284.160 personen en de bevolking van vreemde nationaliteit nam met 195.514 personen toe.

Als we wat nauwkeuriger het migratiesaldo tussen Brussel en Vlaanderen, respectievelijk Wallonië bekijken voor de Belgische bevolking, zien we dat dit in de periode 1988 -1994 alleen positief was voor de 18 tot 26-jarigen. Voor alle andere leeftijdsgroepen verliest Brussel Belgische burgers aan Vlaanderen en Wallonië, meer bepaald jongvolwassenen tussen 29 en 35 jaar en hun jonge kinderen. Het is deze laatste groep die bij het zoeken naar een eigen woning uitwijkt naar Brusselse Rand.

Uit de balansen voor Vlaanderen en Wallonië met Brussel voor de periode 1964 tot 1994 blijkt dat de emigratie niet constant gebleven is, maar cyclische schommelingen vertoont. De periode 1974-1977 wordt gekenmerkt door een sterke stadsvlucht uit Brussel, evenals de periode 1990-1992. De stadsvlucht ligt echter opmerkelijk lager aan het einde van de jaren '60 en in het midden van de jaren '80. In het midden van de jaren '70 en het begin van de jaren '90 trekt men naar het platteland, terwijl men in het midden van de jaren '80 in de stad blijft of ernaar terugkeert. Uit de analyse van Poulain ¹ blijkt dat de prijzen op de vastgoedmarkt van grond, huizen en nieuwe bouwwerken een rechtstreekse impact hebben, in die zin dat elke gevoelige vermindering een versterking van de emigratiestroom tot gevolg heeft, terwijl elke prijsstijging een onmiskenbare rem zet op bijkomende emigraties. Indicatoren zoals de rentevoet en de inflatie vertonen een bepaalde covariantie met de vastgoedmarkt en met het niveau van de emigratie uit Brussel. Dit verklaart tevens het periodieke karakter van het emigratieniveau.

De bevolking van Brussel-stad daalde tussen 1971 en 1985 met 14%: van 158.188 inwoners naar 136.453. Vanaf 1985 bleef de bevolking zo goed als constant: 133.841 inwoners in 1996.

De evolutie van de Brusselse bevolking wordt slechts in een beperkte mate bepaald door het natuurlijke saldo (geboorten - stergevallen). Het natuurlijke saldo evolueerde tijdens de laatste 25 jaar van -450 in 1971 tot +393 in 1995. In 1976 was het saldo het laagst : -749. Van dan af steeg als gevolg van het weer toenemend aantal geboorten het saldo, om vanaf 1986 positief te worden.

Een veel grotere invloed op het (dalend) aantal inwoners van Brussel had het migratiesaldo. Dat was tussen 1971 en 1984 negatief, met uitzondering van de jaren 1975 en 1976. Sinds 1985 is het migratiesaldo echter positief geworden, waardoor het TOTALE saldo eveneens positief wordt en het aantal inwoners in Brussel opnieuw stijgt. In 1995 is het migratiesaldo uitzonderlijk weer negatief (-

¹ POULAIN, M., "Interne migraties" in NIS, Bevolkingsvooruitzichten 1995-2050, Brussel, 1996

2.263) als gevolg van een administratieve uitschrijving van een heleboel mensen die na onderzoek niet meer in Brussel bleken te wonen.

In de eerste helft van de jaren zeventig nam het aantal immigraties nog toe tot 1975. In dat jaar telde men 20.000 mensen die zich in Brussel-stad vestigden. Vanaf 1976 nam het jaarlijkse aantal immigraties stelselmatig af tot circa 11.800 in 1991. Vanaf 1992 merken we weer een toename van het aantal immigraties. In 1995 telde men in Brussel-stad 14.300 immigraties.

Ook het aantal emigraties nam tussen 1971 en 1988 alsmat af, van 20.000 tot 11.000. Sinds 1989 is er een toename tot een jaarlijkse emigratie van 14.600 personen.

De kleine, opwaartse knik in de daling van de Belgische bevolking voor de jaren 1992, 1993 en 1994 heeft te maken met de nieuwe wet op de nationaliteit die sinds 1 januari 1992 van kracht is. Door die wet verwerft de derde generatie migranten automatisch de Belgische nationaliteit en kan de tweede generatie migranten de Belgische nationaliteit verwerven door een verklaring, indien de kandidaten voldoen aan bepaalde voorwaarden.

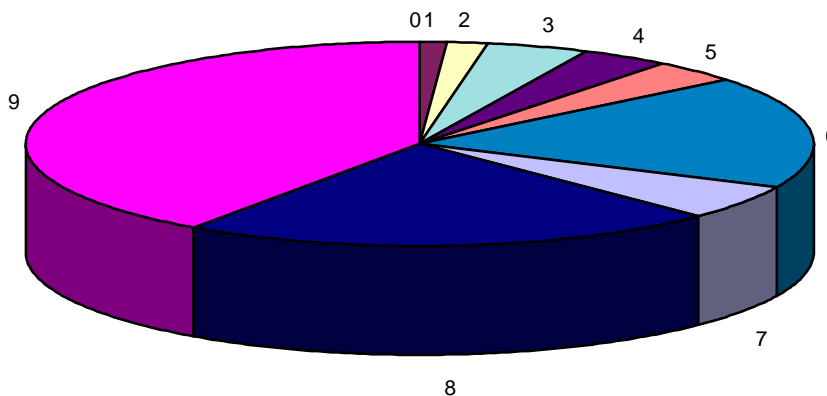
1.2.3. ECONOMIE EN TEWERKSTELLING

1.2.3.1. Algemeen tewerkstellingsprofiel R.S.Z.

Afhankelijk van de verdeling per NACE-CODE zien de respectieve economische profielen van het Brusselse Gewest enerzijds en de stad Brussel anderzijds er als volgt uit :

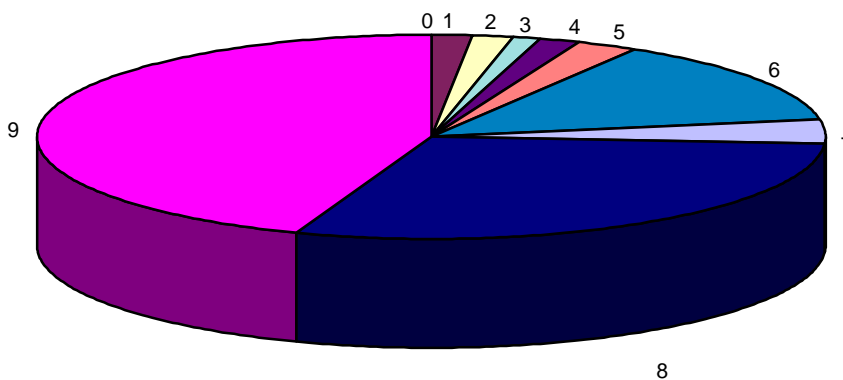
GEWESTELIJK GEMIDDELDE

MOYENNE REGIONALE



BRUSSEL

BRUXELLES



Aantal loontrekkenden per NACE-activiteit en volgens de werkgemeente op 30 juni 1992

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAAL
	Landbouw, Bosb., visvangst	Energie en water	Extr. trans. en chemie	Verwerkings ind. metalen	Andere verwerk. ind.	Bouw civiele bouwkunde	Handel horeca, herst.	Transport en Comm.	Krediet, verz. Dienstverl. aan ondern., openb.inst.	Andere Diensten	
Brussel	33	3 859	3 909	2 799	3 732	6 000	32 540	9 366	69 230	105 694	237 162
Brussel-Hoofdstad	311	5 327	9 812	23 447	21 010	21 349	100 661	32 382	127 297	229 534	571 130
Koninkrijk	15 587	36 368	162 683	247 890	297 865	191 785	507 115	199 320	332 125	1 168 183	3 158 921
Gewestelijk gemiddelde	31	533	981	2 345	2 101	2 135	10 066	3 238	12 730	22 953	57 113
Gewestelijke mediaan	10	6	281	419	574	737	3 412	510	2 963	5 053	18 669

Standaardafwijking	17	882	868	2 211	1 167	1 396	7 024	2 842	15 318	23 216	51 429
--------------------	----	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------

In % van de plaatselijke bevolking op 1 januari 1993

	0 Landbouw, Bosb., visvangst	1 Energie en water	2 Extr. trans. en chemie	3 Verwerkings ind. metalen	4 Andere verwerk. ind.	5 Bouw civiele bouwkunde	6 Handel horeca, herst.	7 Transport en Comm.	8 Krediet, verz. Dienstverl. aan ondern., openb. inst.	9 Andere Diensten	TOTAAL
Gemiddelde	0.03%	0.56%	1.03%	2.47%	2.21%	2.25%	10.59%	3.41%	13.39%	24.15%	60.10%
Mediaan	0.03%	0.02%	0.73%	1.08%	1.48%	1.91%	8.82%	1.32%	7.66%	13.07%	48.28%
Standaardafwijking	0.05%	2.75%	2.70%	6.89%	3.64%	4.35%	21.89%	8.85%	47.73%	72.34%	160.25%
Brussel	0.02%	2.87%	2.91%	2.09%	2.78%	4.47%	24.24%	6.98%	51.57%	78.73%	176.67%

Uit deze globale vergelijking blijkt dat de stad Brussel zich van haar "collega's" in het Gewest onderscheidt doordat ze sterker aanwezig is in de sectoren "Krediet, verzekering, dienstverlening aan ondernemingen en openbare instanties" en "Andere diensten". Met andere woorden: het aandeel van de tertiaire sector ligt er hoger.

Haar globale structuur daarentegen wordt nog minder beïnvloed door de primaire, secundaire en zware tertiaire sector dan het gemiddelde van haar burens; nochtans beïnvloedt ze dit gemiddelde sterk doordat ze bijna 42% levert van de R.S.Z.-banen in het Gewest.

Uit een grondiger analyse blijkt dat Brussel een structuur bezit van aan de R.S.Z. onderworpen banen in de particuliere sector die net als het gemiddelde van haar "collega's" gericht is op klasse 5, 6 en 7, maar dat klasse 6 de twee andere ruimschoots domineert, in tegenstelling tot de gewestelijke toestand. Zo is Brussel goed voor 62% van de banen in deze sector.

Evolutie van de loonarbeid bron : Evolutie van de tewerkstelling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest BGDA

Loonarbeid op 30 juni	1980	1984	1990	1992	1993	1994	1995	1996
Brussel	256 898	242 490	248 603	237 162	237 812	227 777	233 038	231 761
	100	94,4	96,8	92,3	92,6	88,7	90,7	90,2
TOTAAL BHG	584 758	546 088	582 729	571 130	567 772	555 549	560 247	557 028
	100	93,4	99,7	97,7	97,1	95,0	95,8	95,3

1.2.3.2. Zelfstandigen en handelaars

Gegevens RISVZ op 30 juni 1994

	Hoofdberoep			Bijberoep			Helpende partner			TO TAA L
	M	V	TOTAAL	M	V	TOTAAL	M	V	TOTAAL	Alg. totaal
Brussel	9 405	3 846	13 251	1 449	554	2 003	320	124	444	15 698
Gewest	40 748	16 465	57 213	5 918	2 231	8 149	1 318	424	1 742	67 104

	Activiteitssector							
	100 Landbouw	200 Visvangst	300 Industrie Ambacht	400 Handel	500 Vrij beroep	600 Diensten	000 Diversen	TOTAAL Alg. totaal
Brussel	135	20	3 361	6 615	3 959	1 043	565	15 698

Gewest	509	76	15 980	26 105	18 146	4 321	1 967	67 104
--------	-----	----	--------	--------	--------	-------	-------	--------

De handel ² is van groot belang voor de Brusselse economie. Deze sector zorgt immers niet alleen voor de goederenvoorziening van de consument, maar levert ook ongeveer 93.000 banen. Bovendien wordt geraamd dat het percentage werknemers die gedomicilieerd zijn in het Gewest hier hoog ligt: 67 % voor de groothandel en 62 % voor de kleinhandel, vergelijkbaar met de 41 % van de industrie of de 43 % van de banken.

Dit hoge percentage blijkt ook uit de omzetcijfers van de handel.

Globale omzetcijfers van de kleinhandels-KMO's met minder dan 50 werknemers in 1994

bronnen : "Het sociaal-economische belang van de Brusselse handel" en eigen berekeningen

	omzet in miljoen frank	bevolking	omzet/inw. in frank	% omzet	% bev.
Brussel	8.830	135.435	65.197	27,73 %	14,24 %
TOTAAL BHG	31.842	951.217	33.475	100,00 %	100,00 %

1.2.3.3. Het algemene economische profiel vanuit de invalshoek van de economische categorieën van het GewOP

De BGDA kon een raming maken van de RSZ-tewerkstelling 1995 en de RISVZ-tewerkstelling op 30 juni 1994, volgens dezelfde verdelingen als die van het GewOP. De BGDA benadrukt dat vanuit methodologisch oogpunt voorbehoud moet worden gemaakt bij dit werk, met name als gevolg van de wijzigingen in de NACE-codes sinds 1992.

	Voortgebrachte economische actoren			Afgeleide economische actoren			Algemeen totaal
	Industrie en zware tertiaire sector	Management	Totaal	op stedelijk niveau	op lokaal niveau	Totaal	
Brussel-Stad	24 875	121 651	146 526	61 513	25 969	87 482	234 008
TOTAAL BHG	102 405	228 629	331 034	165 128	95 030	260 158	591 192

1 Niet inbegrepen : Europese instellingen en NAVO, waar in 1995 naar schatting 25.000 mensen werkten.

1.2.3.4. De vastgoedinfrastructuur van de GOMB

De GOMB biedt sinds meer dan twintig jaar stimulansen aan ondernemingen die beantwoorden aan criteria op het stuk van tewerkstelling, toegevoegde waarde en type activiteiten. Daarbij krijgen deze ondernemingen de nodige infrastructuur aangeboden om zich te kunnen vestigen; het kan hier gaan om wetenschappelijke of industrieterreinen of om oude, gerenoveerde industriegebouwen.

² "Het sociaal-economische belang van de Brusselse handel" door Francine Werth, directeur van de afdeling economie van de KHNb in "Onderneming" nr.3, maart 1996.

1.2.4. VOORZIENINGEN EN DIENSTEN

zie dossiers per wijk

1.2.5. SOCIAAL BELEID EN GEZONDHEID

1.2.5.1. Armoede in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leeft één op 15 inwoners die tot de beroepsgeschikte bevolking behoren, van het bestaansminimum. Het aantal bestaansminimumtrekkers en vergelijkbare steuntrekkers bedraagt immers ongeveer 20.000. Het aantal uitkeringsgerechtigde volledig werklozen bedraagt 60.000. Als we weten dat 605.000 personen in het BHG behoren tot de werkende bevolking (1996), betekent dit een verhouding van 1 werkloze op 10 werkenden. Tellen we de bestaansminimumtrekkers bij de werklozen en de niet-werkwilligen, dan stellen we vast dat bijna één inwoner op 12 van een minimumuitkering leeft of het moeilijk heeft om rond te komen.

In het document "Krachtlijnen" van het GewOP worden deze cijfers geëxtrapoleerd naar de gezinnen, alle soorten inkomens samen genomen. Het deel van de Brusselse bevolking met een "zwak profiel" (d.w.z. waarvan het gemiddelde netto-inkomen per gezin lager ligt dan 30.000 frank per maand) wordt hier geraamd op 23,4 %, d.w.z. bijna één kwart van de bevolking. De toestand in Brussel verschilt nauwelijks van het gewestelijke gemiddelde : één inwoner op 10 leeft van een werkloosheidsuitkering of van het bestaansminimum.

Schaal van het gemiddelde inkomen per inwoner per gemeente in 1995

Gemeente	Gemiddeld inkomen/inw.	rang	inw./bestaans-minimum-trekkers	rang	urbanisatiekring
Sint-Joost-ten-Node	189 600	1	17.88	1	I
Sint-Gillis	250 300	2	27.70	5	I
Sint-Jans-Molenbeek	274 200	3	34.46	7	I + II
Schaarbeek	286 000	4	59.48	12	I + II
Brussel	301 000	5	22.14	3	I + II
Anderlecht	328 300	6	80.37	14	I + II
Koekelberg	339 800	7	44.93	9	I
Elsene	341 800	8	23.94	4	I + II
Etterbeek	344 000	9	20.07	2	I
Gewestelijk gemiddelde	348 900		38.96		
Vorst	354 200	10	96.15	16	I + II
Evere	380 500	11	31.79	6	II
Jette	404 200	12	37.72	8	II
Sint-Agatha-Berchem	431 900	13	45.06	10	II
Ganshoren	432 500	14	312.55	19	II
Sint-Lambrechts-Woluwe	441 600	15	57.13	11	II
Oudergem	450 700	16	82.12	15	II
Watermaal-Bosvoorde	452 200	17	106.71	17	II
Ukkel	454 500	18	78.93	13	II

Sint-Pieters-Woluwe	458 900	19	223.04	18	II
---------------------	---------	----	--------	----	----

De gemeenten waarvan het gemiddelde inkomen het gewestelijke gemiddelde benadert, kunnen worden verdeeld in tegenovergestelde sectorgroepen, tussen de eerste en de tweede kring. Dat bevestigt dat de hoogste inkomens zich grotendeels in de tweede kring bevinden, terwijl we de laagste inkomens hoofdzakelijk terugvinden in de eerste kring.

1.2.5.2. Het OCMW

Het OCMW heeft een verdeling opgemaakt van de personen die tussen 1 januari en 15 augustus 1995 financiële steun kregen.

Wijk	aantal	% van de totale bev.
Vijfhoek	5 487	13,16
Laken	2 791	6,22
Brussel-Noord	1 171	4,51
Noordoosten	1 081	7,25
Louizalaan	169	1,94
TOTAAL	10 699	7,86

Bovendien wordt de vraag om steun steeds meer gediversifieerd - wat ook een beeld geeft van de sociale drama's die zich voordoen - terwijl de steuntrekkers tot de meest verscheiden bevolkingscategorieën behoren. De rol van het OCMW als verlener van uitkeringen en beheerder van universele regels moet dan ook gepaard gaan met een nieuwe rechten-/plichtenverhouding tussen het individu en de maatschappij, tussen de geholpen persoon en het OCMW. Het is die vaststelling die de aanleiding vormde tot het "Globaal sociaal plan", een document waarin de twee onderdelen worden beschreven van een nieuw beleid : sociale steun en sociale actie.

We stellen vast dat het aantal bestaansminimumtrekkers en vergelijkbare steuntrekkers in het Gewest sterk is toegenomen ³. Het aantal bestaansminimumtrekkers of vergelijkbare steuntrekkers neemt in Brussel toe; de stijging is hier echter minder sterk dan het gewestelijke gemiddelde. Toch ligt het aantal steuntrekkers per inwoner zeer hoog, 1 op 25, terwijl dat voor het Gewest 1 op 43 is.

Totaal aantal bestaansminimumtrekkers en vergelijkbare steuntrekkers

	1993	1994	1995	Totaal Index 1993 = 100	
				1994	1995
Brussel	5209	6074	6128	117	118
Totaal BHG	21122	23829	24425	113	116

Het aantal bestaansminimumtrekkers en vergelijkbare steuntrekkers wordt in de volgende tabel vergeleken met de gemeentelijke bevolking, met het gemiddelde inkomen per belastingaangifte 1994 voor de inkomsten van 1993 per inwoner, en ten slotte met het aantal bestaansminimumtrekkers en vergelijkbare steuntrekkers op het totaal van deze belastingaangiften. Daaruit blijkt dat er sterke verschillen zijn tussen de gemeenten. Zo leeft in Sint-Joost-ten-Node, de "armste" gemeente, 1 inwoner op 24 van het

³ Ze zijn voor het grootste deel afkomstig van een verslag van het OCMW van Sint-Joost-ten-Node.

bestaansminimum of een vergelijkbare uitkering, terwijl dat in Sint-Pieters-Woluwe slechts 1 inwoner is op 196.

	inwoners 95	gemiddeld inkomen 95	bestaansminimum 95	inw./best.-min.	ink./best.-min.
Brussel	135 681	301 000	6 128	22.14	6 601 713
Totaal BHG	951 580	348 900	24 425	38.96	13 570 031

Ook de stijging van de werkloosheid tussen 1990 en 1994 is spectaculair. Ook hier verschilt de situatie sterk per gemeente. Zo stijgt het werkloosheidspercentage in de "rijke" gemeenten (Oudergem bijvoorbeeld) sterk. Belangrijker is echter dat in Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Node en Schaarbeek ongeveer één inwoner op 10 een werkloosheidsuitkering krijgt; de cijfers voor Brussel liggen dicht bij het gewestelijke gemiddelde.

Evolutie van het aantal werklozen (bron BRES : jaarstatistieken 1996)

	bevolking 95	1990	1993	1994	index 1990 = 100		bev./werkloze
					1993	1994	
Brussel	135 681	6 833	9 012	9 134	132	134	14,83
TOTAAL BHG	951 580	40 864	54 877	59 514	134	146	15.95

1.2.5.3. Gezondheid

Onlangs werd in het Gewest een Gezondheidsobservatiebureau opgericht. Dit bureau hangt af van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (GGC) en is nog niet operationeel. Er bestaat trouwens niet zoiets als een algemene aanpak voor de gezondheidsproblematiek (wat de oprichting van het Observatiebureau rechtvaardigt). Toch zijn er bepaalde studies uitgevoerd over specifieke problemen zoals bejaarden, chronische loodvergiftiging (saturnisme), CO-vergiftiging enz. We merken daarbij op dat zowel voor chronische loodvergiftiging als voor CO-vergiftiging de bepalende risicofactor veeleer het soort woning was (kleine woning in het centrum en de eerste kring, ook al is ze gerenoveerd) dan het sociaal statuut van de bevolking in kwestie.

Onder gezondheid moet niet alleen de afwezigheid van ziekte worden verstaan maar ook een "toestand van biologisch, psychologisch en sociaal welzijn". Gezondheid wordt grotendeels bepaald door de wisselwerking tussen het leefkader en de omgeving, de huisvestings- en werkvoorwaarden, de scholingsgraad enz. Voor gezinnen met een gemiddeld of hoog inkomen kan de traditionele hygiënistische aanpak als achterhaald worden beschouwd. Voor gezinnen met een laag inkomen daarentegen heeft de huisvestingsproblematiek aanzienlijke implicaties voor de gezondheid, in relatie met de levenskwaliteit (vochtigheid, verwarming, isolatie, loodverf, onaangepast sanitair / allergieën, ademhalingsziekten, lood- of koolmonoxidevergiftiging), de dichtheid (onvoldoende sanitair / onhygiënische leefomstandigheden) en de oppervlakte (aantal kamers en m² per inwoner / stress, vermoeidheid) van de woning. Meestal zijn er op lokaal niveau geen middelen beschikbaar om aan gezondheidszorg te doen in de strikte zin van het woord. De enige lokale bevoegdheden op dat vlak zijn: thuiszorg, hulp aan gehandicapten met verschillende opvangstructuren en de medische hulp die het OCMW verleent aan de minstbesteden.

1.2.5.4. Conclusies

Sinds zowat twintig jaar wordt het Brusselse Gewest geconfronteerd met :

- ontvolking, als gevolg van twee factoren: de zogenaamde "aantrekkingskracht" van de Rand en het feit dat de gezinnen kleiner worden;
- de afname van het aantal industrieën en de uitbreiding van de dienstensector, als gevolg van de herstructurering van de economie.

Sinds kort wordt deze crisis nog versterkt door andere factoren die de sociale mutaties nog doen toenemen:

- het uiteenvallen van het sociaal weefsel door de herstructurering van de economie;
- de "trialisering" van de samenleving, waarbij zich naast de rijken en de kansarmen een meerderheid vormt die een onzekere toekomst tegemoet gaat.

Deze toenemende sociale ongelijkheid komt al tot uiting in sommige wijken waar het werkloosheidspercentage hoog ligt, de huizen bouwvallig zijn en de openbare ruimte zwaar aangetast is, de onveiligheid groot is, het aantal bestaansminimumtrekkers toeneemt, er integratieproblemen zijn, te weinig voorzieningen enz.

Hoe essentieel de strijd tegen de sociale uitsluiting ook is, toch mag ze ons de andere domeinen waarin sociale actie belangrijk is, niet uit het oog doen verliezen. Het gaat hier met name om de opvang en de integratie van andere bevolkingsgroepen die uitgesloten worden wegens hun leeftijd, hun afkomst of hun algemene - al dan niet tijdelijke - situatie.

1.2.6. VEILIGHEID EN PREVENTIE

1.2.6.1. Inleiding

Dit hoofdstuk is hoofdzakelijk gewijd aan veiligheid en criminaliteitspreventie. Toch wordt het thema veiligheid en preventie ook behandeld in andere hoofdstukken, zoals dat over huisvesting of verplaatsing.

1.2.6.2. De richtlijnen in het GewOP

Het GewOP houdt er rekening mee dat veiligheid voor samenhang zorgt binnen de stadsontwikkeling, temeer daar onveiligheid vaak de minstbedeelden treft. Het GewOP beveelt dan ook een betere politieaanwezigheid aan op het terrein, een buurtpolitie, een betere werking en een beter imago van het politiekorps, samenwerking en coördinatie tussen de verschillende politiediensten en een beter preventiebeleid.

1.2.6.3. De verschillende actoren op het gebied van veiligheid en preventie

1.2.6.3.1. De veiligheidscontracten

De veiligheidscontracten zijn er gekomen op initiatief van de federale Staat in 1991, en binden de federale Staat (het ministerie van Binnenlandse Zaken), het Gewest en 10 gemeenten, waaronder Brussel. Deze gemeenten werden gekozen op basis van 5 criteria die verband houden met buurtcriminaliteit (of kleine criminaliteit). De veiligheidscontracten bestaan uit 3 luiken : een politieluik, een sociaal luik en een preventieluik, en bevatten gemeentelijke adviezen inzake preventie.

1.2.6.3.2. Andere betrokken partijen

Ook andere actoren houden zich bezig met veiligheid en preventie. Het kan hier gaan om sociale actie, zoals de FGC, de GGC en de DRISU (zie het hoofdstuk "Sociaal beleid en gezondheidszorg"), of toegespitst zijn op transport, met de MIVB, of zelfs op de gewestelijke parken, met de BIMB.

1.2.6.4. De globale evolutie van de criminaliteit

De buurtcriminaliteit daalde tussen 1991 en 1995 globaal gezien met 21,49 % voor het hele Gewest, 21,84 % voor de 10 gemeenten met een veiligheidscontract en 20,45 % voor de 9 gemeenten zonder contract. De criminaliteit heeft zich niet verplaatst van de gemeenten met contract naar die zonder contract.

Evolutie van de buurteriminaliteit

	agressie		diefstallen in woningen		diefstallen in fabrieken		diefstallen in auto's		autodiefstallen		totaal	
	91	95	91	95	91	95	91	95	91	95	91	95
Brussel	910	1 028	3 032	1 433	1 383	949	6 437	5 211	1 229	1 008	12 991	9 629
	100	112,97	100	47,26	100	68,62	100	80,95	100	80,02	100	74,12
Totaal gemeenten met contract	2 440	2 238	6 245	4 894	3 390	2 354	15 951	11 587	4 051	3 896	32 077	24 969
	100	91,72	100	78,37	100	69,44	100	72,64	100	96,17	100	77,84
Totaal gemeenten zonder contract	427	393	3 003	2 804	987	607	4 839	3 230	1 445	1 479	10 701	8 513
	100	92,04	100	93,37	100	61,50	100	66,75	100	102,35	100	79,55
Totaal Gewest	2 867	2 631	9 248	7 698	4 377	2 961	20 790	14 817	5 496	5 375	42 778	33 482
	100	91,77	100	83,24	100	67,65	100	71,53	100	97,80	100	78,27

1.2.6.5. De situatie voor de Stad Brussel

De criminaliteitscijfers voor de Stad Brussel bevestigen dat de toestand tussen 1991 en 1995 verbeterd is. Toch moeten hier enkele nuances bij worden gemaakt. Zo stijgt het aantal diefstallen in auto's, die tussen 1991 en 1994 gedaald waren, tussen 1994 en 1995 opnieuw (5.211), zonder evenwel het cijfer van 1991 te halen (6.437). Het aantal overvallen, dat tussen 1991 en 1994 lichtjes gedaald was, stijgt tot boven het niveau van 1991. De criminaliteitscijfers bevestigen dat er op drie vlakken sprake is van verbetering : diefstallen in woningen, diefstallen in fabrieken en op bouwterreinen en autodiefstallen.

1.2.6.6. Het veiligheidscontract

Uit de analyse van het veiligheidscontract van de Stad Brussel blijkt het volgende :

Op politievlak

- De Stad Brussel stimuleerde de rekrutering van hulp- en wijkagenten. Dankzij het veiligheidscontract kon ze 60 administratieve krachten in dienst nemen; op die manier worden de politiemensen ontlast van administratieve taken en kunnen ze weer de straat op.
- In 1994-1995 en 1996 voerde de politie tijdens de eindejaarsperiode veiligheidsacties waarbij ze de handelswijken van het stadscentrum bewaakten.
- Negen hulpagenten werden ingeschakeld in het Bureau voor Hulp aan Slachtoffers; hun taak bestaat erin contact op te nemen met de slachtoffers.
- Dankzij uitrustingsubsidies kon een systeem worden uitgewerkt om gegevens over daders van misdrijven te digitaliseren en konden 6 commissariaten die 's nachts leegstonden, bewaakt worden.

Op het vlak van preventie

- De Stad werkte een grootschalig project uit voor straatwerk vanuit de 14 Wijkhuizen van de Stad. Het project wordt geleid door 20 straatwerkers, en er zijn dagelijks 350 jongeren bij betrokken.
- Dankzij het veiligheidscontract kan een dienst worden opgericht voor de sociale begeleiding van daklozen; deze dienst helpt deze mensen en werkt samen met het OCMW, de Contactcentra en de gespecialiseerde diensten.
- Ten slotte werd op het grondgebied van de Stad Brussel het TRANSIT-centrum gevestigd; hier worden voortdurend een twintigtal drugverslaafden opgevangen uit het hele Gewest.
- Daarnaast beschikt de Stad ook over gewestelijke middelen voor de installatie van technische preventiemiddelen in de sociale woningen van de Brusselse Foyer.
- De Stad organiseerde samen met de cel van de MIVB ook een grote preventiecampagne.
- Het veiligheidscontract is het resultaat van de samenwerking tussen de politie en de andere Stadsdiensten: de Jeugddienst, Sociale Zaken en het OCMW.

1.2.7. CULTUUR EN TOERISME

1.2.7.1. De culturele uitstraling van Brussel als metropool

De culturele uitstraling van Brussel op internationaal, nationaal en uiteraard ook gewestelijk vlak wordt gewaarborgd door grote culturele en wetenschappelijke instellingen die een bevoegdheid blijven van de federale staat (nationale opera, koninklijke musea, ...) en de Franse en Vlaamse gemeenschap (televisie, theater, ...), en door andere overheden die bevoegd zijn op het gebied van cultuur: de Franse Gemeenschapscommissie (FGC), de Vlaamse Gemeenschapscommissie en de 19 Brusselse gemeenten (schepenen van Schone Kunsten en Cultuur), zonder de "Europese" culturele instellingen te vergeten (het Goethe-instituut, het Centro di cultura italiana, ...).

In het kader van de bepaling van het GewOP in verband met dit initiatief en op aansporing van het Gewest stelde Brussel zich bij de Raad van Ministers van Cultuur van de Europese Unie kandidaat als "Europese cultuurstad van het jaar 2000". De kandidatuur werd goedgekeurd, en Brussel wordt in het jaar 2000 dan ook de Europese culturele hoofdstad. Om dit buitengewone evenement optimaal te kunnen voorbereiden, werd een structuur uitgewerkt: "Brussel 2000". De stuwende kracht achter dit project is de Stad Brussel, gesteund door de drie gemeenschappen van het land en alle andere gemeenten van het Brussels Gewest, die werden uitgenodigd om mee te werken. De Stad werkte de huidige structuur uit om, in samenwerking met de andere partners, haar uitdaging te verwezenlijken. Ze wil haar inwoners, haar structuren en haar patrimonium in de kijker plaatsen door zowel terug te blikken op het verleden als door toekomstperspectieven uit te tekenen.

Op het vlak van cultuuranimatie ten slotte werden dossiers opgesteld per wijk met daarin alle activiteiten die in de Stad georganiseerd worden; deze activiteiten moeten de Stad meer uitstraling moeten bezorgen en aantrekkelijker maken, en ervoor zorgen dat iedereen zich thuisvoelt in Brussel. Enkele voorbeelden: de Boekenbeurs, de talrijke filmfestivals, de Jazz Marathon, Europalia, de Koningin Elisabethwedstrijd, "Ars Musica" en andere muziekevenementen, ...

1.2.7.2. Het toerisme

Op het vlak van toerisme, en vooral dan qua onthaal en infrastructuur, wordt in het eindrapport van de studie "Stedenbouwkundige en sociaal-economische perspectieven van de ontwikkeling van de hotelsector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" die in 1992 op initiatief van de ministers Picqué en Grijp werd uitgevoerd, duidelijk gesteld dat de Stad Brussel een vooraanstaande functie vervult. De hotels op het gewestelijke grondgebied concentreren zich in twee punten:

* "de as van het centrum" die, van de buurt van de Grote Markt tot het Rogierplein, een noord-zuidas trekt binnen de Vijfhoek. Het gaat hier om "de ruggengraat van het Brusselse hotelwezen (Rogierplein, Adolphe Maxlaan, de Brouckèreplein, Europakruispunt en de omgeving van de Grote Markt);

* de Stefaniaplaats en omgeving vormt een tweede belangrijke as met als belangrijkste straten: de Louizalaan, de Charleroisesteeweg, de Waterloolaan en de Gulden-Vlieslaan.

De andere punten zijn van minder belang; op het grondgebied van de Stad zijn dat onder meer de Koningsstraat en het Schumanplein.

De centrum-as vertegenwoordigde in 1992 47% van het aantal hotelkamers in het hele Brussels Gewest, de Louiza-as 24%, de Europese wijk 11,5% en de as van de Koningsstraat (die gedeeltelijk in Sint-Joosten-Node ligt) 6,8%, in totaal ongeveer 90% van het aanbod.

We vermelden hierbij nog dat de Brusselse Toeristische Dienst in 1997 een studie uitvoerde in het kader van het project "Brussel, een ontdekking". Daaruit bleek dat de buitenlandse toeristen in 1995 in totaal goed waren voor 1.187.000 overnachtingen (bron: O.P.T. - N.I.S.). De verhouding van het aantal hotelovernachtingen voor resp. zakentoeerisme en vakantietoerisme bedraagt - nog steeds volgens dezelfde bron - 60/40; dat wijst er duidelijk op dat er nog inspanningen moeten worden geleverd om het vakantietoerisme en meer bepaald het stadstoerisme te stimuleren.

Voor de opvang van de toeristen (trein- en metrostations, druk bezochte plaatsen enz.) zijn twee toerismeinstellingen bevoegd die gesubsidieerd worden door de FGC:

- de Office de Promotion du Tourisme Wallonie - Bruxelles (OPT), die zowel afhangt van de FGC als van het Waals Gewest. Zijn informatiebureau wordt samen beheerd met Toerisme Vlaanderen;
- het Dienst voor Toerisme van Brussel (TIB); die hing vroeger af van de Stad, maar werd gereorganiseerd en uitgebreid tot overheids- (FGC, Vlaamse Gemeenschap enz.) en privé-instellingen.

De OPT en de TIB moeten het toeristische imago van Brussel verbeteren en een marketingplan uitwerken. Brussels Congress werkt trouwens jaarlijks een marketingplan uit voor het zakentoeerisme.

Initiatieven zijn er genoeg. Zo gaf de Stad aan een studiebureau de opdracht een toeristische bewegwijzering uit te werken naar en in de omgeving van de belangrijkste toeristische plaatsen. Er werd daarvoor een werkgroep opgericht die verschillende overheids- en privé-partners omvat. Ook de maatschappijen voor openbaar vervoer werken mee aan dit project, want een gedeelte van de bewegwijzering zal worden aangebracht in hun infrastructuur. Ook de aanleg van de koninklijke route in het kader van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Gewest past in deze dynamiek. Het aspect "koningschap" is immers één van de zes pijlers van "Brussel, een ontdekking", het project dat als doel heeft het toerisme te stimuleren.

1.2.8. DE ROL VAN DE HOOFDSTAD

1.2.8.1. De identiteit van de stad

In de huidige Europese politieke, economische en geografische context overstijgt de rol van Brussel die van een nationale hoofdstad.

Vooraf in de jaren zeventig en tachtig profileerde Brussel zich steeds meer als een beslissingscentrum op allerlei beleidsniveaus en als een concentratiepool van administratieve en economische macht. Na de Tweede Wereldoorlog werd de stad in het algemeen zwaar beschadigd in naam van de technologische vooruitgang en afgebroken onder het mom van stadsvernieuwing. Vanaf 1959 heeft de "Europese" functie een sterke invloed uitgeoefend op de ontwikkeling van de stad en de agglomeratie. Met de vestiging van de instellingen van de Commissie, de Raad van Ministers, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's wordt de Europese rol van de Belgische hoofdstad versterkt (althans in de nabije toekomst) en kan Brussel in elk geval betiteld worden als Europese hoofdstad.

Terwijl de internationalisering als bijzondere kracht algemeen "aanvaard" wordt door de rest van de wereld en in het bijzonder door de andere Europese lidstaten, leidt deze toestand in België en vooral in Brussel zelf tot een identiteitscrisis omtrent de functies en de definiëring van de stad.

De hoofdstad heeft moeilijkheden om haar houding te bepalen tegenover haar positie als stuwend element van het Belgisch stedennet, en tegenover haar situering en profilering als stedelijk gewest (destijds gevormd uit de 19 gemeenten) t.a.v. het territoriale overwicht van het Vlaams en het Waals Gewest. De aanwezigheid van de stad binnen de stad is verder een ingewikkelde factor in een constellatie waarbij zoveel economische en sociale functies en activiteiten zich op diverse niveaus manifesteren binnen internationale, federale, gewestelijke, gemeentelijke en zelfs sub-gemeentelijke invloedssferen.

Vanaf de jaren vijftig ondervindt Brussel - zoals elke grootstedelijke agglomeratie - de ruimtelijke gevolgen van de uitbouw van het stadshart tot economisch centrum van een gewest.

De economische groei van het Brusselse stadsgewest is mee bepaald door de snel groeiende internationale functie en de aantrekkingskracht van instellingen die hier hun hoofdkwartier vestigden. (Die functie heeft zelfs op internationaal vlak een luxueuze buffer gevormd tegen de neveneffecten van periodieke neerwaartse tendensen en crisissen die ook andere Europese landen hebben geteisterd.)

Deze welvaart heeft echter zelf ook belangrijke negatieve neveneffecten veroorzaakt. Dat de schaal van activiteiten binnen een grootstedelijke pool (met grensoverschrijdende betrekkingen) vaak het administratieve kader overschrijdt, is niet abnormaal. In Brussel gaat dit echter vaak gepaard met een polariserende aanpak (waarbij de 19 gemeenten elkaar vaak beconcurreren). Daarbij blijken partiële en versnipperde initiatieven onvoldoende te zijn geweest om het juiste evenwicht in de ontwikkeling te herstellen. Internationale en nationale functies eisten steeds meer ruimte op in de binnenstad, terwijl de drang naar woonwelstand leidde tot een vlucht uit de stad naar nieuwe buurten in de Rand. Verkrotting van de binnenstad en verdringing van de autochtone bevolking in een aantal stadsdelen is daar een zichtbaar gevolg van. Volgens Evert Lagrou "... gaat de stadsvlucht verder en missen we in Brussel het spontane verschijnsel van binnenstedelijk wonen van Amsterdam, Londen, Parijs, Keulen, ... De sociale en ruimtelijke segregatie is hier ook groter."

Al de vragen die rijzen binnen de stedelijke agglomeratie - als antwoord op externe druk en relaties op macroschaal (internationale invloeden en Europese netwerken), op vragen vanuit de gewestelijke context binnen het federale kader en op de gewenste lokale behoeften en ontwikkelingen - kunnen ook vertaald

worden naar de stad Brussel (de Vijfhoek, de Leopoldswijk, de Louizawijk, Laken en de Noordwijk) met haar historische kernfunctie, haar culturele aantrekkingskracht en haar stedelijke diversiteit.

Gezien haar historische kracht en haar centrale positie biedt Brussel vandaag heel wat potentiële mogelijkheden als vaandeldrager en beeldbepalend gebied voor het hele Gewest. Daarnaast moet zij echter ook een eersterangsrol vervullen ten aanzien van de ontwikkelingsdruk, de mobiliteitsproblematiek, het beheer van de openbare ruimte en het sociale leven, en de rivaliteit tussen de binnenstad en de Rand.

1.2.8.2. Brussel in de internationale ruimtelijke context

Brussel bekleedt vooral de laatste jaren een belangrijke plaats in het geheel van de Europese steden. De studie van DATAR (Les Villes “Européennes”), waarin de Europese steden getypeerd worden naar hun functie, situeert Brussel binnen de zogenaamde Blue Banana, een brede waaivormige concentratie van grootsteden in Europa die zich uitstrekt van de South East in het Verenigd Koninkrijk, België en Nederland, naar het Ruhrgebied en verder naar het zuiden, over Frankfurt, tot steden als Barcelona en Milaan. Hiërarchisch werd Brussel in deze studie ondergebracht in de derde categorie, samen met bijvoorbeeld Amsterdam, Frankfurt, München, Madrid, Barcelona en Rome. Deze groep volgt op Londen, Parijs en Milaan. Brussel bekleedt in de verschillende internationale plandocumenten dan ook steeds een aparte plaats.

Brussel is uiteraard via allerlei verbindingen (wegen, HST enz.) goed verbonden met andere belangrijke steden.

Voor ondernemers is Brussel een belangrijke pleisterplaats. Het is namelijk gebleken dat bij de keuze van een vestigingsplaats voor ondernemingen de centrale ligging van Brussel als een zeer belangrijke troef wordt beschouwd.

In het kader van de studie ‘Prospects for the development of the central and capital cities and regions’ (kortweg CCC-studie genoemd) werd een netwerk van Eurocorridors (relatief brede multimodale stroken die de nationale grenzen doorkruisen om stedelijke centra van Europees belang te verbinden) uitgetekend. Dat betekent echter nog niet dat hiermee ook functionele stedelijke netwerken worden bedoeld. De toekomst zal moeten uitwijzen op welke manier deze netwerkvorming op Europese schaal zich doorzet, en welke positie Brussel daarin kan innemen. In elk geval kan worden gesteld dat deze positie mooie perspectieven biedt, maar ook aanzienlijke bedreigingen kan inhouden. Met name zal de aandacht steeds meer toegespitst worden op de concurrentie met andere ‘Europese’ centra. Londen, Amsterdam, Frankfurt en Ile-de-France vormen hierbij de toekomstige aandachtspunten.

In het Europese Ontwikkelingsperspectief, waarin de lidstaten een gezamenlijk ruimtelijk perspectief ontwikkelen, wordt Brussel beschouwd als een onderdeel van de Belgische polycentrische stadsconcentratie. Dergelijke structuur contrasteert met de eerder monocentrische structuur van stedelijke agglomeraties als Ile-de-France of Groot-Londen.

In tegenstelling tot andere Europese steden als Parijs of Londen, waar onlangs een groei van de stedelijke bevolking werd vastgesteld, kent Brussel echter nog steeds een neerwaartse trend.

Hoewel de Tweede Benelux Structuurschets (1996) niet specifiek ingaat op de problematiek van de stedelijke gebieden, wordt Brussel vernoemd als onderdeel van het zgn. Centraal Belgisch Stedelijk Netwerk. (Vlaamse Ruit, Brussels Hoofdstedelijk Gebied en de Waalse Centrale Driehoek.)

Hoewel de internationale en nationale functie van Brussel ontegensprekelijk een algemene verhoging en concentratie van de rijkdom teweegbrengt en een spilfunctie vervult voor de gewestelijke en nationale economie, is het duidelijk dat deze rijkdom niet in gelijke mate aan alle maatschappelijke groepen en instellingen ten goede komt. Bovendien verschilt de ruimtelijke impact van de internationalisering naar gelang van het stadsdeel in kwestie, en overschrijdt dit aspect de nauwe grenzen van de stad zelf.

De Europese roeping van Brussel brengt economische voordelen mee, maar brengt daarnaast - op stedenbouwkundig en sociaal vlak - ook zware problemen en bijgevolg ook kosten mee.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest brengt meer rijkdom voort dan het ontvangt. Brussel ontwikkelt zich als een internationale werkstad, soms ten nadele van zijn functie als woonstad. Om die groeiende kloof in Brussel tussen een stijgend Bruto Regionaal Product per inwoner en een stagnerend inkomen per inwoner te dichten, zullen voldoende geïntegreerde oplossingen onderzocht moeten worden om de juiste middelen en maatregelen te vast te leggen en uit te werken.

1.2.8.3. Brussel op de wip tussen Vlaanderen en Wallonië

Brussel ligt in België ingebed in verschillende stedelijke netwerken die in volle ontwikkeling zijn. Brussel wordt onder meer genoemd als één van de hoekpunten van de 'Vlaamse Ruit', een centraal concept in het Structuurplan Vlaanderen.

Ook in de Waalse ordeningsplannen wordt de relatie met Brussel sterk benadrukt, onder meer via de opname in de zgn. Aire Centrale van het PRATW.

Morfologisch gezien groeit er tussen Brussel en Namen een nieuwe band, met als tussensteden Waver en Ottignies - Louvain-la-Neuve. Er is sprake van een nieuwe as die van Louvain-la-Neuve en Namen loopt tot Luxemburg.

Deze as staat loodrecht en vormt ook een alternatief voor de oost-west-gerichte Waalse stedenband. De groepipolen in Wallonië zijn eerder randstadgebieden, en de zuidelijke uitwaaiering van Brussel naar Waals-Brabant behoort tot één van de 7 Waalse stedelijke groepipolen. Bovendien wordt in de infrastructuurnetwerken zeer veel belang gehecht aan de relatie met Brussel.

1.2.8.4. De rivaliteit tussen Brussel en de Rand

We kunnen stellen dat Brussel in een concurrentiepositie staat ten opzichte van de periferie (de Brusselse Rand).

Volgens het GewOP ontwikkelt de periferie zich door het aantrekken van bedrijven uit de dienstensector, op zoek naar uitgestrekte, goedkope en gemakkelijk toegankelijke ruimten, en bedrijven uit de sector Onderzoek & Ontwikkeling, op zoek naar een prestigieuze omgeving (GewOP, 1993). In het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen is daarentegen sprake van het niet-afwentelingsbeginsel, waarbij gealludeerd wordt op de uitstoot van laagwaardige activiteiten vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar de Rand.

1.2.8.5. De rol van Brussel binnen het grootstedelijk kader

In de voorgaande analyse is vooral aandacht besteed aan de grootstedelijke functie van de stad en haar relatie ten opzichte van externe factoren of netwerkeffecten. Brussel dus als deel van een macrosysteem, als aantrekkingspool en werkstad, met alle gevolgen op het vlak van mobiliteit, en Brussel als stedelijk gewest binnen een federaal kader. Het is de bedoeling van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan om een beter beeld te vormen van de mogelijkheden, gevolgen en nadelen van deze relaties, maar ook de rol van Brussel duidelijk te formuleren in verhouding tot haar interne evoluties en structuren: Brussel als woonstad, als verblijfplaats, als cultuur- en animatiecentrum, als historisch en ruimtelijk element, en als verzameling van verschillende stadswijken met elk hun specifieke kenmerken.

In die optiek is er een onvermijdelijke overlapping tussen de macroschaal en de lokale situatie. De culturele uitstraling van de stad bijvoorbeeld is even belangrijk als extern uithangbord (en bijgevolg als economische trekpleister), als voor de bewoners in hun dagelijkse ervaring met de activiteiten en esthetiek van de binnenstad. De dualiteit of het identiteitsprobleem is veeleer een gevolg van het verschil tussen de functioneel-ruimtelijke structuur van de stad in haar omgeving en de bestuurlijke structuur (de relatie met de samenstelling van de 19 gemeenten en de overkoepelende gewestelijke overheid).

De vraag rijst welke rol is weggelegd voor deze dynamische stadskern met internationale uitstraling, en hoe de stad die rol moet vervullen, rekening houdend met de buitenproportionele krachten die het stedelijke weefsel, de capaciteiten en de diensten van de binnenstad onder druk zetten. Het lijkt aangewezen dat de stad zich verder ontwikkelt op alle verschillende niveaus - ook als Europese hoofdstad - waarin Brussel binnen een federale staatsstructuur met twee vreedzaam samenlevende gemeenschappen een voorbeeldfunctie kan vervullen, niet alleen voor de rest van Europa, maar ook voor minder vreedzame maar op zich vergelijkbare situaties buiten Europa.

Brussel moet ook blijven functioneren als economische kracht en tewerkstellingspool op nationaal vlak en als culturele en toeristische trekpleister, een functie die verder moet worden ontwikkeld. Anderzijds moet Brussel - en dat is één van de bedoelingen van het GewOP - een juist evenwicht vinden tussen haar hoofdstedelijke functies en haar woon- en leef functie. De stadsbewoners vormen het hart van de stad en bepalen grotendeels haar aantrekkingskracht. Men is zich echter meer dan bewust van de impact van monofunctionele bestemmingspatronen en grootschalige wegeninfrastructuren op de aantrekkingskracht en leefbaarheid, bijvoorbeeld in de Leopoldswijk, tussen de Jozef II-straat en de Luxemburgstraat. Zowel op globaal als op lokaal vlak moet de stad dus proberen om de negatieve effecten van bijvoorbeeld het verkeer te verminderen en om de levenskwaliteit en de woonmogelijkheden te bevorderen.

1.3. De stadsvormen

1.3.1. DE OPENBARE RUIMTE

1.3.1.1. De notie "openbare ruimte"

De openbare ruimte is levensnoodzakelijk voor de stad; zonder die ruimte kan de stad gewoon niet bestaan. De openbare ruimte is niet alleen bestemd om activiteiten te ondersteunen, maar is ook de plaats waar de stad vertegenwoordigd wordt en vorm krijgt. De openbare ruimte is dan ook synoniem van zichtbaarheid, expressie en vrijheid, en dus van de sociale vernieuwing die eigen is aan elke stad.

Het gebruik van de openbare ruimte wordt grotendeels bepaald door de verplaatsingen. Toch is dit niet altijd en overal het geval, en moeten ook de andere gebruikswijzen van deze ruimte erkend en naar waarde geschat worden. De kwaliteit van het leefkader wordt er sterk door bepaald. Bovendien vormen de openbare ruimten samen het stedelijke landschap, dat de stad een overzichtelijke structuur moet geven. De in het GewOP aangeduide structurerende ruimten moeten ook aanwezig zijn op gemeentelijk vlak. De openbare ruimte is dé plaats bij uitstek voor het overheidsbeleid.

Het luik "openbare ruimte" hangt noodzakelijkerwijze nauw samen met andere elementen van het GemOP. De bewonersfuncties - de winkels, de voorzieningen en de woningen - hangen samen met de openbare ruimte doordat ze in het verlengde liggen van het publieke domein. Het voetgangersnet moet ingepast worden in de structuur van de openbare ruimten. De monumenten en sites krijgen waarde in relatie met de openbare ruimte, en ook het grootste deel van het groen raster in de stad past binnen die ruimte.

1.3.1.2. De structurerende ruimten van het GewOP

Kaart 4 van het GewOP bevat de "structurerende ruimten" van de stad. Het gaat om openbare ruimten die enerzijds heel belangrijk zijn voor de identiteit van de stad en anderzijds ook fungeren als aangrijpingspunten en de dagelijkse verplaatsingen vergemakkelijken doordat ze de stedelijke structuur overzichtelijker maken.

1.3.1.3. De activiteiten in de openbare ruimten

Naast de verplaatsingen spelen zich in de openbare ruimte drie categorieën activiteiten af :

- de grote collectieve evenementen, of ze nu sociaal, cultureel of economisch zijn;
- de individuele activiteiten die een sociale dimensie hebben;
- activiteiten die in het verlengde liggen van de bewonersfuncties (afvalophaling, kramen en terrassen, gevelreclame, ...).

Deze activiteiten hebben implicaties voor de inrichting van de openbare ruimte van een bepaalde plaats; de totaalstructuur moet rechtstreeks in verband worden gebracht met het voetgangersnet. De kaart bevat een bondige inventaris van de activiteiten.

1.3.1.4. De verlichting

De rol van de stadsverlichting wordt vandaag unaniem erkend. Dit aspect maakt integraal deel uit van de perceptie van een openbare ruimte. Er werd een specifieke studie uitgevoerd over de principes van een verlichtingsplan voor het hele grondgebied van de Stad Brussel. De diagnose-elementen en de verschillende voorstellen zijn opgenomen als bijlage bij dit document.

1.3.2. HET BEBOUWDE WEEFSEL

1.3.2.1. Algemene staat van het vastgoedbestand

De staat van het vastgoedbestand kan worden belicht vanuit diverse invalshoeken.

1.3.2.1.1. Staat van de straatgevels

Het gaat hier om de staat van de voorgevel en (in mindere mate) van het dak, gezien vanop straat. Het is het deel van het gebouw dat "toebehoort" aan de openbare ruimte en bijdraagt tot de kwaliteit van die ruimte en tot het imago van de stad. De staat van de gevel en het dak speelt uiteraard een belangrijke rol bij de bewaring van het gebouw. De staat van de buitenkant is soms symptomatisch voor die van de binnenkant. Toch is het gevaarlijk om, in een maatschappij waarin aan het interieur van gebouwen veel meer belang wordt gehecht dan aan het onderhoud van de gevels, zomaar die parallel te trekken.

1.3.2.1.2. Staat van de gebouwen

De notie "staat van het bebouwde weefsel" kan ruimer zijn en ook betrekking hebben op de "gezondheid" van het gebouw. Het is dan ook de volledige ruwbouw die moet worden bekeken, zowel aan de buiten- als aan de binnenkant. In tegenstelling tot de staat van de gevel is dit een heel moeilijk te definiëren begrip. Om hierover een juist oordeel te kunnen vellen, moet met verschillende factoren rekening gehouden worden: sommige gebouwen zijn regelmatig onderhouden, andere zijn eenmalig gerenoveerd, nog andere kunnen beschadigd zijn door zware werken aan naburige gebouwen of infrastructuur. Sommige eigendommen kunnen beschadigd zijn door de leegstand van aangrenzende gebouwen.

1.3.2.1.3. Comfort en uitrustingsniveau van de gebouwen

Het begrip comfort ten slotte heeft te maken met de staat van het bebouwde weefsel en houdt dan vaker verband met de woonfunctie. Het gaat hier om een reeks voorzieningen op het vlak van hygiëne of levenskwaliteit: badkamers, WC, centrale verwarming, dubbel glas, ... De comfortpremies die het Gewest van 1984 tot 1995 toekende, kunnen een gedeeltelijk beeld geven van deze gegevens.

1.3.2.2. Grond en vastgoed

1.3.2.2.1. Onbewoonde gebouwen en niet-bebouwde terreinen - Leegstaande woningen

Dit onderwerp is van kapitaal belang voor de ontwikkeling van de Stad Brussel, in het bijzonder voor het centrum, en verdient dan ook gedetailleerder te worden uitgewerkt. Allereerst moet opgemerkt worden dat men het maar heel moeilijk eens raakt over de precieze omvang van deze problematiek. De verschillende als bijlage vermelde studies hebben het namelijk over: leegstaande gebouwen, niet-bewoonde gebouwen, stadskankers en niet-bewoonde huizen.

Het GOP hanteert de volgende begrippen:

- Het braakliggend terrein. Onze definitie houdt rekening met de strategieën en oplossingen die bij deze problematiek moeten worden uitgewerkt. Hoe kunnen al deze terreinen en gebouwen een positieve functie vervullen in de stad? Hoe kunnen ze de stad opnieuw een meerwaarde bezorgen, terwijl ze vandaag alleen maar hinderlijke ballast zijn?

Braakliggende terreinen moeten dan ook gedefinieerd worden als terreinen met een definitief gebruik die niet bebouwd zijn en niet gebruikt worden (een buitenparking is geen definitief gebruik in het centrum).

De aangelegde terreinen die tijdelijk ter beschikking zijn gesteld van het publiek als ontspanningsruimte, vormen hierbij een bijzonder geval. Deze vorm van gebruik mag niet doen vergeten dat een definitieve aanleg - meestal in de vorm van een gebouw - toch de voorkeur geniet. De meeste braakliggende terreinen moeten bebouwd worden. Andere, meestal kleinere terreinen, kunnen geïntegreerd worden in de openbare ruimte.

De hier gehanteerde definitie is meer bepaald van toepassing op de Vijfhoek, die bestemd is om volledig geurbaniseerd te worden. Op de andere delen van het grondgebied liggen andersoortige braakliggende terreinen.

- Het leegstaand gebouw : zijn de gebouwen die noch gebruikt noch geëxploiteerd worden. Het belastingreglement heeft betrekking op volledig of gedeeltelijk leegstaande gebouwen (lege verdiepingen boven winkels, ...).

1.3.2.2.2. Oorzaken en mechanismen van leegstand

In de meeste gevallen is het verschijnsel van braakliggende terreinen en leegstaande gebouwen het gevolg van een combinatie van factoren.

- Wachten op een meerwaarde of een nieuwe bestemming. Men verwacht dat het eigendom in de toekomst heel wat winst zal opleveren. De prijzen stijgen en men hoopt op een nieuwe bestemming. Men wil het eigendom doorverkopen, met eventueel een stedenbouwkundige vergunning. Het gaat hier om zogenaamde vastgoedspeculatie.
- Slecht beheer van een patrimonium. Gebrek aan financiële middelen.
- Onbewoonbaarheid. Gebrekkig onderhoud om financiële redenen, met bovendien vaak nog een gebrek aan motivatie.
- Overlijden en erfenis. Het eigendom staat soms gedurende lange tijd leeg, en er is een tekort aan financiële middelen.
- Stadsvlucht en gebrek aan belangstelling voor het familiale erfgoed.
- Rol van de overheid. De overheid bezit zelf leegstaande gebouwen en braakliggende terreinen: onteigeningen voor projecten die opgegeven werden of door onbeslistheid of een gebrek aan middelen op de lange baan werden geschoven, doorverkoop aan onbetrouwbare projectontwikkelaars (niet-naleven van de vastgestelde termijnen voor een renovatie of een bouwwerk).

1.3.2.2.3. Vormen van verwaarlozing

- Alleenstaande gebouwen. Deze gebouwen hebben meestal geen al te negatieve gevolgen voor het stedelijke milieu, maar wel voor de onmiddellijke omgeving.
- Verwaarloosde gebouwen die al een hele tijd leegstaan (stadskankers). Zij versterken het beeld van verval en spelen een grote rol bij de verloedering van het stedelijke leefkader. Het gaat hier om een groep van verschillende gebouwen of terreinen na sloopwerken en in afwachting van een bouwproject. De meeste behoren toe aan vastgoedmakelaars en niet aan privé-eigenaars. De meeste van die makelaars stellen of stelden projecten voor om deze gebouwen of terreinen een nieuwe bestemming te geven (een woning of industriebedrijf omvormen tot kantoren of een hotel) of uit te breiden (soms tot een vloer-/terreinverhouding van 7!). Bij dergelijke grootschalige bouwprojecten moeten soms verschillende kleine gebouwen gesloopt worden, waardoor de typologie van het centrum volledig gewijzigd wordt.
- Terreinen. Ze worden vaak als parkeerterrein gebruikt. Meestal zijn ze slecht aangelegd en bezorgen ze hun onmiddellijke omgeving een negatief imago: de trottoirs errond worden door niemand onderhouden. Een beperkter aantal terreinen wordt in wilde staat gelaten of wordt gebruikt als buitenopslagplaats.

1.3.2.2.4. Soorten gebouwen

- Woongebouwen, vaak in vergevorderde staat van verval. Deze gebouwen kunnen vaak nog bewoonbaar worden gemaakt. Sommige zijn eigendom van de overheid en wachten op renovatie.
- Industriegebouwen. De meeste van deze gebouwen staan leeg omdat de voormalige bedrijven zich elders hebben gevestigd of niet meer leefbaar waren gezien de gewijzigde en moeilijke economische toestand. Het is niet altijd gemakkelijk deze gebouwen hun oorspronkelijke functie terug te geven. Toch bieden ze heel wat mogelijkheden. Er zijn heel wat interessante renovatieprojecten mogelijk met gemengd karakter.
- Winkelgebouwen. Vaak staan ze maar gedeeltelijk leeg (lege verdiepingen of opslagplaatsen). In de meeste gevallen zijn de verdiepingen niet meer toegankelijk. Vaak weigeren de eigenaars de verdiepingen als woonruimte in te richten omdat er tussen het gelijkvloers (de winkels) en de verdiepingen een te groot verschil bestaat in waarde en oppervlakteverhouding.

Toch stellen we de laatste jaren vast dat het aantal onbewoonde huizen daalt. Er is bovendien werkelijk een nieuwe dynamiek op gang gekomen: de Stad werkte renovatieprojecten uit, en heel wat gebouwen en terreinen werden openbaar verkocht - waardoor de kostprijs van de grond daalde - en wachten op projecten. Bovendien zijn er geregeld contacten tussen de Stad en de eigenaars om voor verschillende gebouwen en terreinen een oplossing te vinden.

Verwaarlozing is een dubbele vorm van verspilling:

- rechtstreeks : het eigendom wordt niet gebruikt, terwijl het zou kunnen tegemoetkomen aan een vraag en leven zou kunnen voortbrengen;
- onrechtstreeks : verwaarlozing heeft een negatieve invloed op de collectieve stedelijke ruimte en op het imago van de stad.

Deze vormen van rechtstreekse en onrechtstreekse verspilling leiden op hun beurt tot een financiële en fiscale winstderving voor de Stad. Doordat de Stad geen belastingen ontvangt, dalen haar inkomsten en verzwakt haar financiële slagkracht; anderzijds zadelen deze situaties de gemeenschap wel op met kosten.

1.3.3. DE BINNENKANT VAN DE HUIZENBLOKKEN

zie dossiers per wijk

1.3.4. LEEFKADER EN LEEFMILIEU

1.3.4.1. Inleiding

De stad is altijd een aantrekkingspool geweest voor de mensen. De laatste decennia echter trekken gezinnen veeleer weg uit de stad. De redenen daarvoor lopen uiteen, maar hebben heel vaak te maken met de verminderde leefbaarheid van de stad.

Ruimte, goede behuizing, sociale veiligheid, groene ruimten: het zijn allemaal voorwaarden voor een leefbare stad, maar er is meer nodig. Er moet ook rekening gehouden worden met de ecologie van de stad.

In alle Europese steden wordt de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving erkend als een fundamenteel probleem⁴

Dit heeft veel te maken met de ecologische functie die het stadssysteem vandaag vervult. In tegenstelling tot andere ecosystemen zoals bossen, landbouwgebieden, meren,... produceert een stad niets, integendeel: in de stad worden de natuurlijke hulpbronnen verbruikt. De stad moet dus alles importeren: energie, voedsel, materiaal voor bouwwerken enz..

Deze consumptiepositie veroorzaakt enerzijds overschotten en anderzijds tekorten. Spijtig genoeg zijn er tekorten op vrij fundamentele gebieden, terwijl de overschotten veeleer hinderlijk zijn, afval bijvoorbeeld.

Bovendien betekent het dat de stad voor de natuurlijke hulpbronnen afhankelijk is van andere regio's.

Daartegenover staat dat de stad door de hoge bevolkingsdichtheid een aantal ecologische voordelen biedt. Het openbaar vervoer is gemakkelijker te organiseren, de verbruikte energie per inwoner is vaak lager dan buiten de stad, de gebruikte ruimte per inwoner is lager,...

◆ DE OVERSCHOTTEN

Ook al is de stad geen natuurlijke omgeving, toch heersen er een aantal ecologische regels. Eén van die regels is dat als je aan een ecosysteem iets toevoegt - al dan niet getransformeerd - dit in het systeem blijft, in welke vorm ook. Tenzij het er op één of andere manier weer uitgehaald wordt.

- De beste illustratie hiervan is de afvalproblematiek. Afval komt voor in de meest uiteenlopende vormen: zwerfvuil, huishoudelijk afval, ..en veroorzaakt dikwijls ook problemen buiten de steden, met name op de plaatsen waar het gestort of verbrand wordt. De levensstijl in een stad produceert meestal meer afval dan die buiten de stad.
- Het afvalwater: verschillende indicatoren wijzen erop dat het stedelijke afvalwater meer nog dan de landbouw de voornaamste oorzaak is van de vervuiling van de rivieren.
- De geluidskwaliteit wordt vooral aangetast door het permanente lawaai.
- De grote hoeveelheden energie die verbruikt worden, leiden tot het broeikaseffect en een stijging van de temperatuur, met soms negatieve gevolgen voor de volksgezondheid (meer kans op inversie).
- De bebouwing: het mesoklimaat in Brussel wordt beïnvloed door het albedo van de gebouwen. Het klimaat wordt droger en warmer.⁵
- Zware regenval veroorzaakt steeds sneller wateroverlast. Door de bebouwing en de steeds maar uitdijende ondoordringbare gronden moet steeds meer water afgevoerd worden uit de steden en dringt er steeds minder water in de grond.
- Teveel licht gedurende de nacht heeft niet alleen negatieve effecten op sommige mensen (nachtrust), maar ook op planten en dieren.

⁴ EU Expert group on the urban environment sustainable cities project, 1994, European sustainable cities

⁵ Een hoogteverschil van 1,5 m kan een aanzienlijke invloed hebben op het klimaat, ook buiten de stad

◆ TE WEINIG HULPBRONNEN

Concentratie van mensen en activiteiten in de stad biedt een aantal organisatorische voordelen, maar betekent ook dat er meer hulpbronnen moeten worden aangevoerd, niet alleen voedsel, maar ook energie, ruimte en water. Steeds meer steden hebben dan ook problemen om die aanvoer te organiseren.

- Te weinig leefruimte
- De afhankelijkheid van energie
- Gebrek aan water: doordat steeds meer water afgevoerd wordt, vermindert de reserve onder de meeste steden. De groei van de steden wordt vaak als één van de hoofdoorzaken beschouwd van het toenemend gebrek aan zuiver zoet water.
- De uitdroging van de grond heeft gevolgen voor de stabiliteit van de grond en vooral voor oude gebouwen.
- Te weinig groene ruimten
- Te weinig bossen. Twee elementen zijn daarbij belangrijk ⁶ⁱ: de opslagmogelijkheden voor het overtollige CO² en een mesoklimaatregeling.

Milieu omvat diverse aspecten: het milieuaspect van de groene ruimtes (naast hun andere stedelijke functies - zie boven), geluidshinder, energie, luchtvervuiling, water- en bodemverontreiniging en de problematiek van het huishoudelijk afval.

1.3.4.2. De groene ruimten

zie dossiers per wijk

1.3.4.3. Lawaai

Lawaai is één van de problemen die de bevolking als het meest negatief ervaren. Lawaai wordt immers rechtstreeks gevoeld, in tegenstelling tot luchtvervuiling bijvoorbeeld.

1.3.4.3.1. Verkeerslawaai

(bron : IBGE : kadaster van het verkeerslawaai in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

Geluidsoverlast als gevolg van het wegverkeer is het gevolg van het lawaai dat de voertuigen veroorzaken. Dit lawaai verschilt naar gelang van de motor (benzine, diesel enz.), het soort voertuig (wagen, vrachtwagen, motor, bromfiets enz.), de lading, het rijgedrag enz., maar wordt door verschillende factoren versterkt of verminderd. Zo hangt het verkeerslawaai ook af van de snelheid, het soort weg, de grootte van de weg, de staat van het wegdek, het karakter van de omgeving (bebouwd of niet) enz.

Uit het cartografisch onderzoek blijkt dat de geluidssterkte in slechts weinig bewoonde of bezette zones in het Gewest minder bedraagt dan 65 dB(A), de bovengrens van lawaai dat als draaglijk wordt beschouwd. Enigszins een uitzondering hierop vormen Laken en de omgeving van het Brugmann-ziekenhuis, delen van Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe en van Oudergem, en de delen van Evere en Schaarbeek die begrensd worden door de Leuvensesteenweg en de Leopold III-laan.

⁶ KUL, 1996, Laboratorium voor Bos, Natuur en Landschap, De schermfunctie van bossen, de mogelijkheden die Bossen en Bomenrijen bieden ter Bescherming van ons Leefmilieu in Vlaanderen

De door dit kadaster van het verkeerslawaai getrokken rasters hebben de neiging zich te verdichten naar het geografische centrum van het Gewest toe, de wijk Kunst-Wet; ze volgen hierbij de grote invalswegen.

1.3.4.3.2. Treinlawaai

Hierover konden geen gegevens verzameld worden.

1.3.4.3.3. Vliegtuiglawaai

In juni en juli 1996 voerde het BMI metingen uit van het vliegtuiglawaai. Daaruit blijkt dat "het vliegtuigverkeer vanuit de luchthaven van Zaventem aanzienlijk het geluidsniveau verhoogt in een zone die minstens de vijf bestudeerde punten beslaat"⁷. De in de Kortembachstraat gemeten geluidsniveaus liggen ver boven de internationaal erkende drempel van 65 dB(A).

Deze metingen bevestigen een studie uit 1992⁸ waarin de verslechtering van de toestand in Haren werd aangeklaagd, met name wat de nachtvluchten betreft (tussen 22 u. en 6 u.). Bovendien werd in dit rapport beklemtoond dat, wat de veiligheid betreft, 80 % van de ongevallen zich voordoen bij het opstijgen of landen tussen de grond en een hoogte van 2.000 voet (ongeveer 600 meter). Trouwens, gezien de huidige staat van de pistes en het gebruik van de pistes nr.25 die gericht zijn naar de overheersende windrichtingen, is het zo goed als onvermijdelijk om over Haren te vliegen; voor het overvliegen van Neder-over-Heembeek zijn er maar twee alternatieven: of boven Evere en Schaarbeek vliegen tussen vrijdag om 17 uur en maandag om 6 uur (bij de overheersende windrichtingen van de westelijke sector), of bij het landen boven de beide Woluwes vliegen.

1.3.4.3.4. Uitzonderlijk lawaai

Het is moeilijk om de overige vormen van lawaai - zoals buurlawaai of lawaai op bouwwerken - volledig te beschrijven. Sommige daarvan keren steeds terug en zijn voorspelbaar (dancings, feestzalen, veiligheidsdiensten, ventilatiesystemen, vrachtwagenkonvoeien enz.), maar zijn een gevolg van het gemengde karakter van de openbare functies en hun beheer. Andere zijn per definitie tijdelijk, zoals bouwwerken, of onvoorspelbaar, zoals het afgaan van alarmsystemen, muziek, TV, hondengeblaf enz. Het is de taak van de gemeente om dergelijke buurtconflicten op te lossen, onder meer door terzake politiereglementen uit te vaardigen. Het opstellen van normen voor lawaai bij bouwwerken is de bevoegdheid van het Gewest.

Lawaai is niet gemakkelijk juridisch te definiëren. Het begrip is op zich dubbelzinnig en subjectief, en is dan ook moeilijk meetbaar. Sommige vormen van lawaai zijn objectieve hinder en kunnen gemakkelijk wettelijk bestreden of bestraft worden; andere vormen daarentegen hinderen slechts bepaalde personen op bepaalde momenten en op bepaalde plaatsen.

Momenteel zijn de reglementeringen verspreid over verschillende wetteksten. Over de aanwijzing van agenten die terzake een proces-verbaal kunnen opstellen, bestaat weinig duidelijkheid; op dat vlak zijn er zelfs lacunes in de wetgeving. Bij elke wet of reglementering zijn de vaststellings- en bestraffingsprocedures weer anders, wat de zaken er niet gemakkelijker op maakt.

⁷ "Lawaai van de vliegtuigen Evere Haren Neder-over-Heembeek, juni-juli 1996", BMI

⁸ "Geluidsoverlast en risico's van het vliegverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", BMI, 7 februari 1992

1.3.4.4. Energie

Bron : "Energieatlas van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", Staatssecretariaat voor Energie, 1995

	bevolking	energieverbruik in ktoe ⁹ 1993				tot.verbr./inw. toe	verbr. won./inw. toe	per
		industrie	huisvesting	tertiaire	totaal			
Brussel	135.435	18,8	95,9	236,4	351,1	2,592	0,708	
Totaal BHG	949.217	88,4	851,7	597,4	1.537,5	1,620	0,897	

Op basis van de energiebalans van het Gewest voor 1995 in ktoe kunnen globale vergelijkingen worden gemaakt **voor het Gewest**. Daarbij moet opgemerkt worden dat het verbruik van de transportsector geraamd werd op 483 ktoe.

Sectoren	1993	1995	verschil 93 95
industrie	88,4	85,5	- 2,9
huisvesting	851,7	865,9	14,2
<i>waarvan huisverwarming</i>	<i>613,2</i>	<i>622,9</i>	<i>9,7</i>
tertiaire	597,5	613,2	15,7
totaal	1537,6	1564,6	27

Bij het vergelijken van het verbruik voor huisverwarming moet rekening worden gehouden met de graaddagen ¹⁰; die meten de intensiteit en de duur van de verwarmingsperioden. Uit deze vergelijking blijkt dat het verbruik tussen 1993 en 1995 met iets meer dan 10 % steeg. De trends in de andere sectoren zijn trouwens controleerbaar: de daling van het verbruik in de industriële sector en de verhoging van het verbruik in de tertiaire sector.

Het gemiddelde verbruik per Brusselaar ligt aanzienlijk hoger dan het gewestelijke gemiddelde - meer dan 50 % - maar het woningverbruik ligt dan weer lager dan het gewestelijke gemiddelde. Het verschil ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde is uiteraard toe te schrijven aan de industriële sector en vooral aan de tertiaire sector; het verschil in verbruik in de huisvestingssector is dan weer moeilijk te verklaren. Op gewestelijk vlak is het onverklaarbaar waarom het verbruik van huisverwarming met 10 % gestegen is, tenzij dat de mensen door de voortdurende prijsdalingen wellicht minder geneigd zijn om energie te besparen. In 1993 ten slotte werd een afzonderlijke balans opgemaakt voor Brussel-Noord ¹¹. Daaruit bleek duidelijk dat de verschillen ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde een gevolg zijn van de sterke aanwezigheid van de industriële en tertiaire sector in Brussel.

We wijzen erop dat de gemeenten zo goed als geen bevoegdheid hebben op het vlak van energie, behalve dan wat het eigen verbruik betreft (gebouwen, wagenpark, openbare verlichting enz.). Bovendien is het energieverbruik één van de weinige begrotingsposten waarop nog bespaard kan worden; vaak zijn die besparingen echter al gebeurd na de "olieschokken" (investeringen in isolatie, verwarmingsmateriaal enz.). Toch zou het interessant kunnen zijn om gebruik te maken van het systeem van de "derde investeerder".

1.3.4.5. Lucht

⁹ Kiloton olie-equivalent.

¹⁰ Graaddagen 15/15 1993 = 2 000,2; Graaddagen 15/15 1995 = 1 922,2; Normale graaddagen 15/15 = 2 087,6

¹¹ De studiezone en Laken

Bij het opmaken van de energiebalansen van het Gewest laat de staatssecretaris voor Energie een raming uitvoeren van de uitstoten als gevolg van energieverbruik. Deze gegevens werden opgevraagd, maar nog niet ter beschikking gesteld. Het BIM bestudeerde het CO-, CO₂-, Nox- en VOB- (vluchtige organische verbindingen) gehalte dat afkomstig is van het autoverkeer in het hele Gewest.

Ten slotte werd op 1 december 1996 een Europese richtlijn uitgevaardigd die normen oplegt voor luchtuitstoten; de verbrandingsoven voor huishoudelijk afval voldoet trouwens niet aan die normen. Er werden technische oplossingen bestudeerd om in orde te zijn met de regelgeving, en er werden beleidskeuzen gemaakt. De oplossingen worden gefinancierd door een gemengd bedrijf (60 % overheidskapitaal en 40 % privé-kapitaal).

1.3.4.6. Water

Uit de cijfers van het aantal abonnees en het in 1989 en 1994 gefactureerde waterverbruik (bron: BMI) blijkt dat het aantal abonnees relatief stabiel blijft en dat het verbruik in het Gewest met ongeveer 6 % gedaald is. Deze daling van het totale verbruik is voor 62 % het gevolg van de in Brussel geregistreerde daling. Jammer genoeg zijn er geen preciezere gegevens beschikbaar over de oorzaken, de sectoren of de lokalisering van deze verbruiksdalingen. Toch ligt het waterverbruik van de Brusselaars nog altijd een flink stuk boven het gewestelijke gemiddelde.

Bron : "Statistische indicatoren voor Brussel", BRES, editie 1995, en eigen berekeningen

gemeente	bevolking 94	abonnees 89	verbruik 89 (m ³)	abonnees 94	verbruik 94 (m ³)	abonnees 94 - 89	verbruik 94 - 89	verbruik/inw. 94	verschil per inw.
Brussel	135 435	41 507	13 950 520	40 769	11 835 981	-738	-2 114 539	87.39	-15.61
Totaal BHG	956 262	273 879	57 043 345	272 702	53 627 893	-1 177	3 415 452	56.08	3.57

1.3.4.7. Afval

Het afval- en netheidbeheer is toevertrouwd aan de dienst Netheid van het Departement Wegen (Stad Brussel) en "Net Brussel", dat het volgende afval ophaalt:

- huishoudelijk afval van particulieren, tweemaal per week;
- winkelfafval, twee- tot driemaal per week, afhankelijk van de specifieke overeenkomsten;
- sinds 23 oktober 1996 organiseert "Net Brussel" ook tweemaal per maand de selectieve ophaling van papier en karton (gele zakken),

en daarnaast ook de selectieve ophaling van de verpakkingen (blauwe zakken) voor Haren en Neder-Over-Heembeek, die samen met de Louizalaan de enige wijken zijn in Brussel-Stad waar dergelijke ophalingen gebeuren.

Afvalbeheer is een belangrijk beleidsaspect. Afval wordt geproduceerd door de meest diverse activiteiten (in het gezin, als werknemer, als patiënt, ...). Het weerspiegelt ons consumptiepatroon en onze levensstandaard.

1.3.4.7.1. De ophaling van huishoudelijk afval

Dit afval wordt tweemaal per week opgehaald door "Net Brussel", 's morgens (vanaf 6.30 u.) of 's avonds (vanaf 18 u.).

1.3.4.7.2. De ophaling van winkelaafval

De ophaling van winkelaafval gebeurt op basis van contracten. Om de afvalsortering te bevorderen, werden voor de ophaling van papier, karton en glas veel gunstiger contracten opgesteld (+/- de helft van de prijs). Jammer genoeg is nog niet bekend welk percentage van de winkeliers hieraan meewerkt. Bovendien blijft er een probleem bestaan. Sommige winkeliers vinden het namelijk niet nodig om een contract te sluiten met "Net Brussel" (wat nochtans verplicht is). Ze elimineren hun afval via veel minder traditionele kanalen. Deze problematiek is verwant met die van het sluikestorten, waarover we het verder zullen hebben.

1.3.4.7.3. De ophaling van zware en veel plaats innemende voorwerpen

Het gaat hier om oude meubels, koelkasten, matrassen, TV-toestellen, verwarmingstoestellen, auto-onderdelen, banden, metalen staven, ... Deze ophalingen hebben als doel het sluikestorten te bestrijden en worden georganiseerd door de Stad Brussel.

1.3.4.7.4. De selectieve ophalingen

Om de afvalberg te verkleinen, een zekere vorm van recyclage mogelijk te maken en te vermijden dat vervuilende stoffen zomaar in het wilde weg gestort worden, werden verschillende soorten ophalingen ingevoerd : papier-karton, glas, klein chemisch afval, batterijen en afgedankte stoffen. Deze ophalingen gebeuren van deur tot deur of door containers ter beschikking te stellen (zie lijst 1.3.4.1.).

1.3.4.7.5. De problematiek van het sluikestorten

De aantasting van de openbare ruimte en de verslechtering van de hygiëne is voor een groot deel te wijten aan sluikestorten. Deze problematiek moet dan ook grondig aangepakt worden. Vooral braakliggende terreinen trekken sluikestorters aan.

1.3.4.7.6. Opmerking

Door de toepassing van het Afvalplan 1998-2002 zal het afvalbeheer op bepaalde punten gewijzigd worden. Het planontwerp zal binnenkort onderworpen worden aan een openbaar onderzoek. Het nieuwe afvalplan heeft als doel de afvalberg aan de bron te verminderen. Er worden twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd: het netwerk glascontainers wordt uitgebreid en de afvalsortercampagne (blauwe en gele zakken) wordt eveneens uitgebreid.

1.3.4.8. De strijd tegen schadelijke fauna en flora

Om de volksgezondheid te beschermen, wordt in Brussel heftig strijd gevoerd tegen schadelijke dieren en ongedierte. Daarbij wordt aan elke klacht van de inwoners zo vlug mogelijk gevolg gegeven.

In de gebouwen die eigendom zijn van de Stad, de sociale woningen en de OCMW-rusthuizen worden de insecten, motten, ratten en muizen verdelgd door de diensten van de Stad Brussel zelf.

Het volledige rioolnet wordt tweemaal per jaar gezuiverd van ratten. De burger kan een beroep doen op een rattenverdelgingsploeg die gratis en snel werkt.

In de lente en de herfst wordt een duivenvangst georganiseerd op de openbare weg, om hun snelle verspreiding te beperken.

Daarnaast kan men in het bureau van de sectie ontsmetting terecht voor informatie over de bestrijding van ongedierte en schadelijke dieren, en over zuiveringswerken na een droogrotplaag.

Om de problemen die het gemeentelijke kader overstijgen, gecoördineerd te kunnen aanpakken, richtten zes gemeenten van het Brussels Gewest - waaronder de Stad Brussel - in 1995 een werkgroep op. Het zou wenselijk zijn deze werkgroep uit te breiden tot de 19 gemeenten.

1.4. Verplaatsing en mobiliteit

1.4.1. DE DRAAGWIJDTE VAN HET BEGRIP "VERPLAATSING"

Transport is van kapitaal belang voor de vitaliteit en de aantrekkelijkheid van de gemeente. Enerzijds zorgt het voor de verbinding van de gemeente met de buitenwereld, d.w.z. voor de integratie van die gemeente in grotere netwerken. Anderzijds moeten echter ook de uitwisselingen binnen de gemeente gewaarborgd worden (toegankelijkheid van de winkels, de openbare voorzieningen, de groene ruimten, ...), d.w.z. de buurtverplaatsingnetwerken. Op lokaal vlak moet in de eerste plaats het recht van iedereen op mobiliteit gewaarborgd worden; dat is essentieel geworden in een tijd waarin al wie zich niet kan of wil verplaatsen met de wagen, zwaar in zijn mobiliteit gehinderd wordt. Daarnaast is het evident dat verplaatsingen nauw verbonden zijn met tal van aspecten van het GemOP; één van de belangrijkste aspecten is het leefkader van de inwoners.

De algemene doelstellingen inzake verplaatsingen bestaat erin :

1. de uitwisselingen op gemeentelijk vlak
 2. de kwaliteit van het leefkader
 3. de regionale toegankelijkheid
- te waarborgen en tegelijk de impact van het doorgangsverkeer te beperken.

Dit hoofdstuk legt dan ook de nadruk op de samenhang tussen het stedenbouwkundig beleid en het verplaatsingsplan, en op de integratie van de verplaatsingen in een openbare ruimte van hoge kwaliteit (dit laatste aspect wordt afzonderlijk behandeld). Het hoofdstuk "verplaatsingen" heeft gevolgen voor de sectorale beleidslijnen (werken, verkeer) en voor de kleinschaliger plannen (BBP).

Om de aantasting van de leefkwaliteit en de kwaliteit van de verplaatsingen in de stad te vermijden, moet - zoals gesteld wordt in principe 10 van het stadsproject van het GewOP (document "Uitvoering") - de mobiliteit beheerd worden op gewestelijk niveau d.m.v. een verplaatsingsbeleid. Dit beleid steunt op 4 grote principes:

- de lokalisering van de activiteiten in de stad, rekening houdend met de mobiliteitsbehoeften die eigen zijn aan elk soort activiteit, en met de toegankelijkheidskenmerken van de verschillende stadsdelen;
- de specialisatie van de wegen en de herwaardering van de openbare ruimte;
- de versterking van het openbaar vervoer en een parkeerbeleid dat de buurtbewoners en de handel ten goede komt;
- betere verplaatsingsmogelijkheden voor fietsers, voetgangers en personen met beperkte mobiliteit.

Dit beleid kondigt zich aan als voluntaristisch en geïntegreerd; het hangt af van de maatregelen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de 19 gemeenten nemen in overleg met de federale Staat en het Waals en Vlaams Gewest, en vereist de samenwerking van alle betrokken partijen. Het heeft de volgende precieze doelstellingen:

- een billijke verdeling van de openbare ruimte, d.w.z. zorgen voor een evenwicht tussen de verblijfsfunctie en de verplaatsingsfunctie;
- het gebruik van voertuigen vergemakkelijken voor beroepsactiviteiten;
- het gebruik van individuele wagens ontmoedigen voor woon/werkverkeer en voor sedentaire beroepen in het stadscentrum;

- echt voorrang geven aan verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer (en categorietransfers doorvoeren ten gunste van het openbaar vervoer);
- rekening houden met de gevolgen van de lokalisatie van de activiteiten op het verkeer; het is daarbij van fundamenteel belang dat de grote opwekkers van de verkeersstroom zich vestigen in de buurt van de grote openbaar-vervoerknooppunten.

De beheersing van het verkeer is noodzakelijk vanuit een dubbel perspectief:

- de massale uitwijking van de stadsbewoners naar de Rand een halt toeroepen, door hun een aangenaam leefkader aan te bieden in de stad;
- de stad toegankelijker maken door de verschillende transportmiddelen te verbeteren.

We wijzen erop dat uitdrukkelijk gesteld wordt dat er een verband bestaat tussen de verplaatsingen en de kwaliteit van de openbare ruimte: bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid zal voorrang worden gegeven aan de "prioritaire structurerende ruimten" van het GewOP.

Bijgaand bij dit dossier is het advies van de Stad Brussel gevoegd, geformuleerd door het College voor het Gewestelijke Verplaatsingsplan IRIS.

1.4.2. VEILIGHEID

Er zijn maar heel weinig objectieve gegevens voorhanden om de verkeersveiligheid in een gemeente te beoordelen. Er bestaan alleen gegevens over ongevallen met lichamelijke letsels waarbij de politie of de rijkswacht is tussenbeide gekomen. Ongevallen met materiële schade worden niet geregistreerd wanneer ze geregeld worden d.m.v. een minnelijke schikking tussen beide partijen. Sommige politiediensten hebben een bestand uitgewerkt van de door hen vastgestelde ongevallen met uitsluitend materiële schade; deze bestanden zijn meestal niet bruikbaar om de gegevens geografisch te exploiteren. Het aantal ongevallen met lichamelijke letsels is in de Brusselse gemeenten in het algemeen aanzienlijk gedaald.

De geleidelijke daling van het aantal ongevallen houdt verband met een combinatie van verschillende factoren : snelheidsbeperking, informatie en bewustmaking van de weggebruikers, ontwerp van de wegen, heraanleg van de wegen, toenemende dichtheid van het verkeer, wat automatisch tot snelheidsvermindering leidt.

De volgende tabel bevat de verdeling van de ongevallen en de slachtoffers (alle categorieën samen) voor Brussel en het Gewest :

	aantal ongevallen				DO- DEN	ZWAAR- GEWON- DEN	LICHTGE- -WONDEN	TO- TAAL
	totaal	op auto- snelwegen	op gewestwegen	op gemeentewegen				
BRUSSEL	548	11	256	281	5	40	692	737
TOTAAL	2,762	98	1,182	1,482	45	271	3,279	3,595

De ongevallen op de gewestwegen die door de 19 gemeenten lopen, zijn in verhouding talrijker en ernstiger. In 1994 telde men hier immers :

- 46,7 % van de ongevallen met lichamelijke letsels
- 64,2, % van de verkeersdoden en zwaargewonden

- 59,5 % van de slachtoffers.

De plaatsen waar de meeste ongevallen zich voordoen, moeten zeker bestudeerd worden, en de veiligheid moet er verhoogd worden. Toch gebeuren de meeste ongevallen op verspreide plaatsen op het wegennet; een systematisch onderzoek naar de - hoogst relatieve - ongevallenconcentraties heeft dan ook slechts een beperkt nut. Het GemOP wil een geheel aan maatregelen voorstellen.

De aanpak is dan ook veeleer kwalitatief dan kwantitatief, en is erop gericht het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen, maar vooral om het comfort en de veiligheid van de voetgangers en fietsers te verhogen en de kwaliteit van het leefkader in de stad te verbeteren.

Voor Brussel ziet de verdeling van de slachtoffers per categorie weggebruiker en per type weg er voor 1995 als volgt uit :

	Doden			Zwaargewonden			Lichtgewonden			Totaal slachtoffers			aantal
	A	GW	GM	A	GW	GM	A	GW	GM	A	GW	GM	
autobestuurders	1	2		1	6	8	10	185	184	12	193	192	
andere vierwielers					1			13	5		14	5	
motorrijders en bromfietsers		2				1		14	25		16	26	
fietsers		1					1	2	12		3	13	
voetgangers		4	1			6		34	53		38	60	
passagiers		1		1	3	5	5	65	85	6	69	90	
onbekend													
totaal	1	10	1	2	10	20	16	313	364	18	333	386	

A = op autosnelwegen, GW = op gewestwegen, GM = op gemeentewegen

Bron : Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid - Gegevens N.I.S.

We stellen vast dat:

- de ongevallen op autosnelwegen 2,4 % vertegenwoordigen van het totale aantal slachtoffers;
- de ongevallen op gewestwegen 46,3 % vertegenwoordigen van het totale aantal slachtoffers (autosnelwegen niet inbegrepen) en 48,7 % van de verkeersdoden en zwaargewonden;
- de ongevallen op gemeentewegen 53,6 % vertegenwoordigen van het totale aantal slachtoffers en 51,2 % van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden;
- de meest kwetsbare weggebruikers - voetgangers en fietsers - 15,8 % van de slachtoffers vertegenwoordigen en 29,2 % van de verkeersdoden en zwaargewonden (autosnelwegen niet inbegrepen). De motorfietsers en bromfietsers van hun kant vormen samen 5,8 % van de slachtoffers en 7,3 % van de verkeersdoden en zwaargewonden (autosnelwegen niet inbegrepen).

1.4.3. VERPLAATSINGEN TE VOET

Het voetgangersgedeelte van de openbare ruimte laat vaak zien dat er een ongelijke krachtsverhouding is tussen de verschillende weggebruikers. De voetganger bevindt zich daarbij in een kwetsbare positie waarbij hij voortdurend afhankelijk is van - naargelang - de auto, het openbaar vervoer of de concessiehouders. Het aangename karakter van de openbare ruimte hangt in grote mate af van de ruimte waarover de voetganger beschikt. Doordat er geen natuurlijke sociale controle is dankzij een harmonieus evenwicht tussen de functies in de stedenbouwkundige plannen en de openbare ruimte - vooral dan het

deel van die ruimte dat voorbehouden is voor voetgangers - ontstaat er een banale, afstotende en zelfs onveilige stadsruimte. Dat de voetganger als een tweederangs weggebruiker wordt beschouwd, is zowel nefast voor de democratische geest van de stad als voor haar imago.

In Brussel verplaatsen meer dan 40 % van de mensen die overdag hun woning verlaten, zich uitsluitend te voet. Bij het verplaatsingsbeleid en de aanleg van de openbare ruimte moeten zij dan ook de aandacht krijgen die ze verdienen.

Voor het GewOP is het noodzakelijk om bij de aanleg van de openbare ruimte ook aan de voetganger te denken, om op die manier de verblijfsfunctie van de stad aantrekkelijker te maken en de sociale controle en de democratische geest te versterken.

Er moeten maatregelen worden genomen om de kwaliteit van de trottoirs te waarborgen - ze moeten minstens 1,50 m breed zijn - en de strijd aan te binden tegen het wildparkeren. Er moeten ook doorlopende voetpaden worden aangelegd in de wijken; in de eerste plaats moet het verkeer op kruispunten met lichten zo geregeld worden dat voetgangers er veilig kunnen oversteken. In het algemeen zal de rijsnelheid in de wijken beperkt worden tot 30 of 20 km/u.

1.4.4. GEHANDICAPTEN

Een heel bijzondere aandacht moet worden besteed aan personen met beperkte mobiliteit, zoals fysiek gehandicapten, bejaarden of ouders met kleine kinderen. Dat betekent dat er bij elke aanleg moet worden gezorgd dat de openbare ruimte toegankelijk is voor deze personen. In het bijzonder moeten er maatregelen worden genomen om hun vlot gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, hun aangepaste parkeerplaatsen aan te bieden en hun alternatieve transportwijzen aan te bieden.

1.4.5. VERPLAATSINGEN PER FIETS

Het GewOP wil ervoor zorgen dat het fietsverkeer in 2005 10 % van de mechanische verplaatsingen vertegenwoordigt. Daartoe wil het op gewestelijk vlak een netwerk van fietspaden aanleggen. Daarnaast moet er geleidelijk naar gestreefd worden om op alle wegen plaats in te ruimen voor fietsers en voor passende parkeermogelijkheden te zorgen voor fietsen, met name in de buurt van de drukke plaatsen en de MIVB-stations.

In het algemeen moet bij elke wegeaanleg en bij elk milieueffectenrapport dat daarbij wordt opgesteld, rekening gehouden worden met de fietser. Het GewOP preciseert dat er in het gewestelijke wegennet in de mate van het mogelijke fietspaden zullen worden aangelegd. Aangezien fietspaden in het interwijkenet vaak onmogelijk zijn, moeten hier kleine aanpassingen gebeuren (bredere rijstroken, busluizen, parallelle wegen, ...); in de wijknetten moeten de lokale wegen fietsvriendelijker worden gemaakt, en in de straten met eenrichtingsverkeer moet het fietsen in de tegenovergestelde richting veralgemeend worden (op plaatsen waar de rijweg breed genoeg is).

1.4.6. HET OPENBAAR VERVOER

1.4.6.1. De algemene doelstellingen van het GewOP

Wat het treinverkeer betreft, zal de impact van een GEN voelbaar zijn op gemeentelijk vlak; de bestaande stations zullen immers geherwaardeerd en vernieuwd worden en er zullen haltes bijkomen. Het GewOP wil het gebruik van de bestaande spoorweginfrastructuur optimaliseren. Het GewOP wil het MIVB-net

rendabeler maken en daarbij voorrang geven aan de Vijfhoek en de gemeenten die tot de eerste kring behoren.

De verhoging van de reissnelheid op de openbare wegen is een zaak van de gemeenten. Het openbaar vervoer moet immers gestimuleerd worden: het moet voorrang krijgen op kruispunten en kunnen profiteren van vanop afstand bestuurde lichten, en er moeten ook speciale rijstroken en beschermde banen komen. Voor het gewestelijke wegennet zal het principe van beschermde banen veralgemeend worden; voor de wijk- en interwijknetten zal er bij de aanleg en het beheer naar gestreefd worden een stabiele reissnelheid te waarborgen van 30 km/u.

De gemeenten zullen betrokken worden bij de inspanningen om de veiligheid en het comfort op de stopplaatsen te verhogen. Bovendien moet van de modernisering van de wegen en de haltes geprofiteerd worden om de openbare ruimte herin te richten.

Wat de exploitatie van het MIVB-net betreft, wil het GewOP het aanbod buiten de spitsuren (na 18 u., 's avonds, in het weekend, 's zomers) verhogen. Daarbij zal ook de mogelijkheid bestudeerd worden om nachtbusen in te leggen. Dit beleid zal gevolgen hebben voor de mobiliteit in en naar de gemeenten.

1.4.6.2. De rol van de Stad

In het kader van het GemOP, waarin de door de gemeentelijke overheid goedgekeurde gedragslijnen staan beschreven, mogen de aspecten die betrekking hebben op het openbaar vervoer niet verwaarloosd worden. De gemeente heeft namelijk een grote verantwoordelijkheid voor het optimaal functioneren van het openbaar vervoer, ook al is ze niet rechtstreeks betrokken bij de exploitatie van het net. De gemeente is bevoegd voor drie domeinen die een rechtstreekse impact hebben op de organisatie en de kostprijs van het openbaar vervoer : als beheerder van het wegennet, als politie en als verantwoordelijke voor het stadsmeubilair.

Als beheerder van het wegennet heeft de gemeente de volgende bevoegdheden :

- ze regelt het verkeer (eenrichtingsverkeer)
- ze moet de wegen onderhouden
- ze is verantwoordelijk voor de heraanleg van wegen en kruispunten
- ze verdeelt de openbare ruimte tussen de verschillende weggebruikers (autoverkeer, openbaar vervoer, parkeerplaatsen, voetgangers)
- ze beheert de op haar wegennet geïnstalleerde verkeerslichten
- ze bepaalt de keuze van de haltes van het bovengronds openbaar vervoer en de inrichting en het onderhoud van de haltes.

Wat de politie betreft, is de gemeente meester over heel haar grondgebied; ze is er verantwoordelijk voor het naleven van de wegcode en is vanzelfsprekend bevoegd voor de regeling van het verkeer. Het vaststellen van parkeerovertradingen is van essentieel belang, zowel voor het vlot verkeer van het bovengronds openbaar vervoer (stiptheid, reissnelheid) als voor de veiligheid en het comfort van de reizigers (in- en uitstappen aan de haltes).

De gemeente is ook verantwoordelijk voor het stadsmeubilair en moet er als zodanig voor zorgen dat de haltes van het openbaar vervoer comfortabel en aangenaam ingericht zijn (eventueel door contracten te sluiten met privé-maatschappijen).

Als de gemeente in deze domeinen haar rol niet positief en voluntaristisch vervult, zal dit de werking van het openbaar vervoer verslechteren. Het is in die optiek dat het GemOP het beleid zal bepalen dat de stad moet voeren, in overeenstemming met de door de gewestregering vastgelegde doelstellingen qua doeltreffendheid en kostprijs, en met de commerciële doelstellingen van de MIVB.

De acties zullen hoofdzakelijk betrekking hebben op de delen van het net waar de reissnelheid tijdens de spitsuren minder dan 10 km/u. bedraagt.

1.4.7. HET AUTOVERKEER

1.4.7.1. De algemene doelstellingen van het GewOP

De gemeentelijke overheid moet in de eerste plaats een samenhangend verkeers- en parkeerbeleid voeren. Het GewOP dringt erop aan dat de 19 gemeenten hun beleid terzake beter op elkaar afstemmen. Voor het overige is het belangrijkste instrument van het GewOP om de mobiliteit in de stad te beheren, de specialisatie van de wegen die we in de inleiding al ter sprake brachten. Welke opties vloeien daaruit voort voor het beheer en de aanleg van de wegen?

De autohinder beperken is een algemene doelstelling die geldt voor alle wegen. Dit impliceert dat het aantal rijstroken niet verhoogd wordt.

In de wijknetten primeert de verblijfsfunctie. Dat betekent dat de snelheid beperkt moet worden tot 30 of 20 km/u., het doorgangsverkeer moet worden ontmoedigd en de voorrang van rechts veralgemeend, behalve op verkeerspleinen. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet voorrang gegeven worden aan voetgangers, en in de straten met eenrichtingsverkeer moet het fietsen in de tegenovergestelde richting veralgemeend worden. Wanneer de lokale straten uitlopen op een grotere weg, verliezen ze hun voorrang, en bij collectoren moeten kruispunten met verkeerslichten of verkeerspleinen worden aangelegd.

In het interwijknet en het gewestelijke net (behalve op de autosnelwegen) zal de maximumsnelheid van 50 km/u. veralgemeend worden. In het interwijknet moet de maximumsnelheid op gevaarlijke plaatsen beperkt worden tot 30 km/u., bijvoorbeeld in de buurt van scholen of winkelzones. In het algemeen moet de rijweg zo smal mogelijk zijn, waarbij weliswaar rekening moet worden gehouden met het openbaar vervoer en met de fietsers. Voor het gewestelijke net moeten vlot verkeer, veiligheid en buurtleven met elkaar verzoend worden en moeten maatregelen worden genomen om de hinder te compenseren. Ten slotte moet de impact van de autosnelwegen op nabijgelegen wijken beperkt worden.

1.4.7.2. Wat is de rol van de gemeente?

De gemeente moet in het kader van het GemOP een verkeersplan uitwerken waarin de doelstellingen, de prioriteiten en de keuze van de wijkcollectoren worden vastgelegd. Het GewOP preciseert dat de door het openbaar vervoer gebruikte lokale wegen algemeen gezien het statuut moeten hebben van wijkcollectoren. Daarnaast mag een weg met tunnels en/of zijwegen verschillende wegniveaus bevatten tegelijkertijd (bijvoorbeeld de zijwegen als wijkcollectoren).

Aansluitend op het GewOP moet de gemeente verkeers- en parkeerplannen uitwerken die:

- minstens één zone van lokaal verkeer omvatten,
- de maatregelen bevatten voor het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en personen met beperkte mobiliteit,
- onderworpen worden aan een openbaar onderzoek en goedgekeurd worden door het Gewest.

Een zone van lokaal verkeer wordt afgebakend door de assen van de interwijknetten of de gewestelijke netten.

1.4.8. HET PARKEERBELEID

De algemene doelstellingen van het parkeerbeleid zijn: ervoor zorgen dat de bewoners vlotter kunnen parkeren, de parkeermogelijkheden bij winkels en bedrijven bevorderen en langdurig parkeren in het stadscentrum ontmoedigen. De gemeenten zijn bevoegd om het naleven van het parkeerreglement te controleren.

Er zullen parkings worden aangelegd die aansluiten op de openbaar-vervoernetten. In dat verband moet onderscheid worden gemaakt tussen de "Park & Ride"-parkings (buiten het Gewest) en de doorgangsparkings (binnen het Gewest, en aansluitend op het stedelijk openbaar vervoer en/of het GEN).

De gemeenten moeten ook het gebruik optimaliseren van de openbare parkings die beheerd worden door de particuliere sector, door bij het opstellen van het parkeerreglement het kort en middellang parkeren te bevorderen, het aantal vrije parkeerplaatsen aan te duiden en vooral oog te hebben voor de veiligheid. Wat de parkings buiten de wegen betreft, rond kantoorgebouwen, moeten de gemeenten het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets aanmoedigen. Ze moeten daarbij de bestaande reglementering aanpassen door het maximale aantal parkeerplaatsen aan te passen aan het aantal banen, het soort werk en de frequentie van het openbaar vervoer.

Inzake het parkeerbeleid worden de gemeenten ertoe aangemoedigd om de progressieve tarifiering in te voeren, om het beurtelings parkeren in de handelswijken aan te moedigen. Ze moeten ook de mogelijkheid bestuderen om wettelijke maatregelen te treffen om de buurtbewoners aangepaste faciliteiten te bieden, zoals buurtkaarten en parkeerplaatsen op terreinen die beheerd worden door de particuliere sector.

1.4.9. HET GOEDERENVERVOER

Het GewOP bepaalt dat de gemeentelijke overheid maatregelen moet treffen om te verhinderen dat het vrachtwagenverkeer zich uitbreidt tot het wijknet. De wegvervoerders moeten absoluut over de nodige ruimte beschikken om hun voertuig te parkeren.

Het Gewest heeft een studie laten uitvoeren over het goederentransport (verschillende categorieën), om op die manier een beter beeld te krijgen van de toestand in het hele Gewest.

1.4.10. DE TAXI'S

De problematiek van de taxi's gaat het kader van de Stad Brussel ver te buiten. Toch moet erop gewezen worden dat de prijs van een taxirit objectief gezien vrij hoog ligt, wat heel wat mensen ontmoedigt om een taxi te nemen.

Toch lijkt het ons, in overeenstemming met het GewOP, dat de taxi's een positieve rol zouden kunnen spelen bij verplaatsingen in de stad. Hun gebruik zou, eventueel in combinatie met het openbaar vervoer (zoals bijvoorbeeld in Nederland), de parkeerdruk kunnen verminderen.

In dit verband rijst de vraag of de taxi's al dan niet de toestemming moeten krijgen om de eigen banen van het openbaar vervoer, de bus- of zelfs de voetgangersstroken te gebruiken. Het GewOP wenst trouwens dat de federale Staat de Wegcode dienovereenkomstig zou wijzigen.

Wat de taxistandplaatsen betreft, verspreidt de Het Algemeen Taxibestuur een kaart met de "taxistations". De realiteit op het terrein is echter vaak anders: sommige stations bestaan niet (meer) of worden nooit gebruikt als standplaats voor taxi's.

1.5. Het openbaar beheer

1.5.1. DE ONROERENDE GOEDEREN

zie dossiers per wijk

1.5.2. DE TECHNISCHE NETWERKEN

1.5.2.1. Het rioolnet

Het huidige rioolnet is nauw verbonden met de ontwikkeling van de stad. Het heeft zelfs het imago van de stad gevormd toen het centrale gedeelte (Vijfhoek) van de Zenne, die gebruikt werd als riool in de open lucht, aan het eind van de vorige eeuw overwelfd werd.

Aan het begin van het verstedelijkingsproces werd het afvalwater op straat gegoten; nadien liet de Stad in het midden van de straten leidingen graven die overdekt werden met planken.

Deze leidingen loosden op de beken: de Zavelbeek, de Koperbeek, de Ruysbroeck, Op die manier werden die beken gebruikt als de eerste riolen.

De aanleg van de eerste ondergrondse riolen is een sterke verbetering. Daardoor komt een mentaliteitsverandering op gang: "alles op straat" wordt nu "alles in de riool".

Het Brusselse rioolnet is uniek en maakt geen onderscheid tussen de opvang van afvalwater en van regenwater, zoals bijvoorbeeld in Parijs.

Momenteel zijn er ongeveer 320 km ovalen riolen en 32 km collectoren.

Brussel is gebouwd op twee valleien: de Zennevallei en de Maalbeekvallei.

Langs de Maalbeekvallei lagen er heel wat vijvers die bij overvloedige regenval dienst deden als opslagbekkens.

Vandaag is de Maalbeek gekanaliseerd tot collector en zijn de vijvers verdwenen.

Op het traject liggen nog enkele waterpartijen, zoals de vijvers van het Leopoldpark en de vijver van de Marie-Louisesquare.

Om het hoog water de baas te kunnen, werden spaarbekkens aangelegd. Een voorbeeld daarvan is het bekken in het laagste gedeelte van de Belliardstraat, op de plaats waar zich het nieuwe plein bevindt. Dit bekken werd aangelegd tijdens de werkzaamheden voor de aanpassing van de tunnel die naar de Kortenberglaan loopt.

Bij de bouw van de metro in de lanen van het centrum werden andere bekkens aangelegd. Een ander onweerbekken werd gebouwd langs de collector onder de verlengde Emile Jacqmainlaan, ter hoogte van het WTC.

Onder het Anneessensplein ligt een spaarbekken van 180 m lang; het Beursplein heeft er één van 250 m lang, onder de metro.

Er is momenteel geen zuiveringsstation, en het netwerk mondt uit in de Zenne, die sterk vervuild is. Er bestaan twee gewestelijke projecten voor de bouw van een station: één stroomopwaarts in Anderlecht, en één stroomafwaarts in Buda, net vóór de gewestelijke grens met Vilvoorde.

Nagenoeg alle straten van de Stad Brussel beschikken over riolen, behalve enkele knooppunten in Haren, zoals de Tweedekkerstraat. Er loopt daarover een dossier.

Dankzij het rioolnet dat vanaf de vorige eeuw werd aangelegd, konden zware overstromingen vermeden worden; voordien werd de stad daar immers geregeld door getroffen, met epidemieën en onhygiënische toestanden tot gevolg. Op sommige plaatsen raken kelders overstroomd wegens technische oorzaken. Deze overstromingen worden gemeld in de wijkdossiers.

Met "collectoren" worden meestal de installaties bedoeld met grote doorsnede (minimum 2 m hoog) die bestemd zijn om de stroomopwaarts lopende netwerken op te vangen en op die manier het afvalwater van de Zenne verzamelen. Er bestaan twee soorten collectoren: de "rail-collectoren" (12 km) en de collectoren in gewapend beton (20 km). De Stad Brussel verschilt sterk van de andere Belgische steden; de collectoren moeten immers voortdurend uitgebaggerd worden omdat ze een kleine helling hebben.

De Stad neemt deel aan verschillende intercommunales voor de collectoren van de Zenne, de Woluwe, de Maalbeek en de Molenbeek-Pontbeek. Deze intercommunales houden zich voor rekening van de deelnemende gemeenten bezig met het onderhoud, de herstelling en de bouw van de grote collectoren.

1.5.2.2. De concessiehouders

De gemeenten hebben de verspreiding van de belangrijkste energiebronnen en de watervoorziening toevertrouwd aan intercommunales.

We moeten opmerken dat een stedenbouwkundige vergunning voor het optrekken van een gebouw alleen mag worden uitgereikt voor een gebouw dat uitgerust op een uitgeruste straat.

Daarnaast mogen percelen in een verkaveling alleen verkocht worden wanneer het wegennet zelf uitgerust is.

1.5.2.2.1. Water

De watervoorziening wordt beheerd door de Brusselse Intercommunale Watermaatschappij en de Brusselse Intercommunale voor Waterdistributie.

In het Terkamerenbos worden pompwerken uitgevoerd (zie Zuidwijk).

1.5.2.2.2. Gas en elektriciteit

De energiedistributie is de taak van de maatschappij Sibelgaz. Voor de elektriciteitsvoorziening werden tal van onderstations geïnstalleerd. Er zijn er in totaal 12 op het grondgebied van de stad, waarvan twee ondergronds. Deze stations nemen boven- of ondergrondse oppervlakten in. Eén van de belangrijkste stations die onlangs werden gebouwd is dat in de Wiertzstraat; dit station werd aangelegd naar aanleiding van de bouw van het complex van het Europees Parlement.

1.5.2.3. De andere communicatiewijzen

1.5.2.3.1. Telefonie

Tot 1997 was Belgacom, een naamloze vennootschap naar publiek recht, de enige instelling die het openbare telefoonwezen beheerde. De kabels zijn aangelegd onder de grond en vertrekken vanuit centrales die over het hele grondgebied zijn verspreid. Er zijn er in totaal vijf. Belgacom zelf heeft verschillende telefooncabines aangelegd langs de openbare weg. Voor Brussel zijn er dat 190, waarvan 140 in het stadscentrum. Op 1 januari 1998 verloor Belgacom zijn monopolie en werd de telecom-markt opengesteld voor alle bedrijven.

1.5.2.3.2. Kabeldistributie

Het uitzenden van televisieprogramma's wordt toevertrouwd aan Coditel. De dienst gebeurt door middel van kabels die op de gevels geïnstalleerd worden, en dateert uit 1968. De uitzendingen kunnen ook opgevangen worden met paraboolantennes. De Stad heeft een reglement goedgekeurd dat de plaatsing van dergelijke antennes verbiedt indien ze zichtbaar zijn vanop de openbare weg. Dit reglement werd op 30 mei 1996 van kracht. Op 15 december 1997 werd een wijziging in het reglement goedgekeurd, om een overgangperiode mogelijk te maken; deze wijziging wordt binnenkort van toepassing.

1.5.2.3.3. Draadloos telefoonverkeer

Dit communicatiesysteem heeft zich de laatste tijd sterk ontwikkeld. Momenteel wordt de markt verdeeld tussen twee operatoren: Proximus en Mobistar. Draadloze telefonie heeft een impact op het landschap, aangezien daarvoor verschillende relaisantennes geïnstalleerd moeten worden. Die zijn bijzonder goed zichtbaar op hoge gebouwen.

Voor de vergunningen wordt rekening gehouden met de nabijheid van historische gebouwen of sites en met de eventuele erfgoedwaarden van uitzicht. Gelukkig maakt de techniek het vandaag mogelijk deze antennes aanzienlijk te verkleinen.

1.5.2.3.4. De straatgoten

Op sommige verkeersaders werden technische tunnels aangelegd die verschillende diensten groeperen. Dankzij deze onderaardse tunnels kunnen herstellingen of vervangingen worden uitgevoerd zonder dat de openbare weg moet worden opengemaakt. Er zijn er in de Wetstraat, onder de Simon Bolivarlaan en de Emile Jacqmainlaan (in het gedeelte Noordwijk), en in de industriezones van de GOMB. Het zou bijzonder nuttig zijn om deze tunnels uit te breiden, in de winkelstraten bijvoorbeeld; de overheid heeft dit echter al vaak geweigerd wegens hun hoge kostprijs.

1.5.2.4. Andere bezettingen van de ondergrond

- In sommige gevallen worden kabels aangelegd door privé-bedrijven met toestemming van de Gemeente; daarbij wordt een heffing aangerekend voor bezetting van de openbare weg.
- Soms worden verkeerstunnels aangelegd om twee gebouwen die aan beide kanten van een straat liggen, met elkaar te verbinden. Ook deze constructies zijn onderworpen aan een jaarlijkse heffing, tenzij dit deel van de ondergrond buiten gebruik wordt gesteld en wordt overgedragen aan de particuliere sector.
- De MIVB legt heel wat ondergrondse kabels aan voor de voeding van de spoorwegen.

1.5.2.5. Conclusies

Uit deze bondige beschrijving van de technische netwerken blijkt duidelijk hoe intensief de ondergrond bezet wordt en welke gevolgen dit kan hebben voor de inrichting van de openbare ruimte.

De bovengrondse netwerken leveren in esthetisch opzicht problemen op, aangezien in dat geval kabels of antennes moeten worden geïnstalleerd op de gebouwen.

1.5.3. **DE FINANCIËN**

De elementen van deze punt zijn in de deel twee, doelstellingen en voorgestelde en uit te voeren beleidsmaatregelen

1.5.4. DE VOORZIENINGEN EN HET BEHEER VAN DE NETHEID

Het beheer van de netheid in de Vijfhoek is tegelijk toevertrouwd aan de reinigingsdienst van de Stad Brussel en aan "Net Brussel". "Net Brussel" reinigt dagelijks alle zogenaamde "gewestelijke" of "supragemeentelijke" wegen (vegen, reinigen van de straatkolken, leegmaken van de vuilnisbakken). Dat gebeurt 7 dagen op 7, ook 's avonds.

Toch worden de gemeentelijke diensten ook opgeroepen om de straten te reinigen tijdens diverse evenementen en feesten die bijvoorbeeld extra veegbeurten vereisen. Het stadspersoneel reinigt de rest van het grondgebied, d.w.z. +/- 500 km straatgoten. Het dagelijks onderhoud van de wegen omvat het vegen, het reinigen van de straatkolken en het leegmaken van de vuilnisbakken. Dagelijks wordt hiervoor een honderdtal man ingezet. Ze worden over de stad verdeeld in een twaalftal secties. Deze secties werken steeds vaker met elkaar samen, afhankelijk van de seizoenen of de specifieke wijkbehoeften. Momenteel is een test aan de gang om het straatvegen doeltreffender te maken door dit werk per twee te laten uitvoeren.

Per wijk worden ook grondiger onderhoudsbeurten gepland. Op marktdagen (dag- en weekmarkten, ...), tijdens braderieën en andere culturele, politieke of sportevenementen worden specifieke onderhoudsbeurten georganiseerd. In 1992 werd een team brigadiers opgericht dat de naleving van het netheidsreglement moet controleren.

Ondanks alles liggen nog heel wat plaatsen er vuil bij, vooral in de onmiddellijke omgeving van de stadskankers, de winkelstraten en de dichtbevolkte volkswijken. Vuilnisbakken worden soms dagenlang niet leeggemaakt. Tijdens het weekend lijkt er in de parken, zoals het park van Brussel, geen personeel te worden ingezet, met als gevolg dat het afval zich ophoopt aan de overvolle vuilnisbakken; soms wordt het afval pas op dinsdag opgehaald!

Bovendien ligt er op groene ruimten, speelpleinen en rustplaatsen en op sommige trottoirs veel hondenpoep. Het gebrek aan hoffelijkheid van de eigenaars en de geringe belangstelling van de politie voor dit probleem, creëren een situatie die de voetgangers als bijzonder negatief ervaren.

2. BESTAANDE RECHTSTOESTAND

2.1. Het reglementaire luik van het sectorplan en van het GewOP

zie dossiers per wijk

2.2. De BBP's, de reglementen, de onteigeningen

zie dossiers per wijk

2.3. De verkavelingsvergunningen

zie dossiers per wijk

2.4. Het beschermd onroerend erfgoed

zie dossiers per wijk

2.5. De stadsvernieuwing

zie dossiers per wijk

2.6. De industrieterreinen

zie dossiers per wijk

2.7. Het statuut van de wegen en de waterlopen

De dossiers per wijk bevatten voor elk deel van het grondgebied van de Stad een kaart van de gewest- en gemeentewegen. Toch moeten voor het geheel van het gemeentelijke grondgebieden enkele bijzonderheden worden vermeld. Zo wordt het kleine gedeelte van de Ring op het grondgebied van de Stad Brussel, ten noorden van Neder-over-Heembeek, beheerd door het Vlaams Gewest. Het statuut van de wegen, ongeacht of het gemeente- of gewestwegen zijn, kan voortvloeien uit een feitelijke toestand (aankoop van terreinen en aanleg van wegen) of uit rooiplannen.

Er kan ook een overdracht zijn van het ene bestuursniveau naar het andere. De provinciewegen werden over het algemeen toegewezen aan de gemeenten. Op het grondgebied van de Stad werd de Haachtsesteenweg op 03/08/76 overgedragen.

Onlangs droeg de federale Staat haar wegen over aan de gewesten. Daarbij zijn vergissingen gebeurd, zoals de overdracht van de Havenlaan; het gedeelte van de Havenlaan op het grondgebied van de Stad is immers nog steeds gemeentelijk.

Om redenen van aanpassing en continuïteit in het beheer werden sommige gemeentewegen ondergebracht bij de hoofdwegen.

Het statuut van gewestweg zou moeten voorbehouden worden voor heel belangrijke verkeerswegen op het hele grondgebied van de 19 gemeenten. Bovendien moet opgemerkt worden dat sommige statuten niet langer gerechtvaardigd zijn. Daarom besloot het College ervoor te ijveren om de verschillende verkeersaders opnieuw onder zijn bevoegdheid te krijgen. Anderzijds oordeelde het dat bepaalde wegen een te zware last vormen voor de gemeentelijke financiën, terwijl het hier duidelijk gaat om gewestelijke

verbindingswegen. Het College van de Stad Brussel nam hierover een standpunt in als antwoord op een voorstel dat de staatssecretaris die bevoegd is voor de gewestelijke Openbare Werken, op 18 december 1997 deed. Elk dossier bevat per wijk een gedetailleerd overzicht van de goedgekeurde en voorgestelde veranderingen.

Wat de wegen betreft, moet nog een bijzondere toestand worden vermeld die een gevolg is van de samenwerkingsakkoorden tussen de gewesten en de federale Staat. Er gaat namelijk geld van de Staat naar gewest- en gemeentewegen. De lopende programma's die specifiek betrekking hebben op de Stad zijn "de wegen van de Stad" en "de koninklijke route".

De exacte grenzen van de gewestwegen stellen een probleem bij het dagelijkse beheer. Vaak schuiven de besturen de verantwoordelijkheid voor het beheer op elkaar af (O.L.V.-Voorplein in Laken, Troonplein, ...). Het zou dan ook nuttig zijn dat het Gewest en de gemeenten ter gelegenheid van het GemOP akkoorden sluiten.

Sommige wegen, vaak lokale, hebben een statuut van openbare weg op privé-grond. Dat is het geval voor sommige doodlopende straten en buurtwegen. Deze laatste zijn opgenomen in de krachtens de wet van 10 april 1841 samengestelde Atlas.

2.8. De rooiplannen die een probleem stellen

zie dossiers per wijk

2.9. De erfdienstbaarheden van uitzicht, hertz- en luchtvaarterfdienstbaarheden

2.9.1. ERFDIENSTBAARHEDEN VAN UITZICHT

Op basis van de documenten waarover ze beschikt en de informatie die ze verzamelde bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maakte de Stad Brussel een algemene balans op van de erfdienstbaarheden van uitzicht, in de vorm van een lijst en grafische weergaven op plannen. Deze erfdienstbaarheden hebben verschillende statuten:

- erfdienstbaarheden van rechtswege
- erfdienstbaarheden van rechtswege, die echter opgeheven zijn
- niet-geofficialiseerde erfdienstbaarheden

2.9.1.1. Erfdienstbaarheden van rechtswege

Het gaat om de volgende erfdienstbaarheden:

- erfdienstbaarheid van het verkeersplein in de Louizalaan tot de Vijvers van Elsene
- bescherming van de zichten op de Basiliek van Koekelberg, vanaf verschillende punten; deze bescherming gaat terug op een ministeriële omzendbrief van 22/06/1967 die bepaalt dat de gemeenten er rekening mee moeten houden bij de uitwerking van bijzondere bestemmingsplannen in de zones in kwestie.

2.9.1.2. Erfdienstbaarheden van rechtswege die echter opgeheven zijn

Het gaat om de volgende erfdienstbaarheden:

- bescherming van het panorama van Brussel (Putterie-wijk en directe omgeving), die teruggaat op een overeenkomst van 07/04/1903 die opgeheven werd door een domaniale wet van 03/08/1962;

- erfdiensbaaerheid en hoogtebeperkingen in de "Ilot Sacré", opgelegd door het bijzonder bestemmingsplan nr.30-10/11, K.B. van 24/08/1960. Dit bijzonder bestemmingsplan werd opgeheven door de A.G. van 03/03/1995 met betrekking tot het Gewestelijke Ontwikkelingsplan.

(in beide gevallen rijst de vraag of de opheffingen betrekking hebben op de erfdiensbaaerheden van uitzicht die in de overeenkomst en het bijzonder bestemmingsplan in kwestie bijkomstige punten zijn. Enerzijds heft de domaniale wet een overeenkomst op die hoofdzakelijk betrekking heeft op eigendomskwesties, anderzijds heft het Gewestelijke Ontwikkelingsplan het bijzonder bestemmingsplan nr.30-10 op omdat het niet in overeenstemming is met dat plan, en dus om redenen die niets te maken hebben met erfdiensbaaerheden van uitzicht).

2.9.1.3. Niet-geofficialiseerde erfdiensbaaerheden

Het gaat om de volgende erfdiensbaaerheden:

- panoramisch uitzicht vanop het Poelaertplein op de benedenstad
- panoramisch uitzicht vanop het Congresplein op de benedenstad
- hoogtebeperkingen in de Jubelpark-wijk

(deze erfdiensbaaerheden zijn gebaseerd op niet-goedgekeurde documenten en zijn dan ook louter informatief).

2.9.2. HERTZ-ERFDIENSBAARHEDEN

Uit contacten met de RTBF blijkt dat de hertzgolven in 1973 vastgelegd werden op plan, maar dat deze gegevens achterhaald zijn, aangezien bepaalde zenders afgeschaft of verplaatst zijn.

Het beheer van deze golven viel tot voor kort onder de exclusieve bevoegdheid van de RTT. Gezien de evolutie van de telecommunicatie en het stijgend aantal gebruikers (RTBF, VRT, Belgacom, Electrabel, NAVO, Leger, ...) werd het beheer echter toevertrouwd aan het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie, Sterrenkundelaan 14, en meer bepaald aan de Dienst voor Frequentiebeheer. Dit instituut hangt af van het ministerie van Communicatie en Infrastructuur.

Aangezien er ten slotte geen bijgewerkte grafische documenten beschikbaar zijn, is het noodzakelijk om, telkens wanneer een project gezien zijn aard, zijn omvang of welke andere reden dan ook gevolgen kan hebben voor de hertzgolven (uitzending, interferenties, ...), het Instituut te raadplegen.

2.9.3. LUCHTVAART-ERFDIENSBAARHEDEN

De Stad Brussel beschikt over plannen als bijlage bij een brief van de Regie der Luchtweegen van 06/09/1966, waarop de luchtvaart-erfdiensbaaerheden zijn weergegeven (hoogtebeperking, bebakening, ...). Uit recente contacten blijkt dat deze plannen achterhaald zijn en niet zijn bijgewerkt. Anderzijds werden onlangs internationale normen uitgevaardigd die op alle luchthavens van toepassing zijn. Momenteel wordt daarover een studie uitgevoerd. Er had een kleinschalig streekplan beschikbaar moeten zijn, dat tegen eind 1997 definitief had moeten zijn goedgekeurd. Tot op vandaag is daarover geen enkel nieuw element bekend.

2.10. De reglementering inzake affiches en reclame

zie dossiers per wijk

3. HET GEWOP: HET ADVISERENDE LUIK

zie dossiers per wijk

4. GEMEENTELIJKE PROJECTEN

4.1. De stedenbouwkundige plannen

zie dossiers per wijk

4.2. De aanvragen voor belangrijke vergunningen

zie dossiers per wijk

4.3. De projecten in wording

zie dossiers per wijk

4.4. De grote infrastructuren

zie dossiers per wijk

4.5. De aanvragen van het verenigingsleven

zie dossiers per wijk

5. DOELSTELLINGEN EN PRIORITEITEN

zie dossiers per wijk

INHOUD

DEEL ÉÉN: BESTAANDE TOESTAND EN DOELSTELLINGEN **1**

1. FEITELIJKE TOESTAND	2
1.1. INLEIDING	2
1.1.1. TOESTAND VAN DE STAD EN VAN DE WIJKEN	2
1.1.2. HISTORISCH OVERZICHT EN RECENTE TOESTAND	2
1.2. DE ACTIVITEITEN VAN DE STAD	3
1.2.1. DE BELANGRIJKSTE STEDENBOUWKUNDIGE BESTEMMINGEN PER HUIZENBLOK	3
1.2.2. BEVOLKING EN HUISVESTING	3
1.2.3. ECONOMIE EN TEWERKSTELLING	5
1.2.4. VOORZIENINGEN EN DIENSTEN	8
1.2.5. SOCIAAL BELEID EN GEZONDHEID	8
1.2.6. VEILIGHEID EN PREVENTIE	12
1.2.7. CULTUUR EN TOERISME	14
1.2.8. DE ROL VAN DE HOOFDSTAD	16
1.3. DE STADSVORMEN	20
1.3.1. DE OPENBARE RUIMTE	20
1.3.2. HET BEBOUWDE WEEFSEL	21
1.3.3. DE BINNENKANT VAN DE HUIZENBLOKKEN	23
1.3.4. LEEFKADER EN LEEFMILIEU	24
1.4. VERPLAATSING EN MOBILITEIT	31
1.4.1. DE DRAAGWIJDTE VAN HET BEGRIP "VERPLAATSING"	31
1.4.2. VEILIGHEID	32
1.4.3. VERPLAATSINGEN TE VOET	33
1.4.4. GEHANDICAPTEN	34
1.4.5. VERPLAATSINGEN PER FIETS	34
1.4.6. HET OPENBAAR VERVOER	34
1.4.7. HET AUTOVERKEER	36
1.4.8. HET PARKEERBELEID	36
1.4.9. HET GOEDERENVERVOER	37
1.4.10. DE TAXI'S	37
1.5. HET OPENBAAR BEHEER	38
1.5.1. DE ONROERENDE GOEDEREN	38
1.5.2. De technische netwerken	39
1.5.3. 1.5.3. DE FINANCIËN	42
1.5.3. DE FINANCIËN	42
1.5.4. DE VOORZIENINGEN EN HET BEHEER VAN DE NETHEID	43
2. BESTAANDE RECHTSTOESTAND	44
2.1. HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET SECTORPLAN EN VAN HET GEWOP	44
2.2. DE BBP'S, DE REGLEMENTEN, DE ONTEIGENINGEN	44
2.3. DE VERKAVELINGSVERGUNNINGEN	44
2.4. HET BESCHERMD ONROEREND ERFGOED	44
2.5. DE STADSVERNIEUWING	44
2.6. DE INDUSTRIETERREINEN	44
2.7. HET STATUUT VAN DE WEGEN EN DE WATERLOPEN	44

2.8. DE ROOIPLANNEN DIE EEN PROBLEEM STELLEN	45
2.9. DE ERFDIENSTBAARHEDEN VAN UITZICHT, HERTZ- EN LUCHTVAARTERFDIENSTBAARHEDEN	45
2.9.1. ERFDIENSTBAARHEDEN VAN UITZICHT	45
2.9.2. HERTZ-ERFDIENSTBAARHEDEN	46
2.9.3. LUCHTVAART-ERFDIENSTBAARHEDEN	46
2.10. DE REGLEMENTERING INZAKE AFFICHES EN RECLAME	46
3. HET GEWOP: HET ADVISERENDE LUIK	47
4. GEMEENTELIJKE PROJECTEN	47
4.1. DE STEDENBOUWKUNDIGE PLANNEN	47
4.2. DE AANVRAGEN VOOR BELANGRIJKE VERGUNNINGEN	47
4.3. DE PROJECTEN IN WORDING	47
4.4. DE GROTE INFRASTRUCTUREN	47
4.5. DE AANVRAGEN VAN HET VERENIGINGSLEVEN	47
5. DOELSTELLINGEN EN PRIORITEITEN	47
