

*ONTWERPBESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT
GOEDKEURING VAN HET ONTWERP TOT GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GBP
BETREFFENDE DE HEIZELVLAKTE EN HET BIJBEHORENDE MER - 1E LEZING BIS*

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

26 OKTOBER 2023

Secretariaat Gewestelijke
Ontwikkelingscommissie
Secrétariat Commission
Régionale de Développement

Naamsestraat 59
1000 Brussel
Rue de Namur 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
www.crd-goc.brussels [hier](#)

Gelet op de vraag van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om advies over het **ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP betreffende de Heizelvlakte en het bijbehorende MER, eerste lezing bis**, ontvangen op 9 oktober 2023;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Na de vertegenwoordiger van het kabinet van minister-president Rudi Vervoort te hebben gehoord op 19 oktober 2023;

brengt de commissie op 26 oktober onderstaand eensluidend advies uit:

1. OPMERKINGEN EN ADVIEZEN VAN HET OPENBAAR ONDERZOEK

1. Algemeen

De Raad voor het Leefmilieu (RLBHG) merkt op dat de belangrijkste wijziging die wordt doorgevoerd door het huidige ontwerp-GBP, bestaat in het schrappen van de voorschriften voor de mobiliteits- en parkeeroplossingen (voorschrift 18). Voorheen stelde het GBP de voorafgaande verwezenlijking van een van de volgende drie mobiliteitsoplossingen als voorwaarde voor de toelating van het project voor handelszaken of voorzieningen in het GGB:

- **Oplossing 1** "Verbindingsweg met tunnel": realisatie van de verbindingsweg tussen parking C en de Keizerin Charlottelaan, via een tunnel onder de Romeinsesteenweg;
- **Oplossing 2** "Verbinding met de A12": • Organisatie van een verkeerslus in één richting op de volgende wegen: Madridlaan, Esplanade Miramar, Eeuwfeestlaan, Atomiumlaan; • Uitbreiding van de capaciteit van de Keizerin Charlottelaan door de breedte van de rijbaan te vergroten; • Verbinding van de A12 met de Madridlaan.
- **Oplossing 3** "De capaciteit van de bestaande wegen vergroten": • De capaciteit van de Keizerin Charlottelaan verhogen door de rijbaan te verbreden; • Het wegennet vervolledigen door de voltooiing van de in aanbouw zijnde verbindingsweg die zou uitkomen op de Romeinsesteenweg.

De RLBHG en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) merken op dat de verwezenlijking van het volledige programma van het GGB, in het bijzonder voor de bouw van een winkelcentrum van 50.000 m², dat in een tweede fase met 20.000 m² kan worden uitgebreid (momenteel staat het GBP 15.000 m² toe), zal afhangen van de mobiliteitsvoorschriften van een bijzonder bestemmingsplan (BBP), waarvan de opstelling mogelijk wordt gemaakt door het huidige ontwerp-GBP.

Ze krijgen de indruk dat de opstelling van het toekomstige BBP zo goed als zeker is en dat dit toekomstige BBP kan worden gebruikt om de mobiliteitsoplossingen en andere richtsnoeren die voortvloeien uit het huidige ontwerp van GBP, concreet vorm te geven, met name wat betreft de aan te leggen groene ruimten en ecologische verbindingen.

Er wordt hen dus in zekere zin gevraagd om een advies uit te brengen over een "lege doos" zonder garantie dat er iets concreets uit voortkomt.

Inter-Environnement is van mening dat de wijziging van het GBP oplossingen moet bieden voor het mobiliteitsbeheer op de Heizelvlakte. Die wijziging stelt die garanties echter alleen maar uit naar een later stadium, tot op het moment van goedkeuring van het BBP.

De RLBHG en Brupartners vragen geraadpleegd te worden over het toekomstige ontwerp van BBP binnen de in het BWRO vastgelegde termijnen en onder voorwaarden die het mogelijk maken om een uitvoerig advies op te stellen op basis van een gedegen onderzoek van het volledige dossier.

Brupartners stelt voor om de infrastructuurvereisten opnieuw te evalueren om ervoor te zorgen dat er een programma wordt ontworpen dat is afgestemd op de behoeften van de Brusselaars (die openbare voorzieningen, groene ruimten, betaalbare huisvesting en een kwaliteitsvolle leefomgeving willen) en dat ook een internationale positionering en een verbetering van het imago van Brussel mogelijk maakt (wat ook gunstig is voor de bevolking en de handelaars).

In dit verband wijst Brupartners erop dat de bepalingen van het GPDO als leidraad moeten dienen voor de ruimtelijke ordening in het algemeen en voor de ontwikkeling van de Heizelvlakte in het bijzonder.

2. Mobiliteit

Tal van reclamanten, waaronder de RLBHG, zijn van mening dat de commerciële functies van het GGB onverenigbaar zijn met de gewestelijke doelstellingen op het gebied van mobiliteit en milieu, en dat de alternatieven voor de eigen auto die het openbaar vervoer biedt, niet voldoende zullen zijn om een modal shift naar dat openbaar vervoer teweeg te brengen. Het toekomstige BBP moet meer mogelijkheden bieden voor de infrastructuur voor zachte mobiliteit (met name wat oplaadmogelijkheden voor elektrische mobiliteit betreft). Zij zijn van mening dat in een volle klimaat-, sociale en economische crisis een toename van het autoverkeer onaanvaardbaar is en indruist tegen een duurzaam mobiliteitsbeleid.

De RLBHG beveelt ook aan dat het toekomstige BBP en zijn MER rekening houden met de geplande bepalingen in het kader van het project voor de verbreding van de Ring van het Vlaams Gewest (schrapping van afrit 8 "Wemmel", met als gevolg een verschuiving van de verkeersdruk naar andere afritten op de Ring).

In zijn advies over het vorige ontwerp tot wijziging van het GBP wees de GMC erop dat het winkelcentrum tot heel druk autoverkeer zal leiden. Ze gelooft nog steeds dat er in dit dossier geen duurzame oplossing is die de leefomgeving van de lokale bewoners respecteert.

GGB zonder BBP:

De GMC merkt op dat in het deel van het GGB zonder BBP de totale stroom aanzienlijk is, met een toename van de bestaande autostromen tussen 25% en 34%, afhankelijk van de dagen en scenario's die in overweging worden genomen.

Zelfs als we ervan uitgaan dat deze stroom kan worden opgevangen door de bestaande wegen, toch is deze toename contraproductief vanuit het oogpunt van het verkeerssluw maken van de wijken, de 10-minutenstad en de algemene vermindering van het autoverkeer in Brussel.

Wat de gevolgen van de uitvoering van het GGB zonder BBP voor het autoverkeer betreft, zijn sommige reclamanten van mening dat het MER lacunes vertoont wat het reële aanbod betreft in vergelijking met de cijfers die in het MER worden gebruikt, en met name voor de handelszaken, het congrescentrum en de voorzieningen van de Heizel. De mogelijkheid van een piek in het aantal verplaatsingen, met name voor het congrescentrum en de bestemming van de Heizel, is niet berekend, noch vermeld.

De kerncijfers die in het MER worden gebruikt, geven het genereren van het autoverkeer en de toegepaste modal split niet correct weer. Ze stellen vast dat de verplaatsingen per auto worden onderschat en zijn van mening dat de gegevens van het MER niet tot de conclusie kunnen leiden dat het programma geen effect zal hebben op de intergewestelijke mobiliteit.

Volgens het departement Omgeving (Vlaamse administratie voor stedenbouw en omgeving) is er een gebrek aan kennis over het werkelijke aanbod in deze fase. Er heerst vooral onzekerheid, met name op het vlak van shopping, conferenties en faciliteiten. Eventuele piekbelastingen naar aanleiding van bepaalde conferenties zijn niet berekend of aangegeven. De gebruikte kerncijfers geven het genereren van het autoverkeer en de toegepaste modal split niet correct weer. Er wordt een onderschatting van het autoverkeer vastgesteld.

De Commissie heeft nota genomen van de gebruiksvoorwaarden voor het stadion: bij voetbalwedstrijden moet de politie alle toegangswegen afsluiten, waaronder de Houba De Strooperlaan, om de veiligheid van de supporters te garanderen. Deze situatie is erg bijzonder en hoeft dus niet tegelijk met het gebruik van een winkelcentrum of andere functies van de locatie te worden geanalyseerd.

GGB met BBP:

Veel reclamanten, waaronder de GMC, zijn van mening dat het MER alarmerend is wat betreft de druk van de voertuigen die wordt gegenereerd door de uitvoering van het project van het GGB met BBP. Het scenario met BBP (met winkelcentrum) voorspelt 13,3 miljoen bezoekers per jaar (vergeleken met 5 miljoen op dit moment), waarvan 9,6 miljoen voor de commerciële functie van Neo, en zal een zeer grote vraag naar vervoer genereren, vooral dan in verband met het autogebruik.

De toename van het verkeer is dusdanig dat de studie, hoewel ze drie bereikbaarheidsregelingen voorstelt (p. 36 NTS), verwijst naar de opstelling van het BBP om de uiteindelijk toe te passen mobiliteitsoplossingen uit te testen en te definiëren. Aangezien er geen grondige studie is gemaakt van de mobiliteitsoplossingen en de vergelijking van de drie scenario's niet nauwkeurig genoeg is wat betreft de impact op alle stromen en op het milieu, blijven de eerder gemaakte opmerkingen van kracht.

De GMC, IEB en reclamanten zijn van mening dat, welk scenario er ook wordt gekozen, er extra verkeer zal zijn op de Houba de Strooperlaan (tot 350% in de avondspits) en autoverkeer aan de voorkant van het historische kader van de paleizen.

Volgens hen is geen van de drie voorgestelde scenario's wenselijk vanuit mobiliteitsoogpunt; het risico op verzadiging is zeer groot tijdens de spitsuren en de drie bereikbaarheidsregelingen leveren problemen op.

De GMC is van oordeel dat het project meer dan tien jaar geleden is bedacht en dat het niet past in de recente visies op de stad op het gebied van mobiliteit (Good Move Plan), bereikbaarheid (stad op 10 minuten) en milieu en klimaat; De wijziging van het GBP is gebaseerd op de noodzaak om te reageren op verkeersgerelateerde problemen. Daarom steunt zij het ontwerp van wijziging van het GBP niet.

Wat de aanleg van een nieuwe stelplaats voor bussen en trams van de MIVB betreft, steunt de GMC dit voorstel in scenario OB en wijst ze erop dat voor de uitvoering van dit project geen wijziging van het GBP nodig is.

Veel reclamanten, onder meer het Interregionaal platform voor een duurzame economie, zijn van mening dat de voorgestelde nieuwe plannen nu oproepen tot "een wijziging van de hiërarchie van de wegen van

Good Move" teneinde alle verkeersassen rond het Atomium op te nemen in het "comfort"-netwerk (in plaats van het "wijk"-netwerk), met name langs de beschermde parken (plan 3 - A12). En dat terwijl juist een zachte en verkeersluwe mobiliteit, zonder auto's, uiteindelijk het welzijn en de veiligheid van de vele inwoners, bezoekers en toeristen van de Heizel zou moeten waarborgen. Dit platform verenigt organisaties met een brede socio-economische achtergrond (ARAU, Bond Beter Leefmilieu, BRAL, ACV Brussel, Inter-Environnement Bruxelles, buurtcomité Triangle Houba-Sobieski-Heysel, UCM, Unizo), wat een teken is van de kracht van de argumenten die naar voren worden gebracht tegen deze wijziging van het GBP en het Neo-project in zijn geheel.

Zij zijn van mening dat de Regering met het Neo-project het tegenovergestelde signaal afgeeft van wat er de afgelopen twee legislaturen is bereikt om de stad leefbaarder te maken op het gebied van mobiliteit (de 30 km-zone, enz.): volgens de berekeningen zal de Houba de Strooperlaan in alle scenario's een verkeerstoename van 350% in de spitsuren moeten slikken.

De RLBHG is van mening dat de commerciële functies van het GGB onverenigbaar zijn met de gewestelijke doelstellingen op het gebied van mobiliteit en milieu, en dat de alternatieven voor de eigen auto die het openbaar vervoer biedt, niet voldoende zullen zijn om een modal shift naar dat openbaar vervoer teweeg te brengen. Het toekomstige BBP moet meer mogelijkheden bieden voor de infrastructuur voor zachte mobiliteit (met name wat oplaadmogelijkheden voor elektrische mobiliteit betreft).

Hij beveelt ook aan dat het toekomstige BBP en zijn MER rekening houden met de geplande bepalingen in het kader van het project voor de verbreding van de Ring van het Vlaams Gewest (schrapping van de afrit "Wemmel", met als gevolg een verschuiving van de verkeersdruk naar andere afritten op de Ring).

Een extra kruispunt met zo'n grote verkeersstroom zal een impact hebben op de levenskwaliteit van de burgers, de vlotheid van het openbaar vervoer en de fietsers.

Ze zijn echter van mening dat de invoering van een systeem voor onmiddellijk in- en uitrijden denkbaar is, op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de kwesties in verband met de fietsers.

Concluderend is de afdeling Omgeving van het Vlaams Gewest van mening dat de gebruikte kerncijfers geen correct beeld geven van het genereren van verkeer of van de toegepaste modal split, en stelt ze vast dat het autoverkeer wordt onderschat.

3. Huisvesting

Brupartners benadrukt het belang van de functie "huisvesting" in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vooral gezien het grote aantal personen op wachtlijsten voor sociale huisvesting en het gebrek aan betaalbare woningen (met een vlucht van gezinnen met een middeninkomen tot gevolg).

Brupartners vraagt dat er een voldoende en duidelijk omschreven aandeel woningen met een sociaal doel wordt opgenomen in dit project voor de ontwikkeling van de Heizelvlakte. In dit verband herinnert Brupartners eraan dat de Regering zich tot doel stelt om op termijn te beschikken over 15% woningen met een sociaal doel op het hele gewestelijke grondgebied, evenwichtig gespreid per gemeente en per wijk.

4. Erfgoed

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) merkt op dat de bepalingen van het GGB op het gebied van erfgoed niet zijn gewijzigd, ondanks het feit dat de locatie een zeer belangrijk erfgoed aan gebouwen en landschappen heeft.

Ze vraagt dat de stedenbouwkundige instrumenten concrete aanbevelingen bevatten (en zelfs een verordenend luik voor het RPA) over het behoud en de herdefiniëring van het bestaande erfgoed van de Heizel en over de aanleg van coherent geconfigureerde groengebieden ter vervanging van de groengebieden en sportgebieden in open lucht die volgens de huidige rechtstoestand zijn vastgesteld.

Ze vraagt ook om op de schaal van de Heizelvlakte een algemene denkoefening te houden over de landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten die bij het erfgoed horen. Die analyse, uitgevoerd in de vorm van een gedetailleerde landschapsstudie, moet informatie verstrekken over en rekening houden met de historische ontwikkeling van de locatie, het bestaande en verwachte reliëf, de belangrijkste stadsgezichten die behouden moeten blijven en het aspect van de aanplantingen en de bomen die aanwezig zijn op de locatie.

Ze wil dat de richtsnoeren voor de hele vlakte uitgaan van het oorspronkelijke wegennet, dat nauw verbonden is met het natuurlijke reliëf van het terrein.

Inter-Environnement Bruxelles stelt dat de onvermijdelijke overlapping van het winkelcentrum, de woningen en het stadion afbreuk zal doen aan een van de bestaande mooie stadsgezichten van de site, namelijk het uitzicht op de hoofdingang van het stadion, Sportlaan genaamd, dat luister wordt bijgezet door twee lanen met oude platanen langs een grasveld. Het Koning Boudewijnstadion en het Atomium dreigen de invloed van het programma te ondervinden, in die zin dat bestaande stadsgezichten en uitzichten zullen worden aangetast.

5. *Groen en blauw netwerk*

De RLBHG wil dat het toekomstige BBP ambitieuzer is in termen van het creëren van groene en blauwe netwerken. Het toekomstige BBP moet de verharding van de site zoveel mogelijk beperken door materialen te gebruiken die compatibel zijn met het commerciële (en andere) gebruik van het GGB nr. 15, maar die water laten infiltreren, in het bijzonder voor de openluchtparkeerplaatsen.

Het toekomstige BBP moet ook het potentieel van de site op het vlak van biodiversiteit optimaal benutten, in het bijzonder door een ecologische verbinding (momenteel onbestaand) te creëren tussen het Osseghempark, het Dieleghempark en het Laarbeekbos, zoals aanbevolen door het MER.

De RLBHG wijst er ook op dat de oppervlakte van 7 hectare die in het project door het GGB nr. 15 voor groene ruimten is bestemd, de sport- en recreatiegebieden omvatten, maar dat die waarschijnlijk grotendeels verhard zullen zijn. Hij dringt erop aan dat deze 7 hectare groene ruimten zo min mogelijk wordt verhard.

6. *Handel*

De RLBHG en tal van reclamanten merken op dat de commerciële bestemming van het GGB nr. 15, zoals geïmplementeerd door een toekomstig BBP, gebaseerd lijkt te zijn op uitgangspunten die achterhaald zijn of onverenigbaar zijn met de wens om een netwerk van de buurtstad op gewestelijke schaal te creëren.

In dit verband wijst hij nogmaals op de noodzaak van een duidelijk omschreven visie op het handelsbeleid op gewestelijk niveau. Voor het GGB nr. 15 in het bijzonder is hij van mening dat de impact van een winkelcentrum zoals het door het Neo-project beoogde centrum zeer waarschijnlijk ongunstige effecten zal uitoefenen op de sector van de lokale detailhandel en op het commerciële aanbod in het centrum van

Brussel en dat het niet is afgestemd op de huidige behoeften. Hij wijst er ook op dat het soort handelszaken dat zich in grote winkelcentra vestigt, over het algemeen niet erg geneigd is een bijdrage te leveren aan de lokale en circulaire economie.

De bezwaren die werden geuit tijdens het eerste openbaar onderzoek over de bouw van een nieuw groot winkelcentrum, blijven van kracht.

7. Milieu

Ondanks het vorige advies van de RLBHG over de milieukwesties, beperkt het ontwerp van GBP zich ertoe zijn geringe milieu-effect en de lage kwaliteit van de bestaande groene ruimten (zelfs als het huidige ontwerp van GBP zou worden uitgevoerd zonder dat een BBP wordt opgesteld) vast te stellen, zonder concreet vorm te geven aan hogere ambities op het gebied van de ontharding van de site en de aan te leggen ecosysteemverbindingen met de aangrenzende natuurgebieden.

De RLBHG verheugt zich erover dat het MER in navolging van zijn vorige advies een koolstofbalans heeft opgenomen die rekening houdt met de energie en emissies die nodig zijn voor de bouw van de gebouwen op de site. Hij vraagt dat het toekomstige MER voor het nieuwe ontwerp van BBP dit voorbeeld zou volgen door ook de energie en de emissies die nodig zijn voor de sloop (niet opgenomen in het huidige MER) op te nemen en door vast te stellen in welke mate de materialen afkomstig van de bestaande (en te slopen) gebouwen kunnen worden hergebruikt voor nieuwbouw.

Verscheidene reclamanten stellen dat het programma een zeer negatief milieueffect zal hebben op de luchtkwaliteit.

Leefmilieu Brussel is van mening dat, in de context van de klimaattransitie, de MER's voor de opstelling van het BBP en het RPA bijzondere aandacht zullen moeten besteden aan de milieukwesties om de verschillende functies op een relevante manier te ruimtelijk in te vullen en om op een duurzaam antwoord te bieden op de klimaatuitdagingen.

Inter-Environnement Bruxelles is van mening dat de bestudeerde bereikbaarheidsplannen een negatieve impact zullen hebben op de wijken waar ze doorheen lopen, denk aan luchtvervuiling, geluidsoverlast, verkeersveiligheid, ...

8. Groene ruimten/biodiversiteit

Leefmilieu Brussel is van mening dat het programma van het GGB zoals gedefinieerd in het ontwerp tot wijziging van het GBP waarschijnlijk zal leiden tot een verlies aan natuurlijk potentieel/biotopen van groene ruimten in vergelijking met de bestaande situatie. Een dergelijk gevolg is onaanvaardbaar in het licht van prioriteit 9 van het GPDO, waarin de wens wordt uitgesproken om het groene karakter van het Gewest te versterken. Het vraagt daarom om te voorzien in compensatiemaatregelen.

De KCML wijst erop dat het GGB voorziet in 7 ha groene ruimten ter compensatie van de groengebieden en openluchtsportgebieden die in de huidige rechtstoestand zijn vastgesteld. Ze merkt echter op dat hun status niet wordt gespecificeerd. Ze vraagt om ze te bestemmen als groengebieden of parkgebieden in overeenstemming met de voorschriften 10 en 12 van het GBP, op een coherente manier ingeplant (waarbij onnodige versnippering wordt vermeden, bijvoorbeeld in de onmiddellijke omgeving van gebouwen of langs wegen).

9. Participatie

Secretariaat Gewestelijke
Ontwikkelingscommissie
Secrétariat Commission
Régionale de Développement

Naamsestraat 59
1000 Brussel
Rue de Namur 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
www.crd-goc.brussels [hier](#)

De RLBHG is van mening dat het maatschappelijk middenveld en de burgers bijna niet meer in staat zijn om de bedoelingen van de overheid met de Heizelsite, of de financiële en juridische implicaties ervan, te begrijpen, en dit als gevolg van de vele stedenbouwkundige procedures die met dit dossier gepaard gaan.

Bovendien wordt deze nieuwe wijziging van het GBP, die verschillende potentiële projecten mogelijk maakt, voorgelegd aan een openbaar onderzoek zonder enige voorafgaande mededeling over de voorwaarden om de verschillende projecten voort te zetten.

Tot slot merkt ze op dat het openbaar onderzoek plaatsvindt in een periode die niet erg bevorderlijk is voor de betrokkenheid van het publiek (examens, vakantie, ...). We moeten dan ook vaststellen dat de Regering niet genoeg doet om echt overleg en een participatief proces met burgers en belanghebbenden aan te moedigen, wat het nochtans mogelijk zou maken om meer transparantie te brengen in de aangegane verbintenissen.

De Commissie heeft wel vastgesteld dat het openbaar onderzoek is verlengd om aan deze punten van kritiek tegemoet te komen.

Brupartners wijst erop dat de vermenigvuldiging van de opgestarte stedenbouwkundige procedures over dit gebied de intenties van de overheden minder duidelijk heeft gemaakt en vindt dat deze situatie een context vormt die ongunstig is voor echt overleg en een participatief proces met burgers en belanghebbenden, terwijl de toekomst van de Heizelsite juist een breed en echt democratisch debat zou verdienen. Brupartners roept ook op tot meer transparantie en voorlichting over de verbintenissen die zijn aangegaan voor de ontwikkeling van deze site.

10. MER

Inter-environnement Bruxelles en verschillende reclamanten verwijten het MER dat het de effecten van het project heeft bestudeerd zonder rekening te houden met de effecten van de grootschalige projecten in de omgeving van de Heizelvlakte (Ring en A12). Zij zijn van mening dat, bij gebrek aan een gezamenlijke effectenstudie voor de drie projecten waarin de cumulatieve milieueffecten zouden worden onderzocht, de Regering de catastrofale cumulatieve effecten die deze drie projecten zullen hebben op de Heizelvlakte en de onmiddellijke omgeving, verdoezelt door ze in kleine stukken op te delen.

Veel reclamanten zijn van mening dat het MER op de volgende gebieden lacunes vertoont of te vaag is:

- Erfgoed
- Circulaire economie
- Handelszaken
- Gezondheid
- Grensoverschrijdende effecten
- Water, bodemverharding en overstromingen
-

2. ADVIES VAN DE GOC

De Commissie heeft al twee adviezen uitgebracht over het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP met betrekking tot de Heizelvlakte en het bijbehorende MER ([advies van 10 november 2016](#) en [advies van 30 juni 2022](#)).

Naar aanleiding van de hoorzitting met het kabinet van de minister-president neemt ze nota van het volgende:

- Het GBP wordt gewijzigd om de stad Brussel de mogelijkheid te bieden desgewenst een BBP op te stellen;
- Als ze dat niet doet, wordt het RPA waartoe besloten is en dat tijdelijk opgeschort is, opnieuw geactiveerd. De Regering wil de voorkeur geven aan een aanpak die een algemene visie op het gebied met een ruimere perimeter garandeert. De perimeter van dit RPA is breder dan die van de huidige wijziging van het GBP en komt daarom tegemoet aan de bezorgdheid die in het vorige advies van de Commissie werd geuit.
- De opname van de woonfunctie zal een quotum van gedifferentieerde en betaalbare woningen (met name sociale woningen) moeten garanderen en rekening moeten houden met de overlast die samenhangt met de bestaande functies, waarbij de ontwikkeling van de voor die functie noodzakelijke voorzieningen wordt gewaarborgd. Aangezien deze aspecten niet in het GBP, maar wel in een RPA kunnen worden opgenomen, stelt de Commissie voor het RPA opnieuw te lanceren.
- De mobiliteitsoplossingen zullen worden gerealiseerd in het toekomstige BBP, aangezien ze geschrapt werden in het nieuwe ontwerpbesluit; ondertussen heeft het Vlaams Gewest een vergunning afgeleverd voor de aanleg van een verbinding onder de Romeinsesteenweg tussen de site en parking C (maar wel voor een private weg die bedoeld is voor de logistiek van de paleizen), en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zal verder worden verbeterd door de nieuwe tramlijnen;
- Alle drempels zijn geschrapt, behalve voor de groene ruimten. Het is aan de stad Brussel om ze vast te stellen;
- Wat het participatieproces betreft, heeft de Regering zich strikt beperkt tot de toepassing van de reglementering van het BWRO, met name de openbare onderzoeken en de raadpleging van de instanties;
- Omdat de koolstofbalans en de duurzaamheid nieuwe thema's zijn, zijn er nog geen tools om ze in perspectief te plaatsen. Desondanks heeft de Regering haar huiswerk gedaan en gepoogd er een oplossing voor te vinden.
- Op de vraag over het gebrek aan preciseringen met betrekking tot de oppervlakte van de bestemmingen, zoals in de andere GGB's (bijvoorbeeld een minimum van x m² woningen, een maximum van x m² kantoren) en het risico dat dit voor de toekomst zou kunnen vormen, gaf de vertegenwoordiger van het kabinet als antwoord dat sommige GGB's niet in een maximum of minimum voorzien en dat het Gewest ervoor gekozen heeft om de stad Brussel haar verantwoordelijkheden op dit vlak te laten opnemen, met de opstelling van een BBP, dat in elk geval ook door de Regering zal moeten worden goedgekeurd.

De Commissie handhaaft haar eerdere advies, waarnaar zij verwijst. Ze benadrukt de volgende punten:

1. Het ontwerp tot wijziging van het GBP wordt gerechtvaardigd door het NEO-project, maar veel elementen van dit project worden in twijfel getrokken, onder meer door de overheid (bijvoorbeeld het afzien van een nieuw internationaal congrescentrum ten gunste van de renovatie van de bestaande infrastructuur van de paleizen, het behoud van het voetbalstadion enz.) en door alle adviesinstanties, die het achterhaalde karakter van dit project aan de kaak stellen. De Commissie is van mening dat een volledige herziening noodzakelijk is, wat niet is gebeurd.
2. Zonder het winkelcentrum is de wijziging van het GBP niet nodig, aangezien de huidige bestemmingen de versterking (of de renovatie) van de huidige bestaande structuren (stadion, sportvelden, parken, ...) en de realisatie van handelszaken mogelijk maken als gebruikelijke aanvulling op de internationale functies van het gebied.
3. Er zouden andere functies dan een winkelcentrum kunnen worden gepland voor de site, zoals een logistiek centrum, een sportveld, een opleidingscentrum, een universiteit, ... De logistieke dimensie ontbreekt in het project, ondanks de cruciale behoefte aan logistieke zones en distributieclusters. De bereikbaarheid van dit gebied (transportknooppunt) zou een distributiegebied naar kleinere centra mogelijk maken. Het is ook niet nodig om het GBP aan te passen om deze functies te kunnen ontwikkelen.
4. De Commissie vraagt om een quotum van gedifferentieerde en betaalbare woningen te reserveren. Ze dringt er ook op aan dat het grondbeheer in het openbare domein blijft. Daarom pleit ze voor een onmiddellijke voortzetting van het in 2019 opgestarte RPA, dat rekening zou kunnen houden met die doelstellingen: het heeft geen zin dat het Gewest een dergelijke strategische site op gewestelijk en grootstedelijk niveau overlaat aan de stad Brussel, ook al is die er eigenaar van.
5. De Commissie stelt voor dat de Regering een participatief bemiddelingsproces overweegt waarbij de tegenstanders van het winkelcentrum worden geraadpleegd om gezamenlijk alternatieven voor dit gebied te overwegen, zoals in het Vlaamse Gewest is gebeurd met het Uplace-project.

3. BIJLAGE:

CONTEXT

a) Historiek:

De Heizel is al bijna een eeuw lang een van de symbolen van het Brusselse Gewest en van België, als gevolg van de heel specifieke historische en erfgoedkundige kenmerken. De huidige aantrekkingskracht en internationale bestemming zijn reëel, maar onvoldoende gevaloriseerd. Het imago van de Heizel (in het bijzonder het Atomium), de eigenschappen van de stedenbouwkundige samenstelling en de architecturale eigenschappen van de Paleizen van de Heizel worden niet uitgebaut op het niveau van het potentieel dat de site toeristisch en economisch inhoudt voor Brussel en voor het imago van de Belgische en Europese hoofdstad. De Heizelvlakte - met haar 4,5 miljoen bezoekers per jaar - werd dus bepaald als een gebied waar er een programma kan komen dat bijdraagt aan de verbetering van de internationale reputatie van het Gewest.

Daarom besliste de Brusselse regering om een grootscheeps project te ontwikkelen om het toeristische potentieel van de Heizelzone aan te zwengelen. Dit project heeft het voorwerp uitgemaakt van stedenbouwkundige planningsstudies en werd in november 2018 officieel bekrachtigd in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). Het gewenste project bestaat uit de volgende functies:

- Voorzieningen van collectief belang;
- Een specifieke voorziening voor zakentoeerisme (congrescentrum) met internationale uitstraling;
- Een handelscomplex met grootstedelijke uitstraling;
- Een recreatiecomplex met grootstedelijke uitstraling;
- Een wooncomplex;
- Hotelfuncties.

De wijziging van Gewestelijke Bestemmingsplan (GBP) de het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met het oog op de ontwikkeling van de Heizelzone is een project dat in 2013 werd opgestart. Deze wijziging is tot tweemaal toe vernietigd door de Raad van State. De laatste vernietiging vond plaats in maart 2020.

De Regering heeft opnieuw het voornemen om over te gaan tot de herbestemming van de wijziging van het GBP dat werd geannuleerd. Meer bepaald wenst zij in het aan te nemen ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP de creatie van het GGB nr. 15 te bevestigen. Het handhaaft niet langer de wijziging van het deel van voorschrift 18 dat betrekking heeft op het GGB nr. 15. Om het GGB te kunnen implementeren, zal het dus moeten voldoen aan de voorschriften van de sterk gemengde gebieden (SGG) of het voorwerp moeten uitmaken van een Bijzonder Bestemmingsplan.

Het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het GBP, met inclusie van het GGB nr. 15 en het MER, is tussen 4 maart en 2 mei 2022 aan een openbaar onderzoek onderworpen. Het openbaar onderzoek bood de bevolking en de instanties de gelegenheid hun mening over het ontwerpplan te geven.

Naar aanleiding van de ontvangst van die adviezen heeft de Regering beslist het ontwerpplan te wijzigen om er rekening mee te houden. Dit effectenrapport werd dus aangepast, gespecificeerd en aangevuld om de milieueffecten van het gewijzigde ontwerpplan te analyseren.

b) Ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), op de hele Heizelvlakte (beslissing van de Regering van 23.12.2021)

Het besluit dat in 2022 ter advies aan de Commissie werd voorgelegd, hield rekening met de opmerkingen van de Raad van State over de Heizelvlakte en voorzag in een nieuw programma voor het GGB 15-Heizel:

Artikel 2

GGB Nr. 15 - Heizel

- Dit gebied is bestemd voor voorzieningen van collectief belang of openbare diensten, handelszaken, woningen, hotelinrichtingen, kantoren en groene ruimten.
- De oppervlakte bestemd voor groene ruimten is minimaal 7 ha en draagt met name bij aan het creëren van een ecologische oost-westverbinding in het zuiden van het GGB.
- Er moeten ruimten worden gereserveerd voor het openbaar vervoer, met inbegrip van de ontwikkeling van traminfrastructuren en de realisatie van een stelplaatsinfrastructuur.
- De stedelijke structuur van het geheel beoogt opnieuw een gemengde wijk te creëren, en de capaciteit voor voetgangers en fietsers van de site te verhogen.

Het GPDO van 12 juli 2018 behoudt de Heizelpool als prioritaire interventiepool en preciseert dat deze pool belangrijke voorzieningen herbergt, een internationale uitstraling heeft die moet worden benut en bestemd is voor een nieuw groot multifunctioneel heraanlegproject, Neo genaamd, waarbij de volgende programmatie wordt voorgesteld:

- de bouw van een groot internationaal congrescentrum (5.000 plaatsen);
- een recreatie- en vrijetijdscentrum met een toeristisch en sportief aanbod, een winkelcentrum (van meer dan 70.000 m²);
- minimaal 750 woningen verspreid over de site, aangevuld met de woningen die worden gebouwd na de herbestemming van de grondreserve die het huidige stadion vormt;
- een hotelaanbod;
- de aanleg van uitgestrekte groene ruimten en een bijdrage aan de versterking van het blauwe netwerk en de afvoer van het regenwater naar het bovengrondse waterstelsel.

Gezien de vele wijzigingen en aanvullingen op het ontwerpdecreet en het bijbehorende MER, werden het aangevulde ontwerpbesluit en het bijbehorende MER opnieuw voorgelegd aan het openbaar onderzoek en aan de raadpleging van de door het BWRO voorziene instanties.