



LEEFMILIEU BRUSSEL

- BIM -

**VERSLAG OVER DE STAAT VAN HET LEEFMILIEU IN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
(2003-2006)**

INHOUDSTAFEL VAN DE HOOFDRUBRIEKEN

INLEIDING

Verslag over de staat van het leefmilieu : een informatiebron
Socio-economische vaststellingen : sleutelfactoren voor het Brussels milieu

KWALITEIT VAN HET LEEFMILIEU EN LEVENSKWALITEIT

Buitenlucht
Geluidsomgeving
Semi-natuurlijk leefmilieu en openbare groene ruimten
Gezondheid en leefmilieu

DUURZAAM BEHEER VAN DE HULPMIDDELEN

Water
Energie
Afval
Bodems (pro memorie, zie het gedeelte « Preventie en beheer van de milieurisico's »)

KLIMAATWIJZIGING

PREVENTIE EN BEHEER VAN DE MILIEURISICO'S

Preventie en beheer van risico's die verband houden met de ingedeelde inrichtingen
Preventie en beheer van risico's die verband houden met het gebruik en de bereiding van chemicaliën en chemische preparaten
Preventie en beheer van risico's die verband houden met de niet-ioniserende stralingen
Preventie en beheer van overstromingen door zomerse onweersbuien
Preventie en beheer van risico's die verband houden met de bodemverontreiniging
Preventie en beheer van risico's die verband houden met bepaalde planten- en dierenplagen in de openbare ruimten

MILIEUBLEID EN -BEHEER

Integratie van de milieudoelstellingen in de huidige Brusselse beleidslijnen en programma's
Vervoer en leefmilieu
Eco-constructie en leefmilieu
Tewerkstelling en leefmilieu
Informatie en bewustmaking van de burgers en andere « stakeholders »
Planning en betrokkenheid van het publiek in het beslissingsproces
Reglementering
Milieu-uitgaven en economische instrumenten
Onderzoek m.b.t. het beheer van het urbaan milieu
Intra- en supraregionale relaties

AUTEURS

COÖRDINATIE

R. De Laet, Verantw. voor de afdeling Informatie, Onderzoek, Afval, DO

A. Meurrens, Verantw. voor de onderafdeling Laboratorium, Indicatoren en Gezondheid

F. Onclincx, Verantw. voor het dept. Milieuprestaties (in 2006)

J. De Villers, dept. Milieuprestaties /Staat van het Leefmilieu en indicatoren

Structurering van de inhoud

Redactie : *Socio-economische vaststellingen, Semi-natuurlijk leefmilieu en openbare groene ruimten, Water, Chemische stoffen*

V. Mombeek, dept. Milieuprestaties (in 2006)

Redactie : *Informatie en bewustmaking van de burgers en andere « stakeholders », Planning en betrokkenheid van het publiek in het beslissingsproces, Milieu-uitgaven en economische instrumenten, Tewerkstelling en leefmilieu*

MA. Deuxant, dept. Milieuprestaties (in 2006)

Redactie : *Energie*

K. Debrock, dept. Staat van het Leefmilieu en indicatoren (in 2007)

Redactie : *Ingedeelde inrichtingen*

Illustraties van de Nederlandse versies (*behalve Gezondheid en leefmilieu*)

Herlezing van de Nederlandse versies (*behalve Gezondheid en leefmilieu en Semi-natuurlijk leefmilieu en openbare groene ruimten*)

REDACTIE VAN EEN THEMA

M. Gryseels, Verantw. voor de afdeling Natuur, Water en Bossen : *Semi-natuurlijk leefmilieu en openbare groene ruimten*

C. Bouland, Verantw. Dept. Gezondheid en binnenhuisvervuiling en P Logghe : *Gezondheid en leefmilieu*

P. Misselyn, Verantw. voor de onderafdeling Regulering : *Energie*

S. El Fadili, Verantw. onderafdeling Bodems en A. Dulière : *Bodemverontreiniging*

V. Lambert, Verantw. dept. Eco-constructie, *Eco-constructie en leefmilieu*

J. Van Bambeke, Verantw. voor het dept. Afval en DO et Y. Delmotte, M. Jadot, R. Keunings, C. Koczab, F. Radermaker, C. Riffont, dept. Afval en DO: *Afval*

M. Squilbin, Verantw. dept. Lucht-Klimaat en MH.Noel : *Buitenlucht, Klimaatwijziging, Transport en leefmilieu*

S. Vanhomwegen, Internationaal dept.: *Klimaatwijziging*

C. Squilbin, Internationaal dept. (in 2007): *Reglementering*

C. Herickx, Dienst BAT: *Chemische stoffen*

R. De Laet, Verantw. voor de afdeling Informatie, Onderzoek, Afval, DO: *Informatie en bewustmaking van de burgers en andere « stakeholders*

G. Timmermans, Studiebureau "Développement-environnement": *Milieu-uitgaven en economische instrumenten*

INHOUDELIJK VERANTWOORDELIJKEN

V. Carton, Verantw. voor de afdeling Energie, Lucht, Klimaat, Geluid : *Buitenlucht, Geluidsomgeving, Energie, Klimaatwijziging, Transport en leefmilieu,, Eco-constructie en leefmilieu, Tewerkstelling en leefmilieu*

J. Delfosse, Verantw. voor de afdeling Vergunningen en partnerschappen: *Ingedeelde inrichtingen, Chemische stoffen*

R. De Laet, Verantw. voor de afdeling Informatie, Onderzoek, Afval, DO: *Informatie en bewustmaking van de burgers en andere « stakeholders », Planning en betrokkenheid van het publiek in het beslissingsproces, Afval, Gezondheid.*

M. Gryseels, Verantw. voor de afdeling Natuur, Water en Bossen : *Semi-natuurlijk leefmilieu en openbare groene ruimten, Water, Overstromingen, Dier-en plantensoorten die risico's meebrengen in de openbare ruimten.*

JP. Janssens, Verantw. voor de afdeling Milieupolitie en Bodem: *Ingedeelde inrichtingen, Bodemvervuiling*

S. Kempeneers, Verantw. voor de afdeling Groene Ruimten: *Semi-natuurlijk leefmilieu en openbare groene ruimten*

A. Meurrens, Verantw. voor de onderafdeling Laboratorium, Indicatoren en Gezondheid : *Buitenlucht, Geluidsomgeving, Gezondheid en leefmilieu*

F. Onclinx, Verantw. voor de onderafdeling Natuur en Water: *Water, Overstromingen, Dier-en plantensoorten die risico's meebrengen in de openbare ruimten*

C. Bourbon, Verantw. voor het dept. Geluid: *Geluidsomgeving*

C. Boulard, Verantw. Dept. Gezondheid en binnenhuisvervuiling: *Gezondheid en leefmilieu*

B. Dewulf, Verantw. voor het Internationaal departement: *Intra-en supraregionale relaties*

M. Squilbin, Verantw. voor het dept. Lucht-Klimaat : *Transport, Klimaatwijziging, Energie*

J. Van Bambeke, Verantw. voor het dept. Afval en DO: *Afval, Planning en betrokkenheid van het publiek in het beslissingsproces*

Globale Verantwoordelijkheid

JP. Hannequart, Directeur-generaal

E. Schamp, Adjunct-directeur-generaal

Verwijzingen

De voorliggende synthese kon worden gerealiseerd op basis van informatie en technische werkdocumenten van het BIM.

Algemene referenties zijn beschikbaar in de thematische rubrieken van de internetsite

<http://www.ibgebim.be>: Lucht, Geluid, Afval, Water, Bodem, Gezondheid/leefmilieu, Energie, Duurzame Ontwikkeling (duurzame consumptie, duurzame bouw, duurzame ondernemingen).

Technische referenties zijn terug te vinden op dezelfde webstek in de rubriek « Gegevens » : zij zijn beschikbaar onder de vorm van technische rapporten en van achtergronddocumentatie. De factsheets zijn als volgt geordend :

- Het Brussels afval : gegevens voor het Plan
- Lucht – basisgegevens voor het Plan
- Water in Brussel
- Lawaai in Brussel
- Grondgebruik en landschappen in Brussel
- Fauna en flora in Brussel
- Brusselse bevolking en milieu
- Economische activiteiten en leefmilieu
- Transport en leefmilieu in Brussel
- Verbanden tussen Gezondheid en Leefmilieu.

Brussels Instituut voor Milieubeheer

Leefmilieu Brussel

Gulledelle 100, 1200 Brussel

<http://www.ibgebim.be>

INLEIDING

Gedetailleerde inhoudstafel

Inleiding	5
Verslag over de staat van het leefmilieu : een informatiebron	6
1. Wettelijk kader.....	6
2. Doelstellingen.....	7
3. Inhoud.....	9
3.1. Inhoudsopgave.....	9
3.2. 'Krachtlijnen' en 'bevoorrechte acties'.....	9
4. Beheer van het Brussels milieu: implicaties van lokaal tot suprageregionaal niveau.....	10
Sociaal-economische context : sleutelfactoren voor het Brussels milieu	11
1. Beknopte beschrijving van de voornaamste sociaal-economische indicatoren.....	11
2. Bevolking en gezinnen.....	13
2.1. Demografische evolutie.....	13
2.1.1. Bevolkingsgrootte en aantal gezinnen.....	13
2.1.2. Bevolkingsdichtheid.....	14
2.2. Levensstandaard en huisvesting.....	15
2.2.1. Belastbaar inkomen per inwoner.....	15
2.2.2. Uitgaven en beschikbare inkomsten.....	17
2.2.3. Toegang tot en kwaliteit van de huisvesting : enkele resultaten van de sociaal-economische enquête van het NIS.....	18
2.3. Gezondheidstoestand.....	20
3. Economische activiteiten en werkgelegenheid.....	21
3.1. Inleiding.....	21
3.2. Binnenlandse werkgelegenheid.....	21
3.2.1. Arbeid in loondienst en vestigingen per sector.....	21
3.2.2. Zelfstandige arbeid.....	23
3.2.3. Tewerkstellingspendel.....	23
3.2.4. Actieve bevolking en werkloosheidspercentage.....	24
3.3. Economische activiteiten.....	24
3.3.1. Bruto binnenlands product van het gewest.....	24
3.3.2. Oprichting en faillissementen van ondernemingen.....	25
3.3.3. Evolutie van de kantooroppervlakte.....	26
4. Bezetting van het grondgebied en gebouwentype.....	27
4.1. Grondbezetting.....	27
4.2. Type van gebouwen.....	29
5. Vervoer.....	30
5.1. Algemene tendensen betreffende het vervoer in het Brussels Gewest.....	30
5.2. Vervoer op de weg.....	31
5.2.1. Voertuigenpark.....	31
5.2.2. Bezit van auto's door de gezinnen.....	33
5.2.3. Volume van het wegverkeer.....	34
5.2.4. Bezettingsgraad van de voertuigen.....	35
5.3. Stedelijk openbaar vervoer.....	35
5.4. Spoorwegvervoer.....	37
5.5. Niet-gemotoriseerd vervoer.....	38
5.5.1. Fiets.....	38
5.5.2. Verplaatsingen te voet.....	40
5.6. Arbeids- en schoolpendels.....	41
5.7. Luchtverkeer.....	43
5.8. Goederenverkeer.....	44
5.9. Verkeersongevallen.....	45
6. Bibliografie.....	46

VERSLAG OVER DE STAAT VAN HET LEEFMILIEU : EEN INFORMATIEBRON

De Milieuconferentie van Stockholm die door de Verenigde Naties werd georganiseerd in 1972, is de aanzet geweest tot een bewustwording van de milieuproblemen vanuit een planetair perspectief. Hoewel dat bewustwordingsproces tot voor kort beperkt bleef tot een select publiek, lijken de milieu-overwegingen – inclusief die van wereldwijde omvang – nu wel ruime aandacht te krijgen in de media en de politiek.

Informatie over de toestand van het milieu is één van de middelen om de sociaal-economische spelers en de burgers meer inzicht te verschaffen in de inzet, de stand van zaken en de tendensen, alsook in de factoren die het milieu beïnvloeden. Zij ondersteunt de processen die moeten leiden tot veranderingen in de productiemethoden en consumptiepatronen, die nodig zijn voor een geleidelijke afbouw van onze 'ecologische voetafdruk' op de planeet.

Het opstellen van het verslag over de staat van het Brussels milieu past in dat kader. In tegenstelling tot de vorige uitgaven stelt dit rapport de lokale milieu-overwegingen tegen de achtergrond van meer globale overwegingen die een planetair karakter gekregen hebben.

1. Wettelijk kader

De ordonnantie van 18 maart 2004 inzake toegang tot milieu-informatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (B.S. van 30 maart 2004) beoogt de omzetting van richtlijn 2003/4/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie. Zij beoogt "*het recht op toegang tot milieu-informatie die door of voor overheidsinstanties wordt beheerd te waarborgen en de basisvoorwaarden en praktische regelingen voor de uitoefening van dat recht vast te stellen, alsook erop toe te zien dat, als regel, milieu-informatie geleidelijk aan het publiek beschikbaar wordt gesteld en onder het publiek wordt verspreid, om aldus deze milieu-informatie op de breedst mogelijke basis systematisch aan het publiek beschikbaar te stellen en onder het publiek te verspreiden (...)*".

Het onderliggende doel van dit principe van recht op milieu-informatie is de burgers en de andere sociaal-economische spelers (verenigingsleven, besluitvormers enz.) de middelen te bezorgen om zich actief in te zetten voor milieu-aangelegenheden ("eerste pijler" van de Overeenkomst van Aarhus inzake de toegang tot informatie, participatie van de burger en toegang tot de rechter in milieu-aangelegenheden).

Artikel 3, §2 van de ordonnantie omschrijft milieu-informatie als "alle informatie in geschreven, visuele, auditieve, elektronische of enige andere materiële vorm over:

- de toestand van elementen van het milieu, zoals lucht en atmosfeer, water, bodem, land, landschap en natuurgebieden, met inbegrip van vochtige biotopen, biologische diversiteit en haar componenten, met inbegrip van genetisch gemodificeerde organismen, en de interactie tussen deze elementen;
- factoren zoals stoffen, energie, geluid, straling of afval, emissies, lozingen en ander vrijkomen van stoffen in het milieu die de onder a) bedoelde elementen van het milieu aantasten of waarschijnlijk zullen aantasten;
- maatregelen (met inbegrip van bestuurlijke maatregelen) zoals beleidsmaatregelen, wetgeving, plannen, programma's, milieueffectbeoordelingen van de plannen en programma's, milieuakkoorden en activiteiten die op de onder a) en b) bedoelde elementen en factoren van het milieu een uitwerking hebben of kunnen hebben, alsmede maatregelen of activiteiten ter bescherming van die elementen;
- verslagen over de toepassing van de milieuwetgeving;
- kosten/baten- en andere economische analyses en veronderstellingen die worden gebruikt in het kader van de onder c) bedoelde maatregelen en activiteiten, en
- de toestand van de gezondheid en veiligheid van de mens, de levensomstandigheden van de mens, cultuurgebieden en bouwwerken, voorzover zij worden of kunnen worden aangetast door de onder a) bedoelde toestand van elementen van het milieu of, via deze elementen, door het genoemde onder b) en c)."

Om tot een betere verspreiding van de milieu-informatie te komen, bepaalt de ordonnantie in artikel 17 dat Leefmilieu Brussel elke vier jaar een gedetailleerd verslag moet opmaken over de staat van het leefmilieu en, elke twee jaar, een samenvattende nota met betrekking tot de voornaamste milieu-indicatoren.

Volgens de ordonnantie moeten dit verslag en deze samenvattende nota de volgende elementen beschrijven:

- de toestand van de verschillende milieu-elementen (de ordonnantie verwijst hier naar artikel 3, 2°, met de definitie van milieu-informatie, cf. hoger);

- de druk die erop wordt uitgeoefend;

- de sociaal-economische context: de ondernemingen, het vervoer, de sociaal-demografische veranderingen (de ordonnantie preciseert bovendien dat het verslag de volgende sociaal-economische indicatoren dient te bevatten: structuren van de ondernemingen (primair - secundair - tertiair), industriële ongevallen, evolutie van de vervoerwijzen);

- de ontwikkelingsperspectieven.

De ordonnantie bepaalt ook dat het verslag en de samenvattende nota moeten uitgaan van gewestelijke, en eventueel lokale gegevens, waarvan sommige een coherente vergelijking moeten mogelijk maken met de gegevens die door diverse internationale instellingen werden vergaard in het kader van de verslagen op het niveau van de landen en van de stadsgewesten, en waarvan andere de specifieke Brusselse toestand moeten toelichten. Deze gegevens worden vervolgens voorgelegd aan het advies aan de Raad voor het Leefmilieu.

Het derde lid van artikel 17 bepaalt dat de regering instaat voor een zo ruim mogelijke verspreiding van de in het eerste lid bedoelde documenten in de vorm die zij bepaalt. Deze verspreiding richt zich op de politieke gezagdragers, de sociaal-economische kringen, de verenigingen en de schoolse en buitenschoolse kringen.

Deze ordonnantie betekent de opheffing van de ordonnantie van 4 juni 1992 tot "opstelling van een verslag over de toestand van het Brussels milieu" waarop de vorige presentatie van de Staat van het milieu 2002, in juni 2003, gebaseerd was.

2. Doelstellingen

Het opstellen van het verslag van de staat van het leefmilieu (VSL) en de aanvullende documenten (gedocumenteerde gegevens beschikbaar op de internetsite van Leefmilieu Brussel) is belangrijk omdat het toelaat de gegevens, hun verbanden, en hun verloop in de tijd te contextualiseren en te interpreteren, maar eveneens de grenzen van hun informatieve waarde te verduidelijken.

Dit werk heeft niet alleen tot doel de toestand van het milieu toe te lichten, maar ook, zoals de ordonnantie inzake toegang tot milieu-informatie voorschrijft, de aandacht te vestigen op de factoren (sociaal-economische evolutie, gevoerde acties, wetgeving, enz.) die de vastgestelde ontwikkelingen en de eventuele effecten van het milieu op de gezondheid en het welzijn van de Brusselaars kunnen verklaren.

Wat de doelstellingen betreft, zou een strategische denkoefening - met zowel technici als besluitvormers - de rol van het verslag over de staat van het leefmilieu in het Brussels Gewest moeten preciseren.¹

In dit kader kunnen diverse vraagstukken - die met elkaar in verband staan - worden aangekaart, meer in het bijzonder met betrekking tot de volgende punten:

- *wat zouden de belangrijkste gebruiksdoeleinden van het VSL moeten zijn:*
 - *voor het grote publiek:*

¹ Die denkoefening overschrijdt het kader van de tenuitvoerlegging van het Werkprogramma 2007 van het departement 'Staat van het milieu en indicatoren'.

- *basisinformatie over het milieu en het gewestelijk milieubeleid (inclusief documentatie voor de scholen)*
- *sensibilisering als hefboom voor veranderingen in de consumptiepatronen en als ondersteuning van de actieve betrokkenheid bij milieu-aangelegenheden*
- *voor de ondernemingen:*
 - *informatie*
 - *sensibilisering als hefboom voor veranderingen in de productiemethoden en het intern beheer van de onderneming*
- *voor de politieke mandatarissen en, in ruimere zin, voor het verenigingsleven en de academische kringen die actief zijn in milieuzaken:*
 - *'feiten' over de belangrijkste tendensen in het Brussels leefmilieu en in de gewestelijke acties terzake (hoofdzakelijk hulpmiddel voor denkoefeningen)*
 - *en/of een visie gestoeld op een betrokkenheid: evaluatie van het milieubeleid dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gevoerd, de krachtlijnen (en, in voorkomend geval, onder welke vorm), bevraging over de gekozen opties, voorstellen voor acties enz. (meer uitgesproken hulp bij de besluitvorming).*
- *voor Leefmilieu Brussel:*
 - *synthesedocument dat kan worden gebruikt voor de rapportering, voor diverse informatie-aanvragen, voor het aanvullen van de internetsite, ter gelegenheid van interne opleidingen,*
 - *visitekaartje*
 - *'bundelend' werk dat de mogelijkheid biedt een algemene en geïntegreerde balans van de door het Instituut gevoerde acties op te maken, kennis en werkmethoden uit te wisselen tussen de departementen, de prioritaire doelstellingen van de beleidslijnen en de aangewende middelen te verduidelijken (ondersteuning van de transversaliteit en van de 'bedrijfscultuur')*
 - *organisatie van de inzameling en de archivering van een reeks cijfergegevens (indicatoren) die in het bezit zijn van diverse diensten, opsporen van hiaten in de gegevens en indicatoren*
- *wat zou de inhoud van het VSL moeten zijn:*
 - *de te behandelen onderwerpen met een verduidelijking van hoever men daarin moet gaan (bijvoorbeeld: wat te denken over een hoofdstuk over de economische instrumenten in verband met milieubeheer? In hoeverre moeten ook acties van andere gewestelijke actoren, zoals BROH, BUV, Net Brussel, BAO enz. worden opgenomen of acties door de gemeenten? ...)*
 - *de vorm (moeten samenvattende evaluaties voor bepaalde thema's al dan niet worden geïntegreerd in de vorm van "smiley's"? moeten al dan niet indicatoren worden gehanteerd die de interne werking van overheidsdiensten vertalen? enz.)*
 - *de gebruikte gegevens (hetzij gegevens die uitsluitend afkomstig zijn van de databanken, verslagen, rapportering ... van Leefmilieu Brussel, hetzij aanvullende indicatoren die specifiek voor het verslag over de staat van het leefmilieu, ontwikkeld worden)*
 -
- *welke vorm moet de publicatie aannemen en hoe moet ze verspreid worden*
- *afhankelijk van de vastgelegde doelstellingen, welke middelen worden er uitgetrokken uit voor deze opdracht en met welk organisatietype wordt er gewerkt, niet alleen binnen Leefmilieu Brussel, maar ook bij andere Brusselse spelers (BUV, BROH, BMWB, VIVAQUA, Net Brussel enz.) om de noodzakelijke transversaliteit en de benadering op gewestniveau te waarborgen?*

3. Inhoud

3.1. Inhoudsopgave

De inhoudsopgave van het verslag over de staat van het leefmilieu 2006 verschilt sterk ten opzichte van de vorige versies van het VSL. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- groepering van de hoofdstukken in 5 luiken (inleiding niet inbegrepen) die in grote lijnen de logica van het milieubeheer weergeven

in het licht van de doelstellingen, met name: verontreinigende emissies voorkomen of verhelpen en het levenskader verbeteren (luik Kwaliteit van het milieu en levenskwaliteit), het rationeel gebruik van natuurlijke rijkdommen bevorderen (luik Duurzaam beheer van de natuurlijke rijkdommen), en de mogelijke risico's opsporen en zo goed mogelijk beperken (luik Preventie en beheer van milieurisico's). Een luik is specifiek gewijd aan de klimaatwijziging, die niet echt thuishoort in één van de bovengenoemde onderdelen.

in het licht van de middelen (luik Milieubeleid en -beheer): dit laatste onderdeel belicht de integratie van milieu-overwegingen in de andere beleidsdomeinen (vervoer, ecoconstructie en werkgelegenheid), en schenkt aandacht aan het leefmilieu-instrumentarium (informatie/sensibilisering, planning, reglementering, economische instrumenten, onderzoek) en aan de intra- en supraregionale relaties. Deze transversale benadering is een innovatie ten opzichte van de vorige uitgaven van het verslag.

Toch is duidelijk dat de opdeling van de diverse thema's over deze luiken niet altijd eenduidig is en bepaalde herhalingen tot gevolg kan hebben (verbanden tussen hoofdstukken). De opdeling biedt evenwel het voordeel dat ze het document overzichtelijker maakt en meer gestructureerd en als leidraad dient voor de lezer.

- integratie van aanvullende thema's die verband houden met nieuwe milieu-overwegingen (meer in het bijzonder chemische stoffen en overstromingen);
- toevoeging van twee aanvullende hoofdstukken over de klimaatverandering en de energie (in de vorige versies van het VSL waren die thema's verwerkt in het hoofdstuk Lucht). Deze wijziging werd ingegeven door het groeiende belang van deze onderwerpen en de nieuwe bevoegdheden van Leefmilieu Brussel op het vlak van de energie;
- integratie van een hoofdstuk dat volledig gewijd is aan de 'driving force' ("Sociaal-economische balans: sleutelfactoren voor het Brusselse leefmilieu")

Deze inhoudsopgave geeft dus een vrij volledig overzicht van de diverse facetten van milieu en milieubeheer. Gelet op de zeer talrijke onderlinge verbanden tussen de thema's die in de diverse hoofdstukken worden besproken, is het mogelijk dat eenzelfde onderwerp op meer dan één plaats in het verslag aan bod komt (zij het soms vanuit verschillende invalshoeken). Daarom zijn er diverse verwijzingen tussen de hoofdstukken – die de complexiteit van de milieuproblemen benadrukken.

3.2. 'Krachtlijnen' en 'bevoorrechte acties'

De meeste hoofdstukken worden voorafgegaan door 'Krachtlijnen' en 'Bevoorrechte acties', die de belangrijkste doelstellingen en actieprioriteiten samenvatten op het gebied van lucht, geluid, natuur en groene ruimten, gezondheid/milieu, water, energie, afval, klimaatverandering, voorkoming en beheer van milieurisico's (ingedeelde inrichtingen, chemische stoffen, bodemverontreiniging, overstromingen ten gevolge van onweersbuien, 'plagen' in openbare ruimten).

Deze 'krachtlijnen' en 'bevoorrechte acties' werden uitgewerkt op basis van daartoe georganiseerde vergaderingen, per milieuthema, met de personen die voor deze thema's verantwoordelijk zijn binnen de diverse afdelingen van Leefmilieu Brussel, en in aanwezigheid van een kabinetsmedewerker van de Minister van Leefmilieu. Zij werden voorgelegd aan de personen die aan de besprekingen hadden deelgenomen en, in voorkomend geval, aan hun hiërarchie (08/12/2006) en aan het kabinet (19/12/2006). De opmerkingen die voortvloeiden uit dat overleg werden in rekening gebracht.

4. Beheer van het Brussels milieu: implicaties van lokaal tot suprageregionaal niveau

Het beheer van het Brussels milieu moet zich inpassen in een perspectief dat de gewestelijke institutionele grenzen overschrijdt.

Kort samengevat wil het Brussels milieubeleid een oplossing bieden voor problemen:

- met lokale draagwijdte: beheer van openbare groene ruimten, voorkoming van geluidsoverlast, verhelpen van binnenhuisverontreiniging, bodemsanering enz.
- met regionale en supraregionale draagwijdte: energiebesparing, waterbeheer, afvalbeheer, beheer van de luchtverontreiniging enz.
- met wereldwijde draagwijdte: klimaatverandering, beheer van de natuurlijke rijkdommen enz.

Supraregionale en wereldwijde doelstellingen kunnen alleen bereikt worden met strategieën op het suprageregionaal, nationaal, Europees of wereldwijd niveau. Deze komen aan bod in de diverse hoofdstukken van dit verslag over de staat van het leefmilieu.

SOCIAAL-ECONOMISCHE CONTEXT : SLEUTELFACTOREN VOOR HET BRUSSELS MILIEU

De hierna beschreven sociaal-economische indicatoren geven een bondig overzicht van de sociaal-economische context in Brussel (bevolking, levensstandaard, huisvesting, economische activiteiten en werkgelegenheid, bezetting van het grondgebied, vervoerwijzen). Al die gegevens dragen bij tot een verklaring voor de evolutie van de belasting die op het milieu wordt uitgeoefend vanwege de menselijke activiteiten (woonomstandigheden, consumptie en productie van goederen en diensten, vervoer enz.).

In dit verslag worden alleen de meest synthetische en significante indicatoren vermeld. Meer gedetailleerde informatie is beschikbaar bij de instellingen die bevoegd zijn om dergelijke gegevens aan te maken, en meer bepaald op de volgende websites:

- Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BI SA): http://www.bruxelles.irisnet.be/nl/entreprises/maison/avant_de_commencer/n_donnees_statistiques/analyses_et_statistiques.shtml;
- Observatorium voor gezondheid en welzijn - Brussel: <http://www.observatbru.be/>
- Brussels Observatorium van de arbeidsmarkt en de kwalificaties (gegevens beschikbaar op de site van de Brusselse Gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling (BGDA): <http://www.actiris.be/default.htm>
- Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS): <http://www.statbel.fgov.be/>
- Observatorium voor het kantorenpark (dienst verleend door het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (http://www.bruxelles.irisnet.be/nl/entreprises/maison/statistiques/observatoire_des_bureaux.shtml))
- Bestuur voor Uitrusting en Verplaatsingen (BUV), site 'MOBIL2015' over de actualiteit van de mobiliteit in Brussel: <http://www.statbel.fgov.be/> en site « Fietsen in Brussel » <http://www.velo.irisnet.be>
- Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Brussel (MIVB): www.mivb.be

1. Beknopte beschrijving van de voornaamste sociaal-economische indicatoren

Deze paragraaf vat, in tabelvorm, de belangrijkste gegevens samen die in dit hoofdstuk worden besproken.

Tabel 1. Aantal inwoners, huishoudens en potentiële pendelaars (samenvattende tabel)

	BHG	BELGIE
Totale bevolking (2005)	1.006.749 inw	10.445.852 inw
Aantal niet-Brusselaars werkend in BHG (2004)	344.451	-
Aantal Brusselaars werkend buiten BHG (2004)	48.125	-
Aantal privé-huishoudens (2004)	489.063	4.408.695
Gemiddelde omvang van de huishoudens (personen/huishouden, 2004)	2	2,4
Bevolkingsdichtheid (inw/km ² , 2005)	6.238 inw/km ²	342,2 inw/km ²

Bronnen : NIS en BISA (op basis van NIS-statistieken)

Tabel 2. Inkomens, levensverwachting en huisvesting (samenvattende tabel)

	BHG	BELGIE
Gemiddeld belastbaar inkomen per inwoner (2003)	10.846 €	12.655 €
Levensverwachting bij de geboorte (2003)	78,61 jaar	78,82 jaar
Gemiddelde bewoonbare oppervlakte per inwoner (2001)	35,5 m ²	35,2 m ² (*)
% huishoudens woonachtig in eensgezinswoningen (2001)	28,30%	75,40%
% woningen bewoond door de eigenaar (of vruchtgebruiker) (2001)	41,30%	68%

Bron : NIS (*gemiddelde van de 5 grote Belgische steden)

Tabel 3. Werkgelegenheid, werkloosheid en BBP (samenvattende tabel)

	BHG	BELGIE
Aantal tewerkgestelden in loondienst (2002)	602.571	3.493.168
Aantal zelfstandigen (2004)	71.493	853.663
Tewerkstellingsgraad (werkende actieve bev./bev. van 15 tot 64 j) (2003)	53,20%	59,60%
Werkloosheidsgraad (2004)	21%	12,80%
BBP (2003)	19,2% van nationaal BBP	
BBP/inwoner in 10 ³ € (2003)	51,88	25,98

Bronnen : BISA (op basis van statistieken van NIS, RSZ en INR) , Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en de Kwalificaties (op basis van gegevens en definitie van RVA)

Tabel 4. Grondbezetting (samenvattende tabel)

	BHG	BELGIE
Totale oppervlakte (km ²)	161	30.528
Gekadastrreerde oppervlakte (km ² , 2003) waarvan:	128	28.729
Bebouwde zones (kleine tuinen inbegrepen)	56%	12,50%
Niet-bebouwde zones	44%	87,50%
Aantal gebouwen (2003)	193.173	4.219.349
Aantal woningen (2003)	517.035	4.782.060

Bronnen : BISA (op basis van statistieken Kadaster en NIS)

Tabel 5. Vervoer (samenvattende tabel)

	BHG	BELGIE
Gemiddelde afgelegde afstand/persoon/voor een gemiddelde dag (km, 1998-99)	32,8	36,9
% gezinnen in het bezit van minstens een enkele wagen (2001)	60%	77%
Evolutie van het wegverkeer (1990 tot 2003)	+ 15,4%	+ 32,4%
Aandeel van de wagen in de woonwerkverplaatsingen naar en binnen het BHG (2001)	64%	-
Aandeel van de wagen in de woning-schoolverplaatsingen naar en binnen het BHG (2001)	39%	-
Evolutie van het gebruik van het openbaar MI VB-vervoer (1996 tot 2005)	58%	-
Evolutie van het aantal reizigers in de Brusselse NMBS-stations (1996 tot 2005)	7%	-
Evolutie van het aantal vliegtuigbewegingen in de luchthaven Brussel Nationaal (1990-2005)	31%	-
Evolutie van het aantal overlijdens binnen de 30 dagen volgend op een ongeval op de weg (1990-2002)	-51%	-31%

Bronnen : NIS (Nationale enquête naar de mobiliteit van de huishoudens, 1998-1999, Algemene sociaal-economische enquête, 2001), BUV 2006 (op basis van gegevens van STRATEC), MIVB, BISA (op basis van statistieken NMBS), BIAC, Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid

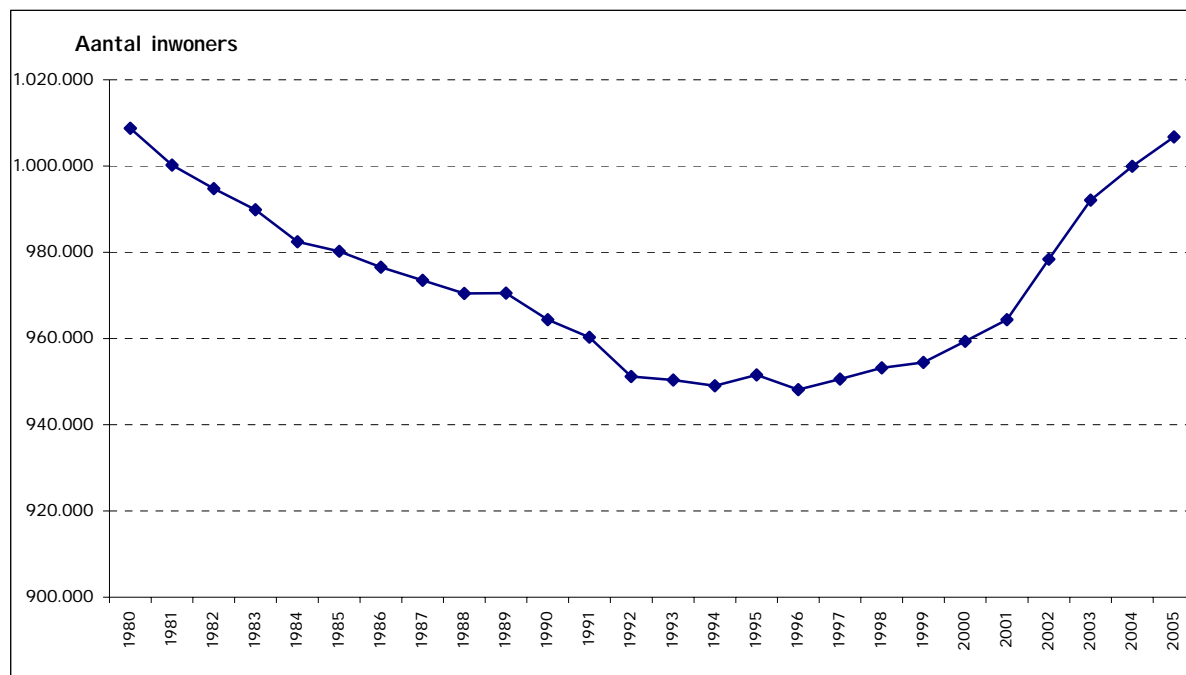
2. Bevolking en gezinnen

2.1. Demografische evolutie

2.1.1. Bevolkingsgrootte en aantal gezinnen

Na een jarenlange daling kent de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opnieuw een groei. In 2001 bereikte het Gewest opnieuw het bevolkingsaantal van 1990. In 2005 bedraagt de bevolking 1.006.749 personen en heeft ze vrijwel het aantal van 1980 bereikt. Momenteel zijn er nog 26.310 personen in het wachtregister (Observatorium voor gezondheid en welzijn, 2005).

Figuur 1. Evolutie van de Brusselse bevolking (1980 - 2005)



Bron : NIS

Overdag groeit de Brusselse bevolking aanzienlijk door de aanwezigheid van pendelende studenten en werknemers. In 2004 brengt de enquête over de arbeidskrachten aan het licht dat 344.451 personen met verblijf in het Vlaams en Waals gewest een baan hebben in het Brussels gewest. Omgekeerd werken 48.125 Brusselaars buiten de grenzen van het gewest (zie § 3.2 over de Binnenlandse Werkgelegenheid en § 5.6 over het pendelverkeer in het kader van werk en school).

In 2004 bestond de Brusselse bevolking voor 26,3% uit buitenlanders, waarvan 14,5% afkomstig waren uit één van de 15 Lidstaten van de Europese Unie (vóór de uitbreiding).

In 2004 waren er 489.850 gezinnen (inclusief collectieve huishoudens), dat is 2% meer dan in 1990. De Brusselse privé huishoudens bestaan uit gemiddeld 2 personen, wat veel minder is dan het Belgische gemiddelde (2,3). Alleenstaande personen vertegenwoordigen de helft van die gezinnen (één Brusselaar op 4).

Zoals blijkt uit de volgende tabel, blijft het Brussels gewest inwoners verliezen aan de stadsrand (-10.135 inwoners in 2003).

Tabel 6. Migratie tussen het BHG, het Koninkrijk en het buitenland

	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003
BHG naar Koninkrijk	31.142	25.119	30.734	29.585	27.218	27.909	29.537	31.190
Koninkrijk naar BHG	22.538	22.203	17.431	22.040	21.357	21.053	21.448	21.055
Saldo (1)	-8.604	-2.916	-13.303	-7.545	-5.861	-6.856	-8.089	-10.135
Migraties binnen BHG	57.460	49.531	41.940	48.896	48.046	47.778	50.288	53.365
Emigraties naar buitenland	9.655	8.081	7.284	7.748	10.184	9.534	9.881	10.160
Immigraties vanuit buitenland	17.052	13.767	17.658	18.274	21.976	25.367	27.537	26.436
Saldo (2)	7.397	5.686	10.374	10.526	11.792	15.833	17.656	16.276
Saldi (1)+ (2)	-1.207	2.770	-2.929	2.981	5.931	8.977	9.567	6.141

Nota :

(1) Sinds 1988 werd de methode voor de berekening van de bevolkingscijfers veranderd.

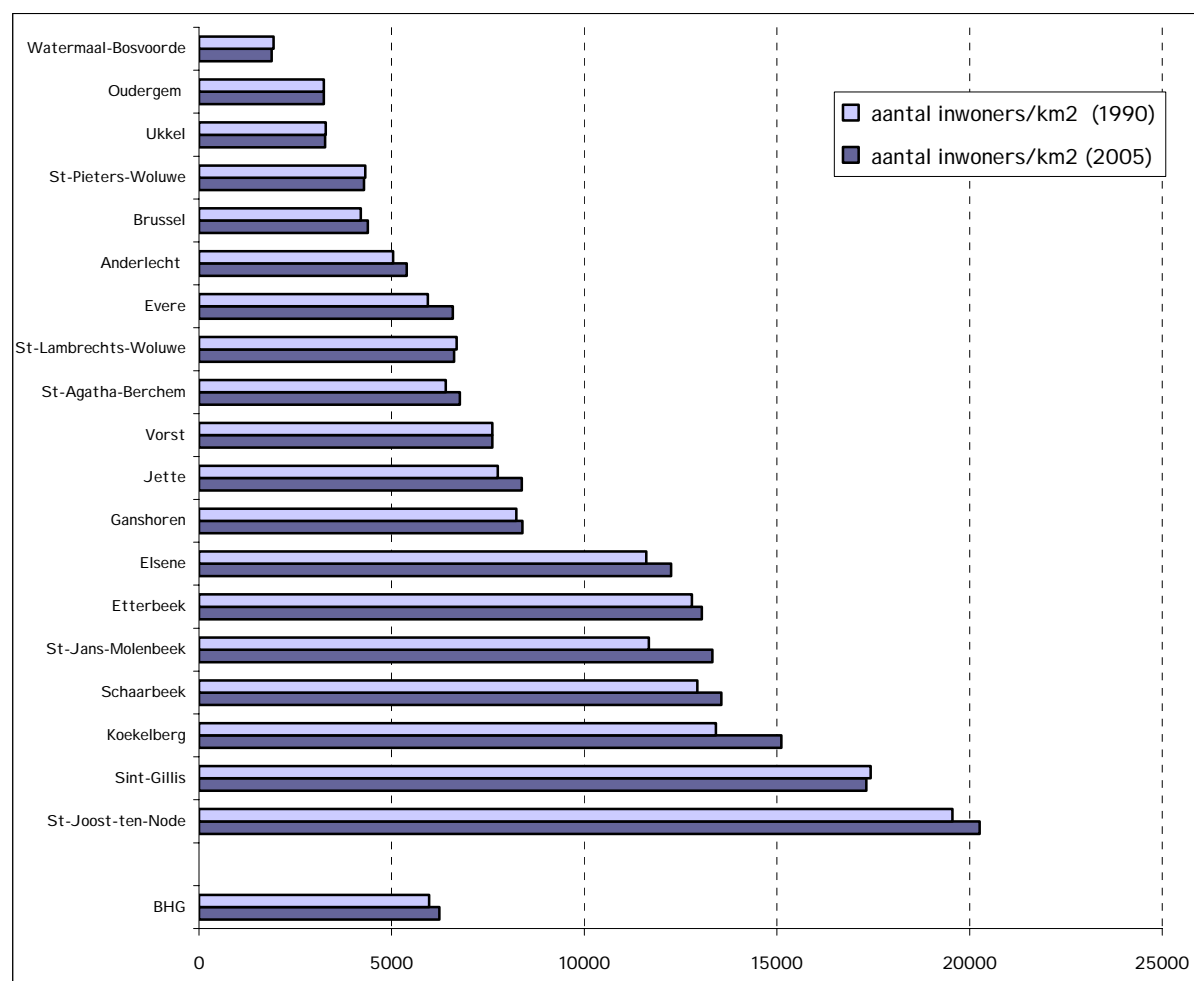
(2) In de loop van 1995 werden de asielaanvragers niet meegerekend bij de berekening van de totale bevolking.

Bron : BISA 2005

2.1.2. Bevolkingsdichtheid

In 2005 bedraagt de bevolkingsdichtheid gemiddeld 62,4 inwoners/hectare en varieert ze van 18,8 inw./ha (Watermaal-Bosvoorde, inclusief Zoniënwoud) tot 202,6 inw./ha (Sint-Joost-ten-Node). Tussen 1990 en 2005 is de bevolkingsdichtheid in talrijke gemeenten gestegen (Sint-Joost-ten-Node, Molenbeek, Koekelberg, Schaarbeek, ...). Bepaalde gemeenten zien hun bevolking licht afnemen (Sint-Gillis, Watermaal-Bosvoorde, Ukkel, ...).

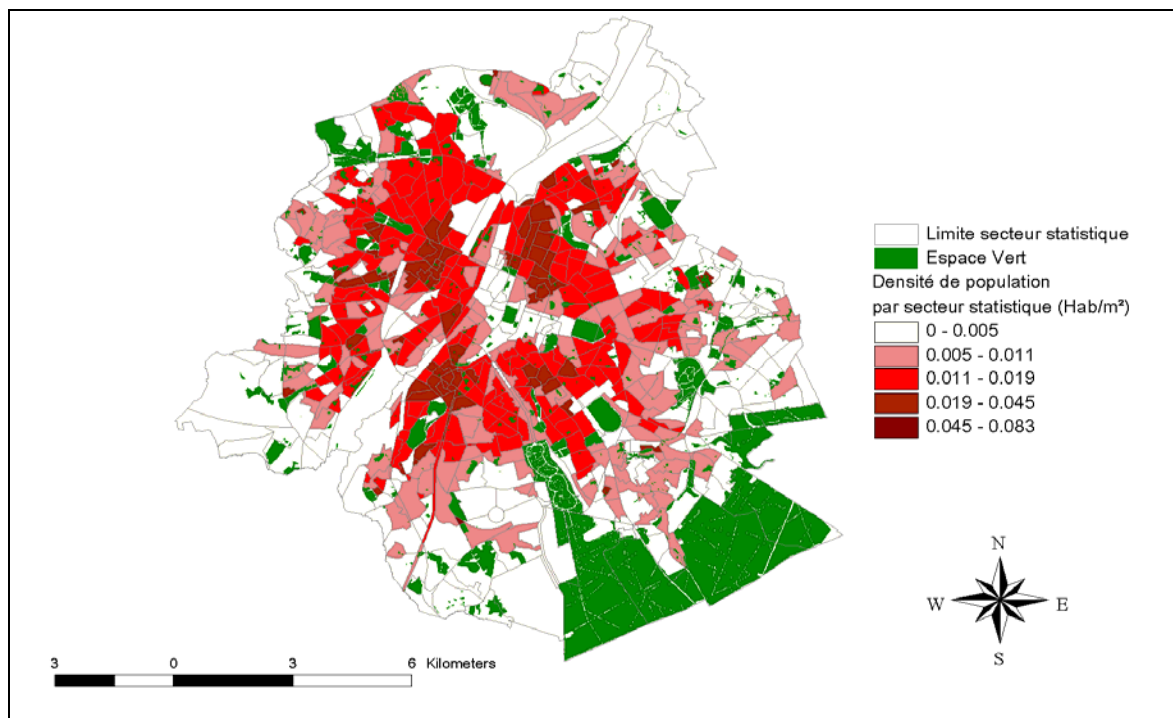
Figuur 2. Bevolkingsdichtheid per gemeente (1990 en 2005)



Bron : BISA (op basis van NIS-gegevens)

De kaart van de bevolkingsdichtheid per statistische sector toont de ontvolking van het stadscentrum, de hoge dichtheid in de eerste kroon, de zones met lage dichtheid aan de rand van de stad.

Figuur 3. Bevolkingsdichtheid (inw./m²) per statistische sector (2002)



Legende : Groen = groene ruimte - Grijs lijn = grens van statistische sector - roodtinten = bevolkingsdichtheid per statistische sector (inw./m²)

Bron : Leefmilieu Brussel (op basis van NIS-gegevens)

2.2. Levensstandaard en huisvesting

2.2.1. Belastbaar inkomen per inwoner

Voor het aanslagjaar 2003 heeft het Brussel Gewest het laagste gemiddelde inkomen - berekend op basis van het belastbare inkomen - van de vijf grote steden van het land en ligt het 14,3% lager dan het Belgische gemiddelde.

Tabel 7. Gemiddeld inkomen per inwoner (op basis van de belastingaangifte, in € prijscourant)

	Gemiddeld inkomen/inw in € (aanslagjaar 2004)	Evolutie 1993-2003 (prijscourant)	Welvaarts- index* 1993	Welvaarts- index* 2003
BHG	10.846	+ 28%	97,6	85,7
Antwerpen	13.647	+ 41%	104,9	107,8
Gent	13.860	+ 50%	106,5	109,5
Liège	11.361	+ 39%	93,9	89,8
Charleroi	10.928	+ 47%	85,7	86,4
België	12.655	+ 46%	100,0	100,0

*De welvaartsindex vergelijkt het gemiddeld inkomen per inwoner van de bestudeerde entiteit met het gemiddeld inkomen per inwoner voor België (= 100).

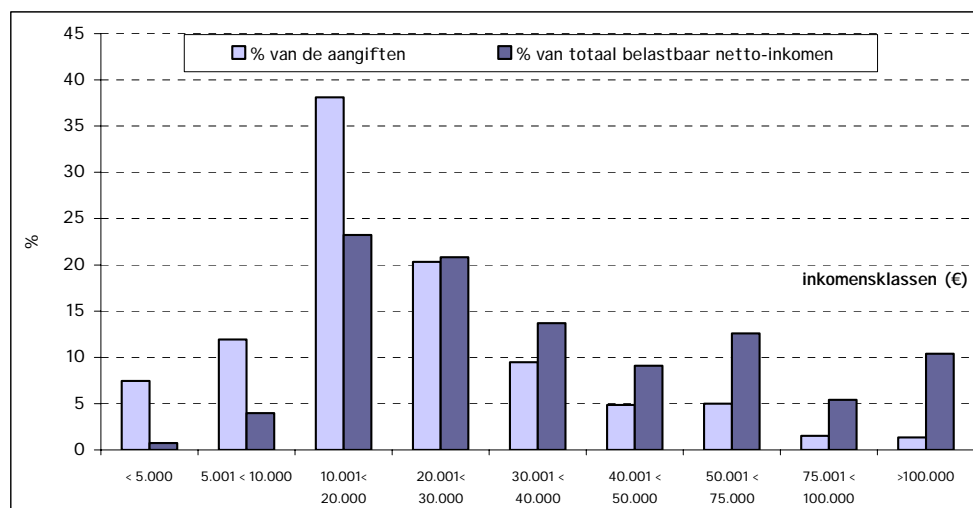
Bron : NIS

Deze inkomens zijn bovendien bijzonder ongelijk verdeeld over de bevolking. Tijdens het aanslagjaar 2003 vermeldt 7,8% van de aangiften een inkomen van meer dan 50.001 euro. Deze aangiften vertegenwoordigen 28% van de aangegeven inkomens. Omgekeerd heeft 7,4% van de aangiften betrekking op een inkomen van minder dan 5.000 euro, wat overeenstemt met 0,7% van de aangegeven inkomens in het gewest. Zoals het

Observatorium voor Gezondheid en Welzijn benadrukt, zijn talrijke personen die in armoede leven, bovendien niet opgenomen in deze belastingstatistieken omdat hun inkomens te laag zijn en bijgevolg niet belastbaar zijn.

Ten opzichte van het federale gemiddelde zijn de laagste inkomensklassen oververtegenwoordigd in het Brussels gewest. In 2003 vertegenwoordigden de belastingaangiften met een belastbaar netto-inkomen van minder dan 10.000 euro 19,4% van alle aangiften in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 17,1% op schaal van het Koninkrijk.

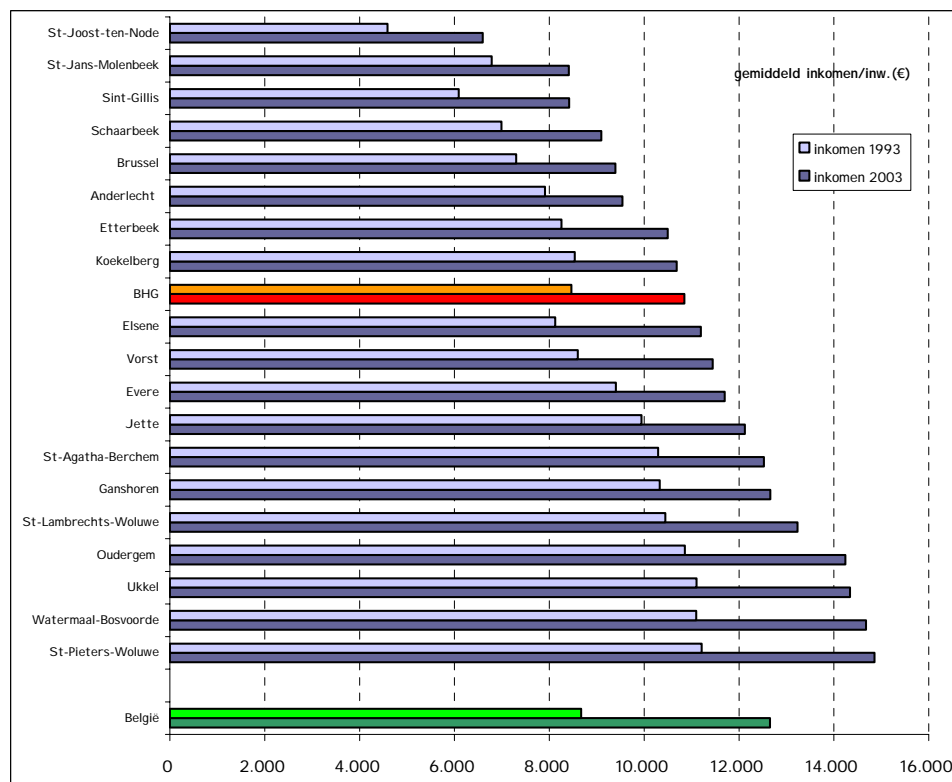
Figuur 4. Spreiding van de belastbare inkomens volgens inkomensklasse (inkomsten 2003, aangifte 2004)



Bron : BISA (op basis van NIS-statistieken)

De inkomens verschillen ook sterk tussen de gemeenten onderling.

Figuur 5. Gemiddeld inkomen per inwoner, uitgesplitst per woongemeente, voor de jaren 1993 en 2003 (op basis van de belastingaangiften, in lopende euro)



Bron : NIS

De centrale wijken en de gemeenten in de eerste kroon (Sint-Joost, Sint-Gillis, Molenbeek, Sint-Jan) hebben de laagste inkomens per inwoner. In bepaalde gemeenten uit de eerste kroon wordt de ontwikkeling van armoedehaarden een acuut probleem.

2.2.2. Uitgaven en beschikbare inkomsten

De enquête over het budget van de gezinnen wordt jaarlijks uitgevoerd door het Nationaal Instituut voor de Statistiek. Deze vragenlijst peilt naar het uitgavenpatroon van de Brusselse, Waalse en Vlaamse gezinnen.

Tabel 8. Gemiddelde uitgaven per inwoner voor de diverse consumptieposten (2004)

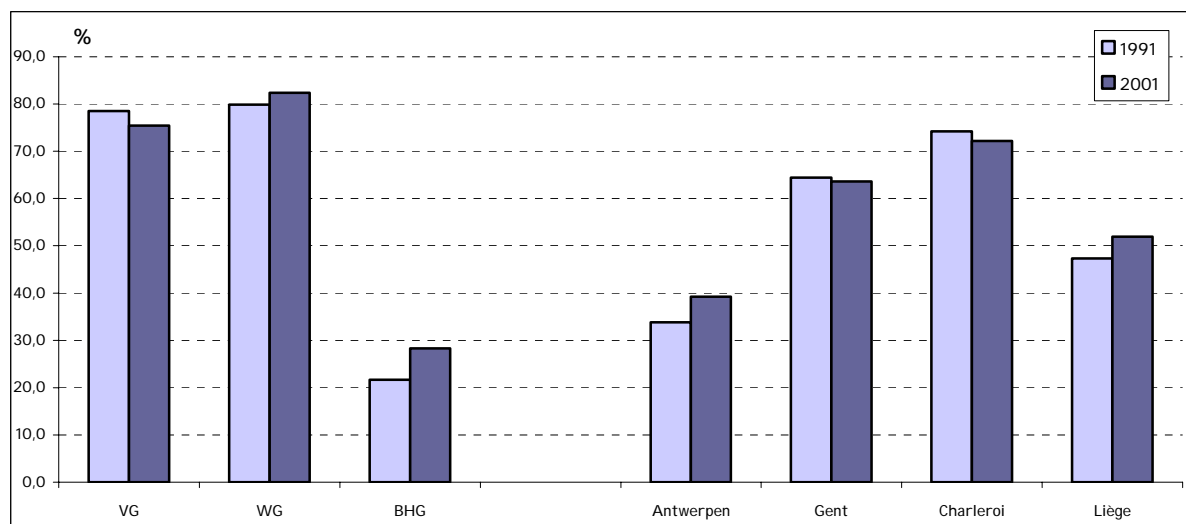
	EUR		% van totaal van de uitgaven	
	Brussels Gewest	België	Brussels Gewest	België
Voeding en dranken	1.811	1.852	14,1	15,0
Tabak	120	99	0,9	0,8
Kleding en schoeisel	543	583	4,2	4,7
Brutohuur (incl. de geschatte huur aangerekend aan de eigenaars), gewone onderhoud en lasten	3.308	2.589	25,8	21,0
Verwarming, verlichting	475	538	3,7	4,4
Water	102	64	0,8	0,5
Inrichting, uitrusting en onderhoud woning	609	709	4,7	5,7
Gezondheid	579	579	4,5	4,7
Vervoer met persoonlijke voertuigen	1.285	1.572	10,0	12,7
Vervoerdiensten	160	83	1,2	0,7
Cultuur, ontspanning en onderwijs	1.150	1.063	9,0	8,6
Uitgaven in de horecasector	583	625	4,5	5,1
Toeristische reizen	361	361	2,8	2,9
Lichaamsverzorging, persoonlijke artikelen	320	302	2,5	2,4
Financiële diensten/verzekeringen	501	586	3,9	4,7
Andere goederen en diensten	916	752	7,1	6,1
Totale gemiddelde consumptie	12.822	12.358	100,0	100,0

Bron : NIS

In het algemeen zijn de gemiddelde uitgaven van de Brusselse gezinnen hoger dan het Belgische gemiddelde (104% van het Belgische gemiddelde). Meer in het bijzonder geven de Brusselaars beduidend meer uit aan hun huishuur (inclusief huurlasten en kosten voor gewoon onderhoud) (128%), hun waterverbruik (158%) en hun verplaatsingen met het openbaar vervoer (193%). Zij besteden daarentegen een kleiner deel van hun budget aan verplaatsingen in privévoertuigen (82%) en aan verwarming en verlichting van hun woning (88%).

2.2.3. Toegang tot en kwaliteit van de huisvesting : enkele resultaten van de sociaal-economische enquête van het NIS.

Figuur 6. % van de huishoudens die in eengezinswoningen wonen (1991 en 2001)



Bron : NIS

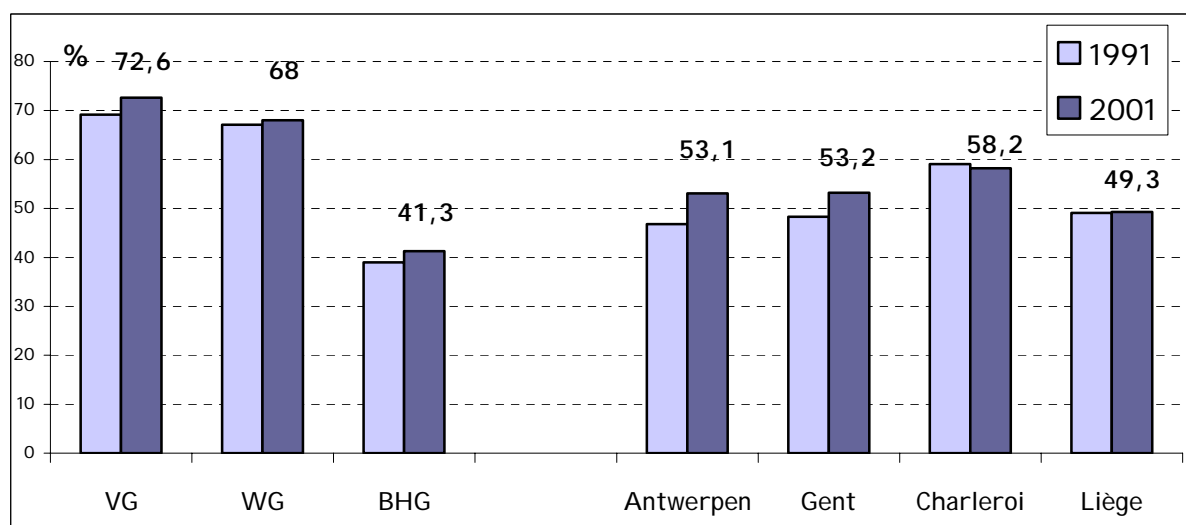
Volgens de gegevens van de sociaal-economische enquête die het NIS in 2001 uitvoerde, leven 28% van de Brusselse gezinnen in eengezinswoningen, wat overeenstemt met een absolute stijging van 6,6% in tien jaar. Ondanks die evolutie blijft dit percentage veel lager dan dat voor de andere gewesten en grote steden van het land. Meer dan één op vier Brusselse woonsten bevindt zich in een gebouw met 10 of meer woonsten (appartementen, studio's, kamers).

Steeds volgens diezelfde bron (vermeld door Urban Audit, DG Regio van de E.U.) beschikt iedere Brusselaar gemiddeld over een **bewoonbare oppervlakte van 35,5 m²** (35,1 m² in 1991). Deze oppervlakte leunt dicht aan bij die van Antwerpen (35,6 m²), Gent (35,5 m²), Luik (36,7 m²) en, in mindere mate, Charleroi (32,9 m²).

Gemiddeld is de aankoop van een huis in 2004 in het Brussels gewest 50% duurder dan het Belgisch gemiddelde, alle gewesten samen (NIS, 2006).

In vergelijking met andere gewesten en steden in ons land telt Brussel weinig eigenaars. In 2001 wordt 41,3% van de Brusselse woningen bewoond door hun eigenaar of vruchtgebruiker.

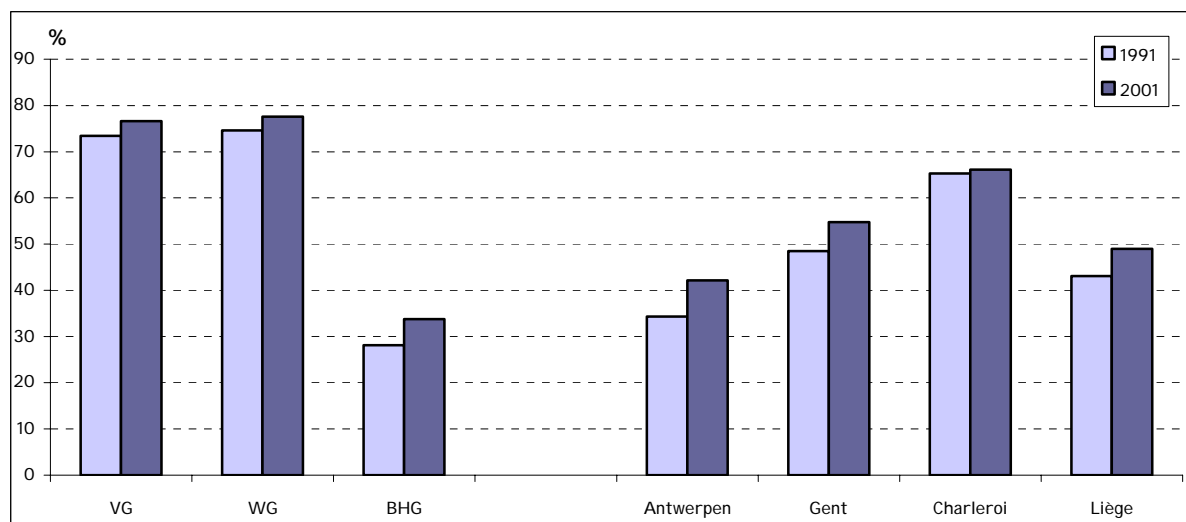
Figuur 7. % woningen bewoond door de (mede-)eigenaar of vruchtgebruiker (1991 en 2001)



Bron : NIS

Het sterk verstedelijkt Brussels gewest telt in verhouding weinig privétuinen ten opzichte van de rest van het land. In 2001 hebben 34% van de Brusselse woningen een tuin. Uit de socio-economische enquête die werd gerealiseerd in het kader van de Welzijns- en gezondheidsatlas van Brussel-Hoofdstad (2006), zou 63% van de Brusselse bevolking geen toegang hebben tot een eigen tuin.

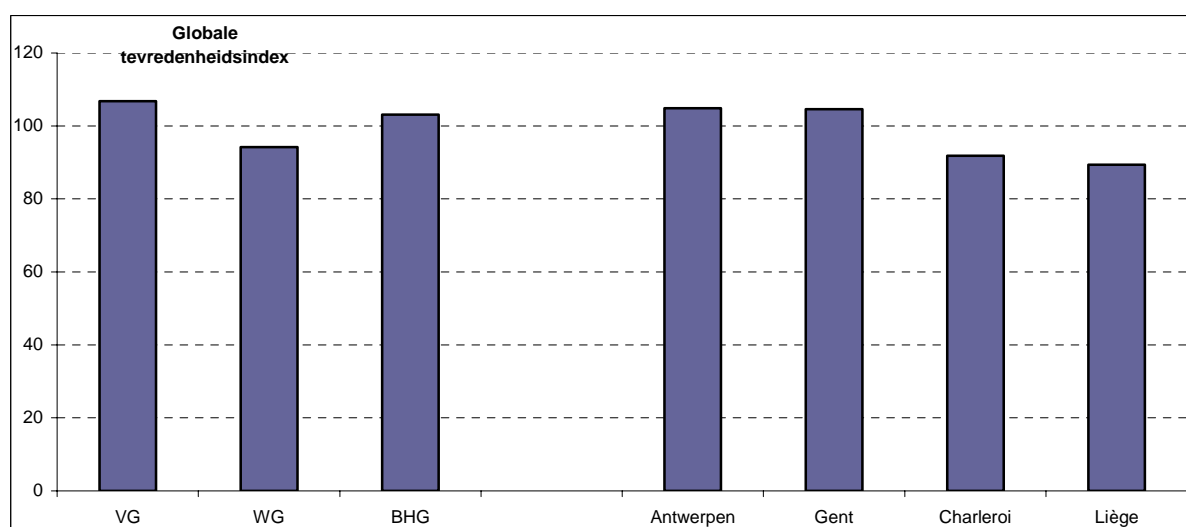
Figuur 8. % woningen met een tuin (1991 en 2001)



Bron: NIS

Zestien vragen van de sociaal-economische enquête 2001 van het NIS peilden naar de subjectieve tevredenheid van de gezinnen over de buurt (rust, netheid, kwaliteit van de lucht en uitzicht van de gebouwen) en de voorzieningen in de buurt (winkel aanbod, aanwezigheid van groene ruimten, aanwezigheid van gezondheidsdiensten, schoolvoorzieningen, cultuur- en recreatieaanbod, fietspaden, voetpaden enz.). Aan de hand van de antwoorden werd een algemene tevredenheidsindex samengesteld. Volgens de definitie van het NIS stemt deze index overeen met het saldo - in procent - van de negatieve en positieve antwoorden. Een algemene tevredenheidsindex van 100 betekent dat er precies evenveel tevreden als ontevreden zijn. Is de index hoger dan 100, dan zijn - over de 16 criteria samen - meer mensen tevreden dan ontevreden; is de index lager dan 100, dan zijn er meer ontevreden dan tevreden.

Figuur 9. Beoordeling van de woonomgeving, van de voorzieningen en faciliteiten aanwezig in de woonwijk (2001)



Bron: NIS

"Voor heel België bedraagt de index 102,37, en voor de 5 grote steden samen 101,26. Globaal lijken de mensen dus vrij tevreden. De tevredenheidsgraad is het hoogst in Vlaanderen, waar hij 106,80 bedraagt. In het Duitse taalgebied is de tevredenheidsgraad eveneens vrij hoog, met 105,33. De Brusselaars,

Antwerpenaren en Gentenaren hebben blijkbaar een positieve mening tegenover hun buurt en de voorzieningen in hun wijk. In Wallonië stellen wij een heel andere situatie vast: de index bedraagt er slechts 94,21, wat duidt op een in verhouding uitgesproken ontevredenheid. De nog lagere scores van Luik en Charleroi duiden op een nog meer uitgesproken ontevredenheid" (site NIS).

2.3. Gezondheidstoestand

De levensverwachting van de Brusselaars bij hun geboorte houdt het midden tussen die van de Walen en de Vlamingen.

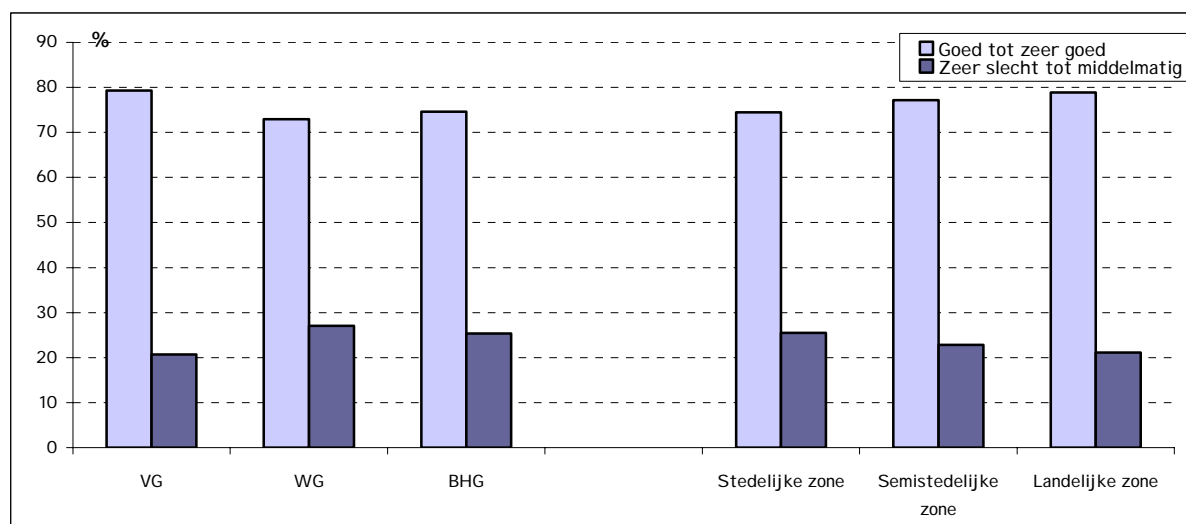
Tabel 9. Levensverwachting bij de geboorte

	1995	2003
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	77,23	78,61
Waals Gewest	76,17	77,39
Vlaams Gewest	78,03	79,65
België	77,35	78,82

Bron : NIS

Het wetenschappelijk instituut volksgezondheid heeft sinds 1997 3 enquêtes uitgevoerd over de gezondheid van de Belgen. Eén van de vragen heeft betrekking op de subjectieve gezondheid (hoe is uw algemene gezondheidstoestand?). Volgens het instituut is de subjectieve gezondheid een algemene maatstaf waarin diverse aspecten van de gezondheid zijn opgenomen (lichamelijk, sociaal en emotioneel). Zij wordt beschouwd als één van de beste gezondheidsindicatoren, zowel individueel als op het niveau van de bevolking. Volgens dezelfde bron hebben talrijke auteurs aangetoond dat de subjectieve perceptie van de gezondheidstoestand een vrij betrouwbare afspiegeling is van de impact van de klachten en aandoeningen waaraan de ondervraagde persoon lijdt; bovendien is er een nauw verband met de sterfte, het ziektecijfer, het niveau van de functionele capaciteiten en de medische consumptie.

Figuur 10. Verdeling van de bevolking (15 jaar en ouder) volgens de subjectieve gezondheidstoestand (2004)



Bron : WIV, gezondheidsenquête door interview (2004)

In België zijn 77% van de ondervraagde personen tevreden over hun gezondheidstoestand. Tussen de 3 gewesten van het land stellen wij een niet onbelangrijk verschil vast in perceptie van de subjectieve gezondheidstoestand: 21% van de inwoners van het Vlaams gewest is niet tevreden over de eigen gezondheid tegen 25% in het Brussels gewest en 27% in het Waals gewest (deze verschillen bestonden reeds in 1997 en in 2001).

De resultaten voor het Brussels gewest zijn bovendien een afspiegeling van die welke op nationale schaal werden verkregen voor de stedelijke zones.

3. Economische activiteiten en werkgelegenheid

3.1. Inleiding

Het gewest wordt gekenmerkt door een dominerende tertiaire sector en een sterke wil van de Brusselse regering en van de federale regering om haar plaats als internationale stad uitgerust met grote onthaalcapaciteit te behouden (officiële zetels van internationale instellingen, tal van congressentra, belangrijke hotelinfrastructuren, ...).

Het economisch weefsel van Brussel wordt ook gekenmerkt door de kleine omvang van de ondernemingen en een sterke vermenging van de functies. KMO's en KMI's zijn goed ingeplant in het stadswefsel. Tal van deze bedrijven zijn echter vrij "vluchtig" (verhuizing, faillissement, ...), zodat het milieutoezicht uiterst complex wordt.

Hoewel de druk op het leefmilieu die uitgaat van de "klassieke ondernemingen" vrij goed onder controle is, moet de reële impact van de "nieuwe ondernemingen" (zoals de informatie- en communicatietechnologie) nog blijken, onder andere op het vlak van de productie van elektrisch en elektronisch afval, ...

De milieueffecten van de internationale ontwikkeling van het Gewest kunnen evenmin worden verwaarloosd. Volgens een door het Brussels Gewest bestelde studie² over de sociaal-economische impact van de Europese en internationale instellingen, loopt het aantal internationale instellingen en sectoren die te maken hadden met de E.U. op tot 3.796 in 2001, en zorgen ze voor een tewerkstelling van 55.000 personen.

3.2. Binnenlandse werkgelegenheid

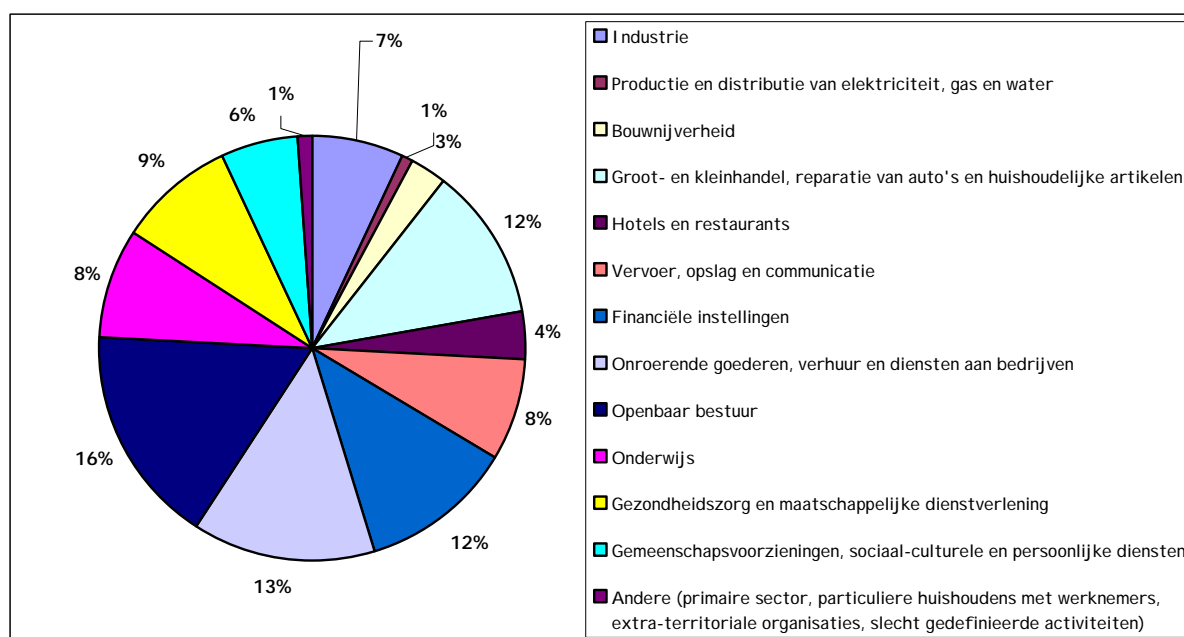
Het Brussels gewest telt ongeveer 650.000 arbeidsplaatsen en is de grootste arbeidsmarkt van het land.

3.2.1. Arbeid in loondienst en vestigingen per sector

3.2.1.1. Arbeid in loondienst

In 2002 telde het Brussels Gewest volgens de gegevens van de RSZ die worden gepubliceerd door het BISA (MBHG) 602.571 werknemers opgenomen in de sociale zekerheid (582.729 in 1990). Na een terugval kent de bezoldigde arbeid een gestage groei sinds het midden van de jaren '90 (+7% tussen 1997 en 2002). Deze vooruitgang is hoofdzakelijk te danken aan de groei van de privésector (Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en de Kwalificaties, 2004).

Figuur 11. Arbeid in loondienst per sector (bedrijfssecties NACE-BEL) (2002)

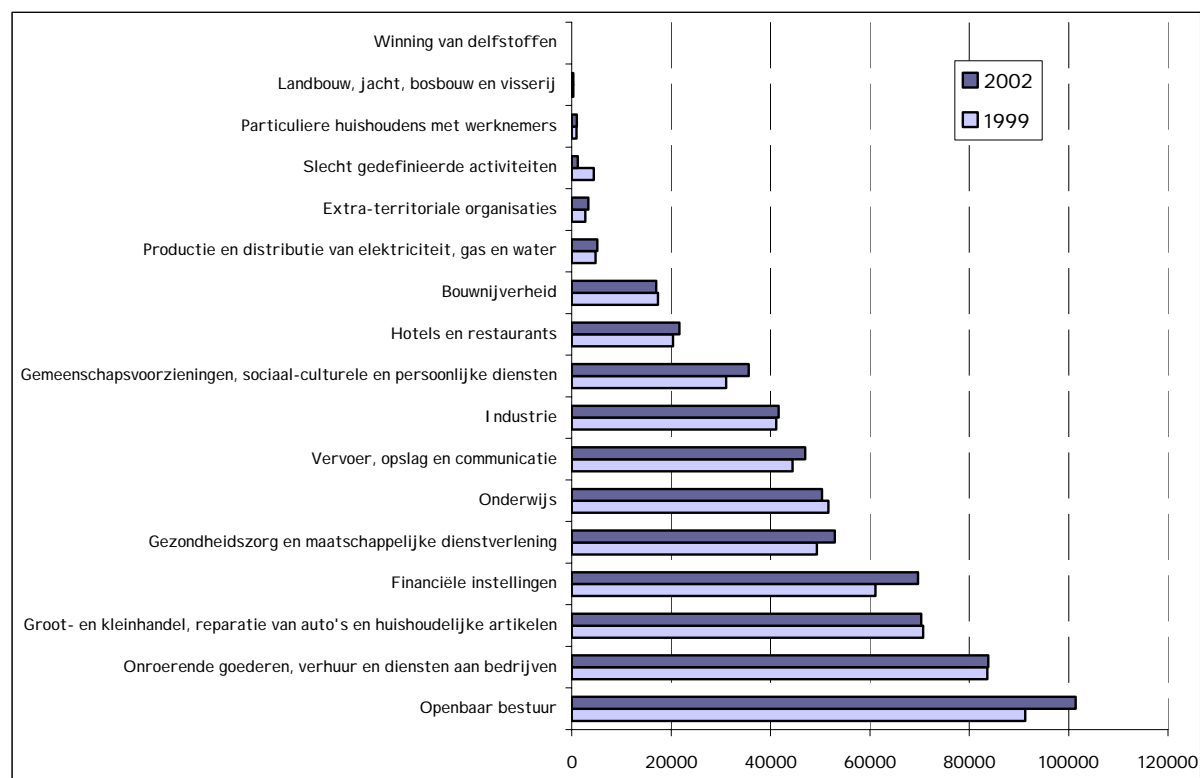


Bron : BISA op basis van gegevens van de RSZ

² "Synthese sociaal-economische impact 2001", IRI S consulting op vraag van het Ministerie van Financiën, van Begroting, van het Openbaar Ambt en van Buitenlandse betrekkingen (december 2001).

In 2002 waren de primaire, de secundaire en de tertiaire sector goed voor respectievelijk 0,1%, 10,6% en 89,4% van de arbeid in loondienst in het Brussels Gewest. De bedrijfssecties openbaar bestuur, onroerende goederen/verhuur/diensten aan ondernemingen, handel/reparatie en financiële instellingen (inbegrepen het verzekeringswezen) waren samen goed voor 54% van de bezoldigde arbeid in het Gewest. Tijdens de periode 1999-2002 kende de arbeid in loondienst een forse toename in de overheidsadministratie (+11%), financiële instellingen (+14%) en gemeenschapsvoorzieningen (+15%). De opmars van de tertiaire activiteiten in het BHG kwam tot uitdrukking in een duidelijke vermindering van de werkgelegenheid voor arbeiders (-19% tussen 1990 en 2002).

Figuur 12. Evolutie van de arbeid in loondienst per sector (bedrijfssecties NACE-BEL) (1999 en 2002)



Bron : BISA op basis van RSZ-gegevens

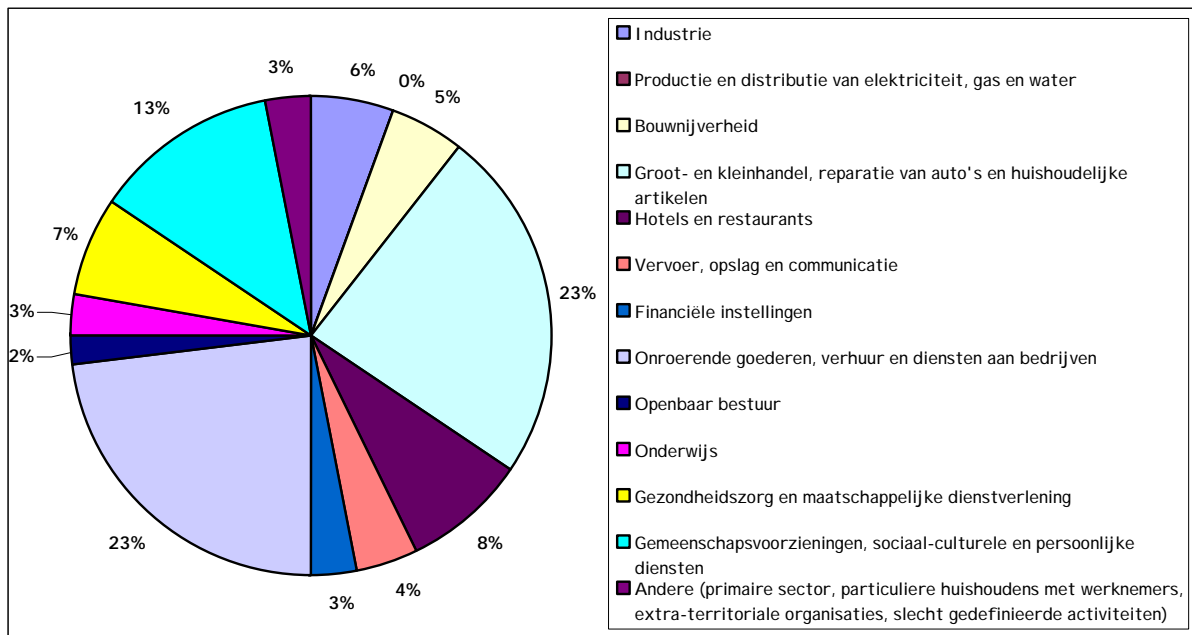
In 2004 stelden de internationale openbare instellingen 26.745 personen te werk, waarvan 74% in de Europese Commissie. Dit cijfer steeg met 30% tussen 2000 en 2004.

3.2.1.2. Vestigingen

In 2002 telde het Brussels Gewest, volgens de statistieken van de RSZ, 33.349 vestigingen³, waarvan 31.128 behoren tot de privé-sector en 2.221 tot de overheids- en onderwijssector (ter herinnering: deze statistieken houden geen rekening met de zelfstandigen).

³Deze statistieken zijn gebaseerd op een enquête waarbij de werkgevers wordt gevraagd ieder jaar de verdeling van de werknemers op 30 juni te preciseren, volgens de gemeente waar zij tewerkgesteld worden en de aard van de uitgeoefende activiteit. In de definitie van de RSZ is een vestiging een exploitatiezetel of een instelling die bezoldigd personeel in dienst heeft, voor een specifieke activiteit, in een gemeente. "De RSZ telt evenveel vestigingen als exploitatiezetels. Voor éénzelfde zetel die verschillende activiteiten uitvoert, zijn er evenveel verschillende vestigingen als activiteiten. Voor zetels die in eenzelfde gemeente liggen en dezelfde activiteit uitoefenen, wordt één vestiging geteld." (bron: Observatorium van de arbeidsmarkt).

Figuur 13. Verdeling van het aantal vestigingen per sector (bedrijfssecties NACE-BEL) (2002)



Bron : BISA op basis van RSZ-gegevens

De vestigingen die tot de tertiaire sector behoren, vertegenwoordigen bijna 89% van de in het Brussels gewest getelde vestigingen.

Naast de aanzienlijke uitbreiding van de tertiaire sector, wordt het Brussels economisch weefsel ook gekenmerkt door de aanwezigheid van tal van kleine ondernemingen. In 2001 telden 21.686 ondernemingen minder dan 5 werknemers. Anderzijds hadden 180 vestigingen meer dan 500 werknemers in dienst.

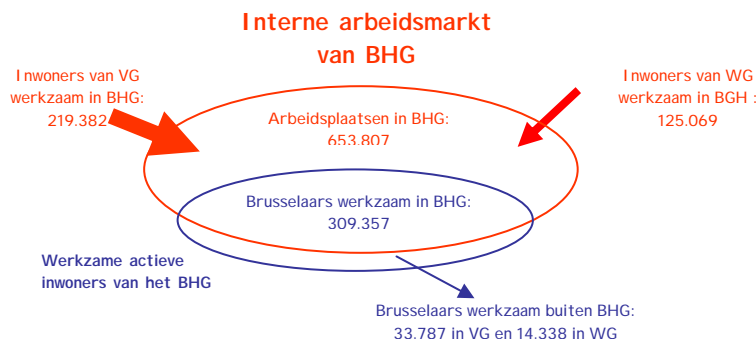
3.2.2. Zelfstandige arbeid

In 2004 waren er 71.493 zelfstandigen in het Brussels Gewest. De sectoren handel, vrije beroepen en industrie en ambachten telden respectievelijk 43%, 32% en 18% zelfstandigen in het Gewest. (bron: Observatorium van de arbeidsmarkt op basis van de gegevens van het RSVZ).

3.2.3. Tewerkstellingspendel

Volgens de berekeningen gebaseerd op de jaarlijkse enquête over de arbeidsmarkt bedroeg de interne arbeidsmarkt van het Brussels gewest nagenoeg 654.000 banen in 2004. Deze werden slechts voor 47% ingenomen door inwoners van Brussel. De resterende Brusselse banen werden voor 34% ingevuld door werknemers die wonen in het Vlaams Gewest en voor 19% door werknemers die wonen in het Waals Gewest.

Figuur 14. Interne arbeidsmarkt en werkzame actieve bevolking van het Brussels gewest (2004)



Bron : Leefmilieu Brussel - BIM op basis van NIS - EAK gegevens (grafische voorstelling ontleend aan het Brussels Observatorium van de arbeidsmarkt en de kwalificaties, 2004)

Deze situatie leidt tot een aanzienlijke druk op het milieu, aangezien een groot deel van de woon-werkverplaatsingen met privévervoer gebeurt (zie § 5.6 over tewerkstellings- en schoolpendel).

3.2.4. Actieve bevolking en werkloosheidspercentage

In het Brussels Gewest wordt 44,6% van de bevolking (50% van de mannen en 38,7% van de vrouwen) als actief beschouwd, d.w.z. dat zij tewerk gesteld zijn of een baan zoeken (Brussels Observatorium voor Gezondheid en Welzijn 2005 op basis van NIS-gegevens 2001).

De voorbije jaren werd het Brussels Gewest geconfronteerd met een zeer aanzienlijke stijging van het aantal niet-werkende werkzoekenden ⁴ (NWWZ) en werklozen. Zo is het aantal Brusselse NWWZ tussen 2000 en 2004 met 29% gestegen (bron: Observatorium van de arbeidsmarkt 2005).

Eind 2004 bereikte het werkloosheidspercentage in Brussel 21%, tegen 8,6% in Vlaanderen en 18,4% in Wallonië (bron: Observatorium van de arbeidsmarkt 2005 op basis van RVA-gegevens). Het ligt bijzonder hoog bij jongeren, maar ook bij weinig geschoolde personen, langdurig werklozen, vrouwen, arbeiders en personen met buitenlandse nationaliteit.

Opmerkelijk zijn voorts de zeer grote geografische verschillen tussen de 19 gemeenten. De uiterste waarden worden vastgesteld in Sint-Pieters-Woluwe (9,2% werkloosheid) en Sint-Joost-ten-Node (34,2%).

3.3. Economische activiteiten

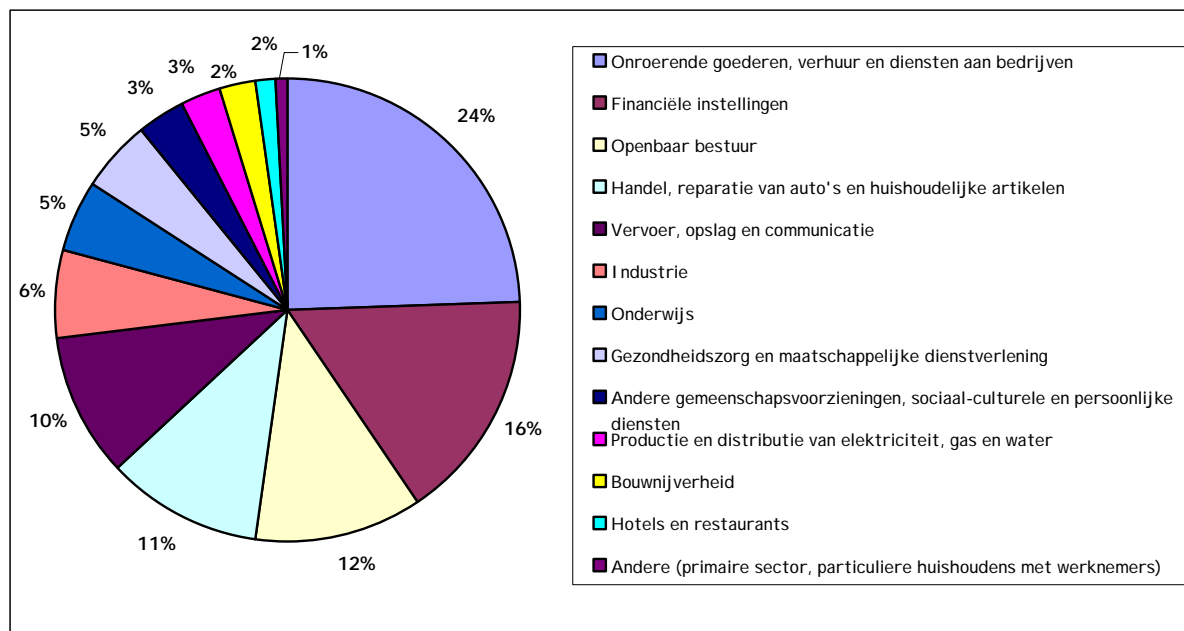
3.3.1. Bruto binnenlands product van het gewest

In 2003 nam het Brussels Gewest 19,2% van het nationaal bruto binnenlands product (BBP) voor zijn rekening. Bovendien is de verhouding tussen het BBP van Brussel en het aantal inwoners twee keer groter dan het nationale BBP per inwoner.

Tussen 1995 en 2003 steeg het Brusselse BBP met 19,3% (constante prijzen), tegen 15,1% op nationaal niveau.

De omvang van het Brusselse BBP weerspiegelt echter niet de rijkdom van zijn inwoners, die gemiddeld over lagere inkomsten beschikken dan het nationale gemiddelde (zie § **Belastbaar inkomen per inwoner**). Deze paradoxale situatie is te wijten aan de feit dat 53% van de Brusselse arbeidsplaatsen wordt ingevuld door pendelaars.

Figuur 15. Verdeling van de toegevoegde waarde per sector (bedrijfssecties NACE-BEL) (2003)

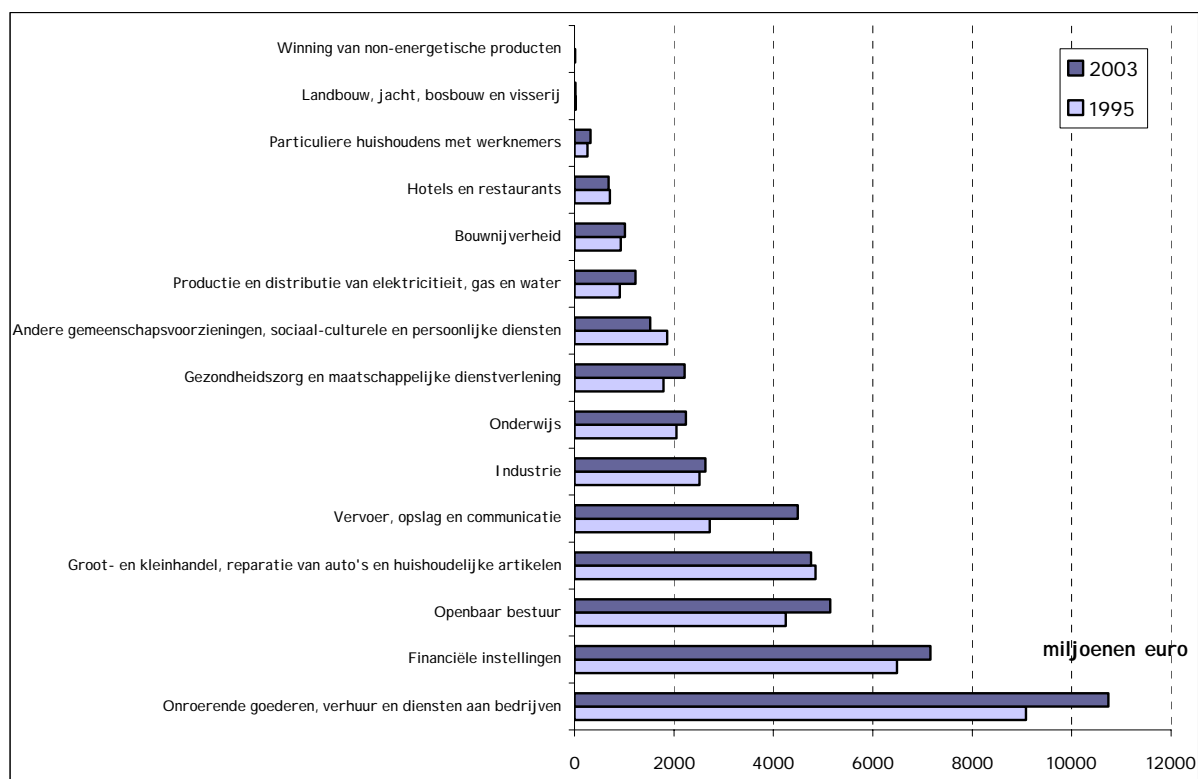


Bron : BISA op basis van INR-gegevens

⁴ Personen zonder bezoldigde tewerkstelling, ingeschreven als werkzoekende bij een gewestelijke tewerkstellingsdienst. Bij de NWWZ horen de volledig werklozen met een uitkering, de jongeren in hun wachttijd, de vrijwillig ingeschreven werklozen en andere NWWZ die verplicht zijn ingeschreven (personen voorgedragen door de OCMW's, uitgesloten werklozen enz.).

In 2003 was 89% van de in het Gewest geproduceerde toegevoegde waarde afkomstig van de tertiaire sector.

Figuur 16. Evolutie van de toegevoegde waarde per sector (bedrijfssecties NACE-BEL) (1995 en 2003, constante prijzen)



Bron : BISA op basis van INR-gegevens

Tussen 1995 en 2003 nam de productie van de toegevoegde waarde vooral toe in de tertiaire sectoren, die al goed vertegenwoordigd waren in Brussel: vastgoed en dienstverlening aan de ondernemingen, financiële activiteiten, overheidsadministratie, vervoer, opslag en communicatie. Zij daalde in de categorieën van de groot- en detailhandel en de herstellingen.

3.3.2. Oprichting en faillissementen van ondernemingen

Volgens een analyse, uitgevoerd door het Brussels Observatorium van de arbeidsmarkt en de kwalificaties in december 2004, wordt het Brussels Gewest gekenmerkt door een groter aantal nieuw opgerichte ondernemingen dan de rest van het land, maar ook door een groter aantal faillissementen. Er worden vooral veel ondernemingen opgericht in de tertiaire sector en in de de bouwnijverheid.

Tabel 10. Aantal nieuw opgerichte ondernemingen en faillissementen (NB= niet-beschikbaar)

Secties NACE-BEL	BHG					KONINKRIJK				
	Nieuwe bedrijven	Faillissementen				Nieuwe bedrijven	Faillissementen			
	2002	2002	2003	2004	2005	2002	2002	2003	2004	2005
Landb., jacht, bosb., visserij, aquac.	33	1	0	2	NB	-	26	47	29	NB
Winning van delfstoffen	0	0	0	0	NB	-	6	0	0	NB
Industrie	242	39	46	34	NB	-	308	352	317	NB
Prod. en dist. elektriciteit gas en water	10	0	0	1	NB	-	0	0	1	NB
Bouwnijverheid	486	49	52	47	NB	-	473	509	508	NB
Handel, banken, verzekeringen	1.488	246	253	214	NB	-	807	1.303	1.383	NB
Vervoer en communicatie	397	34	35	44	NB	-	233	250	240	NB
Diensten	3.715	97	192	115	NB	-	787	546	480	NB
TOTAAL	6.371	466	578	457	547	48.705	2.640	3.007	2.958	2.964

Bronnen : BISA op basis van gegevens van RVA - Fonds voor de sluitingen (faillissementen) en NIS op basis van de statistieken van de BTW-administratie (oprichting van ondernemingen)

Tabel 11. Verloren arbeidsplaatsen ten gevolge van faillissementen

Secties NACE-BEL	BHG				KONINKRIJK			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Landb., jacht, bosb., visserij, aquac.	10	0	5	NB	315	306	149	NB
Winning van delfstoffen	11	0	0	NB	70	0	0	NB
Industrie	266	797	404	NB	5.122	5.484	4.112	NB
Prod. en dist. elektriciteit gas en water	0	0	1	NB	0	0	1	NB
Bouwnijverheid	626	415	476	NB	4.254	5.195	4.862	NB
Handel, banken, verzekeringen	1.380	1.533	992	NB	5.387	6.298	6.148	NB
Vervoer en communicatie	356	279	1.012	NB	2.578	2.495	2.846	NB
Diensten	1.116	2.104	963	NB	3.673	4.900	3.929	NB
TOTAAL	3.765	5.128	3.853	4.400	21.399	24.678	22.047	21.013

Bron : BISA op basis van gegevens van RVA - Fonds voor de sluitingen (faillissementen)

3.3.3. Evolutie van de kantooroppervlakte

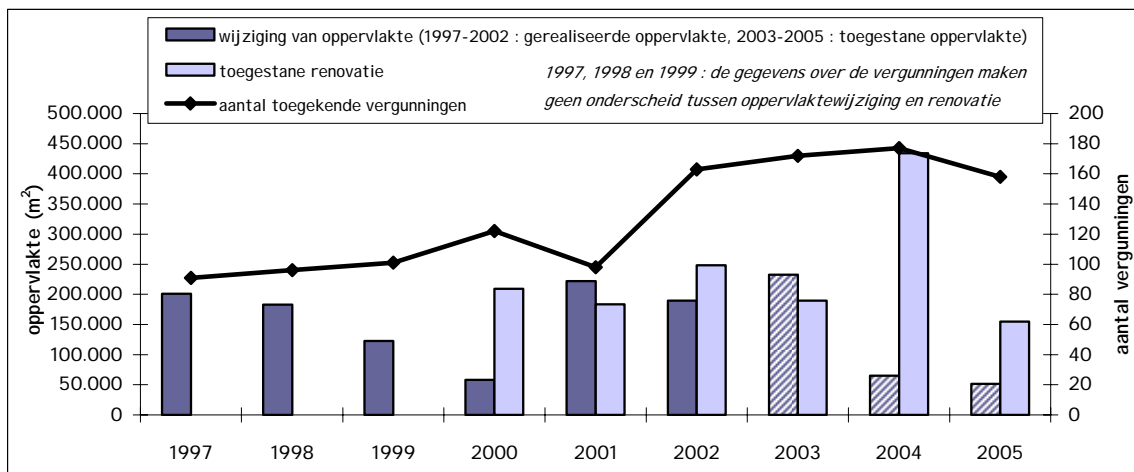
In 1997 bedroeg de kantooroppervlakte, gemeten in het kader van het opmaken van de gewestelijke databank SITEX (bestaande feitelijke situatie, gebaseerd op een groots opgezette terreinenquête) 11,3 miljoen m², waarvan 52% op het grondgebied van de gemeente Brussel Stad. Voortgaand op het overzicht van de toegekende stedenbouwkundige vergunningen, zou de kantooroppervlakte in vijf jaar tijd (tussen 1997 en 2002) gestegen zijn met 9%.

In 2005 werden 158 stedenbouwkundige vergunningen uitgereikt om kantoren te renoveren of bouwen, of ze te verbouwen voor andere gebruiksdoeleinden (177 in 2004). Het hoge percentage ongebruikte kantoren (10 tot 12% volgens de ramingen, hoofdzakelijk in de stadsrand) kwam tot uitdrukking in een aanzienlijke daling van de toegestane kantooroppervlakte op niveau van de vergunningen die werden afgeleverd in 2005 (nl 206.246 m² in 2005 tegen 499.489 m² in 2004).

In 2005 en 2004 had het merendeel van de toegekende vergunningen betrekking op de renovatie van het bestaande kantorenpark - met meer in het bijzonder een renovatie van ongeveer 160.000 m² in de Financiëntoren in 2004 - wat de tendens van de voorbije jaren bevestigt. Het bestaande park wordt ook omgebouwd voor verschillende gebruiksdoeleinden. De tussen 2000 en 2005 afgeleverde vergunningen hadden betrekking op een totale kantooroppervlakte van bijna 2.300.000 m², daarvan had ongeveer 38% betrekking op een uitbreiding van de kantooroppervlakte, en 62% op een wijziging aan het bestaande park.

De toegestane oppervlakten hebben hoofdzakelijk - maar niet uitsluitend - betrekking op de centrale wijken (Vijfhoek, Europese wijk ...). De concentratie van de federale ministeries in de onmiddellijke omgeving van de stations wordt voortgezet (bron: Observatorium van de kantoren - balans 2004 en 2005).

Figuur 17. Oppervlakte van uitgevoerde (1997-2002) of toegestane (2003-2005) kantoren, toegestane renovatie (2000-2005) en aantal afgeleverde vergunningen (1997-2005)



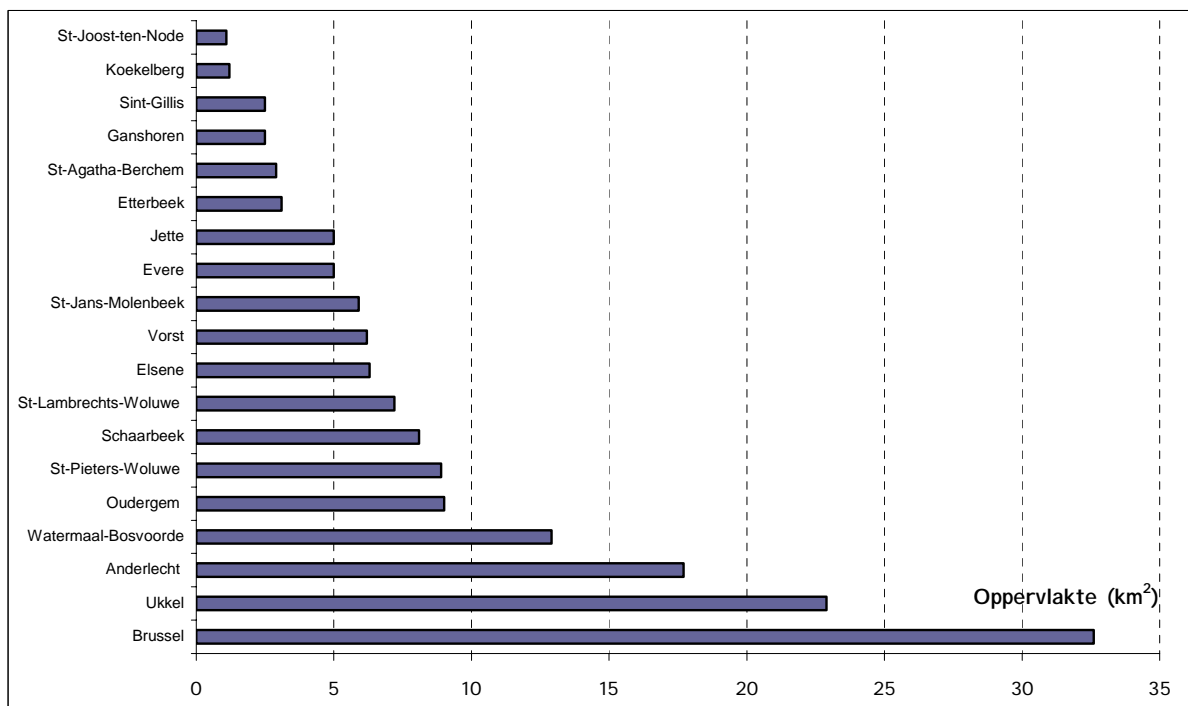
Bron : Leefmilieu Brussel op basis van BROH-gegevens (Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Observatorium van het kantorenpark)

4. Bezetting van het grondgebied en gebouwtype

4.1. Grondbezetting

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestrijkt een totale oppervlakte van 161,4 km², het grondgebied is zeer ongelijkmatig verdeeld over de 19 gemeenten. De gemeenten Brussel en Sint-Joost nemen de uiterste waarden voor hun rekening, met een oppervlakte van respectievelijk 32,6 en 1,1 km². Brussel, Ukkel, Anderlecht en Watermaal-Bosvoorde samen hebben een totale oppervlakte van 81,6 km², wat overeenkomt met meer dan de helft van het grondgebied van het gewest.

Figuur 18. Oppervlakte van de gemeenten



Bron : BISA op basis van NIS-gegevens

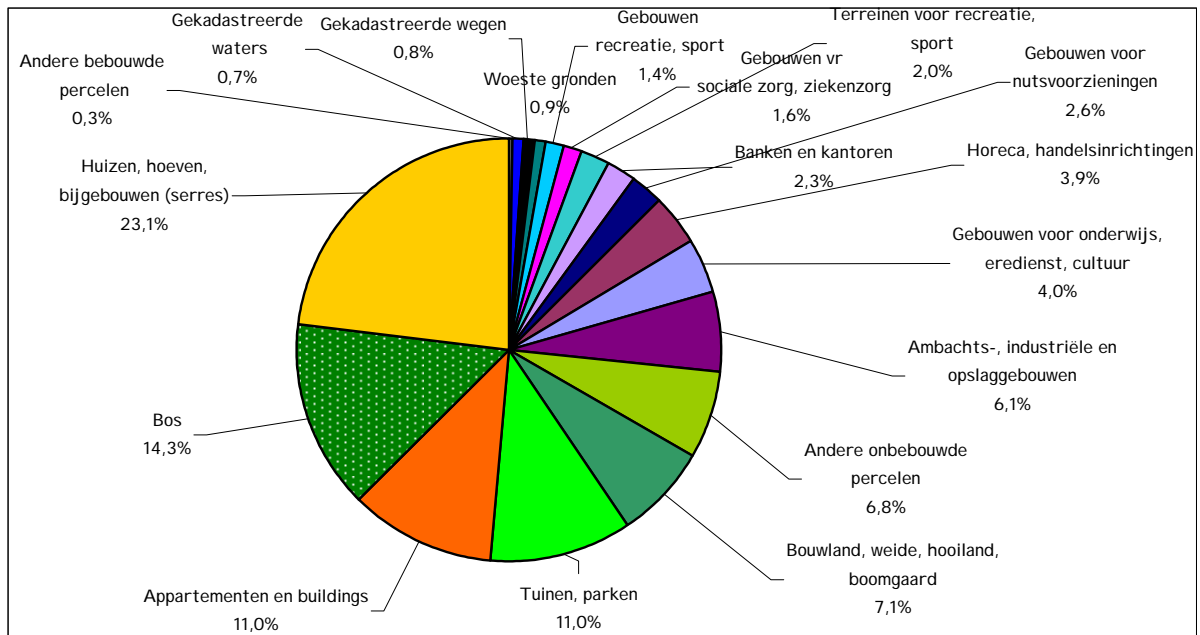
De grondbezetting is een aanduiding voor de mate waarin de menselijke activiteiten fysiek beslag leggen op het grondgebied.

Dankzij de databank van de administratie van het kadaster kunnen statistieken worden opgemaakt over het grondbezetting. Zoals het BISA het benadrukt, vergt de interpretatie van de kadastrale gegevens enige omzichtigheid, om de volgende redenen:

- de aangegeven oppervlakten hebben uitsluitend betrekking op de gekadastrateerde percelen; de niet-gekadastrateerde percelen - waarvan de oppervlakte dus niet belastbaar is (openbare wegen, pleinen, waterlopen, stations, ...) - werden slechts algemeen verrekend.
- de gegevens werden verzameld op basis van de kadastrale aard zoals vermeld in de kadastrale legger. Wanneer de eigenaars nalaten om belangrijke wijzigingen van het grondgebruik of aan de gebouwen aan te geven, kunnen de gegevens niet worden bijgewerkt.
- de zogenaamd 'bebouwde' percelen herbergen dikwijls een niet-bebouwd gedeelte (tuin, weide, ...) dat in verhouding groot kan zijn.

Volgens deze statistiek bestrijken de woningen (hoofdzakelijk huizen en flatgebouwen) 34% van het gekadastrateerde Brusselse grondgebied (12.833 ha). De analyse van deze gegevens brengt ook het in verhouding groene karakter van het Brussels Gewest aan het licht. Naast de tuinen die bij de woningen horen en doorgaans als dusdanig gekadastraerd zijn (uitgezonderd in het geval van de grote eigendommen), heeft het Brussels Gewest een grote oppervlakte bossen, tuinen en parken, landbouwgronden/weiden/grasland en boomgaarden en braakliggende terreinen, die samen 33% van het gekadastraerd Brussels grondgebied vertegenwoordigen.

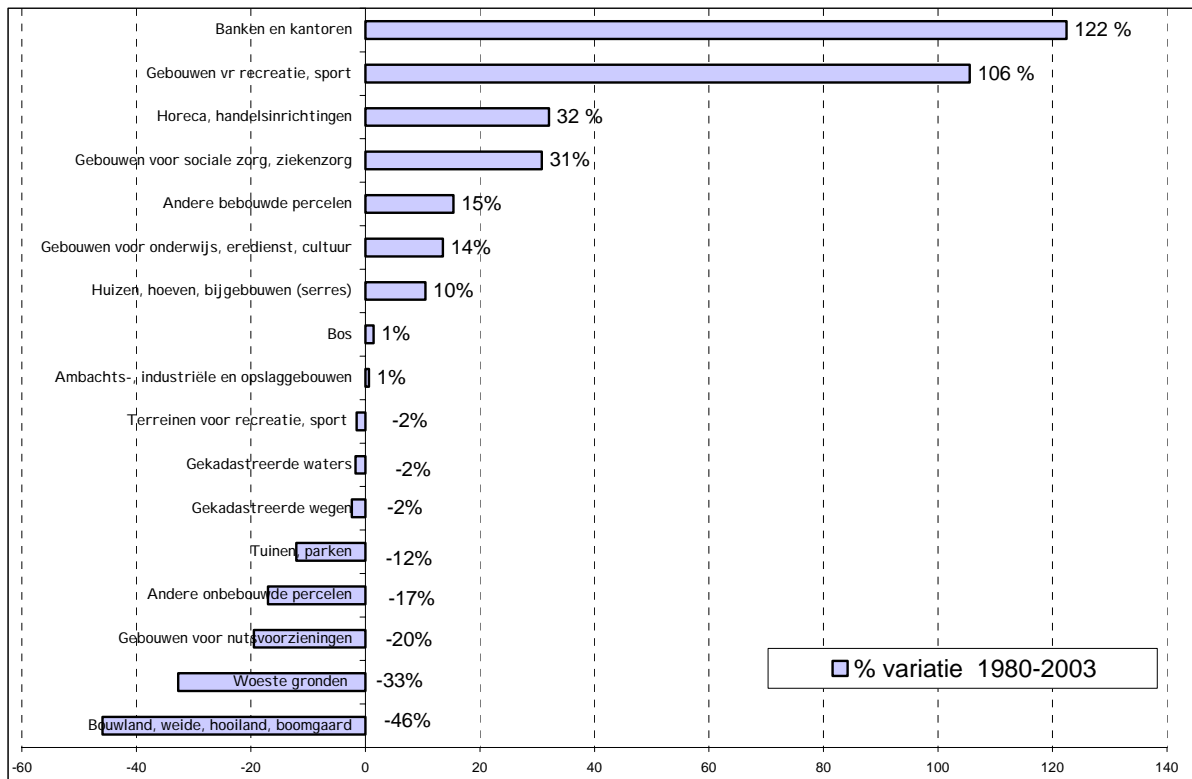
Figuur 19. Grondgebruik op basis van de gekadastrateerde oppervlakte (12.833 ha) (2003)



Bron : BISA op basis van gegevens van de administratie van het kadaster - NIS

De volgende grafiek illustreert de evolutie van het grondgebruik in het Brussels Gewest in de periode 1980-2003. De belangrijkste veranderingen betreffen de banken en de kantoorgebouwen (+122%), de gebouwen voor recreatie en sport (+106%) en de landbouwterreinen, de weiden, het grasland en de boomgaarden (-46%).

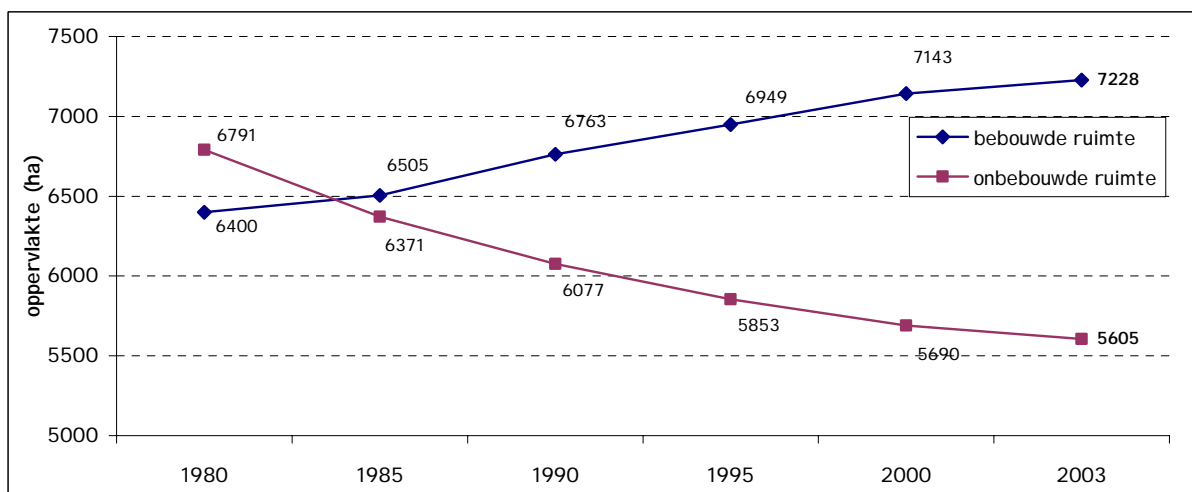
Figuur 20. Evolutie van het grondgebruik op basis van de gekadastreerde oppervlakte (1980-2003)



Bron : BISA op basis van gegevens van de administratie van het kadaster - NIS

Over de periode 1980-2003 steeg de totale bebouwde oppervlakte (woningen, industriële werkplaatsen, kantoren en banken, HoReCa en handelszaken, andere gebouwen) met 13%, terwijl de niet-bebouwde oppervlakte (landbouwgrond en weiden ..., tuinen en parken, bossen, braakliggende terreinen, recreatie en sport, gekadastreerde waterlopen en wegen) met 17% afnam. Sinds een tiental jaar is de omvang van omzetting van niet-bebouwde naar bebouwde ruimten weer afgenomen ten opzichte van de jaren '80. In 2003 nam de bebouwde oppervlakte 56% van de gekadastreerde oppervlakte voor haar rekening.

Figuur 21. Evolutie van de bebouwde en de niet-bebouwde oppervlakte op basis van de gekadastreerde oppervlakte (1980-2003)



Bron : BISA op basis van gegevens van de Administratie van het kadaster - NIS

4.2. Type van gebouwen

De volgende tabel geeft de evolutie weer van het aantal gebouwen (per type) en parkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de periode 1995-2003.

Dit resulteert in de volgende vaststellingen:

- een zeer forse toename van het aantal flatgebouwen: in 8 jaar is dat met bijna 16% gestegen;
- een vermindering van het aantal gebouwen voor commercieel en industrieel gebruik, zoals handelszaken, warenhuizen, kleine drankgelegenheden, kleine hotels, ... (-7%)
- een forse stijging van het aantal garages, parkings en overdekte parkeerplaatsen (+13%)

Tabel 12. Evolutie van het aantal gebouwen en parkings volgens het type van gebouw (1995-2003)

Type van gebouw	Totaal aantal gebouwen			Aantal garages of parkings		
	1995	2003	Evolutie %	1995	2003	Evolutie %
Huizen "2 gevels"	112.182	110.752	-1,3%	37.327	37.522	0,5%
Huizen "3 gevels"	14.760	15.090	2,2%	10.882	11.156	2,5%
Huizen "4 gevels"	5.531	5.626	1,7%	6.788	7.117	4,8%
Appartementsgebouwen	21.816	25.241	15,7%	145.057	169.315	16,7%
Gebouwen voor handel	28.439	26.514	-6,8%	7.036	7.984	13,5%
Gebouwen voor diensten	4.833	5.091	5,3%	67.026	81.927	22,2%
Andere gebouwen	5.231	4.859	-7,1%	22.615	20.722	-8,4%
TOTAAL	192.792	193.173	0,2%	296.731	335.743	13,1%

Bron : BISA op basis van gegevens van NIS en de administratie van het kadaster

Het Brussels Gewest telt ongeveer 517.000 woningen, waaronder 47% flats en 39% tweegevelhuizen (rijhuizen).

Tabel 13. Aantal woningen per bouwtype (2003)

Type van gebouw	Totaal aantal woningen	%
Huizen "2 gevels"	200.247	39
Huizen "3 gevels"	17.067	3
Huizen "4 gevels"	5.965	1
Appartementsgebouwen	245.508	47
Gebouwen voor industrie, handel en diensten	48.069	9
Andere gebouwen	179	0
TOTAAL	517.035	100

Bron : BISA op basis van gegevens NIS en Administratie van het Kadaster

5. Vervoer

(Zie ook het [luik « Milieubeleid en -beheer »](#), gedeelte Transport)

5.1. Algemene tendensen betreffende het vervoer in het Brussels Gewest

Volgens het BUV ("Stand van zaken van de mobiliteit in Brussel", 2006), kunnen de belangrijkste tendensen in de evolutie van het vervoer in Brussel als volgt worden samengevat:

- toename van de afgelegde afstanden;
- toename van het aantal dagelijkse verplaatsingen;
- toename van het aandeel van de gemotoriseerde verplaatsingen;
- forse toename van de verplaatsingen voor recreatie en boodschappen;
- uitbreiding van de piekuren (die 's ochtends momenteel duren van 6 tot 10 u.).

Uit de gegevens van de nationale enquête over de mobiliteit van de gezinnen 1998-1999 (NIS, zie bibliografie) blijkt dat 76% van de inwoners van het Brussels Gewest die ouder zijn dan 6 jaar, zich verplaatst in de loop van een gemiddelde dag. Van deze personen verplaatst 13% zich uitsluitend te voet, 17% uitsluitend met het openbaar vervoer, 60% met privé vervoer (auto's, tweewielers) en 9% met het openbaar vervoer en privé vervoer. Volgens diezelfde bron betreft 25% van de verplaatsingen een afstand

van minder dan 1 km, en 62% van minder dan 5 km. Gemiddeld verplaatsen de Brusselaars zich 3 keer per werkdag, waarvan 2,2 op een andere manier dan te voet.

Tabel 14. Kenmerken van de dagelijkse verplaatsingen op nationaal en gewestelijk niveau (gemiddelde dag)

	België	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Aandeel van de personen die zich verplaatsen (%)	76%	76%	77%	74%
Aantal verplaatsingen per persoon en per dag	2,97	2,96	3,04	2,86
Aantal gemechaniseerde verplaatsingen per persoon en per dag (a)	2,54	2,19	2,66	2,43
Doorlopen afstand per persoon en per dag (km)	36,9	32,8	35,9	40
Nodige verplaatsingstijd per persoon en per dag (min)	57,9	62,7	58,6	55,3
Gemiddelde verplaatsingssnelheid (km/h)	31,1	23,7	30,3	34,8
Bezettingsgraad van de wagens	1,42	1,42	1,39	1,46

Bron : NIS, nationale enquête over de mobiliteit van de gezinnen 1998-1999

Deze cijfers hebben betrekking op de verplaatsingen van Belgen die ouder waren dan 6 jaar op de dag van de enquête.

(a) Het gaat om het gemiddelde aantal verplaatsingen van een persoon tijdens een dag, met behulp van een vervoermiddel zoals de fiets, de bromfiets of de motorfiets, het openbaar vervoer, de auto enz. Verplaatsingen die volledig te voet gebeuren, worden hier dus niet meegerekend.

Het aandeel van de personen die zich verplaatsen, het aantal dagelijkse verplaatsingen en de bezettingsgraad van de voertuigen zijn in grote lijnen vergelijkbaar voor de gewesten. Zoals kon worden verwacht, wordt in Brussel minder een beroep gedaan op gemechaniseerde verplaatsingen, en liggen de afgelegde afstanden en de gemiddelde snelheid er lager.

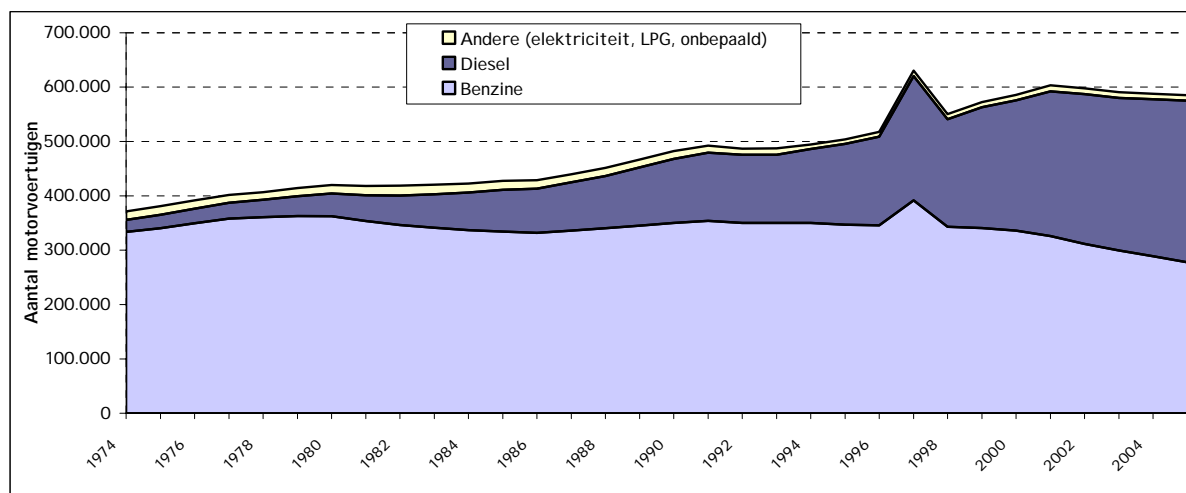
5.2. Vervoer op de weg

5.2.1. Voertuigenpark

5.2.1.1. Aantal ingeschreven voertuigen in het Brussels Gewest

Tussen 1974 en 2005, in een periode van bijna 30 jaar dus, was er een forse toename van het in het Brussels Gewest ingeschreven voertuigenpark (inclusief autobussen, vrachtauto's en speciale voertuigen) nl van 371.304 tot 584.816 exemplaren (waaronder 490.462 personenauto's in 2004), dat is een stijging met 57,5%. De toename was nog opvallender op nationaal niveau, waar het voertuigenpark tussen 1970 en 2005 met 153% aangroeide en in 2005 bestond uit 6.158.742 voertuigen (waaronder 4.874.426 personenauto's in 2004).

Figuur 22. Evolutie van het motorvoertuigenpark in het Brussels Gewest volgens brandstoftype (1974-2005)



Bron : NIS - Ecodata

Tabel 15. Motoriseringsgraad

	1990	2000	2004
BHG			
aantal privé voertuigen	412.865	491.789	490.462
motoriseringsgraad (aantal voertuigen/100 inw.)	43	51	49
België			
aantal privé voertuigen	3.864.159	4.678.376	4.874.426
motoriseringsgraad (aantal voertuigen/100 inw.)	39	46	47

Bron : NIS - Ecodata

De motoriseringsgraad, berekend op basis van het aantal inschrijvingen, bedraagt 49 auto's per 100 inwoners in Brussel, tegen 47 auto's per 100 inwoners in heel België. Die cijfers moeten evenwel sterk gerelativeerd worden, aangezien in het in Brussel ingeschreven wagenpark ook vele bedrijfsauto's zijn opgenomen waarvan slechts een deel door Brusselaars wordt gebruikt. Die situatie blijkt ook uit de vergelijking van de resultaten van de sociaal-economische enquête van het NIS, voor wat het bezit van voertuigen door de gezinnen betreft (zie volgende punt).

De motoriseringsgraad verschilt zeer sterk van gemeente tot gemeente, en schommelt tussen twee extremen, enerzijds Sint-Joost (met 24 ingeschreven voertuigen per 100 inwoners in 2002) en anderzijds Evere (161 ingeschreven voertuigen per 100 inwoners, wat verklaard kan worden door de grote omvang van de bedrijfswagenparken ten opzichte van de grootte van de gemeente).

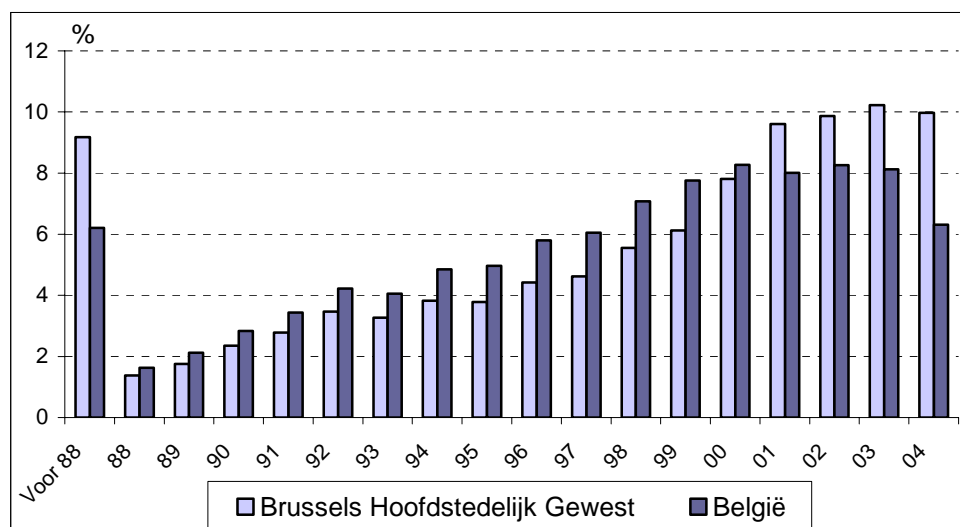
5.2.1.2. Aantal auto's in het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het wagenpark dat in het Brussel Gewest circuleert, bestaat grotendeels uit auto's van inwoners van het Gewest enerzijds, en auto's van regelmatige pendelaars (zie § over de pendelaars) anderzijds. De verplaatsingen van dit 'fictieve' park liggen aan de basis van de luchtverontreiniging en geluidshinder door het autoverkeer in het Brussels Gewest.

5.2.1.3. Gemiddelde leeftijd van het wagenpark

Het Belgische wagenpark veroudert: de gemiddelde leeftijd is gestegen van 4 jaar in 1980 tot 6 jaar in 1990 en 7 jaar en 9 maanden in 2004.

Figuur 23. Belgisch en Brussels toerismewagenpark volgens het jaar van eerste inverkeersstelling (NIS 2005)



Bron : NIS

Vergeleken met het Belgische park, zijn er in het Brusselse park meer oude wagens (van vóór 1988), maar is tegelijk ook het aantal recente wagens (2001 tot 2004) groter. Dit kan verklaard worden door de aanwezigheid van sterk verschillende sociale klassen in het Brussels Gewest, maar ook door de feit dat talrijke leasingmaatschappijen, die alleen nieuwe auto's inschrijven, in het Gewest gevestigd zijn.

5.2.1.4. Brandstoftype

Het aandeel van de dieselauto's neemt gestaag toe, en is op nationaal niveau gestegen van 12% in 1983 tot 26% in 1990, 32% in 1995, 40% in 2000, 47% in 2004. In Brussel bestaat 43% van het wagenpark uit dieselauto's.

5.2.1.5. Vermogen van de voertuigen

Het is overduidelijk dat het motorvermogen toeneemt: in 1998 hadden 24,5% van de in België ingeschreven auto's een cilinderinhoud van 1000 tot 1399 cc; in 2002 was dit percentage gedaald tot 21,1%. Voor de cilinderinhouden van 1400 tot 1699 cc werden vrijwel dezelfde percentages vastgesteld. Daarentegen steeg het aandeel van de auto's met een cilinderinhoud van 1700 tot 2099 tijdens dezelfde periode van 38 tot 44,3%. Voor de hogere categorieën bleven de verhoudingen vrij constant de afgelopen jaren.

5.2.2. Bezit van auto's door de gezinnen

In 2001 beschikte 60% van de Brusselse gezinnen over minstens één wagen, en had 11% er twee of meer. Dit percentage ligt iets lager dan het gemiddelde van de 5 grote steden, en veel lager dan het Belgische gemiddelde.

Tabel 16. Belgische gezinnen die minstens één auto bezitten

	1991		2001		Evolutie 2001/1991 (%)
	Aantal gezinnen	%	Aantal gezinnen	%	
België	2714896	72,4%	3081380	76,7%	13,5%
Vlaams Gewest	1631151	76,1%	1865470	80,6%	14,4%
Waals Gewest	860107	71,0%	975487	74,8%	13,4%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	223638	56,7%	240423	60,4%	7,5%
Totaal 5 grote steden	510413	59,1%	540689	62,6%	5,9%
Brussel	223638	56,7%	240423	60,4%	7,5%
Antwerpen	127926	61,6%	130507	65,7%	2,0%
Gent	62773	65,0%	67672	69,3%	7,8%
Charleroi	49588	61,2%	52679	62,8%	6,2%
Liège	46488	55,5%	49408	58,3%	6,3%

Bron : NIS, sociaal-economische enquête

Tabel 17. Aantal auto's waarover een gezin beschikt

	% gezinnen die 1, 2 of minstens 3 auto's bezitten			
	0	1	2	3 of meer
België	23,3%	54,3%	20,1%	2,3%
Vlaams Gewest	19,4%	55,4%	22,4%	2,8%
Waals Gewest	24,7%	52,8%	18,5%	1,8%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	39,6%	49,2%	10,3%	0,9%
Totaal 5 grote steden	37,4%	50,8%	10,8%	1,0%
Brussel	39,6%	49,2%	10,3%	0,9%
Antwerpen	34,3%	53,2%	11,4%	1,1%
Gent	30,7%	54,1%	13,8%	1,4%
Charleroi	37,2%	51,7%	10,3%	0,8%
Liège	41,5%	48,7%	9,0%	0,8%

Bron : NIS, sociaal-economische enquête

Volgens de nationale enquête over de mobiliteit van de gezinnen, door het NIS uitgevoerd in 1998-1999, zijn bijna 9% van de wagens waarover de Brusselse gezinnen beschikken, bedrijfswagens. Op nationaal niveau bedraagt dit percentage 6%.

5.2.3. Volume van het wegverkeer

Tussen 1990 en 2005 groeide het totale verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, berekend door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FOD MV) met 16%. In 2003 vertoonde het verkeer in het Brussels Gewest voor het eerst een lichte daling (anders dan in de andere twee gewesten). De opwaartse tendens zette zich echter opnieuw door in 2004 en 2005.

Tabel 18. Evolutie van het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Miljard voertuigen-km	2,38	2,73	2,91	3,1	3,14	3,18	3,15	3,17	3,18
Index 1990 = 100	87,2	100	106,6	113,6	114,4	116,1	115,1	115,7	115,9

Bron : NIS- FOD MV

Volgens dezelfde bron is het Brusselse verkeersvolume als volgt gespreid: het verkeer verloopt voor 13% over de autowegen, voor 55% over het gewestelijk wegennet (geen autowegen) en voor 32% over het stedelijk wegennet (gegevens 2003).

De FOD MV voert tellingen uit van het aandeel van de diverse voertuigtypes in het totale verkeersvolume.

Tabel 19. Evolutie van het verkeersvolume per voertuigtype in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Type voertuig	1990	1995	2000	2005
% verkeer personenwagens	86,5	85,7	85,7	85,3
% verkeer bestelwagens	3,5	5,5	6,4	8,9
% zwaar verkeer < 16 t	3,5	3,4	3,0	1,7
% zwaar verkeer > 16 t	5,2	3,0	2,7	2,1
% busverkeer	0,9	1,0	0,8	1,1
% verkeer motorrijwiel	0,5	1,4	1,4	0,9

Bron : ICEDD 2006 op basis van gegevens van de FOD MV

Het aandeel van de personenwagens in het Brusselse verkeer blijft gehandhaafd rond 85%. Het aandeel van het zwaar verkeer daalt daarentegen ten voordele van de bestelwagens.

Op nationaal niveau bedroeg de verkeersspreiding, geraamd op basis van de tellingen, 84,1% voor de personenwagens, 14,4% voor de bedrijfsvoertuigen, 0,7% voor de autobussen en 1,1% voor de motorfietsen (gegevens 2002).

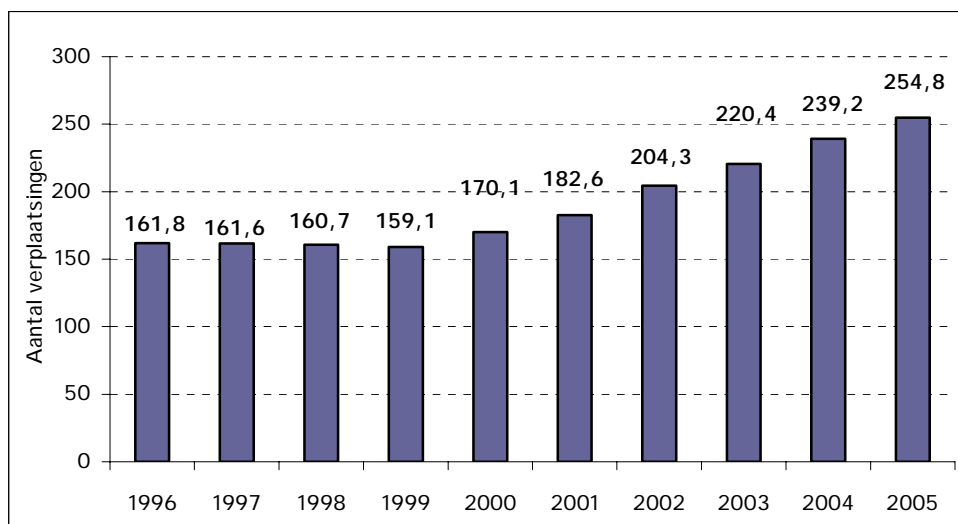
5.2.4. Bezettingsgraad van de voertuigen

De wagens in roulatie in Brussel vervoeren dikwijls een klein aantal passagiers. In 2001 bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad van de wagens die het Brussels Gewest in- en uitrijden, respectievelijk 1,19 (8 auto's op 10 vervoeren alleen de bestuurder, de 2 andere hebben ook een passagier aan boord) en 1,13 personen. In het gewest is die bezettingsgraad iets hoger, met 1,22 personen (BUV, 2006).

5.3. Stedelijk openbaar vervoer

Het aantal verplaatsingen door de klanten van de MIVB is de voorbije jaren gestaag en fors toegenomen. Tussen 1996 en 2005 steeg het aantal ritten met de MIVB met 57,5%. In 2005 gebeurde 44% van deze verplaatsingen met de metro. Volgens het jaarverslag 2004 van de MIVB is deze groei toe te schrijven aan "de conjunctuurtendens gekenmerkt door een stijging van de vraag naar mobiliteit", maar ook aan de diverse MIVB-maatregelen (stijging van de frequenties, aanpassing van de tarieven, vooraan instappen, ...).

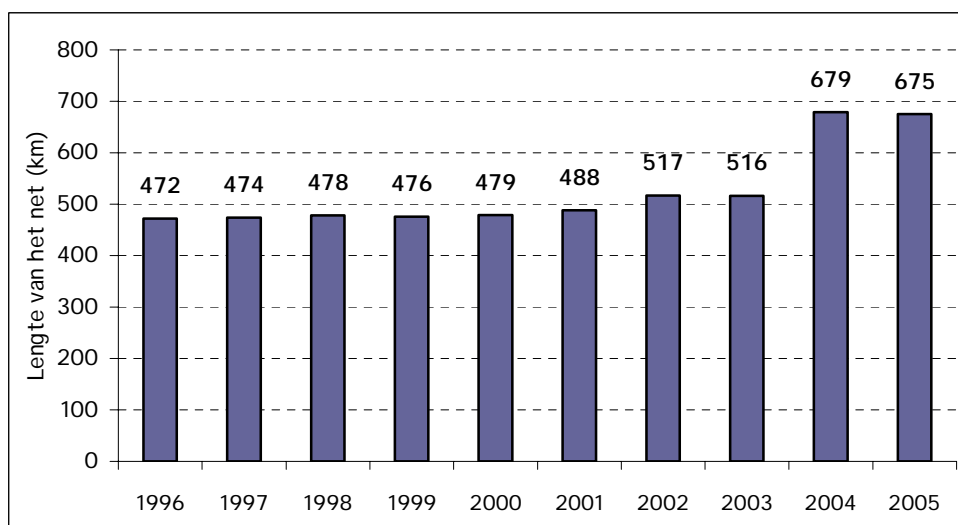
Figuur 24. Evolutie van het jaarlijks aantal ritten met de MIVB (1996-2005)



Bron : NIS op basis van MIVB-gegevens

In 2005 telt het park van de MIVB (autobussen, metrostellen en trams) 951 voertuigen (919 in 1996). Tussen 1996 en 2005 groeide het MIVB-net met 103 km aan, dat is 43%. Tussen 2000 en 2005 steeg het aantal haltes van 2128 tot 2204.

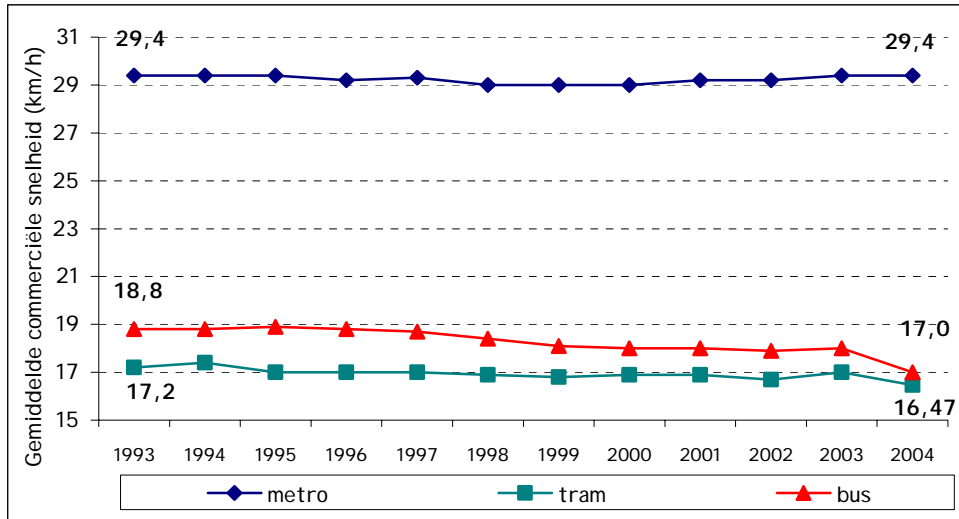
Figuur 25. Evolutie van de lengte van het MIVB-net (1996-2005)



Bron : NIS op basis van MIVB-gegevens

De toenemende verkeersopstoppingen leiden tot een verlaging van de gemiddelde commerciële snelheid van bussen en trams, en dit ondanks de toename van het aantal aparte beddingen voor het bovengronds openbaar vervoer.

Figuur 26. Evolutie van de gemiddelde commerciële snelheid van de metro's, trams en autobussen van de MI VB (1996-2005)

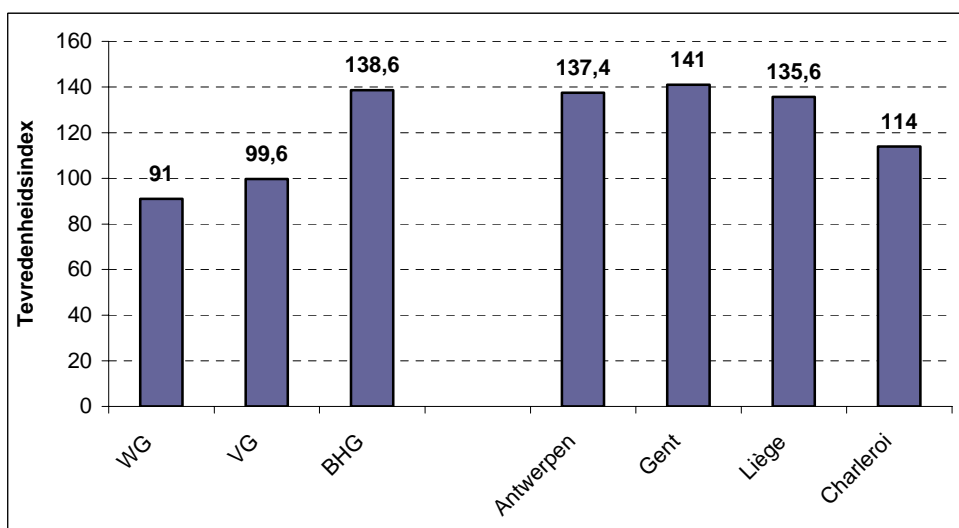


Bron : MI VB, jaarverslag 2005

De sociaal-economische enquête van het NIS uit 2001 bevat de resultaten over de tevredenheid van de bevolking betreffende het aanbod van openbaar vervoer. Die resultaten kunnen worden samengevat aan de hand van de algemene tevredenheidsindex, berekend door het NIS. Een algemene index van 100 betekent dat er precies evenveel tevreden als ontevreden gezinnen zijn. Wanneer de index hoger is dan 100, zijn er meer tevreden dan ontevreden gezinnen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de beoordeling van het openbaar vervoer verhoudingsgewijs positief, en leunt ze dicht aan bij die voor Antwerpen en Gent. Op 100 gezinnen zijn er 47 die verklaren uitermate tevreden te zijn over het aanbod van het openbaar vervoer, en omschrijven 45 gezinnen het als 'normaal'.

Figuur 27. Waardering door de gezinnen van de voorziening van openbaar vervoer (per gewest en per grote stad)

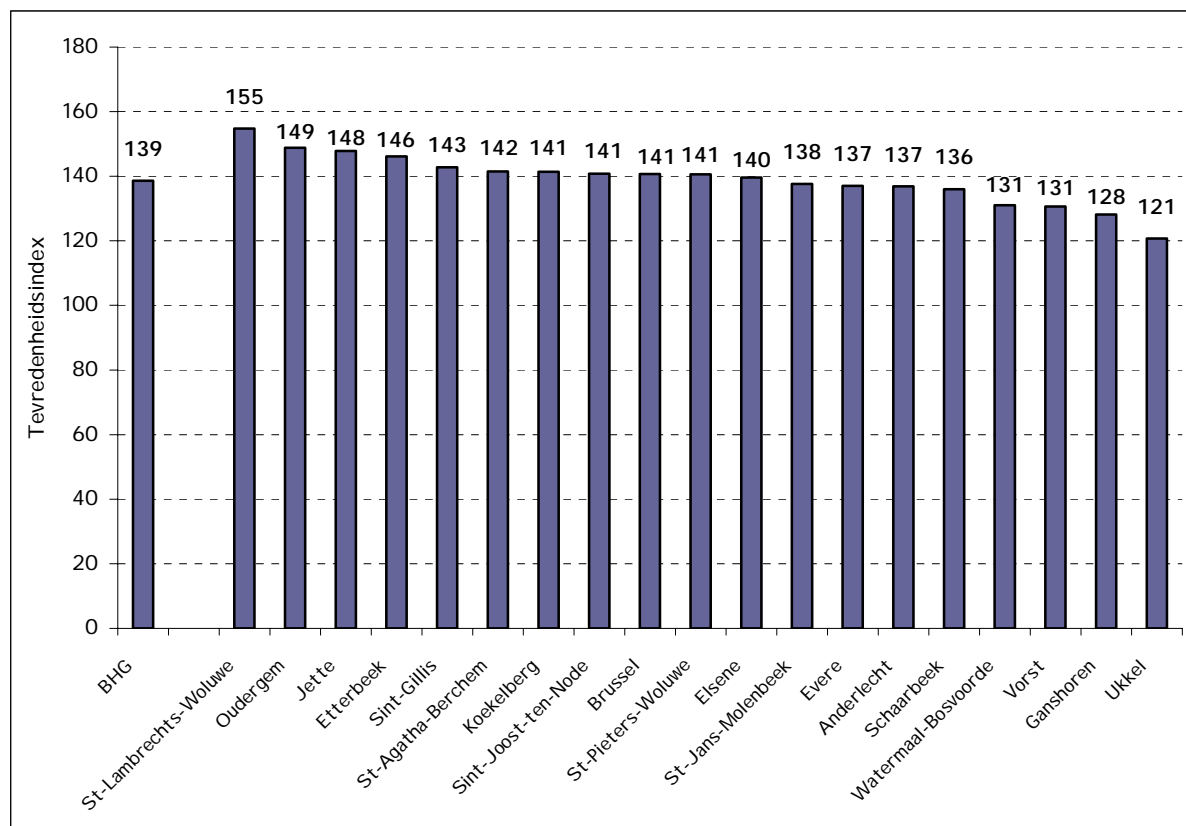


Bron : Algemene sociaal-economische enquête van het NIS, 2001

Globaal zijn de inwoners van de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe, Oudergem, Jette en Etterbeek in 2001 het meest tevreden over de voorziening van openbaar vervoer. Acht gemeenten hebben daarentegen

een tevredenheidsindex die lager ligt dan het Brusselse gemiddelde, namelijk: Ukkel, Ganshoren, Vorst, Watermaal-Bosvoorde en, in mindere mate, Schaarbeek, Anderlecht, Evere en Molenbeek.

Figuur 28. Waardering door de gezinnen van de voorziening van openbaar vervoer (per gemeente)

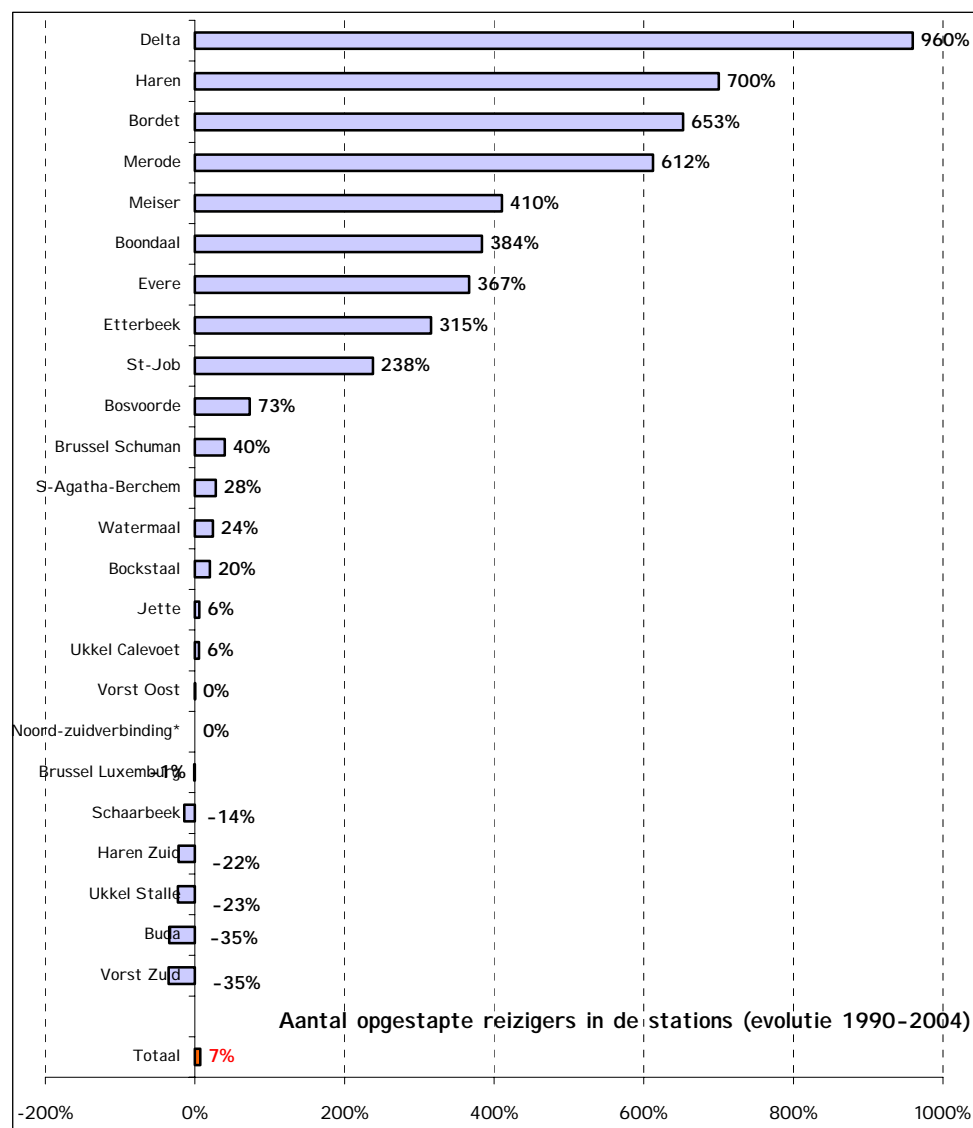


Bron : Algemene sociaal-economische enquête van het NIS, 2001

5.4. Spoorwegvervoer

Algemeen is het stationsbezoek in Brussel met 7% toegenomen tussen 1990 en 2004. De stijgingen in de stations van Etterbeek (+113% tussen 1991 en 2001), Noord (+54%), Zuid (+47%) en Schuman (+23%) kunnen verklaard worden door de ingebruikneming van nieuwe kantoorgebouwen in de omgeving van deze stations. De vermindering van het aantal reizigers in het centraal station (-19% tussen 1991 en 2001) en het Luxemburgstation (-16%) zijn toe te schrijven aan de gevolgen van verhuizing en nieuwbouw aan kantoorruimten in deze wijken (BUV, 2006).

Figuur 29. Evolutie van het aantal reizigers in de Brusselse stations: aantal opgestapte reizigers per gemiddelde werkdag (1990-2004)



Bron : BISA 2005 op basis van NMBS-gegevens

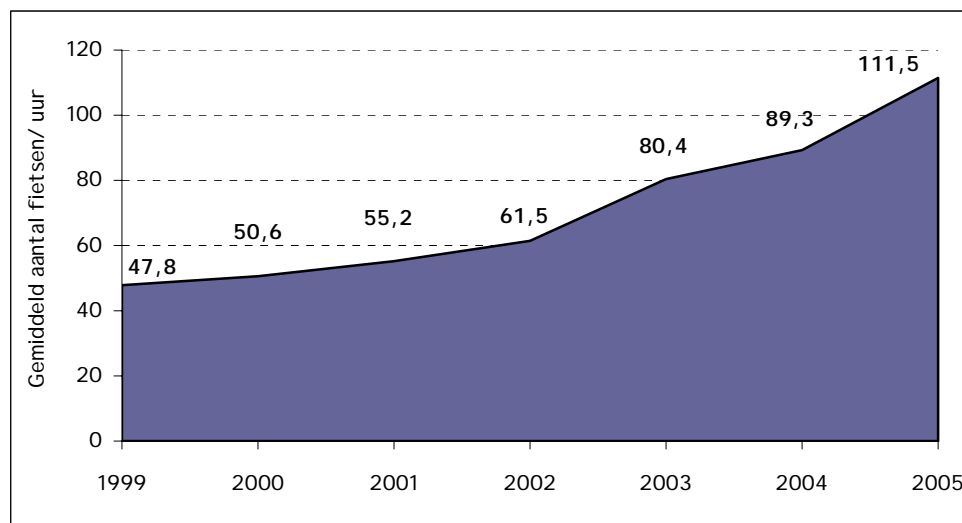
*De Brusselse Noord-zuidverbinding omvat de stations Brussel Noord, Brussel Congres, Brussel Centraal, Brussel Kapellekerk en Brussel Zuid.

5.5. Niet-gemotoriseerd vervoer

5.5.1. Fiets

Sinds 1998 voert de vzw Pro Velo voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tellingen uit betreffende het gebruik van de fiets in Brussel (zie http://www.provelo.org/article.php3?id_article=454). Hoewel de verkregen resultaten niet volledig van jaar tot jaar vergelijkbaar zijn (verschillend aantal tellingspunten, verschillende observatieperiodes), lijkt zich sinds 2000 een duidelijke opmars van de fiets af te tekenen.

Figuur 30. Evolutie van het gemiddeld aantal getelde fietsen per uur (ochtendpiek, 1999-2005)



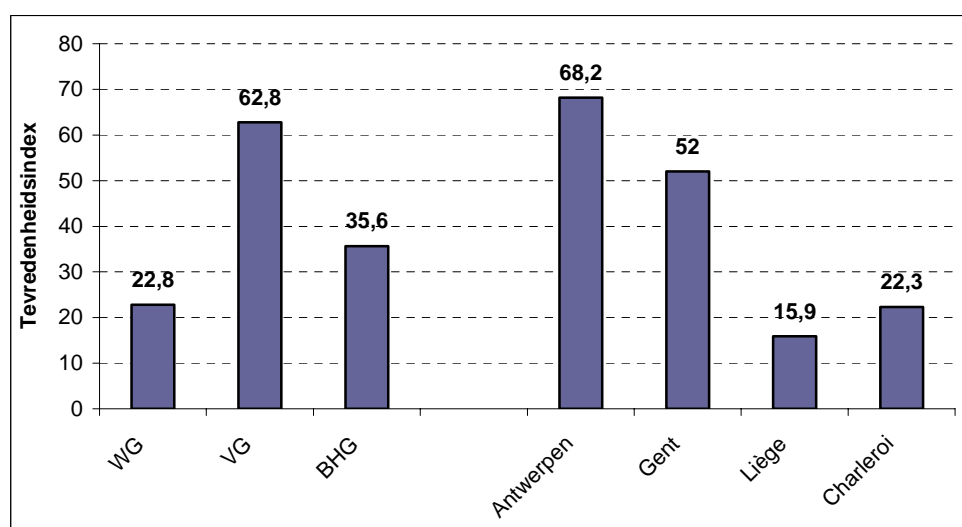
Bron : Observatorium van de fiets – Pro Velo

Een andere informatiebron is de nationale enquête over de mobiliteit van de gezinnen uit 1998-1999. Volgens de resultaten van deze enquête gebeurt 1% van de verplaatsingen van de Brusselaars tijdens een gemiddelde dag per fiets. Dat stemt ongeveer overeen met 28.000 verplaatsingen en minder dan 1% van de afstanden die dagelijks worden afgelegd door de Brusselaars (BUV, http://www.fiets.irisnet.be/nl/statistieken_nl.htm).

Deze enquête bracht ook aan het licht dat 1,3% van de Brusselaars op zijn minst 5 dagen per week de fiets gebruikt, en 4,2% één tot enkele dagen per week. Gelet op de resultaten van de hierboven samengevatte tellingen, is het hoogstwaarschijnlijk dat deze gebruiksfrequentie nu hoger ligt. In 1999 beschikt 37% van de Brusselse gezinnen over minstens één volwassenenfiets (67% voor het hele land).

De algemene sociaal-economische enquête van het NIS bevat ook een vraag over de waardering van de kwaliteit van de fietspaden door de gezinnen. De analyse van de resultaten toont aan dat, in 2001, de Brusselaars zeer weinig tevreden waren over het fietspadenaanbod. De tevredenheid van de Brusselaars ligt beduidend hoger dan die in de grote Waalse steden, maar minder hoog dan in Gent en Antwerpen. De voorbije jaren werden aanzienlijke inspanningen geleverd om het Brusselse fietspadennet uit te breiden (uittekenen van bewegwijzerde gewestelijke fietsroutes, aangevuld door gemeentelijke routes, invoering van beperkt eenrichtingsverkeer enz.).

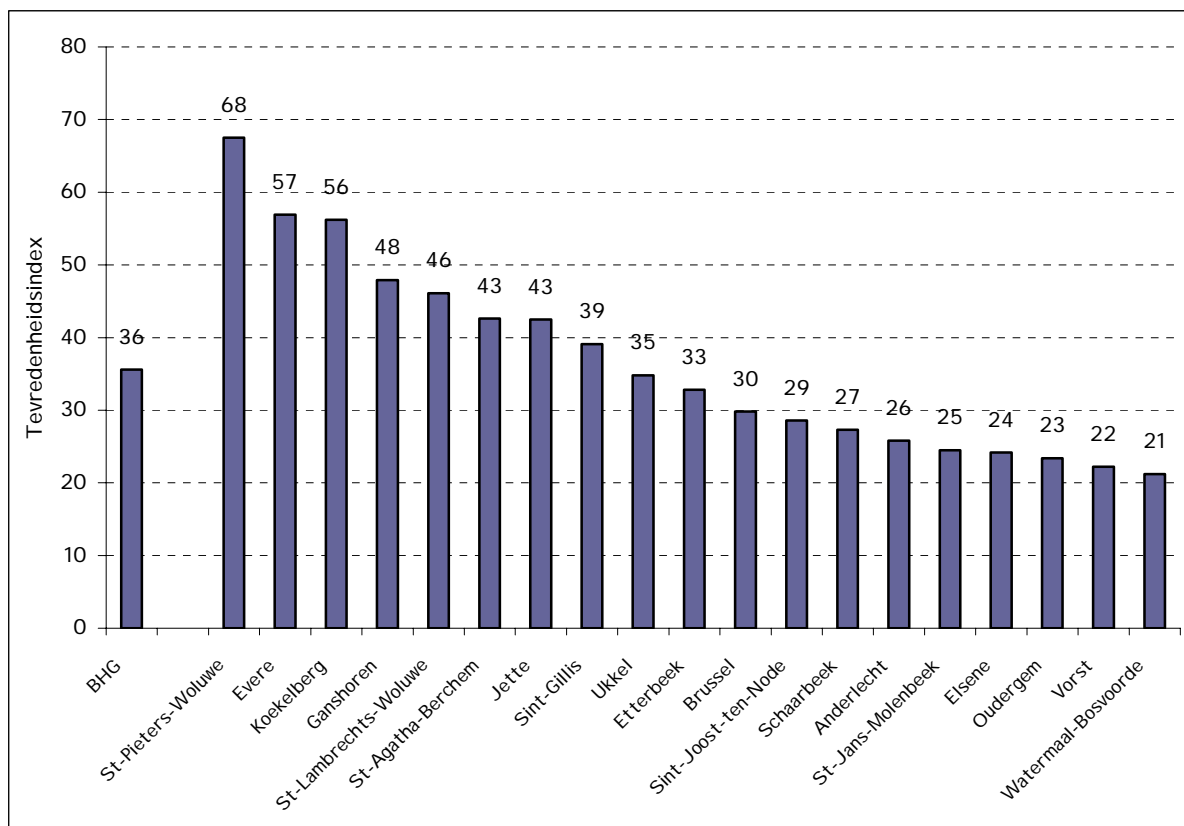
Figuur 31. Waardering van de kwaliteit van de fietspaden door de gezinnen (per gewest en in de grote steden)



Bron : Algemene sociaal-economische enquête van het NIS, 2001

De tevredenheid van de gezinnen over het fietspadenaanbod lijkt sterk te verschillen van gemeente tot gemeente.

Figuur 32. Waardering van de kwaliteit van de fietspaden door de gezinnen (per gemeente)



Bron : Algemene sociaal-economische enquête van het NIS, 2001

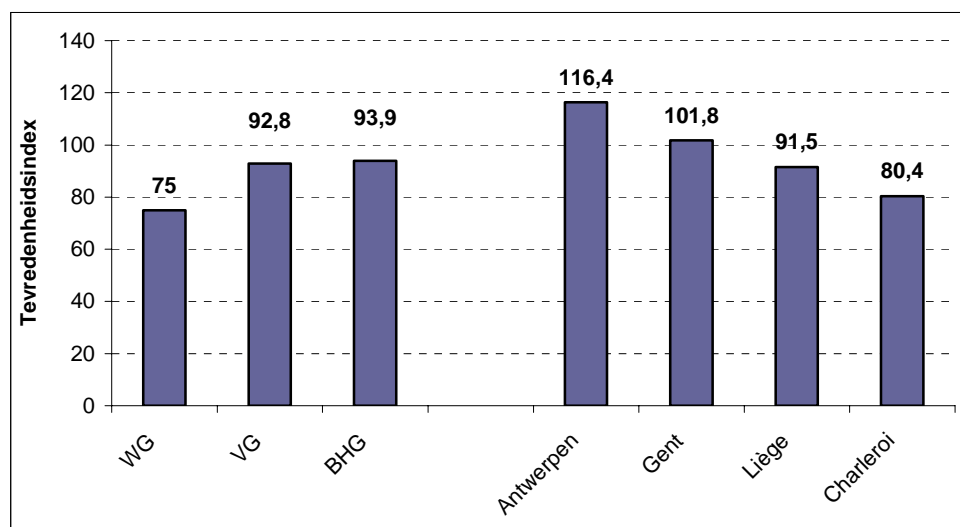
Paragraaf 5.6 over de arbeids- en schoolpendels bevat ook ramingen over het aandeel van de fietsen in de vervoermiddelen gebruikt voor het dagelijkse pendelverkeer.

5.5.2. Verplaatsingen te voet

Over verplaatsingen te voet zijn zeer weinig gegevens beschikbaar. Volgens de nationale enquête 1998-1999 over de mobiliteit van de gezinnen, gebeuren tijdens een gemiddelde dag, bijna 28% van de verplaatsingen van de Brusselaars te voet (16% voor het hele land).

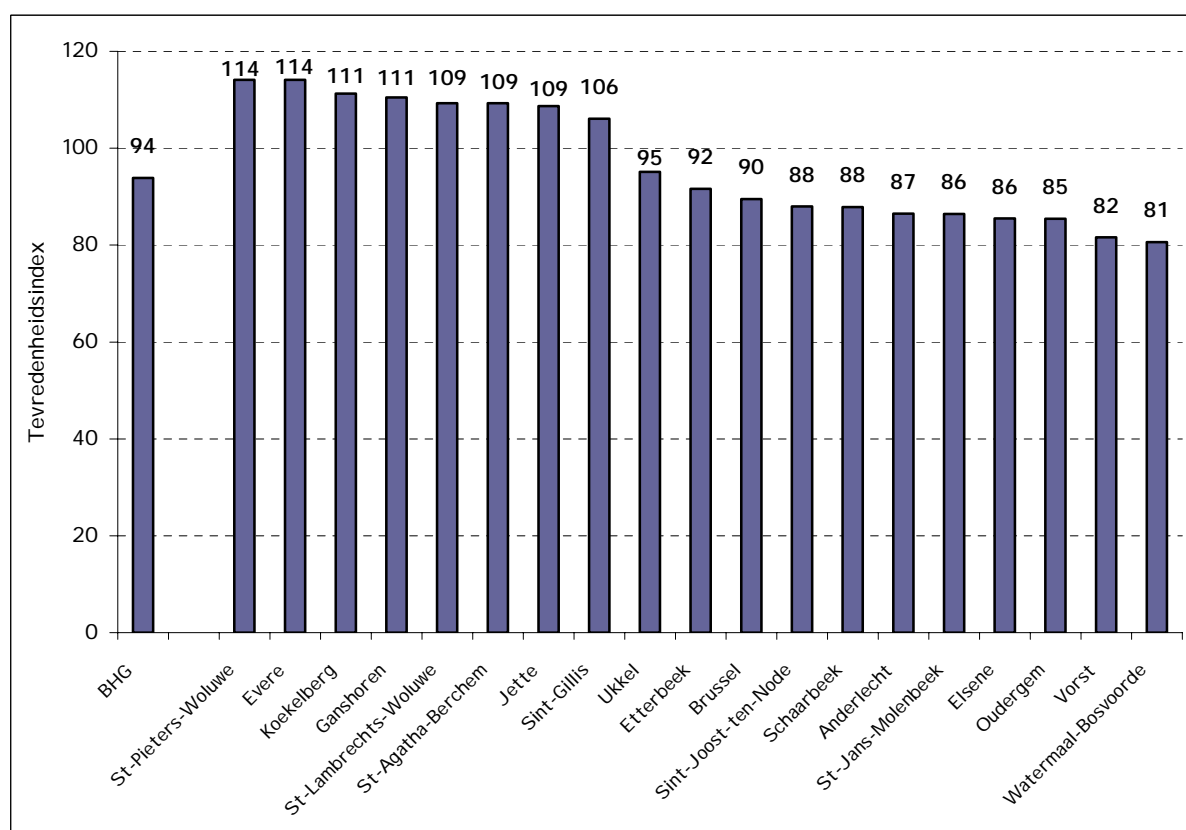
De algemene sociaal-economische enquête van het NIS toont aan dat, net zoals in de andere gewesten, de Brusselaars vrij ontevreden zijn over de kwaliteit van de voetpaden. In slechts 8 Brusselse gemeenten zijn er meer tevredenen dan ontevredenen.

Figuur 33. Waardering van de kwaliteit van de voetpaden door de gezinnen (per gewest en in de grote steden)



Bron : Algemene sociaal-economische enquête van het NIS, 2001

Figuur 34. Waardering van de kwaliteit van de voetpaden door de gezinnen (per gemeente)



Bron : Algemene sociaal-economische enquête van het NIS, 2001

5.6.Arbeids- en schoolpendels

Een aanzienlijk deel van het Brussels verkeer komt voor rekening van het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer van de Brusselaars, maar ook van talrijke pendelaars.

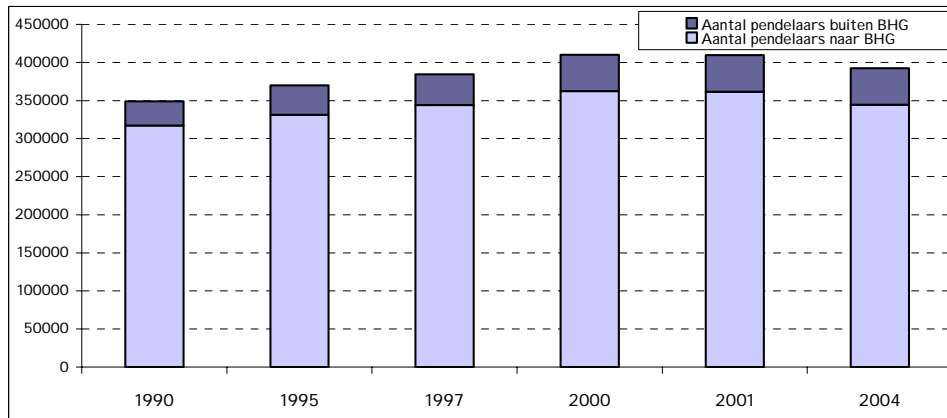
Zoals in het hoofdstuk over de werkgelegenheid wordt toegelicht, wordt in 2004 53% van de 653.807 arbeidsplaatsen ingevuld door werknemers die buiten het gewest wonen. Bijna 28% van de 241.330

leerlingen die in 2001 school liepen in het Brussels Gewest, was afkomstig van de buurgewesten (BUV, 2006).

Dit verschijnsel van het pendelverkeer ligt mee aan de basis van het verkeersinfarct waarmee het Gewest wordt geconfronteerd en dat de levenskwaliteit van de Brusselaars aantast (luchtverontreiniging, geluidsoverlast, ongevallen enz.).

De volgende grafiek illustreert de evolutie van het 'inkomende' en 'uitgaande' pendelverkeer in het kader van het werk (telearbeid, deeltijdse arbeid, verloven enz). Noteer dat niet alle werknemers zich noodzakelijk iedere dag naar hun werk begeven en dat die verplaatsingen niet altijd tijdens de piekuren gebeuren.

Figuur 35. Evolutie van het aantal niet-Brusselaars die in het Brussels Gewest werkzaam zijn en het aantal Brusselaars die buiten het Gewest werken

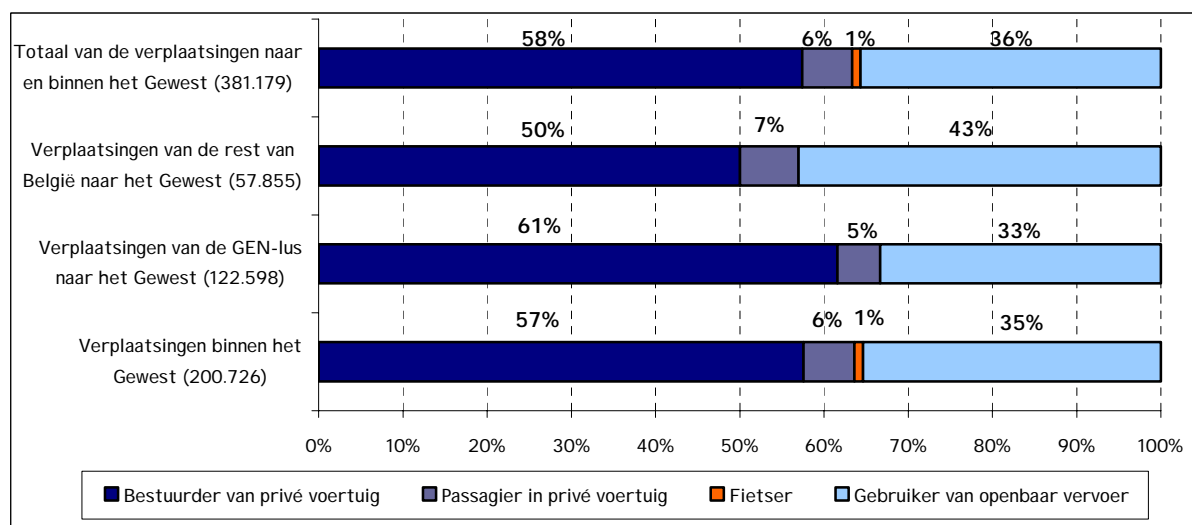


Bronnen : NIS, Enquête over de arbeidskrachten

In 2000, waren 362.297 personen die in het Brussels Gewest werkten, woonachtig in de buurgewesten. Omgekeerd werkten 47.773 Brusselaars buiten het Gewest. In totaal waren er 410.070 potentiële pendelaars. In 2004 bedroeg dit cijfer 392.576, wat overeenstemt met een daling van 4% ten opzichte van 2000.

Het merendeel van het dagelijkse pendelverkeer naar het Brussels gewest gebeurt met de auto, zoals blijkt uit de volgende grafiek. Hetzelfde geldt voor de intraregionale woon-werkverplaatsingen.

Figuur 36. Vervoerswijzen voor de woon-werkverplaatsingen naar en binnen het Brussels gewest (2001, ochtendpiek 6u-10u)

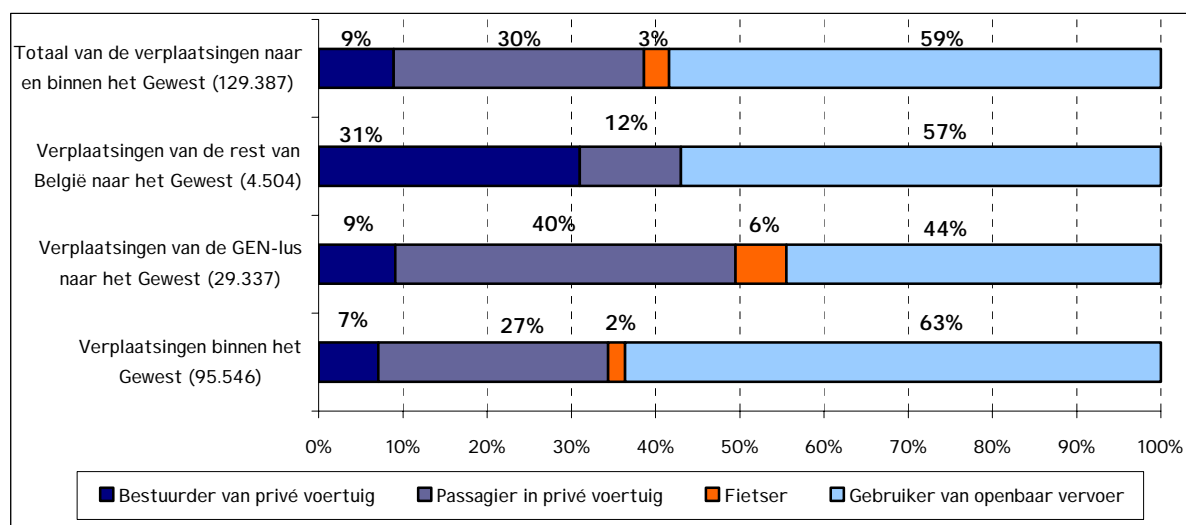


Bron : BUV 2006

Tussen 1991 en 2001 steeg het aantal pendelaars met de auto met meer dan 20% (BUV 2006).

Scholieren en studenten maken vooral gebruik van het openbaar vervoer, uitgezonderd voor de verplaatsingen vanaf de GEN-zone (eerste en tweede periferie, met een totaal van 116 gemeenten).

Figuur 37. Vervoerswijzen gebruikt voor de woon-schoolverplaatsingen naar en binnen het Brussels Gewest (2001, ochtendpiek 6u-10u)

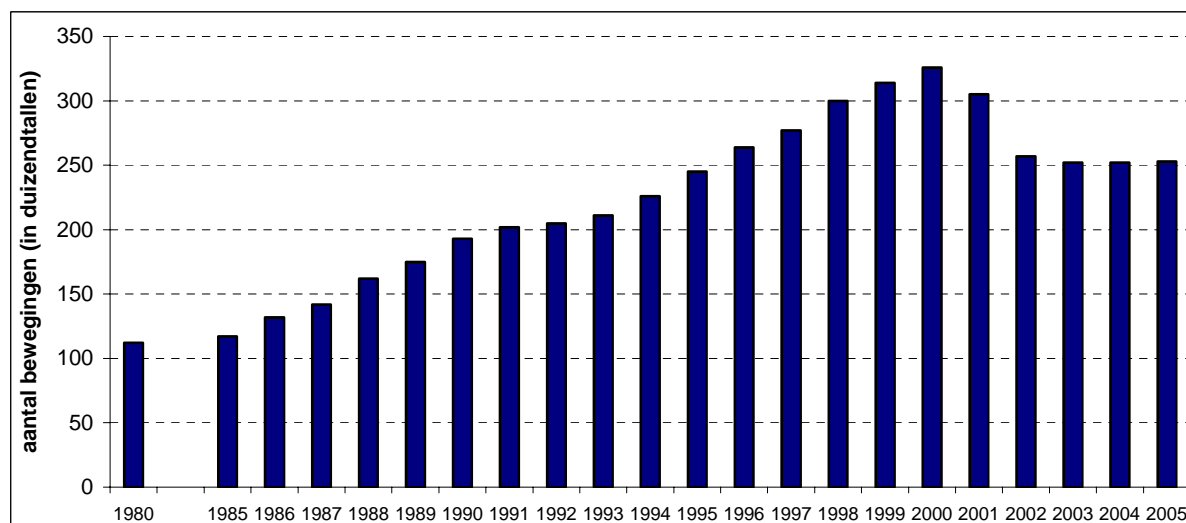


Bron : BUV 2006

5.7. Luchtverkeer

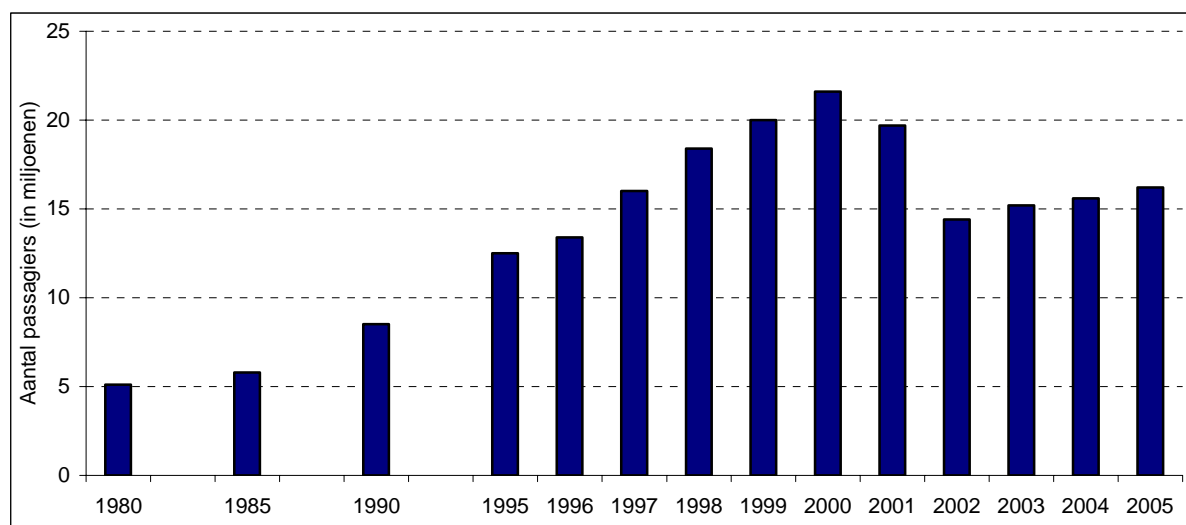
De volgende figuren illustreren de evolutie van het luchtverkeer tussen 1980 en 2005 voor wat de vliegtuigbewegingen, het aantal passagiers en het vrachtvervoer betreft.

Figuur 38. Evolutie van het aantal vliegtuigbewegingen (aankomst en vertrek) tussen 1980 en 2005



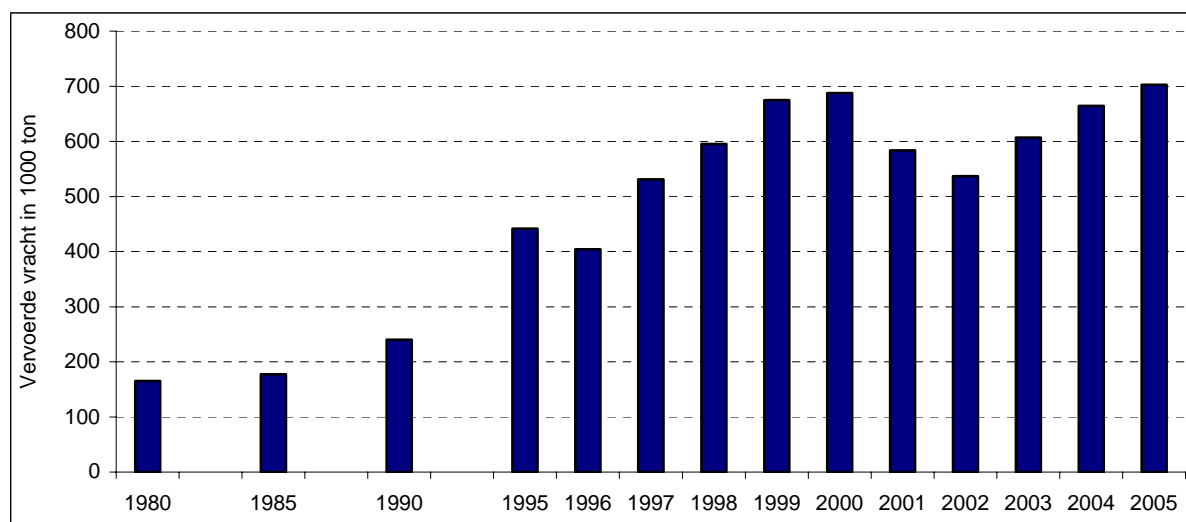
Bron : BIAC

Figuur 39. Evolutie van het aantal passagiers (aankomst en vertrek) tussen 1980 en 2005



Bron : BIAC

Figuur 40. Evolutie van de tonnage aan vervoerde vracht (aankomst en vertrek) tussen 1980 en 2005



Bron : BIAC

Deze cijfers duiden op de grote toename van de activiteiten van de Luchthaven Brussel-Nationaal tijdens de voorbije 25 jaar. Tussen 1980 en 2005 is het aantal vliegtuigbewegingen meer dan verdubbeld (+126%). Het passagiers- en het vrachtvervoer groeiden met respectievelijk 218 en 325%.

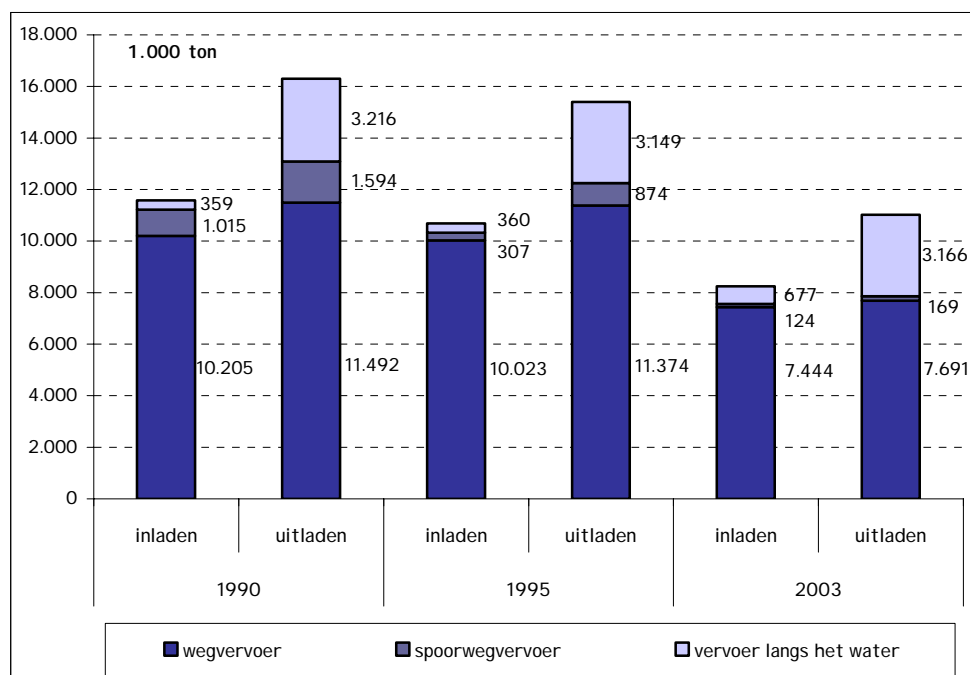
2000 was het jaar met het grootste aantal vliegtuigbewegingen (326.027). Sinds 2002 handhaaft het jaarlijks verkeer zich op iets meer dan 250.000 bewegingen per jaar.

Het luchtverkeer is de bron van een belangrijke geluidsoverlast die een impact heeft op de levenskwaliteit van de Brusselaars maar eveneens op hun gezondheid als gevolg van de slaapproblemen die het veroorzaakt (zie de hoofdstukken "Geluidsomgeving" en "Gezondheid en leefmilieu").

5.8. Goederenverkeer

De belangrijkste statistische bronnen betreffende het goederenverkeer op de weg in het Brussels gewest vermelden de hoeveelheid in- en uitgeladen goederen in ton voor vrachtwagens, treinen en binnenvaartuigen. De NIS-statistieken over het goederenverkeer hebben betrekking op vervoer in Belgische voertuigen met een laadvermogen van minimaal één ton; zij houden geen rekening met het doorgaand verkeer, dat een belangrijke rol speelt in België en in het Brussels Gewest. Bovendien gaat het om ramingen op basis van een nationale enquête, waarvoor het foutrisico vrij groot is wanneer zij worden toegepast op een beperkt gebied.

Figuur 41. Hoeveelheid geladen en geloste goederen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, per vervoerstype (1990-1995-2003)



Bron : BISA op basis van statistieken van NIS, NMBS en Haven van Brussel

In de periode 1990-2003 doet zich in het Brussels Gewest een forse daling voor van de hoeveelheid geladen en geloste goederen in het kader van het vervoer op de weg en per trein. Sinds het begin van de jaren 2000 vertonen de laad- en losbewegingen in de haven van Brussel een stijgende tendens.

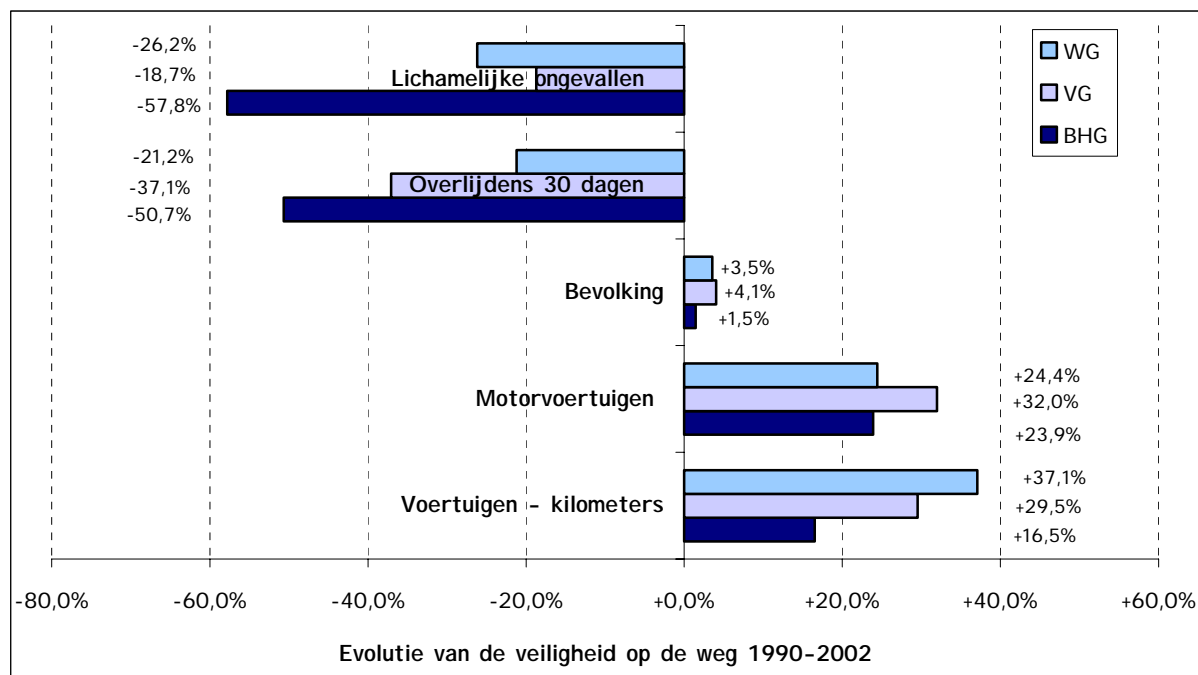
De Haven van Brussel, ten zuiden van de Van Praetbrug, heeft het statuut van zeehaven, wat betekent dat zij permanent toegankelijk is voor rivier- en zeeschepen met een capaciteit die momenteel tot 4.500 ton kan bedragen. Ieder jaar wordt ongeveer 6 tot 7 miljoen ton goederen over de gewestelijke waterwegen vervoerd, waarvan meer dan de helft in de Haven van Brussel wordt geladen of gelost. Omdat zij het wegverkeer ontlasten, vormen het kanaal en de Haven van Brussel een belangrijke troef voor het Gewest en zijn mobiliteitsbeleid. Ter illustratie: naar schatting stemt een lading van 2.000 ton overeen met een file van 100 vrachtauto's.

Een andere informatiebron vormen de tellingen van de FOD MV die tot doel hebben het aandeel van de diverse voertuigtypes in het totale verkeersvolume te bepalen. Voor het Brussels Gewest duiden die gegevens op een lichte daling van het aandeel van de vrachtauto's in het verkeer (3,0% in 2002 tegen 3,5% in 1990). Het aandeel van de bestelwagens neemt fors toe (6,4% in 2002 tegen 3,5% in 1990).

5.9. Verkeersongevallen

Tussen 1990 en 2002 daalde het aantal verkeersongevallen met lichamelijke schade met 58% in het Brussels Gewest en 24% in het hele land, en dit ondanks een aanzienlijke stijging van het verkeersvolume. Ook het aantal overlijdens (binnen de 30 dagen) ten gevolge van een verkeersongeval is sterk afgenomen. Die evolutie is vooral toe te schrijven aan de herinrichting van wegen en kruispunten en de snelheidsverlaging.

Figuur 42. Evolutie van de verkeersongevallen (1990-2002)



Bron : BI VV

In het Brussels Gewest betalen de voetgangers, en in mindere mate de fietsers, een hoge tol aan de weg. In 2002 vertegenwoordigden zij 38,5% van de zwaar gewonde of overleden verkeersslachtoffers! Voor België bedroeg dit aandeel 19% (Bron, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid).

6. Bibliografie

- ADMINISTRATION DE L'EQUIPEMENT ET DES DEPLACEMENTS 2006. « Plan régional des déplacements – Etat des lieux de la mobilité à Bruxelles », MRBC, avril 2006.
- INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE 2004 . «Bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale 2003 – Emissions atmosphériques du transport routier 2003», étude réalisée pour le compte de l'IBGE, décembre 2004, 46 pp + annexes.
- INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE 2004. « Analyse et Evolution du Transport Routier en Région de Bruxelles-Capitale - EMISSIONS ATMOSPHERIQUES de 1990, 1995, 2000, 2001 et 2002 », étude réalisée pour le compte de l'IBGE, rapport final, septembre 2004, 82 pp. + annexes.
- BRUSSELS INSTITUUT VOOR STATISTIEK EN ANALYSE (BISA), internetsite: http://www.bruxelles.irisnet.be/nl/entreprises/maison/avant_de_commencer/n_donnees_statistique_s/analyses_et_statistiques.shtml.
- NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK (NIS), internetsite <http://www.statbel.fgov.be/>
- INS 1998-1999. « Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998/1999) », étude financée par les SPP Politique scientifique, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région Wallonne, réalisée par le Groupe de Recherche sur les Transports des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix (coordinateur), le Langzaam Verkeer, l'Institut Wallon, l'Universitaire Instelling Antwerpen et la Direction générale Statistique et Information économique.
- OBSERVATORIUM VOOR GEZONDHEID EN WELZIJN - BRUSSEL (2006), Welzijns- en gezondheidsatlas van Brussel-Hoofdstad : <http://www.observatbru.be/nl/Social/atlas.asp>
- OVERZICHT VAN HET KANTORENPARK 2005. « Balans 2004 » (en voorafgaande jaren) : http://portail.irisnet.be/nl/entreprises/maison/statistiques/observatoire_des_bureaux.shtml
- OFFICE REGIONAL BRUXELLOIS DE L'EMPLOI (ORBEM) 2004. « Analyse de la situation socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale – Contribution de l'Observatoire bruxellois du Marché

du travail et des Qualifications au contrat d'économie et d'emploi de la Région de Bruxelles-Capitale », décembre 2004,
http://www.orbem.be/Search/Asp/page.asp?pg=http://www.orbem.be/fr/observatoire/observatoire_stat_fr.htm

- BRUSSELSE GEWESTELIJKE DIENST VOOR ARBEIDSBEMIDDELING (BGDA) 2005.
« Jaarverslag 2004 »

Letterwoorden

BROH	BESTUUR RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING
BUV	BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER (MBHG)
BIAC	BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY
BISA	BRUSSELS INSTITUUT VOOR STATISTIEK EN ANALYSE
BIVV	BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID
ICEDD	INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE
ICN	INSTITUUT VAN DE NATIONALE REKENINGEN
NIS	NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK
MBHG	MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
NMBS	NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN DE BUURTSPOORWEGEN
FOD MV	FEDERALE OVERHEIDSDIENST - MOBILITEIT EN VERVOER
MIVB	MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL VERVOER TE BRUSSEL
BGDA	BRUSSELSE GEWESTELIJKE DIENST VOOR ARBEIDSBEMIDDELING (NU ACTIRIS)
RSVZ	RIJKSINSTITUUT VOOR DE SOCIALE VERZEKERINGEN DER ZELFSTANDIGEN

Auteurs :

Juliette de Villers, voor het § « Verslag over de staat van het leefmilieu : een informatiebron" en "Het beheer van het Brussels milieu: gevolgen van het lokale tot het supraregionale niveau" met de medewerking van **Annick Meurrens** en **Katrien Debrock**

Verantwoordelijke voor de inhoud: Jean-Pierre Hannequart