

*Arrêté du Gouvernement  
de la Région de  
Bruxelles-Capitale  
du 12 juillet 2018*

*Besluit van de Brusselse  
Hoofdstedelijke  
Regering  
van 12 juli 2018*

*Plan Régional de  
Développement Durable  
Gewestelijk Plan voor  
Duurzame Ontwikkeling*

*VOLUME 2 –  
PRDD  
DEEL 2 -  
GPDO*

## **Le PRDD : Un Projet pour Bruxelles De l'Urbanité au Territoire et du Territoire à l'Urbanité**

Le territoire est le point de départ de tout projet urbain. Il est également son point d'aboutissement. La dynamique urbaine se décline, en outre, à plusieurs échelles et est le fruit de processus spontané ou décidé. Ainsi, le territoire doit être vu comme le lieu où s'expriment les différents défis sociétaux que notre ville-région doit affronter : fracture sociale, pauvreté, crise de l'emploi, manque d'industrie urbaine, crise du logement (social), enseignement, etc.

Le territoire est la scène où les défis résultant de l'évolution du monde se manifestent et s'anticipent : transition écologique, internationalisation, évolutions technologiques et des techniques, modifications de comportements associés, croissance démographique, transformations des circuits de production, de distribution et de recyclage, transition énergétique, citoyenneté et civisme, accès à la culture et l'expression artistique, santé, pauvreté, ... Un Plan Régional de Développement Durable se doit de leur donner une place. Ainsi le plan de développement territorial exprime les grandes trajectoires du projet de ville, tant en termes d'ambitions de développement qu'en termes de transitions souhaitées. Il offre un cadre de réflexion (une nouvelle carte mentale) pour les différents acteurs de la ville.

Premièrement, le plan cherche à définir et à identifier l'armature spatiale de la Région : la structure spatiale multiscalaire et fédératrice des activités et du bâti (les forces d'agglomération) et son articulation avec l'armature et les structures des espaces naturels et ouverts (vallées, maillages vert et bleu). Ces deux dimensions spatiales forment les bases de la structure de l'espace naturel et du paysage et de la structure de mobilité. Ils déterminent l'armature territoriale du système bruxellois.

Un diagnostic du métabolisme urbain est établi de manière à préciser et mettre en évidence les processus et les dynamiques garantissant la vie de ce territoire bruxellois. Le projet urbain et

## **Het GPDO: Een project voor Brussel Van stedelijkheid naar grondgebied en van grondgebied naar stedelijkheid**

Het grondgebied is zowel het vertrek- als het eindpunt van elk stadsproject. De stedelijke dynamiek veruitwendigt zich op meerdere niveaus en is het resultaat van een spontaan of vastgelegd proces. Zo moet het grondgebied gezien worden als een plaats waar de verschillende maatschappelijke uitdagingen waarmee ons stadsgewest te maken krijgt tot uiting komen: sociale breuklijn, armoede, werkgelegenheids crisis, weinig stedelijke industrie, (sociale) huisvestingscrisis, onderwijs, enz.

Het grondgebied is het toneel waarop de uitdagingen die het gevolg zijn van een wereld in verandering zich manifesteren en vervroegd vorm krijgen: ecologische transitie, internationalisering, technologische en technische evoluties, daarmee gepaard gaande gedragswijzigingen, bevolkingsgroei, verandering van de productie-, distributie- en recyclagecircuits, energietransitie, burgerschap en burgerzin, toegang tot cultuur en artistieke expressie, gezondheid, armoede, ... Een Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling moet die uitdagingen een plaats geven. Zo tekent het plan voor territoriale ontwikkeling de grote trajecten van het stadsproject uit, zowel in termen van ontwikkelingsambities als van gewenste transitieën. Het biedt een kader om na te denken (een nieuwe mentale kaart) voor de verschillende actoren binnen de stad.

Het plan strekt er in de eerste plaats toe de ruimtelijke basis van het Gewest te definiëren en te identificeren: de multiscalaire en bindende ruimtelijke structuur van de activiteiten en de bebouwing (de agglomeratiekrachten) en de mate waarop die is afgestemd op de basis en structuren van natuurlijke en open ruimtes (valleien, groen en blauw netwerk). Beide ruimtelijke dimensies vormen de basis van de structuur van de natuurlijke ruimte en van het landschap en de structuur van de mobiliteit. Zij bepalen de territoriale ruggengraat van het Brusselse systeem.

Er wordt een diagnose opgemaakt van het stedelijke metabolisme om duidelijk te maken welke processen en dynamieken het Brusselse grondgebied doen leven. Het stedelijk en

métropolitain influence ces dynamiques. C'est donc lui qui détermine les axes souhaités pour le développement durable de Bruxelles et les transitions nécessaires pour y parvenir. Ainsi le PRDD offre une vision sur le développement du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, relié à son hinterland, une lecture des échelles superposées qui forment une ville et ses activités, une définition des différents pôles de développement et des différents bassins de vie. Il propose enfin un maillage pour que les différents pouvoirs politiques, la société civile et la population puissent se référer à un cadre commun. Ainsi, la Région veut contribuer à l'élaboration d'une ambition forte et partagée pour son territoire.

## **1. Une ville en transition**

### **1.1. Territoire et échelles pertinentes**

#### **1.1.1 La ville en réseau**

Bruxelles fait partie d'un réseau de villes. Elle est ainsi considérée comme une ville réticulaire, d'abord intégrée à un réseau de villes belges (RUB : réseau urbain belge à comparer à la Randstad Holland), intégrée à son tour dans le réseau des villes européennes. La ville est donc inscrite dans un large réseau mondial qui fonctionne de plus en plus comme l'espace dans lequel s'exprime les flux générés par la ville. A cet égard, Bruxelles peut être considérée comme une petite « ville monde ». Son rôle sur l'échiquier international, la population très diversifiée qu'elle accueille, son économie largement orientée vers l'international nécessitent la prise en considération de cette dynamique de réseau. Ce réseau et les connectivités qu'il induit « prennent place », s'inscrivent dans le tissu urbain en déterminant les nœuds et les intensités qui apparaissent dans la ville. Le développement de la Région de Bruxelles-Capitale participe donc directement à un système mondial et interagit avec lui par l'intermédiaire des fonctions qu'elle assure dans le réseau des villes et des métropoles européennes.

grootstedelijk project beïnvloedt die dynamieken. Dat project bepaalt dus de gewenste krachtlijnen voor de duurzame ontwikkeling van Brussel en welke overgangen nodig zijn om daarin te slagen. Het GPDO biedt dus een visie op de ontwikkeling van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat verbonden is met zijn hinterland, een lezing van de opeenliggende schalen die een stad en haar activiteiten maken tot wat ze zijn en een omschrijving van de verschillende ontwikkelingspolen en levensbekkens. Tot slot stelt het een netwerk voor, opdat de verschillende politieke overheden, het maatschappelijk middenveld en de bevolking zouden kunnen terugvallen op een gemeenschappelijk kader. Zo wil het Gewest bijdragen tot de uitwerking van een sterke en gezamenlijke ambitie voor het Brusselse grondgebied.

## **1. Een stad in overgang**

### **1.1. Grondgebied en relevante schalen**

#### **1.1.1. De stad in een netwerk**

Brussel maakt deel uit van een netwerk van steden. Zij wordt beschouwd als een reticulair stad, die vooreerst onderdeel vormt van een netwerk van Belgische steden (stedelijk netwerk in België, te vergelijken met de Randstad Holland) en vervolgens ook van een netwerk van Europese steden. De stad kadert dus in een breed wereldnetwerk dat steeds meer functioneert als een ruimte waarin de door de stad gegenereerde stromen tot uiting komen. Brussel kan in dit verband beschouwd worden als een "kleine wereldstad". Haar rol op het internationale schaakbord, haar zeer diverse bevolking en haar zeer internationaal gerichte economie nopen ertoe rekening te houden met die netwerkdynamiek. Dat netwerk en de daaruit voortvloeiende connectiviteiten "nemen een plaats in" en kaderen in het stedelijke weefsel, omdat ze bepalend zijn voor de knooppunten en intensiteiten in de stad. De ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest draagt dus rechtstreeks bij tot een globaal systeem en staat daarmee in wisselwerking via de functies die het vervult in het netwerk van Europese steden en metropolen.

### 1.1.2. La ville et son hinterland

Une ville est un système complexe. Elle est une forme sociétale de grande densité et de grande diversité fonctionnelle et culturelle dans un espace limité. Mais cet espace n'est pas circonscrit, ni par des limites naturelles, ni par sa structure administrative. La ville est en permanente interaction avec un hinterland proche et plus lointain. Ainsi, Bruxelles est la Région de Bruxelles-Capitale, composée de 19 communes. Elle est aussi une métropole, qualifiée d'horizontale (cfr. Secchi & Vigano) tant elle inclut une grande partie du territoire du pays dans sa zone fonctionnelle et donc de nombreux autres centres urbains de plus petites dimensions. Cet état de fait lui donne une structure de type polycentrique. D'autant plus que cette périphérie a des caractéristiques très différentes au vu du Pajottenland, ou de l'axe industrialisé vers le nord, ou de l'est et le sud marqués par de grands centres universitaires, etc. Ainsi, la ville doit s'entendre et composer avec son territoire extérieur, c'est-à-dire avec la périphérie ou le territoire métropolitain. Sa vie ne s'arrête pas à ses frontières. Son tissu se poursuit au-delà de ses limites administratives. De nombreux échanges et équilibres se forment entre Bruxelles et sa périphérie : échanges et complémentarités économiques, flux de mobilité, flux écologiques, mobilité résidentielle, histoires communes, images et appartenances collectives et partagées. Même si les structures de l'Etat ont donné une forme au territoire de la Région bruxelloise, les dynamiques écologiques, économiques, sociales et culturelles sont en interaction continue avec un extérieur et transcendent les frontières, arbitraires et abstraites par essence.

### 1.1.3. Gouvernance du projet

Le projet urbain se construit dans le cadre institutionnel complexe qui est le nôtre. La Région assume donc le rôle de Bruxelles en tant que centre métropolitain, mais exprime son ambition de développement durable dans un espace plus large et sollicite toutes les collaborations possibles et nécessaires pour arriver à un développement

### 1.1.2. De stad en haar hinterland

Een stad is een complex systeem. Het is een maatschappelijke vorm met een grote dichtheid en een grote functionele en culturele diversiteit binnen een beperkte ruimte. Die ruimte is evenwel niet afgebakend door natuurlijke grenzen, noch door haar administratieve structuur. Er is een permanente interactie tussen de stad en haar nabije en verdere hinterland. Zo omvat Brussel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met zijn 19 gemeenten. Het is ook een metropool, die bestempeld wordt als horizontaal (cf. Secchi & Vigano), omdat een groot deel van het grondgebied van het land, en dus tal van andere kleinere stedelijke centra, binnen haar functionele zone liggen. Deze feitelijke staat verleent haar een polycentrische structuur. Dat is des te meer het geval daar de rand zeer verschillende kenmerken bezit, al naargelang we ons bevinden met het Pajottenland, in de geïndustrialiseerde as in noordelijke richting of in het oosten en het zuiden waar grote universitaire centra liggen, enzovoort. Zo dient de stad gezien te worden in samenhang met haar externe grondgebied, met name de rand of het metropolitane grondgebied. Het leven houdt immers niet op aan haar grenzen. Haar weefsel strekt zich uit tot buiten de bestuurlijke grenzen. De uitwisselingen en evenwichten tussen Brussel en haar rand zijn talrijk: economische uitwisselingen en complementariteiten, mobiliteitsstromen, milieustromen, residentiële mobiliteit, gemeenschappelijke geschiedenis, beelden en samenhangsgevoel. Het grondgebied van het Brussels Gewest heeft door de staatsstructuren weliswaar een bepaalde vorm gekregen, maar er is een voortdurende wisselwerking tussen de ecologische, economische, sociale en culturele dynamieken en een externe ruimte. Die wisselwerking overstijgt de grenzen, die per definitie willekeurig en abstract zijn.

### 1.1.3. Beheer van het project

Het stadsproject krijgt vorm in ons complexe institutionele kader. Het Gewest neemt de rol op van Brussel als grootstedelijk centrum. Tegelijk verwoordt het ook ambities voor duurzame ontwikkeling binnen een ruimere omgeving en streeft het naar alle mogelijke en nodige samenwerkingsverbanden om tot een transversale

transversal et intégré. Toutefois, dans le cadre des compétences qui sont les siennes, la Région cherche à définir les structures territoriales qu'elle maîtrise et qui doivent faire partie des ambitions du projet de ville.

Il s'agit donc de définir un développement territorial basé sur l'espace fini de la Région bruxelloise, la réalité des nœuds et des leviers qui interagissent et influencent un territoire plus large, un hinterland proche et parfois très lointain.

C'est ainsi que la Région, à travers son PRDD, suggère de structurer la lecture du territoire au niveau de ses échelles et de leurs fonctions spécifiques : métropolitaines, régionales, communales et locales. Ces échelles auront leurs propres centralités. Chaque lieu a donc sa proximité et sa « zone d'influence ». Le plan développe une hiérarchie des centralités bruxelloises (existantes et futures) en 4 niveaux :

- l'hypercentre-ville, jouant un rôle à l'échelle internationale, métropolitaine et régionale ;
- les centres urbains, jouant un rôle à l'échelle métropolitaine et régionale ;
- les centres interquartiers, jouant un rôle à l'échelle régionale et intercommunale (district urbain) ;
- les centres de quartier, dont le rôle se situe à l'échelle intracommunale.

Ces centralités seront le produit combiné de la morphologie naturelle de la Région bruxelloise et de son hinterland ; de la géographie socio-économique du territoire et des structures de mobilité et d'accessibilité. Ces différentes structures spatiales superposées offriront une première lecture du territoire de notre ville-région et une armature spatiale pour les développements ultérieurs.

## 1.2. L' « écosystème bruxellois » et ses structures naturelles et paysagères

La notion d'écosystème considère la nature et la structure de l'environnement, du milieu habité. Un

en géintegreerde ontwikkeling te komen. Het Gewest tracht echter om binnen zijn bevoegdheidskader de territoriale structuren te bepalen waarover het de controle heeft en die deel moeten uitmaken van de ambities van het stadsproject.

Het komt er dus op om binnen de eigen ruimte van het Brussels Gewest een territoriale ontwikkeling te omschrijven op basis van de knooppunten en hefboomen waartussen een wisselwerking bestaat en die een invloed hebben op een veel ruimer grondgebied, een hinterland dat nabij maar soms ook veraf ligt.

Daarom stelt het Gewest, via zijn GPDO, voor om het grondgebied te benaderen op basis van de territoriale schalen en hun specifieke functies: grootstedelijk, gewestelijk, gemeentelijk en lokaal. Die schalen zullen elk hun eigen centraliteit hebben. Elke plaats heeft dus haar eigen nabijheid en haar "invloedsgebied". Het plan legt een vierledige hiërarchie vast van de (bestaande en toekomstige) Brusselse centraliteiten:

- het binnenste stadscentrum dat een rol speelt op internationale, grootstedelijke en gewestelijke schaal;
- de stedelijke centra die een rol spelen op grootstedelijke en gewestelijke schaal;
- de interwijken centra die een rol spelen op gewestelijke en intergemeentelijke schaal (stedelijk district)
- de wijkcentra die een rol spelen op intragemeentelijke schaal.

Deze centraliteiten zullen het gecombineerd product zijn van de natuurlijke morfologie van het Brussels Gewest en zijn hinterland, de socio-economische geografie van het grondgebied en de mobiliteits- en toegankelijkheidsstructuren. Deze verschillende opeenliggende ruimtelijke structuren zullen ons een eerste lezing geven van het grondgebied van ons stadsgewest en dus een ruimtelijke ruggengraat voor de latere ontwikkelingen.

## 1.2. Het "Brusselse ecosysteem" en zijn natuurlijke en landschappelijke structuren

Het begrip ecosysteem gaat over de aard en de structuur van het milieu en van de bewoonde

écosystème humain définit les interactions entre la vie en société, ses structures sociales, politiques et culturelles, l'environnement naturel et construit, ainsi que les activités et les économies qui en découlent.

Les défis écologiques imposent de revoir le rapport à la morphologie naturelle de la ville. Nous constatons que le développement de la ville moderne ne s'est pas conformé aux données naturelles. Cela se traduit aujourd'hui par des problèmes d'inondations, de traitement des eaux, d'imperméabilité des sols, de pollution, de perte de biodiversité et d'espace naturel, etc. Il y a donc lieu de restaurer la macrostructure écologique et d'instaurer une meilleure prise en compte des dynamiques naturelles. Contrairement à une planification qui cherchait auparavant une séparation des fonctions, un zonage, nous devons aujourd'hui accepter une mixité et une complexité plus grande du système urbain. Les éléments structurants de cette dynamique sont les espaces ouverts (maillage vert) ou le réseau hydrologique (maillage bleu).

Parallèlement, nous devons reconnaître la fonction sociale que remplissent les espaces ouverts. Ainsi, le rapport « Metropolitan Landscapes », dont l'approche est de mettre en relation le développement urbain par l'espace ouvert, relève que le paysage métropolitain bruxellois est confronté à de multiples défis : défi de « la croissance démographique, défi de l'emploi pour une population variée, défi d'une mobilité efficace et durable, défi d'un approvisionnement alimentaire de qualité, défi d'une gestion écologique et spatiale de l'eau, défi de la transition énergétique, défi de la lutte contre la perte en biodiversité... »<sup>1</sup>.

L'urbanisation nous a livré un paysage hybride où les frontières entre ville et campagne, zones bâties et zones ouvertes ne sont plus clairement lisibles. Les paysages et espaces ouverts font désormais partie de l'urbanité et remplissent de multiples fonctions au sein de l'espace urbain : fonction sociale, lieu de production de nourriture, régulateur de crues en absorbant les pics de précipitations, régulation du microclimat en tempérant les îlots de chaleur et les effets aérodynamiques, lieu de mobilité douce et espaces

environnement. Een menselijk ecosysteem definieert de interacties tussen het leven in de maatschappij, haar sociale, politieke en culturele structuren, de natuurlijke en gebouwde omgeving en de activiteiten en economieën die eruit voortvloeien.

De ecologische uitdagingen nopen ertoe de verhouding tot de natuurlijke morfologie van de stad te herbekijken. We stellen vast dat de ontwikkeling van de moderne stad zich onvoldoende aan de natuurlijke realiteit heeft aangepast. Dat vertaalt zich vandaag in problemen met overstromingen, waterbehandeling, ondoorlaatbaarheid van de bodem, vervuiling, verlies van biodiversiteit en natuurlijke ruimte, enzovoort. Het is dus nodig om de ecologische macrostructuur te herstellen en meer aandacht te besteden aan de natuurlijke dynamieken. In tegenstelling tot de vroegere planning waarbij ernaar gestreefd werd de functies van elkaar te scheiden en in te delen in zones, moeten we vandaag aanvaarden dat er gemengdheid is en dat het stedelijk systeem een grotere complexiteit heeft. De structurerende elementen van deze dynamiek zijn de open ruimten (groen netwerk) of het hydrologische netwerk (blauw netwerk).

Tegelijk moeten we beseffen dat de open ruimten een sociale functie vervullen. Zo wijst het rapport "Metropolitan Landscapes", dat stedelijke ontwikkeling in verband brengt met open ruimte, erop dat het Brusselse metropolitane landschap voor tal van uitdagingen staat "zoals de bevolkingsgroei, werkgelegenheid voor een diverse bevolking, een efficiënte en duurzame mobiliteit, een kwaliteitsvolle voedselvoorrading, ecologisch en ruimtelijk waterbeheer, energietransitie, verlies van biodiversiteit, ..." <sup>1</sup>.

De verstedelijking heeft een hybride landschap opgeleverd, waar de grenzen tussen stad en platteland, bebouwde en open zones steeds meer vervagen. De landschappen en open ruimten zijn voortaan onderdelen van de stad en vervullen allerlei functies binnen de stedelijke ruimte: sociale functie, plaatsen waar voedsel geproduceerd wordt, stijgende waterstanden regelen door de pieken in neerslag op te vangen, het microklimaat regelen door het hitte-eilandeffect en de aerodynamische effecten te temperen, plaatsen

de loisirs. Ils constituent, en outre, un tampon contre toutes sortes de nuisances.

Les paysages constituent un facteur d'attractivité et de lisibilité de la trame urbaine et métropolitaine. Ils agissent sur les équilibres naturels, au-delà des frontières institutionnelles. Les paysages doivent être traités davantage comme des systèmes écologiques en s'attachant à préserver et développer la continuité des espaces naturels et des parcs, la gestion et les ressources en eau, la biodiversité, etc.

### 1.2.1. Paysages métropolitains

L'aire métropolitaine bruxelloise ne possède pas d'identité paysagère forte. La topographie et le système hydrographique des affluents de la Senne n'ont pu empêcher une urbanisation massive et désordonnée. « On observe ainsi plusieurs types de paysages entremêlés : de nombreux paysages humides, un ensemble de petites réserves naturelles, la forêt de Soignes, des vallées agricoles qualitatives, des corridors verts ou des petites poches agricoles en pleine ville. »<sup>2</sup>. Le paysage métropolitain est ainsi formé par quatre grandes structures métropolitaines :

La vallée des infrastructures :

La vallée de la Senne et le canal qui, par leur faible topographie, ont concentré les infrastructures fluviales et ferroviaires, de nombreuses zones industrielles. Leur actuelle reconversion produit des espaces ouverts aux forts potentiels de développement.

Le paysage construit :

Constitué au fil de l'histoire, on y retrouve une famille d'espaces publics, de parcs et d'axes historiques à forte valeur structurante.

Le système d'espaces ouverts :

De larges espaces ouverts qui se concentrent sur tout le pourtour de la métropole.

pour zachte mobiliteit en ruimten waar mensen hun vrije tijd spenderen. Daarenboven vormen ze een buffer tegen allerlei overlast

Landschappen zijn bepalend voor de aantrekkingskracht en de overzichtelijkheid van de stedelijke en metropolitane structuur. Ze oefenen invloed uit op de natuurlijke evenwichten en laten zich niet tegenhouden door institutionele grenzen. We moeten de landschappen meer behandelen als ecologische systemen en ijveren voor het behoud en de ontwikkeling van de continuïteit van natuurlijke ruimten en parken, het beheer van water en de hydrologische rijkdommen, de biodiversiteit, enz.

### 1.2.1. Metropolitane landschappen

De Brusselse metropolitane ruimte heeft geen sterke landschapsidentiteit. De topografie en het riviersysteem van de zijrivieren van de Zenne hebben een massale en wanordelijke verstedelijking niet kunnen beletten. "Zo onderscheiden we verschillende, elkaar overlappende landschapstypen: veel natte landschappen, een aantal kleine natuurgebieden, het Zoniënwoud, dalen met kwalitatieve landbouw, groene corridors of kleine agrarische enclaves midden in de stad."<sup>2</sup> Het grootstedelijk landschap wordt aldus gevormd door vier grote metropolitane structuren:

De vallei van infrastructuur:

De Zennevallei, het kanaal met hun geringe topografie, waar zich door het net van waterwegen en spoorwegen, veel industriële bedrijven hebben gevestigd. De huidige reconversie ervan maakt dat er open ruimtes met grote ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan.

Het bebouwde landschap:

Heeft zich gevormd in de loop van de geschiedenis en kan gezien worden als een familie van openbare ruimten, parken en historische verkeersaders met een hoog structurerend gehalte.

Het systeem van open ruimtes:

Open ruimtes die verspreid liggen over de gehele omtrek van de metropool.

Le paysage humide :

Un système capillaire d'affluents de la Senne structurant fortement les parcs, de zones inondables, humides et boisées.

La superposition de ces quatre systèmes produit une structure paysagère pour la métropole. « Cette lecture du paysage permet de prendre position sur l'ensemble du territoire en mettant en évidence les éléments à conserver, à renforcer ou à abandonner. »<sup>3</sup>. Les choix doivent s'opérer selon trois critères :

1. une accessibilité publique pour tous et à une échelle élargie ;
2. le voisinage programmatique en déterminant sa destination d'usage;
3. la valeur systémique en se focalisant sur les relations et les échanges entre eux.

Renforcer la lisibilité de ces structures est déjà un élément de base du projet urbain. Ces paysages urbains peuvent ainsi devenir les lieux d'un nouveau rapport entre ville et nature. Ils permettent de formuler des politiques communes dans des zones transfrontalières, de générer une mixité sociale, de gérer les conflits d'usage et d'exploitation. Ils contribuent à préserver et améliorer la biodiversité, à limiter les risques d'inondations et à améliorer les cycles de l'eau. Ils supportent la croissance démographique en guidant la densification, en offrant des lieux de rassemblement et d'évènement. Ils aident à faire évoluer les mentalités en ce qui concerne les modes de déplacement.

### 1.2.2. Les fonctions de régulation

Les structures paysagères métropolitaines forment une armature spatiale indispensable pour les fonctions de régulation de l'écosystème bruxellois et le maintien de sa vie urbaine :

- Les changements climatiques appellent à des politiques d'atténuation et d'adaptation. Il s'agit d'une réelle urgence. Or, les politiques établies dans le cadre des accords internationaux, mettent parfois un certain temps à produire leurs effets. Pour

Het natte landschap:

Een haarvatenstelsel van bijriviertjes van de Zenne, die de parken, overstromings-, natte en beboste zones, structureren.

Deze vier systemen vormen samen een landschappelijke structuur voor de metropool. "Deze lezing van het landschap maakt het mogelijk een oordeel te vormen over het gehele gebied en te bepalen welke landschapselementen behouden of versterkt moeten worden en welke van geringer belang zijn"<sup>3</sup>. De keuzes moeten worden gemaakt op basis van drie criteria:

1. voor eenieder openbaar en op grote schaal toegankelijk;
2. naburige programma's door er de gebruiksbestemming van te bepalen;
3. de systeemwaarde door onderlinge relaties en uitwisselingen centraal te stellen.

Een meer overzichtelijke structuur is reeds een basiselement van het stadsproject. Deze stedelijke landschappen kunnen op die manier uitgroeien tot plaatsen waar stad en natuur zich anders tot elkaar verhouden. Op basis daarvan is het mogelijk een gemeenschappelijk beleid in grensoverschrijdende gebieden te formuleren, een sociale mix tot stand te brengen en gebruiks- en exploitatieconflicten aan te pakken. Ze helpen de biodiversiteit te handhaven en te verbeteren, de risico's op overstromingen te beperken en de watercyclus te verbeteren. Ze ondersteunen de bevolkingsgroei door richting te geven aan de verdichting en plaatsen aan te reiken voor samenkomsten en evenementen. Ze helpen ervoor te zorgen dat men anders gaat nadenken over de manieren om zich te verplaatsen.

### 1.2.2. De regulerende functies

De grootstedelijke landschapsstructuren vormen een ruimtelijke ruggengraat die onontbeerlijk is voor de regulerende functies van het Brusselse ecosysteem en de handhaving van het leven in de stad:

- De klimaatveranderingen nopen ons tot het voeren van een mitigatie- en aanpassingsbeleid. Dat is echt dringend nodig. Het duurt echter soms enige tijd eer de beleidsmaatregelen die zijn vastgelegd in internationale akkoorden effect hebben.



les villes et les métropoles, l'établissement d'un plan « climatique » visant à anticiper les conséquences du changement climatique et à proposer des solutions pour les réduire ou les accompagner s'impose. S'agissant de Bruxelles, ce plan doit être pensé de façon transversale pour notre ville-région et pour la métropole. Il peut synthétiser les engagements déjà pris, les amplifier afin de répondre aux défis spécifiques identifiés (gestion des eaux de pluie d'orage, lutte contre les îlots de chaleur, pollution de l'air, limiter la dépendance au pétrole, etc.) et les concrétiser dans un processus de transition durable plus ambitieux.

- Dans ce cadre, la gestion de l'eau doit faire l'objet d'une attention particulière. Elle fait, en effet, intervenir actuellement plusieurs opérateurs dans la gestion du cycle de l'eau. Cette gestion impose une coordination interrégionale au niveau des bassins-versants. Elle aura notamment pour objectif de renforcer le maillage pluie et si nécessaire de définir la politique des bassins d'orage en intégrant une gestion plus fine et nuancées de l'eau par îlot, la réduction des surfaces imperméables et la séparation des eaux usées et de pluie qui doit encore faire l'objet d'amélioration à Bruxelles.
- Le patrimoine naturel bruxellois est important. 54% du territoire correspond à des espaces verts ou assimilés. Le rôle des espaces verts dans le maintien et le renforcement de la biodiversité est essentiel et participe de façon fondamentale à l'écosystème bruxellois (rôle écologique, social et économique). Néanmoins, le réseau écologique reste très morcelé. Les espaces verts centraux sont isolés et peu nombreux. La pression de la ville sur la nature reste très importante et impose de continuer à la préserver un maximum pour le développement des services écosystémiques.

### 1.2.3. Les fonctions d'approvisionnement

Voor steden en grootsteden is het nodig een klimaatplan op te stellen om te anticiperen op de gevolgen van de klimaatverandering en oplossingen aan te reiken om die gevolgen in te perken of te begeleiden. In het geval van Brussel is het nodig dat plan transversaal uit te werken voor ons stadsgewest en voor de metropool. Het kan de reeds aangegane verbintenissen bundelen, ze versterken om te beantwoorden aan de specifieke uitdagingen (opvang van stormregenwater, strijd tegen hitte-eilandeffect, luchtvervuiling, beperken van de olieafhankelijkheid, enz.) en ze in de praktijk brengen binnen een ambitieuzer proces van duurzame transitie.

- Daarbij moet bijzondere aandacht uitgaan naar het waterbeheer. Momenteel houden meerdere spelers zich bezig met het beheer van de watercyclus. Voor dat beheer is een intergewestelijke coördinatie van de stroomgebieden nodig. Het is met name de bedoeling om het regennet te versterken en indien nodig een beleid te bepalen voor de stormbekkens door een verfijnder en meer genuanceerd waterbeheer per bouwblok in te voeren, de ondoorlaatbare oppervlakken te verminderen en de scheiding van het afval- en regenwater in Brussel verder te verbeteren.
- Brussel beschikt over een omvangrijk natuurlijk patrimonium. 54% van het grondgebied bestaat uit groene of daarmee gelijkgestelde ruimten. De groene ruimten spelen een essentiële rol voor het behoud en de versterking van de biodiversiteit. Zij zijn van fundamenteel belang voor het Brusselse ecosysteem (ecologische, sociale en economische rol). Toch blijft het ecologisch netwerk zeer versplinterd. De groene ruimten in het centrum zijn geïsoleerd en weinig talrijk. De druk van de stad op de natuur blijft groot en noopt ons ertoe haar zoveel mogelijk te vrijwaren zodat de ecosystemische diensten zich kunnen ontwikkelen.

### 1.2.3. De bevoorradingsfuncties:

L'approvisionnement de la ville pose d'importantes questions. Celui-ci est aujourd'hui principalement assuré par le trafic routier, et ce jusqu'au cœur des quartiers. Cette situation provoque des nuisances pour les habitants en matière de pollution de l'air, de bruit, de mobilité. La réduction de ces nuisances est un enjeu important car il touche à la santé et à la qualité de vie en ville. Le trafic de marchandises réalisé par la route (camions et camionnettes) est en effet responsable de 14% de la congestion et de 30% des émissions urbaines de gaz à effet de serre liées au transport. Or, la pollution atmosphérique est un phénomène préoccupant puisque ses effets sur la santé, l'environnement et le climat sont avérés. Un meilleur suivi et un élargissement des paramètres et indicateurs est nécessaire pour permettre une action publique plus performante en la matière. Des politiques transversales en vue d'une amélioration qualitative sont nécessaires car la population de Bruxelles augmente et partant, ses besoins d'approvisionnement. La Région organise l'approvisionnement de la ville en mettant en place une structure de distribution urbaine (combinant espaces logistiques, centres de distribution urbaine (CDU), aires de livraisons et règles de gestion), ce qui limitera la présence des camions en ville. Simultanément, la Région prépare la transition du transport par la route vers la voie d'eau et le chemin de fer, notamment sur le site de Schaerbeek-Formation amené à devenir une plateforme logistique à l'échelle métropolitaine.

La production et la distribution alimentaire dans le contexte urbain sont en mutation profonde. Différents impératifs à différentes échelles se superposent : la nécessité globale de raccourcir les chaînes de production et de distribution, la révision des modes de production industrielle en vue de la qualité alimentaire, les effets négatifs des pesticides, le manque de bien-être des animaux, ... Les problèmes sociaux de santé générés par la culture de consommation, les demandes de recyclage et d'usage de déchets alimentaires, le grand potentiel que représente l'agriculture urbaine, les nouvelles technologies de production alimentaire, la plus grande demande d'aliments de qualité bio et produits à proximité, la crise et la reconversion nécessaire des petites fermes, ... imposent également une politique intégrée. La stratégie Good Food de la Région de Bruxelles-

De stadsbevoorrading doet belangrijke vragen rijzen. De bevoorrading gebeurt vandaag voornamelijk over de weg tot in het hart van de wijken. Dat brengt hinder mee voor de omwonenden in de vorm van luchtvervuiling, geluidshinder en mobiliteitsoverlast. Het is van groot belang om die hinder te verminderen, want zij treft de gezondheid en de leefkwaliteit in de stad. Het goederentransport over de weg (vrachten en bestelwagens) is immers verantwoordelijk voor 14% van de verkeersopstoppingen en voor 30% van de stedelijke uitstoot van broeikasgassen door het vervoer. Luchtvervuiling is een zorgwekkend verschijnsel. De gevolgen ervan voor de gezondheid, het leefmilieu en het klimaat zijn bewezen. Om een efficiënter overheidsoptreden mogelijk te maken, zijn een betere opvolging en ruimere parameters en indicatoren nodig. Er is nood aan transversale beleidsinitiatieven om te zorgen voor een kwaliteitsverbetering, want de Brusselse bevolking groeit aan en daardoor dus ook de bevoorradingsbehoeften. Het Gewest organiseert de bevoorrading van de stad door een stedelijke distributiestructuur te creëren (met logistieke ruimtes, stedelijke distributiecentra (SDC), leveringszones en beheersregels), waardoor er minder vrachtwagens door de stad moeten rijden. Tegelijk bereidt het Gewest de overgang van het wegvervoer naar het water- en spoorvervoer voor, onder meer op de site van Schaarbeek-Vorming, waar een grootstedelijk logistiek platform moet komen.

De voedselproductie en -distributie binnen de stedelijke context ondergaan grondige wijzigingen. Er zijn verschillende vereisten die elkaar op verschillende niveaus overlappen: de algemene noodzaak om de productie- en distributieketens korter te maken, een herziening van de industriële productiewijzen met het oog op de voedselkwaliteit, de kwalijke gevolgen van pesticiden, het gebrek aan dierenwelzijn, enz. Ook de sociale gezondheidsproblemen veroorzaakt door de consumptiecultuur, de vraag naar recyclage en het gebruik van eetbaar voedselafval, het grote potentieel van de stedelijke landbouw, de nieuwe voedselproductietechnologieën, de grotere vraag naar kwaliteitsvolle biovoeding uit de buurt, de crisis en de noodzakelijke conversie van kleine boerderijen, enz. vragen om een geïntegreerd beleid. De Good Food-strategie van

Capitale a comme objectif d'accompagner cette transition. Il s'agit maintenant de l'intégrer dans une vision territoriale, de lui donner une place structurante dans ce PRDD, de la « placer » en ville, d'en faire un instrument de redéveloppement du secteur économique primaire, de production collective et de cohésion sociale.

Cycle de vie de la matière et de l'énergie nous pousse à mettre en place des processus circulaires de consommation en optimisant les cycles d'usages et de recyclage.

#### **1.2.4. Les fonctions sociales, culturelles, sportives et aménités**

Les activités et les infrastructures sociales, culturelles, sportives et récréatives ont, du fait des politiques communales, une répartition territoriale plus équitable en comparaison avec d'autres villes plus centralisées et concentriques. Une planification intégrée est nécessaire pour réagir au boom démographique et aux densifications diversifiées et pour répondre aux besoins sociaux des plus démunis dans les quartiers les plus pauvres.

La mobilité active fait partie de la transition des modes de transport voulue par la Région. Autant le réaménagement du territoire que la politique de mobilité tendent vers un basculement visible des modes de déplacement. L'occupation du sol devra donc être dévolue davantage aux mobilités douces – la marche, le vélo ou les nouveaux moyens de transports individuels – et aux transports en commun performants.

L'habitat et le bassin de vie sont essentiels pour la santé et le bien-être psychique et physique. Une amélioration qualitative est nécessaire dans le cadre de vie pour répondre aux besoins des habitants. Il s'agit de politiques de prévention en améliorant la qualité de l'air, réduisant les nuisances sonores, augmentant les zones vertes et de récréation, les infrastructures sportives, les services d'alimentation, etc.

Valeur paysagère, lecture de la ville et caractérisation des lieux : l'histoire urbaine, dans son interaction continue avec le milieu naturel et les régimes de production, a produit un patrimoine

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt zich tot doel om deze transitie te begeleiden. Het komt er nu op aan die strategie deel te laten uitmaken van een territoriale visie en ze een structurende plaats te geven binnen het GPDO. Ze moet ook een plaats krijgen in de stad en uitgroeien tot een instrument voor de herontwikkeling van de primaire economische sector, voor collectieve productie en voor sociale samenhang.

De levenscyclus van materie en energie noopt ons ertoe op een kringloop gebaseerde verbruiksprocessen uit te werken met geoptimaliseerde gebruiks- en recyclagecycli.

#### **1.2.4. De sociale, culturele en sportieve functies en faciliteiten**

De sociale, culturele, sportieve en recreatieve activiteiten en infrastructuur zijn door het beleid dat de gemeenten voeren, in vergelijking met andere meer gecentraliseerde en concentrische steden eerlijker over het grondgebied verdeeld. Er is nood aan een geïntegreerde planning om in te spelen op de bevolkingsexplosie en op de gediversifieerde verdichtingen en om een antwoord te bieden op de sociale noden van de meest behoeftigen in de armste wijken.

De actieve mobiliteit maakt deel uit van de door het Gewest vooropgestelde transitie van de vervoerswijzen. Zowel de herinrichting van het grondgebied als het mobiliteitsbeleid streven naar een zichtbare omslag van de verplaatsingsmodi. Het bodemgebruik moet dus meer worden afgestemd op de zachte mobiliteit - verplaatsingen te voet, per fiets of de nieuwe individuele transportmiddelen - en op efficiënt openbaar vervoer.

De woonomgeving en het leefbekken zijn essentieel voor de gezondheid en het psychisch en fysiek welzijn. Een kwalitatieve verbetering van de leefomgeving is noodzakelijk om in te spelen op de behoeften van de inwoners. Het gaat om een preventiebeleid, gekoppeld aan een verbetering van de luchtkwaliteit, het terugdringen van de geluidsoverlast, het uitbreiden van de groene en recreatiezones, sportinfrastructuur, voedingsdiensten, enz.

Landschapswaarde, lezing van de stad en karakterisering van de plaatsen: de geschiedenis van de stad heeft, in haar continue wisselwerking met het natuurlijk milieu en de productiesystemen,

matériel et immatériel. Cette histoire doit, dans le même temps, être maintenue et continuée. La lecture de la ville est améliorée si l'histoire est rendue visible tout en permettant qu'elle soit transformée par les évolutions contemporaines.

L'approche écosystémique rétablit le rapport entre la ville et la nature sur le territoire urbain. L'urbain se compose des espaces ouverts et bâtis qui se combinent en différents paysages. Les structures naturelles doivent être combinées avec les structures de mobilité et la géographie sociale. Elles donnent une armature spatiale du système urbain de proximité qui peut devenir sujet d'une gouvernance locale et d'une planification territoriale. Dans cet écosystème de proximité les fonctions nécessaires à son maintien peuvent être désignés : les fonctions de régulation, les fonctions d'approvisionnement et les services sociétaux (fonctions sociales, culturelles, sportives et de santé).

### **1.3. La socio-géographie de la fracture sociale et le droit à la ville.**

La réalité sociogéographique de Bruxelles présente une organisation spatiale légèrement différente, suivant un schéma concentrique du développement historique de Bruxelles : elle se développe autour du pentagone historique, de la première couronne industrielle et puis de la deuxième couronne périphérique plus résidentielle de l'entre-deux guerres et de l'après seconde guerre.

#### **1.3.1. Constat : La transition post-industrielle**

La typologie sociale de Bruxelles a fondamentalement changé ces dernières décennies. L'exode urbain et la désindustrialisation durant la dernière période du XXème siècle amènent non seulement une urbanisation de la périphérie (y compris au-delà des limites de la Région bruxelloise) mais aussi un changement dans les quartiers populaires de la première couronne. Se développe alors ledit « croissant pauvre » de Bruxelles dans les quartiers ouvriers désindustrialisés autour du canal. Ces quartiers

materieel en immaterieel erfgoed voortgebracht. Die geschiedenis moet tegelijk behouden en voortgezet worden. De stad wordt leesbaarder als haar geschiedenis zichtbaar wordt gemaakt, maar tegelijk ook gewijzigd wordt door de hedendaagse evoluties.

De ecosystemische benadering herstelt de verhouding tussen de stad en de natuur op het stedelijk grondgebied. Dat stedelijk grondgebied bestaat uit de open en bebouwde ruimtes die met elkaar worden gecombineerd tot verschillende landschappen. De natuurlijke structuren moeten worden gecombineerd met de structuren voor mobiliteit en sociale geografie. Ze bieden een ruimtelijke ruggengraat van het stedelijk nabijheidssysteem dat het voorwerp kan worden van lokaal bestuur en van een territoriale planning. In dat ecosysteem van nabijheid kunnen de functies worden aangewezen die noodzakelijk zijn voor het behoud ervan: de regulerende functies, de bevoorradingsfuncties en de maatschappelijke diensten (sociale, culturele, sportieve en gezondheidsfuncties).

### **1.3. De socio-geografie van de sociale breuk en het recht op de stad.**

De ruimtelijke organisatie van de socio-geografische realiteit van Brussel verschilt enigszins, al naargelang het concentrische schema van de historische ontwikkeling van Brussel: ze ontwikkelt zich rond de historische vijfhoek, van de eerste industriële kroon en vervolgens de tweede, meer residentiële kroon uit het interbellum en van net na de Tweede Wereldoorlog.

#### **1.3.1. Vaststelling: De postindustriële transitie**

De sociale typologie van Brussel is de voorbije decennia ingrijpend veranderd. De stadsvlucht en de desindustrialisering tijdens de laatste periode van de 20ste eeuw leiden niet enkel tot een verstedelijking van de rand (ook buiten de grenzen van het Brussels Gewest), maar ook tot een wijziging van de volkse buurten van de eerste kroon. Zo ontwikkelt zich de zogenaamde "arme sikkels" van Brussel, in de gedesindustrialiseerde arbeiderswijken rond het kanaal. Deze wijken concentreren naast een groter dan gemiddelde

concentrent, outre une pauvreté plus élevée que la moyenne, des facteurs d'exclusion générationnels, culturels ou sanitaires. Les développements post-industriels, portés par l'internationalisation et le passage à une économie de services et de soins, se localisent, quant à eux, au-delà des anciens centres, plus en périphérie, dans les quartiers de première et de seconde couronne. L'exode urbain continue de frapper Bruxelles et touche à la fois les classes plus aisées mais également une partie de la population moins nantie confrontée à des difficultés à trouver à se loger.

Une fracture sociale se territorialise entre des quartiers centraux pauvres qui concentrent chômage (de presque 20%) et pauvreté (de presque 30%) d'une part, et une large périphérie de plus en plus nantie d'autre part. Cette structure spécifique de la métropole mène à des défis particuliers et parfois contradictoires dans l'aménagement du territoire.

Pour des raisons économiques et fiscales, la Région a soutenu cette structuration en développant, simultanément, les besoins d'infrastructures pour permettre la navette entre la ville et sa périphérie (autoroutes urbaines, tunnels, ...) et une politique d'attraction et de maintien des classes moyennes (politiques de logement, de primes, etc.), parfois avec des effets de gentrification. Les besoins sociaux restent néanmoins très importants en termes d'emploi (chômage structurel et marché du travail inadapté), de logements abordables et très concentrés spatialement. Cette socio-géographie marquée se reproduit dans la distribution, la qualité et l'accessibilité des services éducatifs, socio-culturels, artistiques, de loisirs, etc. Ainsi, les inégalités sont reproduites et non réduites dans les systèmes d'éducation et de reproduction socio-culturelles. Les inégalités sociales et culturelles restent donc des questions centrales, tant en ce qui concerne leur territorialisation très marquée à l'intérieur de la Région bruxelloise, qu'en ce qui concerne les inégalités encore plus marquées entre la Région et sa périphérie.

### 1.3.2. Des densités très différentes

Cette socio-géographie est illustrée par des densités de population très différentes. La moyenne régionale brute est de 73,5 habitants par

armoede ook nog andere generatiegebonden, culturele of gezondheidsgerelateerde factoren van uitsluiting. De postindustriële ontwikkelingen door de internationalisering en de omschakeling naar een economie van diensten en zorgverstrekking doen zich vooral buiten die oude centra voor, meer in de rand en in de wijken van de eerste en tweede kroon. Brussel kampt nog steeds met een stadsexodus. Niet alleen de gegoede klassen trekken weg maar ook een deel van de minder gegoede bevolking die het moeilijk heeft om een woning te vinden.

Er tekent zich een sociale breuklijn af tussen de arme wijken in het centrum met een hoge werkloosheid (bijna 20%) en veel armoede (bijna 30%) enerzijds en een grote steeds rijkere rand anderzijds. Die specifieke structuur van de grootstad leidt tot bijzondere en soms tegenstrijdige uitdagingen op vlak van ruimtelijke ordening.

Om economische en fiscale redenen heeft het Gewest die structurering ondersteund door te zorgen voor de nodige infrastructuur voor het pendelverkeer tussen de stad en haar rand (stedelijke snelwegen, tunnels, ...) en een beleid te voeren om de middenklasse aan te trekken en in de stad te houden (huisvestingsbeleid, premies, enz.), wat soms tot gentrificatie leidt. De sociale noden blijven echter zeer groot op het vlak van werkgelegenheid (structurele werkloosheid en onaangepaste arbeidsmarkt) en betaalbare woningen. Zij zijn bovendien ruimtelijk sterk geconcentreerd. Deze opvallende socio-geografie vertaalt zich in de distributie, de kwaliteit en de toegankelijkheid van de educatieve, artistieke en socio-culturele diensten, ontspanningsmogelijkheden, enz. Zo worden de ongelijkheden niet afgebouwd maar krijgen ze eerder navolging in de socio-culturele systemen van onderwijs en socio-culturele reproductie. De sociale en culturele ongelijkheden blijven dus centrale kwesties, zowel door hun zeer uitgesproken territorialisering binnen het Brussels Gewest als door de nog grotere ongelijkheden tussen het Gewest en zijn rand.

### 1.3.2. Zeer verschillende dichtheden

Deze socio-geografie wordt ook geïllustreerd door een zeer uiteenlopende bevolkingsdichtheid. Het bruto gewestelijk gemiddelde bedraagt 73,5

hectare. Les projections démographiques augmentent légèrement ce chiffre (79 h/ha pour 2025 ; 87 h/ha pour 2040). On ne peut donc pas parler de surpeuplement de la ville-région. Certes, la Région de Bruxelles-Capitale est plus densément peuplée que les autres villes belges. Par contre, elle est moins densément peuplée que d'autres villes métropolitaines européennes. Le vrai problème se situe dans une répartition très inégale de la population sur le territoire. En considérant les chiffres correspondants à une fourchette de densités moyennes situées entre 75 % et 125 %, trois catégories de communes apparaissent : celles dont les densités sont nettement moins élevée que la moyenne et se situant au-dessous de 75% de la moyenne régionale ; celles comprises entre 75% et 125% de la moyenne régionale ; et enfin, les communes présentant une densification plus élevée se situant au-dessus de 125% de la moyenne<sup>4</sup>.

Ces chiffres présentent les densités brutes par commune et ne donnent que des indications très générales. La bonne échelle pour mesurer les densités est celle des quartiers, du bassin de vie telle que proposée dans l'étude régionale du « Monitoring des Quartiers » qui permet de mesurer les densités nettes (hors grands espaces verts protégés, de cimetières, industriels...). En travaillant à l'échelle des quartiers, on se rend compte que la densité brute de 73,5 h/ha (chiffres au 01.01.2016) passe à une densité nette d'environ 98h/ha. En tenant compte, en outre, des milliers de navetteurs qui densifient la ville à certains endroits et à certains moments, les densités moyennes d'occupation de la ville (d'habitants + d'emplois) atteignent plus ou moins 90 h/ha (brute) à 120 h/ha (nette). Si ces densités moyennes marquent une ville monde à échelle très humaine, les différences entre zones et quartiers demandent une politique de rééquilibrage.

### 1.3.3. De la diversité à la fracture sociale

Afin de lutter contre les fractures sociales urbaines, les politiques de la ville doivent donc se diversifier. Dans les zones les plus denses, elles doivent

inwoners per hectare. Volgens de bevolkingsprognoses zal dat cijfer licht stijgen (79 inwoners/ha tegen 2025; 87 inwoners/ha tegen 2040). We kunnen dus niet stellen dat het stadsgewest overbevolkt is. De bevolkingsdichtheid in het BHG is zeker en vast hoger dan in andere Belgische steden. Het is echter minder dicht bevolkt dan andere Europese grootsteden. Het echte probleem zit hem in de zeer ongelijke verdeling van de bevolking op het grondgebied. Wanneer we uitgaan van gemiddelde dichtheidscijfers tussen 75% en 125%, dan onderscheiden we drie categorieën van gemeenten: die met een dichtheid die ver onder het gemiddelde ligt en minder dan 75% van het gewestelijk gemiddelde bedraagt; die waar de dichtheid tussen 75% en 125% van het gewestelijk gemiddelde bedraagt; en ten slotte de gemeenten waar de dichtheid boven 125% van het gemiddelde ligt<sup>4</sup>.

Deze cijfers geven de bruto dichtheid per gemeente weer en bieden enkel maar een paar zeer algemene indicaties. De aangewezen schaal om de dichtheid te meten, is die van de wijken, van het levensbekken zoals voorgesteld in de gewestelijke studie die de "Wijkmonitoring" wordt genoemd. Zo kan men de netto-dichtheid meten (exclusief de beschermde grote groengebieden, de begraafplaatsen, de industriezones, ...). Wanneer we een meting uitvoeren op schaal van de wijken, stellen we vast dat de bruto dichtheid van 73,5 inwoners per hectare (cijfers op 1 januari 2016) stijgt naar een netto dichtheid van circa 98 inwoners per hectare. Wanneer we daarnaast rekening houden met de duizenden pendelaars die op bepaalde plaatsen en tijdstippen een nog grotere verdichting van de stad creëren, dan schommelt de gemiddelde dichtheid qua bezetting van de stad (inwoners + banen) tussen circa 90 inwoners per hectare (bruto) en 120 inwoners per hectare (netto). Hoewel deze gemiddelde dichtheden wijzen op een wereldstad met een zeer menselijke schaal, vereisen de verschillen tussen gebieden en wijken een beleid waarbij naar een nieuw evenwicht wordt gestreefd.

### 1.3.3. Van diversiteit tot sociale breuk

Om de sociale breuk in de stad te bestrijden moet dus een gediversifieerd stedelijk beleid gevoerd worden. In de gebieden met de grootste

donner des espaces ouverts et publics ainsi que des services adaptés. Dans les zones les moins peuplées, elles doivent faire accepter une certaine densification et mixité de population. La ville polycentrique repose sur ces principes tout en préservant les diversités environnementales et paysagères qui font aussi partie de la richesse d'une grande ville. Cette logique s'applique au sein du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais il est essentiel qu'elle s'applique également à la périphérie qui, jusqu'à présent, a concentré les richesses et a développé des politiques défensives par rapport au boom démographique. Ces communes maintiennent des densités brutes moyennes excessivement faibles de l'ordre de 5,30 h/ha pour le Brabant Flamand et 3,66 h/ha pour le Brabant Wallon. Ces occupations du territoire très différentes font partie de la problématique de la fracture sociale.

La carte sociogéographique de l'aire métropolitaine bruxelloise démontre la dualité du territoire et nous rappelle qu'il est nécessaire de mettre en œuvre des politiques de densification et de mixité différenciées, et adaptées au territoire. Elle met aussi en exergue deux éléments démographiques importants. En premier lieu, la nécessité d'un programme prioritaire et urgent de lutte contre la pauvreté qui concerne 30% de notre population. Ensuite, l'importance d'une politique tournée vers la jeunesse afin de répondre à son besoin en ce qui concerne le marché du travail et le logement, l'enseignement, les équipements et la politique socio-culturelle.

#### **1.3.4. Une économie adaptée**

La géographie sociale porte aussi des économies différentes. Il est clair que le développement économique est vital pour la ville. Avec le départ des industries manufacturières, l'économie bruxelloise est devenue essentiellement tertiaire, en partie portée par l'internationalisation. Le marché du travail compte 720.000 emplois dans l'économie formelle, sans compter l'économie informelle.

L'économie bruxelloise est marquée par la fonction internationale et les activités qu'elle génère. Il s'agit du volet exogène de l'économie bruxelloise. La Région développe des mesures visant à faire bénéficier plus de Bruxellois à ce potentiel

bevolkingsdichtheid moet het beleid erop gericht zijn open en openbare ruimtes te bieden, evenals aangepaste diensten. In de dunst bevolkte gebieden moet er beleidsmatig naar gestreefd worden een zekere verdichting en mix van de bevolking te doen aanvaarden. De polycentrische stad berust op die principes, maar behoudt tegelijk de milieu- en landschapsdiversiteit, die ook deel uitmaakt van de rijkdom van een grote stad. Deze logica geldt voor het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar het is van wezenlijk belang om haar ook toe te passen op de rand, waar tot op heden de rijkdom geconcentreerd is en een defensief beleid gevoerd wordt tegen de bevolkingsexplosie. In die gemeenten blijft de gemiddelde bruto bevolkingsdichtheid uiterst laag, met zo'n 5,30 inwoners/ha in Vlaams-Brabant en 3,66 inwoners/ha in Waals-Brabant. Deze zeer uiteenlopende cijfers inzake bezetting van het grondgebied maken deel uit van de sociale breuk.

De socio-geografische kaart van het Brussels grootstedelijk gebied wijst op de dualiteit van het grondgebied en doet ons beseffen dat er nood is aan een gedifferentieerd beleid van verdichting en vermenging, dat aangepast is aan de gebieden in kwestie. Tevens wijst ze op twee belangrijke demografische elementen. Ten eerste is er de nood aan een prioritaire en dringende programma voor de bestrijding van armoede, die 30% van onze bevolking treft. Daarnaast is het belangrijk een beleid te voeren dat afgestemd is op de jongeren om tegemoet te komen aan hun behoeften in verband met de arbeidsmarkt, huisvesting, onderwijs, voorzieningen en socio-cultureel beleid.

#### **1.3.4. Een aangepaste economie**

De sociale geografie omvat ook verschillende economieën. Het is duidelijk dat de economische ontwikkeling van levensbelang is voor de stad. Met het vertrek van de verwerkende industrie heeft de Brusselse economie een voornamelijk tertiair karakter verworven, deels gedragen door de internationalisering. De arbeidsmarkt telt 720.000 banen in de formele economie, de informele economie buiten beschouwing gelaten.

De Brusselse economie steunt ook op een internationale functie en de daarmee samenhangende activiteiten. Dat is het exogene deel van de Brusselse economie. Het Gewest ontwikkelt maatregelen om meer Brusselaars te

d'emplois.

Dans une approche écosystémique, une attention particulière sera portée à l'économie endogène : économie résidentielle de proximité, de reproduction de la vie quotidienne, de l'habitat, la consommation, l'éducation et loisirs pour la population locale, tissu économique composé de PME liées à l'économie urbaine comme l'alimentation, la construction et la rénovation, le transport, etc.

La Région, à travers le PRDD, propose de ne pas opposer les volets exogène et endogène de l'économie, mais au contraire d'en conjuguer les complémentarités.

### 1.3.5. Une transition sociogéographique

Les constats relatifs aux différences socioéconomiques et culturelles au sein de la Région et du système territorial bruxellois sont sévères : dès lors, la solidarité doit imprégner fortement les politiques territoriales. Le droit à la ville doit fonder la lecture de toute approche territoriale. Ce droit indique la force émancipatrice de la ville qui offre un espace et des équipements ouverts à tous. Ce droit concerne différentes dimensions, en particulier la formation, l'enseignement, la culture, dimensions majeures pour lutter contre la discrimination. Il en est de même pour la fiscalité, l'entreprenariat, ou encore les équipements culturels. Il en sera ainsi pour les « tiers lieux » qui permettent d'offrir de nouvelles facilités répondant aux usages modernes du vivre en ville qui, depuis quelques années évoluent rapidement. Ainsi une politique ambitieuse permettra de restaurer l'attractivité de Bruxelles pour différentes catégories sociales, et notamment, celles qui vivent dans la périphérie.

En conclusion, la Région, à travers le PRDD fait évoluer la géographie socio-économique en s'appuyant sur le développement des territoires. L'architecture spatiale porte ainsi un projet de ville incluant les populations et l'ensemble de leurs besoins. Il s'agit, notamment, de contrebalancer les effets actuels de la structure spatiale sur le profil socio-économique de population en adoptant des politiques volontaires, orientées vers les centralités existantes ou à créer, et ce en s'appuyant sur le contexte urbain local et ses

laten delen in dit tewerkstellingspotentieel.

In een ecosystemische benadering dient bijzondere aandacht uit te gaan naar de endogene economie: een residentiële buurteconomie, reproductie van het dagelijks leven, wonen, consumptie, onderwijs en vrijetijdsbesteding voor de plaatselijke bevolking, een economisch weefsel bestaande uit KMO's die actief zijn in de stadseconomie zoals de voedingsnijverheid, de bouw- en renovatiesector, vervoer, enz.

Het Gewest stelt via het GPDO voor om het exogene en het endogene deel van de economie niet tegen elkaar uit te spelen, maar om ze onderling complementair te maken.

### 1.3.5. Een socio-geografische transitie

De vaststellingen over de socio-economische en culturele verschillen binnen het Gewest en het Brussels territoriaal systeem zijn streng: bijgevolg moet het territoriaal beleid sterk doordrongen zijn van solidariteit. Het recht op de stad moet aan de basis liggen van de lezing van eender welke territoriale benadering. Dat recht behelst de emancipatorische kracht van de stad die een ruimte en voorzieningen biedt die voor iedereen toegankelijk zijn. Dat recht omvat verschillende dimensies, meer bepaald opleiding, onderwijs, cultuur. Dat zijn belangrijke dimensies om discriminatie te bestrijden. Hetzelfde geldt voor fiscaliteit, ondernemerschap of ook de culturele voorzieningen. Tevens is dat het geval voor de zogenaamde "derde plaatsen" waar nieuwe faciliteiten geboden worden om tegemoet te komen aan de moderne gebruiken van het leven in de stad die al enkele jaren snel evolueren. Zo kan een ambitieus beleid helpen om de aantrekkingskracht van Brussel te herstellen voor verschillende sociale groepen, en dan vooral die welke in de rand wonen.

Afrondend strekt het Gewest er via het GPDO toe de socio-economische geografie bij te sturen op basis van de territoriale ontwikkeling. De ruimtelijke architectuur vormt het steunvlak voor een stadsproject dat rekening houdt met alle bevolkingsgroepen en al hun behoeften. Het gaat erom te zorgen voor een tegengewicht voor de huidige gevolgen van de ruimtelijke structuur voor het socio-economische profiel van de bevolking door een daadkrachtig beleid te voeren, dat gericht is op de bestaande of nog te creëren centraliteiten



ressources territoriales. L'attention portée en premier lieu à l'augmentation générale de la qualité de vie et de l'environnement permettra de créer de meilleures conditions de vie et de santé pour une population qui comptera plus de personnes âgées qu'aujourd'hui et qui sera vraisemblablement plus pauvre qu'aujourd'hui.

Bien que le PRDD situe la Région de Bruxelles-Capitale dans son espace plus large, il y a lieu de rééquilibrer la géographie sociale de la ville-région qui est actuellement très dualisée. Il s'agit donc de répartir le « boom » démographique et de développer une politique de densification raisonnée ou de dé-densification (par exemple dans certains intérieurs d'îlot), adaptée aux territoires, associée au maintien et développement des espaces ouverts. Il s'agit aussi de développer une économie de services et d'équipements destinée à soutenir l'ascension sociale des plus démunis et d'encourager ainsi le droit à la ville. Ces politiques devront être soutenues de manière plus équilibrée par tous les bénéficiaires du moteur économique bruxellois.

#### **1.4. Accessibilités multipolaires et structure de mobilité**

##### **1.4.1. Transition vers la multimodalité**

Une ville est ouverte et comporte de multiples populations et activités. Elle est donc fortement structurée par ses accessibilités, ses modes de déplacement et ses structures de mobilité. La métropole horizontale et sa structure économique produisent des structures de mobilité devenues aujourd'hui problématiques. Le réseau viaire organise la ville-région en s'appuyant sur trois roades de distribution (la petite ceinture, la moyenne ceinture et le ring (R0)), alimentées par des radiales assurant l'entrée et sortie de la ville.

Le réseau des transports en commun se superpose à cette trame et organise surtout le transport intrarégional. Le chemin de fer offre un potentiel de mobilité intra bruxelloise actuellement sous exploité.

en zich daarvoor te baseren op de plaatselijke stedelijke context en de territoriale middelen. De aandacht die in de eerste plaats uitgaat naar een algemene stijging van de levens- en milieukwaliteit zal zorgen voor betere levensomstandigheden en een betere gezondheid voor een bevolking die meer ouderen zal tellen dan vandaag en die waarschijnlijk ook armer zal zijn dan vandaag.

Hoewel het GPDO het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kadert in zijn brede ruimtelijke context, is het nodig om de sociale geografie van het stadsgewest, die momenteel gekenmerkt wordt door een sterke tweedeling, terug in evenwicht te brengen. Het komt er dus op aan de bevolkingsexplosie te verdelen en een redelijk verdichtings- of ontlichtingsbeleid te ontwikkelen (bijvoorbeeld op sommige binnenterreinen van bouwblokken) dat gebiedsgebonden is en dat gepaard gaat met het behoud en de ontwikkeling van open ruimten. Tevens komt het erop aan een op diensten en uitrustingen gerichte economie te ontwikkelen, waardoor de meest behoeftige mensen kunnen opklimmen op de sociale ladder en aldus het recht op de stad gestimuleerd wordt. Dat beleid moet op een meer evenwichtige manier ondersteund worden door al diegenen die de voordelen plukken van de Brusselse economische motor.

#### **1.4. Multipolaire bereikbaarheid en mobiliteitsstructuur**

##### **1.4.1. Overgang naar multimodaliteit**

Een stad is open en heeft vele bevolkingsgroepen en activiteiten. Zij bezit bijgevolg een sterke structuur als gevolg van zijn bereikbaarheid, verplaatsingswijzen en mobiliteitsstructuren. De horizontale metropool en haar economische structuur zorgen voor mobiliteitsstructuren die vandaag problematisch zijn geworden. Het wegennetwerk in het stadsgewest steunt op drie ringwegen (Kleine ring, Middenring en Ring (R0)), waarop ontsluitingswegen aantakken langswaar het verkeer de stad in- en uitrijdt.

Daar bovenop komt het openbaar vervoersnet, dat vooral dient voor het binnengewestelijk vervoer. De spoorweginfrastructuur biedt binnen Brussel een mobiliteitspotentieel dat momenteel onderbenut wordt.

Malgré la densité des réseaux routiers, ferroviaires et de transports en commun, Bruxelles reste congestionnée, ce qui conduit à une perte de productivité et à des conséquences négatives sur l'environnement et la vie sociale et économique. Les politiques de mobilité ont longtemps agi en priorité sur le levier de l'offre pour répondre à des besoins croissants. Il s'agit aujourd'hui de changer de logique pour entrer dans une démarche multimodale qui s'appuie sur l'ensemble des modes dans l'optique de prendre en considération la chaîne des déplacements et agir conjointement sur l'offre de transport (avec un développement équilibré entre les modes, en fonction de leur rôle et des lieux) et sur la demande (en s'efforçant de modifier certains comportements de déplacement). Si la Région s'attache en priorité aux actions à promouvoir pour régler les problèmes de congestion aux niveaux régional et métropolitain, l'organisation de la mobilité doit cependant prendre en compte également l'ensemble des liens que la Région entretient au niveau international et national.

Le besoin d'accessibilité constitue donc un enjeu majeur et un des grands défis de la planification spatiale. Il s'agit de concevoir un plan de mobilité intégré et intermodal combinant de façon intelligente les différents modes de transport. Ce plan tient compte de la nécessité de donner des conditions de mobilité optimales à tous les modes de déplacements et de favoriser un transfert de la voiture individuelle vers d'autres modes. Cela, idéalement, dans une suite logique marche – vélo – transport en commun – voiture (principe STOP : stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer). Cela nécessite de considérer les nouveaux modes de déplacement et les nouveaux modes de vie en développement.

Ce plan de mobilité devra répondre efficacement aux défis existants, favoriser la transition vers une mobilité plus durable et anticiper les nouveaux comportements, induits par de nouvelles technologies et de nouveaux modes de vie. Le plan intègre la planification des transports mais également la nécessité de réduire les déplacements, en nombre et en distance, en agissant sur le développement de la ville de

Ondanks het dichte autoweg-, spoorweg- en openbaar vervoersnet kampt Brussel nog steeds met ernstige fileproblemen die leiden tot een geringere productiviteit en kwalijke gevolgen hebben voor het milieu en het sociale en economische leven. Het mobiliteitsbeleid was lange tijd in de eerste plaats gericht op de hefboom van het aanbod om te voldoen aan de toenemende behoeften. Vandaag moeten we die logica omkeren en werk maken van een multimodale aanpak, die uitgaat van alle vervoerswijzen. Daarbij moeten we rekening houden met de verplaatsingsketen en moeten we zowel inspelen op het aanbod (met een evenwichtige ontwikkeling van de vervoerswijzen die afgestemd is op hun rol en de locaties) als op de vraag (met inspanningen om het verplaatsingsgedrag te wijzigen). Het Gewest spitst zich vooral toe op maatregelen om de verkeersproblemen op gewestelijk en grootstedelijk niveau aan te pakken. Bij de organisatie van de mobiliteit dient men evenwel ook rekening te houden met alle banden die het Gewest er op internationaal en nationaal vlak op nahoudt.

Bereikbaarheid vormt dus een wezenlijke behoefte en is een van de grote uitdagingen van de ruimtelijke planning. Er is dus een geïntegreerd en intermodaal mobiliteitsplan nodig, dat op een slimme manier de verschillende vervoerswijzen met elkaar combineert. Dat plan houdt rekening met de noodzaak om voor alle verplaatsingswijzen optimale mobiliteitsvoorwaarden te creëren en de overstap van de personenwagen naar andere vervoerswijzen te bevorderen. En dat idealiter in de logische volgorde stappen, fietsen, openbaar vervoer en dan pas de wagen (STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer). Daarbij dient men echter ook rekening te houden met de nieuwe verplaatsingswijzen en nieuwe levenswijzen die zich ontwikkelen.

Dat mobiliteitsplan moet een doeltreffend antwoord bieden op de bestaande uitdagingen, de overgang naar een meer duurzame mobiliteit bevorderen en anticiperen op nieuwe gedragingen, die tot stand komen als gevolg van nieuwe technologieën en nieuwe levenswijzen. Het plan behelst de planning van het vervoer, maar wijst ook op de noodzaak om de verplaatsingen, zowel qua aantal als qua afstand, te verminderen door in

proximité et le confort des déplacements.

La séparation des fonctions a régi les principes d'aménagement de la ville pendant des décennies. Cette situation impose le besoin de se déplacer. Aujourd'hui, ce modèle fonctionnel doit faire place à la ville multipolaire. Cela signifie qu'au-delà de la mixité des fonctions, prônée par la planification, une étape supplémentaire doit être amorcée. Il s'agit de diminuer les raisons de se déplacer, en regard des nouveaux usages qui s'instaurent dans la ville. Et ce, en rapprochant le travail de l'habitat, en mêlant mieux les fonctions et les usages, en renforçant l'armature que formera demain la multipolarité, les nœuds des multi modalités. Il s'agit également de restaurer la qualité des espaces publics pour rendre la ville « marchable », selon le principe STOP ; de créer un lien entre la localisation des fonctions et l'accessibilité multimodale ; de favoriser les déplacements « hybrides » et de favoriser le partage des véhicules et des parkings.

#### 1.4.2. Echelles, accessibilité et transfert modal

L'approche par échelle de territoire et ses besoins d'accès, permet d'identifier les services de mobilité attendus et l'infrastructure nécessaire. L'accent est porté sur la mise en place de services de mobilité (mobility as a service), ce qui implique une réflexion sur l'organisation intégrée des réseaux, une bonne communication, le développement d'une fiscalité incitative, l'intégration tarifaire. Cela permettra d'orienter le comportement des usagers en facilitant l'utilisation des différents modes de transport : transports en commun bruxellois et des autres régions, mais aussi les autres modes de transport partagé.

##### *A l'échelle régionale (intra bruxelloise) :*

L'organisation de la structure de mobilité rencontre l'organisation territoriale multiscalaire. Le PRDD détermine les axes constituant le réseau

te werken op de ontwikkeling van de buurtstad en het comfort van de verplaatsingen.

Gedurende vele decennia heeft de scheiding van functies de principes van de stedelijke inrichting gestuurd. Die situatie brengt verplaatsingsbehoeften tot stand. Vandaag moet dat functionele model plaats maken voor de multipolaire stad. Dat betekent dat er, naast de vermenging van functies die stadsplanners aanbevelen, een bijkomende stap moet worden gezet. Het komt erop aan de redenen die iemand heeft om zich te verplaatsen te verminderen, in het licht van de nieuwe gebruiken die in de stad opkomen. Dat kan gebeuren door de afstand tussen woon- en werkplaats te verkleinen, door de functies en de gebruiken beter te vermengen en door de ruggengraat die de multipolariteit in de nabije toekomst zal vormen als knooppunt van multimodaliteit te versterken. Tevens is het noodzakelijk om de kwaliteit van de openbare ruimten te verbeteren om de stad om te vormen tot een "wandelstad" volgens het STOP-principe, de link te leggen tussen de lokalisatie van de functies en de multimodale toegankelijkheid en de zogenaamde "hybride" verplaatsingen evenals het delen van auto's en parkings te bevorderen.

#### 1.4.2. Schalen, bereikbaarheid en modal shift

Op basis van de schaalbenadering van het grondgebied en de bereikbaarheidsbehoefte kunnen de verwachte mobiliteitsdiensten en de nodige infrastructuur worden geïdentificeerd. De nadruk wordt gelegd op de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten (mobility as a service), wat vereist dat er wordt nagedacht over de geïntegreerde organisatie van de netwerken, een goede communicatie, de ontwikkeling van een stimulerende fiscaliteit en tariefintegratie. Dat moet het mogelijk maken om het gedrag van de gebruikers te sturen door het gebruik van de verschillende vervoerswijzen te bevorderen: openbaar vervoer in Brussel en in de andere gewesten, maar ook andere vormen van gedeeld vervoer.

##### *Op gewestelijke schaal (binnen Brussel):*

De organisatie van de mobiliteitsstructuur sluit aan bij de multiscalaire territoriale organisatie. Het GPDO bepaalt welke assen het belangrijkste

principal des voiries de grande capacité (axes privilégiés pour l'ensemble des modes de déplacements), à charge du Plan Régional de Mobilité (PRM) de détailler la spécialisation de certains axes.

Les véhicules privés empruntent en premier lieu le réseau de grande capacité tandis que l'accessibilité des quartiers est fortement apaisée et le trafic de transit limité. Le trafic professionnel bénéficie de facilités d'accès.

Les transports publics de haut niveau de service relient les centralités de la ville multipolaire à des fréquences attractives et des amplitudes de services en phase avec l'activité urbaine.

#### *Échelle métropolitaine :*

Le réseau S est développé. Il permet aux navetteurs de rejoindre Bruxelles et renforce également le maillage de transports en commun bruxellois.

Des solutions de RER vélo sont mises en place, reliant tant la métropole proche que les villes plus éloignées.

Des solutions de rabattement vers les transports publics à haut niveau de service sont organisées via des parkings-relais (P+R) situés le plus en amont possible. Ces parkings-relais constituent des pôles multimodaux permettant de relier les centralités urbaines par une offre diversifiée de services de transport.

Le réseau de transports publics est complété par des lignes radiales et tangentielles au niveau de la métropole. Les lignes de transports en commun (train, métro, tram, bus) prennent place sur les voies radiales et tangentielles afin d'assurer une offre rapide et massive vers le réseau dense des transports en commun bruxellois.

Les axes pénétrants et entrées de ville sont aménagés dans l'optique de leur intégration urbaine où le co-voiturage et la voiture partagée sont favorisés. Les transports en commun de haut niveau de service y trouvent leur place également. Le ring remplit son rôle de voie de distribution et de liaison entre les diverses communes de la seconde couronne et permet de décharger les communes les plus denses. Il dessert les grands pôles métropolitains périphériques que sont l'aéroport national, le plateau du Heysel, les pôles économiques de Vilvorde, Brucargo, Schaerbeek-

netwerk van wegen met een grote capaciteit vormen (bevoorrechte assen voor alle vervoerswijzen). Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) bepaalt vervolgens de specialisatie van bepaalde assen.

De personenwagens gebruiken in de eerste plaats het netwerk met grote capaciteit terwijl de bereikbaarheid van de wijken luwer en het doorgaand verkeer beperkt wordt. Het beroepsverkeer krijgt makkelijker toegang.

Het openbaar vervoer met een hoog dienstniveau verbindt de centraliteiten van de multipolaire stad met een aantrekkelijke frequentie en een brede waaier van diensten die aansluit bij de stedelijke activiteit.

#### *Grootstedelijke schaal:*

Het S-net dat wordt ontwikkeld helpt de pendelaar om Brussel te bereiken en versterkt tegelijk het Brusselse openbaar vervoersnet.

Er wordt werk gemaakt van het fiets-GEN dat voor een verbinding met de nabije metropool maar ook met de verderaf gelegen steden zorgt.

Overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer met een hoog dienstniveau worden georganiseerd door zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de gebruikers ontradingsparkings (P+R) aan te leggen. Die ontradingsparkings zijn multimodale polen die de stedelijke centraliteiten kunnen verbinden met een gediversifieerd aanbod van transportdiensten.

Het openbaar vervoersnet wordt aangevuld met radiale en tangentiële lijnen binnen de metropool. De lijnen van het openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus) nemen bezit van de radiale en tangentiële lijnen om een snel en massaal aanbod naar het dichte openbaarvervoersnet in Brussel te verzekeren.

De inrichting van de invals- en toegangswegen tot de stad gebeurt met aandacht voor hun inpassing in het stadsweefsel, waarbij carpooling en autodelen bevorderd worden. Ook het hoogwaardig openbaar vervoer krijgt er een plaats. De Ring zorgt voor een ontsluiting en verbinding tussen de verschillende gemeenten van de tweede kroon, waardoor de druk op de dichtstbevolkte gemeenten verlicht. Hij bedient de grote perifere metropolitane polen, meer bepaald de nationale luchthaven, de Heizelvlakte, de economische polen in Vilvoorde, Brucargo, Schaerbeek-Vorming, de

Formation, les zones d'activités de Haren, d'Anderlecht, de Diegem et d'Evere, de Ruisbroek et Drogenbos.

activiteitenzones in Haren, Anderlecht, Diegem en Evere, Ruisbroek en Drogenbos.

*A l'échelle nationale :*

*Op nationale schaal:*

L'accès aux principales gares bruxelloises est réévalué de manière à éviter les problèmes de saturation de la Jonction Nord-Midi. D'autres voies de passage sont développées à l'intérieur de la Région, entre autres pour le trafic des marchandises (utilisation de la ligne 26 et de la gare de l'Ouest, par exemple).

De toegang tot de belangrijkste Brusselse stations wordt gehervalueerd om verzadigingsproblemen op de Noord-Zuidverbinding te vermijden. Binnen het Gewest worden andere doorgangssporen aangelegd, onder andere voor het goederenvervoer (gebruik van lijn 26 en het Weststation bijvoorbeeld).

Une fiscalité est mise en place visant à inciter des choix de mobilité plus rationnels orientés notamment vers la multimodalité, l'utilisation des transports en commun ou d'une mobilité partagée.

Het fiscaal beleid moet gebruikers ertoe aanzetten te kiezen voor rationelere oplossingen op het vlak van mobiliteit die meer bepaald gericht zijn op multimodaliteit, het gebruik van het openbaar vervoer of een gedeelde mobiliteit.

*A l'échelle internationale :*

*Op internationale schaal:*

L'accent est mis sur le renforcement des connectivités internationales, tant via les aéroports belges que via les gares et le transport de longue distance en cars. Les liaisons avec les grandes villes européennes sont renforcées.

De nadruk ligt op betere internationale verbindingen, zowel via de Belgische luchthavens als via de treinstations en stations voor langeafstandsbussen. Er komen betere verbindingen met grote Europese steden.

Les principales gares bruxelloises, tout comme les gares de bus internationaux, sont aménagées avec pour objectif de devenir des pôles d'activités : lieux d'accueil des voyageurs, points multimodaux et d'attente. A cet égard, une attention est portée aux services offerts : espaces d'attente, mais aussi espaces de détente, de travail et de ravitaillement. Le transport international par voie fluviale est considéré tant dans sa dimension de distribution de biens et de marchandises que de tourisme fluvial.

De belangrijkste Brusselse treinstations en stations voor internationale bussen worden uitgebouwd tot activiteitspolen: onthaal van reizigers, multimodale spots en wachtruimtes. Daarbij gaat veel aandacht naar de aangeboden diensten: wacht-, ontspannings- en werkruimtes of ruimtes om boodschappen te doen.

Bij het internationale vervoer via de waterweg wordt gedacht aan de distributie van goederen en koopwaar en aan het riviertoeisme.

Ce PRDD propose de repenser et de développer un système de mobilité basé sur deux principes : la transition modale en vue d'une ville plus piétonne et un système d'accessibilité basé sur des échelles, des nœuds multipolaires et intermodaux, des pôles et leurs modes de transports multimodaux adaptés. Ainsi la mobilité devient un élément de planification territoriale en relation avec l'habitat et les différentes autres fonctions urbaines.

Het GPDO stelt voor om een nieuw mobiliteitssysteem uit te tekenen en te ontwikkelen op basis van twee principes: de modal shift naar een stad waar mensen vaker te voet gaan en een systeem van bereikbaarheid dat gebaseerd is op schalen, multipolaire en intermodale knooppunten alsook op polen en hun aangepaste wijzen van multimodaal vervoer. Zo wordt mobiliteit een element van territoriale planning dat in verband staat met de woonfunctie en de verschillende andere stedelijke functies.

**2. Le projet**

**2. Het project**

### **2.1. La ville polycentrique à échelles différentes : les principes de base pour une architecture urbaine**

Les trois approches pour une architecture spatiale du développement territorial de la Région ont été exposés : l'étude de l'écosystème bruxellois et de ses structures naturelles, la géographie sociale et l'accessibilité du territoire au travers de ses structures de mobilité. La ville polycentrique se décline à plusieurs échelles ; chacune ayant sa spécificité et son plan d'action. Il y a l'échelle qui dépasse de loin le territoire de la ville-région : la ville-monde, la capitale européenne, la capitale fédérale, la ville réticulaire positionnée dans les grandes villes belges et au-delà, dans le réseau des villes européennes. Il y a l'échelle métropolitaine : la ville et sa périphérie proche (les deux Brabants) ou même plus lointaine (la zone RER). Ensuite il y a l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, puis celle des communes et finalement l'échelle du quartier. Toutes ces échelles se combinent différemment formant des pôles et des centres. Ils affectent les territoires, chacun à leur manière et forment un maillage.

L'hyper-centre est un atout majeur de la région ; les gares, les ensembles construits majeurs et les pôles de développement urbains thématiques doivent en former l'armature. Les centres de la maille polycentrique doivent être renforcés par des politiques régionales et communales conjointes. L'échelle interquartier doit faire l'objet d'une nouvelle approche, peu présente aujourd'hui et cantonnée dans sa fonction de déplacement.

Ainsi, la Région, à travers le PRDD, propose de penser la structuration territoriale et la hiérarchie des centralités bruxelloises existantes et futures en 4 niveaux : l'hyper centre-ville, les centres urbains, les centres interquartiers et les centres de quartier.

#### **Centre-ville ou hyper centre**

L'hypercentre joue un rôle à l'échelle

### **2.1. De polycentrische stad op verschillende schalen: de basisprincipes voor een stedelijke architectuur**

De drie benaderingen voor een ruimtelijke architectuur van de territoriale ontwikkeling van het Gewest werden al toegelicht: bestuderen van het Brusselse ecosysteem en zijn natuurlijke structuren, de sociale geografie en de toegankelijkheid van het grondgebied via zijn mobiliteitsstructuren. De polycentrische stad ontwikkelt zich op verschillende schalen; elk met haar eigenheid en haar eigen actieplan. Er is de schaal die het grondgebied van het stadsgewest ver overstijgt: de wereldstad, de Europese hoofdstad, de federale hoofdstad, de reticulaire stad die positie inneemt in de grote Belgische steden en daar voorbij binnen het Europees netwerk. Vervolgens is er de metropolitane schaal: de stad en zijn dichte periferie (Vlaams- en Waals-Brabant) of ook iets verder (het GEN-gebied). Daarna is er de schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vervolgens die van de gemeenten, en tot slot die van de wijken. Al deze schalen worden op verschillende wijze met elkaar gecombineerd waardoor er polen en centra ontstaan. Ze hebben, elk op hun manier, een weerslag op de gebieden en vormen een netwerk.

Het hyperstadscentrum is een belangrijke troef van het gewest; de stations, de grote gebouwde gehelen en de gethematiseerde stedelijke ontwikkelingspolen moeten daarvan de ruggengraat vormen. De centra van het polycentrisch net moeten worden versterkt door een gezamenlijk gewestelijk en gemeentelijk beleid. Op de schaal van de zogenaamde "interwijk" moet er een nieuwe benadering komen die op dit moment nog maar weinig aan bod komt en beperkt blijft tot de functie van de verplaatsingen.

Zo stelt het Gewest via het GPDO voor om de territoriale structurering en de hiërarchie van de bestaande en toekomstige Brusselse centraliteiten op te vatten in 4 niveaus: het hyperstadscentrum, de stadscentra, interwijken centra en de wijkcentra.

#### **Stadscentrum of hyperstadscentrum**

Het hyperstadscentrum speelt een rol op

internationale, métropolitaine, régionale et locale. Il a des caractéristiques particulières qui le démarquent des caractéristiques générales du territoire :

- Concentration de lieux d'intérêts diversifiés : institutionnels, culturels, sociaux, économiques, commerciaux, récréatifs, etc. ;

- Valeurs patrimoniales et symboliques majeures ;

- Tissu urbain historique de grand intérêt dont la structure radioconcentrique datant d'avant la motorisation doit être restauré. Cette restauration passe par la mise en œuvre d'espaces partagés ou de zone 30 destinées principalement (minimum 50 %) aux piétons ;

- Animation continue - Ville 24h/24.

L'hypercentre est communément circonscrit dans le « pentagone », centre historique de la ville. Les développements qu'a connus Bruxelles impose de reconsidérer ce territoire et de l'étendre pour coller aux réalités actuelles :

- vers l'ouest (le territoire central est désormais limité par le métro circulaire formé par les lignes 2 et 6) ;

- vers le Nord-Est et vers le Sud-Ouest pour intégrer les territoires couverts par le Plan Canal ;

- vers l'Est, pour intégrer le quartier européen.

La structure spatiale de cet hypercentre est elle-même multipolaire. Il est encadré par cinq gares : Nord – Léopold – Schuman – Midi – Ouest et historiquement dominé par des axes Nord-Sud (Canal, Boulevards du Centre). Les développements ultérieurs doivent être compensés par des tracés visibles et sensibles Est – Ouest dont notamment le grand axe Gare de l'Ouest – Mont des Arts – Quartier européen.

Diverses dynamiques vont profondément transformer le centre-ville sous la pression du boom démographique et de l'extension des fonctions métropolitaines : la piétonisation des boulevards, le plan canal, les développements gare de l'Ouest et surtout la partie circulaire du réseau

internationale, grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal. Het vertoont bijzondere kenmerken die het onderscheiden van de algemene kenmerken van het grondgebied:

- Concentratie van locaties met een uiteenlopend belang: institutioneel, cultureel, sociaal, economisch, commercieel, recreatief, enz.

- Belangrijke erfgoed- en symbolische waarde

- Historisch stadsweefsel van grote waarde waarvan de radiocentrische structuur daterend van vóór de motorisering gerestaureerd moet worden. Als onderdeel van deze restauratie worden zones ingevoerd voor gedeeld gebruik of waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt en die hoofdzakelijk voor voetgangers bestemd zijn (minstens 50 %).

- Continue animatie - Stad 24u/24

Doorgaans valt het hypercentrum samen met de "vijfhoek", het historische centrum van de stad. De ontwikkelingen die Brussel heeft ondergaan, maken het evenwel nodig om dit gebied te herdefiniëren en het uit te breiden om beter aan te sluiten bij de hedendaagse realiteit:

- naar het westen (het centrale gebied wordt thans begrensd door de circulaire metroverbinding gevormd door de lijnen 2 en 6;

- naar het noordoosten en het zuidwesten om de gebieden te integreren die deel uitmaken van het Kanaalplan;

- naar het oosten om de Europese wijk te omvatten.

De ruimtelijke structuur van het hypercentrum is zelf multipolair. Het is omgeven door vijf stations: Noord – Leopold – Schuman – Zuid – West en historisch gedomineerd door noord-zuidassen (kanaal, centrumlanen). De latere ontwikkelingen moeten worden gecompenseerd door zichtbare en waarneembare oost-westtracés, waaronder meer bepaald de grote as Weststation – Kunstberg – Europese Wijk.

Diverse dynamieken zullen het stadscentrum grondig omvormen onder druk van de demografisch boom en de uitbreiding van de grootstedelijke functies: het verkeersvrij maken van de lanen, het kanaalplan, de ontwikkelingen in het Weststation en vooral het circulaire deel van

de métro (ligne 2 et 6). Le canal et ses quartiers (vallée de la Senne) tiennent lieu, plus qu'auparavant, de colonne vertébrale de la Région plutôt que de frontière entre le centre-ville et les quartiers populaires. Il devient le lieu où se rassemble et se mêlent les populations diverses qui habitent de part et d'autre du canal et non plus une barrière comme actuellement.

Par ailleurs, d'autres polarités sont en formation qui nécessiteront une planification réfléchie : au Nord, le redéveloppement du quartier Nord en lien avec la Gare du Nord, le Bassin Vergote et Tour&Taxis en passant par le quartier Masui ; au sud, l'axe Gare du Midi-Abattoirs en passant par Cureghem. Ces dynamiques en cours doivent être les leviers d'un redéveloppement économique du croissant pauvre de Bruxelles. Elles doivent être néanmoins maîtrisées et orientées pour éviter la gentrification. Cela nécessite une vision transversale et une collaboration intense entre différentes instances concernées.

En termes de planification urbaine, la vision d'un hypercentre multipolaire métropolitain revoit la carte mentale historique de Bruxelles (le pentagone comme centre et un canal comme limite) pour proposer une nouvelle image du centre basée sur la structure du territoire formée par les paysages, la socio-géographie et la structure de la mobilité.

Par ces dynamiques notre carte mentale du centre change et passe de la vision concentrique à une vision polycentrique.

### Centres urbains

Les centres urbains jouent un rôle à l'échelle métropolitaine et régionale, et portent un projet spécifique, thématique. Ils présentent les caractéristiques particulières suivantes, qui les distinguent des caractéristiques générales du territoire :

- Ils sont positionnés sur le territoire bruxellois de manière à mettre en relation les habitants de l'ensemble des quartiers de la ville. Ils sont les points de connexion avec le centre-ville en offrant une desserte en transport publics performante ;
- Une dominante fonctionnelle définissant une ambiance et des opportunités d'externalités

het metronet (lijnen 2 en 6). Het kanaal en zijn wijken (Zennevallei) fungeren nog meer dan vroeger als ruggengraat van het Gewest, veel meer dan als grens tussen het stadscentrum en de volkse buurten. Het groeit uit tot de plek waar de verschillende bevolkingsgroepen die aan beide kanten van het kanaal wonen, samenkomen en zich onderling vermengen en vormt niet langer een barrière zoals vandaag nog het geval is.

Ook andere polen zijn zich aan het vormen, die een weldoordachte planning vereisen: in het noorden de herontwikkeling van de Noordwijk in verbinding met het station, het Vergotedok en Thurn & Taxis via de Masuiwijk; in het zuiden de as Zuidstation-Slachthuizen via Kuregem. Deze bestaande dynamieken moeten als hefboomen dienen voor de economische herontwikkeling van de arme sikkels van Brussel. Ze moeten niettemin gecontroleerd en doelgericht verlopen om gentrificatie te vermijden. Dit vereist een transversale visie en een nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken instanties.

In termen van stedelijke planning betekent de visie van een grootstedelijk multipolair binnenste centrum een herziening van de historische mentale kaart van Brussel (de vijfhoek als centrum en een kanaal als grens) om te komen tot een nieuw beeld van het centrum dat steunt op de structuur van het gebied die vorm krijgt door de landschappen, de sociale geografie en de structuur van de mobiliteit.

Als gevolg van deze dynamieken verandert onze mentale kaart van het centrum en evolueert van een concentrische naar een polycentrische visie.

### Stedelijke centra

De stedelijke centra spelen een rol op grootstedelijk en gewestelijk niveau en zijn de basis voor een specifiek thematisch project. Ze vertonen de volgende bijzondere kenmerken die hen onderscheiden van de algemene kenmerken van het grondgebied:

- Hun ligging binnen het Brussels grondgebied maakt dat ze de bewoners uit alle wijken van de stad met elkaar in verbinding brengen. Door hun degelijke bediening door het openbaar vormen ze de verbindingpunten met het stadscentrum.
- Een functionele dominante die een sfeer en opportuniteiten voor specifieke stedelijke



urbaines spécifiques ;

- Un potentiel significatif de densification (nouveaux quartiers, friches à reconvertir) ;
- Un haut niveau de connexion avec les transports en commun (minimum RER et/ou métro) ;
- Un temps de fréquentation discontinu, rythme spécifique.

### Centres interquartiers

Les centres interquartiers jouent essentiellement un rôle à l'échelle intercommunale. Ils possèdent les caractéristiques particulières suivantes :

- Ils se forment sur un centre historique, consolidé par 'bassin de vie quotidien' ;
- Ils possèdent un haut niveau de service (équipements de sport, santé, culture, éducation, ...) ;
- Ils accueillent régulièrement un marché ;
- Ils sont une destination de soirée (bars, restaurants, théâtres, concerts, cinémas, ...) ;
- La desserte STIB possède un haut niveau de service.

Certains centres interquartiers seront amenés à se développer autour d'équipements importants tels que les sites universitaires (Erasmus, VUB Laerbeek à Jette, UCL à Woluwe, ...) ou encore des sites à haut potentiel de développement tel que l'ancien site de l'OTAN, proche de la gare de Haren.

### Centres de quartier

Le monitoring des quartiers identifie 145 quartiers à Bruxelles dont 118 habités. Il s'agit de l'échelle de base de la ville, déterminée par des éléments géographiques (centre, axes, limites) et des éléments symboliques (nom, monuments, fonctions). Il est essentiellement le premier territoire dans le bassin de vie des Bruxellois. Plus d'un tiers de ces quartiers sont transcommunaux. Les quartiers d'habitat forment le point de départ pour des projets de développement durable reliant un aménagement du territoire à une coproduction citoyenne et une démocratie participative. L'instrument privilégié en est le Contrat de

externalités bepaalt;

- Een significant potentieel voor verdichting (nieuwe wijken, braakliggende terreinen bestemd voor reconversie);
- Een hoog niveau van aansluitingen op het openbaar vervoer (minstens GEN en/of metro);
- Een onderbroken gebruikstijd, specifiek ritme.

### Interwijken centra

De interwijken centra spelen vooral een rol op intergemeentelijke schaal. Ze vertonen de volgende bijzondere kenmerken:

- Ze komen tot stand op een historisch centrum dat geconsolideerd wordt door de dagelijkse leefomgeving;
- Ze bezitten een hoog niveau van diensten (sportvoorzieningen, gezondheid, cultuur, onderwijs, ...);
- Er wordt regelmatig markt gehouden;
- Ze vormen een avondbestemming (bars, restaurants, theaters, concerten, bioscopen, ...);
- Ze worden frequent door de MIVB bediend.

Een aantal interwijken centra zal zich in de toekomst ontwikkelen rond belangrijke uitrustingen zoals de universitaire sites (Erasmus, VUB Laerbeek te Jette, UCL in Woluwe, ...), of sites met een hoog ontwikkelingspotentieel zoals de voormalige NAVO-site, vlakbij het station van Haren.

### Wijkcentra

De wijkmonitoring identificeert 145 wijken in Brussel, waarvan 118 woonwijken. Dit is de basisschaal van de stad, die bepaald wordt door geografische (centrum, assen, grenzen) en symbolische elementen (naam, monumenten, functies). Het gaat vooral om het eerste grondgebied in het levensbekken van de Brusselaars. Meer dan een derde van die wijken zijn transgemeentelijk. De woonwijken zijn het vertrekpunt voor projecten op vlak van duurzame ontwikkeling, waarbij ruimtelijke ordening wordt gekoppeld aan een samenwerking tussen burgers en een participatieve democratie. Het ideale

Quartier ou de Rénovation Urbaine, dans lequel la commune aidée par la Région, installe un projet urbain en concertation avec les habitants et l'associatif.

Caractéristiques particulières en sus des caractéristiques générales :

- Noyaux structurant la ville des courtes distances (walkable city) ou de proximité ;
- Tenue occasionnelle d'évènements locaux (braderies, fêtes foraines...) ;
- Commerces courants ;
- Desserte STIB à haut ou moyen niveau de service.

Le PRDD pointe plusieurs sites constituant des réserves foncières qui pourront jouer le rôle de centre de quartier (les prisons de Saint-Gilles et de Forest, le quartier du Moensberg et de Calevoet à Uccle, les environs de la gare de Boistfort, le quartier de Roodebeek à Woluwe-saint-Lambert, ...).

Les noyaux d'identité locale relèvent également de cette échelle.

En s'appuyant sur l'aménagement du territoire en échelles et en pôles, le développement urbain donne une importance structurante à l'espace public et ses fonctions. Cet espace est l'interface entre l'urbanisme matériel, les pratiques sociales et les usagers. L'espace public se met au « service » de la ville de proximité et ses communautés spécifiques tout en garantissant l'accès libre aux usagers de tout type. L'espace public devient un espace partagé dans lequel les riverains peuvent cultiver un esprit de localité et garantir la convivialité et l'ouverture au visiteur, à l'usager, à l'autre de manière générale. Il s'agit d'un véritable défi, celui de « faire ville ensemble ».

### Les politiques et leurs territoires

Ce PRDD, au travers d'une vision polycentrique et multiscale du projet de ville, cherche à être un vecteur de lutte contre la fracture sociale et à réduire les inégalités. C'est pourquoi les projets économiques et les programmes éducatifs et sociaux, au-delà de leurs politiques sectorielles,

instrument daarbij is het wijkcontract of het stadsvernieuwingscontract, waarbij de gemeente, met steun van het Gewest, een stadsproject opstart in overleg met de bewoners en verenigingen.

Bijzondere kenmerken bovenop de algemene kenmerken:

- Kernen die de buurtstad (walkable city) of nabijheidsstad structureren
- Occasioneel worden lokale evenementen georganiseerd (braderijen, kermissen, ...)
- Courante handelszaken
- Frequente of middelmatige bediening door de MIVB

Het GPDO wijst op verschillende sites die grondreserves vormen en die als wijkcentrum kunnen fungeren (de gevangenissen van Sint-Gillis en Vorst, de wijken Moensberg en Kalevoet te Ukkel, de omgeving van het station van Bosvoorde, de wijk Roodebeek te Sint-Lambrechts-Woluwe, ...).

Ook de lokale identiteitskernen vallen onder deze schaal.

Door te steunen op de ruimtelijke ordening in schalen en polen, verleent de stedelijke ontwikkeling een structurerend belang aan de openbare ruimte en haar functies. Deze ruimte is de schakel tussen de materiële stedenbouw, de sociale praktijken en de gebruikers. De openbare ruimte stelt zich in "dienst" van de nabije stad en zijn specifieke gemeenschappen, terwijl erop toegezien wordt dat allerhande gebruikers er vrij toegang toe hebben. De openbare ruimte wordt een gedeelde ruimte waar de omwonenden een lokale toets kunnen ontwikkelen en gastvrijheid en openheid naar de bezoeker, de gebruiker, de andere in het algemeen toe garanderen. Dit vormt een echte uitdaging, namelijk die om samen "werk te maken" van de stad.

### Het beleid en zijn grondgebieden

Via een polycentrische en multiscale visie op het stadsproject wil het GPDO ook een hefboom zijn in de strijd tegen de sociale breuk en ongelijkheden aanpakken. Daarom zijn de economische projecten en de educatieve en sociale programma's, ongeacht hun sectorale beleid, binnen een heel

sont situés dans un contexte territorial précis.  
Précisons-en deux directions.

- En ce qui concerne les différentes échelles du cadre de vie, il s'agit de donner à chaque lieu, l'équipement adapté tant à la fonction qu'à la population. Ce PRDD opte pour une transition vers la ville des courtes distances sur base du plan piéton stratégique. Ainsi, tout lieu et quartier devraient disposer des services de proximité (verdure, parcs, espaces publics, commerces, écoles primaires, soins de santé, maisons de quartier, sports...). Les noyaux interquartiers ou communaux offrent les équipements décentralisés (centres sportifs, shopping centre, écoles, centre culturel, bibliothèque). Enfin, les centres urbains et d'envergure métropolitaine concentrent les équipements à plus grande échelle.
- Il s'agit ensuite de planifier ces (nouvelles) centralités en fonction des transitions durables et sociales inscrites dans le projet de ville, afin d'intégrer la mobilité sociale des populations concernées et de réduire les effets d'exclusion. Ainsi le plan canal et l'extension de l'hypercentre vers l'ouest, ou les développements sur les axes Gare de Midi-Abattoir ou quartier Nord-Tour&Taxis, portés par des développements à échelle supra-locale, doivent également comporter un volet social et socio-culturel de ces évolutions afin de faire bénéficier les quartiers pauvres avoisinants.

Ce PRDD cherche également à rencontrer les défis spécifiques de notre époque : enjeux de santé publique en développant la ville « marchable » et cyclable ; enjeux environnementaux en réduisant les pollutions ; soutien à l'économie des villes en redéveloppant la ville productive ; défi de la sécurité dans le cadre d'une société conviviale, solidaire et confiante. L'aménagement du territoire et les projets de ville doivent soutenir et mettre en œuvre ces visions urbaines.

Le PRDD introduit donc dans la planification territoriale une double structuration. Les échelles

precieze territoriale context gesitueerd.

Laat ons er twee richtingen van toelichten:

- Wat de verschillende schalen van het levenskader betreft, moeten er op elke locatie voorzieningen komen die zowel aan de functie, als aan de bevolking zijn aangepast. Dit GPDO kiest voor een transitie naar een buurtstad op basis van een strategisch voetgangersplan. Zo moet elke locatie of wijk over nabijheidsdiensten beschikken (groen, parken, openbare ruimtes, handelszaken, lagere school, gezondheidszorg, buurthuis, sportvoorzieningen, ...). De kernen tussen wijken of gemeentelijke kernen voorzien in gedecentraliseerde voorzieningen (sportcentra, winkelcentrum, scholen, cultureel centrum, bibliotheek). De grootschaligere voorzieningen zijn dan weer gevestigd in de stedelijke centra of centra op grootstedelijke schaal.
- Vervolgens moeten deze (nieuwe) centraliteiten worden gepland in functie van de duurzame en sociale transitie die in het stadsproject zijn ingeschreven, om de sociale mobiliteit van de betrokken bevolkingsgroepen te integreren en de uitsluitingseffecten te beperken. Zo moeten het kanaalplan en de uitbreiding van het binnenste centrum richting westen, of de ontwikkelingen op de assen Zuid-Slachthuis of Noordwijk-Thurn & Taxis, die worden gedragen door ontwikkelingen op supra-lokale schaal, ook een sociaal en socio-cultureel luik van deze evoluties bevatten, zodat ze ook ten goede komen van de aanpalende arme wijken.

Het GPDO streeft er ook naar in te spelen op de specifieke uitdagingen van onze tijd: uitdagingen op het vlak van de volksgezondheid door de bewandelbare en fietsbare stad te ontwikkelen; milieu-uitdagingen door de vervuiling terug te dringen; steun aan de stadseconomie om de productieve stad te herontwikkelen; uitdaging op het vlak van de veiligheid in het kader van een warme en solidaire maatschappij die vertrouwen inboezemt. De ruimtelijke ordening en de stadsprojecten moeten deze stedelijke visies ondersteunen en toepassen.

Het GPDO neemt in de territoriale planning dus een dubbele structuur op. De schalen geven de

indiquent la portée et le rayonnement des territoires et de leurs équipements. Les pôles indiquent les centres reliés entre eux dans un réseau. Cette architecture spatiale est déduite de l'écosystème bruxellois et ses structures spatiales, de la géographie sociale et de la trame des mobilités. Cette approche donne une place aux politiques de développement, aux chantiers, aux entreprises et aux multiples acteurs.

## 2.2. Changer de métabolisme urbain

La modification de l'image mentale de Bruxelles, et l'imaginaire qu'il doit générer pour créer un projet de ville partagé, nécessite de clarifier les transitions nécessaires et souhaitées en ce qui concerne le métabolisme urbain. Il s'agit d'identifier clairement comment nous voulons faire évoluer les dynamiques internes du système.

Le plan de développement durable cherche à localiser, sur le territoire, les flux du métabolisme urbain en augmentant les circuits circulaires et en réduisant les chaînes de production-distribution. Le plan dépasse donc la simple planification spatiale et touche à l'organisation et au fonctionnement de la région pour la placer dans une progression vers le développement durable. Il est évident que cette approche ne peut se limiter au seul territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et qu'elle implique toute la métropole en tant qu'écosystème et bassin de vie.

Le développement historique a séparé la ville construite de la nature et de l'agriculture. Il a séparé en zones, les fonctions de l'économie, de l'habitat, des loisirs et de la consommation, provoquant ainsi des besoins de mobilités accrus. Etant un écosystème, le milieu urbain ne peut s'opposer à la nature. Il doit en intégrer ses diverses facettes qui conditionnent les sources indispensables pour son métabolisme : l'énergie, l'eau, les matières premières.

Ainsi, le développement urbain doit aborder de manière indissociable flux et stock de matières (dont les eaux) et d'énergies. Une étude réalisée par ULB, ICEDD et ECORES en 2014 pour le compte de Bruxelles Environnement arrive à la synthèse suivante :

Les villes fonctionnant avec un métabolisme

reikwijdte, de uitstraling van de gebieden en hun voorzieningen aan. De polen hebben betrekking op de centra die onderling verbonden zijn in een netwerk. Deze ruimtelijke architectuur wordt afgeleid van het Brusselse ecosysteem en zijn ruimtelijke structuren, de sociale geografie en de mobiliteitsstructuur. Deze benadering kent een plaats toe aan het ontwikkelingsbeleid, de werven, de ondernemingen en de vele actoren.

## 2.2. Het stedelijke metabolisme wijzigen

De wijziging van het mentale beeld van Brussel en de verbeeldingskracht die deze moet opwekken om tot een gedeeld stadsproject te komen, maken ook een verduidelijking nodig van de noodzakelijke en gewenste transitie, wat het stedelijke metabolisme betreft. We moeten duidelijk bepalen in welke richting we de interne dynamieken van het systeem willen doen evolueren.

Het plan voor duurzame ontwikkeling wil de stromen van het stedelijke metabolisme op het grondgebied lokaliseren door de circulaire circuits uit te breiden en de productie-distributieketens in te korten. Het plan gaat dus verder dan een louter ruimtelijke planning en heeft betrekking op de organisatie en de werking van het Gewest met het oog op zijn evolutie naar duurzame ontwikkeling. Uiteraard kan deze benadering niet enkel beperkt blijven tot het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en moet de hele metropool als nabij ecosysteem erbij betrokken worden.

De historische ontwikkeling heeft de gebouwde stad gescheiden van de natuur en de landbouw. De functies economie, wonen, vrijetijdsbesteding en consumptie werden ondergebracht in van elkaar gescheiden zones, waardoor de mobiliteit tussen die zones is toegenomen. Vermits het stadsmilieu een ecosysteem is, mag het niet tegen de natuur gekant zijn. Het moet er de verschillende aspecten van integreren die de hulpbronnen die onontbeerlijk zijn voor het metabolisme conditioneren: energie, water, grondstoffen.

Zo moet de stedelijke ontwikkeling de stromen en voorraden van grondstoffen (waaronder water) en energie samen aanpakken. Een studie van de ULB, ICEDD en ECORES uitgevoerd in 2014 in opdracht van Leefmilieu Brussel komt tot de volgende conclusie:

In steden met een lineair metabolisme wordt in

linéaire consomme et pollue largement. Une ville qui fonctionne sur base d'un métabolisme circulaire minimise les nouveaux entrants et optimise la réutilisation et le recyclage. La Région, à travers le PRDD, s'inscrit dans cette voie et précise les orientations à prendre : favoriser les sources renouvelables dans les entrants ; augmenter radicalement les circuits internes dans les boucles de recyclage ; minimiser la pollution et les déchets. Le but est de réduire sensiblement l'empreinte écologique de la Région Bruxelles-Capitale qui représente aujourd'hui plus que 400 fois sa surface, soit plus de deux fois la surface totale de la Belgique.

Pour la gestion du stock de ressources, l'accent est mis sur les ressources internes et l'application du concept de « city-mining » ou la « ville-ressources ». Depuis des siècles, la construction et la rénovation de la ville ont eu comme conséquence que des tonnes de matériaux ont été enterrés ou fixés dans le bâti. Ces matières premières se raréfient (et deviennent donc plus chères). Il devient donc primordial de considérer ces matières comme un stock à préserver et à réutiliser. Cela impose de préserver ce qui existe, de l'entretenir pour le faire durer, de le réutiliser et limiter ainsi les apports de matières et d'énergie.

Changer le métabolisme urbain ouvre des perspectives de collaborations, favorisant ainsi une nouvelle gouvernance et un élargissement démocratique des dynamiques urbaines. Les acteurs de l'économie bruxelloise doivent entrer pleinement dans ce processus de transition vers l'économie circulaire, l'économie de la fonctionnalité et l'économie sociale. Cette transition soutient également les activités dans la société civile : self-city, consommation responsable, valorisation des compétences et de la diversité culturelle...

### **Les échelles du changement**

L'architecture territoriale élaborée dans la première partie nous permet aussi de localiser les échelles pertinentes pour ces changements :

*Aire métropolitaine*

grote mate geconsumeerd en vervuuld. Steden met een circulair metabolisme zullen daarentegen het aantal nieuwe binnenkomende producten beperken en hergebruik en recyclage bevorderen. Het Gewest sluit zich via het GPDO hierbij aan en geeft de richting aan die we moeten inslaan: bij binnenkomende producten voorrang geven aan hernieuwbare hulpbronnen; de interne circuits in de recyclagelussen drastisch verhogen en vervuiling en afval zo veel mogelijk beperken. De bedoeling is om de ecologische voetafdruk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevoelig te beperken. Momenteel bedraagt die ruim 400 keer de oppervlakte, of ruim twee keer de totale oppervlakte van België.

Bij het beheer van de voorraad aan grondstoffen, ligt de nadruk op de interne grondstoffen en wordt het concept van "city-mining", de stad als grondstoffenmijn, toegepast. Al eeuwen lang hebben bouw- of renovatiewerken in de stad tot gevolg dat tonnen materiaal onder de grond worden gestopt of in de gebouwen worden gestoken. Deze grondstoffen worden steeds schaarser (en dus duurder). Het is daarom essentieel om deze grondstoffen te gaan beschouwen als een voorraad die beschermd en hergebruikt dient te worden. Dit houdt in dat het bestaande beschermd en onderhouden moet worden om het langer te doen meegaan, het her te gebruiken en zodoende de toevoer van materialen en energie te beperken.

De wijziging van het stedelijke metabolisme schept mogelijkheden voor samenwerkingen die op die manier de weg effenen voor een nieuw beheer en een democratische uitbreiding van de stedelijke dynamieken. De actoren van de Brusselse economie moeten resoluut de weg opgaan van de circulaire economie, de economie van de functionaliteit en de sociale economie. Deze transitie ondersteunt ook de activiteiten in het middenveld: self-city, verantwoord consumeren, de valorisatie van de vaardigheden en de culturele diversiteit, ...

### **Schalen van de verandering**

Dankzij de territoriale architectuur die in het eerste deel is uitgewerkt kunnen we ook de relevante schalen voor deze veranderingen lokaliseren:

*Grootstedelijk gebied*

Ainsi, l'aire métropolitaine est la bonne échelle pour former un bassin d'échanges réciproques ville-campagne, le polycentrisme métropolitain et l'armature des transports publics (RER, trams-trains, Canal, ...).

#### *Niveau régional*

Au niveau régional, des zones de services intègrent et relient les lieux de distribution entre eux (centres de distribution urbains (CDU), zone d'activités portuaires et logistiques, marchés, activités de recyclage, centrales de production d'énergie renouvelable, dépôts de métro, trams, bus, ...).

#### *Niveau de l'interquartier*

Les centres interquartiers fournissent les équipements fondamentaux de l'activités de recyclage : parcs de recyclages, give box, magasins de seconde main, brocantes, entrepôts-garde-meubles, ateliers de réparation, centrales de production d'énergie renouvelable, ...

#### *Quartiers*

Et finalement les quartiers qui auront un projet de développement de quartiers durables avec un centre de services incluant marché de seconde main, « bibliothèque d'outils et d'objets », dépôts e-commerce, ateliers de réparation (repair café), centre d'informations, de sensibilisation et d'échanges (GAS : groupe d'achat solidaire - et SEL : système d'échange local).

Le PRDD allie le territoire à l'urbanité. Le projet de ville devient, non seulement une cartographie de projets, mais bien plus, il devient une feuille de route pour le projet urbain dans lequel pourront prendre place les diverses autorités publiques, les acteurs socio-économiques, la société civile et les habitants. Le métabolisme urbain comporte naturellement le développement économique. La Région, à travers le PRDD oriente l'économie bruxelloise vers l'économie circulaire et l'économie productive, dans une logique responsable d'économie des ressources naturelles et humaines,

Zo is het grootstedelijk gebied de juiste schaal om een bekken van uitwisselingen stad-platteland, het grootstedelijk polycentrisme en de ruggengraat van het openbaar vervoer (GEN, tram-treinen, Kanaal, ...) te vormen.

#### *Gewestelijk niveau*

Op gewestelijk niveau omvatten en verbinden dienstenzones de distributiepunten met elkaar (stedelijke distributiecentra (SDC), zone voor haven- en logistieke activiteiten, markten, recyclage-activiteiten, centrales voor de productie van hernieuwbare energie, stelplaatsen voor metro, tram en bus ...).

#### *Interwijkeniveau*

De interwijken centra leveren de basisvoorzieningen voor de recyclage-activiteiten: recyclageparken, give box, tweedehandszaken, rommelmarkten, meubelopslagruimtes, herstelateliers, kringloopbedrijven, weggeefwinkels, centrales voor de productie van hernieuwbare energie, ...

#### *Wijken*

En uiteindelijk de wijken die zullen kunnen beschikken over een project voor de ontwikkeling van duurzame wijken met een dienstencentrum inclusief tweedehandsmarkt, "gereedschaps- en voorwerpenbibliotheek", e-commerce depots, herstelateliers (repair café), centrum voor informatie, sensibilisering en uitwisselingen (solidaire groepsaankopen en lokaal uitwisselingssysteem).

Het GPDO combineert het grondgebied met de stedelijkheid. Het stadsproject wordt niet alleen een cartografie van projecten, maar veel meer dan dat. Het wordt een routekaart voor het stadsproject waar de verschillende overheden, de socio-economische actoren, het middenveld en de inwoners deel van uit zullen kunnen maken. Het stedelijke metabolisme omvat natuurlijk de economische ontwikkeling. Vanuit een rationele logica spaarzaam om te gaan met natuurlijke en menselijke hulpbronnen, oriënteert het Gewest, via het GPDO, de Brusselse economie in de richting

au profit de la solidarité et du bien-être de la population. Ainsi, économie, environnement et population s'intègrent dans une nouvelle vision systémique.

### **Conclusion : du territoire à l'urbanité**

Cette approche structurante ne peut être efficace qu'en prenant en compte ses éléments essentiels. Il s'agit d'évoluer vers une vision métropolitaine, clé de réussite et échelle fondamentale pour résoudre les problèmes de mobilité et d'environnement, entre autres.

Cela nécessite également de renforcer les collaborations avec les autres instances, qu'il s'agisse de collaborations entre tous les acteurs publics de la ville, à toutes les échelles et à tous les niveaux de pouvoir, ou encore la prise en considération des compétences communautaires (COCOF, VGC et COCOM), qui échappent aujourd'hui à une vision globale de la ville. Or, une réflexion spécifique est nécessaire pour Bruxelles – la culture, le sport et l'enseignement étant des éléments de base d'une dynamique de la ville. La condition de réussite fondamentale est donc que le PRDD devienne un projet transversal et inspire toutes les compétences.

(voir chapitre conclusif sur les Conditions de réussite)

\*\*\*

Le PRDD est le document qui fonde la politique territoriale de la Région. Il est donc complémentaire à une série de stratégies mises en place par la Région :

#### **1. Agenda 2030 ONU et Stratégie Nationale de Développement Durable :**

Une vision cohérente du développement durable impose une réflexion intégrée et commune aux différentes entités nationales et internationales. Au niveau national, cette vision a été assimilée dans une stratégie nationale reprenant les documents stratégies des différentes entités : le fédéral, la Flandre, la Wallonie, la Région de Bruxelles-Capitale et la communauté

van een circulaire en productieve economie die de solidariteit en het welzijn van de bevolking ten goede moet komen. Zo worden economie, milieu en bevolking opgenomen in een nieuwe systeemvisie.

### **Conclusie : van het territorium naar de stedelijkheid**

Deze structurerende aanpak kan enkel efficiënt zijn als rekening gehouden wordt met de fundamentele elementen. Het is de bedoeling dat we evolueren naar een grootstedelijke visie omdat deze de sleutel is voor het succes en de aangewezen schaal om onder meer mobiliteits- en milieuproblemen op te lossen.

Dit vereist ook dat de samenwerking met de andere instanties wordt aangehaald, of het nu gaat om samenwerking tussen alle stedelijke overheidsactoren, op alle schalen en alle beleidsniveaus of om het rekening houden met de gemeenschapsbevoegdheden (Cocof, VGC en GGC) die vandaag aan een globale visie op de stad voorbijgaan. Toch is op dat niveau voor Brussel een specifieke denkoefening noodzakelijk omdat cultuur, sport en onderwijs basisbestanddelen zijn van de dynamiek van een stad. De fundamentele voorwaarde om te slagen is daarom dat het GPDO moet uitgroeien tot een transversaal project dat voor alle bevoegdheden tot inspiratie dient.

(zie besluit over de succesvoorwaarden)

\*\*\*

Het GPDO is een document dat het territoriale beleid van het Gewest ondersteunt. Het is dus een aanvulling op een aantal strategieën die al bestaan binnen het Gewest:

#### **1. Agenda 2030 VN en Nationale Strategie voor Duurzame Ontwikkeling**

Een coherente visie op duurzame ontwikkeling vraagt om een geïntegreerde en gezamenlijke denkoefening van de verschillende nationale en internationale entiteiten. Op nationaal niveau werd deze visie opgenomen in een nationale strategie die de strategieën van de verschillende entiteiten omvat: federale overheid, Vlaanderen, Wallonië, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de

germanophone.

Cette stratégie nationale découle du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et comprend 17 Objectifs de développement durable (ODD). Il a été adopté le 25 septembre 2015 par l'ensemble des Chefs d'État et de gouvernement à l'Assemblée générale des Nations-Unies pour les 15 années à venir.

Dans ce contexte, le Comité de concertation a, en date du 22 février 2016, chargé la Conférence interministérielle pour le Développement durable (CIMDD) de contribuer à la mise en œuvre du Programme DD 2030 en Belgique. L'une de ses premières missions fut, en toute logique, l'élaboration d'une Stratégie nationale de Développement durable (SNDD). Via cette stratégie, nous voulons renforcer la collaboration entre les différents niveaux politiques, plus particulièrement en vue de la réalisation des ODD. Cette stratégie doit permettre une meilleure réalisation des engagements et des actions à mener en faveur du développement durable aux différents niveaux de pouvoir, du niveau local au niveau international, en passant par les niveaux régional, communal et fédéral.

Cette stratégie nationale a pour objectif de créer la base d'une approche cohérente des politiques en matière de développement durable en Belgique. Elle se compose d'un texte-cadre global et des documents stratégiques des différentes entités.

Le document stratégique pertinent pour la Région de Bruxelles-Capitale est le présent Plan régional de Développement durable. Ce dernier, en complément d'autres plans et mesures régionales, doit soutenir la Région dans sa contribution de la poursuite des 17 objectifs de développement durable dans la limite de ses compétences.

## 2. Objectifs de développement durable :

1. Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde
2. Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable

Duitstalige Gemeenschap.

Deze nationale strategie vloeit voort uit het Programma voor Duurzame Ontwikkeling tegen 2030 en omvat 17 duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG – Sustainable Development Goals). Ze werd op 25 september 2015 goedgekeurd door alle staatshoofden en regeringsleiders tijdens de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties en geldt als kompas voor de komende 15 jaar.

Tegen die achtergrond mandateerde het Overlegcomité op 22 februari 2016 de Interministeriële Conferentie Duurzame Ontwikkeling (ICDO) om bij te dragen tot de uitvoering van het Programma voor Duurzame Ontwikkeling 2030 in België. Een van de eerste opdrachten was logischerwijze de uitwerking van een Nationale Strategie voor Duurzame Ontwikkeling (NSDO). Wij willen daarmee de samenwerking versterken tussen de verschillende beleidsniveaus, in het bijzonder met het oog op de realisatie van de SDG's. We verzekeren hiermee eveneens een betere opname van de aangegane verbintenissen en van de acties die we voeren voor duurzame ontwikkeling op de verschillende bestuursniveaus, gaande van het lokale tot het internationale niveau, over het gewestelijke, het gemeenschaps- en het federale niveau.

Deze nationale strategie heeft als doel een basis te scheppen voor een coherente aanpak van de beleidslijnen voor duurzame ontwikkeling. Voor België bestaat deze strategie uit een overkoepelende kadertekst en de strategische documenten van de verschillende entiteiten.

Het strategische document voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dit Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Het is een aanvulling op andere gewestelijke plannen en maatregelen en moet het Gewest ondersteunen in zijn bijdrage tot de realisatie van de 17 duurzame ontwikkelingsdoelen, binnen de grenzen van zijn bevoegdheid.

## 2. Duurzame ontwikkelingsdoelen

1. Beëindig armoede overal en in al haar vormen
2. Beëindig honger, bereik voedselzekerheid en verbeterde voeding en promoot duurzame landbouw



- |   |  |
|---|--|
| <p>3. Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge</p> <p>4. Assurer à tous une éducation équitable, inclusive et de qualité et des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie</p> <p>5. Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles</p> <p>6. Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable</p> <p>7. Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable</p> <p>8. Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous</p> <p>9. Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation</p> <p>10. Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre</p> <p>11. Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durable</p> <p>12. Établir des modes de consommation et de production durables</p> <p>13. Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions</p> <p>14. Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable</p> <p>15. Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité</p> <p>16. Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et inclusives aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous</p> <p>17 Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser.</p> | <p>3. Verzeker een goede gezondheid en promoot welvaart voor alle leeftijden</p> <p>4. Verzeker gelijke toegang tot kwaliteitsvol onderwijs en bevorder levenslang leren voor iedereen</p> <p>5. Bereik gendergelijkheid en empowerment voor alle vrouwen en meisjes</p> <p>6. Verzeker toegang en duurzaam beheer van water en sanitatie voor iedereen</p> <p>7. Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen</p> <p>8. Bevorder aanhoudende, inclusieve en duurzame economische groei, volledige en productieve tewerkstelling en waardig werk voor iedereen</p> <p>9. Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie</p> <p>10. Dring ongelijkheid in en tussen landen terug</p> <p>11. Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam</p> <p>12. Verzeker duurzame consumptie- en productiepatronen</p> <p>13. Neem dringend actie om de klimaatverandering en haar impact te bestrijden</p> <p>14. Behoud en maak duurzaam gebruik van de oceanen, de zeeën en de maritieme hulpbronnen</p> <p>15. Bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen, beheer bossen duurzaam, bestrijd woestijnvorming en landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe</p> <p>16. Bevorder vreedzame en inclusieve samenlevingen met het oog op duurzame ontwikkeling, verzeker toegang tot justitie voor iedereen en creëer op alle niveaus doeltreffende, verantwoordelijke en open instellingen</p> <p>17. Versterk de implementatiemiddelen en revitaliseer het wereldwijd partnerschap voor duurzame ontwikkeling.</p> |
|---|--|

### 3. Plans et stratégies mises en place par la Région :

**Air-Climat-Energie**

### 3. Plannen en strategieën van het Gewest:

**Lucht – Klimaat - Energie**

Ordonnance portant le Code Bruxellois de L'air, du Climat et de la Maîtrise De l'énergie - 2 Mai 2013.  
Plan Régional Air-Climat-Energie – Juin 2016  
Le pacte énergétique – Décembre 2017  
Le futur Plan National Energie Climat  
La future stratégie rénovation

### **Agriculture et Alimentation**

Stratégie Good Food « Vers un Système Alimentaire Durable en Région de Bruxelles-Capitale » - Décembre 2015

### **Bruit**

Prévention et Lutte Contre le Bruit et les Vibrations en Milieu Urbain en Région de Bruxelles-Capitale - Plan 2008-2013 (et sa future actualisation)

### **Ressources et Déchets**

Projet de Plan de Gestion des Ressources et des Déchets pour une consommation durable, sobre, locale et circulaire pour une société zéro déchet – Août 2017

### **Eau**

Maillage Vert et Bleu - 1999  
Plan de Gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale 2016-2021

### **Emploi - Economie**

Programme Régional en Economie Circulaire 2016 – 2020  
Stratégie 2025 – Juin 2015  
Plan Régional pour l'Innovation 2016-2020  
Schéma de Développement Commercial - Région de Bruxelles-Capitale – Janvier 2011

### **Espaces Verts – Biodiversité**

Plan Nature  
Plan de Gestion de la Forêt de Soignes  
Programme Régional de Réduction des Pesticides

### **Mobilité**

Plan Iris 2 2010-2020  
Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public (Pave) – 2018.  
Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises en Région de Bruxelles-Capitale – Juillet 2013.  
Plan Régional de Politique du Stationnement  
Plan Good Move (En préparation)

Ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing - 2 Mei 2013.  
Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan – Juni 2016  
Het Energiepact – December 2017  
Het toekomstige Nationaal Energie-Klimaatplan  
De toekomstige strategie renovatie

### **Landbouw en voeding**

de Good Food-strategie naar een Duurzaam Voedingssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – December 2015

### **Geluid**

Preventie en Bestrijding van Geluidshinder en Trillingen in een stedelijke omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Plan 2008-2013 (en de toekomstige bijwerking ervan)

### **Hulpbronnen en Afval**

Hulpbronnen- en Afvalbeheer ontwerpplan voor een duurzame, sobere, lokale en circulaire consumptie voor een afvalloze maatschappij – Augustus 2017

### **Water**

Groen en Blauw Netwerk - 1999  
Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2016-2021

### **Duurzame Economie**

Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie 2016 – 2020  
Strategie 2025 – Juni 2015  
Gewestelijk Innovatieplan 2016-2020  
Het Schema Voor Handelsontwikkeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2011

### **Groene Ruimten en Biodiversiteit**

Natuurplan  
Beheerplan voor het Zoniënwoud  
Gewestelijk Programma voor Pesticidenreductie

### **Mobiliteit**

Iris 2 Plan 2010-2020  
Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (Pave) - 2018  
Strategisch Plan voor het Goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Juli 2013  
Gewestelijk Parkeerbeleidsplan  
Good Moveplan (Work In Progress)

Plan Vélo 2010-2015  
Plan Piéton Stratégique  
Plan Lumière 2017

**Rénovation Urbaine**

Ordonnance Organique de la Revitalisation Urbaine  
- 6 Octobre 2016.

Arrêté du Gouvernement de la Région de  
Bruxelles-Capitale portant exécution de  
l'Ordonnance Organique de Revitalisation Urbaine  
et adoptant la « Zone de Revitalisation Urbaine »,  
dite « ZRU 2016 » - 10 Novembre 2016.

Fietsplan 2010-2015  
Strategisch Voetgangersplan  
Lichtplan 2017

**Stadsvernieuwing**

Ordonnantie houdende organisatie van de  
Stedelijke Herwaardering - 6 Oktober 2016.

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering  
tot uitvoering van de Ordonnantie houdende  
Organisatie van de Stedelijke Herwaardering en tot  
Goedkeuring van de "Zone Voor Stedelijke  
Herwaardering", Genaamd "ZSH2016" - 10  
November 2016.

## **Axe 1 : Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers**

### **1. Introduction**

#### **Le défi de la croissance démographique**

Entre 2015 et 2025<sup>5</sup>, selon les projections démographiques publiées par le Bureau Fédéral du Plan et Statistics Belgium, la Région de Bruxelles-Capitale connaîtra une croissance de sa population de plus de 101 000 individus, soit de 10 000 habitants par an. L'augmentation sera plus forte au cours des années 2015-2020 (+59 600 personnes soit +5,1 %) qu'au cours des cinq années suivantes (+41 800 individus soit +3,4 %). La population de la Région s'établirait ainsi à 1.276.555 habitants en 2025.

Ces projections communales de population permettent de distinguer une nette différence entre le nord-ouest et le sud-est. En effet, les croissances les plus importantes sont localisées dans les communes du nord de la Région : Evere (+19 %), la Ville de Bruxelles et Koekelberg (+14 %), Jette (+13 %) ; de même que dans les communes de l'ouest : Berchem-Sainte-Agathe (+12 %), Anderlecht (+11 %), Ganshoren et Molenbeek-Saint-Jean (+9 %). Suivent les communes de l'est et du sud de la Région, avec des croissances toutes inférieures à la moyenne régionale.

Ainsi, à l'exception de Watermael-Boitsfort, dont la population resterait stable entre 2015 et 2025, la grande majorité des communes bruxelloises gagnerait des habitants au cours de cette période.

En ce qui concerne les ménages privés et pour la même période 2015-2025, leur nombre va augmenter de plus de 37 000 unités soit une croissance relative de 7 %, ce qui est moindre que l'augmentation attendue de la population totale (+8,6 %). On peut donc en déduire que la taille moyenne des ménages va augmenter.

En ce qui concerne la période 2025-2040, selon le Bureau Fédéral du Plan et Statistics Belgium, la population régionale continuerait à croître à un rythme élevé. La population de la Région de Bruxelles-Capitale s'établirait ainsi à 1.400.000 habitants en 2040 soit près de 9.000 habitants supplémentaires par an sur cette période.

Pour la même période 2025-2040, le nombre de ménages privés continuerait à croître à un rythme

## **Pijler 1: Het grondgebied mobiliseren om de basis van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te ontwikkelen**

### **1. Inleiding**

#### **De uitdaging die gevormd wordt door de bevolkingsgroei**

Tussen 2015 en 2025<sup>5</sup> zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de bevolkingsprojecties van het Federaal Planbureau en Statistics Belgium een bevolkingsgroei kennen van meer dan 101.000 personen, oftewel 10.000 inwoners per jaar. De toename is groter in de periode 2015-2020 (+59.600 personen of +5,1 procent) dan in de vijf jaar daarna (+41.800 personen of +3,4 procent). In 2025 zal het Gewest 1.276.555 inwoners hebben.

De gemeentelijke bevolkingsprojecties tonen een groot onderscheid tussen het noordwesten en het zuidoosten. We zien de grootste stijging in de gemeenten in het noorden van het Gewest: Evere (+19 procent), Brussel-Stad en Koekelberg (+14 procent), Jette (+13 procent). Hetzelfde geldt voor de gemeenten in het westen: Sint-Agatha-Berchem (+12 procent), Anderlecht (+11 procent), Ganshoren en Sint-Jans-Molenbeek (+9 procent). Daarna volgen de gemeenten in het oosten en het zuiden, met een stijging die overal minder is dan het gewestelijk gemiddelde.

Met uitzondering van Watermaal-Bosvoorde, waar het bevolkingsaantal tussen 2015 en 2025 stabiel zou blijven, krijgen de meeste Brusselse gemeenten meer inwoners in deze periode.

Het aantal private huishoudens stijgt in dezelfde periode 2015-2025 met meer dan 37.000 eenheden. Dat is een relatieve toename van 7 procent, minder dan de verwachte stijging voor de totale bevolking (+8,6 procent). Daaruit kunnen we afleiden dat de gemiddelde grootte van de huishoudens zal toenemen.

In de periode 2025-2040 zal de gewestelijke bevolking volgens het Federaal Planbureau en Statistics Belgium aan een hoog tempo blijven stijgen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal 1.400.000 inwoners hebben in 2040. Dat betekent dat er bijna 9.000 inwoners per jaar bijkomen in die periode.

In dezelfde periode 2025-2040 neemt het aantal private huishoudens minder snel toe dan de

moins élevé que la population. De nouveau, on peut en déduire que la taille moyenne des ménages va augmenter. Entre 2025 et 2040, ce sont ainsi en moyenne 3.500 ménages privés supplémentaires chaque année que devrait compter la Région.

Les projections démographiques montrent donc l'importance du phénomène, même si elles ont connu d'importantes variations d'appréciation, l'augmentation de population à accueillir est estimée entre 9.000 et 10.000 habitants par an d'ici à 2040. Cette croissance entraîne un besoin de production de logements estimé à 3.000 à 4.000 logements/an publics et privés confondus.

L'objectif de la Région consiste à accueillir la population nouvelle, liée à l'essor démographique que connaît notre Région. Il est en effet essentiel de proposer un logement décent à tous et de répondre à ce besoin social, au risque d'assister à un accroissement de la dualisation sociale et d'accentuer les tensions déjà présentes sur le marché immobilier.

Il est dès lors essentiel de déterminer le potentiel de production de logements tant en termes de foncier que de densification du bâti et de définir les modalités de cette importante production de nouveaux logements, afin de maintenir et amplifier des conditions de vie agréables sur tout le territoire de la Région en tenant compte d'une mixité des fonctions.

Le potentiel de développement des logements a ainsi été estimé dans le cadre de deux études<sup>6</sup>, l'une portant sur la densification, l'autre sur le potentiel foncier. Il en ressort que le potentiel de production de logements, est estimé à plus de 90.000 logements, ce qui permet de loger environ 190.000 habitants en tenant compte d'une surface moyenne de 90 m<sup>2</sup>/logement et un nombre d'habitants moyen de 2,1 habitants/logement.

Ces études ont démontré que l'absorption de l'essor démographique devra combiner diverses dimensions de la réalisation de grands projets urbains dans des pôles de développement et des friches, de nouvelles urbanisations dans le cadre d'extensions urbaines en seconde couronne, de la restructuration du tissu ancien avec densification et remplissage des vides existants, de la reconversion de sites industriels inoccupés et de bureaux désaffectés, à l'occupation des étages au-dessus des commerces ou encore à la construction de bâtiments élevés. Le développement d'une ville

bevolking. Ook hier kunnen we concluderen dat de gemiddelde grootte van de huishoudens zal toenemen. Tussen 2025 en 2040 komen er gemiddeld 3.500 private huishoudens per jaar bij in het Gewest.

De bevolkingsprognoses laten dus het belang van dit fenomeen uitschijnen, zelfs al hebben ze belangrijke variaties in waardering gekend, de op te vangen bevolkingsgroei wordt geschat op 9.000 tot 10.000 nieuwe inwoners per jaar tot 2040. Dat betekent dat er 3.000 tot 4.000 private en publieke woningen per jaar bijgebouwd moeten worden.

Het Gewest streeft ernaar om deze nieuwe inwoners als gevolg van de bevolkingsgroei in ons Gewest op te vangen. Het is immers essentieel om een degelijke woning aan te bieden aan iedereen en om een antwoord te bieden op deze maatschappelijke behoefte om niet het risico te lopen dat de maatschappelijke kloof nog groter wordt en dat de bestaande spanningen op de vastgoedmarkt nog verder toenemen.

Het is dus essentieel om het productiepotentieel van woningen in termen van het beschikbare vastgoed en de verdichting van de bebouwing te bepalen en te definiëren hoe deze omvangrijke woningproductie tot stand kan komen zodat het aangenaam wonen blijft en nog aangenamer wonen wordt in het hele Gewest en daarbij rekening te houden met een mix van functies.

Het ontwikkelingspotentieel van woningen is berekend in twee studies<sup>6</sup>: een naar verdichting en een naar het vastgoedpotentieel. Hieruit blijkt dat het productiepotentieel van woningen wordt geschat op meer dan 90.000 woningen, waar ongeveer 190.000 inwoners kunnen wonen, uitgaande van gemiddeld 90 m<sup>2</sup>/woning en gemiddeld 2,1 inwoners/woning.

Deze studies hebben aangetoond dat het opvangen van de bevolkingsgroei verschillende aspecten moet combineren: de realisatie van grote stadsprojecten in ontwikkelingspolen en op braakliggende terreinen, nieuwe urbanisaties in het kader van uitbreidingen in de tweede kroon, de herstructurering van het oude stadsweefsel met verdichting en benutting van bestaande lege percelen, reconversie van leegstaande industriële sites en kantoren, gebruik van verdiepingen boven winkels en hoogbouw. De ontwikkeling van een verdichte stad is alleen mogelijk door het laten

densifiée ne pourra se faire que moyennant la cohabitation des différentes fonctions existantes et nécessaires à la ville. Ce développement doit s'accompagner d'une prise en considération générale des objectifs énergétiques et climatiques de la Région aux horizons 2030 et 2040 devant mener à une société bas-carbone en 2050.

Outre la nécessité de produire du logement en nombre et de qualité, il est impératif que cette production soit rendue accessible aux Bruxellois en tenant compte tant du niveau de revenu, que de la composition familiale.

### **Qualité de vie et accessibilité au logement**

La qualité de vie à Bruxelles est intimement liée à la qualité de ses logements. En conséquence, la Région bruxelloise réaffirme son attachement à produire des logements variés et de qualité permettant un épanouissement de sa population. Dans le cadre de la densification de la Région, une attention particulière sera portée au maintien de la taille des logements produits et à la préservation voire l'embellissement des intérieurs d'îlot et des espaces verts.

Les coûts du logement sur le marché locatif ou acquisitif privé ont, en effet, connu une évolution considérable depuis quelques années, évolution non compensée par une augmentation comparable des revenus des ménages.

À Bruxelles, le prix à l'acquisition a doublé en dix ans avec pour effet de faire stagner le taux de propriétaires à 41% alors que celui-ci était en progression de 31% à 40% de 1981 à 1991. Ce taux de propriétaires est particulièrement bas, lorsque l'on sait que la moyenne à l'échelle du pays est de 75%. Certes, on trouve toujours moins de propriétaires dans les grandes villes qu'en milieu rural, mais avec ses 41,4%, Bruxelles reste bien en recul par rapport aux autres centres urbains belges.

Cette augmentation des prix à l'acquisition a participé à la hausse des prix des loyers; le propriétaire cherchant à amortir son investissement, mais ce n'est pas le seul facteur responsable. Ces évolutions accentuent les difficultés d'accès à un logement pour davantage de Bruxellois. Cet accroissement des prix entraîne donc l'éviction de certaines populations de l'accès au logement sur le marché libre et augmente leur

naast elkaar bestaan van de verschillende functies die bestaan en die nodig zijn in de stad. Bij deze ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de energie- en klimaatdoelstellingen van het Gewest tegen 2030 en 2040 die moeten leiden tot een koolstofarme samenleving in 2050.

Naast de noodzaak om een voldoende aantal woningen van voldoende kwaliteit te produceren, is het van essentieel belang dat deze woningen toegankelijk zijn voor de Brusselaars, rekening houdend met het inkomensniveau en de gezinssamenstelling.

### **Levenskwaliteit en betaalbare woningen**

De levenskwaliteit in Brussel is nauw verbonden met de kwaliteit van de woningen. Daarom herbevestigt het Brussels Gewest zijn verbintenis om gevarieerde en kwaliteitsvolle woningen te produceren die de bloei van de bevolking mogelijk maken. In het kader van de verdichting van het Gewest zal bijzondere aandacht worden besteed aan het behoud van de grootte van de geproduceerde woningen en aan de instandhouding en verbetering van de binnenpleinen van bouwblokken en van de groenvoorzieningen.

De woonkosten op de private huur- en koopmarkt zijn de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen en deze evolutie wordt niet gecompenseerd door een vergelijkbare stijging in de inkomens van de gezinnen.

De prijs voor een koopwoning is in Brussel in tien jaar tijd verdubbeld, waardoor het percentage eigenaars is gestagneerd op 41 procent, terwijl dit tussen 1981 en 1991 was gestegen van 31 naar 41 procent. Dit percentage eigenaars is bijzonder laag in vergelijking met het landelijke gemiddelde van 75 procent. Weliswaar zijn er altijd minder eigenaars in de grote steden dan op het platteland, maar met 41,4 procent loopt Brussel flink achter op andere Belgische stedelijke centra.

Deze stijging in de koopprijs heeft eveneens geleid tot hogere huurprijzen, omdat de eigenaar zijn investering wil afschrijven, maar dat is niet de enige factor die telt. Deze evoluties maken het nog moeilijker voor nog meer Brusselaars om een woning te vinden. Deze prijsstijging zorgt er dus voor dat sommige bevolkingsgroepen geen toegang hebben tot woningen op de vrije markt, waardoor hun kansarmoede toeneemt, een

précarisation, phénomène que la Région a décidé d'enrayer.

Quant au parc de logement social ou assimilé, il n'est pas suffisant pour garantir à lui seul l'accessibilité à des logements abordables pour tous les Bruxellois.

En effet, malgré les efforts mis en place pour augmenter la production de logements à finalité sociale tels que le Plan régional du logement et l'Alliance Habitat, moins de 10% des logements produits ces 10 dernières années relèvent du logement social ou assimilé sur une production globale de logements d'environ 4.000 logements par an et ce alors que la demande de logements sociaux et assimilés est en forte progression.

Il importe donc que la Région se dote des moyens et des objectifs permettant de répondre à cette obligation sociale. Pour ce faire, il est essentiel de produire du logement répondant à des conditions d'accès pour les populations à faible revenu, tant au travers d'opérateurs immobiliers publics que privés.

Afin de répondre à la production ambitieuse de logement, la Région, à travers le PRDD, entend dès lors mobiliser le potentiel foncier, proposer une densification maîtrisée et rendre le logement accessible à tous.

### **Une structure spatiale multiscalaire**

Pour accueillir la population attendue et lui offrir une qualité de vie, la Région, à travers le PRDD, promeut le développement d'une ville habitée, favorisant les déplacements courts au travers de multiples stratégies d'intervention, la valorisation des ressources foncières existantes, la recomposition de la ville sur elle-même par la reconversion de tissus anciens, la rationalisation et l'occupation adaptée de l'espace disponible, l'occupation et la réaffectation des immeubles vides ou encore la densification de parcelles ou éléments bâtis existants.

L'ensemble de ces stratégies doit veiller à une répartition harmonieuse de l'essor démographique sur le territoire régional.

Cette ambition s'exprime au travers de l'organisation du territoire en différentes échelles et selon une armature polycentrique.

Comme décrit dans la première partie, les sites proposés comme pôles préférentiels de

fenomeen dat het Gewest wil tegengaan.

De sociale of gelijkgestelde woningen zijn niet voldoende om de toegang tot betaalbare woningen voor alle Brusselaars te garanderen.

Inderdaad, ondanks de inspanningen om de productie van sociale woningen te vergroten, zoals het Gewestelijk Huisvestingsplan of de Alliantie Wonen, is minder dan 10 procent van de woningen die de voorbije tien jaar zijn geproduceerd een sociale of gelijkgestelde woning op een totale productie van ongeveer 4.000 woningen per jaar, terwijl de vraag naar sociale en gelijkgestelde woningen sterk stijgt.

Het is belangrijk dat het Gewest de nodige middelen en doelstellingen voorziet om te beantwoorden aan deze maatschappelijke verplichting. Daartoe is het essentieel dat woningen worden geproduceerd die toegankelijk zijn voor mensen met een laag inkomen, zowel via publieke als private projectontwikkelaars.

Om deze ambitieuze doelstelling te bereiken, wil het Gewest via het GPDO het vastgoedpotentieel mobiliseren, een beheerste verdichting voorstellen en huisvesting toegankelijk maken voor iedereen.

### **Een multiscalaire ruimtelijke structuur**

Om de nieuwe inwoners op te vangen en hen een kwaliteitsvolle leefomgeving te bieden, stuurt het Gewest via het GPDO aan op de ontwikkeling van een bewoonde stad, die korte verplaatsingen bevordert door een hele reeks beleidsmaatregelen; de benutting van bestaande vastgoedreserves; de herontwikkeling van de stad op haar eigen vestingen door de reconversie van bestaande weefsels; de rationalisering en het aangepast gebruik van de beschikbare ruimte; de benutting en herbesteding van leegstaande gebouwen; en de verdichting van bestaande percelen of bebouwde elementen.

Al deze strategieën moeten zorgen voor een harmonieuze verdeling van de bevolkingsgroei over het gewestelijk grondgebied.

Die ambitie komt duidelijk tot uiting in de organisatie van het grondgebied op basis van verschillende schalen en een polycentrische structuur.

Zoals in het eerste deel staat beschreven, maken de sites die voorgedragen zijn als preferentiële

développement urbain s'inscrivent au sein de centralités de diverses échelles, jouant des rôles spécifiques.

Ces centralités sont le produit combiné de la morphologie naturelle de la Région et de son hinterland, de la géographie socio-économique du territoire et des structures de mobilité et d'accessibilité.

L'hypercentre tout d'abord, se situe au cœur de la région. Cœur historique à la croisée de la Senne puis du canal et des chaussées, il prend la forme du Pentagone, pour s'étendre ensuite, avec la construction du chemin de fer, vers l'est et l'ouest, avec pour porte d'entrée les principales gares bruxelloises (Gare du Nord, gare du Midi, gare de l'Ouest et gare Schumann).

Ce territoire concentre de nombreux hauts lieux d'intérêt très bien desservis par les transports publics et spatialement contigus.

L'hypercentre agit à l'échelle internationale, métropolitaine et régionale. La Région, à travers le PRDD, décrit plus particulièrement les actions qu'elle entend mener dans le cœur de cet hypercentre, à savoir le Pentagone

Les autres sites repris dans le présent axe jouent un rôle à d'autres échelles : métropolitaine et régionale, intercommunale et enfin locale (ou de proximité).

Ces centres sont les supports d'une mixité sociale et fonctionnelle, d'un cadre physique présentant une densité et des ambiances spécifiques. Enfin, ils bénéficient d'un niveau d'accessibilité et de connexion, fonction de leur rayonnement et de leur force d'attraction allant d'une connexion avec des territoires plus larges, à une desserte fine de proximité.

Compte tenu des défis exposés et de l'ambition portée par le PRDD pour la Région, la construction d'une armature pour le territoire bruxellois et le développement de nouveaux quartiers seront portés simultanément par trois volets stratégiques spécifiques :

- La mobilisation du potentiel et des ressources foncières ;
- La densification maîtrisée du territoire ;
- Le développement du logement public bruxellois.

locaties voor stedelijke ontwikkeling, deel uit van centra op verschillende schalen, die elk hun eigen rol vervullen.

Die centra zijn het gecombineerd product van de natuurlijke morfologie van het Gewest en zijn hinterland, de socio-economische geografie van het grondgebied en de mobiliteits- en toegankelijkheidsstructuren.

Vooreerst is er het hypercentrum, dat zich bevindt in het hart van het Gewest. Historisch gezien viel dit hart op de kruising van de Zenne, het kanaal en de steenwegen samen met de Vijfhoek om zich later door de bouw van de spoorweg uit te breiden naar het oosten en het westen, met de grote Brusselse stations (Noordstation, Zuidstation, Weststation en het Schuman-station) als toegangspoort.

Dit gebied concentreert tal van belangrijke plaatsen die zeer goed bediend worden door het openbaar vervoer en ruimtelijk aaneensluiten.

Het hypercentrum speelt een rol op internationale, grootstedelijke en gewestelijke schaal. Het Gewest omschrijft via het GPDO in het bijzonder de maatregelen die het vooropstelt voor de kern van het hypercentrum, met name de Vijfhoek.

De andere sites die vermeld worden onder deze pijler vervullen een rol op een andere schaal: grootstedelijk en gewestelijk, gemeenschap en tot slot lokaal (of buurtgericht).

Deze centra steunen op een sociale en functionele mix, op een fysiek kader met een bepaalde dichtheid en sfeer. Hun bereikbaarheid en de verbindingen er naartoe ten slotte hangen af van hun uitstraling en aantrekkingskracht, gaande van verbindingen met grotere gebieden tot een fijnmazige buurtgerichte bediening.

Rekening houdend met de aangegeven uitdagingen en de ambitie die het Gewest aangeeft in het GPDO worden de vastlegging van een basis voor het Brusselse grondgebied en de ontwikkeling van nieuwe wijken gelijktijdig gedragen door drie specifieke strategische luiken:

- De mobilisatie van het vastgoedpotentieel en van de grondreserves;
- De beheerste verdichting van het grondgebied;
- De ontwikkeling van de Brusselse openbare huisvesting



## 2. Stratégie 1 : Mobiliser le potentiel et les ressources foncières

Le développement territorial s'appuie sur un plan d'intervention hiérarchisé à trois échelles (métropolitaine et régionale, intercommunale et locale) où les pôles présentant un potentiel exceptionnel bénéficient d'une intervention prioritaire et massive des pouvoirs publics.

La requalification du territoire du canal, véritable épine dorsale de la Région est, dans cette optique, primordiale.

L'urbanisation de pôles de développement prioritaires, qu'il s'agisse de nouveaux quartiers ou de quartiers existants est également une réponse opérationnelle que la Région doit mener. Ces pôles concentreront les investissements publics dans tous les domaines d'intervention de la Région.

Outre le développement de ces pôles prioritaires, la Région initiera ou poursuivra le développement d'autres ressources foncières stratégiques localisées en seconde couronne.

Le Pentagone, centre-ville et cœur de Bruxelles, doit également bénéficier d'une attention toute particulière. Devant faire face de manière singulière aux défis démographiques, combinant de multiples fonctions, il loge en son sein des spécificités liées aux trois échelles de la structuration spatiale déjà évoquée et appelle de ce fait une coordination exemplaire entre les acteurs publics.

Tous les projets exposés dans les prochains développements seront conçus dans une logique de « quartier durable » selon des critères élevés de durabilité tels que repris au Référentiel Quartier Durable, c'est-à-dire notamment une haute performance énergétique, environnementale (matériaux, gestion de l'eau, biodiversité, la création des espaces verts notamment des potagers), une mixité sociale et fonctionnelle et un espace public de qualité favorisant les cheminements des modes actifs et les zones de délasserment. La programmation des pôles décrits ci-dessous pourra évoluer en fonction des études et du processus de concertation mené en vue de leur réalisation.

Dans chaque nouveau quartier, là où cela sera jugé possible, un système de propreté innovant et durable sera mis en place.

## 2. Strategie 1: Vastgoedpotentieel en vastgoedreserves mobiliseren

De territoriale ontwikkeling is gebaseerd op een hiërarchisch opgebouwd beleidsplan op drie schalen (grootstedelijk en gewestelijk, intercommunaal en lokaal), waarbij polen met een uitzonderlijk potentieel een prioritaire en massale interventie van de overheid krijgen.

De herwaardering van het kanaalgebied, die de ruggengraat vormt van het Gewest, is in die optiek van essentieel belang.

De urbanisatie van de prioritaire ontwikkelingspolen, zowel nieuwe wijken als bestaande wijken, is eveneens een operationeel antwoord dat het Gewest moet geven. In deze polen zullen de overheidsinvesteringen in alle beleidsdomeinen van het Gewest worden geconcentreerd.

Naast de ontwikkeling van deze prioritaire polen zal het Gewest de ontwikkeling initiëren of voortzetten van andere strategische vastgoedreserves in de tweede kroon.

De Vijfhoek, stadscentrum en kern van Brussel, verdient eveneens bijzondere aandacht. Hij combineert tal van verschillende functies en moet dus een specifiek antwoord bieden op de demografische uitdagingen. Daarnaast vertoont hij bijzonderheden die zijn verbonden aan de drie voormelde schalen van de territoriale structurering en vraagt hij om een voorbeeldige coördinatie tussen de overheidsactoren.

Alle projecten van de komende ontwikkelingen zullen worden opgezet volgens het principe van de 'duurzame wijk', met hoge duurzaamheidscriteria zoals aangegeven in het Referentiekader Duurzame Wijk zoals een hoge energieprestatie, een hoge milieuprestatie (materialen, waterbeheer, biodiversiteit, de ontwikkeling van groenvoorzieningen zoals moestuinen), een sociale en functionele mix en een kwaliteitsvolle openbare ruimte die verplaatsingen met actieve vervoersmodi stimuleert en ademruimte creëert. De programmatie van de hierna beschreven polen kan evolueren naargelang de studies en het overlegproces die aan hun realisatie voorafgaan.

In elke nieuwe wijk zal op plaatsen waar het mogelijk wordt geacht een innovatief en duurzaam stadsreinigingssysteem worden ingevoerd.

## 2.1. A l'échelle métropolitaine et régionale

### 2.1.1 Le territoire du Canal

Berceau du passé industriel florissant bruxellois, le territoire du Canal fait aujourd'hui, après une longue période de désintérêt, l'objet de nombreux projets publics ou privés de réinvestissements et de développements, y compris avec des aides publiques régionales (contrats de quartier,...) et européennes (Feder).

Situé en position centrale de la Région, s'étendant sur 14 km, le territoire du Canal cristallise des enjeux majeurs du développement régional : défis socio-économiques, croissance démographique, atouts paysagers, recherche de mixité fonctionnelle, augmentation de la densité, évolution des modes de production davantage compatibles avec le milieu urbain, délocalisations industrielles, valorisation des infrastructures de transport (voie d'eau et chemin de fer), opportunité de développement de nouvelles activités portuaires liées au recyclage (urban mining).

La densité est déjà importante dans ce territoire, le bâti XIXe présente une assez grande homogénéité dans un contexte de mixité fonctionnelle encore marquant même s'il a tendance à s'estomper. En parallèle, la transformation d'anciens entrepôts en logements (loft) a permis une plus grande mixité sociale du territoire.

Le patrimoine architectural du territoire est en lien avec le canal lui-même et les activités économiques. Le Pont de Buda, les écluses, le BRYC (Brussel Royal Yacht Club), les bâtiments de Tour & Taxis et du familistère Godin, le canal lui-même, sont des éléments patrimoniaux directement liés à la voie de transport. Les anciennes brasseries Belle-Vue et Vandenheuvel sont quant à elles représentatives du patrimoine industriel du territoire.

Enfin, ce territoire bouillonnant, ancré dans la vallée la plus structurante de la Région, révèle des réalités différentes en fonction des parties de la zone.

La Région de Bruxelles-Capitale a déjà entamé des démarches concernant ce territoire, qui visent à l'intégration de la fonction résidentielle dans certaines anciennes zones industrielles par l'intermédiaire des ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain) du PRAS démographique, mais

## 2.1. Op grootstedelijke en gewestelijke schaal

### 2.1.1. Het Kanaalgebied

Het Kanaalgebied is de wieg van het rijke industriële verleden van Brussel. Na een lange periode van desinteresse vinden er vandaag talloze publieke of private investerings- en ontwikkelingsprojecten plaats, waaronder projecten met overheidssteun van het Gewest (zoals de wijkcontracten) of de Europese Unie (EFRO).

Het kanaalgebied ligt in een centrale positie binnen het Gewest en strekt zich uit over 14 kilometer. Hier vallen de grote vraagstukken van de gewestelijke ontwikkeling samen: socio-economische uitdagingen, bevolkingsgroei, waardevolle landschapselementen, streven naar een functionele mix, verhoging van de dichtheid, evolutie van productiewijzen die beter verenigbaar zijn met een stedelijk milieu, industriële delocalisatie, valorisatie van de transportinfrastructuur (water- en spoorwegen), potentiële ontwikkeling van nieuwe havenactiviteiten in recyclage (urban mining).

De dichtheid is al hoog in dit gebied en de gebouwen uit de negentiende eeuw zijn redelijk homogeen. De mix van functies is nog opmerkelijk, hoewel die begint te vervagen. Daarnaast heeft de transformatie van oude magazijnen in woningen (lofts) geleid tot een grotere sociale mix in dit gebied.

Het architecturale patrimonium van het gebied sluit aan op het kanaal en de economische activiteiten. De Budabrug, de sluizen, de BRYC (Brussel Royal Yacht Club), de gebouwen van Thurn & Taxis en de Familistère Godin en het kanaal op zich zijn erfgoedelementen die rechtstreeks verband houden met de kanaalvaart. De voormalige brouwerijen Belle-Vue en Vandenheuvel zijn op hun beurt representatief voor het industriële erfgoed in dit gebied.

De realiteit in dit bruisende deelgebied, verankerd in de meest structurele vallei van het gewest, verschilt van zone tot zone.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zette al stappen voor dit deelgebied om de woonfunctie te integreren in bepaalde voormalige industriegebieden via de OGSO's (ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving) van het demografisch GBP, maar ook via

également par l'intermédiaire du Plan Canal, qui vise à donner une cohérence au territoire du canal dans sa totalité. Il s'agit de garantir le maintien des activités économiques urbaines dans ce territoire, tout en assurant une meilleure intégration de celles-ci avec les autres fonctions urbaines, résidentielles notamment.

La zone portuaire ouvre un accès fluvial à la ville qui permet d'intégrer Bruxelles dans le réseau de voies navigables ouest-européen et, en particulier, de relier Bruxelles au port d'Anvers. L'approvisionnement par le port devrait être étendu à l'avenir afin de diminuer le transport routier. Les grandes fonctions logistiques déjà présentes à Schaerbeek-Formation y sont privilégiées dans le cadre du Plan Canal et favorisent l'intégration urbaine de l'activité économique.

Ainsi, même si chaque zone de territoire du Canal peut présenter une nature particulière permettant d'accueillir plus ou moins d'activités économiques, tout projet situé à proximité du Canal doit être développé en tenant compte du caractère nécessairement urbain de ce territoire.

Aussi, l'aménagement des ponts devra permettre autant que possible l'exploitation des voies navigables dans le cadre du réseau européen.

De manière plus précise, de nombreux grands projets urbains sont ou seront très prochainement en cours de réalisation : Bruyn, quai des Matériaux, ZEMU Biestebroek, ZEMU Birmingham, « Abattoir », Clos Bizet, Porte de Ninove, Up-Site, Van Praet, Tour & Taxis, Tivoli, Willebroeck, ...

En effet, la révision partielle du PRAS a prévu la mutation des zones d'industries urbaines en ZEMU à Biestebroek, à proximité du dépôt Jacques Brel, au quai Demets et sur l'îlot Mabru. L'implantation de logements est autorisée en ZEMU.

Le potentiel résidentiel permettrait d'accueillir entre 30.000 et 40.000 habitants supplémentaires. Cette zone connaît également des perspectives de reconversion industrielle et l'implantation de nouvelles entreprises durables et créatives : Port Sud dans les anciens moulins d'Anderlecht (centre découverte innovation), Recy-K (tri, recyclage, réparation) à Birmingham près de la station Delacroix, Emovo au quai de l'industrie (centre d'énergies renouvelables), Green Bizz à Tivoli (incubateur d'entreprises), Byrrh (accueil

het Kanaalplan om het volledige kanaalgebied meer coherentie te geven. Het komt erop aan het behoud van de stedelijke economische activiteiten in dit deelgebied te waarborgen en tegelijk te zorgen voor een betere integratie ervan met de andere stedelijke functies, onder meer de huisvesting.

Het havengebied biedt toegang naar de stad via de rivier, waardoor Brussel deel uitmaakt van het West-Europese netwerk van bevaarbare wegen en meer in het bijzonder verbonden is met de haven van Antwerpen. De bevoorrading via de haven zou in de toekomst uitgebreid moeten worden om het wegverkeer te verminderen. De grote logistieke functies die al aanwezig zijn in Schaerbeek-Vorming worden er bevoorrecht in het kader van het Kanaalplan en bevorderen de integratie van de economische activiteit in het stadsweefsel.

Hoewel elk deelgebied van de kanaalzone als gevolg van zijn bijzondere eigenschappen plaats kan bieden aan meer of minder economische activiteiten, moet dus bij de ontwikkeling van elk project nabij het kanaal rekening gehouden worden met het noodzakelijk stedelijk karakter van deze zone.

De inrichting van de bruggen moet dan ook zo veel mogelijk de exploitatie van de bevaarbare wegen in het Europese net mogelijk maken.

Meer specifiek zijn er tal van grote stadsprojecten gestart of gaan deze binnenkort van start: Bruyn, Materialenkaai, OGSO Biestebroek, OGSO Birmingham, « Abattoir », Bizetgarde, Ninoofse Poort, Up-Site, Van Praet, Thurn & Taxis, Tivoli, Willebroek.

De gedeeltelijke herziening van het GBP voorziet in de omvorming van stedelijke industriegebieden tot OGSO's aan Biestebroek, in de buurt van de opslagplaats Jacques Brel, aan de Demetskaai en op het MABRU-terrein. De vestiging van woningen is toegestaan in OGSO's.

Er zou een huisvestingspotentieel aanwezig zijn voor 30.000 tot 40.000 bijkomende inwoners.

Dit gebied biedt tevens vooruitzichten voor industriële reconversie en als vestigingslocatie voor nieuwe duurzame en creatieve ondernemingen: Zuidhaven in de vroegere molens van Anderlecht (ontdekkings en innovatiecentrum), Recy-K (sortering, recyclage, herstelling) ter hoogte van Birmingham dichtbij het metrostation Delacroix, Emovo aan de Nijverheidskaai (centrum voor hernieuwbare energie), Green Bizz bij Tivoli

d'activités semi industrielles), le projet « Abattoir », avec une restructuration complète du site pour créer une grande place publique autour des halles, la construction d'une halle alimentaire, l'Espace lumière à l'ancienne école Vétérinaire ou encore divers projets à Tour et Taxis.

Cette zone connaît aussi une multiplication d'initiatives culturelles et interculturelles : les anciennes Brasseries Belle Vue deviennent un centre culturel et artistique, avec un espace hôtelier, de nombreuses initiatives concernent aussi des lieux de formation et d'insertion socio-professionnelle, ainsi qu'une croissance des logements mais aussi et surtout l'implantation de Kanal, le Musée d'Art Moderne et Contemporain sur le site « Citroën » à Yser.

Par ailleurs, de nombreuses possibilités de restructuration de l'espace (tissus inachevés, tissus peu cohérents, ...) sont présentes, notamment dans tous les anciens quartiers industriels, au bâti dense mais peu structuré. Le canal, comme espace structurant de la Région est également un lieu propice à l'implantation de bâtiments emblématiques en des endroits symboliques et adaptés.

La Région s'est munie d'un Plan Canal reprenant les principes de développement de ce territoire, réalisé par l'architecte urbaniste Alexandre Chemetoff qui vise à donner une cohérence au territoire du canal dans son entièreté et à créer des liens entre les multiples initiatives.

La Région doit poursuivre la mise en œuvre du Plan Canal, accompagnée d'une gouvernance qui repose sur une collaboration étroite entre les différents opérateurs de la plateforme territoriale.

Des principes transversaux à respecter ont été édictés par ce plan. On retiendra entre autres la volonté de fédérer les opérateurs publics (Région, Communes, Etat fédéral) autour de principes communs, la volonté de renforcer le logement au sein de ce territoire, tout en reconnaissant l'importance d'y conserver l'activité économique et portuaire et de ne pas entraver l'exploitation globale de ces fonctions, la recherche d'exemplarité environnementale et le renforcement de la qualité des espaces publics.

(bedrijfsincubator), Byrrh (semi-industriële activiteiten), het project « Abattoir », met een volledige herstructurering van de site bestaande uit de aanleg van een groot publiek plein rond de hallen en de bouw van een voedingshal, de Espace Lumière in de voormalige veeartsenschool of nog verscheidene projecten op Thurn & Taxis.

Verder zien we in dit gebied een toenemend aantal culturele en interculturele initiatieven: de voormalige brouwerijen van Belle-Vue bieden plaats aan een cultureel en artistiek centrum, met hotelruimte, daarnaast zijn er tal van initiatieven die gericht zijn op opleidingen of socio-professionele inschakeling en op een uitbreiding van de woonfunctie, maar ook en vooral de vestiging van Kanal, het Museum voor Moderne en Hedendaagse kunst op de Citroënsite bij IJzer.

Bovendien bestaan er veel herstructureringsmogelijkheden voor de ruimte (onafgewerkte weefsels, weinig coherente weefsels...) vooral in alle oude industriewijken waar de dichte bebouwing weinig gestructureerd is. Het kanaal is als structurele ruimte in het Gewest eveneens een geschikte plaats om emblematische gebouwen neer te zetten op symbolische en aangepaste locaties.

Het Gewest heeft een Kanaalplan opgesteld waarin de ontwikkelingsprincipes van dit gebied zijn opgenomen, uitgewerkt door de architect-stedenbouwkundige Alexandre Chemetoff. Deze principes zijn erop gericht om coherentie te verlenen aan het kanaalgebied in zijn geheel en verbanden te creëren tussen de vele initiatieven.

Het Gewest moet verdergaan met de uitvoering van het Kanaalplan, aangestuurd door een nauwe samenwerking tussen de verschillende operatoren van het territoriale platform.

In dat plan is vastgelegd welke transversale principes nageleefd moeten worden. Zo is onder meer vooropgesteld om de overheden (Gewest, gemeenten en de federale overheid) te laten vasthouden aan gezamenlijke principes, de woonfunctie in dit gebied te versterken, maar tegelijk in te zien dat het belangrijk is om er de economische en de havenactiviteit te behouden en de globale exploitatie van die functies niet te belemmeren, het goede voorbeeld te geven qua respect voor het leefmilieu en de kwaliteit van de openbare ruimten te versterken.

### **Un Plan de qualité paysagère**

La multitude de projets en cours a fait apparaître la nécessité de compléter la vision globale du développement de ce territoire par une stratégie spécifique relative aux espaces publics. Ainsi, le plan de qualité paysagère et urbanistique, le beeldkwaliteitsplan pour l'espace public du territoire du canal, complète la vision plus générale du Plan Canal et s'inscrit dans le double objectif régional suivant :

- créer une spécificité et une identité cohérente pour les espaces publics le long du canal ;
- renforcer les relations entre les différents quartiers morcelés par le canal.

Ce Plan devra aborder et concrétiser les principes d'aménagement du Plan Canal en tenant compte du tissu urbain et de la dynamique locale mais aussi du processus de transition déjà amorcé. Il devra s'appuyer sur le tissu urbain local tout en ayant une approche métropolitaine qui garantisse la cohérence de l'approche sur tout le territoire et permette de renforcer son identité. Il aidera à prendre position sur les projets en phase de démarrage ou en cours d'exécution, mais aussi sur l'avenir du territoire dans sa globalité.

L'objectif est que le « Plan de qualité paysagère et urbanistique » soit utilisé comme un mode d'emploi pour orienter les projets de tous les opérateurs en charge de l'espace public, qu'il offre un cadre, des points de repère et de l'inspiration pour l'aménagement d'espaces ouverts sur ce territoire.

La vision qu'il porte et ses directives pourront aussi être traduites en projets concrets.

Dans la cadre de l'élaboration du Plan, perspective.brussels met aussi en place ce qu'on appelle une centrale de marchés. Concrètement, cela veut dire que chaque pouvoir adjudicateur (communes, Région, Port de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, ...) en charge de la réalisation d'espaces ouverts pourra sur base volontaire et le plus en amont possible faire appel au prestataire qui aura été désigné pour l'élaboration du Beeldkwaliteitsplan. Celle-ci permettra de développer plus rapidement et plus efficacement les projets d'espaces publics, en collaboration avec les différents partenaires, et d'offrir les meilleures garanties de cohérence et de qualité.

### **Een plan voor landschappelijke kwaliteit**

Bij de uitvoering van de vele projecten is duidelijk gebleken dat het nodig is om de globale ontwikkelingsvisie voor dit gebied aan te vullen met een specifieke strategie voor de publieke ruimten. Het beeldkwaliteitsplan voor de publieke ruimte van het kanaalgebied vult de algemene visie uit het Kanaalplan aan en komt tegemoet aan twee gewestelijke doelstellingen:

- de publieke ruimten langs het kanaal een eigenheid en een samenhangende identiteit geven;
- de verbindingen tussen de verschillende wijken die door het kanaal gescheiden zijn versterken.

Dit plan behandelt en concretiseert de inrichtingsprincipes van het Kanaalplan. Het houdt rekening met het stadsweefsel en de lokale dynamiek, maar ook met het transitieproces dat in volle gang is. Het vertrekt vanuit het lokale stadsweefsel en is tegelijk gebaseerd op een grootstedelijke benadering die een samenhangende aanpak voor het volledige gebied waarborgt en het mogelijk maakt de identiteit ervan te versterken. Het plan moet helpen om stelling in te nemen over de projecten die in de opstart- of uitvoeringsfase zitten, maar moet ook de toekomst van het gehele Kanaalgebied mee helpen bepalen.

Het is de bedoeling om het « Beeldkwaliteitsplan » te gebruiken als handleiding voor de projecten van alle operatoren die bevoegd zijn voor de publieke ruimte. Het verleent een kader, de nodige handvaten en inspiratie om de open ruimten in het kanaalgebied in te richten.

De visie en de richtlijnen van het plan zijn ook de basis voor concrete projecten.

Naar aanleiding van de uitwerking van het plan richt perspective.brussels ook een zogenaamde dienstencentrale op. Daardoor kunnen alle opdrachtgevers (gemeenten, Gewest, Haven van Brussel, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, ...) die verantwoordelijk zijn voor de aanleg van openruimten op vrijwillige basis en al zo vroeg mogelijk een beroep doen op de dienstverlener, die aangewezen werd voor het beeldkwaliteitsplan. Zij moet het mogelijk maken om openbare ruimteprojecten sneller en efficiënter te ontwikkelen, in samenwerking met de verschillende partners, en de grootst mogelijke garanties bieden voor de samenhang en kwaliteit van de projecten.

### Les sites prioritaires de développement

Les sites à projets suivants ont été déterminés comme prioritaires pour le renouveau de cette partie centrale de la Région. Chacun des projets devra intégrer les éléments relatifs à l'efficacité énergétique d'une part, et à l'installation de capacités de production d'énergie renouvelable – lorsque cela est possible et pertinent sur les bâtiments bien entendu mais aussi dans l'espace public au bénéfice notamment des activités économiques –, d'autre part.

**Le bassin de Biestebroek** dispose d'une très bonne accessibilité routière, d'une position d'entrée de ville et d'une masse critique d'entreprises. L'objectif est d'y redéployer des activités résidentielles et productives via des formes innovantes de mixité.

Les plans développés pour la zone et le PPAS en particulier visent une meilleure intégration des activités portuaires et productives en milieu urbain, la requalification et revitalisation du territoire du canal en renforçant son attractivité résidentielle, la création de nouvelles liaisons urbaines entre les deux rives du canal et la rénovation du pont de la Petite-île. Les activités productives et commerciales seront renforcées.

En termes de structure urbaine le développement de la rive gauche favorisera son intégration avec la trame urbaine traditionnelle, tandis que la rive droite favorisera l'établissement d'un ensemble en ordre ouvert sur le canal et intégré par un réseau d'espaces verts.

**Le site Birmingham** jouit d'une très bonne connexion au réseau métro. Une grande partie des entreprises qui s'y trouvent joue un rôle direct de service à la ville. La transformation de cette zone est stratégique car elle constitue aujourd'hui une grande fracture urbaine peu qualitative. Elle veillera notamment à la création de nouvelles connexions vers le canal, à la coordination des initiatives privées et publiques afin de permettre une plus grande compacité, complémentarité et mixité des infrastructures, tout en renforçant le potentiel résidentiel de la zone. La réalisation de l'usine Vivaqua avec un programme mixte permettant de reconstituer un front bâti le long de

### De prioritaire ontwikkelingsgebieden

De volgende projectgebieden zijn prioritair bevonden voor de stadsvernieuwing in dit centrale deel van het Gewest. Alle projecten moeten de elementen omvatten betreffende enerzijds energie-efficiëntie en anderzijds de installatie van hernieuwbare energieproductiecapaciteiten – wanneer mogelijk en relevant in uiteraard de gebouwen maar ook in de openbare ruimte, ten gunste van de economische activiteiten.

**Het Biestebroekdok** beschikt over een zeer goede bereikbaarheid via de weg, een positie aan de ingang van de stad en een kritische massa van bedrijven. Het is de bedoeling om er opnieuw residentiële en productieve activiteiten te ontwikkelen door middel van vernieuwende vormen van vermenging.

De plannen die voor dit gebied ontwikkeld zijn en het BBP in het bijzonder beogen een betere integratie van de haven- en productieactiviteiten in een stedelijk milieu, de herwaardering en vernieuwing van het kanaalgebied door de residentiële aantrekkelijkheid te verhogen, het creëren van nieuwe stedelijke verbindingen tussen de twee oevers van het kanaal en de renovatie van de Kleineilandbrug. De productie- en handelsactiviteiten zullen worden versterkt.

In termen van stedelijke structuur zal de ontwikkeling van de linkeroever de integratie met het traditionele stadsweefsel bevorderen, terwijl de rechteroever plaats zal bieden aan een geheel dat open staat naar het kanaal en geïntegreerd is in een netwerk van groenvoorzieningen.

**De Birminghamsite** heeft een zeer goede verbinding met het metronet. Een groot deel van de bedrijven op deze site heeft een rol in de directe dienstverlening aan de stad. De transformatie van deze zone is strategisch, omdat deze vandaag een grote en weinig aantrekkelijke breuklijn in de stad vertegenwoordigt. De zone zal vooral inzetten op het creëren van nieuwe verbindingen naar het kanaal en de coördinatie van private en publieke initiatieven om de infrastructuur compacter, meer complementair en gevarieerder te maken, waarbij eveneens het huisvestingspotentieel van de zone wordt versterkt. De realisatie van de fabriek van Vivaqua

la rue Birmingham et un accès aux modes actifs vers le canal fait partie des premières initiatives visant à dynamiser la transformation de ce quartier.

La finalisation de la construction du site Recy-K au Quai Demets permet de disposer d'un projet d'économie circulaire ambitieux. Recy-K ambitionne aussi de devenir un centre d'expertise pour les techniques du réemploi et du recyclage.

**Le quartier Heyvaert** se trouve en périphérie directe du centre-ville de Bruxelles et est délimité par la petite ceinture. Il accueille une activité très intense de commerces liés à l'automobile depuis la fin des années '70 et est aujourd'hui une référence internationale dans ce secteur.

Les pouvoirs publics souhaitent entamer une reconversion du quartier Heyvaert qui réponde aux objectifs environnementaux et urbains qu'ils se sont fixés et qui renforce la qualité de vie dans ce quartier. Une stratégie de développement territorial est en voie de finalisation via un Plan d'Aménagement Directeur (PAD).

Le Quartier Heyvaert est par ailleurs intégré dans un programme de revitalisation urbaine, avec l'élaboration d'un Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) « Heyvaert-Poincaré ». La rénovation du quartier Heyvaert s'effectuera en cohérence avec ce projet et les projets voisins (« Abattoir », quartiers du Midi, gare de l'Ouest et Porte de Ninove).

En bordure de celui-ci, la **Porte de Ninove** se trouve à la charnière entre l'ouest et l'est de la ville, à l'endroit où le canal forme un coude et accueille une écluse. Il s'agit de répondre à plusieurs enjeux de taille pour revaloriser un espace situé à la fois en bordure de l'épicentre urbain et sur le chapelet des « Portes » qui forment la Petite Ceinture.

Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) permettra le développement de quelque 370 nouveaux logements de typologies variées, de divers équipements sportifs et autres, d'un vaste espace vert et d'une nouvelle passerelle sur le canal dédiée aux modes actifs. Ce Plan d'Aménagement Directeur est lui-même encadré, ainsi que le développement du quartier Heyvaert, par un Contrat de Rénovation urbaine pour la zone

met een gemengd programma dat de bouwlijn van de Birminghamstraat herstelt en toegang biedt tot actieve vervoersmodi naar het kanaal is een van de eerste initiatieven om de transformatie van deze wijk dynamiek te geven.

De voltooiing van de bouw van de Recy-K-site aan de Demetskaai is de start van een ambitieus project in de circulaire economie. Recy-K streeft de ambitie naom uit te groeien tot een kenniscentrum over hergebruiks- en recyclagetechnieken.

**De Heyvaertwijk** bevindt zich aan de directe rand van het stadscentrum van Brussel en wordt begrensd door de Kleine Ring. Sinds eind jaren '70 zijn er zeer veel autohandelszaken gevestigd. Vandaag geldt zij als internationale referentie in die sector.

De overheid wil van start gaan met een reconversie van de Heyvaertwijk die beantwoordt aan de door haar vastgelegde milieu- en stadsdoelstellingen en die de levenskwaliteit in de wijk versterkt. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de territoriale ontwikkelingsstrategie in een richtplan van aanleg (RPA).

De Heyvaertwijk vormt trouwens onderdeel van een programma voor stadsherwaardering, met de uitwerking van een Stadsvernieuwingscontract (SVC) "Heyvaert-Poincaré". De renovatie van de Heyvaertwijk zal gebeuren in samenhang met dat project en de andere projecten in de buurt (« Abattoir », de wijken rond het Zuidstation, het Weststation en Ninoofse Poort).

Aan de rand daarvan bevindt zich de **Ninoofse Poort**, die gelegen is op het scharnierpunt tussen het westen en het oosten van de stad, op de plaats waar het kanaal een knik maakt en er een sluis staat. Het komt erop aan een antwoord te bieden op meerdere grote uitdagingen om de ruimte die zich bevindt aan de rand van het stadsepicum en in het rijtje "Poorten" langs de Kleine Ring te herwaarderen.

Een richtplan van aanleg (RPA) zal de ontwikkeling mogelijk maken van zo'n 370 nieuwe woningen van verschillende types, diverse sport- en andere voorzieningen, een groot park en een nieuwe doorgang naar het kanaal voor fietsers en voetgangers. Dat richtplan van aanleg wordt evenals de ontwikkeling van de Heyvaertwijk begeleid door een stadsvernieuwingscontract voor de zone Heyvaert/Poincaré.

Heyvaert/Poincaré.

Profitant de la proximité du centre-ville, **les bassins Béco et Vergote** sont au cœur du renouveau du territoire du canal. Témoins des anciennes infrastructures logistiques et ferroviaires, ces deux bassins longés par les grands axes routiers occupent une place importante dans l'histoire industrielle bruxelloise.

**Les abords du bassin Béco** sont en transformation depuis déjà quelques années, notamment en lien avec le développement du site de Tour et Taxis.

Le bassin Béco sera revalorisé dans une optique d'intégration urbaine : aménagement d'un parc régional sur le quai des Matériaux, rénovation du parc Maximilien avec mise à ciel ouvert de la Senne, implantation d'une passerelle pour les transports en commun et les modes doux reliant le boulevard Simon Bolivar au site de Tour&Taxis et à la rue Picard, réalisation de nouveaux équipements et logements.

En outre, de l'autre côté du canal, le garage Citroën a été acquis par la Région de Bruxelles Capitale en 2015 en vue d'y implanter le Musée d'Art Moderne et Contemporain.

Le **bassin Vergote** maintiendra, quant à lui, sa vocation portuaire et économique, tout en travaillant son intégration qualitative et durable dans la ville, avec notamment l'aménagement de deux terrasses publiques aux extrémités Nord et Sud.

Les entreprises présentent au Quai Beco viennent peu à peu s'implanter dans le Village de la Construction le long de ce bassin. Une place centrale sera donc accordée au transport fluvial.

Un travail sur la qualité visuelle et environnementale des infrastructures et entreprises, ainsi que sur l'intégration d'activités et d'espaces dédiés au public, doit mener à une meilleure cohabitation des activités portuaires avec l'habitat qui l'entoure.

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Maximilien-Vergote » accorde une attention particulière à la cohérence des différents projets sur la rive droite des bassins Béco et Vergote, en définissant des objectifs d'accessibilité et de qualité des espaces publics, ainsi que pour les programmes et leurs densités.

Het **Beco- en het Vergotedok** zijn door hun ligging vlakbij het stadscentrum vitaal voor de heropleving van het kanaalgebied. De twee dokken, gelegen aan de grote verkeersaders, zijn stille getuigen van de vroegere logistieke en spoorweginfrastructuur en nemen in de industriële geschiedenis van Brussel een belangrijke plaats in.

**De omgeving van het Becodok** is al enkele jaren in transformatie, vooral in verband met de ontwikkeling van Thurn & Taxis.

De herwaardering van het Becodok gebeurt vanuit een optiek van stedelijke integratie: aanleg van een gewestelijk park op de Materialenkaai, renovatie van het Maximiliaanpark met openlegging van de Zenne, bouw van een brug voor het openbaar vervoer en zachte weggebruikers van de Simon Bolivarlaan naar de site van Thurn & Taxis en de Picardstraat, realisatie van nieuwe voorzieningen en woningen.

Aan de andere kant van het kanaal staat overigens de Citroëngarage, die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2015 heeft aangekocht om er het Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst in onder te brengen.

Het **Vergotedok** zal zijn haven- en economische functie behouden. Tegelijk moet het op een kwaliteitsvolle en duurzame wijze ingepast worden in de stad, onder meer door de aanleg van twee openbare terrassen aan het noordelijke en het zuidelijke uiteinde.

De bedrijven op de Becokaai vestigen zich stap voor stap in het Bouwdorp aan dat dok. Het transport over de waterweg zal er dus een centrale plaats innemen.

De havenactiviteiten worden beter in het omliggende woongebied ingebed door de bedrijven en de infrastructuur visueel aantrekkelijker en milieugerichter te maken en door openbare activiteiten en ruimten in te passen.

Het richtplan van aanleg (RPA) "Maximiliaan-Vergote" besteedt bijzondere aandacht aan de samenhang van de verschillende projecten op de rechteroever van het Beco- en het Vergotedok. Het bepaalt ook doelstellingen in verband met bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimten, evenals voor de programma's en de dichtheden daarvan.



**L'avant-port**, partie du canal située la plus au nord de la Région, regroupe de nombreuses activités industrielles, logistiques et portuaires. Cette fonction sera confirmée et même renforcée dans le futur. C'est également dans cette zone qu'un terminal à passagers a vu le jour. La Région mettra tout en œuvre à l'avant-port pour proposer une solution visant à déménager du quartier Heyvaert les activités générant des nuisances, comme par exemple les activités de commerce de véhicule de seconde main et ainsi assurer la rénovation du quartier Heyvaert.

Aux côtés des développements du territoire du Canal proprement dits se distinguent deux opérations d'intérêt régional : **Schaerbeek-Formation et Tour et Taxis**. Ces espaces, font partie du territoire du Canal et en partagent les enjeux et dynamiques. Par ailleurs, ils portent des ambitions spécifiques et constituent à ce titre des pôles de développements prioritaires.

Les réserves foncières importantes du **site de Schaerbeek-Formation**, ainsi que son accessibilité tri-modale (Rail / Eau / Route) n'ont pas d'égal sur le territoire bruxellois et le prédestinent, d'un point de vue économique, à une vocation logistique élargie (activités de manutention, plateformes de commerce).

À l'instar d'autres implantations ferroviaires dans la ville, ce territoire a vu son potentiel de développement mis en évidence par l'adoption d'un schéma directeur, approuvé par le Gouvernement régional en 2013.

Ce schéma directeur s'appuie sur les axes de développement suivants.

Au nord du périmètre :

Schaerbeek-Formation fera partie avec Brucargo (aéroport) et Cargovil (Vilvorde) d'une grande plateforme logistique de niveau international. C'est un endroit stratégique, transrégional et quadrimodal (eau, air, chemin de fer et route) qui relie Bruxelles à l'aéroport de Bruxelles-National et au port d'Anvers. Cette position stratégique en fait un lieu privilégié en vue d'y installer à l'horizon 2040, un nouveau pôle multimodal efficace qui permettra une reconfiguration importante des activités et des flux via le regroupement des activités logistiques, économiques, portuaires et industrielles et le déménagement de MABRU/CEFL.

**De voorhaven**, het gedeelte van het kanaal dat het meest noordelijk ligt in het gewest, groepeert talloze industrie-, logistieke en havenactiviteiten. Deze functie wordt bevestigd en zelfs versterkt in de toekomst. In deze zone werd ook een passagiersterminal gebouwd. Het Gewest zal alles in het werk stellen om in de voorhaven een oplossing te ontwikkelen waardoor de overlast veroorzakende bedrijven, bijvoorbeeld uit de sector van de verkoop van tweedehandswagens, uit de Heyvaertwijk kunnen worden verhuisd en deze wijk kan worden vernieuwd.

Naast de eigenlijke ontwikkelingen van het kanaalgebied zijn er ook twee operaties van gewestelijk belang: **Schaerbeek-Vorming en Thurn & Taxis**. Deze zones maken deel uit van het kanaalgebied en hebben dezelfde doelstellingen en dynamiek. Daarnaast streven ze enkele specifieke ambities na, waardoor ze prioritaire ontwikkelingspelen vormen.

De grote vastgoedreserves van **Schaerbeek-Vorming**, en de bereikbaarheid via drie modi (spoor, water en weg) zijn ongeëvenaard op het Brussels grondgebied en bestemmen dit gebied vanuit een economisch oogpunt tot een brede logistieke functie (overslagactiviteiten, handelsplatformen).

In navolging van andere spoorwegsites in de stad werd het ontwikkelingspotentieel van dit gebied benadrukt met de invoering van een richtschema, goedgekeurd door de Gewestregering in 2013.

Dat richtschema steunt op de volgende ontwikkelingskrachtlijnen:

In het noorden van de perimeter:

Schaerbeek-Vorming zal samen met Brucargo (luchthaven) en Cargovil (Vilvoorde) deel uitmaken van een groot logistiek platform op internationaal niveau. Deze strategische, gewestgrensoverschrijdende en quadrimodale (water, lucht, spoor en weg) locatie verbindt Brussel met de luchthaven Brussel-Nationaal en met de haven van Antwerpen. Door haar strategische ligging is de site uitermate geschikt om er tegen 2040 een nieuw efficiënt multimodaal knooppunt te vestigen, waardoor een grote herstructurering van de activiteiten en verkeersstromen mogelijk is door de groepering

Une plateforme permettra de mutualiser les flux de marchandise et rationaliser les livraisons des derniers kilomètres qui sont effectués par groupage au moyen de véhicules moins polluant et adaptés au contexte urbain.

La zone est, par ailleurs, reprise dans le maillage vert comme site de renforcement de la connectivité du réseau écologique, une continuité verte devra être créée le long de la rive gauche du canal et une attention sera portée au renforcement du maillage bleu (Senne).

Au cœur du site :

Tirant parti de la présence de la gare de Schaerbeek et de son excellente accessibilité, le schéma directeur défend l'idée de créer un véritable pôle urbain pouvant, à terme, accueillir un nouvel équipement.

La Région doit poursuivre les discussions avec le Fédéral en vue de la mise en service RER de la gare de Schaerbeek-Voyageurs, et de la libération des terrains ferroviaires qui doivent également être dépollués.

Au sud :

Le déplacement des marchés matinaux, actuellement implantés dans le sud de la zone, au sein de ce pôle logistique pourra dès lors libérer un périmètre en vue de l'émergence d'un nouveau quartier mixte, avec un minimum de 2.000 logements idéalement situés en face du Domaine Royal et le long du canal (dont 50% de logements publics).

La déviation envisagée du trafic routier permettra à ce nouveau quartier de s'ouvrir pleinement vers le canal. Les quais, libérés du trafic lourd et intensif, pourront se transformer en nouvel espace public. La réouverture de la Senne, prévue au cœur du site, offrira également aux futurs habitants un nouveau périmètre de haute qualité paysagère.

Enfin, par la mise en œuvre d'actions ciblées, ce nouveau morceau de ville sera à même de jouer le rôle de connecteur entre les quartiers schaarbeekoïses « Masui », « Cage aux Ours » et « Hamoir-Helmet ».

En bordure du canal et à proximité immédiate du

van logistieke, economische, havengebonden en industriële activiteiten en de verhuizing van Mabru en het ECFG. Een platform zal het mogelijk maken om de goederenstromen te groeperen en de laatste kilometers van de levering te rationaliseren door het gebruik van voertuigen die minder vervuilend zijn en aangepast aan de stedelijke context.

Het gebied is overigens opgenomen in het groene netwerk als site die moet zorgen voor een sterkere aansluiting op het ecologisch net. Er moet een aaneengesloten groenvoorziening komen op de linkeroever van het kanaal en bijzondere aandacht is gewenst voor de versterking van het blauwe netwerk (Zenne).

Centraal op de site:

Het richtschema stuurt erop aan voordeel te halen uit de aanwezigheid van het station van Schaarbeek en zijn uitstekende bereikbaarheid om een volwaardige stedelijke zone te creëren waar op termijn een nieuwe voorziening gevestigd kan worden.

Het Gewest moet de besprekingen voortzetten met de federale overheid over de ingebruikname van het GEN-station Schaarbeek-Reizigers en de vrijmaking van de spoorwegterreinen die tevens gesaneerd moeten worden.

In het zuiden:

De verhuizing van de vroegmarkten, die momenteel in het zuiden van de zone zijn gevestigd, naar dit logistieke knooppunt kan een perimeter vrijmaken voor de bouw van een nieuwe gemengde wijk, met minimaal 2.000 woningen, die idealiter zijn gevestigd tegenover het Koninklijk Domein en aan het kanaal (waarvan 50 procent publieke woningen).

De geplande omleiding van het autoverkeer moet de nieuwe wijk volledig toegang geven tot het kanaal. Als de kades vrijgemaakt worden van zwaar en intensief verkeer, kunnen ze tot nieuwe openbare ruimte worden gevormd. De geplande blootlegging van de Zenne op het hart van de site zal de toekomstige bewoners ook een nieuwe waardevolle landschapsumgeving bieden.

Door het uitvoeren van gerichte acties zal dit nieuwe stadsdeel tot slot een verbindende rol kunnen spelen tussen de Schaarbeekse wijken Masui, Berenkuil en Hamoir-Helmet.

De **gewezen spoorwegs site van Thurn & Taxis** aan

centre historique de Bruxelles, **l'ancien site ferroviaire de Tour & Taxis** connaît un véritable renouveau. L'Entrepôt et les Magasins, deux bâtiments d'une valeur patrimoniale inestimable, constituent le premier pôle de ce renouveau.

L'avenir de ce site de 45 ha, entouré de quartiers densément habités et animés (les quartiers Maritime et Marie-Christine) a été concerté et planifié à travers un schéma directeur adopté par la Région de Bruxelles-Capitale en décembre 2008. Les objectifs de redéveloppement du site de Tour & Taxis ont finalement été fixés au sein d'un PPAS en mai 2017.

Les axes-clé de ce schéma directeur sont les espaces verts, la mobilité active, la mixité, la valorisation du patrimoine et la durabilité.

L'ensemble des activités s'articulera autour d'un parc public, véritable colonne vertébrale traversant le site du nord au sud. Aménagé sur les anciennes voies ferrées, depuis la place de Bockstael jusqu'au canal, il constitue le plus grand parc urbain créé à Bruxelles depuis le 19<sup>e</sup> siècle. Un premier tronçon relie déjà le site de Tour & Taxis aux stations de métro Belgica et Pannenhuis. La conception du parc Béco est également en cours.

Le prolongement de la rue Claessens vers le site de Tour & Taxis et son nouveau parc, suivant l'axe de la Gare Maritime et de la rue Ribeaucourt sera réalisé dans le cadre de la rénovation/restructuration de l'imposant bâtiment du centre TIR. Celui-ci fera l'objet d'un masterplan dans le cadre de la mise en œuvre du Programme régional d'économie circulaire.

L'accessibilité du site sera renforcée par la création de la passerelle Picard améliorant la connexion avec la gare du Nord. Cette passerelle offrira un renforcement de la desserte en transport public du site, par ailleurs située non loin de la ligne ferroviaire 28 appelée à jouer un rôle plus important.

De plus, une nouvelle liaison cyclable devrait être implantée le long du bassin (Avenue du Port) avec la création de deux passages sécurisés vélo sous les ponts De Trooz et Saintelette de manière à faciliter le franchissement de ces deux axes routiers importants.

Un PPAS arrête définitivement ces objectifs, et prévoit une part de logement représentant 50% de l'ensemble des nouveaux développements (un

de rand van het kanaal en in de onmiddellijke omgeving van het historische centrum van Brussel kent een echte heropleving. Het Pakhuis en de Magazijnen, twee gebouwen van onschatbare erfgoedwaarde, vormen de kern van die heropleving.

De toekomst van deze site van 45 ha, omgeven door dichtbewoonde en levendige wijken (de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk), werd in overleg bepaald en gepland via een richtschema, dat in 2008 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is goedgekeurd. De doelstellingen in verband met de herontwikkeling van de Thurn & Taxis-site werden in mei 2017 vastgelegd in een BBP.

De groene ruimten, de actieve mobiliteit, de mix, de herwaardering van het erfgoed en duurzaamheid zijn de belangrijkste pijlers van het richtschema.

Alle activiteiten worden ingericht rond een openbaar park, dat als een heuse ruggengraat de site van noord tot zuid doorkruist. Het park loopt van het Bockstaelplein via de vroegere spoorlijnen tot het kanaal en is het grootste stadspark dat sinds de 19<sup>e</sup> eeuw in Brussel werd aangelegd. Een eerste stuk verbindt de site van Thurn & Taxis al met de metrostations Belgica en Pannenhuis. Verder wordt ook het Becopark ontworpen.

De verlenging van de Claessensstraat naar Thurn & Taxis en het nieuwe park, op de as van het Goederenstation en de Ribeaucourtstraat, past in het kader van de renovatie/herstructurering van het imposante gebouw van het TIR-centrum. Daarover wordt een masterplan uitgewerkt in het kader van de uitvoering van het gewestelijk programma voor circulaire economie.

De toegankelijkheid van de site zal worden verhoogd door de aanleg van de Picardbrug. Die brug zal de verbinding met het Noordstation verbeteren. Zij zal de site beter bereikbaar maken met het openbaar vervoer. De site ligt overigens niet ver weg van spoorlijn 28, die een belangrijkere functie zal krijgen.

Ook moet er nieuwe fietsersverbinding komen langs het dok (Havenlaan) met twee beveiligde oversteekplaatsen voor fietsers onder de De Troozen- en de Saintelettebrug om die twee grote verkeersaders gemakkelijker oversteekbaar te maken.

Een BBP legt die doelstellingen definitief vast en bepaalt dat de woonprojecten 50% van alle nieuwe ontwikkelingen moeten uitmaken (een minimum

minimum de 185.000m<sup>2</sup> de logement sur un total de 370.000m<sup>2</sup>). Depuis l'approbation du PPAS, plusieurs projets se concrétisent. 800 logements assortis d'équipements ouverts sur les quartiers environnants devront voir le jour dans un premier temps à l'ouest de la Gare maritime.

La qualité des infrastructures publiques sera par ailleurs essentielle pour valoriser la zone, le projet de réaménagement urbain de l'avenue du Port sera ainsi poursuivi. Le site du TACT sera également aménagé entre le centre TIR et le parc pour l'accueil d'activités économiques.

Aux environs du site de Tour et Taxis, près de 450 logements (dont 70 % de logements moyens Citydev et 30 % de logements sociaux) du projet TIVOLI sortent peu à peu de terre, après l'inauguration du nouvel incubateur d'entreprises GREENBIZZ. Les projets de Contrat de Rénovation Urbaine portant sur les bassins Vergote et Béco seront également essentiels pour le développement de ce territoire.

D'autres projets méritent également un accompagnement et un suivi :

- le déménagement de l'entreprise SEVESO du quai de Biestebroek vers le quai d'AA, indispensable pour concevoir un développement urbain du site ;
- la réalisation des gares RER prévues (Ceria, Cureghem) ;
- le développement des ZEMU, de manière à promouvoir à la fois la construction de logements et le développement économique ;
- le site de CERIA/COOVI connaîtra un développement de sa fonction (et de logements étudiants) mais la Région, à travers le PRDD, fait aussi des campus des points d'appui pour le développement d'activités de recherche et de production dans les domaines des nouvelles technologies. Des logements étudiants, mais aussi des logements accessibles aux familles permettraient d'augmenter la population résidente de plus de 800 unités. Deux nouvelles infrastructures scolaires y verront le jour, ainsi que de l'infrastructure sportive et diverses fonctions collectives (bibliothèque, foyer, ...).

Le Canal constitue également un axe de transport pour l'approvisionnement de produits lourds, en

van 185.000 m<sup>2</sup> woningen op een totaal van 370.000 m<sup>2</sup>). Sinds de goedkeuring van het BBP worden meerdere projecten uitgevoerd. In eerste instantie zullen er ten westen van het Goederenstation 800 woningen komen en voorzieningen die ook worden opengesteld voor de omliggende wijken.

De kwaliteit van de publieke infrastructuur zal essentieel zijn om dit gebied te valoriseren. Het project voor de stedelijke herinrichting van de Havenlaan zal worden voortgezet. Ook de site van het TACT tussen het TIR-centrum en het park zal worden aangelegd om plaats te bieden aan economische activiteiten.

In de buurt van Thurn & Taxis worden geleidelijk aan bijna 450 woningen gebouwd (waarvan 70 procent middenklassewoningen van Citydev en 30 procent sociale woningen) van het TIVOLI-project worden afgewerkt, na de opening van de nieuwe bedrijfsincubator GREENBIZZ. De projecten van het stadsvernieuwingscontract voor het Vergote- en Becodok zijn eveneens essentieel voor de ontwikkeling van dit gebied.

Ook andere projecten hebben begeleiding en opvolging nodig:

- de verhuizing van het SEVESO-bedrijf van de Biestebroekkaai naar de AA-kaai, die noodzakelijk is om de stedelijke ontwikkeling van de site uit te tekenen;
- de realisatie van de geplande GEN-stations (Ceria, Kuregem);
- de ontwikkeling van de OGSO's om tegelijkertijd de bouw van woningen en de economische ontwikkeling te stimuleren;
- de functie van de CERIA/COOVI-site (en van studentenwoningen) zal verder ontwikkeld worden, maar het Gewest verleent deze campussen via het GPDO ook een ondersteunende rol voor de ontwikkeling van onderzoeks- en productieactiviteiten in het vakgebied van de nieuwe technologieën. Studentenwoningen, maar ook woningen voor gezinnen, zullen het aantal vaste bewoners met ruim 800 eenheden doen toenemen. Er zullen twee nieuwe scholen komen, evenals een sportinfrastructuur en diverse collectieve functies (bibliotheek, foyer, ...).

Het kanaal is eveneens een transportas om de stad te bevoorraden met zware producten, vooral

particulier de matériaux de construction, de la ville. Situé à Neder-Over-Heembeek, à proximité du canal et bordée par le Domaine royal, la **Zone d'Intérêt régional N°4 (ZIR 4)** du PRAS est un site d'entrée de ville. Elle fait partie d'un ensemble plus large englobant l'Hôpital Militaire Reine Astrid et l'entreprise Solvay situés le long du canal.

Ce site dispose de terrains à bâtir appartenant en grande majorité aux pouvoirs publics et à la Ville de Bruxelles en particulier, ce qui permet de répondre à une croissance de la population. Néanmoins, des lacunes se font sentir en matière d'équipements de proximité, de maîtrise du trafic de transit et de desserte de la zone en transports en commun.

L'objectif est d'y développer un quartier mixte regroupant logements, espaces verts, équipements, commerces et activités productives, l'implantation d'activités économiques couplées à des équipements tels que la réalisation d'une école secondaire, la réalisation d'une continuité verte et du maillage vert pour rejoindre la promenade verte, la création d'espaces verts, la restructuration des voiries et la création de connexions avec le canal et les quartiers environnants.

### 2.1.2. Les pôles de développement prioritaires

La Région retient 12 pôles d'intervention prioritaires qui méritent un investissement particulier afin de concrétiser à court et moyen terme leur potentiel de développement. Ces pôles prioritaires concentreront les investissements publics. L'urbanisation de ces pôles de développement se réalisera notamment par l'élaboration de Plan d'Aménagement Directeur (PAD), nouvel outil stratégique et réglementaire de planification régional. Ce nouvel outil est repris dans la réforme du CoBAT.

#### Le pôle Reyers

Le territoire Reyers est idéalement situé, à mi-parcours entre le Quartier européen (le siège de la Commission est à 1,5 km) et l'aéroport.

En pleine mutation, le pôle Reyers offre un potentiel de développement important. L'ambition du Schéma directeur de la « zone-levier n°12 RTBF-VRT », approuvé par la Région en 2010, prévoit de

bouwmaterialen.

Het **gebied van gewestelijk belang nr. 4 (GGB 4)** op het GBP, gelegen in Neder-Over-Heembeek dichtbij het kanaal naast het Koninklijk Domein, is een toegangspoort tot de stad. Ze maakt deel uit van een ruimer geheel met het Militair Hospitaal Koningin Astrid en het bedrijf Solvayaan het kanaal.

Op die site bevinden zich bouwgronden die voor het overgrote deel eigendom zijn van de overheid en van de Stad Brussel in het bijzonder. Dat biedt mogelijkheden om de bevolkingsgroei op te vangen. Er is echter een gebrek aan buurtvoorzieningen, het doorgaand verkeer is niet onder controle en het gebied wordt nog niet genoeg bediend door het openbaar vervoer.

Het is de bedoeling om er een gemengde wijk uit te bouwen met woningen, groene ruimten, uitrustingen, handelszaken en productieactiviteiten, er economische activiteiten te vestigen en te zorgen voor voorzieningen, door onder meer een middelbare school te bouwen, een aaneengesloten groenvoorziening in te richten en het groene netwerk te ontwikkelen zodat het aansluit op de groene wandeling, de wegen te herstructureren en verbindingen met het kanaal en de omliggende wijken tot stand te brengen.

### 2.1.2. De prioritaire ontwikkelingspolen

Het Gewest omschrijft 12 prioritaire interventiepolen die een bijzondere investering vragen om het ontwikkelingspotentieel op korte en middellange termijn te concretiseren. De overheidsinvesteringen zijn geconcentreerd in deze prioritaire polen. De urbanisatie van deze ontwikkelingspolen zal worden gerealiseerd door de uitwerking van een richtplan van aanleg (RPA), een nieuw strategisch verordeningsinstrument voor de gewestplanning. Dit nieuwe instrument is opgenomen in de hervorming van het BWRO.

#### Reyers

Het Reyersgebied is ideaal gelegen, middenin tussen de Europese Wijk (de zetel van de Commissie bevindt zich op 1,5 km) en de luchthaven.

De Reyerspool is in volle beweging en biedt een groot ontwikkelingspotentieel. In het richtschema voor hefboomgebied nr. 12 'RTBF-VRT', dat het Gewest in 2010 goedkeurde, is de doelstelling

regagner de l'espace sur l'autoroute (E40), de construire de nouveaux logements (construction de logements sur le site Mediapark et transformation de bureaux vides), de créer un parc public, de développer un pôle médias et de réaménager la chaussée de Louvain.

Ces grands projets sont aujourd'hui en phase de développement.

Suite à la décision de la RTBF et de la VRT de construire leurs nouveaux sièges sur leur site de Reyers, la Région, la commune de Schaerbeek et les deux télévisions ont lancé conjointement l'élaboration d'un Plan d'Aménagement Directeur qui réorganise l'ensemble du campus des télévisions sur base des éléments définis au sein du Schéma Directeur : le projet **mediapark.brussels**.

L'aménagement autour des nouveaux sièges de la RTBF et de la VRT, d'un parc urbain de 8 hectares, sera le cœur d'un tout nouveau quartier bruxellois de grande qualité, créatif, mixte et animé. La Région a par ailleurs racheté le site en vue de la réalisation du projet.

Fédérateur et mobilisateur, **mediapark.brussels** constitue une plus-value pour Bruxelles et les Bruxellois, car il prévoit, outre les deux nouveaux sièges de la RTBF et de la VRT :

- la construction, à terme, de 2.000 à 3.000 nouveaux logements accueillant environ 6.000 nouveaux habitants ;
- des équipements et services de proximité (crèche, école, commerces...) pour répondre aux besoins des habitants ;
- des surfaces pour de nouvelles entreprises innovantes créatrices d'emplois, des écoles supérieures et des équipements publics liés au secteur des médias ;
- un parc urbain dédié aux événements, mais aussi à la promenade et aux loisirs ;
- une mobilité apaisée.

Lieu de vie, de travail et de détente, le quartier compte notamment 60 entreprises du secteur des médias et de la créativité (dont la RTBF, la VRT, RTL, Rossel, BeTV, etc.) qui occupent quelque 5.000 travailleurs. Caractérisé par la proximité de ces activités, ouvert et agréable à vivre, il sera tourné vers l'avenir et innovant dans sa conception urbanistique et architecturale, comme dans ses activités.

La « Maison des médias » sera le premier projet du

vastgelegd om ruimte terug te winnen op de snelweg (E40), nieuwe woningen te bouwen (bouw van woningen op de Mediapark-site en verbouwing van leegstaande kantoren), een openbaar park aan te leggen, een mediapool uit te bouwen en de Leuvensesteenweg heraan te leggen.

Die grote projecten zijn vandaag in de ontwikkelingsfase.

Na de beslissing van de VRT en de RTBF om hun nieuwe gebouw op het Reyersterrein te vestigen, gingen het Gewest, de gemeente Schaerbeek en de twee omroepen gezamenlijk van start met de uitwerking van een richtplan van aanleg dat de volledige omroepcampus reorganiseert op basis van de bepalingen die vastgelegd zijn in het richtschema: het project **mediapark.brussels**.

Rond de nieuwe gebouwen van de VRT en de RTBF wordt een stadspark aangelegd van 8 ha, dat het hart vormt van een nieuwe creatieve, gemengde en levendige Brusselse wijk van grote kwaliteit. Het Gewest heeft met het oog op de uitvoering van het project de site overigens aangekocht.

Mediapark.brussels verenigt, mobiliseert en biedt meerwaarde aan Brussel en de Brusselaars. Naast de nieuwe gebouwen van de VRT en de RTBF zijn de volgende elementen gepland:

- de bouw op termijn van 2.000 tot 3.000 nieuw woningen voor ongeveer 6.000 nieuwe inwoners;
- lokale voorzieningen en diensten (crèche, school, winkels) voor de inwoners;
- ruimte voor nieuwe innovatieve bedrijven die banen creëren, hogescholen en publieke voorzieningen die gelieerd zijn aan de mediasector;
- een stadspark dat plaats biedt voor evenementen, maar ook voor wandelingen en ontspanning;
- een verkeersluwe mobiliteit.

In deze wijk, die plaats biedt om te wonen, te werken en te ontspannen, bevinden zich 60 bedrijven die actief zijn in de media en de creatieve sector (waaronder de VRT, de RTBF, RTL, Rossel, BeTV, enz.). Samen bieden zij werkgelegenheid aan zo'n 5.000 mensen. De nabijheid van deze activiteiten is kenmerkend voor deze open toekomstgerichte wijk, waar het aangenaam wonen is, met een innovatief stedenbouwkundig en architecturaal ontwerp en innovatieve activiteiten.

Het "Mediahuis" wordt het eerste project van

mediapark.brussels à voir le jour sur un terrain appartenant à la Société d'Aménagement Urbain (SAU) situé entre la sortie du métro Diamant et l'entrée de la RTBF.

Les sièges des télévisions devraient voir le jour et le développement du nouveau quartier s'échelonne progressivement. La Société d'Aménagement Urbain est chargée de coordonner la mise en œuvre de ce vaste projet.

Élément structurant du quartier Reyers et rayonnant bien au-delà, la reconfiguration de l'autoroute E40 en parkway et de ses alentours fait l'objet du masterplan « **E40- Parkway de Bruxelles** ».

Le masterplan vise la revalorisation de l'image de l'entrée est de la Région par une meilleure intégration urbaine et paysagère de l'autoroute E40 et de ses berges.

Dans un premier temps, seront ainsi réalisés :

- une meilleure intégration de l'autoroute E40 dans la ville, grâce à sa transformation en boulevard urbain, via la réduction du nombre de bandes de circulation ;
- le renforcement des connexions piétonnes et cyclables entre les quartiers situés de part et d'autre de l'E40 réaménagée en parkway ;
- la création d'un nouvel espace public atypique et connecteur longeant la frange nord du parkway et ayant vocation à réunir les quartiers alentours, à l'accueil de nombreux nouveaux usages et l'offre d'une connexion directe par modes actifs entre nord-est de la Région, Flandre voisine et ville-centre ;
- la création au sud du parkway d'une promenade révélant aux riverains l'espace planté qu'est l'E40 ;
- la réduction de l'impact de l'axe (auto)routier sur les quartiers.

Progressivement, viendront :

- le renforcement de la mixité de fonctions au sein des quartiers et particulièrement de la rue Colonel Bourg par la reconversion de certaines parcelles aujourd'hui affectées en bureaux, en logements de qualité et en équipements publics ;
- le développement d'une vie de quartier animée grâce à l'amélioration de l'espace public (ouvert et lieux publics) et grâce à la

mediapark.brussels. Het zal worden uitgebouwd op een terrein dat eigendom is van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), gelegen tussen de uitgang van het metrostation Diamant en de ingang van de RTBF.

De omroepgebouwen worden gebouwd en de nieuwe wijk zal geleidelijk aan worden ontwikkeld. De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting heeft de opdracht om de uitvoering van dit immense project te coördineren.

De transformatie van de E40 tot een Parkway en de heraanleg van de omgeving vormen een structureel element van de Reyerswijk, waarvan de uitstraling veel verder strekt. Zij zijn het voorwerp van het masterplan "**E40- Parkway de Bruxelles**".

Het masterplan beoogt de herwaardering van de oostelijke toegang tot het gewest door een betere stedelijke en landschappelijke integratie van de E40 en de directe omgeving van de snelweg.

In eerste instantie worden de volgende elementen gerealiseerd:

- betere integratie van de autosnelweg E40 in het stedelijk weefsel door haar om te vormen tot een stadsboulevard met een vermindering van het aantal rijstroken.
- versterking van de voetgangers- en fietsersverbindingen tussen de wijken aan weerszijden van de E40, die wordt aangelegd tot parkway.
- aanleg van een nieuwe atypische en verbindende openbare ruimte langs de noordelijke rand van de parkway, bedoeld om de omliggende wijken te verenigen, plaats te bieden aan allerlei nieuwe gebruiksfuncties en een directe verbinding te maken voor actieve vervoerswijzen tussen het noordoosten van het Gewest, Vlaanderen en het stadscentrum.
- aanleg van een promenade in het zuiden van de parkway die de aangeplante ruimte van de E40 presenteert aan de buurtbewoners.
- vermindering van de impact van de verkeersas op de wijken.

Daarna volgen geleidelijk de volgende elementen:

- versterking van de functiemix binnen de wijken en vooral aan de Kolonel Bourgstraat door de reconversie van enkele percelen voor kantoren in kwaliteitsvolle woningen en publieke voorzieningen.
- ontwikkeling van een geanimeerd buurtleven door de verbetering van de openbare ruimte (open en openbaar) en de ontmoeting van

rencontre de ces différentes fonctions, des différents publics et la multiplication des usages.

Suite aux décisions de la Région de réaménager la place Meiser, puis de démolir le viaduc Reyers, la mobilité globale du quartier gagnera en qualité et accompagnera les projets Mediapark et Parkway.

Bruxelles Mobilité et Beliris se sont accordés pour concevoir et réaliser une station de tramway souterraine et la reconfiguration de surface de la place Meiser au bénéfice de la mobilité et de la qualité urbaine.

Parallèlement, le boulevard Reyers sera complètement réaménagé entre la place Meiser et le square Vergote.

Par étapes d'ici 2023, la configuration de la rue Colonel Bourg et les connexions nord-sud du parkway accompagneront les projets de transformation du quartier en offrant davantage de plantations, d'espaces pour les modes actifs et de capacités pour les transports en commun.

A relever enfin, la revalorisation de la halte RER Meiser.

### Le Quartier Nord

Le **Quartier Nord**, au sens morphologique et statistique est loin de se résumer aux seules tours administratives qui bordent la gare du nord. Il comprend des sous-ensembles disparates auxquels correspondent des réalités sociales et économiques distinctes.

Historiquement développé autour de la chaussée d'Anvers, le Quartier Nord était autrefois un quartier populaire. Le « Plan Manhattan » (1968-1973) en a fondamentalement modifié la physionomie. Il est devenu, sous le nom d'« Espace nord », un des axes administratifs le plus important de la Capitale.

Considéré comme quartier monofonctionnel de bureaux, le Quartier Nord souffre d'une image négative, ce qui freine l'arrivée de nouveaux occupants.

Un futur projet urbain au Quartier Nord ne doit pas se résumer aux seules questions de requalification des tours de bureaux, de leurs socles et de l'espace public. D'autres enjeux doivent être rencontrés, comme celui de l'implantation de logements, la réintégration d'une mixité urbaine et le rétablissement d'un lien fort entre le territoire du

verschillende functies en doelgroepen en door een intensivering van het gebruik.

Als gevolg van de besluiten van het Gewest om het Meiserplein opnieuw aan te leggen en het Reyersviaduct af te breken, zal de globale mobiliteit van de wijk aan kwaliteit winnen en de projecten Mediapark en Parkway begeleiden.

Brussel Mobiliteit en Beliris zijn overeengekomen om een ondergrondse tramhalte te realiseren en het Meiserplein bovengronds opnieuw aan te leggen om de mobiliteit en de stedelijke kwaliteit te verbeteren.

Parallel daarmee zal de Reyerslaan tussen het Meiserplein en het Vergoteplein volledig worden heraangelegd.

De heraanleg van de Kolonel Bourgstraat en de noord-zuidelijke verbindingen van de parkway zullen in fasen tot 2023 samengaan met transformatieprojecten van de wijk, die zullen resulteren in meer aanplantingen, meer ruimte voor voetgangers en fietsers en meer capaciteit voor het openbaar vervoer.

Tot slot dient gewezen op de opwaardering van de GEN-halte Meiser.

### De Noordwijk

Vanuit morfologisch en statistisch oogpunt omvat de **Noordwijk** veel meer dan enkel de administratieve torengebouwen vlak naast het Noordstation. Zij is onder te verdelen in verscheidene subgehelen met uiteenlopende sociale en economische kenmerken.

De Noordwijk heeft zich historisch gezien ontwikkeld rond de Antwerpsesteenweg en was vroeger een volkswijk. Het "Manhattanplan" (1968-1973) heeft haar aanblik ingrijpend gewijzigd. Onder de naam "noordruimte" groeide zij uit tot één van de belangrijkste administratieve assen van de hoofdstad.

De Noordwijk, die beschouwd wordt als een monofunctionele kantoorwijk, kampt met een negatief imago, wat de komst van nieuwe bewoners afremt.

Een toekomstig stadsproject voor de Noordwijk mag niet enkel gericht zijn op een herwaardering van de kantoor-torens, hun sokkel en de openbare ruimte. Er moet ook ingespeeld worden op andere uitdagingen. Zo is het nodig te voorzien in woningen, opnieuw te zorgen voor een stedelijke mix en de banden tussen het kanaalgebied en het



canal et le centre-ville. Des besoins en matière d'offre commerciale et en équipement ont été identifiés.

Diverses initiatives ont vu le jour récemment : la création d'une asbl rassemblant les principaux propriétaires du quartier, la réalisation du Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Maximilien, la mise en place de deux Contrats de Rénovation Urbaine : le CRU 'Brabant-Nord-Saint-Lazare' et le CRU 'Citroën-Vergote', la valorisation du CCN, les projets de réalisation des lignes de tram 1 et 3 du BrabantNet. D'autres actions sont actuellement en cours (dont la rénovation/construction de logements), qui devraient être identifiées et répertoriées.

La nécessité de stimuler et d'encadrer la mutation du Quartier Nord est dès lors apparue comme évidente. Il appartient aujourd'hui aux pouvoirs publics de développer une vision d'avenir pour ce quartier, de manière à structurer l'intervention des acteurs publics et à accompagner les initiatives privées.

### Le pôle Josaphat

Situé à l'extrémité ouest de l'axe Léopold III, le site Josaphat est une ancienne gare de triage établie sur les communes de Schaerbeek et d'Evere.

Il comprend 33,5 hectares répartis de part et d'autre des voies ferrées.

Sa localisation sur une ligne du futur RER, dont la desserte est déjà améliorée par la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat, constitue l'un des atouts majeurs pour le développement du nouveau quartier durable (liaison rapide avec l'aéroport, le quartier européen et d'autres pôles d'emploi).

Le site Josaphat fait l'objet d'une stratégie de développement.

Les objectifs de la Région pour **la reconversion du site Josaphat** sont les suivants :

- connecter le site aux quartiers qui l'entourent, le développer tout en lui conservant son caractère de poumon vert et permettre aux habitants et aux riverains de jouir d'un espace vert public continu et de grande dimension ;
- aménager un parc public accessible depuis les quartiers environnants, d'une superficie d'environ 4 ha, comprenant des espaces dédiés à des activités sportives et des espaces dédiés

stadscentrum strakker aan te halen. Er zijn behoeften vastgesteld op het vlak van handel en uitrustingen.

Recent zijn er diverse initiatieven opgestart: de oprichting van een vzw waarin de belangrijkste eigenaars van de wijk verenigd zijn, de opmaak van een richtplan van aanleg (RPA) Maximiliaan, de uitwerking van twee stadsvernieuwingscontracten: het SVC "Brabant - Noord - Sint-Lazarus" en het SVC "Citroën-Vergote", de herwaardering van het CCN, de plannen voor de aanleg van tramlijnen 1 en 3 van het BrabantNet. Momenteel zijn er ook nog andere initiatieven bezig (waaronder de renovatie / bouw van woningen), die geïdentificeerd en geïnventariseerd moeten worden.

De noodzaak om de gedaanteverandering van de Noordwijk te stimuleren en te begeleiden, is dus een vanzelfsprekendheid geworden. Vandaag is het de taak van de overheid om een toekomstvisie voor deze wijk te ontwikkelen om het overheidsoptreden gestructureerd te doen verlopen en privé-initiatieven te begeleiden.

### Josaphat

Josaphat, aan het westelijke uiteinde van de Leopold III-as, is een voormalig rangeerstation op het grondgebied van de gemeenten Schaerbeek en Evere.

Het terrein bestaat uit 33,5 hectare verdeeld aan weerszijden van het spoor.

De ligging op een lijn van het toekomstige GEN, dat nu al een beter bereik heeft doordat de Schuman-Josaphattunnel in bedrijf is genomen, is een van de grote troeven voor de ontwikkeling van een nieuwe duurzame wijk (snelle verbinding naar de luchthaven, de Europese wijk en andere bedrijfsgebieden).

Voor Josaphat werd een ontwikkelingsstrategie uitgestippeld.

Het Gewest streeft met de **reconversie van het Josaphatterrein** de volgende doelstellingen na:

- het terrein verbinden met de omliggende wijken, kiezen voor een ontwikkeling die de functie als groene long behoudt en de (buurt)bewoners toegang biedt tot een uitgestrekte openbare groene ruimte;
- een openbaar park inrichten dat toegankelijk is vanaf de omliggende wijken en bijdraagt tot de ontwikkeling van de biodiversiteit op de site; het beslaat een oppervlakte van ongeveer 4 ha

au repos et au délasserement, contribuant au développement de la biodiversité sur le site ;

- implanter environ 1.600 logements : 45% de logements publics, 55% de logements privés. Et ce, avec deux principes absolus : la mixité sociale à l'échelle de l'îlot urbain et la qualité des logements dont chacun donne directement sur un espace vert ;
- implanter au fur et à mesure du développement du quartier tous les équipements nécessaires pour combler les besoins et les attentes des futurs habitants mais aussi des riverains actuels, en matière d'écoles, de crèches, d'équipements de sport, de culture et de loisirs ;
- équiper, moderniser et requalifier la zone industrielle afin d'en faire un quartier d'économie et d'emploi à haute valeur environnementale et urbaine.

Dès l'approbation du projet de Plan d'Aménagement Directeur par le Gouvernement régional, la Société d'Aménagement Urbain (SAU) préparera l'opérationnalisation du site à deux niveaux :

- coordonner les opérations de développement menées par les nombreux acteurs publics pour raccorder le site aux réseaux nécessaires, aménager les espaces verts et implanter les équipements ;
- Lancer une procédure de marché public pour la réalisation progressive d'une première phase d'aménagement, comprenant 650 logements au sud du site.

Les premiers travaux concertés avec la Société d'Aménagement Urbain (SAU) doivent débiter avec la viabilisation du terrain (raccordement eau, gaz, électricité, assainissement) et la création d'un premier parc. La construction des logements et des équipements commencera dans la foulée et s'étendra sur une période de dix ans.

### Le pôle Heysel

Depuis son urbanisation en vue des expositions universelles de 1935 (Grands Palais) et de 1958 (Atomium), le site du Heysel accueille de grands équipements et dispose d'un rayonnement international à valoriser.

Un nouveau grand projet multifonctionnel de

en omvat specifieke ruimten voor sportactiviteiten, rust en verpozing;

- ongeveer 1.600 woningen bouwen: 45% publieke woningen, 55% private woningen. Er gelden hierbij twee absolute principes: een sociale mix binnen het stratenblok en de kwaliteit van de woningen die allemaal rechtstreeks uitkomen op een groene ruimte;
- gedurende de ontwikkeling van de wijk geleidelijk aan alle nodige voorzieningen vestigen om te voldoen aan de behoeften en wensen van de toekomstige bewoners en de huidige buurtbewoners, zoals scholen, crèches en sport-, cultuur- en ontspanningsvoorzieningen;
- het industrieterrein met voorzieningen uitrusten, moderniseren en herwaarderen, zodat het wordt uitgebouwd tot een in ecologisch en stedelijk opzicht hoogwaardige wijk met bedrijven en economische functies.

Zodra het ontwerp van richtplan van aanleg de goedkeuring van de Brusselse Regering heeft gekregen, zal de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) de operationalisering van het terrein op twee niveau voorbereiden:

- zij coördineert de ontwikkelingsoperaties die de talrijke overheidsactoren uitvoeren om het terrein aan te sluiten op de nodige netten, de groene ruimten aan te leggen en de voorzieningen te bouwen;
- zij start een overheidsopdrachtprocedure op voor de geleidelijke uitvoering van de eerste inrichtingsfase, met de bouw van 650 woningen in het zuiden van de site.

De eerste werkzaamheden in overleg met de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) moeten van start gaan met het bouwrijp maken van de grond (water-, gas- en elektriciteitsaansluiting, sanering) en de aanleg van een eerste park. De bouw van de woningen en voorzieningen zal daarop aansluitend beginnen en zal zich uitstrekken over een periode van tien jaar.

### De Heizel

Sinds de urbanisatie voor de wereldtentoonstellingen van 1935 (Grote Paleizen) en 1958 (Atomium) beschikt de Heizelvlakte over grote voorzieningen en een internationale uitstraling die we moeten benutten.

Een nieuw groot multifunctioneel heraanlegproject

réurbanisation va transformer à terme le visage du plateau du Heysel. Baptisé Néo, ce projet en plusieurs phases de développement va contribuer à l'apport de nouvelles fonctions urbaines. Ce projet propose la programmation suivante :

- la réalisation d'un grand centre international de congrès (5000 places) ;
- un pôle récréatif et de loisirs garantissant une offre touristique et sportive ;
- un centre commercial (+ de 70.000 m<sup>2</sup>) ;
- au minimum 750 logements répartis sur le site, auxquels viendront s'ajouter les logements à créer issus de la réaffectation de la réserve foncière que constitue le stade actuel ;
- une offre hôtelière.

L'ensemble des aménagements imaginés sur le plateau du Heysel permettra la création d'importants espaces verts et contribuera également au renforcement du maillage bleu et au renvoi des eaux pluviales dans le réseau hydrographique de surface.

La Ville de Bruxelles a lancé une procédure de dialogue compétitif en vue de désigner un opérateur économique chargé de la planification, la conception, le financement, la réalisation, la gestion et l'exploitation des futurs ouvrages et fonctions. Ce marché public comprend trois lots :

- Un centre commercial, un complexe de logements, des surfaces administratives, des surfaces de cafés et restaurants, un espace indoor de loisirs ainsi que des services ( crèche et seniorerie) ;
- Un centre de congrès international pour 5.000 participants, un hôtel de haut standing de 250 chambres. Le développement de connexions fonctionnelles avec Brussels Expo permettra la création de synergies entre les palais et le futur centre de congrès ;
- En outre, le masterplan prévoit la possibilité de reconverter l'emplacement actuel du stade Roi Baudouin. Si l'emplacement du stade est reconverti, logements et équipements s'implanteront dans son assise actuelle.

Au niveau des transports publics, le plateau du Heysel et le parking C bénéficieront à l'avenir d'une meilleure connexion avec la Région (prolongation des lignes 3, 7 et 9). De nombreuses gares RER existantes et futures seront ainsi directement en lien avec la zone, au moyen des transports publics

zal het uitzicht van de Heizelvlakte op termijn veranderen. Dat project, Neo genaamd, omvat meerdere ontwikkelingsfasen en moet mee zorgen voor de toevoeging van nieuwe stadsfuncties. Dat project stelt de volgende programmatie voor:

- de bouw van een groot internationaal congrescentrum (5.000 plaatsen);
- een recreatie- en vrijetijdscentrum met een toeristisch en sportief aanbod;
- een winkelcentrum (meer dan 70.000 m<sup>2</sup>);
- minimaal 750 woningen verspreid over de site, aangevuld met de woningen die worden gebouwd na de herbestemming van de grondreserve die het huidige stadion vormt;
- een hotelaanbod.

De geplande inrichting van de Heizelvlakte zal het mogelijk maken om uitgestrekte groenvoorzieningen aan te leggen en zal eveneens bijdragen aan de versterking van het blauwe netwerk en de afvoer van regenwater naar het bovengrondse waterstelsel.

De Stad Brussel startte een procedure voor een concurrentiedialoog op om een economische partner aan te wijzen voor de planning, het ontwerp, de financiering, de uitvoering, het beheer en de exploitatie van de toekomstige werken en functies. Die overheidsopdracht bestaat uit drie delen:

- Een winkelcentrum, een wooncomplex, kantoorruimte, cafés en restaurants, indooractiviteiten en diensten (crèche en bejaardentehuis);
- Een internationaal congrescentrum voor 5.000 deelnemers en een kwaliteitshotel met 250 kamers. De nieuwe geplande functionele verbindingen met Brussels Expo moeten een wisselwerking mogelijk maken tussen de paleizen en het toekomstige congrescentrum.
- Het masterplan voorziet ook in de mogelijkheid om de huidige locatie van het Koning Boudewijnstadion een nieuwe bestemming te geven. Als dat gebeurt, zullen er op de huidige locatie woningen en voorzieningen worden gebouwd.

Wat het openbaar vervoer betreft, zullen de Heizelvlakte en Parking C in de toekomst een betere verbinding krijgen met het gewest (verlenging van lijn 3, 7 en 9). Een groot aantal bestaande en toekomstige GEN-haltes zal dan via het interstedelijk openbaar vervoer direct

intra-urbains.

En matière d'accessibilité automobile, la Région poursuivra le désenclavement du nord de Bruxelles par la mise en œuvre de la voie de liaison connectant l'avant des Palais au ring, passant par le parking C ainsi que par une connexion avec l'autoroute A 12 et la transformation de l'avenue Houba de Strooper en véritable boulevard urbain.

### **Le pôle des prisons de St Gilles et Forest**

La Région bruxelloise a décidé de faire étudier le potentiel de reconversion des prisons de Saint-Gilles, Forest et Berkendael, dans le cadre du « Plan Prisons et Internement » approuvé en novembre 2016 par le Gouvernement fédéral.

L'objectif est d'envisager le réaménagement de ces trois sites en quartier urbain, tout en valorisant leurs éléments d'intérêt patrimonial.

Les trois sites libérés constituent des opportunités foncières uniques. Elles sont localisées au cœur d'un tissu urbain dense, disposent d'une desserte en transports publics de qualité et sont proches de pôles de services existants (commerces, activités de bureaux, etc.).

En concertation avec l'Etat fédéral, une étude de faisabilité a été réalisée. Celle-ci conclut aux possibilités de développement d'environ 1.000 logements et de plusieurs écoles qui s'intégreraient dans le tissu urbain.

Un permis d'urbanisme a été délivré pour la construction de la nouvelle prison à Haren. Les Prisons de Saint-Gilles, Forest et Berkendael resteront en fonction jusqu'à la mise en service de la nouvelle prison.

La Région doit désormais poursuivre la négociation avec la Régie fédérale en vue de l'éventuelle acquisition du site. Le Fédéral a, en outre, bien confirmé son intention de libérer les deux sites lorsque la prison de Haren sera construite.

### **Le pôle de l'ex-site de l'OTAN**

Suite au déménagement de l'OTAN dans son nouveau siège de l'autre côté du Boulevard Léopold III, la reconversion de l'ancien site permet d'envisager un nouveau quartier urbain. Bien desservi par les trams 62 et 55, le site sera encore plus accessible avec la réalisation du Métro Nord

verbonden zijn met deze zone.

Met het oog op de bereikbaarheid met de auto zal het Gewest voortgaan met de ontsluiting van het noorden van Brussel door een verbinding tussen de noordzijde van de Paleizen en de Ring, over parking C, en een verbinding met de A12 en met de heraanleg van de Houba de Strooperlaan tot een volwaardige stadsboulevard.

### **De gevangenen van Sint-Gillis en Vorst**

Het Brussels Gewest heeft naar aanleiding van het "Plan Gevangenen en Internering", dat in november 2016 goedgekeurd is door de federale Regering, beslist om een onderzoek te laten uitvoeren naar het reconversiepotentieel van de gevangenen van Sint-Gillis, Vorst en Berkendael. Het is de bedoeling om de drie terreinen om te vormen tot een stadswijk, maar daarbij de elementen met erfgoedkundige waarde te behouden.

De drie terreinen die zo vrijkomen, bieden unieke mogelijkheden. Ze bevinden zich middenin een dicht stadswefsel, ze zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer en ze zijn gelegen in de buurt van bestaande dienstkernen (winkels, kantoren, enz.).

In overleg met de federale overheid is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Die studie komt tot de conclusie dat het mogelijk is er ongeveer 1.000 woningen en meerdere scholen te bouwen, die ingepast kunnen worden in het stadswefsel.

De stedenbouwkundige vergunning voor de nieuwe gevangenis in Haren werd al afgeleverd. De gevangenen van Sint-Gillis, Vorst en Berkendael blijven open totdat de nieuwe gevangenis in gebruik wordt genomen.

Het Gewest moet de onderhandelingen met de federale regie voortzetten om de site eventueel aan te kopen. De federale staat heeft bevestigd dat het de bedoeling is om de twee sites te verlaten wanneer de bouw van de gevangenis van Haren voltooid is.

### **De voormalige navo-site**

Als gevolg van de verhuizing van de NAVO naar een nieuw hoofdkwartier aan de overkant van de Leopold III-laan is de reconversie van de voormalige site in een nieuwe stadswijk mogelijk. De locatie is goed bereikbaar met tram 62 en 55 en zal nog beter bereikbaar worden door de aanleg

qui aura une station à Bordet.

Le PRAS démographique a modifié une partie du site, à front du Boulevard Léopold III, le faisant passer de zone d'équipement en zone d'entreprise en milieu urbain (174 000 m<sup>2</sup>); le reste du site étant conservé par l'armée pour son quartier général (au Sud).

La partie ex OTAN du site présente dès lors un potentiel de reconversion en vue d'y réaliser un nouveau quartier urbain. Le nouveau quartier pourrait accueillir 3 à 4 000 habitants.

Le site de la Défense se trouve à cheval entre la Région bruxelloise et la Région flamande. Une étude de définition (comprenant un diagnostic et une étude urbanistique) a été élaborée en coopération avec la Région flamande. L'objectif est de réaliser un PAD interrégional sur l'ensemble du site.

### **Le Quartier européen**

En tant que premier pôle d'emploi international de la Région de Bruxelles-Capitale, le Quartier européen représente un enjeu de développement majeur. L'objectif de la Région est de faire de ce pôle un quartier mixte et dense, avec des logements diversifiés, ainsi qu'un pôle culturel de proximité et à rayonnement international.

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs, le Gouvernement a approuvé en avril 2008 un schéma directeur pour le Quartier européen qui établit les lignes de force stratégiques de l'évolution de ce quartier.

Le schéma directeur propose 12 programmes urbanistiques et architecturaux concrets pour rencontrer son ambition, dont la transformation de la rue de la Loi trouvant sa concrétisation dans le Projet Urbain Loi (PUL) et par l'adoption d'un règlement régional d'urbanisme zoné. Un Plan d'Aménagement Directeur confortera les options urbanistiques prises dans ces plans.

L'augmentation de la densité bâtie y est autorisée à condition de garantir la création d'espaces publics et semi-publics. Cette densification sera soutenue par l'excellente accessibilité en transports publics du quartier.

Les mobilités et lieux publics seront repensés afin d'y laisser davantage d'espace aux modes actifs,

van metro Noord met een station ter hoogte van Bordet.

Het demografisch GBP heeft een deel van de site aan de Leopold III-laan gewijzigd van een gebied voor voorzieningen in een ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (174.000 m<sup>2</sup>); De rest van de site behoudt het leger voor zijn hoofdkwartier (in het zuiden).

Het vroegere NAVO-deel van de site heeft dus het potentieel voor de reconversie in een nieuwe stadswijk die plaats kan bieden voor 3.000 tot 4.000 nieuwe inwoners.

Het terrein van Defensie bevindt zich zowel op Brussels als op Vlaams grondgebied. In samenwerking met het Vlaams Gewest is een definitiestudie (met een diagnose en een stedenbouwkundige studie) uitgewerkt. Bedoeling is om een intergewestelijk RPA uit te werken voor de volledige site.

### **De Europese Wijk**

Als belangrijkste internationale tewerkstellingskern van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt de Europese wijk een grote uitdaging op het vlak van ontwikkeling. Het Gewest wil de wijk omvormen tot een gemengde en dichtbevolkte wijk met een breed aanbod aan woningen en een buurtgerichte cultuurpool met internationale uitstraling.

Om al die doelstellingen te bereiken, heeft de Regering in april 2008 een richtschema voor de Europese Wijk goedgekeurd, waarin de strategische krachtlijnen voor de evolutie van deze wijk zijn vastgelegd.

Het richtschema stelt 12 concrete stedenbouwkundige en architecturale programma's voor om de vooropgestelde ambities waar te maken. Een van die ambities is de heraanleg van de Wetstraat, waarvoor het Stadsproject Wet (SPW) is ontworpen en een gezoneerde gewestelijke stedenbouwkundige verordening is goedgekeurd. Een richtplan van aanleg moet de stedenbouwkundige opties die in die plannen zijn vastgelegd, versterken.

De verhoging van de bebouwingsdichtheid is hier toegestaan op voorwaarde dat openbare plaatsen en semi-openbare plaatsen worden gecreëerd. De verdichting wordt ondersteund door de uitstekende bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer.

De mobiliteit en de openbare plaatsen zullen anders worden opgezet, zodat er meer ruimte

aux transports collectifs et à la fonction de séjour.

Les objectifs du schéma directeur sont les suivants :

- Le renforcement de la mixité fonctionnelle, en mobilisant la chaussée d'Etterbeek comme lien entre les quartiers résidentiels de Saint-Josse (au nord) et d'Ixelles (au sud), ainsi qu'en réalisant de nouveaux projets de logements et de commerces dans la rue de la Loi, la rue Wiertz, l'avenue du Maelbeek et la chaussée de Wavre. Le Projet urbain Loi (PuL) prévoit, quant à lui, 110.000 m<sup>2</sup> de logements et 60.000 m<sup>2</sup> de commerces le long de la rue de la Loi. Les noyaux commerciaux historiques, tels que ceux de la place Jourdan et de la place du Luxembourg, doivent également être protégés et renforcés ;
- Une mobilité améliorée devrait créer davantage d'espaces conviviaux pour les piétons et les cyclistes, et contribuer à la réduction du trafic sur le rond-point Schuman. L'automatisation des lignes de métro 1 et 5 et le développement d'Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) à travers le Quartier européen devraient permettre d'atteindre cet objectif. Cette mesure va de pair avec le développement d'une liaison piétonne de qualité entre le parc du Cinquantenaire et le parc Léopold, ainsi que l'élargissement des trottoirs aux abords des stations de transports en commun ;
- L'organisation de concours internationaux d'architecture devrait permettre une amélioration de la qualité urbaine du Quartier européen ;
- Le potentiel culturel et de détente du quartier devrait être renforcé par la rénovation du parc Léopold et du parc du Cinquantenaire ainsi que par la création de liens plus forts et lisibles entre les différentes institutions culturelles ;
- Le Quartier européen devrait mettre en pratique les principes du développement durable, en améliorant la performance énergétique des bâtiments existants et en appliquant le standard passif pour les nouvelles constructions dans la rue de la Loi ;
- Les espaces publics devraient être réaménagés. A cet égard, la mise en semi-piétonnier ou en espace partagé de l'ensemble

wordt gelaten voor actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer en de verblijfsfunctie.

De doelstellingen van het richtschema zijn de volgende:

- Versterking van de functionele mix door de heraanleg van de Etterbeeksesteenweg als verbinding tussen de residentiële wijken van Sint-Joost (in het noorden) en Elsene (in het zuiden) en de ontwikkeling van nieuwe woningen en handelszaken in de Wetstraat, de Wiertzstraat, de Maalbeeklaan en de Waversesteenweg. Het Stadsproject Wet (SPW) voorziet dan weer in 110.000 m<sup>2</sup> woningen en 60.000 m<sup>2</sup> handelszaken langs de Wetstraat. Ook de historische handelskernen, zoals die van het Jourdanplein en het Luxemburgplein, moeten worden beschermd en versterkt;
- Een betere mobiliteit moet meer gebruiksvriendelijke ruimten voor voetgangers en fietsers creëren en het verkeer aan het Schumanplein verminderen. De automatisering van de metrolijnen 1 en 5 en de aanleg van Gewestelijke Fietsroutes (GFR) door de Europese Wijk moeten helpen om deze doelstelling te bereiken. De maatregel wordt aangevuld met de aanleg van een hoogwaardige voetgangersverbinding tussen het Jubelpark en het Leopoldpark, alsook met de verbreding van de voetpaden in de buurt van de stations van het openbaar vervoer;
- De organisatie van internationale architectuurwedstrijden moet bijdragen tot een betere stedelijke kwaliteit van de Europese Wijk;
- Het culturele en vrijetijdspotentieel van de wijk moet worden versterkt door de renovatie van het Leopoldpark en het Jubelpark, alsook door de creatie van sterkere en duidelijkere verbindingen tussen de verschillende culturele instellingen;
- De Europese Wijk moet de principes van duurzame ontwikkeling toepassen door de energieprestaties van de bestaande gebouwen te verbeteren en de passiefnormen toe te passen voor de nieuwe gebouwen in de Wetstraat;
- De openbare ruimten moeten heringericht worden. In dat verband moet onderzocht worden om de Luxemburgstraat en het

de la rue et la place du Luxembourg est à étudier, ainsi que la transformation à terme de la rue de la Loi en un boulevard urbain et le réaménagement et reprofilage des voiries localisées en fond de la vallée du Maelbeek comme des espaces verts linéaires ;

- La restructuration de l'îlot 130 de la Commission européenne.

Un Plan d'Aménagement Directeur mettra en œuvre le Projet Urbain Loi.

### Le quartier de la Gare du Midi

La Gare du Midi est l'une des principales gares internationales d'Europe et la première de Belgique.

Le quartier du Midi est à développer comme « entrée de ville » avec le nœud TGV majeur et avec son accessibilité en transport public remarquable, tant au niveau international que bruxellois.

Le quartier dispose encore d'un certain potentiel de construction de bureaux. Ceux-ci doivent cependant impérativement être accompagnés d'un développement suffisant de logements, de nouveaux équipements de proximité afin d'y renforcer la mixité, notamment par l'animation commerciale des rez-de-chaussée.

Dans le cadre d'une stratégie ambitieuse, la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé un schéma directeur pour le quartier.

Celui-ci balise le réaménagement de cette porte d'entrée internationale de Bruxelles, en s'appuyant sur le concept de « gare habitante ». L'objectif est de rééquilibrer les fonctions du quartier en renforçant son caractère résidentiel (objectif de 50% de logements et 50% de bureaux).

Le projet vise à renforcer la mixité fonctionnelle et sociale du quartier, à y développer un pôle d'emplois et à accroître la convivialité au profit des habitants et des utilisateurs de la gare. Avec, parmi les priorités, l'amélioration des espaces publics et du pôle intermodal, en lien avec les autres quartiers et particulièrement le centre-ville de Bruxelles.

Une attention particulière devra être portée à la qualité de l'espace public qui devra accueillir les voyageurs internationaux comme nationaux à leur sortie de la gare. Ces espaces devront bénéficier

Luxemburgplein in te richten als een semi-voetgangerszone of een gedeelte zone en de Wetstraat op termijn om te vormen tot een stadsboulevard en de straten in het lage gedeelte van de Maalbeekvallei herin te richten en te herprofilieren als lineaire groenvoorzieningen;

- De herstructurering van het huizenblok 130 van de Europese Commissie.

Voor de uitvoering van het Stadsproject Wet zal een richtplan van aanleg worden uitgewerkt.

### De Zuidwijk

Het Zuidstation is één van de grootste internationale stations van Europa en het grootste van België.

De Zuidwijk moet worden ontwikkeld als 'toegangspoort tot de stad', met het belangrijke HST-knooppunt en de opmerkelijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zowel internationaal als binnen Brussel.

De wijk heeft nog een zeker potentieel voor het bouwen van kantoren. Deze ontwikkeling moet echter wel absoluut gepaard gaan met een voldoende ontwikkeling van woningen en nieuwe buurtvoorzieningen om de mix van functies te versterken, onder meer door handelsfuncties te vestigen op de benedenverdiepingen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een ambitieus strategisch richtschema voor de wijk goedgekeurd.

Dat zet de bakens uit om deze internationale toegangspoort tot Brussel opnieuw in te richten. De plannen zijn gebaseerd op het concept van het 'woonvriendelijke station'. Het is de bedoeling om de functies in de wijk weer in evenwicht te brengen door het residentiële karakter van de buurt te versterken (doel: 50% woningen en 50% kantoren).

Het project wil de functionele en sociale mix in de wijk versterken, de werkgelegenheid vergroten en een gezelligere wijk creëren voor de bewoners en de gebruikers van het station. Daarvoor moeten op de eerste plaats de openbare ruimte en het intermodale knooppunt verbeterd worden om zo een betere verbinding te maken met andere wijken en vooral het stadscentrum van Brussel.

Er moet bijzondere aandacht besteed worden aan de kwaliteit van de openbare ruimte, die internationale en nationale reizigers zal verwelkomen bij het verlaten van het station. Deze

également aux habitants du quartier de la gare du Midi.

La transformation de ce pôle doit tirer parti de son exceptionnelle accessibilité locale, nationale et internationale.

La mise en œuvre du schéma directeur Midi doit conduire à la construction de logements et d'équipements collectifs ainsi qu'à la requalification des espaces publics. Le quartier intégrera également des fonctions de services, de commerces et de loisirs.

Certaines orientations du schéma directeur doivent également être actualisées au vu des développements qu'ont connus certains projets d'aménagement du quartier. Il s'agit notamment de prendre en compte que la SNCB a renoncé à développer, sous l'îlot délimité par les rue de France, Bara, de l'Instruction et des Vétérinaires, le projet d'extension de la gare TGV qu'elle envisageait.

Le projet régional prévoit d'améliorer la qualité de vie du quartier Midi et d'y implanter de nouvelles fonctionnalités :

- réaménagement et amélioration de la gestion des espaces publics, avec l'intégration du projet de métro Constitution et la reconfiguration de secteurs-clé (esplanade de l'Europe, place de la Constitution, rue Couverte, etc.) ;
- renforcement des liens entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et facilitation du cheminement vers le centre-ville ;
- aménagement et occupation des quadrilatères (espaces situés sous les voies ferrées entre la gare et la Petite Ceinture) avec divers services (halle alimentaire, parking vélos, commerces, etc.) ;
- construction d'un projet mixte de logements et de bureaux ;
- reconversion de l'immense bâtiment du Tri Postal et des 2 bâtiments connexes (90.000 m<sup>2</sup>), propriété de la SNCB qui jouxte la gare rendu à l'identique pour y accueillir son nouveau siège ;
- reconversion des deux îlots délimités par les rues de France, Bara, de l'Instruction et des Vétérinaires en un quartier urbain avec une prédominance résidentielle en cohérence avec le bâti existant ;
- reconversion du site de l'îlot des Deux Gares,

ruimte moet ook ten goede komen aan de bewoners van de wijk van het Zuidstation.

De geplande transformatie moet gebruik maken van de uitzonderlijke lokale, nationale en internationale bereikbaarheid van deze wijk.

De uitvoering van het richtschema voor de Zuidwijk moet leiden tot de bouw van woningen en collectieve voorzieningen en tot een herwaardering van de openbare ruimten. In de wijk moet er ook plaats gemaakt worden voor diensten, winkels en recreatie.

Een aantal oriëntaties van het richtschema moeten worden bijgewerkt in het licht van de ontwikkelingen die enkele inrichtingsprojecten van de wijk ondergingen. Er moet met name rekening worden gehouden met het feit dat de NMBS de uitbreiding van het TGV-station die zij had voorzien onder het huizenblok tussen de Frankrijkstraat, de Barastraat, de Onderwijsstraat en de Veeartsenstraat toch niet zal realiseren.

Moet het gewestelijke project de levenskwaliteit van de Zuidwijk verbeteren en er nieuwe functies onderbrengen:

- herinrichting en beter beheer van de openbare ruimte, met de integratie van het Grondwet-metroproject en de heraanleg van vooraanstaande zones (Europa-esplanade, Grondwetplein, Overdekte Straat, enz.);
- sterkere verbindingen tussen de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht en een eenvoudigere route naar het stadscentrum;
- inrichting en herbesteding van de vierhoek gewelfde ruimten onder de spoorwegen (tussen het station en de Kleine Ring) met diverse diensten (voeding, fietsenstalling, winkels, enz.);
- de bouw van een gemengd project met woningen en kantoren;
- reconversie van het gigantische postsorteercentrum en van de 2 bijgebouwen (90.000 m<sup>2</sup>), eigendom van de NMBS naast het identiek heropbouwde station, waar haar nieuwe zetel zal worden gevestigd;
- reconversie van de twee huizenblokken tussen de Frankrijkstraat, de Barastraat, de Onderwijsstraat en de Veeartsenstraat in een stadswijk met hoofdzakelijk woningen die samenhang vertoont met de bestaande bebouwing;
- reconversie van het huizenblok in de



et notamment les grandes parcelles réaffectées en Zones d'Entreprises en Milieu Urbain, en valorisant la présence à ciel ouvert de la Senne ;

- construction de logements publics (14.000 m<sup>2</sup>) ;
- création du nouveau siège d'Infrabel rue de France.

En outre sont prévus :

- La création d'une entité de gestion des espaces publics associant à tout le moins la Région, les communes et la SNCB ;
- La mise en œuvre du plan de circulation comme prévu dans le schéma directeur.

Afin d'actualiser et de mettre en œuvre certaines orientations du schéma directeur, la Région a lancé l'élaboration d'un plan d'aménagement directeur, en étroite coopération avec les communes.

### Gare de l'Ouest

Ce site de 13 ha et de près d'un km de long est, depuis l'achèvement de la station intermodale « Gare de l'Ouest », la réorganisation du réseau de métro en 2009 et la création d'une halte de la SNCB, l'un des mieux desservis de la Région.

Cette ancienne gare de marchandises constitue la charnière entre deux parties de Molenbeek-Saint-Jean : l'est, fortement urbanisé et au bâti ancien, et l'ouest, fruit d'un développement plus récent.

Le foncier appartenant en majorité aux acteurs publics Infrabel et SNCB, sa valorisation en quartier mixte et vert apparaît comme une évidence.

Ce site offre également une opportunité en matière de nouvelles connexions entre les quartiers. Le développement du site doit s'axer sur un espace public lisible et structuré autour des nœuds de transports publics.

Une étude de définition a permis de dresser un diagnostic du site et des quartiers riverains, en identifiant les besoins en matière de logements, d'équipements scolaires, d'activités économiques, de mobilité ou encore de paysage. Elle a également formulé des recommandations urbaines pour le développement futur du site.

Suite à cette étude, un Plan d'Aménagement

Tweestationsstraat en dan meer bepaald van de grote percelen die herbestemd zijn tot ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving, en daarbij de bovengrondse loop van de Zenne herwaarderen;

- bouw van publieke woningen (14.000 m<sup>2</sup>);
- bouw van de nieuwe zetel van Infrabel in de Frankrijkstraat.

Verder zijn ook gepland:

- de oprichting van een entiteit om de openbare ruimte te beheren, waarin minimaal het Gewest, de gemeenten en de NMBS zitting hebben,
- de uitvoering van het circulatieplan zoals voorzien in het richtschema.

Om bepaalde elementen van het richtschema te updaten en te verwezenlijken, is het Gewest in nauwe samenwerking met de gemeenten van start gegaan met de opmaak van een richtplan van aanleg.

### Weststation

Dit terrein van 13 ha en bijna één km lang is sinds de voltooiing van het intermodale "Weststation", de reorganisatie van het metronet in 2009 en de inrichting van een stopplaats van de NMBS één van de beste bereikbare zones van het Gewest.

Dit vroegere goederenstation vormt de verbinding tussen twee delen van Sint-Jans-Molenbeek: het dichtbebouwde oosten met oude gebouwen en het westen dat recenter ontwikkeld werd.

Aangezien het vastgoed grotendeels in handen is van de overheidsinstanties Infrabel en NMBS, lijkt de aanleg van een gemengde en groene wijk een evidentie.

Dit gebied biedt ook de mogelijkheid om nieuwe verbindingen te creëren tussen wijken. De ontwikkeling moet gericht zijn op de aanleg van een leesbare en gestructureerde openbare ruimte rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

Op basis van een definitiestudie kon een diagnose van de site en de omliggende wijken worden opgemaakt. De studie identificeerde de behoeften op het vlak van huisvesting, schoolvoorzieningen, economische activiteiten, mobiliteit en landschap. Ze formuleerde ook stedelijke aanbevelingen voor de toekomstige ontwikkeling van de site.

Naar aanleiding van die studie wordt momenteel

Directeur (PAD) est en cours de réalisation. Ce PAD accorde une attention particulière à l'aménagement de l'espace public et au paysage.

Les grandes lignes directrices du projet sont les suivantes.

En matière d'infrastructures :

- un site plus ouvert vers les quartiers environnants et la métropole, structuré autour des nœuds de transports publics ;
- des constructions sur 90.000 m<sup>2</sup> comprenant 50% de logements dont 360 logements publics ( soit 80% des m<sup>2</sup> de logement) et 27.000 m<sup>2</sup> d'activités économiques (bureaux, activités productives, etc.), ainsi que des équipements dont au moins une école secondaire, « Infrabel Academy » (une école Infrabel de formation aux métiers du chemin de fer) et un grand équipement métropolitain à définir .

En matière de mobilité :

- deux traversées est-ouest minimum, non carrossables, à l'air libre, réservées aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite ;
- une grande promenade cyclo-piétonne nord-sud le long de la ligne 28 ;
- un parking partagé entre l'ensemble des fonctions présentes.

En matière de paysage :

- des espaces verts qualitatifs et accessibles, dont un parc de minimum 3 hectares ;
- le maintien, si possible, du patrimoine industriel présent sur la friche.

perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU) et l'équipe chargée d'élaborer le PAD proposent de mettre en place une gestion transitoire permettant l'ouverture progressive du site aux habitants. Les associations du quartier et les riverains sont d'ores et déjà invités dans ces réflexions.

Un premier projet concret, « Infrabel Academy », dont l'ouverture est prévue début 2020, sera le centre national de formation aux métiers du chemin de fer. Son implantation, dans ce quartier où le taux de chômage des jeunes est l'un des plus

een richtplan van aanleg (RPA) verwezenlijkt. Dat RPA besteedt bijzondere aandacht aan de inrichting van de openbare ruimte en aan het landschap.

De grote richtlijnen van het project zijn.

Op het gebied van infrastructuur:

- de site laten aansluiten op de naburige wijken en de metropool en haar structureren rond de openbaar vervoerknooppunten;
- bebouwing van 90.000 m<sup>2</sup> met 50% huisvesting waaronder 360 publieke woningen (of 80% van de oppervlakte bestemd voor woningen) en 27.000 m<sup>2</sup> economische activiteiten (kantoren, productieactiviteiten, enz.), alsook voorzieningen waaronder ten minste een secundaire school, " Infrabel Academy" (een opleidingscentrum van Infrabel voor spoorberoepen) en een grote, nog te bepalen grootstedelijke voorziening.

Op het gebied van mobiliteit:

- ten minste twee niet overdekte oost-westverbindingen voorbehouden voor fietsers, voetgangers en personen met beperkte mobiliteit, niet toegankelijk voor gemotoriseerde voertuigen;
- een grote noord-zuidpromenade voor fietsers en voetgangers langs lijn 28;
- een gedeelde parking voor alle aanwezige functies.

Op het gebied van landschap:

- kwaliteitsvolle en toegankelijke groene ruimten, waaronder een park van minstens 3 hectare;
- het industrieel erfgoed op het braakland in de mate van het mogelijke behouden.

perspective.brussels, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) en het team dat het RPA uitwerkt, stellen voor om op basis van een overgangsbeheer de site geleidelijk open te stellen voor de bewoners. De wijkverenigingen en de omwonenden worden uitgenodigd om daar mee over na te denken.

Een eerste concreet project is de "Infrabel Academy", die begin 2020 haar deuren opent als nationaal opleidingscentrum voor spoorberoepen. De ligging van dat centrum in een wijk met één van de hoogste werkloosheidspercentages bij

élevés, permet d'envisager la création d'emplois locaux, en renforçant le lien enseignement-formation-emploi.

Dans cette optique, des partenariats sont prévus avec d'autres organismes publics comme la STIB, Bruxelles-Formation et Actiris.

### **Le site Delta Herrmann-Debroux**

Le site de Delta Herrmann-Debroux dispose d'une accessibilité remarquable (via la route et le métro) et d'un grand potentiel de développement. Articulé le long du débouché de l'autoroute E411, ce territoire est composé de plusieurs aires d'importance stratégique : Notre Dame aux bois, le site de l'ADEPS, le Rouge Cloître, le shopping d'Auderghem, l'ancienne voie de chemin de fer reconvertie en promenade, les bureaux de la Commission européenne à Beaulieu, le dépôt de la STIB et les parkings de dissuasion, le « triangle » Delta (terrain délimité par les lignes de chemin de fer 26, 161 et 26bis), l'Université libre de Bruxelles, l'école japonaise, le nouvel hôpital. Leur réaménagement harmonieux et cohérent requiert une vision sur l'ensemble de l'entrée de ville et une programmation phasée.

Un des principaux enjeux du site consiste à reconnecter les deux rives se trouvant de part et d'autre du viaduc Herrmann-Debroux, celui-ci constituant une barrière visuelle et physique. L'objectif est de le transformer en boulevard urbain à partir du carrefour Leonard.

En vue de recréer cette entrée de ville et de modifier son paysage, un Plan d'Aménagement Directeur est en cours.

Parallèlement au travail de revalorisation de l'espace public, la plupart des sites du territoire Delta - Herrmann-Debroux sont en phase de rénovation, voire de reconversion.

### **Beaulieu**

Si certains des immeubles qui accueillent les bureaux de la Commission européenne seront reconstruits, cette évolution permettra de s'interroger sur l'aménagement du site et d'envisager davantage de mixité fonctionnelle (bureaux, logements, équipements...).

### **Triangle Delta**

L'espace délimité par les voies de chemins de fer 161 et 26, et le boulevard du Triomphe est en

jongeren, creëert plaatselijke banen en versterkt de link tussen onderwijs, opleiding en tewerkstelling.

In dat verband zijn partnerschappen gepland met andere openbare instellingen zoals de MIVB, Bruxelles-Formation en Actiris.

### **Delta Herrmann-Debroux**

De site Delta Herrmann-Debroux beschikt over een opmerkelijke bereikbaarheid (via de weg en de metro) en een groot ontwikkelingspotentieel. Dit gebied, dat zich uitstrekt aan het uiteinde van de E411, bestaat uit enkele locaties van strategisch belang: Jezus-Eik, ADEPS, het Rood Klooster, het shoppingcentrum van Oudergem, de vroegere spoorweg omgevormd tot promenade, de kantoren van de Europese Commissie bij Beaulieu, de stelplaats van de MIVB en de transitparkings, de Delta-'driehoek' (het terrein tussen de spoorlijnen 26, 161 en 26bis), de Université libre de Bruxelles, de Japanse school, het nieuwe ziekenhuis. De harmonieuze en coherente inrichting van deze locaties vereist een totaalvisie op deze toegangspoort en een gefaseerde programmatie.

Een van de grootste uitdagingen is de herverbinding van de twee gebieden aan weerszijden van het Herrmann-Debrouxviaduct, die een visuele en fysieke barrière vormt. Bedoeling is om het om te vormen tot en stadsboulevard vanaf het Leonardkruispunt.

Om deze stadstoegang en zijn omgeving een nieuw gezicht te geven, wordt momenteel een richtplan van aanleg uitgewerkt.

Parallel met de herwaardering van de openbare ruimte worden de meeste sites in het gebied Delta - Herrmann-Debroux momenteel gerenoveerd. Sommige krijgen zelfs een nieuwe bestemming.

### **Beaulieu**

Als sommige van de kantoorgebouwen van de Europese Commissie zullen worden heropgebouwd, biedt deze evolutie ruimte om na te denken over de inrichting van de site en om er een ruimere functionele mix te overwegen (kantoren, woningen, voorzieningen, enz.).

### **Deltadriehoek**

Het gebied tussen de spoorlijnen 161 en 26 en de Triomfplan wordt momenteel verstedelijkt.

cours d'urbanisation.

Au Nord, le nouvel hôpital CHIREC a été inauguré.

Au Sud, le triangle - propriété de la Société d'Aménagement Urbain (SAU) - fait l'objet d'études pour l'implantation d'activités (centre de tri de B-Post notamment) et de logements.

### **P+R et site STIB à Delta**

À l'Est du triangle Delta, le dépôt de la STIB et le parking à ciel ouvert attenant font également l'objet d'une attention particulière. L'objectif est de réaffecter le parking actuel, de diversifier les activités (en y introduisant des logements) et de créer une façade urbaine le long de rue Jules Cockx.

### **Le shopping d'Auderghem**

Le site du shopping d'Auderghem présente les caractéristiques d'un shopping de périphérie : un espace peu dense, s'étalant sur une parcelle très importante et organisé autour d'un parking à ciel ouvert, chaque grande surface occupant un bâtiment propre. Conçu à une époque où le site était périphérique, le shopping fait désormais partie de la ville. Afin de mieux l'y intégrer, un véritable nouveau quartier au cœur d'Auderghem pourrait se créer. Tout en maintenant l'activité commerciale, le projet viserait à créer un quartier plus urbain, plus dense, avec une mixité de fonctions (logements, équipements collectifs, commerces...) et un espace public convivial au profit des habitants.

### **Le site des casernes d'Ixelles et d'Etterbeek**

Proche des campus universitaires de l'Université Libre de Bruxelles (ULB) et de la Vrije Universiteit Brussel (VUB), au carrefour de lignes importantes de transports en commun, Usquare, le site des Casernes d'Ixelles, possède un fort potentiel de reconversion permettant notamment l'aménagement d'un futur quartier ouvert, mixte, universitaire et international.

Suite au déménagement programmé de la police fédérale, les Casernes d'Ixelles se libèrent progressivement. Le site, d'une surface d'environ

In het noorden opende het nieuwe CHIREC-ziekenhuis zijn deuren.

Daarnaast wordt onderzocht om in het zuiden, in de driehoek die eigendom is van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), nieuwe activiteiten (o.a. sorteercentrum van Bpost) te vestigen en woningen te bouwen.

### **P+R en MIVB-site op Delta**

In het oosten van de Deltadriehoek wordt er ook bijzondere aandacht besteed aan de MIVB-stelplaats en de aanpalende openluchtparking. Het is de bedoeling om de huidige parking te herbestemmen, de activiteiten te diversifiëren (door woningen toe te voegen) en een stedelijke gevel langs de Jules Cockxstraat te creëren.

### **Het winkelcentrum van Oudergem**

Het winkelcentrum van Oudergem vertoont de kenmerken van een shoppingcentrum in de rand: het heeft een lage ruimtelijke dichtheid, het beslaat een zeer groot perceel en het is ingericht rond een openluchtparking, waarbij elke handelszaak in een eigen gebouw is gevestigd. Het winkelcentrum werd ontworpen in een tijd dat dit gebied tot de rand behoorde, maar maakt nu deel uit van de stad. Om het beter in de stad te integreren, zou een volledig nieuwe wijk in het hart van Oudergem gecreëerd kunnen worden. Het plan zou erin bestaan de commerciële activiteit te behouden en een meer stedelijke wijk met een grotere dichtheid en een mix van functies (woningen, collectieve voorzieningen, handelszaken ...) en een aangename openbare ruimte voor de inwoners tot stand te brengen.

### **De Kazernes van Elsene en Etterbeek**

Usquare, de site van de Kazernes van Elsene, ligt in de buurt van de campussen van de Université Libre de Bruxelles (ULB) en de Vrije Universiteit Brussel (VUB), op het kruispunt van belangrijke lijnen van het openbaar vervoer. De site bezit een groot reconversiepotentieel dat zich leent om er een open, gemengde, universitaire en internationale wijk in te richten.

Als gevolg van de geplande verhuizing van de federale politie komen de Kazernes van Elsene geleidelijk leeg te staan. In 2018 kocht het Brussels

44.000 m<sup>2</sup>, a été acquis par la Région de Bruxelles-Capitale en 2018.

Parallèlement, a été adopté le « Plan Logement Etudiant » constitué de dix mesures destinées à développer le logement étudiant à Bruxelles. Le développement de nouveaux pôles de logements étudiants constitue l'un des axes majeurs de ce plan. L'aménagement du site des casernes d'Etterbeek et Ixelles représente dans ce contexte un projet régional prioritaire. Le projet des casernes bénéficiera à l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale. Celui-ci permettra la création d'un réseau international de relations académiques et professionnelles centré sur la reconnaissance de Bruxelles comme ville foncièrement marquée par sa population étudiante et dépassant le cadre habituel de la segmentation philosophique et/ou linguistique.

Dans l'esprit de l'étude de définition réalisée en 2015, déterminant les contours du concept de cité internationale étudiante ainsi que son intégration urbaine, il a été proposé d'établir un centre actif dans la cour centrale des Casernes, permettant de relier différentes fonctions suivant un modèle de « social court ». Des infrastructures partagées et collectives seraient disposées autour de cette cour :

- un espace public de qualité ;
- des équipements universitaires internationaux et rayonnants dans les bâtiments sur le boulevard Général Jacques ;
- une halle alimentaire dédiée à l'alimentation durable dans l'ancien manège ;
- des incubateurs ;
- des commerces HORECA.

Ce scénario prévoit en outre une programmation mixte avec environ 600 logements étudiants dans la partie centrale du site et des franges habitées par de nouveaux développements résidentiels (près de 20.000 m<sup>2</sup> de logements familiaux publics).

La réaffectation des Casernes d'Ixelles fait partie des projets FEDER. Attribué conjointement à l'ULB et la VUB réunies au sein de la BUA (Brussels University Alliance), le soutien financier sera consacré à la création d'équipements universitaires internationaux, à la reconversion de la halle centrale en équipement fédérateur et voué au développement durable dans le respect de leur valeur patrimoniale.

Hoofdstedelijk Gewest deze site met een oppervlakte van ongeveer 44.000 m<sup>2</sup>.

Daarnaast werd het "Studentenhuisvestingsplan" goedgekeurd. Dat bevat tien maatregelen om de studentenhuisvesting in Brussel te ontwikkelen. De ontwikkeling van nieuwe concentraties van studentenwoningen is één van de belangrijkste streefdoelen van dat plan. In die context vormt de inrichting van de kazernes van Etterbeek en Elsene een prioritair gewestelijk project, dat ten goede zal komen aan het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit project maakt het mogelijk om een internationaal netwerk van academische en professionele contacten te creëren, dat is gericht op de erkenning van Brussel als studentenstad die voorbijgaat aan het gebruikelijke kader van filosofische en/of taalkundige segmentering.

Op basis van de definitiestudie die in 2015 werd uitgevoerd en waarin het concept van de internationale studentenwijk en de stedelijke integratie ervan zijn afgelijnd, is voorgesteld om het binnenplein van de Kazernes een actieve centrale plaats te geven in het project waar verschillende functies samenvloeien volgens het 'social court'-model. Rond deze binnenplaats komt een gemeenschappelijke gedeelde infrastructuur met onder andere:

- een kwaliteitsvolle openbare ruimte;
- universiteitsvoorzieningen met internationale uitstraling in de gebouwen aan de Generaal Jacqueslaan;
- een voedingshal die gewijd is aan duurzame voeding in de vroegere manege;
- incubatoren;
- horecazaken.

Dit scenario voorziet daarenboven in een gemengde programmatie met ongeveer 600 studentenwoningen in het centrale gedeelte en nieuwe woningen (zo'n 20.000 m<sup>2</sup> publieke gezinswoningen) aan de rand.

De herbestemming van de kazernes van Elsene maakt deel uit van de EFRO-projecten. De financiële ondersteuning wordt toegewezen aan de ULB en de VUB die zich hebben verenigd in de BUA (Brussels University Alliance). Zij zal dienen om internationale universiteitsvoorzieningen te ontwikkelen, de centrale hal om te bouwen tot een voorziening waar mensen samenkomen en die gewijd zal zijn aan duurzame ontwikkeling, met respect voor de erfgoedwaarde.

Un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) du projet traduira les intentions en plan.

Dans l'attente de la planification définitive du site, les Casernes d'Ixelles accueilleront des activités temporaires, préfigurant l'ouverture du site.

Afin de valoriser Bruxelles comme ville étudiante, il conviendra également de travailler sur la visibilité des quartiers universitaires.

Cette identité sera marquée de manière concrète et visible (signalétique particulière, réaménagement de l'axe entre les deux campus, ...) et sera communiquée sur l'ensemble des plans de Bruxelles à l'instar de ce que font les grandes villes anglo-saxonnes.

La Région veut ainsi marquer l'apport culturel, économique et social de la présence des étudiants dans la ville et leur lien avec le tissu urbain local. Au-delà du site des casernes, l'émergence de nouveaux pôles de logements étudiants seront soutenus là où cela semble le plus opportun.

### **Les campus universitaires**

Bruxelles entend développer une stratégie spécifique au domaine de la Recherche & Développement et soutenant les nouvelles technologies. Les entreprises de ces secteurs se trouveront renforcées par une politique de « clustering » qui consiste à susciter une dynamique de collaboration entre entreprises, universités/centres de recherche et pouvoirs publics pour faire émerger et exploiter des opportunités de collaboration.

Dans cette optique, il convient de mener une politique de clusters sur base des pôles déjà existants : il s'agit dans un premier temps de bien identifier les pôles et leurs spécialisations, puis de les renforcer ou de les développer en lien avec les projets de développement programmés par les universités.

Les pôles existants à renforcer se situent dans et autour des campus et hôpitaux universitaires dont la majorité est déjà bien desservie en transports publics, à savoir :

#### **Le Campus Erasme**

Le campus Erasme à Anderlecht est une zone

Een richtplan van aanleg (RPA) van het project zal de intenties omzetten in een concreet plan.

In afwachting van de definitieve planning zullen er in de kazernes van Elsene tijdelijke activiteiten georganiseerd worden, die een voorproefje bieden van de toekomstige site.

Om Brussel te positioneren als studentenstad, moet ook worden gewerkt aan de zichtbaarheid van de universiteitsbuurten.

Deze identiteit zal op een concrete en zichtbare manier worden gemarkeerd (met specifieke bewegwijzering, de heraanleg van de weg tussen de twee campussen, ...) en zal worden aangeduid op alle Brusselse plattegronden, zoals de grote Angelsaksische steden doen.

Het Gewest wil op die manier de culturele, economische en sociale waarde van de aanwezigheid van studenten in de stad markeren, evenals hun verbondenheid met het lokale stedelijke weefsel. Naast de locatie van de kazernes zal eveneens steun worden gegeven aan de ontwikkeling van nieuwe studentenhuisvesting op plaatsen waar dit het meest opportuun wordt geacht.

### **De universiteitscampussen**

Brussel wil in het domein van onderzoek en ontwikkeling een specifieke strategie ontwikkelen om nieuwe technologieën te ondersteunen. Bedrijven in deze sectoren worden gesteund door een beleid van 'clustering', dat een samenwerkingsdynamiek tussen bedrijven, universiteiten/onderzoekscentra en overheden stimuleert om de mogelijkheden van samenwerking te ontdekken en uit te baten.

In die optiek is het wenselijk om een clusteringbeleid te voeren op basis van bestaande polen. In eerste instantie moeten de polen en hun specialisaties duidelijk geïdentificeerd worden, waarna deze versterkt of ontwikkeld kunnen worden in lijn met de ontwikkelingsprojecten die de universiteiten programmeren.

De bestaande te versterken polen bevinden zich in en rond de campussen en universitaire ziekenhuizen, waarvan de meeste al goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer:

#### **De Erasmuscampus**

De Erasmuscampus in Anderlecht is een strategisch

stratégique de développement : regroupant un hôpital universitaire d'importance, des incubateurs économiques, des logements étudiants. Le site est directement relié à l'ensemble de la Région par le métro. L'optimisation de l'offre de mobilité (nouveau dépôt STIB) et les extensions de l'hôpital universitaire représentent la première vague de valorisation du site.

Cette nouvelle extension, nommée "New Erasme" est reliée au projet "New Bordet". Ce dernier, entièrement centré sur le bien-être du patient, ouvrira ses portes sur le Campus Erasme de l'U.L.B. en 2020. Via ce déménagement, l'Institut Jules Bordet devient le centre de référence d'un véritable cancéropôle bruxellois en s'alliant avec l'Université Libre de Bruxelles, l'hôpital Erasme, la Ville et le C.P.A.S. de Bruxelles et le Réseau Iris.

Cet important projet de renouvellement de l'hôpital a comme objectif de créer des surfaces neuves dédiées aux soins, réparties entre l'hôpital Erasme et l'Institut Bordet et de compléter l'offre en matière de commerces et de restauration afin de faire du campus une polarité ayant toutes les commodités.

Le projet donnera par ailleurs l'opportunité d'optimiser la logistique du site.

Le campus comporte également un intéressant potentiel de densification du zoning de Citydev : ce foncier public disponible peut constituer une opportunité de développement unique de création d'un nouveau quartier de ville.

Par ailleurs, d'importants projets de logements sont en cours de part et d'autre de la rue du Chaudron, entre la route de Lennik, la ligne de chemin de fer et le boulevard Henri Simonet. Sur une superficie d'environ 13 ha, les projets apporteront progressivement 72 maisons unifamiliales et 1.300 logements dont 110 logements sociaux du côté Erasme.

### **Le Campus de la Plaine ULB-VUB**

Ce campus fera l'objet de projets urbains mixtes de densification liés à leur excellente accessibilité métro combinée à la proximité directe de futures gares RER (Arcade, Watermael, Etterbeek). Des clusters d'activités économiques axés sur les complémentarités avec les activités universitaires

ontwikkelingsgebied met een groot universitair ziekenhuis, economische incubatoren en studentenwoningen. De metro verbindt de site rechtstreeks met het hele Gewest. De optimalisering van het mobiliteitsaanbod (nieuwe stelplaats van de MIVB) en de uitbreiding van het universitair ziekenhuis vertegenwoordigen de eerste golf van herwaardering van de site.

Deze nieuwe uitbreiding, "New Erasme" genaamd, staat los van het bestaande ziekenhuis waarmee het bovendien verbonden is via het project "New Bordet". Dat laatste, dat volledig gericht is op het welzijn van de patiënt, zal in 2020 zijn deuren openen op de Erasmuscampus van de ULB. Het Instituut Jules Bordet zal na deze verhuis het referentiecentrum worden van een heuse Brusselse 'kankeronderzoekspool'. Het zal samenwerken met de Université Libre de Bruxelles, het Erasmusziekenhuis, de Stad Brussel, het OCMW van Brussel en het Iris-net.

Dit grootschalige project voor de vernieuwing van het ziekenhuis stelt zich tot doel om nieuwe verzorgingsruimten te creëren die worden verdeeld tussen het Erasmusziekenhuis en het Instituut Bordet. Ook het aanbod aan handelszaken en restaurants zal worden aangevuld zodat de campus een polariteit wordt die alle commoditeiten biedt.

Het project biedt daarnaast ook de gelegenheid om de logistiek van de site te optimaliseren.

De campus biedt ook een interessant verdichtingspotentieel van het bedrijvenpark van Citydev: de beschikbare overheidsgrond biedt alle ruimte voor de ontwikkeling van een nieuwe stadswijk.

Er lopen overigens al belangrijke woonprojecten aan weerszijden van de Ketelstraat, tussen de Lenniksebaan, de spoorweg en de Henri Simonetlaan. Op een oppervlakte van ongeveer 13 ha zullen in het kader van de projecten geleidelijk aan 72 eengezinswoningen worden gebouwd, evenals 1.300 woningen waaronder 110 sociale woningen aan de kant van Erasmus.

### **De Pleincampus ULB-VUB**

Op deze campus komen gemengde stedelijke verdichtingsprojecten, die uitstekend bereikbaar zullen zijn met de metro en in de directe nabijheid liggen van de toekomstige GEN-stations (Arcaden, Watermaal, Etterbeek). Clusters van economische activiteiten die gericht zijn op complementariteit

en matière scientifique, d'ingénierie (spin offs, nouvelles technologies, recherche croisées ...) y seront encouragés. Sur le site Delta proche, outre l'hôpital CHIREC, un nouveau quartier se développera sur les anciens terrains ferroviaires. L'amélioration significative de la mobilité prévue dans cette zone et la transformation en boulevard urbain de l'E411 à son arrivée à Auderghem ouvrent des perspectives de développement du site. La Région poursuivra l'urbanisation du triangle sud en optant pour un concept innovant de mixité verticale « emboité » permettant l'implantation d'activités productives et logistiques dans un socle surplombé par une dalle au niveau de l'hôpital Chirec et permettant l'émergence d'un quartier mixte. La densification du campus de la Plaine s'axera autour de développements mixtes (au sud) encadrés par la connexion forte et ambitieuse des campus ULB et VUB via le nouvel équipement universitaire LIC (Learning Center commun aux 2 universités et profitant d'un financement BELIRIS). Le caractère végétal du fer à cheval sera mis en valeur.

### **Le Campus VUB-Laerbeek**

Le campus de l'Universitaire Ziekenhuis au Laerbeek (Jette) constitue une polarité forte du nord-ouest de l'agglomération. En effet, le site profite d'une infrastructure médicale et universitaire renouvelée. Sa connexion au reste de la Région (Basilique et plateau du Heysel) via une ligne de transports en commun structurante renforce d'autant son attractivité. La Région envisage pour ce territoire le développement de la fonction universitaire, celle d'un cluster d'entreprises de haute technologie et d'un pôle de collaboration industrie-université afin de stimuler les spin offs, la création d'emplois sur les secteurs biomédical et pharmacie. A proximité du Ring R0, le site est propice au développement d'un parking de transit. La Région développera ce campus dans le respect et la valorisation du patrimoine naturel exceptionnel qu'est le bois du Laerbeek.

### **Le Campus UCL de Woluwe-Saint-Lambert**

Le site bruxellois de l'UCL s'articule autour des Facultés des sciences de la santé et des Cliniques

met de universitaire activiteiten inzake wetenschappen en engineering (spin-offs, nieuwe technologieën, gekruiste onderzoeken...) zullen worden aangemoedigd. Op de nabijgelegen Deltasite zal er naast het CHIREC-ziekenhuis een nieuwe wijk worden ontwikkeld op de voormalige spoorwegterreinen. De aanzienlijke verbetering van de mobiliteit in dit gebied en de omvorming van de E411 tot een stadsboulevard op de plaats waar hij aankomt in Oudergem openen perspectieven voor de ontwikkeling van de site. Het Gewest zal de verstedelijking van de zuidelijke driehoek voortzetten met een innoverend concept van verticale "geneste" gemengdheid. Productie- en logistieke activiteiten zullen worden gevestigd op een platform met daarboven een grondplaat ter hoogte van het Chirec-ziekenhuis, zodat een gemengde wijk kan ontstaan. De verdichting van de Pleincampus draait rond gemengde ontwikkelingen (in het zuiden) die hun voordeel doen met de sterke en ambitieuze verbinding van de ULB- en VUB-campus via de nieuwe universiteitsvoorziening LIC (gemeenschappelijk Learning Center van de 2 universiteiten, gefinancierd door BELIRIS). Het groene karakter van het hoefijzer zal worden geherwaardeerd.

### **De campus VUB-Laerbeek**

De universitaire ziekenhuiscampus in Laerbeek (Jette) vormt een sterke polariteit in het noordwesten van de agglomeratie. De site geniet immers een vernieuwde medische en universitaire infrastructuur. De verbinding met de rest van het Gewest (Basiliek en Heizelvlaakte) via een structurerende openbaarvervoerslijn maakt deze site nog aantrekkelijker. Het Gewest wil in dit gebied de universiteitsfunctie ontwikkelen, evenals een hoogtechnologische bedrijvencuster en een samenwerkingspool industrie-universiteit om de spin-offs te stimuleren en banen te creëren in de biomedische en farmaceutische sector. In de buurt van de R0 biedt de site mogelijkheden voor de ontwikkeling van een transitparking. Het Gewest zal deze campus ontwikkelen met respect voor en herwaardering van het uitzonderlijke natuurlijke erfgoed van het Laerbeekbos.

### **De UCL-campus in Sint-Lambrechts-Woluwe**

De Brusselse site van de UCL draait volledig rond de faculteit Gezondheidswetenschappen en het



universitaires Saint-Luc. Pôle hospitalier d'importance, le campus attire de nombreux acteurs : des instituts et entreprises de recherche, un incubateur régional des sciences de la vie, ou encore des établissements d'enseignement supérieur. Le campus profite d'une mixité de fonctions mêlant logements étudiants et familiaux, services et commerces locaux, école primaire et complexe sportif. Pour ce campus universitaire se développe un ambitieux projet de rénovation/reconstruction de l'hôpital à l'horizon 2025 comprenant des instituts de recherche (5000m<sup>2</sup>) et d'enseignement (2 établissements sur 22 000m<sup>2</sup>). Ces travaux d'ampleur viseront à faire croître les fonctions académiques et de recherche dans les domaines médical et paramédical, de biotechnologie et de pharmacie et profiteront d'une bonne accessibilité en transport public via le métro et une station renouvelée.

D'autres projets permettront de renforcer la polarité mixte que représente déjà le campus en créant des logements (260 logements dont des logements sociaux et plus 50 kots étudiants), des équipements (crèche, école fondamentale, institutions pour personnes handicapées) et du commerce de proximité.

Outre ces projets, la densification du site respectera ses atouts que sont son architecture et son patrimoine bâti et naturel (dont une zone Natura 2000).

L'accessibilité de ces pôles ainsi que leurs interactions (via les moyens de communication) et les interactions qu'ils peuvent entretenir avec d'autres pôles universitaires ou d'enseignement supérieur bruxellois (Campus du Solbosch, Campus du Centre, Campus du Ceria-Coovi, Reyers, ...), mais aussi la création de logements et d'équipements en lien avec le potentiel de densification des sites, doivent également être garanties.

### **Le Pentagone de Bruxelles Un centre-ville en redéploiement**

Le Pentagone, noyau de l'hypercentre, remplit des rôles multiples : il agit à l'échelle internationale, métropolitaine, régionale et locale. Il possède les caractéristiques particulières de concentration de lieux emblématiques (politiques, culturels, sociaux,

universitair ziekenhuis Saint-Luc. De campus trekt als belangrijke ziekenhuispool heel wat actoren aan: onderzoekinstellingen en -bedrijven, een gewestelijke incubator van de levenswetenschappen of instellingen van het hoger onderwijs. Op de campus bevinden zich gemengde functies zoals studentenwoningen en gezinswoningen, lokale diensten en handelszaken, een lagere school en een sportcomplex. Op deze universiteitscampus zal een ambitieus project worden ontwikkeld voor de renovatie/wederopbouw, tegen 2025, van het ziekenhuis dat wordt aangevuld met onderzoekinstellingen (5000 m<sup>2</sup>) en onderwijsinstellingen (2 vestigingen – 22.000 m<sup>2</sup>). Deze grootschalige werken zullen de academische en onderzoeksfuncties uitbouwen in de sectoren van de medische en paramedische wetenschappen, de biotechnologie en de farmaceutica. De site is uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer dankzij de metro en een vernieuwd station.

Andere projecten zullen de al aanwezige gemengde polariteit versterken door te voorzien in woningen (260 woningen waaronder sociale woningen en 50 bijkomende studentenwoningen), voorzieningen (crèche, lagere school, instellingen voor personen met een handicap) en buurthandelszaken.

Naast deze projecten zal de site worden verdicht met het nodige respect voor de architectuur, het bebouwde en het natuurlijke erfgoed (waaronder een Natura 2000-gebied).

Er moeten garanties zijn over de bereikbaarheid van deze polen, hun interactie (via communicatiemiddelen) en de mogelijke interactie met andere universitaire centra of hogeronderwijscentra (Campus Solbosch, Campus Centrum, Campus Ceria-Coovi, Reyers, ...), maar ook het bouwen van woningen en voorzieningen die aansluiten op het verdichtingspotentieel.

### **De Brusselse Vijfhoek Herontwikkeling van het stadscentrum**

De Vijfhoek vervult als kern van het hypercentrum meerdere rollen: op internationale, grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal. Er bevinden zich tal van vooraanstaande (politieke, culturele, sociale, economische, commerciële en

économiques, commerciaux, récréatifs), portant une valeur symbolique, voire patrimoniale majeure.

Au terme de diverses politiques de revitalisation urbaine, Le Pentagone connaît depuis 2009, une croissance démographique soutenue d'un rythme de près de deux fois supérieur à celui de l'ensemble de la Région (+/- 2,2% par an entre 2000 et 2011).

Le Pentagone est aujourd'hui un espace densément habité, en particulier dans sa partie occidentale et compte près de 50.000 habitants.

Cette croissance démographique est hétérogène du point de vue socio-économique. Les parties sud-ouest concentrent majoritairement des populations précarisées, tandis que les autres parties habitées (nord-ouest) attirent des milieux plutôt favorisés.

Cette hétérogénéité se fait sentir également dans la qualité des logements. Une hausse des prix de l'immobilier et le développement de la demande favorisent une suroccupation croissante du parc résidentiel existant, de qualité déjà insuffisante [Dessouroux et al., 2016]

Le centre-ville constitue, par ailleurs, un important pôle économique et d'emplois par la présence de fonctions administratives, financières, commerciales, touristiques, culturelles, de santé et d'enseignement.

Il connaissait encore il y a peu une forte pression automobile aux conséquences néfastes en termes de pollution de l'air. La piétonnisation des boulevards centraux constitue un tournant important à cet égard. Elle représente également une nouvelle donnée dans l'organisation de la mobilité dans cette partie de la ville.

#### Défis à rencontrer

Du point de vue de son organisation spatiale, le Pentagone, comme cœur de Bruxelles a subi des transformations importantes au cours du 19<sup>ème</sup> siècle par le voûtement de la Senne, la création des boulevards et les extensions nord et sud organisées autour du canal, de ses bassins et des infrastructures ferroviaires. Ces développements ont généré une organisation préférentielle des relations nord-sud au détriment des relations est-ouest.

recreatieve) locaties met een grote symbolische of zelfs erfgoedkundige waarde.

De Vijfhoek kent sinds 2009, na verscheidene beleidsinitiatieven voor stedelijke herwaardering, een gestage bevolkingsgroei aan een tempo dat bijna twee keer hoger ligt dan dat van het hele Gewest (circa 2,2 % per jaar tussen 2000 en 2011).

Vandaag is de *Vijfhoek* een dichtbevolkte ruimte, vooral in het westelijke deel, met bijna 50.000 inwoners.

Op sociaal-economisch vlak verloopt de bevolkingsstijging heterogeen. In de zuidwestelijke delen wonen hoofdzakelijk kansarme bevolkingsgroepen, terwijl de andere bewoonde delen (noordwesten) veeleer gegoede milieus aantrekken.

Deze heterogeniteit valt ook op in de kwaliteit van de woningen. De stijging van de vastgoedprijzen en de steeds grotere vraag naar woningen werken een toenemende overbezetting van het huidige woonpark, dat vaak al van ontoereikende kwaliteit is, in de hand [Dessouroux et al., 2016]

Het stadscentrum is ook van groot belang voor de economie en de tewerkstelling dankzij de aanwezigheid van de administratieve, financiële, commerciële, toeristische, culturele, gezondheids- en onderwijssectoren.

Tot voor kort had het te lijden onder een grote druk van het autoverkeer, met nefaste gevolgen zoals luchtvervuiling. De omvorming van de centrumlanen tot voetgangerszone is in dat opzicht een belangrijk keerpunt. Zij is ook een nieuw gegeven in de organisatie van de mobiliteit in dit stadsdeel.

#### Uitdagingen die aangegaan moeten worden

Vanuit ruimtelijk oogpunt heeft de *Vijfhoek* als hart van Brussel in de loop van de negentiende eeuw een heuse gedaanteverandering ondergaan met de overwelving van de Zenne, de aanleg van de lanen en de noordelijke en zuidelijke uitbreidingen rond het kanaal, de bekkens en de spoorinfrastructuur. Door die ontwikkelingen gingen de noord-zuidverbindingen voor op de oost-westverbindingen.

Un des premiers défis à rencontrer est de positionner le Pentagone et les projets urbains qui s'y développent dans un cadre élargi (cadre de l'hypercentre) de manière à rencontrer la nécessité d'une articulation entre le centre-ville, la Région et la métropole et à approfondir ses relations avec les autres projets bruxellois stratégiques (Plan Canal et autres développements urbains).

Le deuxième défi est de faire des politiques en cours un des jalons d'une politique de mobilité ambitieuse à l'échelle régionale et métropolitaine.

Enfin, il s'agira d'agir sur et par le logement : passer d'une ville utilitaire et pensée pour le transit automobile à une ville façonnée pour ses habitants et redynamiser l'activité économique du centre. Il s'agit en effet d'assurer à la fois l'attractivité résidentielle et de trouver un équilibre entre cette fonction et les autres fonctions portées par le centre (tourisme, commerce, culture, etc).

Pour affronter l'ensemble de ces défis et répondre aux besoins de la population, une concertation entre les acteurs politiques régionaux et communaux (Région de Bruxelles-Capitale et Ville de Bruxelles) doit être poursuivie afin de mutualiser leurs forces.

Dans le respect des compétences de chacun, des contrats seront conclus dans les meilleurs délais avec la Ville de Bruxelles relatifs au développement commun de certains de ses quartiers.

## 2.2. A l'échelle intercommunale et locale

Outre les pôles de développement prioritaires, plusieurs autres sites situés en seconde couronne appellent un développement tant en termes de logements, d'activités économiques, d'équipements que d'espaces publics, verts et récréatifs.

Le développement de pôles en seconde couronne répond également à un besoin de mieux répartir l'augmentation de la population sur l'ensemble de son territoire.

Principalement situés en seconde couronne,

Een van de eerste uitdagingen bestaat erin de *Vijfhoek* en de stadsprojecten die er ontwikkeld worden, in een ruimer kader te plaatsen (het kader van het hypercentrum) om te zorgen voor de noodzakelijke aansluiting tussen het stadscentrum, het Gewest en de metropool en haar in nauwer verband te brengen met de andere strategische projecten voor Brussel (Kanaalplan en andere stadsontwikkelingen).

De tweede uitdaging bestaat erin van het huidige beleid één van de bakens van een ambitieus mobiliteitsbeleid op gewestelijke en grootstedelijke schaal te maken.

Tot slot moet gewerkt worden rond en met huisvesting: de stad niet louter zien vanuit haar gebruiksfunctie en haar structuur die de doorstroming van auto's moet garanderen, maar haar behandelen als een stad die vorm krijgt in functie van haar bewoners en de economische activiteit van het stadscentrum aanzwengelen. Het komt erop aan het aantrekkelijk te maken om er te wonen en een evenwicht te vinden tussen de woonfunctie en de andere functies van het centrum (toerisme, handel, cultuur, enz.).

Om al die uitdagingen het hoofd te kunnen bieden en te voldoen aan de behoeften van de bevolking, moeten de gewestelijke en de gemeentelijke overheid (het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Stad Brussel) overleg plegen om hun krachten te bundelen.

Met respect voor de bevoegdheden van beide actoren zullen zo snel mogelijk contracten worden gesloten met Brussel-Stad voor de gezamenlijke ontwikkeling van sommige van haar wijken.

## 2.2 Op intercommunale en lokale schaal

Naast de prioritaire ontwikkelingspolen zijn er meerdere andere sites in de tweede kroon waar een ontwikkeling mogelijk is van woningen, economische activiteiten, voorzieningen en groene en recreatieve openbare plaatsen.

De ontwikkeling van sites in de tweede kroon beantwoordt eveneens aan de behoefte om de bevolkingsstijging beter te verdelen over het hele grondgebied.

Sommige sites, vooral in de tweede kroon, zullen

certaines sites vont connaître une amélioration significative de leur accessibilité multimodale qui permet d'y envisager le développement de projets urbains mixtes.

### **Le Pôle didactique et récréatif de l'Hippodrome de Boitsfort**

Site exceptionnellement bien situé et accessible dans la forêt de Soignes, l'hippodrome de Boitsfort et ses bâtiments au caractère patrimonial affirmé et partiellement rénovés deviendront un pôle didactique et récréatif régional sur la thématique de la nature, de l'éducation et de la détente.

Il s'agira dès lors de poursuivre le projet Dhrome pour lequel une concession a été octroyée par la SAU à l'issue d'une mise en concurrence.

### **Dames blanches**

Remarquable par sa localisation en seconde couronne, à proximité immédiate de la forêt de Soignes et des réseaux routiers, le terrain des Dames Blanches appartient à la SLRB. Celle-ci le mettra en valeur sur une base d'un tiers de logements sociaux locatifs, un tiers de logements moyens locatifs et un tiers de logements acquisitifs.

### **Le Plateau de la Foresterie**

Le plateau de la Foresterie est principalement repris en zone de réserve foncière au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) tandis que la partie située au sud est définie comme zone de sport ou de loisirs de plein air. Cette dernière est désormais gérée par la Commune et est occupée par deux utilisateurs principaux : un club de rugby et un manège.

L'implantation de projets sur le site devra prendre en compte sa grande valeur biologique (essentiellement inscrit comme site Natura 2000) et régler les problèmes de pollution de sol (ancienne décharge).

Les bénéfices liés à l'implantation d'un projet immobilier sur ce site sont potentiellement un levier pour permettre une mise en œuvre des deux autres enjeux, à savoir la restauration des habitats naturels et la gestion du risque de pollution. L'analyse objective de cette opportunité devra se faire dans le cadre de l'élaboration d'un PPAS.

veel beter bereikbaar worden met verschillende vervoersmodi waardoor de ontwikkeling van gemengde stedelijke projecten mogelijk wordt.

### **Recreatie- en didactisch centrum in de Hippodroom van bosvoorde**

De hippodroom van Bosvoorde is uitzonderlijk goed gelegen en bereikbaar in het Zoniënwoud. De gebouwen hebben een bijzondere patrimoniale kwaliteit en zijn gedeeltelijk gerenoveerd. Het geheel wordt een gewestelijk recreatie- en didactisch centrum in het thema van de natuur, onderwijs en ontspanning.

Het Dhrome-project, dat de concessie kreeg van de MSI na een oproep tot mededinging, zal worden voortgezet.

### **Witte Vrouwen**

Het terrein aan de Witte Vrouwenlaan is eigendom van de BGHM en opmerkelijk door zijn ligging binnen de tweede kroon, in de onmiddellijke nabijheid van het Zoniënwoud en het wegennet. De BGHM zal dit terrein ontwikkelen op basis van een verdeling van een derde sociale huurwoningen, een derde middenklasse huurwoningen en een derde koopwoningen.

### **Vorsterieplateau**

Het Vorsterieplateau ligt voornamelijk in een grondreservegebied op het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Het zuidelijke deel is gedefinieerd als een gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht. Dat wordt voortaan beheerd door de gemeente en voornamelijk gebruikt door twee organisaties: een rugbyclub en een manege.

De planning van projecten op dit terrein moet rekening houden met de grote biologische waarde (grotendeels opgenomen als Natura 2000-gebied) en de problemen in verband met de bodemvervuiling (voormalige stortplaats) regelen.

De voordelen van de ontwikkeling van een vastgoedproject op deze site vormen mogelijk een hefboom voor de aanpak van de twee andere doelstellingen, namelijk de restauratie van de natuurlijke habitats en de beheersing van het vervuiliingsrisico. De objectieve analyse van deze mogelijkheid moet gebeuren in het kader van de

Préalablement à l'ouverture de cette zone à la construction, la Région démontrera la nécessité de son affectation.

**D'autres sites sont également appelés à devenir des lieux de plus grande intensité urbaine :**

- Moensberg et Calvoet à Uccle ;
- le Westland à Anderlecht ;
- la Porte d'Ostende à Berchem-Ste Agathe ;
- la gare de Boitsfort à Watermael-Boitsfort ;
- le site de Roodebeek à Woluwé St Lambert.

**3. Stratégie 2: Proposer une densification maîtrisée<sup>7</sup>**

**3.1. Les caractéristiques de la densification**

**Contextualisation**

A Bruxelles, comme dans toute ville, les densités bâties sont largement héritées de l'histoire. On peut mettre en évidence trois grands scénarios de densification :

- Le remplissage organique de mailles du territoire partiellement ou totalement bâties (infill) (urbanisation progressive de l'espace entre les deux enceintes moyenâgeuses du XIIIème au XVIIIème siècle et urbanisation de la deuxième couronne après la seconde guerre mondiale) ;
- Les opérations complexes de restructuration de morceaux de ville urbanisés à une époque antérieure, le plus souvent motivées par des considérations hygiénistes, fonctionnelles ou techniques (restructuration du centre au XIXème siècle, automobilisation de l'espace urbain au XXème) ;
- L'extension de l'urbanisation par le biais de lotissements privés accompagnés ou précédés par une production publique du réseau viaire, d'infrastructures de transport, de parcs, promenades et jardins publics.

A l'instar de ce que l'on observe dans la plupart des villes, les densités bâties à Bruxelles sont plus élevées au centre et diminuent graduellement au fur et à mesure que l'on se dirige vers la périphérie. En deuxième couronne la densité moyenne est deux fois moins élevée qu'en première couronne (47 contre 105/hab/ha).

A Bruxelles, ce modèle radio-concentrique laisse

uitwerking van een BBP. Voorafgaand aan het vrijgeven van dit bouwgebied zal het Gewest aantonen dat deze bestemming noodzakelijk is.

**Ook andere sites bieden mogelijkheden om de stedelijke intensiteit te vergroten:**

- Moensberg en Kalevoet in Ukkel,
- Westland in Anderlecht,
- Oostendse Poort in Sint-Agatha-Berchem,
- station Bosvoorde in Watermaal-Bosvoorde,
- Rodebeek in Sint-Lambrechts-Woluwe.

**3. Strategie 2: Een beheerste verdichting voorstellen<sup>7</sup>**

**3.1. De kenmerken van verdichting**

**Contextbeschrijving**

Net zoals in alle andere steden, berust de bebouwingsdichtheid in Brussel grotendeels op een erfenis uit het verleden. We onderscheiden drie grote verdichtingsscenario's:

- De organieke opvulling van gedeeltelijk of volledig bebouwde mazen van het grondgebied (*infill*) (geleidelijke verstedelijking van de ruimte tussen de twee middeleeuwse omwallingen van de 13de tot de 18de eeuw en verstedelijking van de tweede kroon na de Tweede Wereldoorlog)
- De complexe herstructurering van stadsdelen die in een vroegere periode verstedelijkt zijn, meestal uit hygiënische, functionele of technische overwegingen (herstructurering van het centrum in de XIXde eeuw, inrichting van de stedelijke ruimte in de XXde eeuw voor auto's)
- De uitbreiding van de verstedelijking door private verkavelingen die gepaard gaan met of voorafgegaan worden door de openbare aanleg van het wegennet, de vervoersinfrastructuur, parken, promenades en openbare tuinen.

Net zoals in de meeste steden is de dichtheid van de bebouwing in Brussel groter in het centrum en neemt zij geleidelijk af naar de rand toe. In de tweede kroon is de gemiddelde dichtheid tweemaal kleiner dan in de eerste kroon (47 tegenover 105/inw/ha).

In Brussel ruimt dat radio-concentrisch model

place progressivement à un développement de type polycentrique.

### Les formes variables de la densité

La notion de densité peut se traduire selon différents paramètres :

- La densité d'occupation d'un territoire par la population (exprimée par le nombre d'habitants et/ou d'emplois à l'hectare ou au km<sup>2</sup>) ou par la fonction logement (nombre de logements à l'hectare) ;
- La densité résidentielle bâtie, mesurée par le taux d'emprise au sol ou par le rapport entre les surfaces bâties de logement et la superficie du terrain (exprimée à Bruxelles par la norme P/S, soit le rapport planchers/sol) ;
- L'intensité urbaine, qui correspond au potentiel d'interactions auquel la ville – habitée, visitée, investie, consommée – donne lieu. Elle est ici croisée avec la notion de confort public plus explicitement centré sur la question de l'habiter.

Par ailleurs, une même densité bâtie peut s'exprimer selon des formes urbaines très diverses. Ainsi, une même densité résidentielle peut être atteinte par la construction d'un immeuble élevé, d'immeubles collectifs bas ou de constructions pavillonnaires.

### Les conditions de la densification

La croissance démographique en Région bruxelloise rend nécessaire de mobiliser les ressources territoriales bruxelloises en faveur du logement. La densification ne peut être bien vécue que si deux conditions sont rencontrées :

- **La densification doit se faire en relation directe avec l'amélioration du transport public.** Au fur et à mesure de l'optimisation des infrastructures de transport en commun apparaîtront de nouvelles opportunités de densification qui pourront être activées en fonction des nécessités ;
- **La densification doit s'accompagner de la mise en place d'un 'confort public'**, garant d'une bonne habitabilité des quartiers. En effet, la

geleidelijk aan plaats voor een polycentrische ontwikkeling.

### De variabele dichtheidsvormen

Het begrip dichtheid kan ingevuld worden op basis van verschillende parameters:

- De dichtheid van een gebied die bepaald wordt door de mate waarin het gebruikt wordt door de bevolking (uitgedrukt in aantal inwoners en/of arbeidsplaatsen per hectare of per km<sup>2</sup>) of voor de woonfunctie (aantal woningen per hectare);
- De bebouwde residentiële dichtheid, gemeten aan de hand van het percentage van de grondinname of van de verhouding tussen de bebouwde woonoppervlakte en de terreinoppervlakte (in Brussel uitgedrukt door de V/T-norm ofwel de vloer-terreinverhouding);
- De stedelijke intensiteit, die overeenstemt met de mogelijke interactie die de stad te bieden heeft voor bewoners, bezoekers, investeerders en consumenten. Zij wordt vaak gezien in samenhang met het begrip publiek comfort, dat uitdrukkelijker gericht is op het bewoningsaspect.

Eenzelfde bebouwingsdichtheid kan overigens tot uiting komen in zeer uiteenlopende stadsvormen. Zo kan eenzelfde residentiële dichtheid bereikt worden door het optrekken van een hoog gebouw, lage collectieve gebouwen of paviljoengebouwen.

### De voorwaarden voor verdichting

Door de bevolkingsgroei in het Brussels Gewest is het nodig om de beschikbare grond te benutten voor huisvesting. Verdichting kan maar als goed ervaren worden, als de volgende twee voorwaarden vervuld zijn:

- **De verdichting moet gebeuren in directe relatie met de verbetering van het openbaar vervoer.** Naarmate de infrastructuur van het openbaar vervoer verbetert, zullen nieuwe verdichtingsmogelijkheden ontstaan die afhankelijk van de noodzaak kunnen worden geactiveerd.
- **De verdichting moet gepaard gaan met aandacht voor het publieke comfort** om de goede bewoonbaarheid van de wijken te

densité ne sera vécue positivement que si l'on parvient à garantir la qualité de vie du quartier. On parlera de « confort public » d'un quartier. Il se caractérise par la capacité que possède le quartier d'accueillir dans son tissu urbain et ses espaces publics l'ensemble des activités caractéristiques de la vie urbaine : économiques, sociales mais aussi, culturelles, symboliques, ludiques, éducatives, citoyennes, sportives. Il faudra aussi tenir compte du confort climatique (vents, ensoleillement).

Une fois les objectifs quantitatifs de construction de logements fixés, il convient de déterminer comment localiser ces nouveaux logements sur le territoire urbain en utilisant les atouts dont dispose le territoire régional, en d'autres termes comment densifier intelligemment et qualitativement le territoire.

La densification des quartiers connaît deux approches complémentaires de réalisation :

- la première approche prioritaire concerne la **densification du tissu existant** : comblement des dents creuses, construction des terrains non bâtis, restructuration des grands îlots, aménagement des logements vides au-dessus des étages des commerces, diversification des espaces monofonctionnels (zones industrielles, administratives, ...), urbanisation des friches, ... ;
- la seconde approche de la densification touche au **renforcement de la structure urbaine** : cela comprend la densification le long des espaces ouverts, qu'il s'agisse de parcs ou d'espaces publics linéaires comme des avenues plantées ou des boulevards.

### 3.2. La densification du tissu existant

La densification doit s'appuyer sur la morphologie urbaine, comme garantie d'opérabilité. Une dédensification doit aussi s'opérer dans les quartiers trop denses, notamment en aérant les intérieurs d'îlot. En d'autres termes, la Région entend opérer une densification qui ne met pas brutalement en cause la spécificité des différentes formes urbaines, afin de préserver la variété des formes de vie dans la ville et l'attractivité résidentielle qui en résulte. Plusieurs typologies se côtoient à Bruxelles, qui ont chacune leur intérêt et

waarborgen. Dichtheid zal immers maar positief ervaren worden, als men erin slaagt de leefkwaliteit van de wijk te garanderen. Men spreekt van het publiek comfort van een wijk. Dat wordt gekenmerkt door het vermogen van een wijk om in haar stadsweefsel en openbare ruimten plaats te bieden voor alle activiteiten die typerend zijn voor het stadsleven: economische, sociale maar ook culturele, symbolische, ludieke, educatieve, burger- en sportactiviteiten. Ook met het klimaatcomfort (wind, bezonning) moet rekening worden gehouden.

Als de kwantitatieve doelstellingen voor de bouw van woningen zijn vastgesteld, is het de vraag welke plaats deze nieuwe woningen zullen krijgen op het stedelijk grondgebied, daarbij gebruik makend van de troeven die het gewest heeft. Met andere woorden, de vraag naar een slimme en kwalitatieve verdichting van het grondgebied.

Voor de verdichting van wijken zijn twee complementaire benaderingen mogelijk.

- de eerste prioritaire benadering steunt op de **verdichting van het bestaande weefsel**: opvulling van lege plekken, bebouwing van onbebouwde percelen, herstructurering van grote bouwblokken, inrichting van leegstaande verdiepingen boven winkels, diversificatie van monofunctionele gebieden (industriezones, administratieve zones), urbanisatie van braakliggende gebieden, ...;
- de tweede benadering houdt verband met de **versterking van de stedelijke structuur**: verdichting grenzend aan open ruimten, parken of lineaire openbare plaatsen, zoals lanen met bomen of boulevards.

### 3.2. De verdichting van het bestaande weefsel

De verdichting moet steunen op de stedelijke morfologie om de uitvoerbaarheid te garanderen. Ook ontlichting moet worden doorgevoerd in de te dichtbebouwde wijken, met name door meer ruimte te creëren op de binnenterreinen van huizenblokken. Met andere woorden, het Gewest streeft naar een verdichting die de specifieke kenmerken van de stedelijke vormen niet aantast om de verscheidenheid van de woonvormen en de aantrekkelijkheid daarvan te behouden. In Brussel bestaan meerdere typologieën naast elkaar. Elkeen

qu'il s'agit de préserver :

- l'ordre fermé : l'implantation du bâti se fait en bordure de parcelle et le tissu urbain est dense et continu ;
- l'ordre semi-ouvert : le développement est caractérisé par une distribution des volumes marquant une alternance entre un groupe limité de bâtisses continues et d'autres bâtisses n'occupant que partiellement la largeur de la propriété ;
- l'ordre ouvert : le développement est caractérisé par une distribution des volumes sans articulation, ni entre eux, ni avec les limites de propriétés.

Ces typologies d'habitat présentent des rapports P/S différents. On constate par exemple que le bâti en ordre fermé correspond à un P/S moyen supérieur à 1, tandis que le bâti en ordre ouvert correspond à un P/S moyen inférieur à 0,4.

Les possibilités de densification ont été étudiées<sup>8</sup> en fonction des situations spécifiques du bâti : proximité du transport public, largeur existante entre fronts bâtis, présence de patrimoine, degré de verdurisation, proximité des espaces verts publics, dimension des parcelles et taille des îlots.

De ce qui précède, sept principes ont été retenus pour opérer la densification.

### 3.2.1. Une densification liée à une bonne accessibilité en transport public

Le premier principe est de permettre une plus grande densité dans les zones caractérisées par une bonne accessibilité en transport public mais aussi la prise en compte des enjeux de stationnement dans la zone.

La bonne accessibilité en transport public est déterminée par la proximité des gares et stations de métro et pré-métro. Ainsi, un logement situé dans un rayon de 600 m autour des gares et des stations de métro existante ou à créer (y compris RER et métro nord) bénéficie d'une bonne accessibilité en transport public, qui permet aux habitants un usage minimum de la voiture. Par ailleurs, au-delà de la bonne accessibilité en transport public, la présence ou le développement d'autres modes et services de mobilité joue également un rôle pour soutenir la densification de ces lieux.

heeft zijn belang en moet behouden blijven:

- gesloten bebouwing: de bebouwing ligt aan de rand van het perceel en het stedelijk weefsel is dicht en aaneengesloten;
- halfopen bebouwing: de ontwikkeling wordt gekenmerkt door de verdeling van volumes met een afwisseling tussen een kleine groep van aaneengesloten gebouwen en andere gebouwen die niet de volledige breedte van de eigendom innemen;
- open bebouwing: de ontwikkeling wordt gekenmerkt door een verdeling van volumes die niet aansluiten op andere volumes of op de grenzen van de eigendommen.

Deze woonvormtypes hebben verschillende V/T-verhoudingen. Zo heeft een gesloten bebouwing een V/T van meer dan 1, terwijl een open bebouwing een V/T van minder dan 0,4 heeft.

De verdichtingsmogelijkheden zijn bestudeerd<sup>8</sup> op basis van de specifieke situatie van de bebouwing: nabijheid van het openbaar vervoer, bestaande breedte tussen gevels, aanwezigheid van erfgoed, aanwezigheid van groen, nabijheid van openbare groenvoorzieningen en afmeting van percelen en grootte van bouwblokken.

Op basis van bovenstaande vaststellingen werden zeven principes vastgelegd om de verdichting tot stand te brengen.

### 3.2.1. Een verdichting op basis van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Het eerste principe is het toestaan van een hogere dichtheid in gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer maar ook het rekening houden met de uitdagingen met betrekking tot het parkeren in het gebied.

Bepalend voor de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is de nabijheid van trein-, metro- en premetrostations. Zo is een woning goed bereikbaar met het openbaar vervoer wanneer zij zich bevindt in een straal van 600 m rond de bestaande of nog op te richten trein- en metrostations (inclusief GEN en metro Noord), waardoor de bewoners zo min mogelijk de auto hoeven te gebruiken. Naast de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is bovendien ook de aanwezigheid of ontwikkeling van andere vervoersmodi en mobiliteitsdiensten belangrijk om de verdichting van deze gebieden te



ondersteunen.

### **3.2.2. Une densification proportionnelle à la dimension de l'espace public**

Le second principe consiste à permettre une densification en fonction de la largeur de l'espace public et de la dimension/profondeur des îlots. Ces données permettent d'identifier les grandes ouvertures, là où le potentiel de densification est plus important, notamment lorsqu'il s'agit de gagner en hauteur.

L'objectif consiste à préserver les qualités d'ensoleillement et de vue. Le principe historique retenu – même si des exceptions sont possibles en fonction de conditions spécifiques – est de prendre en compte la dimension de l'espace public dans les opérations de densification. La hauteur des bâtiments sera ainsi limitée en présence d'espaces publics étroits et fermés, des espaces publics plus ouverts et plus larges pouvant supporter des bâtiments plus élevés.

### **3.2.3. Une densification respectueuse du patrimoine architectural**

Le troisième principe vise à la sauvegarde et la valorisation du patrimoine qui nécessite un encadrement strict dans ses alentours (patrimoine Unesco ou Cités jardins par exemple).

### **3.2.4. Une densification liée à une présence suffisante d'espaces verts**

Ce quatrième principe tient compte du cadre urbain environnant, et donc de la capacité des zones à supporter une densification, tout en gardant une qualité environnementale de proximité. Des rayons de 400 m ont été pris en compte autour des espaces verts de plus d'un hectare, correspondant à un trajet de 5 minutes à pied. Pour les espaces verts de moins d'un hectare, le rayon d'accessibilité appliqué est de 200 m. On constate une bonne couverture globale de la Région même s'il faut souligner une carence importante dans la partie centrale ainsi qu'à l'ouest.

### **3.2.5. Une densification proportionnelle à la taille des parcelles et des îlots**

### **3.2.2. Een verdichting in verhouding tot de afmetingen van de openbare ruimte**

Het tweede principe staat verdichting toe op basis van de grootte van de openbare ruimte en de afmetingen/diepte van de huizenblokken. Deze gegevens maken het mogelijk om grote openingen te identificeren, waar het verdichtingspotentieel hoger is, vooral wanneer het gaat over bouwen in de hoogte.

Het doel is de kwaliteit van de lichtinval en het zicht te behouden volgens het historische principe – waarop onder bepaalde voorwaarden echter uitzonderingen mogelijk zijn – dat uitgaat van de afmetingen van de openbare ruimte om verdichting tot stand te brengen. Zo zal de hoogte van de gebouwen beperkt worden wanneer de aanwezige openbare ruimten smal en gesloten zijn. Wanneer er grotere openbare ruimten zijn met een open karakter, kunnen dan weer hogere gebouwen toegelaten worden.

### **3.2.3. Een verdichting die het architecturaal erfgoed respecteert**

Het derde principe beoogt het behoud en de waardering van het erfgoed, dat een strikte omkadering van de omgeving vereist (zoals Unesco-erfgoed of tuinjijken).

### **3.2.4. Een verdichting op basis van een voldoende aanwezigheid van groenvoorzieningen**

Dit vierde principe houdt rekening met de omliggende stedelijke omgeving en dus met het vermogen van zones om een verdichting te ondergaan en tegelijk de milieukwaliteit van de omgeving te behouden. Er wordt rekening gehouden met een straal van 400 m rond groenvoorzieningen van meer dan een hectare, wat neerkomt op 5 minuten wandelen. Voor groenvoorzieningen van minder dan 1 ha wordt een straal van 200 m toegepast. We zien een goede globale dekking in het Gewest, hoewel er sprake is van een groot tekort in het centrale gedeelte en in het westen.

### **3.2.5. Een verdichting in verhouding tot de omvang percelen en huizenblokken**

Le cinquième principe tient compte de la dimension des parcelles et des îlots. Il consiste à localiser les îlots de grande taille et de faible densité qui présentent de fortes opportunités en matière de restructuration du tissu urbain (nouvelles constructions, augmentation des gabarits...).

### **3.2.6. Une densification qui s'appuie sur la revalorisation du bâti existant**

Le sixième principe entend valoriser et optimiser l'occupation des logements et des bâtiments existants en luttant contre les logements et bâtiments inoccupés (dont les étages au-dessus des commerces) et/ou insalubres.

Dans cette perspective, la reconversion de bâtiments industriels et de bureaux inoccupés sera davantage encouragée. Ces valorisations et reconversions viseront également à optimiser ces bâtiments sur les plans énergétique et environnemental.

La Région entend également encourager la réhabilitation des logements vides au-dessus des commerces par un accompagnement personnalisé des propriétaires et locataires et l'offre de solutions adaptées (prime pour la création d'un accès séparé aux étages, ...).

### **3.2.7. Une densification accompagnée de la création des services de proximité**

Le septième principe vise à accompagner la densification de manière à garantir le 'confort public'. Ainsi les opérateurs publics et privés devront être attentifs à créer les conditions d'une qualité de vie urbaine. Cela touche à divers éléments: la qualité des espaces publics, la présence des fonctions liées à la ville de proximité (voir développements de cette notion dans l'axe 2), etc.

## **3.3. L'intégration d'immeubles élevés**

L'immeuble élevé peut, dans certaines circonstances précises, constituer une réponse qualitative pour produire du logement et/ou renforcer le caractère métropolitain de certains espaces ouverts qui structurent la ville.

Het vijfde principe houdt rekening met de afmetingen van percelen en bouwblokken. Het doel is om grote bouwblokken met een lage dichtheid te lokaliseren die veel mogelijkheden bieden om het stedelijk weefsel te herstructureren (nieuwe constructies, uitbreiding van bouwvolumes).

### **3.2.6. Een verdichting die steunt op de herwaardering van de bestaande bebouwing**

Het zesde principe bestaat erin het gebruik van bestaande woningen en gebouwen te valoriseren en te optimaliseren door te strijden tegen woningen en gebouwen die leegstaan (zoals verdiepingen boven winkels) en/of onbewoonbaar zijn.

Vanuit dat perspectief zal de reconversie van ongebruikte industriële gebouwen en kantoorgebouwen meer worden aangemoedigd. Deze herwaarderingen en reconversies zijn er ook op gericht om deze gebouwen te optimaliseren op het vlak van energie- en milieuprestaties.

Het Gewest wil eveneens de renovatie van leegstaande woningen boven winkels aanmoedigen met een persoonlijke begeleiding van de eigenaars en huurders en het aanbieden van aangepaste oplossingen (zoals een premie voor het creëren van een aparte toegang tot de verdiepingen).

### **3.2.7. Een verdichting die gepaard gaat met de opstart van buurtdiensten**

Het zevende principe bestaat erin de verdichting te begeleiden met als doel het 'publiek comfort' te waarborgen. Zo moeten de publieke en private operatoren alles in het werk stellen om de voorwaarden te scheppen voor een kwaliteitsvolle stadsomgeving. Dat behelst verschillende aspecten: elementen: de kwaliteit van de openbare ruimten, de aanwezigheid van functies die thuishoren in de buurtgerichte stad (dit begrip wordt nader uitgewerkt onder pijler 2).

## **3.3. De integratie van hoogbouw**

Hoogbouw kan in bepaalde omstandigheden een kwaliteitsvolle oplossing zijn om te voorzien in huisvesting en/of om het metropolitane karakter van sommige open ruimten die de stad structureren, te versterken.

Plusieurs constats peuvent être posés.

La majeure partie du bâti bruxellois, soit près de 85%, est constituée de bâtiments bas, alors que les constructions en hauteur représentent moins de 0,1% et les bâtiments moyens 15%.

La construction des bâtiments élevés à Bruxelles remonte à avant la création de la Région bruxelloise en 1989, époque pendant laquelle seules les 19 communes étaient compétentes dans l'attribution des permis d'urbanisme. Les immeubles élevés ont donc été érigés au cas par cas.

On perçoit aujourd'hui l'émergence d'une logique de ponctuation d'axes par des bâtiments élevés, ainsi que l'existence de clusters (concentration de bâtiments), souvent inachevés. Ces clusters sont généralement couplés aux pôles administratifs et aux axes majeurs du centre-ville.

La notion de bâtiment élevé n'est pas une notion absolue. Elle est liée à la hauteur du contexte dans lequel le bâtiment s'inscrit. On identifie deux types de bâtiments élevés, émergents de leur contexte : (1) ceux qui déterminent le skyline métropolitain (tour du Midi, tour Madou,...) et marquent une rupture avec les gabarits moyens à l'échelle urbaine et ceux (2), plus bas, qui constituent une rupture d'échelle locale par rapport à leur contexte direct mais n'interfèrent pas sur le skyline (Résidence Léopold au Square de Meeus à Bruxelles, les pavillons français, rue du Noyer à Schaerbeek,...).

La coexistence de ces 2 types de bâtiments élevés sur le territoire bruxellois est une caractéristique intéressante à exploiter et à encadrer. Ces deux types de bâtiments jouent un rôle différent. Cependant ils devront respecter les mêmes principes et standards de localisation et d'intégration qualitative.

Ainsi, la Région, à travers le PRDD, propose une double approche de cette problématique :

- d'une part, en fixant les conditions générales du développement d'immeubles de grande hauteur, pour qu'ils renforcent adéquatement la structure urbaine ;
- d'autre part, en fixant des conditions d'intégration qui permettent d'opérer cette évolution morphologique du tissu urbain de manière cohérente d'un point de vue paysager et d'une manière coordonnée avec les autres

Er kunnen meerdere vaststellingen gedaan worden:

Het merendeel van de Brusselse gebouwen, bijna 85%, zijn lage gebouwen, terwijl hoogbouw minder dan 0,1% van het totaal uitmaakt en de middelhoge gebouwen 15%.

De ontwikkeling van hoogbouw in Brussel dateert al van vóór de oprichting van het Brussels Gewest in 1989, toen alleen de 19 gemeenten bevoegd waren om stedenbouwkundige vergunningen toe te kennen. De hoge gebouwen werden dus geval per geval opgetrokken.

Vandaag stellen we vast dat de logica om assen af te bakenen door middel van hoge gebouwen opgang maakt en dat er clusters (concentratie van gebouwen) bestaan die in vele gevallen onvoltooid zijn. Die clusters sluiten doorgaans aan op de administratieve kernen en hoofdassen van het stadscentrum.

Hoogbouw is geen absoluut begrip. Het hangt samen met de hoogte van de omgevingscontext van het gebouw. We onderscheiden twee soorten hoge gebouwen, die oprijzen in hun omgeving:

(1) gebouwen die de grootstedelijke skyline bepalen (Zuidtoren, Madoutoren, ...) en het gemiddelde gevelprofiel op stedelijke schaal doorbreken en (2) lagere gebouwen, die een lokale schaalbreuk vormen in hun directe context, maar geen invloed hebben op de skyline (residentie Leopold op de Meeussquare in Brussel, de Franse paviljoens, de Notelaarsstraat in Schaarbeek, ...).

De aanwezigheid van deze twee soorten hoge gebouwen op het Brusselse grondgebied is een interessant kenmerk dat we moeten benutten en omkaderen. De twee soorten gebouwen vervullen een verschillende rol. Ze moeten evenwel voldoen aan dezelfde principes en normen in verband met plaatsbepaling en kwaliteitsvolle inpassing.

Daarom stelt het Gewest via het GPDO een tweeledige aanpak voor van deze problematiek:

- enerzijds de algemene voorwaarden vastleggen voor de ontwikkeling van hoge gebouwen, zodat ze de stedelijke structuur op adequate wijze versterken;
- anderzijds de inpassingsvoorwaarden vastleggen om deze morfologische evolutie van het stedelijk weefsel uit te voeren op een coherente manier vanuit het oogpunt van de landschapsarchitectuur en gecoördineerd met

objectifs du PRDD pour ce qui concerne la stratégie de développement.

de andere doelstellingen van het GPDO voor de ontwikkelingsstrategie.

### **Conditions générales du développement d'immeubles élevés**

Ni la densification, ni la construction d'immeubles élevés ne constituent des objectifs en soi. Dès lors, l'ambition est de considérer les bâtiments élevés, d'une part comme un des moyens de densification et d'autre part, comme des opportunités d'optimiser et de valoriser la ville.

La spécificité morphologique des immeubles élevés qui les distinguent du bâti courant requiert que l'on analyse comment les intégrer à la ville, à plusieurs échelles. L'intégration s'apprécie selon l'échelle macro (la ville), l'échelle meso (le quartier et de ses habitants) et l'échelle micro (le bâtiment et ses usagers).

Dans cette optique, il convient de définir à quoi peut contribuer un bâtiment élevé dans le tissu urbain. La Région, à travers le PRDD, pointe trois aspects principaux :

#### *1. Valoriser le paysage urbain et renforcer la lisibilité de la topographie*

Bruxelles est marquée par un relief spécifique qui a influencé son développement territorial. L'implantation de bâtiments élevés peut permettre d'accentuer la 3ème dimension de Bruxelles.

Cela s'exprimera par une implantation privilégiée de l'immeuble élevé sur les lignes de crête et dans les fonds de vallée, tout en veillant à ce que la hauteur des bâtiments implantés dans ces fonds n'atteigne pas la hauteur de ceux qui sont localisés sur les crêtes.

L'immeuble élevé, comme élément saillant contribuera à la lisibilité de la ville en permettant de tisser des liens visuels. Une des conditions favorables à la localisation des immeubles élevés doit être de se trouver à la rencontre de perspectives locales ou régionales.

Au niveau de son environnement immédiat, l'immeuble élevé valorisera la perception urbaine en s'intégrant aux panoramas régionaux, en valorisant l'image du quartier avec pour ambition de le représenter et en offrant des vues qualitatives et non intrusives sur la ville,

### **Algemene voorwaarden voor de ontwikkeling van hoogbouw**

Noch verdichting, noch hoogbouw zijn een doelstelling op zich. Daarom willen we hoogbouw zien als een manier van verdichting en eveneens als een kans om de stad te optimaliseren en te valoriseren.

De specifieke morfologie van hoge gebouwen die hen onderscheidt van de andere bebouwing vereist een analyse van hun integratie in de stad op meerdere niveaus: het macroniveau (de stad), het mesoniveau (de wijk en de bewoners) en het microniveau (het gebouw en de gebruikers).

In dat verband is het aangewezen om te bepalen welke bijdrage een hoog gebouw kan leveren aan het stadsweefsel. Het Gewest wijst via het GPDO op drie voorname aspecten:

#### *1. Het stadslandschap valoriseren en de topografie beter leesbaar maken*

Brussel wordt gekenmerkt door een bijzonder reliëf dat een invloed gehad heeft op zijn territoriale ontwikkeling. De inplanting van hoogbouw kan de derde dimensie van Brussel helpen versterken.

Om die tot uiting te brengen, dient er de voorkeur aan gegeven te worden hoge gebouwen in te planten op heuvelruggen en in valleidalen. Daarbij moet erop gelet worden dat de gebouwen in de dalen niet even hoog reiken als die op de heuvelruggen.

Hoogbouw behoort als in het oog springend element bij te dragen aan de leesbaarheid van de stad door het mogelijk te maken visuele verbindinglijnen te trekken. Een van de voorwaarden bij het bepalen van een geschikte plaats voor hoogbouw, is dat deze zich bevindt op het raakpunt van plaatselijke of gewestelijke vergezichten.

In de onmiddellijke omgeving moet hoogbouw de perceptie van de stad opwaarderen door zich in te passen in het gewestelijke panorama, een meerwaarde te geven aan het imago van de wijk met de ambitie haar te vertegenwoordigen en kwalitatief hoogstaande en niet-intrusieve

accessibles, le cas échéant, au public.

## 2. Valoriser la morphologie urbaine

En tant que repère visuel, l'immeuble élevé doit permettre de souligner les axes de construction de Bruxelles et révéler sa structure polycentrique tant à l'échelle globale que locale.

Par ailleurs, l'immeuble élevé peut jouer deux rôles majeurs : contribuer à l'aération et à la restructuration de certains tissus trop denses. Il peut également permettre de densifier tout en préservant le caractère ouvert de certains territoires bruxellois, réserves d'espaces ouverts/publics nécessaires pour préserver une certaine qualité du vivre en ville, tels les tissus de la seconde couronne par exemple.

Une condition favorable à la valorisation du tissu urbain est la contribution du bâtiment élevé à rythmer et border des dégagements linéaires dans la ville : larges infrastructures, larges espaces publics ou espaces verts. Le bâtiment élevé peut, dans ce cas, diversifier le front bâti et faire naître une dynamique, un rythme. La notion de dégagement est ici essentielle, car elle permet de limiter les nuisances sur le contexte urbain environnant.

Au niveau local, l'immeuble élevé contribuera à l'extension et à la valorisation du réseau d'espaces publics et/ou d'espaces verts régionaux et locaux. A cet égard, la présence d'un socle pourra opérer une interface qualitative avec l'espace public et le quartier.

Il contribuera à valoriser la richesse typologique et architecturale de la ville, en réalisant une articulation qualitative avec les typologies locales existantes. L'ambition d'un bâtiment élevé doit être à cet égard exemplaire et en particulier du point de vue architectural et en ce qui concerne ses performances énergétiques et environnementales.

## 3. Valoriser la programmation urbaine

L'immeuble élevé par son rayonnement visuel doit pouvoir être autant que possible associé à une fonction à vocation collective, permettant de localiser dans le tissu une infrastructure publique (éducative, culturelle, ...), une centralité

uitzichten op de stad te bieden en die eventueel toegankelijk te maken voor het publiek.

## 2. De stedelijke morfologie valoriseren

Als visueel herkenningspunt moet hoogbouw de bouwassen in Brussel beklemtonen en haar polycentrische structuur zowel op algemene als op plaatselijke schaal duidelijk maken.

Daarnaast is voor hoogbouw een dubbele belangrijke rol weggelegd: het bevorderen van de openheid en het herstructureren van bepaalde te dichte stadsweefsels. Zo kunnen hoge gebouwen de mogelijkheid bieden om sommige gebieden in Brussel te verdichten, maar tegelijk het open karakter ervan te vrijwaren, - met reserves van open/openbare ruimten die nodig zijn om een zekere levenskwaliteit in de stad te behouden -, zoals bijvoorbeeld de stadsweefsels in de tweede kroon.

Hoogbouw kan bevorderlijk zijn voor de opwaardering van het stadsweefsel door lineaire vrije uitzichten in de stad te helpen ritmeren en af te lijnen: grote infrastructures, grote openbare of groene ruimten. Hoogbouw kan in dergelijke gevallen de bouwlijn diversifiëren en een dynamiek en ritme doen ontstaan. "Vrije uitzichten" zijn in dit verband van essentieel belang, want zij laten toe de overlast voor de stedelijke omgevingscontext te beperken.

Op lokaal niveau moet hoogbouw mee helpen om het netwerk van openbare ruimten en/of gewestelijke of lokale groene ruimten uit te breiden en op te waarderen. In dat verband kan een sokkel fungeren als kwaliteitsvolle schakel naar de openbare ruimte en de wijk.

Hoge gebouwen bieden een meerwaarde voor de typologische en architecturale rijkdom van de stad, wanneer zij op kwaliteitsvolle wijze afgestemd zijn op de bestaande lokale typologieën. Zij moeten in dat verband een voorbeeldrol vervullen, in het bijzonder vanuit architecturaal oogpunt en op het gebied van de energie- en milieuprestaties.

## 3. De stadsprogrammering valoriseren

Hoge gebouwen moeten door hun visuele uitstraling zoveel als mogelijk geassocieerd kunnen worden met een collectieve functie en aldus in het stadsweefsel plaats bieden aan een openbare (onderwijs- of cultuur)infrastructuur, een

commerçante, un pôle d'activités.

Le développement de bâtiments élevés, par la densité qu'il implique en un point du tissu ne peut se faire qu'en cohérence avec la desserte de transport en commun et le degré d'équipement existant. Tout bâtiment élevé devra, en fonction de la densité qu'il induit, s'implanter à proximité d'un pôle de transports en commun. Celle-ci peut être définie comme suit : 600 m d'une gare ferroviaire ou d'un métro/pré-métro, 400 m d'un arrêt de tram à haut niveau de service, 300 m d'un pôle combinant trams et bus.

L'immeuble élevé cherchera à avoir un impact limité sur la mobilité. Au niveau local, le projet doit autant que possible exploiter la présence de parkings collectifs existants dans le quartier et la complémentarité de certaines fonctions en proposant un usage alterné des parkings.

Enfin, le développement de bâtiments élevés doit permettre au sein des territoires où la mixité fait défaut, d'injecter de nouveaux programmes urbains et de nouvelles typologies de logements, diversifiant les fonctions présentes et le profil de la population.

Ainsi, au niveau local, l'immeuble élevé contribuera à reprogrammer la ville. Il pourra contribuer à l'équipement du quartier et à en garantir son intégration sociale. A cet égard il s'agira d'encourager la mixité fonctionnelle et sociale au sein des bâtiments et de garantir la flexibilité des espaces en vue de leur possible reconversion.

#### **4. Stratégie 3 : Actions futures pour le logement social à Bruxelles**

Boom démographique, dualisation de la population régionale et croissance continue de la difficulté d'accès au logement rendent indispensable l'intervention des pouvoirs publics pour soulager les ménages au niveau de leur poste budgétaire « logement ».

Dans ce cadre, la Région de Bruxelles-Capitale a multiplié les possibilités d'actions de ses différents opérateurs de logement. La SLRB, dont le core-business reste le logement locatif social, est également productrice de logements locatifs modérés et moyens, ceci afin de développer la mixité sociale au sein de ses projets. Le Fonds du Logement, outre son activité de prêt hypothécaire,

handelscentrum of een activiteitenpool.

De ontwikkeling van hoogbouw moet door de dichtheid die deze meebrengt op een bepaalde locatie in het stadsweefsel, gezien worden in samenhang met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de bestaande uitrustingsgraad. Ieder hoog gebouw moet, afhankelijk van de dichtheid die het doet ontstaan, ingeplant worden in de nabijheid van een openbaar vervoersknooppunt. Dat kunnen we als volgt definiëren: op 600 m van een trein of metro-/premetrostation, 400 m van een stopplaats van een tram met een hoog dienstniveau, 300 m van een tram- en bushub.

Bij hoogbouw moet gestreefd worden naar een beperkte impact op de mobiliteit. Op lokaal niveau moet het project de bestaande collectieve parkings in de wijk en de complementariteit met bepaalde functies zoveel mogelijk benutten door een wisselend gebruik van de parkings voor te stellen.

Tot slot moet de ontwikkeling van hoogbouw het mogelijk maken om in gebieden zonder mix nieuwe stadsprogramma's en nieuwe woningtypes in te voeren om zo de aanwezige functies en het profiel van de bevolking te diversifiëren.

Op die manier zal hoogbouw op lokaal niveau bijdragen tot een herprogramming van de stad. Het kan bijdragen tot de uitrusting van de wijk en de sociale inpassing daarvan garanderen. Daarbij is het nodig om de functionele en sociale mix in de gebouwen aan te moedigen en de flexibiliteit van de ruimten te waarborgen, zodat zij eventueel een nieuwe bestemming kunnen krijgen.

#### **4. Strategie 3: Toekomstige beleidsdaden voor de sociale huisvesting in Brussel**

De bevolkingsexplosie, de dualisering van de bevolking in het Gewest en de almaar moeilijker wordende toegang tot huisvesting nopen de overheid ertoe op te treden om de woonkosten van de gezinnen te verlichten.

Daarom heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de actiemogelijkheden van zijn verschillende huisvestingsoperatoren uitgebreid. De BGHM blijft zich in de allereerste plaats toeleggen op sociale huurwoningen, maar bouwt ook huurwoningen voor zwakkeren en middenklasse. Dat doet zij om in haar projecten te zorgen voor een sociale mix. Het Woningfonds richt zich naast de toekenning

s'intéresse aux revenus modérés et propose tant des logements en location qu'en acquisition. Citydev, enfin, produit des logements neufs destinés à l'acquisition par une population à revenus moyens.

La demande en logements publics est cependant telle qu'il est illusoire d'imaginer pouvoir y répondre uniquement par la construction de nouveaux logements. En effet, si l'on ne tient compte que de la demande identifiée, environ 65 000 ménages se retrouvent sur une (ou plusieurs) liste d'attente pour louer ou acheter un logement public (+/-40 000 rien que pour le logement social) alors que l'offre actuelle (logements AIS et logements communaux et CPAS compris) n'atteint qu'un peu plus de 55 000 logements (40 000 logements SLRB), soit moins de 10% du nombre total de logements à Bruxelles.

La Région, depuis une quinzaine d'années, s'est toutefois lancée dans deux programmes ambitieux de construction de logements publics, l'un à hauteur de 5 000 logements (Plan régional du Logement), l'autre pour un total de 6 500 logements. Ces deux programmes entrent aujourd'hui en vitesse de croisière.

La possession du foncier est un des éléments clés de la réussite de cette politique de construction de logements neufs. La Région s'est engagée à en construire 1 500 dans les zones stratégiques. Cet objectif doit être évalué au regard de la concrétisation des résultats du Plan régional du Logement et du Programme Alliance Habitat.

Au vu des difficultés pour les opérateurs régionaux de logements d'acquérir des terrains à un prix raisonnable à Bruxelles, les propriétés régionales, en particulier celles situées dans les zones stratégiques, doivent soutenir activement cette politique de constructions neuves. Il convient donc, pour les zones stratégiques où la Région est maîtresse, partiellement ou en totalité, du foncier, de consacrer une part substantielle du programme immobilier prévu, à la réalisation de nouveaux logements publics. Cela signifie que la part de logements publics au sein du programme total de logements devra être nettement supérieure à 15%, ce chiffre étant le résultat obtenu par l'application simple et stricte de l'arrêté Charges d'Urbanisme.

Dans ce cadre, la construction de logement social

van hypothecaire leningen tot mensen met een bescheiden inkomen en biedt zowel huur- als koopwoningen aan. Citydev tot slot bouwt nieuwe koopwoningen die bestemd zijn voor de middeninkomens.

De vraag naar publieke woningen is echter zodanig groot dat het een illusie is te denken dat eraan voldaan kan worden door enkel nieuwe woningen te bouwen. Wanneer we enkel kijken naar de gekende vraag, stellen we namelijk vast dat 65.000 gezinnen op één (of meerdere) wachtlijst(en) staan om een publieke woning te huren of te kopen (alleen al voor de sociale woningen zijn dat er +/- 40 000), terwijl het huidige aanbod (woningen van de SVK's en woningen van de gemeenten en OCWM's inbegrepen) slechts iets meer dan 55.000 woningen omvat (40.000 woningen van de BGHM), d.i. minder dan 10% van het totale aantal woningen in Brussel.

Zo'n vijftien jaar geleden is het Gewest van start gegaan met twee ambitieuze programma's voor de bouw van publieke woningen. Het ene beoogde 5.000 woningen tot stand te brengen (gewestelijk huisvestingsplan) en het andere 6.500 woningen. Beide programma's zijn inmiddels op kruissnelheid gekomen.

Grondbezit is een van de sleutelfactoren om dit beleid voor de bouw van nieuwe woningen te laten slagen. Het Gewest heeft zich ertoe verbonden er 1.500 te bouwen in de strategische gebieden. Die doelstelling moet geëvalueerd worden in het licht van de concrete resultaten die behaald worden met het gewestelijk huisvestingsplan en het programma Alliantie Wonen.

Daar het voor de gewestelijke huisvestingsoperatoren moeilijk is om in Brussel gronden te kopen aan een redelijke prijs, is het nodig om dat nieuwbouwbeleid actief te steunen op de eigendommen die het Gewest in zijn bezit heeft en dan in het bijzonder in de strategische gebieden. In de strategische gebieden waar het Gewest gedeeltelijke of volledige controle heeft over gronden, moet een aanzienlijk deel van de vastgoedplannen dus bestaan uit de verwezenlijking van nieuwe publieke woningen. Dat betekent dat het percentage publieke woningen in het volledige huisvestingsprogramma beduidend hoger moet liggen dan 15%. Dat is het cijfer dat verkregen wordt op grond van de loutere toepassing van het besluit over de stedenbouwkundige lasten.

In dat verband behoort de voorkeur uit te gaan

sera privilégiée car ce type de logement est le plus difficile à concrétiser au regard des objectifs fixés par le Gouvernement à la SLRB. Toutefois, il faudra impérativement tenir compte de la mixité existant dans les quartiers environnants pour évaluer la part soutenable permettant un équilibre et une intégration du projet au sein des quartiers voisins.

L'accession à la propriété est souvent considérée comme un gage de sécurité par rapport à la précarité. Cet accès est souvent difficile pour les populations les moins favorisées. Toutefois, une initiative récente en Région bruxelloise, le Community Land Trust of Brussels (CLTB) donne des résultats très positifs et, grâce à sa bonne collaboration avec le Fonds du Logement, a rempli presque totalement l'objectif de production de logements que le Programme Alliance Habitat lui avait assigné. Le CLTB permet à des ménages dans les conditions du logement social d'acquérir un bien sans devenir propriétaire du foncier. Cela rend plus accessible le prix du bien pour l'acheteur et garantit à la structure restant propriétaire du foncier, de pouvoir encadrer sa revente éventuelle. Les financements futurs du CLTB devront lui permettre de se développer et multiplier ses projets, notamment dans les communes de seconde couronne.

La rareté croissante de la disponibilité foncière en Région de Bruxelles-Capitale implique également que les pouvoirs publics, au sens large, et les institutions régionales en particulier, soient particulièrement attentifs au bien-fondé de la vente de terrain à un privé. La technique de l'emphytéose doit être davantage utilisée. En effet, elle neutralise le prix du foncier en 2e couronne lors de la construction du logement neuf, tout en s'assurant du maintien de la maîtrise foncière au sein d'une institution publique et du cadrage de la plus-value éventuelle en cas de revente suite à une acquisition.

Actuellement, chaque opérateur public de logement prospecte de son côté d'éventuelles acquisitions à réaliser. Celles-ci se font au cas par cas, sans stratégie définie. Une harmonisation est nécessaire tout comme une centralisation de l'information, notamment pour faire face aux situations de concurrence entre opérateurs. La création du poste de Référent bruxellois du Logement et la mise en place d'un Conseil de

naar de bouw van sociale woningen, omdat dat soort woning het moeilijkst te realiseren is in het kader van de doelstellingen die de Regering opgelegd heeft aan de BGHM. Het is echter nodig rekening te houden met de bestaande mix in de omliggende wijken om uit te komen op een haalbaar percentage, waardoor een evenwicht kan ontstaan en het project ingepast kan worden in de buurt.

Toegang tot eigendom wordt vaak beschouwd als een waarborg tegen kansarmoede. Voor achtergestelde bevolkingsgroepen is eigendom dikwijls moeilijk toegankelijk. Een recent initiatief in het Brussels Gewest, de Community Land Trust of Brussels (CLTB), levert evenwel zeer positieve resultaten op. Dankzij de goede samenwerking met het Woningfonds is bijna de volledige beoogde woningproductie die vooropgesteld was in het programma Alliantie Wonen, verwezenlijkt. Via de CLTB kunnen gezinnen die voldoen aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een sociale woning, een goed aankopen zonder eigenaar te worden van de grond. Daardoor wordt de prijs van het goed betaalbaarder voor de koper en kan de structuur, die eigenaar blijft van de grond, de eventuele doorverkoop ervan begeleiden. De toekomstige financiering moet het mogelijk maken de CLTB verder te ontwikkelen en het aantal projecten uit te breiden, en dan vooral in de gemeenten van de tweede kroon.

Doordat de beschikbare grond in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest almaar schaarser wordt, moeten de overheid in de ruime zin van het woord en de gewestelijke instellingen in het bijzonder er nauwlettend op toezien dat grondverkoop aan een privéspeler berust op een stevige basis. Er moet meer gebruik gemaakt worden van de erfpachtformule. Zij neutraliseert de vastgoedprijs bij de constructie van nieuwbouwwoningen in de tweede kroon, terwijl de controle over de grond in handen blijft van een openbare instelling en de eventuele meerwaarde bij latere doorverkoop gereguleerd is.

Momenteel voert iedere openbare huisvestingsoperator apart prospectie voor eventuele uit te voeren aankopen. Dat gebeurt geval per geval, zonder uitgetekende strategie. Een harmonisering dringt zich op, net als een centralisering van de gegevens om concurrentie tussen operatoren te ondervangen. De invoering van de post van Brussels huisvestingsreferent en de oprichting van een Raad voor de Coördinatie



Coordination du Logement permettent d'améliorer la situation. La constitution du cadastre du foncier disponible par perspective.brussels et la possibilité pour les opérateurs de l'interroger permettra d'être plus efficient collectivement, dans la recherche de nouveaux terrains ou bâtiments.

La construction de nouveaux logements publics régionaux ne peut être la seule réponse au besoin des populations les moins aisées en matière de logements financièrement accessibles. Les communes et les CPAS sont également des partenaires potentiels, certaines communes sont plus dynamiques que d'autres de ce point de vue alors que d'autres bénéficient encore de réserves foncières importantes qu'elles pourraient mobiliser. Un effort de sensibilisation à destination des communes et CPAS, aux nouveaux outils mis en place par la Région devra être fait. La production de logements via le récent arrêté acquisition (permettant aux communes et CPAS d'acquérir des biens existants vides moyennant un subside de 50% dans le cas d'une affectation en logement social ou de 33,33% dans le cas de logement moyen) mais également au travers des nouveaux contrats de Rénovation urbaine devra être encouragée.

Il ne faut pas non plus négliger l'aide pouvant être apportées par le secteur privé. Le secteur des AIS fête ses 20 ans et est en plein développement. Il permet la mise à disposition rapide de logements privés de qualité à des ménages dans les conditions du logement social et ce, pour un loyer nettement inférieur au prix du marché. Près de 5 000 logements sont actuellement gérés par les AIS, une AIS Etudiante a été créée visant aux mêmes finalités. Quelques promoteurs privés se sont même spécialisés dans la construction ou la rénovation de logements qu'ils confient en gestion à des AIS, augmentant ainsi encore le parc de logements privés à finalité sociale.

La production de logements encadrés par l'intermédiaire des charges d'urbanisme sera également intensifiée. Des démarches actives seront entreprises auprès des promoteurs privés pour les sensibiliser davantage à s'acquitter de leurs charges d'urbanisme en nature (par la production de 15% de logements vendus à un opérateur public à un prix encadré et destiné à un

van de Huisvesting helpen de situatie te verbeteren. De samenstelling van het kadaster met de beschikbare gronden door perspective.brussels die geraadpleegd kan worden door de operatoren, zal het mogelijk maken om collectief op een efficiëntere wijze te zoeken naar nieuwe gronden of gebouwen.

De bouw van nieuwe publieke woningen door het Gewest mag niet het enige antwoord zijn op de behoefte aan betaalbare huisvesting bij de minder gegoede bevolkingsgroepen. Ook de gemeenten en OCMW's zijn potentiële partners. Sommige gemeenten zijn in dat opzicht dynamischer dan andere en nog andere beschikken dan weer over grote grondreserves die ze zouden kunnen aanwenden. Het is nodig de gemeenten en OCMW's bewust te maken van de nieuwe instrumenten die het Gewest heeft ingevoerd. Woningproductie op grond van het recente aankoopbesluit (waardoor de gemeenten en OCMW's een subsidie van 50% kunnen krijgen wanneer zij een bestaand leegstaand pand kopen en het bestemmen voor sociale woningen of een subsidie van 33,33% wanneer zij het bestemmen als middenklassewoningen) en op grond van de nieuwe stadsvernieuwingscontracten moet worden aangemoedigd.

Ook de hulp die de privésector kan leveren, mag niet verwaarloosd worden. De SVK-sector viert zijn twintigjarig bestaan en is in volle ontwikkeling. Zij stelt op vlugge wijze kwalitatief hoogstaande privéwoningen ter beschikking van gezinnen die voldoen aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een sociale woning en dat voor een huurprijs die beduidend lager ligt dan de marktprijs. De SVK's hebben momenteel bijna 5.000 woningen in beheer. Daarnaast werd ook een studenten-SVK opgericht dat dezelfde doelstellingen nastreeft. Enkele private vastgoedontwikkelaars hebben zich zelfs gespecialiseerd in de bouw of de renovatie van woningen die zij in beheer geven aan SVK's, waardoor het aantal sociale privéwoningen verder kan toenemen.

Ook moeten meer woningen geproduceerd worden op basis van de regeling in verband met de stedenbouwkundige lasten. Er moeten actieve stappen ondernomen worden om de private vastgoedontwikkelaars er meer toe aan te zetten hun stedenbouwkundige lasten te vereffenen in natura (door 15% woningen te produceren en die dan tegen een gereguleerde prijs te verkopen

public ciblé) plutôt qu'en numéraire. En conformité avec l'arrêté charges d'urbanisme, les charges en numéraire produites à partir d'opérations de logement seront davantage qu'aujourd'hui, prioritairement investies dans la production de logements publics.

Enfin, un des facteurs de réussite des projets tient dans sa composante de mixité sociale. Plus le projet sera grand, plus une mono-orientation sociale des bénéficiaires de ces nouveaux logements sera perçue négativement dans les quartiers voisins, concentrera des récriminations (justifiées ou pas) et compromettra la rapidité de sa mise en œuvre. La mixité sociale sera donc encouragée en toute occasion, que ce soit dans le cadre de projets de logements sociaux, que dans celui de logements moyens ou modérés acquisitifs qui devront intégrer une part de locatifs. Cette mixité prendra également en compte les populations les plus faibles (handicapés, femmes battues, etc.).

aan een publieke operator, die ze bestemt voor een bepaalde doelgroep) in plaats van contant. Overeenkomstig het besluit over de stedenbouwkundige lasten moeten de geldelijke lasten afkomstig van woningprojecten meer nog dan dat vandaag het geval is, op de eerste plaats geïnvesteerd worden in de productie van publieke woningen.

Een van de factoren die bepalend zijn voor het welslagen van projecten, houdt tot slot verband met de sociale mix die zij bewerkstelligen. Hoe groter het project, hoe meer een eenzijdig sociaal profiel van de begunstigen van de nieuwe woningen negatief aanzien zal worden in de buurt, zal stuiten (al dan niet gerechtvaardigde) kritiek en de snelheid van uitvoering in het gedrang zal brengen. Een sociale mix moet dus in alle gevallen worden aangemoedigd, of het nu gaat om sociale woningprojecten of om huisvestingsprojecten voor de middenklasse of bescheiden inkomensgroepen die een deel huurwoningen moeten omvatten. In die mix dient tevens aandacht uit te gaan naar de zwakste bevolkingsgroepen (personen met een handicap, mishandelde vrouwen, enz.).

## **Axe 2 : Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif**

### **1. Introduction**

Si le territoire bruxellois doit répondre aux besoins de la croissance démographique, l'amélioration de son cadre de vie doit quant à elle contribuer au maintien de toutes les catégories de la population en ville, à la durabilité des aménagements et à l'attractivité urbaine.

Ce deuxième axe vise à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois. Il faudra pour cela valoriser les espaces structurants de la ville, c'est-à-dire les espaces publics, d'importance régionale ou locale, porteurs d'identité et de lisibilité de la structure urbaine.

Cette mixité sociale est un défi majeur du vivre ensemble. A côté des nouveaux quartiers qui vont voir le jour dans les prochaines années et contribuer à son rayonnement, Bruxelles doit aussi valoriser sa vie locale, l'ancrage de ses habitants à leur quartier. La Région a, à travers le PRDD, comme objectif de renforcer, en lien avec les communes, ce qui lie les Bruxellois à leur lieu de vie habituel, ce qui contribue à la qualité de la vie quotidienne. Elle ambitionne de consolider cette « ville de proximité » et de l'organiser autour de noyaux d'identité locale et de mobilité active couplée à une bonne desserte en transports publics, offrant une mixité fonctionnelle et une qualité de vie (équipements, logements, espaces publics et espaces verts) à l'échelle des quartiers. Construire cette ville de proximité répond en effet à la plupart des défis bruxellois.

Il faudra ainsi répondre, dans chaque quartier, aux attentes quantitatives et qualitatives des habitants en termes d'équipements, de services, d'espaces verts et d'espaces publics dits « de proximité ».

La qualité du cadre de vie influence l'attractivité de Bruxelles, tant pour les habitants que pour les travailleurs, les visiteurs et les entreprises qui souhaitent s'y installer.

Dans le contexte de croissance démographique

## **Pijler 2: Het grondgebied mobiliseren om een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te ontwikkelen**

### **1. Inleiding**

Indien het Brussels grondgebied de behoeften van de bevolkingsgroei moet opvangen, dan moet de leefomgeving bijdragen aan het behoud van alle bevolkingscategorieën in de stad, aan de duurzaamheid van de inrichting en aan de aantrekkelijkheid van de stad.

Deze tweede pijler moet zorgen voor een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving door de versterking van de kwaliteiten die eigen zijn aan het Brusselse grondgebied. Daartoe moeten de structurerende ruimtes van de stad worden geherwaardeerd, d.w.z. de publieke ruimtes met gewestelijk of lokaal belang, die kenmerkend zijn voor de stedelijke structuur.

Die sociale mix vormt een grote uitdaging voor het samenleven. Naast de nieuwe wijken die de komende jaren zullen worden ontwikkeld en die zullen bijdragen aan de uitstraling van het gewest, moet Brussel ook het lokale leven en de verankering van de bewoners in hun wijk bevorderen. Het Gewest streeft er via het GPDO naar om in samenwerking met de gemeenten steun te geven aan de elementen die de Brusselaars verbinden met hun gebruikelijke woonplek, die bijdragen aan de kwaliteit van het dagelijks leven. Het wil deze 'buurtstad' consolideren en organiseren rond lokale identiteits- en actieve mobiliteitskernen, gekoppeld aan een goede bediening door het openbaar vervoer, waardoor een mix van functies en levenskwaliteit wordt geboden (voorzieningen, woningen, publieke ruimte, groenvoorzieningen) op de schaal van de wijken. Het bouwen van deze buurtstad biedt een antwoord op de meeste Brusselse uitdagingen.

Zo moet binnen elke wijk worden beantwoord aan de kwantitatieve en kwalitatieve verwachtingen van de bewoners op het gebied van voorzieningen, diensten, groenvoorzieningen en openbare ruimtes in de buurt.

De kwaliteit van de leefomgeving beïnvloedt de aantrekkelijkheid van Brussel, zowel voor de bewoners, als voor de werknemers, bezoekers en bedrijven die zich er willen vestigen.

In de context van de bevolkingsgroei waarvoor het

auquel la Région est confrontée, l'espace public en général et les espaces verts en particulier revêtent un intérêt d'autant plus important : la densification de la ville ne doit pas avoir lieu au détriment du confort de vie et doit donc être contrebalancée par l'aménagement d'espaces publics de grande ampleur.

Par ailleurs, l'investissement dans un espace public de qualité dans les zones les plus précarisées – où les espaces publics de qualité font souvent défaut – participe à l'équilibre du territoire. Ainsi, les quartiers centraux feront l'objet d'un investissement important pour améliorer et étendre l'espace public. Plus particulièrement, le canal doit devenir une centralité et un espace public d'ampleur régionale.

En termes de qualité de vie, la Région développera des équipements et des infrastructures qui pourront faire de la ville à la fois un lieu de vie, un lieu de travail et un lieu de loisirs. Pour cela, la Région se donne pour objectif de créer les conditions nécessaires à la coexistence des fonctions et de développer les services collectifs (crèche, petite enfance, école, ...) dans chaque quartier.

La prise en compte de la thématique environnementale dans l'ensemble des politiques publiques tournées vers un objectif de construction d'une « ville durable » permet de postuler un nouveau modèle de développement pour Bruxelles, fort et ambitieux. La mise en place d'un Référentiel Quartier Durable permettra de supporter cette ambition concrètement, dans les différents projets urbains opérationnalisés.

Un cadre de vie agréable et attractif nécessitera donc le développement de quartiers répondant aux attentes quantitatives et qualitatives des habitants en termes d'équipements, de services, de commerces, d'espaces verts et publics ainsi que d'agrément du cadre de vie. Le plus grand défi du cadre de vie bruxellois sera de « digérer » l'essor démographique.

A ces fins, six volets stratégiques ont été identifiés pour répondre de manière croisée (quantitatif et qualitatif) aux besoins, aux différentes échelles du territoire (le quartier, la commune, la Région) et aux deux niveaux, systémiques et écosystémiques :

- Les équipements comme supports de la vie

gewest staat, hebben de openbare ruimtes in het algemeen en de groenvoorzieningen in het bijzonder een nog groter belang: de verdichting van de stad mag geen nadelig effect hebben op het levenscomfort en moet dus worden gecompenseerd door de inrichting van openbare ruimtes van grote omvang.

Ook draagt de investering in een kwaliteitsvolle openbare ruimte in de meest achtergestelde zones – waar er vaak een tekort is aan kwalitatief hoogstaande openbare ruimte – bij aan het evenwicht binnen het grondgebied. Zo zullen er grote investeringen gebeuren in de centrale wijken om de openbare ruimte te verbeteren en uit te breiden. Meer bepaald moet het kanaal een centrale plaats en een openbare ruimte van gewestelijk belang worden.

Om de levenskwaliteit te waarborgen, zal het Gewest voorzieningen en infrastructuur ontwikkelen waarmee de stad een plaats om te leven, te werken en te ontspannen wordt. Om dat te bereiken, stelt het Gewest zich ten doel om de nodige voorwaarden te creëren om functies naast elkaar te laten bestaan en om collectieve diensten te ontwikkelen (crèche, kinderopvang, scholen) in elke wijk.

De verwerking van milieuthema's in alle beleidsmaatregelen die zijn gericht op de ontwikkeling van een 'duurzame stad' zal een nieuw, sterk en ambitieus ontwikkelingsmodel voor Brussel creëren. Met de invoering van een referentiesysteem voor duurzame wijken kan deze ambitie concreet worden ingevuld in de verschillende geoperationaliseerde stadsprojecten.

Een aangename en aantrekkelijke leefomgeving vereist dus de ontwikkeling van wijken die beantwoorden aan de kwantitatieve en kwalitatieve verwachtingen van de bewoners op het gebied van voorzieningen, diensten, winkels, groenvoorzieningen, openbare ruimte en een plek waar het aangenaam wonen is. De grootste uitdaging voor de Brusselse leefomgeving is de 'verwerking' van de bevolkingsgroei.

Er werden daarom zes strategische luiken geïdentificeerd om op een gekruiste manier (kwantitatief en kwalitatief) te beantwoorden aan de behoeften op de verschillende schalen van het grondgebied (de wijk, de gemeente, het Gewest) en op de twee niveaus, systemisch en ecosystemisch:

- Voorzieningen als ondersteuning van het

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>quotidienne ;</li> <li>• Les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie ;</li> <li>• L'amélioration de l'équilibre entre les quartiers ;</li> <li>• La défense et la promotion du patrimoine urbain comme vecteur d'identité et d'attractivité ;</li> <li>• Le renforcement du paysage naturel ;</li> <li>• La préservation et l'amélioration du patrimoine naturel régional.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>dagelijkse leven;</li> <li>• De openbare en groene ruimten als ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving;</li> <li>• Zorgen voor een beter evenwicht tussen de wijken;</li> <li>• Het stedelijk erfgoed beschermen en in de kijker plaatsen als drager van identiteit en aantrekkelijkheid;</li> <li>• Het natuurlijk landschap versterken;</li> <li>• De instandhouding en de verbetering van het gewestelijke natuurlijke erfgoed.</li> </ul> |
|--|---|

## 2. Stratégie 1 : Les équipements comme supports de la vie quotidienne

La Région, à travers le PRDD, a pour ambition de mettre en œuvre une répartition spatiale qui garantisse à chaque habitant – où qu'il vive – d'avoir un accès facile aux services et équipements qui constituent l'atout majeur de la vie en ville.

L'accessibilité piétonne aux équipements, infrastructures et commerces qui participent à l'attractivité des quartiers et à la rencontre des besoins liés à la ville de proximité, sera garantie.

Par ailleurs, une part non négligeable des attraits de la vie dans la Région réside dans l'accessibilité privilégiée aux infrastructures culturelles et sportives de rayonnement local, régional et international. Les efforts que la Région va réaliser pour amplifier l'offre métropolitaine relative à ces équipements (Kanal-Musée d'Art Moderne et Contemporain, Musée de l'histoire européenne, ...) doivent également viser la population bruxelloise.

### 2.1. Les noyaux d'identité locale

Les noyaux d'identité locale (NIL) sont l'élément structurant de la ville de proximité. Repérés sur la carte, ils répondent à plusieurs critères, pas forcément cumulatifs, en fonction de plusieurs logiques complémentaires :

- centres anciens définis par le Plan Régional de Développement de 1995 ;
- cœurs des liserés de noyaux commerciaux ;
- lieux où se tiennent des marchés ;
- présence d'équipements importants ou d'ensemble d'équipements importants ;
- présence de la maison communale ;

## 2. Strategie 1: Voorzieningen als ondersteuning van het dagelijkse leven

Het Gewest wil via het GPDO tot een ruimtelijke verdeling komen die aan alle inwoners, waar ze ook wonen, een gemakkelijke toegang verleent tot diensten en voorzieningen die een belangrijke troef zijn van het leven in de stad.

Zo zal er werk worden gemaakt van de toegang voor voetgangers tot voorzieningen, infrastructuur en winkels die de aantrekkelijkheid van wijken bevorderen en voorzien in de behoeften van een buurtstad.

Een belangrijke aantrekkingskracht van het leven in het Brussels Gewest is de gemakkelijke toegang tot culturele en sportieve infrastructuur van lokaal, regionaal en internationaal niveau. De inspanningen die het Gewest zal realiseren om het metropolitane aanbod van deze voorzieningen te vergroten (Kanal-Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst, Museum voor Europese Geschiedenis, ...) moeten ook gericht zijn op de Brusselse bevolking.

### 2.1. De lokale identiteitskernen

De lokale identiteitskernen (LIK) vormen het structurele element van de buurtstad. Zoals te zien is op de kaart, beantwoorden ze aan meerdere criteria, die niet per se cumulatief zijn en die deel uitmaken van meerdere complementaire systemen:

- oude centra, gedefinieerd door het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995;
- harten van linten voor handelskernen;
- plaatsen waar markten plaatsvinden;
- aanwezigheid van belangrijke voorzieningen of van een geheel van belangrijke voorzieningen;
- aanwezigheid van een gemeentehuis;

- espace public ou espaces verts importants en termes d'usage par les habitants.

Ces lieux sont identifiés par les habitants comme centralité locale représentative du quartier. Ils ne doivent pas être considérés comme exclusifs et strictement délimités mais comme des endroits où se focalise la vie locale. Les pérenniser importe puisqu'il s'agit de permettre aux habitants de s'ancrer dans leur quartier et de s'en réclamer.

Pour mettre en œuvre la stratégie de la « ville de proximité », la Région a identifié à travers le PRDD, les noyaux d'identité locale dont les qualités fonctionnelles, urbanistiques, architecturales ou esthétiques sont insuffisantes ou lorsqu'un nouveau noyau est à développer.

Afin d'accentuer le maillage de la ville de proximité, la Région définira et mettra en place via une plateforme réunissant les communes et les services publics de l'aménagement du territoire, de la mobilité, de l'environnement et du dynamisme commercial, un programme d'actions permettant la mise en œuvre des NIL.

L'identité de ces noyaux sera renforcée et qualifiée d'un point de vue physique :

- La qualité de l'espace public ouvert et inclusif et sa dédicace aux plaisirs de la vie urbaine à l'échelle du piéton sont posées en exigence par la Région. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'espace public tant pour ses fonctions de passage que de séjour et, autant que possible, de le différencier ;
- Ces centralités locales doivent permettre à la population d'avoir accès à des biens, des équipements (écoles, crèches, ...), des services et des commerces de proximité. En conséquence, ce sont des lieux où le confort du piéton doit être privilégié par rapport aux autres modes de déplacement ;
- La présence d'équipements attractifs (ou de lieux de sociabilité et de citoyenneté) permet de répondre aux besoins vitaux des populations et profite d'une bonne visibilité ;
- Une vie économique et sociale s'y développe autour de petites entreprises, des activités non

- belangrijkeopenbare of groene ruimten die veel gebruikt worden door de bewoners.

Deze plaatsen worden door de bewoners geïdentificeerd als een lokaal centrum dat representatief is voor de wijk. Ze moeten niet worden beschouwd als exclusief en strikt afgebakend, maar als plaatsen waar het lokale leven samenkomt. Het behoud van deze plaatsen is belangrijk omdat deze de bewoners toestaan om zich te verankeren in hun wijk en om deze plekken toe te eigenen.

Om de strategie van de buurtstad tot uitvoering te brengen, heeft het Gewest via het GPDO geïdentificeerd welke lokale identiteitskernen beschikken over onvoldoende functionele, stedenbouwkundige, architecturale of esthetische kwaliteiten of waar een nieuwe kern ontwikkeld moet worden.

Om het netwerk van de buurtstad te accentueren, zal het Gewest, via een platform waarin de gemeenten overleggen met de openbare diensten voor ruimtelijke ordening, mobiliteit, leefmilieu en commerciële dynamiek, een actieplan definiëren en invoeren met het oog op de uitvoering van de LIK.

De identiteit van die kernen zal versterkt worden en vanuit een fysiek oogpunt in kwaliteit verbeterd worden:

- Voor het Gewest moet de openbare ruimte een open en inclusief karakter hebben en moet zij op maat van de voetgangers ontworpen zijn om het genot van het stedelijk leven te waarborgen. Het is de bedoeling om de kwaliteit van de openbare ruimte, die zowel een doorgangs- als een verblijfsfunctie heeft, te verbeteren en haar zoveel mogelijk te differentiëren;
- In deze lokale kernen moet de bevolking toegang hebben tot goederen, voorzieningen (zoals scholen en kinderdagverblijven), buurtdiensten en buurthandel. Daarom moet op deze plaatsen het comfort van de voetganger voorrang krijgen op andere verplaatsingswijzen;
- Aantrekkelijke voorzieningen (of plaatsen die in het teken staan van sociale contacten of burgerschap) moeten helpen te voldoen aan de essentiële behoeften van de bevolking en zorgen voor een goede zichtbaarheid;
- Een economisch en sociaal leven ontwikkelt zich rond kleine bedrijven en non-profit

marchandes.

Au cœur des maillages (écologiques, d'équipements, de commerces locaux), les noyaux d'identité locale garantissent les aménités urbaines nécessaires à la vie de quartier, contribuent à créer du lien social, amènent une qualité de vie à tous les Bruxellois où qu'ils habitent. Ils concentreront les investissements publics en vue de satisfaire les besoins tout en s'adaptant aux spécificités locales.

## **2.2. Développer l'offre en équipements de proximité**

La ville profite à ses habitants et fonctionne harmonieusement lorsque tous les services communs dits « de proximité » sont présents. Les priorités concernent les besoins en matière d'accueil de la petite enfance, d'écoles, d'équipements sportifs et récréatifs et d'équipements culturels, de commerce, de besoins socio-sanitaires de proximité, et d'accès au numérique.

La Région, à travers le PRDD, ne vise pas uniquement le développement de nouveaux projets mais prendra également en compte des besoins de rénovation et d'extension des infrastructures existantes.

### **2.2.1. Répondre aux besoins en matière d'accueil de la petite enfance**

De 1996 à 2013, le nombre d'enfants de moins de 3 ans n'a fait qu'augmenter en Région bruxelloise, parallèlement au boom démographique de toute la population. En revanche, le nombre d'enfants a connu une diminution entre le 1er janvier 2014 et le 1er janvier 2016, respectivement à raison de 416 enfants de moins de 3 ans en 2014, et de 280 enfants de moins de 3 ans en 2015. Entre 2003 et 2013 soit en seulement dix années, la Région avait encore gagné 13.010 enfants de moins de 3 ans ce qui correspond à une augmentation de près d'un tiers (+31,5 %).

En Région bruxelloise, le taux de couverture d'accueil de la petite enfance est de 33,4% au 31/12/2014, soit une place pour 3 enfants, correspondant au taux de 33% préconisé par l'Union européenne. Il est important de spécifier que ce taux de couverture ne tient pas compte de

activiteiten.

In het hart van deze netwerken (van natuur, voorzieningen, lokale handel) garanderen de lokale identiteitskernen de stedelijke functies die nodig zijn voor het buurtleven. Ze dragen bij aan het creëren van sociale banden en bieden levenskwaliteit aan alle Brusselaars, waar ze ook wonen. De publieke investeringen zullen hier worden geconcentreerd om in te spelen op deze behoeften, rekening houdend met de specifieke lokale kenmerken.

## **2.2. Het aanbod van buurtvoorzieningen ontwikkelen**

De stad komt ten goede aan haar bewoners en functioneert harmonieus wanneer alle buurtdiensten aanwezig zijn. De prioriteiten zijn kinderopvang, scholen, voorzieningen voor sport, recreatie en cultuur, winkels, sociaal-sanitaire buurtvoorzieningen en toegang tot digitale diensten.

Het Gewest beoogt met het GPDO niet enkel de ontwikkeling van nieuwe projecten maar houdt ook rekening met de behoefte aan renovatie en uitbreiding van de bestaande infrastructuur.

### **2.2.1. De behoefte aan kinderopvang invullen**

Van 1996 tot 2013 is het aantal kinderen onder drie jaar continu aan het stijgen in het Brussels Gewest, tegelijk met de algemene bevolkingsgroei. Het aantal kinderen daalt echter tussen 1 januari 2014 en 1 januari 2016, met respectievelijk 416 kinderen onder 3 jaar in 2014 en 280 kinderen onder 3 jaar in 2015. Tussen 2003 en 2013, dus in slechts tien jaar tijd, heeft het gewest er dus 13.010 kinderen onder 3 jaar bij gekregen, wat neerkomt op een stijging van bijna een derde (+31,5 %).

In het Brussels Gewest was de dekkingsgraad van de kinderopvang 33,4 procent op 31/12/2014. Dat komt neer op één plaats voor drie kinderen en correspondeert met het percentage van 33 procent dat de Europese Unie aanbeveelt. We moeten hierbij opmerken dat deze dekkingsgraad geen

la part non négligeable d'enfants de parents navetteurs non bruxellois.

Les disparités spatiales sont en revanche très prononcées au sein de la Région. Le taux de couverture passe ainsi de 4% à Plasky (Schaerbeek) à 350%, c'est-à-dire plus de trois places par enfant à Vogelenzang-Erasme (Anderlecht).

En 2013, l'ONE, organisme de la Communauté française chargé de la petite enfance, a de son côté également mis en place le « plan Cigogne III » dont l'objectif est de créer 14.849 places d'accueil en 9 ans sur toute la Fédération Wallonie-Bruxelles (2014-2022). Pour Bruxelles, ce plan a déjà permis de créer plus de 375 places en 2014. Grâce à l'utilisation du Monitoring des Quartiers et à la fourniture d'indicateurs spécifiques élaborés par l'IBSA, c'est désormais à l'échelle des quartiers que les besoins sont évalués par l'ONE.

Entre 2010 et 2015, les crèches néerlandophones en RBC ont augmenté leur capacité d'accueil de 681 places publiques (contribution des parents en fonction du revenu). Pour 70% de ces places, le financement provient du pouvoir public flamand (Kind & Gezin), 21,15% de la Vlaamse Gemeenschapscommissie et environ 9% des nouvelles places d'accueil ont été créées via des postes ACS.

Complémentaire aux moyens régionaux, la COCOF a engagé depuis 2014 d'importants moyens complémentaires pour la création de nouvelles places de crèche. Plus de 2000 nouvelles places sont ainsi subsidiées au niveau de l'infrastructure. Pour lutter contre la pénurie de places dans les crèches et surtout contre la disparité des places disponibles dans les différents quartiers, la Région a décidé de mobiliser tous les moyens disponibles, en rassemblant différents dispositifs régionaux et européens pour stimuler la construction ou la rénovation d'infrastructures de crèches.

La priorité sera donnée aux quartiers qui connaissent les besoins les plus criants, et notamment les contextes socio-économiques les plus difficiles. L'Observatoire des équipements mené par la Région en collaboration avec la COCOF et la VGC permet de relever les grandes disparités qui existent entre les quartiers de ces communes et de moduler les politiques en conséquence.

La Région bruxelloise a soutenu ses partenaires communautaires pour permettre l'ouverture de 2.400 places. Le programme mis en place par la

rekening houdt met een hoog percentage kinderen van niet-Brusselse pendelaars.

De ruimtelijke verschillen zijn echter heel groot binnen het gewest. De dekkingsgraad loopt van 4 procent in Plasky (Schaarbeek) tot 350 procent, dat wil zeggen meer dan drie plaatsen per kind, in Vogelenzang-Erasme (Anderlecht).

In 2013 heeft de ONE, het orgaan van de Franse gemeenschap voor kinderopvang, het Cigogne III-plan ingevoerd, dat ernaar streeft om 14.849 opvangplaatsen te creëren in negen jaar in de hele Federatie Wallonië-Brussel (2014-2022). Voor Brussel heeft dit plan al meer dan 375 plaatsen gecreëerd in 2014. Dankzij het gebruik van de Wijkmonitoring en de verstrekking van specifieke indicatoren van het BISA evalueert het ONE de behoefte aan kinderopvang voortaan op wijkniveau.

Tussen 2010 en 2015 werd de Nederlandstalige kinderopvang in het BHG uitgebreid met 681 inkomensgerelateerde plaatsen (IKT). Zeventig procent van deze plaatsen betreft een uitbreiding gefinancierd door de Vlaamse Overheid (Kind & Gezin), 21,15% is gefinancierd door de Vlaamse Gemeenschapscommissie en zo'n 9% van de uitgebreide opvangplaatsen is verwezenlijkt met geoco-banen.

Naast de gewestelijke middelen heeft de COCOF sinds 2014 aanzienlijke bijkomende middelen vrijgemaakt voor het creëren van nieuwe kinderopvangplaatsen. Er zijn meer dan 2000 nieuwe plaatsen gesubsidieerd op het niveau van de infrastructuur. Om het gebrek aan plaatsen in crèches te verhelpen, vooral de grote ongelijkheid tussen beschikbare plaatsen in de verschillende wijken, heeft het Gewest besloten om alle beschikbare middelen in te zetten, waarbij verschillende gewestelijke en Europese voorzieningen worden benut om de bouw of renovatie van kinderopvanginfrastructuur te stimuleren.

Daarbij zal voorrang gegeven worden aan de wijken met de meest nijpende behoeften en de moeilijkste sociaal-economische context. Het Overzicht van voorzieningen die het Gewest samen met de COCOF en de VGC opzet, geeft aan waar de grote ongelijkheden tussen de wijken van deze gemeenten liggen en maakt het mogelijk om het beleid daaraan aan te passen.

Met de steun van het Brussels Gewest hebben de gemeenschapspartners al 2.400 nieuwe plaatsen ter beschikking kunnen stellen. Het programma



Région devra permettre de créer 375 places par an (571 lorsqu'on le cumule avec d'autres dispositifs) et d'atteindre le taux de couverture minimum de 33% préconisé par l'Europe.

### **2.2.2. Répondre aux besoins en matière d'infrastructures scolaires**

L'essor démographique accentuera la demande de places dans les écoles à chaque niveau d'enseignement dans toute la Région mais particulièrement dans les parties de territoire déjà affectées par le déficit. La création de nouvelles places devra donc répondre non seulement aux problèmes de déficit actuel, mais aussi aux demandes futures.

Sur base des données 2015 du Bureau Fédéral du Plan et de la méthodologie élaborée par l'IBSA, les besoins ont été évalués à 15.500 places dans le secondaire entre 2015 et 2025. La Région affinera, en concertation avec les deux Communautés, l'estimation des besoins en création de places dans les écoles à Bruxelles en prenant comme horizon 2030.

Si toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale sont concernées par la création de places supplémentaires, c'est vers le nord et l'ouest du territoire régional que les besoins sont les plus importants. Ceci implique la poursuite de la forte mobilisation des pouvoirs publics afin de programmer rapidement la production d'infrastructures scolaires.

Se pose dès lors la question des ressources foncières disponibles sur le territoire régional pour produire des équipements scolaires soit par la création de nouvelles écoles, soit par l'extension des établissements scolaires existants.

A cette fin, la Région mobilisera le cadastre du foncier disponible élaboré par perspective.brussels pour l'implantation d'équipements scolaires et couplera ces données avec celles des besoins en infrastructures scolaires dans la programmation des places à créer.

La Région poursuivra la mission du Facilitateur Ecole pour améliorer les procédures visant à créer des équipements scolaires. Pour mener à bien ses missions, le Facilitateur École est assisté par un Comité d'Expertise École. Il est composé des représentants des pouvoirs organisateurs présents

van het Gewest moet het mogelijk maken om 375 plaatsen per jaar te creëren (571 wanneer samengeteld met andere voorzieningen) en de minimale dekkinggraad van 33 procent te bereiken die Europa aanbeveelt.

### **2.2.2. De behoefte aan schoolinfrastructuur invullen**

De bevolkingsgroei zal de vraag naar schoolplaatsen op elk onderwijsniveau doen toenemen in het hele Gewest, maar vooral in die delen van het gebied waar al een tekort heerst. Het creëren van nieuwe plaatsen moet dus niet alleen een antwoord bieden op de problemen van het huidige tekort, maar ook aan de toekomstige vraag.

Op basis van de gegevens uit 2015 van het Federaal Planbureau en de methode van het BISA is het tekort berekend op 15.500 plaatsen in het secundair onderwijs tussen 2015 en 2025. Het Gewest zal in samenwerking met de beide gemeenschappen de inschatting van het plaatsentekort in de Brusselse scholen berekenen met als horizon 2030.

In alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er nood aan bijkomende plaatsen, maar in het noorden en het westen van het gewestelijk grondgebied is het tekort het grootste. Dit betekent dat de sterke mobilisering van de overheden moet worden voortgezet om de productie van schoolinfrastructuur snel te programmeren.

Hier stelt zich de vraag naar het beschikbare vastgoed op het gewestelijk grondgebied om schoolvoorzieningen te creëren, hetzij door nieuwe scholen op te richten, hetzij door bestaande scholen uit te breiden.

Hiertoe zal het Gewest het door perspective.brussels opgesteld kadaster van het beschikbare vastgoed voor schoolvoorzieningen mobiliseren en deze gegevens koppelen aan de behoeften aan schoolinfrastructuur in de programmatie van de plaatsen die gecreëerd moeten worden.

Het Gewest vervolgt de opdracht van de schoolfacilitator om de procedures voor het creëren van nieuwe scholen te verbeteren. Om haar opdracht te vervullen wordt de schoolfacilitator bijgestaan door een expertisecomité Scholen. Dat bestaat uit

en Région de Bruxelles-Capitale et des représentants des administrations régionales et communautaires intervenants lors de la création d'équipements scolaires. Ce processus ainsi que la procédure raccourcie du COBAT pour les procédures d'octroi des permis d'urbanisme (PU) pour les projets d'extension ou de création d'écoles seront pérennisés.

A côté de la construction de nouvelles écoles, la Région, à travers le PRDD, promeut de renforcer l'attractivité des écoles disposant de places disponibles : le Contrat Ecole. Si ce chantier relève principalement du champ d'actions communautaire, la Région contribue à relever ce défi via un travail sur l'environnement scolaire : convivialité et sécurité de l'environnement scolaire (investissement en matière de mobilité, d'espaces verts, d'éclairage public, de présence d'éducateurs de rue, de gardiens de la paix), ouverture de l'école vers le quartier (accessibilité des équipements scolaires en dehors des heures de cours moyennant un co-financement régional des équipements sportifs par exemple).

### **2.2.3. Répondre aux besoins en matière d'équipements sportifs et récréatifs**

Le cadastre du sport, réalisé en collaboration avec le mouvement sportif et les pouvoirs publics en 2012 et actualisé en 2016, a permis de dresser un état des lieux de l'activité sportive en Région bruxelloise. Il faudra continuer à veiller à le tenir à jour et à l'affiner en fonction des différentes typologies d'infrastructures de sport et d'en assurer sa diffusion.

A ce stade, il ressort des informations du cadastre que la pratique sportive ne peut se développer sans équipements de proximité et qu'un déficit d'infrastructures existe dans les quartiers denses et économiquement défavorisés, contribuant à la dualisation sociale des habitants par rapport à la pratique sportive. Or, les activités sportives constituent un vecteur d'émancipation individuelle et collective et favorisent la cohésion sociale au sein des quartiers.

Les carences en équipements dans certains quartiers renforcent dès lors la dualisation de la Région.

Il est donc impératif d'améliorer le niveau de pratique sportive à Bruxelles :

vertegenwoordigers van de inrichtende machten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de administraties van het Gewest en de gemeenschappen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van schoolvoorzieningen. Dit proces wordt voortgezet, evenals de verkorte procedure van het BWRO voor de toekenning van stedenbouwkundige vergunningen voor projecten om scholen op te richten of uit te breiden.

Naast de bouw van nieuwe scholen belooft het Gewest via het GPDO ook om de aantrekkelijkheid van scholen met beschikbare plaatsen te verbeteren: het Scholencontract. Hoewel deze doelstelling hoofdzakelijk binnen het beleidsterrein van de Gemeenschappen valt, zal het Gewest bijdragen door te werken aan de schoolomgeving: de leefbaarheid en veiligheid van de schoolomgeving (investering in mobiliteit, groen, openbare verlichting, aanwezigheid van straatwerkers en gemeenschapswachten), opening van de school naar de wijk toe (bijvoorbeeld toegankelijkheid van de schoolvoorzieningen buiten de schooluren middels een cofinanciering van sportvoorzieningen door het Gewest).

### **2.2.3. De behoefte aan sport- en recreatievoorzieningen invullen**

Het sportkadaster, dat in 2012 samen met de sportgemeenschap en de overheden is gemaakt en is geactualiseerd in 2016, geeft een overzicht van de sportactiviteiten in het Brussels Gewest. Er moet op worden blijven toegezien dat dit up-to-date blijft, verder wordt verfijnd in functie van de verschillende types sportinfrastructuur en dat het verspreid wordt.

In dit stadium wordt afgeleid uit de informatie van het kadaster dat sportbeoefening niet kan worden ontwikkeld zonder buurtvoorzieningen en dat er een gebrek aan voorzieningen bestaat in dichtbevolkte en economisch achtergestelde wijken, welk bijdraagt aan een sociale dualisering van bewoners op het gebied van sportbeoefening. Nochtans is sport een instrument voor persoonlijke en collectieve emancipatie, die bijdraagt aan de sociale cohesie binnen de wijken.

Het gebrek aan voorzieningen in sommige wijken versterkt dus de bestaande dualisering in het Gewest.

Het is dus absoluut noodzakelijk om het niveau van sportbeoefening in Brussel te verbeteren door:

- en développant en priorité les équipements et l'offre d'activités dans les quartiers les moins favorisés économiquement via entre autres la réhabilitation d'anciens bâtiments industriels ;
- en rénovant, construisant et optimisant l'occupation des équipements sportifs au sein des écoles ;
- en proposant des équipements multifonctionnels qui permettent la pratique d'un grand nombre de sports sur une même surface ;
- en construisant des équipements qui répondent aux besoins de plusieurs communes limitrophes (notamment les piscines publiques) et soutenir des intercommunales de gestion, notamment pour les équipements d'intérêt supra-local qui génèrent des frais d'exploitation importants.
- de prioritaire ontwikkeling van voorzieningen en het aanbod van activiteiten in de economisch minst bevorderde wijken, onder meer door de renovatie van oude industriële gebouwen ;
- de renovatie, bouw en optimalisatie van het gebruik van sportvoorzieningen binnen scholen;
- multifunctionele voorzieningen te bieden waar een groot aantal sporten op dezelfde oppervlakte kunnen worden beoefend;
- voorzieningen te bouwen die beantwoorden aan de behoeften in meerdere naburige gemeenten en door intercommunales voor het beheer te ondersteunen (meer bepaald openbare zwembaden), met name voor voorzieningen met een bovenlokaal belang die hoge exploitatiekosten genereren.

Les carences en équipements identifient également le besoin de créer des équipements de dimension régionale à vocation récréative. 5 pôles récréatifs de niveau régional ont déjà pu être identifiés :

- à la Pede ;
- au Heysel ;
- au quai Beco (en face de Tour et Taxis) ;
- à l'hippodrome de Boitsfort ;
- et au Rouge Cloître.

Le cadastre du sport sera également mobilisé afin d'orienter et de prioriser les investissements en infrastructures sportives permettant par exemple la baignade en plein air, notamment dans le cadre des grands projets urbains et des contrats de rénovation urbaine.

Enfin, la question de la mise en place d'une mission de facilitateur « sport » est à l'étude. Cette structure aura comme objectif, en concertation avec les Communautés pour ce qui les concerne, d'assurer une stratégie cohérente en matière d'infrastructures sportives.

#### **2.2.4. Répondre aux besoins en matière d'équipements culturels**

Bruxelles a vu se développer un nombre impressionnant d'initiatives culturelles ces dernières années, au point que la Région est reconnue internationalement comme une ville créative, pépinière de talents.

Au niveau local, les infrastructures socio-culturelles et les académies permettent la pratique et la

Het tekort aan voorzieningen heeft eveneens betrekking op de behoefte aan recreatievoorzieningen op gewestelijke schaal. Er zijn vijf recreatiepolen van gewestelijk niveau geïdentificeerd:

- aan de Pede;
- aan de Heizel;
- op de Becokaai (tegenover Thurnr & Taxis);
- bij de hippodroom van Bosvoorde;
- bij het Rood Klooster.

Het sportkadaster zal eveneens worden gebruikt om de investeringen in sportinfrastructuur te oriënteren en te rangschikken die bijvoorbeeld het zwemmen in openlucht toelaten, van belang, vooral bij grote stadsprojecten en stadsvernieuwingscontracten.

En ten slotte zal ook onderzocht worden of een "sportfacilitator" in het leven kan worden geroepen. Deze structuur moet in overleg met de Gemeenschappen, voor zover deze betrokken partij zijn, streven naar een samenhangende sportstrategie.

#### **2.2.4. De behoefte aan culturele voorzieningen invullen**

In Brussel zijn de voorbije jaren een indrukwekkend aantal culturele initiatieven opgestart, waardoor het Gewest ondertussen internationale erkenning heeft verworven als creatieve stad en kweekvijver van talent.

Op lokaal niveau bieden de socioculturele infrastructuur en de academies de mogelijkheid

découverte de disciplines artistiques et créatives et parce qu'elles développent une vision de la culture active et émancipatrice, elles sont indispensables pour favoriser le « vivre ensemble » de communautés aux racines culturelles diverses.

Dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire, la dimension culturelle est d'ores et déjà présente, notamment via l'organisation de dispositifs participatifs, la rénovation de lieux culturels locaux ou encore l'aménagement d'espaces publics intégrant des œuvres culturelles.

En agissant sur le vécu et la représentation que les habitants ont de la ville, la culture doit jouer un rôle fondamental dans l'épanouissement de ses habitants et dans leur sentiment d'appartenance à la Ville-Région.

Dans cette perspective, les initiatives interculturelles, qui rassemblent les Bruxellois et qui sont porteuses de la culture urbaine, doivent être favorisées.

La culture au sens large étant un enjeu important pour toute métropole internationale, il importe que Bruxelles joue et tire davantage bénéfice de sa carte « Culture » sur la scène internationale, comme levier de développement urbain.

Compte-tenu des avantages potentiels tant en termes de mixité sociale et de rénovation urbaine, qu'en termes de développement économique, les équipements touristiques et culturels constituent, pour les pôles stratégiques et prioritaires, de véritables leviers de développement économique et social.

Pour ce faire, il s'agit avant tout de connaître l'offre existante et leur intégration dans les quartiers où ils sont localisés.

Dans ce cadre, la mise en place du « monitoring des équipements culturels » par perspective.brussels constitue un tournant dans la connaissance territoriale de l'offre culturelle. Attendu par l'ensemble des acteurs concernés, il pourra servir d'outil d'aide à la décision et de réseautage.

En effet, ce monitoring permettra d'analyser l'offre en équipements au niveau régional, en rassemblant des données quantitatives et qualitatives. Ce faisant, le monitoring rend possible la réalisation d'analyses territoriales visant à appréhender la relation entre l'équipement culturel ou touristique et son environnement urbain à un moment donné et de manière régulière dans le temps.

Il permettra donc de faciliter les choix

om artistieke en creatieve disciplines te beoefenen en te ontdekken. Met hun visie van een actieve en emanciperende cultuur zijn deze instellingen onontbeerlijk om gemeenschappen met diverse culturele wortels te laten samenleven.

In het kader van het ruimtelijke ordeningsbeleid is de culturele dimensie reeds present, met name via de organisatie van participatieve mechanismen, de renovatie van de plaatselijke culturele centra of de integratie van kunstwerken bij de inrichting van de openbare ruimten.

Door in te spelen op de beleving en de voorstel die de inwoners van de stad hebben, moet cultuur een belangrijke rol spelen in de verrijking van de inwoners en in hun gevoel dat zij deel uitmaken van het stadsgewest.

In dat perspectief moeten interculturele initiatieven, die de Brusselaars verenigen en die de stedelijke cultuur ondersteunen, worden bevorderd.

Cultuur in de brede zin is een belangrijke functie voor elke internationale metropool. Daarom moet Brussel zijn "culturele" kaart meer uitspelen en meer voordeel halen uit de internationale scène als een hefboom van stedelijke ontwikkeling.

Rekening houdende met potentiële voordelen zoals de sociale mix en de stadsvernieuwing evenals de economische ontwikkeling, vormen de toeristische en culturele voorzieningen echte hefboomen van de economische en sociale ontwikkeling in de strategische en prioritaire polen.

Om dit te kunnen realiseren, moet er eerst en vooral kennis zijn van het bestaande aanbod en de integratie ervan in de wijken waar ze liggen.

In dit kader is de ontwikkeling van een 'monitor van culturele voorzieningen' door perspective.brussels een keerpunt in de territoriale kennis van het cultureel aanbod. Alle betrokken actoren kunnen deze monitor benutten als hulpinstrument voor hun besluitvorming en netwerking.

Deze monitor maakt het mogelijk om het aanbod van voorzieningen op gewestelijk niveau te analyseren door de kwantitatieve en kwalitatieve gegevens te verzamelen. Daardoor biedt de monitor de mogelijkheid om territoriale analyses uit te voeren om inzicht te krijgen in de relatie tussen de culturele of toeristische voorziening en de stedelijke omgeving op een bepaald moment en op regelmatige wijze in de tijd.

Op deze manier biedt de monitor dus

urbanistiques en termes d'équipements culturels, particulièrement dans les pôles stratégiques, sur base des grands projets (métropolitains ou locaux) et des besoins des usagers.

Le cadastre du foncier disponible (terrains et bâtiments) de perspective.brussels permettra également d'évaluer les potentialités foncières pour faciliter l'implantation de nouveaux équipements culturels.

La planification territoriale des infrastructures culturelles sera également accompagnée par une mise en action publique visant à développer une stratégie de « clustering », permettant la mise en réseau de productions culturelles, de talents, de lieux différents dans la ville, de ressources financières, de services et de publics au sein des quartiers concernés.

Il s'agit :

- de valoriser les institutions existantes en favorisant un fonctionnement en réseau (offres conjointes, opérations de communication, amélioration de l'accessibilité en transport publics et modes actifs,...) ;
- de localiser les nouvelles institutions dans un champ propice à leur développement ;
- de mieux répartir l'offre culturelle sur l'ensemble du territoire régional, favorisant ainsi le développement des nouvelles polarités.

### 2.2.5. Répondre aux besoins en matière de commerces de proximité

Le nombre de commerces de détail en Région de Bruxelles-Capitale a diminué de près de moitié en 50 ans. De manière générale, le commerce diminue moins dans les pôles et noyaux commerciaux existants qu'en dehors de ceux-ci. Quant au commerce dit « de proximité », il a été plus marqué encore par ce déclin que l'ensemble des commerces de détail : il a été réduit au tiers de son effectif en 50 ans.

Les noyaux de commerce de proximité ont, par le même effet, continué à se dé-densifier, diminuant ainsi la qualité et la diversité de l'offre locale. Les consommateurs doivent alors davantage se déplacer pour trouver les activités commerciales disparues et chercher plus loin un noyau commercial plus étoffé qui réponde à leurs attentes, alimentant ainsi le déclin des noyaux commerciaux déjà fragilisés.

ondersteuning om stedenbouwkundige keuzes te vergemakkelijken inzake culturele voorzieningen, vooral in de strategische polen, op basis van grote projecten (op grootstedelijk of lokaal niveau) en de behoeften van de gebruikers.

Het kadaster van het beschikbare vastgoed (terreinen en gebouwen) van perspective.brussels zal het mogelijk maken om het vastgoedpotentieel voor de vestiging van nieuwe culturele voorzieningen te evalueren.

De territoriale planning van de culturele infrastructuur zal eveneens gepaard gaan met een overheidsinitiatief om een clusteringstrategie te ontwikkelen met het oog op de netwerking van culturele producties, talenten, verschillende locaties in de stad, financiële hulpbronnen, diensten en doelgroepen binnen de betrokken wijken.

Het gaat om:

- bestaande instituten te ondersteunen door de netwerking te bevorderen (gezamenlijk aanbod, communicatiecampagnes, verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en actieve modi, ...);
- nieuwe instellingen vestigen in een gebied dat gunstig is voor hun ontwikkeling;
- het culturele aanbod beter spreiden over het hele gewestelijke grondgebied, waardoor de ontwikkeling van nieuwe polen wordt gestimuleerd.

### 2.2.5. De behoefte aan buurtwinkels invullen

Het aantal detailhandels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is in vijftig jaar tijd met bijna de helft verminderd. Over het algemeen neemt de handel minder af in bestaande polen en handelskernen dan daarbuiten. De buurtwinkels zijn nog meer geraakt geweest door deze afname dan de detailhandel in zijn geheel: het aantal is in vijftig jaar tot een derde geslonken.

De buurthandelskernen blijven eveneens verder ontlichten, waardoor ook de kwaliteit en de diversiteit van het lokale aanbod afneemt. Consumenten moeten zich verder verplaatsen om de verdwenen handelsactiviteiten te vinden en verder op zoek gaan naar een handelskern die meer biedt en hun verwachtingen beantwoordt, waardoor de achteruitgang van de toch al kwetsbare handelskernen wordt voortgezet.

Face à la diminution du nombre de noyaux de proximité et à leur déclin, la Région mènera une action à l'échelle régionale visant à analyser l'adéquation de l'offre de commerces de proximité à la demande, ainsi qu'une analyse sur la viabilité économique des commerces en lien avec les attentes des clients, de telle sorte que les résidents puissent tous bénéficier d'un pôle de commerces de proximité et de destination dans leur environnement immédiat. Cette action sera intégrée au Schéma de développement commercial de la Région.

La notion de noyau de commerces de proximité inclut non seulement les secteurs d'activité que l'on peut attribuer aux commerces de proximité (coiffeur, alimentation générale...), mais également toutes les activités qui contribuent à la vitalité de l'environnement urbain (cafés, restaurants, librairies, etc.).

Le noyau de commerces de proximité contribue à la vitalité du quartier, au partage de l'espace urbain, à l'identité du lieu et est propice au développement économique (emploi, surtout de main-d'œuvre locale).

#### **2.2.6. Répondre aux besoins sociaux et sanitaires de proximité**

Dans le cadre des transferts de compétences réalisés par la 6<sup>ème</sup> réforme de l'Etat et sans empiéter sur les compétences dévolues aux Communautés (COCOM, COCOF, VGC), la Région entend garantir et renforcer le réseau d'équipements sociaux et sanitaires de proximité.

Ainsi, aux côtés des grands centres hospitaliers implantés dans la Région, les Bruxellois doivent trouver facilement, à distance raisonnable de leur domicile, une couverture en maisons médicales, services de santé mentale et services équivalents. Ils doivent également pouvoir trouver des équipements permettant des activités intergénérationnelles et des lieux de vie pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées.

De même, une offre suffisante et répartie de centres d'aide spécifique aux sans-abri et aux démunis, d'hébergement d'urgence et de transit, de centres de rencontre et de convivialité ainsi que d'un maillage d'équipements d'hygiène de base doit être assurée. La Région initiera un cadastre de ces équipements et déterminera le niveau

Gezien de daling van het aantal buurthandelskernen en de achteruitgang daarvan, zal het Gewest een initiatief ontplooien op gewestelijke schaal om de afstemming van het buurthandelsaanbod op de vraag te analyseren, samen met een analyse van de economische leefbaarheid van handelszaken in verhouding tot de verwachtingen van het cliënteel, zodat alle inwoners kunnen genieten van een handelskern met buurtwinkels in hun onmiddellijke omgeving. Dit initiatief zal verwerkt worden in het toekomstige Schema voor Handelsontwikkeling van het Gewest. Het begrip buurthandelskern heeft niet alleen betrekking op activiteitensectoren die tot de buurthandel behoren (zoals kappers of voeding), maar ook op alle activiteiten die bijdragen aan de vitaliteit van de stedelijke omgeving (zoals cafés, restaurants en boekhandels).

De buurthandelskern draagt bij aan het bruisende karakter van een wijk, zet aan tot een gedeeld gebruik van de stedelijke ruimte, is mede bepalend voor de plaatselijke identiteit en is gunstig voor de economische ontwikkeling (tewerkstelling, vooral van lokale arbeidskrachten).

#### **2.2.6. De behoefte aan lokale sociale en sanitaire behoeften invullen**

In het kader van de overdracht van bevoegdheden binnen de zesde staatshervorming en zonder inbreuk te plegen op de bevoegdheden van de gemeenschappen (GGC, COCOF, VGC), wil het Gewest het lokale netwerk van sociale en sanitaire voorzieningen garanderen en versterken.

Zo moeten de Brusselaars naast de grote ziekenhuizen in het gewest gemakkelijk en op een redelijke afstand van hun woning medische centra, diensten voor geestelijke gezondheid en aanverwante diensten vinden. Ze moeten tevens voorzieningen kunnen vinden waar intergenerationele activiteiten mogelijk zijn en met leefomgevingen voor personen met een handicap en bejaarden.

Tevens moet er een voldoende en een verspreid aanbod zijn van specifieke hulpcentra voor dakloze en kansarme mensen, nood- en transitopvang, ontmoetingscentra en een netwerk van basishygiënevoorzieningen. Het Gewest zal het initiatief nemen voor een kadaster van deze voorzieningen en nagaan welk niveau van

d'accessibilité nécessaire en vue de la programmation nouvelle.

### **2.2.7. Répondre aux besoins en matière de sécurité**

Le « Plan Global de Sécurité et de Prévention » (PGSP), approuvé en février 2017, s'inscrit pour une part dans une perspective d'ancrage territorial, de travail de proximité et d'accessibilité des services publics. Afin de garantir un cadre de vie sécurisé pour les habitants, la Région soutiendra l'implantation d'antennes de sécurité intégrées au niveau local « LISA » (Local Integrated Security Antenna): infrastructure de quartier partagée par les différents partenaires de la chaîne de sécurité – notamment la police, les agents de prévention et autres acteurs locaux (personnel de la propreté publique, ...) – afin d'offrir à la population un lieu de contact avec les services chargés de la sécurité dans le sens le plus large du terme.

### **2.2.8. Répondre aux besoins en matière d'accès numérique**

Les possibilités d'accès et/ou de compréhension des technologies numériques sont particulièrement limitées pour certains publics, renforçant ainsi une autre forme de dualisation sociale.

Le développement de l'infrastructure de la fibre optique et de son implantation dans les diverses écoles est un élément essentiel pour leur permettre de développer un enseignement qualitatif pouvant reposer sur les nouvelles technologies. La poursuite du projet « Fiber To The School », visant à connecter l'ensemble du réseau scolaire secondaire, est un élément essentiel de cette stratégie.

D'autre part, la Région développera des lieux d'accueil permettant d'avoir accès au numérique et de recevoir un soutien (voire une formation) à l'utilisation des supports divers (ordinateurs, laptops, tablettes, smartphone).

Un cadastre des Espaces Publics Numériques existants sera réalisé, de manière à identifier les besoins devant être rencontrés, d'une part en termes de proximité pour les personnes susceptibles d'y avoir recours et, d'autre part, en

toegankelijkheid nodig is voor de nieuwe programmering.

### **2.2.7. De behoefte aan veiligheid invullen**

Het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) dat in februari 2017 is goedgekeurd, past voor een deel binnen een perspectief van territoriale verankering, buurtwerk en beschikbaarheid van openbare diensten. Om een veilige leefomgeving voor de inwoners te waarborgen, zal het Gewest ondersteuning bieden voor de vestiging van lokaal geïntegreerde veiligheidsantennes "LISA" (Local Integrated Security Antenna): dit zijn wijkinfrastructuren die de verschillende partners van de veiligheidsketen samen gebruiken, met name de politie, de preventieambtenaren en de andere lokale actoren (personeel dat instaat voor de openbare netheid ...), om de bewoners een punt te bieden waar ze in contact kunnen treden met de diensten die instaan voor de veiligheid in de ruimste zin van het woord.

### **2.2.8. De behoefte aan digitale toegang invullen**

Voor sommige doelgroepen zijn de mogelijkheden tot de toegang en/of het begrip van digitale technologieën bijzonder beperkt, waardoor een andere vorm van sociale dualisering versterkt wordt.

De ontwikkeling van een glasvezelnetwerk en de implementatie daarvan in de diverse scholen is een essentieel element om een kwaliteitsvol onderwijs te ontwikkelen dat kan steunen op nieuwe technologieën. De voortzetting van het project 'Fiber To The School', dat het volledige netwerk van secundaire scholen wil verbinden, is een essentieel element van deze strategie.

Ook zal het Gewest ontmoetingsplaatsen ontwikkelen waar mensen toegang tot digitale diensten hebben en ondersteuning (of een opleiding) kunnen verkrijgen in het gebruik van diverse instrumenten (computers, laptops, tablets, smartphones).

Er zal een kadaster van digitale openbare ruimtes worden gerealiseerd om na te gaan welke tekorten er zijn, enerzijds in termen van nabijheid voor de personen die er mogelijk nood aan hebben, en anderzijds in termen van materiaal en menskracht

termes de matériel et de ressources humaines pour les “EPNs” en général. Il sera rendu accessible au public sous forme de carte interactive et sera mis à jour de manière continue.

Afin de développer le caractère Smart City de la Région et offrir un accès aisé à internet tant pour les Bruxellois que pour les personnes de passage (touristes et travailleurs), renforçant ainsi l'attractivité de la Région, le wifi (type wifi.brussels) est développé dans les espaces publics tels que les places, les bâtiments publics (musées, administrations, ...) ou encore les rues à forte concentration piétonne (rues commerçantes).

### **2.3. Réserver et mobiliser le foncier pour développer l'offre en équipements de service public régional**

Pour fonctionner correctement, il est nécessaire d'offrir des espaces à toute une série de services publics régionaux consommateurs d'espace. On pense par exemple aux infrastructures techniques liées à la mobilité (plateforme logistique, dépôts de bus, trams et métros), aux infrastructures liées à la sécurité (postes de police, casernes des pompiers, école régionale des métiers de la sécurité), aux infrastructures liées à la propreté publique (dépôt des véhicules de nettoyage et de collecte des déchets, déchetteries régionales), etc.

L'implantation de ces équipements est relativement contraignante avec des superficies parfois importantes, des contraintes de localisation (par exemple, les casernes de pompiers doivent être bien réparties au sein du territoire régional, dans des zones de forte densité de population et à proximité d'axes de déplacement fluides), ou encore des nuisances qu'ils peuvent générer (bruit, odeurs).

Il est donc indispensable, dans le cadre de la planification territoriale, de se doter d'une vision à long terme de la répartition de ces équipements au sein du territoire régional pour, d'une part, optimiser le fonctionnement de tous ces équipements et, d'autre part, anticiper leur implantation en réservant des espaces pour les développer. Le cadastre du foncier disponible (terrains et bâtiments) de perspective.brussels sera mobilisé pour l'élaboration de cette vision. Cet outil sera utilisé en vue de mettre en œuvre une stratégie spécifique de nature à faciliter la

in functie van de digitale openbare ruimtes in het algemeen. Dit zal toegankelijk gemaakt worden voor het publiek in de vorm van een interactieve kaart en zal continu worden bijgewerkt..

Om het Gewest te ontwikkelen als Smart City en om gemakkelijk toegang te bieden tot het internet voor zowel Brusselaars als bezoekers (toeristen en werknemers), waardoor de aantrekkelijkheid van het Gewest wordt verhoogd, wordt wifi (van het type wifi.brussels) ontwikkeld in openbare plaatsen zoals pleinen, overheidsgebouwen (musea, administratie) of straten met veel voetgangers (winkelstraten).

### **2.3. Het vastgoed reserveren en mobiliseren om het aanbod van regionale publieke diensten te ontwikkelen**

Om behoorlijk te kunnen functioneren, moet men kunnen beschikken over een hele waaier aan regionale publieke diensten die ruimte innemen. Denk bijvoorbeeld aan de technische infrastructuur voor mobiliteit (logistiek platform, stelplaatsen voor bussen, trams en metro's), aan de infrastructuur voor de veiligheid (politiekantoren, brandweerkazernes, regionale school voor veiligheidsberoepen) of de infrastructuur voor de stadsreiniging (stelplaats voor voertuigen voor straatreiniging en vuilnisophaling, regionale stortplaatsen), enz.

De inplantingsmogelijkheden van dit soort voorzieningen kent relatief veel beperkingen omdat er soms grote oppervlakten voor nodig zijn en omdat ze soms op specifieke plaatsen gevestigd moeten zijn (zo moeten brandweerkazernes bijvoorbeeld goed verspreid zijn over het gewestelijk grondgebied en in dichtbevolkte zones en in de buurt van vlotte verbindingen liggen) en omdat ze overlast kunnen genereren (geluid, geur). Het is dus noodzakelijk om in het kader van een territoriale planning te beschikken over een langetermijnvisie op de verdeling van deze voorzieningen over het gewestelijk grondgebied, zodat enerzijds de werking van deze voorzieningen kan geoptimaliseerd worden en anderzijds op hun inplanting kan geanticipeerd worden door ruimte te reserveren voor de ontwikkeling ervan. Het kadaster van het beschikbaar vastgoed (terreinen en gebouwen) van perspective.brussels zal worden aangesproken bij de uitwerking van deze visie. Dit instrument zal benut worden om een specifieke



programmation et l'implantation d'équipements sur le territoire bruxellois.

#### 2.4. Développer l'offre en équipements à rayonnement international

Le développement international d'une ville se construit en améliorant son attractivité et notamment son attractivité touristique. Celle-ci repose sur la qualité et l'intérêt du territoire, mais aussi sur la présence d'équipements à rayonnement international.

Dans le domaine culturel, Bruxelles rayonne par la qualité et la diversité. Elle compte une offre culturelle prestigieuse : musée Magritte, musées royaux des Beaux-Arts, Concours Musical International Reine Elisabeth, Europalia, Théâtre Royal de la Monnaie, ou encore les Musées royaux d'Art et d'Histoire, trop souvent oubliés malgré leurs collections extraordinaires. L'offre culturelle fait partie intégrante de la stratégie qui vise à soutenir Bruxelles comme métropole internationale.

Une part non négligeable des attraits de la vie dans la Région réside dès lors dans l'accessibilité privilégiée aux infrastructures culturelles et sportives de rayonnement international. La Région, à travers le PRDD, décide d'amplifier l'offre relative à ces équipements et infrastructures culturelles et sportives.

L'étude des atouts et faiblesses de Bruxelles a identifié le besoin de créer de grands équipements nécessaires pour maintenir la position de Bruxelles dans le top 5 des villes internationales d'Europe, et ce en sus des grands équipements déjà créés tels que la rénovation de Square, l'ouverture du Musée Magritte, la Maison de l'Histoire européenne, ...

Il s'agit prioritairement :

- *d'infrastructures de congrès* dont une infrastructure de plus de 50.000 m<sup>2</sup> pour accueillir des congrès de plus de 5000 personnes. La création d'une telle infrastructure à dimension internationale est lancée au travers du projet Néo, porté conjointement par la Ville et la Région ;
- *d'une salle de spectacles* à vocation internationale tant en termes de capacité

stratégie uit te rollen die de programmering en de vestiging van voorzieningen op het Brussels grondgebied kan faciliteren.

#### 2.4. Het aanbod aan voorzieningen met internationale uitstraling ontwikkelen

Een stad kan haar internationale ontwikkeling vorm geven door haar aantrekkingskracht, en dan vooral haar toeristische aantrekkingskracht, te verbeteren. Deze aantrekkingskracht steunt op de kwaliteit en het belang van het gebied, maar ook op de aanwezigheid van voorzieningen met een internationale uitstraling.

Op cultureel vlak geniet Brussel uitstraling door kwaliteit en verscheidenheid. Het Gewest beschikt over een prestigieus cultuuraanbod : het Magritte Museum, de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten, de Internationale Muziekwedstrijd Koningin Elisabeth, Europalia, de Koninklijke Muntschouwburg of nog de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, die echter te vaak worden vergeten ondanks hun uitzonderlijke collecties. Het cultuuraanbod vormt een volwaardig onderdeel van de strategie om Brussel te ondersteunen als internationale metropool.

Een belangrijk deel van de aantrekkingskracht van het leven in het Gewest heeft dus te maken met de bevoorrechte toegang tot culturele en sportieve infrastructuur met een internationale uitstraling. Het Gewest beslist middels het GPDO het aanbod van deze culturele en sportieve voorzieningen en infrastructuur te versterken.

De studie naar de sterke en zwakke punten van Brussel wees op de noodzaak om **grote voorzieningen** te creëren om de positie van Brussel in de top vijf van de internationale Europese steden te behouden, naast de grote voorzieningen die al ontwikkeld zijn, zoals de renovatie van de Square, de opening van het Magritte Museum of het Huis van de Europese Geschiedenis...

Het gaat in hoofdzaak over :

- *congresinfrastructuren* waaronder een infrastructuur van meer dan 50.000 m<sup>2</sup> om congressen van meer dan 5.000 personen te organiseren. De ontwikkeling van een dergelijke internationale infrastructuur is gelanceerd in het Neo-project, dat Brussel-Stad en het Brussels Gewest gezamenlijk dragen;
- *een concertzaal* van internationaal niveau op het vlak van de capaciteit (15.000 plaatsen) en

(15.000 places), que de qualité de programmation. Cette salle de spectacles, installée dans le Palais 12 du Palais des Expositions sur le Plateau du Heysel, a été inaugurée ;

- *d'infrastructures culturelles*, expositions, musées, et autres, conçus comme fers de lance de la promotion internationale de la Région. Après la création du Brussels info Place (BIP), du Musée Magritte, de la Maison de la Mode et du Design, la Région a décidé de voir implanter sur son territoire, et en particulier dans la zone du Canal, Kanal-Musée d'Art Moderne et contemporain et le Musée du Chat dans le Quartier du Mont des Arts ;
- *d'infrastructures commerciales* de haut niveau ou marquant le caractère spécifique de Bruxelles et de ses quartiers. L'implantation d'une infrastructure commerciale de dimension supra-régionale voulue sous la forme d'un nouveau quartier commerçant, est également en cours de réalisation dans le cadre du projet Néo, sur le Plateau du Heysel.

#### **2.4.1. KANAL - Un musée d'Art moderne et contemporain**

En tant que responsable de son développement territorial, la Région a opté pour l'implantation d'un futur Musée d'Art moderne et contemporain dans le territoire du canal, considérant l'intérêt de l'effet levier de son attractivité en tant qu'outil ouvert sur le quartier.

La Région a dès lors, au travers de la SAU, acquis en 2015 le site « Citroën » à la place de l'Yser en vue d'y implanter le futur Musée.

La Région a signé un protocole d'accord pour 10 ans avec le Centre Georges-Pompidou (Paris) en vue d'une collaboration pour transformer l'ancien garage en un pôle culturel d'envergure mondiale.

Le projet sera pleinement déployé en 2023 et accueillera notamment d'une part, un musée d'art moderne et contemporain et d'autre part, le Centre international pour la Ville, l'Architecture et le Paysage (CIVA).

#### **2.4.2. Une infrastructure de congrès**

de qualité de la programmation. Deze evenementenhal, ondergebracht in Paleis 12 van het Tentoonstellingspaleis op de Heizelvlakte, is ingehuldigd geweest.;

- *culturele infrastructures*, - tentoonstellingen, musea en andere -, geconcipieerd als speerpunten van de internationale promotie van het Gewest. Na de ontwikkeling van Brussels Info Pace (BIP), het Magritte Museum en het Mode & Design Centre, heeft het Gewest beslist om op zijn grondgebied, en meer bijzonder in het Kanaalgebied, een Kanal-Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst en in de Kunstbergwijk een museum Le Chatin te planten.
- *handelsinfrastructures* van hoog niveau of die het specifiek karakter van Brussel en haar wijken goed doen uitkomen. De vooropgestelde handelsinfrastructuur, van bovengewetelijk niveau, in de gedaante van een nieuwe handelswijk, krijgt momenteel ook vorm in het kader van het Neo-project op de Heizelvlakte.

#### **2.4.1. KANAL – Een museum voor moderne en hedendaagse kunst**

Vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de territoriale ontwikkeling heeft het Gewest besloten om een Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst te vestigen in het kanaalgebied, vanwege het hefboomeffect dat de aantrekkingskracht van het museum teweeg brengt, evenals voorziening die open staat naar de wijk

Daarom heeft het Gewest via de MSI in 2015 de Citroënsite aan het IJzerplein gekocht om hier het museum te vestigen.

Het Gewest heeft een tienjarige protocolovereenkomst ondertekend met het Centre Georges-Pompidou (Parijs) met het oog op een samenwerking die de voormalige garage moet omvormen tot een wereldwijd erkende cultuurpool.

Het project opent de deuren in 2023 en zal plaats bieden aan een museum voor moderne en hedendaagse kunst enerzijds en het Internationaal Centrum voor Stad, Architectuur en Landschap (CIVA) anderzijds.

#### **2.4.2. De congresinfrastructuur**

La Région promeut le développement des infrastructures de congrès, aux retombées économiques importantes pour Bruxelles. Elle entend donc poursuivre le développement du projet Néo 2 reprenant notamment la création d'un nouveau centre de convention de 5.000 places.

### 3. Stratégie 2 : les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie

L'espace public conditionne le cadre de vie des habitants et des usagers de la ville. L'attractivité de Bruxelles, tant pour les habitants que pour les travailleurs, les visiteurs et les entreprises qui souhaitent s'y installer, est influencée par la qualité de l'espace public.

Face à l'essor démographique, l'espace public en général et les espaces verts en particulier revêtent un intérêt d'autant plus important : la densification de la ville ne doit en effet pas se faire au détriment du confort de vie et doit donc s'accompagner d'espaces publics suffisamment amples pour contrebalancer la compacité de la ville dense et suffisamment appropriés à la vie quotidienne des habitants pour relever le défi de la dualisation socio-spatiale de la ville.

L'espace public doit être un espace partagé dans lequel les riverains peuvent installer un esprit de localité, combiné avec l'hospitalité ouverte envers le visiteur, l'usager, l'autre. Il doit également intégrer la dimension du genre dans son aménagement. C'est cela le défi de faire ville ensemble.

Par ailleurs, l'investissement dans un espace public de qualité dans les zones les plus précarisées (où les espaces publics de qualité font actuellement défaut) participe à l'équilibre du territoire. Ainsi, les quartiers centraux feront l'objet d'un investissement important pour améliorer et étendre l'espace public. Plus particulièrement, le canal doit devenir une centralité et un espace public d'ampleur régionale.

La Région, à travers le PRDD, détermine 4 thèmes d'intervention sur l'espace public :

- l'amélioration de la qualité de l'espace public ;
- l'augmentation de l'emprise de l'espace public dans les quartiers denses ;

Het Gewest promoot de ontwikkeling van infrastructuur voor congressen die een belangrijke economische impact hebben op Brussel. Het wil dus doorgaan met de ontwikkeling van het Neo 2-project, waarin onder meer de ontwikkeling van een nieuw congrescentrum met 5.000 plaatsen is opgenomen.

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

De openbare ruimte heeft een grote invloed op de leefomgeving van de bewoners en gebruikers van de stad. De aantrekkingskracht van Brussel wordt beïnvloed door de kwaliteit van de openbare ruimte, zowel voor de bewoners als voor de werknemers, bezoekers en bedrijven die zich er willen vestigen.

Door de bevolkingsgroei worden de openbare ruimte in het algemeen en de groenvoorzieningen in het bijzonder steeds belangrijker. De verdichting van de stad mag niet ten koste gaan van het levenscomfort en moet gepaard gaan met een openbare ruimte die voldoende groot is om de verdichting van de compacte stad te compenseren en die voldoende aansluit op het dagelijkse leven van de bewoners om de uitdaging van sociaal-ruimtelijke dualisering in de stad aan te gaan.

De openbare ruimte moet een gedeelde ruimte zijn die buurtbewoners een lokaal getinte sfeer kunnen geven, in combinatie met een openheid naar bezoekers, gebruikers e.a. toe. Ook de genderdimensie moet een deel van de inrichting bepalen. Dat is precies de uitdaging van een stad die gezamenlijk wordt uitgebouwd.

Ook draagt de investering in een kwaliteitsvolle openbare ruimte in de meest achtergestelde zones – waar er vandaag een tekort is aan kwalitatief hoogstaande openbare ruimte – bij aan het evenwicht binnen het grondgebied. Zo zullen er grote investeringen gebeuren in de centrale wijken om de openbare ruimte te verbeteren en uit te breiden. Meer bepaald moet het kanaal een centrale plaats en een openbare ruimte van gewestelijk belang worden.

Het Gewest bepaalt via het GPDO vier thema's voor ingrepen in de openbare ruimte:

- verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- een verhoging van de omvang van de openbare ruimte in dichtbevolkte wijken;

- la création d'espaces verts dans les quartiers déficitaires ;
- le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux.
- de aanleg van groene ruimten in wijken met tekorten;
- De versterking van de structurele rol van de gewestelijke openbare plaatsen.

### 3.1. L'amélioration de la qualité de l'espace public

La dynamique actuelle de rénovation et de revalorisation de l'espace public doit être poursuivie avec davantage de vigueur. La logique de transformation doit être privilégiée plutôt que la rénovation à l'identique afin d'apporter une réelle amélioration. Le confort accordé aux usagers des modes actifs doit faire l'objet d'une attention renforcée.

Ainsi, pour chaque espace public, la Région doit veiller à la qualité des aménagements urbains et naturels afin que ces espaces soient à la fois attractifs, confortables, durables, sûrs, propres et bien entretenus.

Une attention spéciale sera accordée à l'aménagement d'espaces récréatifs pour les enfants et les adolescents ; à l'entretien et la propreté des espaces publics/verts existants, aux possibilités multiples d'utilisation de l'espace public et à la qualité des fonctions implantées dans les rez-de-chaussée et du rapport entre le bâti et le non-bâti.

L'amélioration de la qualité de l'espace public, passe également par une amélioration de la propreté publique. Enjeu primordial pour les Bruxellois, elle contribue à leur qualité de vie au quotidien et est également un levier pour l'économie et l'emploi de la Région. Le renforcement du nettoyage par l'augmentation des fréquences de balayage des voiries (qui varient de 2 jusqu'à 14 fois par semaine) et par une meilleure répartition du nettoyage des voiries entre la Région et les communes, permettra une amélioration significative de la propreté. L'enjeu de la propreté publique demande une approche holistique et pragmatique sans barrières administratives. C'est dans cet esprit que les conventions-cadre qui lient communes et Région ont été rédigées. Il s'agit d'outils évolutifs qu'il conviendra d'évaluer et d'adapter, le cas échéant, en fonction des réalités constatées de terrain.

La qualité esthétique et créative des espaces publics sera améliorée par l'utilisation de

### 3.1. De verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte

De huidige dynamiek in de renovatie en herwaardering van de openbare ruimte moet met nog meer kracht worden voortgezet. Het principe van de transformatie moet voorrang krijgen ten opzichte van renovatie naar de oude staat om een reële verbetering te bieden. Het comfort geboden aan de actieve weggebruikers moet nog meer aandacht krijgen.

Voor elke openbare ruimte moet het Gewest daarom toezien op de kwaliteit van de stedelijke en natuurlijke inrichting, zodat deze plaatsen aantrekkelijk, aangenaam, duurzaam, veilig, schoon en goed onderhouden zijn.

Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de inrichting van recreatieve ruimtes voor kinderen en jongeren, het onderhoud en het schoonhouden van de bestaande publieke en groene ruimten, aan de vele mogelijkheden voor het gebruik van de openbare ruimte, de kwaliteit van de functies op de benedenverdiepingen en de relaties tussen de bebouwde en de onbebouwde ruimte.

De verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte vereist ook een verbetering van de openbare netheid. Dit is een belangrijke vereiste voor de Brusselaars omdat die bijdraagt aan de kwaliteit van hun dagelijkse leven, maar het is ook een hefboom voor de economie en de werkgelegenheid in het Gewest. De verbetering van de stadsreiniging door de frequentie van het straatvegen op te voeren (variërend van 2 tot 14 keer per week), en door een betere verdeling van de straten tussen het gewest en de gemeenten, zal de netheid aanzienlijk bevorderen. Een goede aanpak van de openbare netheid vraagt een pragmatische en overkoepelende benadering, die niet gehinderd wordt door administratieve barrières. Vanuit die instelling zijn de raamovereenkomsten tussen gemeenten en Gewest opgesteld. Dit zijn evolutieve instrumenten die geëvalueerd en zo nodig aangepast moeten worden, afhankelijk van de realiteit op het terrein. De esthetische en creatieve kwaliteit van de openbare ruimte zal worden verbeterd door het

matériaux durables, le choix d'éclairage et de mobilier urbain harmonieux.

Afin d'assurer un programme de travail cohérent au niveau budgétaire et afin de réduire les impacts des chantiers, la Région, à travers le PRDD, relève l'importance de coordonner les actions à prévoir sur l'espace public par tous les acteurs (Contrat de Rénovation Urbaine, Contrat de Quartier Durable, nouveaux aménagements, rénovation et entretien, développement de l'offre en transport public, ...). Cette ambition sera inscrite dans le Plan Régional de Mobilité. Dans le même ordre d'idée perspective.brussels a élaboré un « Plan de qualité paysagère et urbanistique pour l'espace public du territoire du Canal ». Ce plan complète la vision du plan Canal élaboré en 2012.

D'une manière générale, mais particulièrement dans les quartiers denses où le minéral prédomine, l'espace public sera enrichi d'un maximum d'éléments naturels: pelouses, arbres, plantations, pièces d'eau, ... L'objectif est d'accroître la biodiversité urbaine et le contact avec la nature mais aussi de contribuer à la santé des Bruxellois. Il s'agira, entre autres, de s'appuyer et de renforcer les maillages qui contribuent à rendre cette présence de la nature continue entre espaces publics et privés.

Ces éléments naturels servent aussi à compenser les effets d'un climat changeant. Ainsi, un maximum d'arbres seront plantés en raison de leur action rafraîchissante en cas de vague de chaleur (ombre), de leur propriété d'assainissement de l'air et de leur capacité à retenir l'eau.

La dimension sécurité doit également être prise en compte dans la rénovation et l'aménagement urbain. Par exemple, la mise en œuvre et l'entretien de dispositifs techniques tels que les revêtements anti-tags, contrôles d'accès, etc. y contribue. Il est indispensable de faire se rencontrer, dans les aménagements urbains, les besoins de sécurité et de qualité du cadre de vie.

La qualité structurante de l'espace public sera exploitée en faveur d'une mise en valeur nocturne de la Région. A cet effet, la Région a adopté, un

gebruik van duurzame materialen en de keuze van harmonieuze verlichting en straatmeubilair.

Met het oog op de samenhang van het werkprogramma op budgettair vlak en om de impact van de werven te beperken, wijst het Gewest in het GPDO op het belang van de coördinatie van alle betrokken actoren voor de vooropgestelde acties in de openbare ruimte (Stadsvernieuwingscontract, Duurzaam Wijkcontract, nieuwe inrichtingen, renovatie en onderhoud, uitbouw van het openbaar vervoersaanbod, ...). Deze ambitie moet worden ingeschreven in het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Vanuit dezelfde redenering werkt perspective.brussels aan een "Beeldkwaliteitsplan voor de publieke ruimte van het kanaalgebied". Dit landschappelijk en stedenbouwkundig kwaliteitsplan vervolledigt de visie van het Kanaalplan, zoals dit in 2012 werd vastgesteld.

Op een algemene manier, maar vooral in de dichtbevolkte wijken waar verharde oppervlakken overheersen, zal de openbare ruimte worden verrijkt met zo veel mogelijk natuurlijke elementen, zoals grasvelden, bomen, planten en waterpartijen... Dit is bedoeld om meer de stedelijke biodiversiteit en om het contact met de natuur te bevorderen, maar ook om bij te dragen aan het welzijn van de Brusselaars. Het gaat hier onder andere over het zich toeleggen en het versterken van de netwerken die eraan bijdragen deze aanwezigheid op een continu manier tussen publieke en private plaatsen te laten doorlopen.

Deze natuurlijke elementen helpen ook om de effecten van de klimaatverandering te compenseren. Zo zal er een maximaal aantal bomen worden geplant vanwege hun verkoelende eigenschappen bij hittegolven (schaduw), hun luchtzuiverende werking en hun capaciteit om water vast te houden.

De veiligheidsdimensie moet ook een plaats krijgen in de stadsvernieuwing en -planning. Bijvoorbeeld kunnen de ingebruikname en het onderhoud van technische hulpmiddelen zoals anti-tagbekleding, toegangscontrole, enz. eraan bijdragen. Het is absoluut noodzakelijk dat bij de inrichting van de stad de veiligheidsbehoeften en de kwaliteit van de leefomgeving met elkaar worden verzoend.

De structurele kwaliteit van de openbare ruimte zal worden gebruikt om de nachtelijke aspecten van het Gewest naar voren te brengen. Daartoe heeft

« Plan Lumière » d'ampleur régionale, doté d'une programmation budgétaire pluriannuelle. Au-delà de l'amélioration fonctionnelle et énergétique de l'éclairage public, ce plan lumière mettra en valeur tous les quartiers de la Région ainsi qu'une série de bâtiments remarquables valorisés par une scénographie lumineuse spécifique. Il contribuera également à améliorer le sentiment de sécurité des habitants.

La Région interviendra prioritairement pour la mise en lumière des 12 pôles de développement prioritaires.

Les potagers, vergers et ruchers constituent en plus de lieux productifs et accueillants pour la biodiversité, des lieux de convivialité, de loisirs actifs et de vivre ensemble. Ces espaces de production proches des citoyens sont par ailleurs autant de lieux de rencontre et d'apprentissage collectif pour de nouveaux comportements alimentaires. La question de la pérennisation des sites de potagers (dont collectifs) est prégnante vu l'urbanisation croissante de terrains jusqu'ici non bâtis mais pouvant l'être pour répondre aux différents besoins. Il est donc nécessaire de continuer à développer des parcelles dans des zones qui permettent de les préserver (espaces verts en particulier) ainsi que de réfléchir à l'intégration systématique des potagers au moment du développement de nouveaux projets immobiliers (toitures, espaces publics, ...). Aussi, des potagers seront développés et intégrés dans les espaces verts publics là où cela s'avère possible. En 2020, les sites potagers collectifs et familiaux couvriront une surface de minimum 88 ha en Région bruxelloise. Cette volonté s'intègre pleinement dans la Stratégie Good Food qui vise à placer l'alimentation au cœur des dynamiques urbaines.

La présence de l'art dans l'espace public est aussi un complément indispensable aux richesses patrimoniales et urbaines de la ville. L'intervention d'artistes permet de rendre l'art contemporain vivant et visible par le grand public.

La fonction de l'art est multiple : plaisir esthétique, questionnement et curiosité, provocation, ...

het Gewest een gewestelijk verlichtingsplan aangenomen, voorzien van een meerjarige begroting. Naast de functionele en energetische verbetering van de openbare verlichting zal het verlichtingsplan ook alle wijken van het gewest tot hun recht laten komen, evenals een reeks opmerkelijke gebouwen waarvoor een specifieke decorverlichting zal worden ontworpen. Het moet ook bijdragen tot een verbeterd veiligheidsgevoel bij de inwoners.

Het Gewest zal vooral de verlichting aanpakken van de 12 prioritaire ontwikkelingspolen.

De moestuinen, boomgaarden en bijenkorven vormen bovendien productieve en verwelkomende plaatsen die goed zijn voor de biodiversiteit, plaatsen waar mensen gezellig samenkomen en een actieve vrijetijdsbeleving hebben. Bovendien zijn deze productieve ruimtes in de nabijheid van de inwoners ook plaatsen waar mensen collectief kunnen kennismaken met nieuwe voedingsgewoonten. Het vraagstuk van het voortbestaan van de moestuintjes (die soms collectief zijn) is sterk geladen gezien de toenemende verstedelijking van gronden die tot nog toe onbebouwd waren maar stilaan benut worden om aan meerdere behoeften tegemoet te komen. Het is derhalve noodzakelijk om percelen te blijven ontwikkelen in zones die het behoud hiervan mogelijk maken (in hoofdzaak groene ruimten) en een denkoefening te voeren rond de systematische integratie van de moestuintjes wanneer nieuwe vastgoedprojecten worden ontwikkeld (daken, openbare ruimten, ...). Daarom zullen moestuinen worden ontwikkeld en geïntegreerd in de publieke groene ruimten op plaatsen waar dit mogelijk blijkt. In 2020 dienen collectieve en familiale moestuinsites een oppervlakte te dekken van minstens 88 ha in het Brussels Gewest. Deze intentie sluit ten volle aan bij de Good Food Strategie, die voeding centraal plaatst in de stedelijke dynamiek.

De aanwezigheid van kunst in de openbare ruimte is eveneens een onmisbaar element voor de patrimoniale en stedenbouwkundige rijkdom van een stad. De interventies van kunstenaars in de openbare ruimte maken hedendaagse kunst levendig en zichtbaar voor het grote publiek.

Kunst heeft er een veelzijdige functie: esthetisch plezier, vragen oproepen, nieuwsgierigheid

L'implantation d'œuvres d'art peut être un instrument très efficace de promotion urbaine et d'amélioration de la qualité de l'espace public. Elle sera favorisée partout où cela sera jugé pertinent.

### **3.2. L'augmentation de l'emprise de l'espace public et des espaces verts dans les quartiers denses**

La Région est globalement bien pourvue en espaces verts. Néanmoins, la répartition n'est pas équilibrée et la zone centrale densément construite souffre à certains endroits d'un manque criant d'espaces verts. Le centre et les communes les plus pauvres connaissent actuellement un manque d'espaces de détente et de jeu, pourtant indispensables au bien-être des habitants. L'espace public y est souvent confiné et limité à son rôle strictement fonctionnel de vecteur de déplacement.

Les Contrats de quartier durable s'avèrent être un instrument efficace pour réduire localement le manque d'espaces publics et d'espaces verts dans les quartiers en difficulté. Mais ce dispositif n'est pas suffisant pour agir à l'échelle de la Région.

Il faudra donc créer des espaces publics et des espaces verts dans tous les nouveaux grands projets urbains (avec une prise en compte des besoins des quartiers avoisinants) et des petits espaces de quartier.

Dans les quartiers, l'espace public doit être reconquis par :

- la poursuite des Contrats de quartier durable et des Contrats de rénovation urbaine ;
- des mesures visant à rendre plus « poreux » le tissu urbain dense, en évitant, autant que faire se peut, la partie interne des îlots actuellement occupés, au profit d'espaces publics verts, en cohérence avec la politique de densification dans certaines zones ;
- l'ouverture ou la création de nouveaux espaces publics/verts.

La Région, à travers le PRDD, divise ainsi le territoire régional en 3 zones :

- La partie centrale de la région considérée

stimuleren, provoceren, ... De plaatsing van kunstwerken kan een zeer doeltreffend instrument zijn om de stad te promoten en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Dit zal overal waar het relevant is worden toegepast.

### **3.2. Meer plaats voor de openbare ruimte en groenvoorzieningen in dichtbevolkte wijken**

Het Gewest is over het algemeen goed voorzien van groenvoorzieningen. Die zijn echter niet evenwichtig verspreid en in de dichtbebouwde centrale zone is op sommige plaatsen een schrijnend gebrek aan groen. In het centrum en de armste gemeenten is momenteel een gebrek aan ontspannings- en speelruimte, hoewel die onontbeerlijk is voor het welzijn van de bewoners. De openbare ruimte is vaak geïsoleerd en beperkt tot de strikt functionele rol als instrument voor verplaatsing.

De duurzame wijkcontracten blijken een doeltreffend instrument om het gebrek aan openbare ruimte en groenvoorzieningen in achtergestelde wijken aan te pakken op lokaal niveau. Maar dit instrument volstaat niet voor de gewestelijke schaal.

Er moeten dus openbare plaatsen en groenvoorzieningen worden gecreëerd in alle nieuwe grote stadsprojecten (rekening houdend met de tekorten in de naburige wijken) en kleinere lokale openbare plaatsen.

In de wijken moet de openbare ruimte worden heroverd door:

- de voortzetting van de duurzame wijkcontracten en de stadsvernieuwingscontracten;
- maatregelen om het dichte stadsweefsel 'poreuzer' te maken door de binnenplaatsen van bouwblokken die thans in gebruik, in de mate van het mogelijke zoveel mogelijk vrij te houden, ten profijte van groen publieke ruimte, in lijn met het verdichtingsbeleid in sommige gebieden;
- de openstelling of de aanleg van nieuwe openbare en groene ruimtes.

Het Gewest deelt het gewestelijk grondgebied in het GPDO op in drie zones:

- Het centrale gedeelte van het gewest wordt

comme **zone de verdoiemment (A)**. Dans cette partie centrale et dense de Bruxelles, il existe un déficit important d'espaces verts publics et privés alors que la densité d'habitants est forte, ce qui rend le besoin social et environnemental d'espaces verts particulièrement prégnant. Il est donc nécessaire, autant que possible, de créer de nouveaux espaces verts, notamment par la mise en valeur des espaces résiduels, des intérieurs d'îlots, des toitures, des façades,... dans laquelle la création de nouveaux parcs publics sera réalisée lors de la réurbanisation des grandes zones stratégiques (Tour et Taxis, porte de Ninove, Tivoli,...), ceux-ci se faisant aussi au bénéfice des quartiers avoisinants ;

- **La zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlots (B)**. Elle se caractérise par une densité du bâti relativement élevée avec des intérieurs d'îlots plantés ou offrant un potentiel de verdoiemment. Cette précieuse caractéristique doit être préservée et renforcée en évitant les minéralisations des îlots encore verts et en assainissant et plantant les îlots encombrés de construction. Cette zone va également faire l'objet de grands projets d'urbanisation liés à l'essor démographique. Des grands espaces verts publics y seront systématiquement prévus (Reyers, Josaphat, Heysel, ...) ;
- **La zone de protection de la ville verte de seconde couronne (C)**. La 2ème couronne de Bruxelles présente un tissu bâti « poreux » qui s'inscrit dans un environnement vert globalement de qualité. Il est essentiel que les processus de densification tiennent compte de cette qualité du cadre de vie. On veillera à la préservation du caractère vert, celui-ci n'étant par ailleurs pas incompatible avec la densification de l'habitat.

### 3.3. Le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux

Bruxelles possède des espaces publics structurants (structure viaire tracée par Victor Besme, canal, boulevards du Centre, petite ceinture, moyenne

beschouwd als een **vergroeningszone (A)**. Er bestaat een groot tekort aan publieke en private groenvoorzieningen, terwijl de bevolkingsdichtheid er hoog is. Daardoor is de sociale en de milieumatige behoefte bijzonder hoog. Het is dus noodzakelijk om zoveel mogelijk nieuwe groene ruimten tot stand te brengen door in te zetten op de herwaardering van restgebieden, binnenterreinen van bouwblokken, daken en gevels. Het is de bedoeling om, in de mate van het mogelijke, nieuwe openbare parken aan te leggen, meer specifiek bij de stedelijke renovatie van grote strategische zones (Tour & Taxis, Ninoofsepoort, Tivoli, ...). De aanleg van die ruimten moet ook de naburige wijken ten goede komen;

- **De zone voor de versterking van het groene karakter van de binnenterreinen van bouwblokken (B)**. Ze wordt gekenmerkt door een relatief hoge bouwdichtheid, met binnenplaatsen van bouwblokken die aangeplant zijn of aangeplant kunnen worden. Dit waardevolle kenmerk moet gevrijwaard en versterkt worden door te vermijden dat de binnenterreinen die nog groen zijn, verhard worden en door de volgebouwde binnenterreinen te saneren en te beplanten. In deze zone zullen ook grote verstedelijkingsprojecten worden uitgevoerd om een antwoord te bieden op de bevolkingsgroei. Er zullen systematisch grote openbare groene ruimten worden gepland (Reyers, Josaphat, Heysel, ...);
- **De zone voor de bescherming van de groene stad in de tweede kroon (C)**. De tweede kroon van Brussel heeft een 'poreus' gebouwenweefsel in een algemeen genomen kwaliteitsvolle groene omgeving. Het is essentieel om bij de verdichting rekening te houden met die kwaliteit van de leefomgeving. Er moet toegezien worden op het behoud van het groene karakter, dat overigens niet onverenigbaar is met de verdichting van de woonfunctie.

### 3.3. Versterking van de structurele functie van de gewestelijke openbare ruimte

Brussel beschikt over structurerende openbare ruimten (wegenstructuur ontworpen door Victor Besme, kanaal, centrumlanen, Kleine Ring,



ceinture...) qui ont le plus souvent perdu leurs qualités urbaines et paysagères, qualités qu'il est important de préserver, restaurer et mettre en valeur.

La Région, à travers le PRDD, entend réaffirmer la valeur paysagère et structurante de ces espaces publics, qui relèvent souvent de la gestion régionale. Elle entend également renforcer la valeur paysagère des espaces publics d'entrée de ville et requalifier l'espace public autour des grandes gares (y compris les talus) qui constituent elles aussi des entrées de ville et des nouveaux lieux d'intensité urbaine que sont les nœuds de transport public.

Les lignes directrices prévoient de faire des axes pénétrants autoroutiers des boulevards urbains, de « civiliser » les grandes voiries, de reconquérir les rues et les places, et de manière générale, de redonner une lisibilité à la structure urbaine de la Région.

L'objectif est de rétablir le cadre paysager des vallées bruxelloises de sorte que la croissance que connaîtra Bruxelles puisse être assortie d'une qualité paysagère.

La stratégie liée aux axes pénétrants ayant également un impact important en termes de mobilité se retrouve traitée dans l'axe 4.

Les voiries régionales doivent être conçues pour favoriser une meilleure intermodalité avec les transports en commun et offrir un espace de qualité pour la mobilité active, piétonne et cycliste. La Région, à travers le PRDD, entend mener d'importants aménagements sur les espaces publics structurants de manière à faire participer ces espaces publics à la vie sociale des quartiers et les faire contribuer à l'amélioration du cadre de vie en général.

#### **4. Stratégie 3 : Améliorer l'équilibre entre les quartiers**

Une des premières priorités de la Région bruxelloise, lors de sa création, fut la mise en place d'une véritable politique de « revitalisation urbaine ».

L'objectif était clair : améliorer le cadre de vie des zones fragilisées et « réparer la ville » par des interventions fines de « couture urbaine ». L'outil

Middenring) die vaak hun stedelijke en landschappelijke kwaliteit kwijt zijn. Nochtans is het belangrijk dat die kwaliteiten behouden blijven, gerestaureerd worden en versterkt worden.

Het Gewest wil via het GPDO de landschappelijke en structurele waarde van deze openbare ruimten, die vaak onder gewestelijk beheer vallen, herstellen. Ook wil het de landschappelijke waarde van de openbare ruimte aan de ingang van de stad versterken en de openbare ruimte rond de grote stations herwaarderen (ook de bermen), omdat dit ook een toegangspoort tot de stad is, evenals de nieuwe plaatsen met een hoge stedelijke intensiteit rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

De krachtlijnen zijn: in- en uitgaande snelwegen omvormen tot stadsboulevards, drukke verkeersassen 'civiliseren', straten en pleinen inpalmen en in het algemeen de stedelijke structuur van het gewest beter leesbaar maken.

Het doel is om het landschappelijk kader van de Brusselse valleien weer in ere te herstellen, zodat de groei van Brussel gepaard kan gaan met een landschapsarchitectuur van hoge kwaliteit.

De strategie voor de invalssassen heeft ook een grote impact op de mobiliteit en wordt behandeld onder pijler 4.

De gewestwegen moeten zodanig ontworpen worden dat zij naar een intermodaliteit met het openbaar vervoer streven en zorgen voor een kwalitatief hoogstaande ruimte voor de actieve mobiliteit van voetgangers en fietsers. Het Gewest wil via het GPDO een grote heraanleg doorvoeren voor de structurerende openbare ruimten zodat deze bijdragen aan het sociaal leven van de wijken en aan de verbetering van de leefomgeving in het algemeen.

#### **4. Strategie 3: Zorgen voor een beter evenwicht tussen de wijken**

Eén van de grootste prioriteiten van het Brussels Gewest sinds haar oprichting is de ontwikkeling van een echt stadsvernieuwingsbeleid.

Het doel is duidelijk: het levenskader in de kwetsbare gebieden verbeteren en de stad 'repareren' met heel specifiek 'herstelwerk' van

« Contrat de quartier » est né dans ce contexte et a fait toutes ses preuves.

Aujourd'hui, malgré les interventions d'amélioration du bâti et des espaces publics qui ont été menées, l'inégalité de revenus entre les quartiers bruxellois continue de se creuser. On constate la poursuite de la dualisation socio-spatiale entre des quartiers précarisés principalement situés autour du canal et à l'ouest, et les quartiers aisés principalement situés à l'est et au sud de la Région.

L'observation de cette situation confirme la nécessité de renforcer et d'actualiser les outils de rénovation urbaine. En effet, l'évolution urbaine montre que ces interventions transversales à l'échelle locale ne suffisent plus, à elles seules, pour répondre de manière structurelle et efficace aux défis régionaux.

Pour assurer cette évolution, la Région a entrepris une réforme de l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine afin de définir le territoire sur lequel les politiques de revitalisation urbaine s'exerceront en priorité, à savoir la zone de revitalisation urbaine (ZRU).

Cette ordonnance fait évoluer les modes de pensée et d'action de la rénovation urbaine, en proposant notamment une politique réformée des contrats de quartier durable mais aussi une nouvelle politique de contrats de rénovation urbaine, ainsi qu'un nouveau cadre pour la politique de la Ville.

#### 4.1. Définir une Zone de Revitalisation Urbaine

La détermination de l'Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR) mis en place par les PRD précédents ont été réévaluées, afin de garantir l'effet des investissements publics dans les zones les plus défavorisées : une nouvelle **Zone de Revitalisation Urbaine** (ZRU) est désormais entrée en vigueur.

La zone prioritaire de rénovation a été définie dans le premier PRD sur base d'une analyse de l'état de dégradation du patrimoine immobilier. Cette zone a fait l'objet de légères adaptations lors du PRD de 2002 suite à une analyse de terrain des quartiers qui avaient connu une mutation grâce à la présence d'une population ayant des revenus plus

het stadsweefsel. Het instrument van de wijkcontracten is in die context ontstaan en heeft zijn nut bewezen.

Vandaag blijft de inkomensongelijkheid tussen de Brusselse wijken onverminderd toenemen, ondanks de jarenlange ingrepen om gebouwen en openbare ruimte te verbeteren. We stellen vast dat de sociaal-ruimtelijke dualisering toeneemt tussen enerzijds de achtergestelde wijken hoofdzakelijk gelegen rond het kanaal en in het westen en anderzijds de meer gegoede wijken die hoofdzakelijk in het oosten en het zuiden van het gewest liggen.

De waarneming van deze toestand bevestigt dat het noodzakelijk is om de instrumenten voor stadsvernieuwing te versterken en te actualiseren. Uit de stedelijke evolutie blijkt immers dat deze transversale ingrepen op plaatselijke schaal op zich niet langer volstaan om de uitdagingen van het gewest op een structurele en efficiënte manier aan te pakken.

Daarom heeft het Gewest een hervorming van de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering doorgevoerd om het gebied te definiëren waarop het stadsvernieuwingsbeleid prioriteit krijgt: de Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH).

Deze ordonnantie laat het denken en doen in het stadsvernieuwing evolueren met onder meer een hervormd beleid voor de duurzame wijkcontracten, maar ook een nieuw beleid met stadsvernieuwingscontracten en een nieuw kader voor het stadsbeleid.

#### 4.1. Een gebied voor stedelijke herwaardering definiëren

De vaststelling van de Ruimte voor Versterkte Ontwikkeling van de Huisvesting en de Renovatie (RVOHR) die door de vorige GewOP's ingevoerd is, is geherevalueerd om ervoor te zorgen dat de openbare investeringen in de meest achtergestelde gebieden hun effect niet missen: de Regering heeft een nieuwe **Zone voor Stedelijke Herwaardering** (ZSH) in het leven geroepen.

De prioritaire vernieuwingszone werd in het eerste GewOP gedefinieerd op basis van een analyse van de graad van aftakeling van het onroerend erfgoed. In het GewOP van 2002 onderging het gebied lichte wijzigingen ingevolge een terreinanalyse van de wijken die een gedaanteverwisseling ondergaan hadden door de

élevés et qui avaient réalisé des travaux de rénovation conséquents.

La Région a décidé d'actualiser cette zone, en prenant en compte des critères socio-économiques en plus des critères relatifs à l'état du bâti et des logements. Des critères statistiques simples et actualisables ont été retenus pour la définition de la nouvelle zone. Le mécanisme d'élaboration et d'adoption de cette nouvelle zone est défini par la voie de la nouvelle l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine. Il s'agit donc là d'une différence radicale par rapport aux anciens critères, qui se basaient uniquement sur la qualité et l'âge du bâti.

La zone prioritaire de revitalisation répond ainsi au principe de concentration des aides et des programmes pour permettre aux zones en difficulté de bénéficier d'une politique de discrimination positive. Elle délimite le périmètre d'intervention de trois outils permettant de réaliser la politique de revitalisation urbaine, à savoir les Contrats de Quartier Durables, les Contrats de Rénovation Urbaine et la Politique de la Ville par le développement des quartiers. Elle délimite également le périmètre de majoration des primes à la rénovation et des aides à l'embellissement du bâti.

#### **4.2. Poursuivre la politique des contrats de quartier durable**

Tirant sa force d'une action intégrée à l'échelle locale et d'un processus dont l'ampleur et la qualité ne feront que grandir par la suite, le « contrat de quartier » a permis de restaurer progressivement une véritable qualité de vie dans les quartiers les plus précarisés du territoire bruxellois.

De 1994 à 2010, les politiques développées dans le cadre des contrats de quartiers touchaient principalement le logement et l'espace public. Un volet était également consacré aux opérations d'infrastructures de proximité et aux opérations de revitalisation sociale et économique. Depuis 2010 et la mise en place des contrats de quartier durable, un axe visant à améliorer la qualité environnementale du périmètre a été ajouté.

La Région poursuit la réalisation de Contrats de quartier durable reposant sur des axes relatifs aux

aanwezigheid van een bevolking met een hoger inkomen die belangrijke renovatiewerken in de wijk had uitgevoerd.

Het Gewest heeft beslist om dit gebied aan de huidige situatie aan te passen, waarbij rekening wordt gehouden met socio-economische criteria bovenop de criteria met betrekking tot de staat waar de bouwwerken en woningen zich in bevinden. Voor de definitie van de nieuwe zone zijn eenvoudige en actualiseerbare statistische criteria gekozen. De procedure voor de uitwerking en goedkeuring van dit nieuwe gebied werd gedefinieerd door de nieuwe ordonnantie voor de stedelijke herwaardering. Dit is dus een radicaal verschil met de voorgaande criteria, die alleen op de kwaliteit en de leeftijd van de gebouwen waren gebaseerd.

Het prioritaire stadsvernieuwingsgebied beantwoordt aan het principe om hulpmaatregelen en programma's te concentreren, zodat gebieden in moeilijkheden kunnen profiteren van een beleid van positieve discriminatie. Het bakent de interventieperimeter af met drie instrumenten voor het stadsvernieuwingsbeleid, namelijk duurzame wijkcontracten, stadsvernieuwingscontracten en stadsbeleid via wijkontwikkeling. Het bakent ook de perimeter af waar hogere premies voor renovatie en verfraaiing van gebouwen worden toegekend.

#### **4.2. Het beleid van de duurzame wijkcontracten voortzetten**

Het "wijkcontract" haalt zijn effect uit een geïntegreerde actie op lokale schaal en een proces waarvan de omvang en de kwaliteit vervolgens alleen maar toenemen. Dankzij dit instrument kwam er geleidelijk aan opnieuw een echte levenskwaliteit in de meest kansarme wijken van het Brusselse grondgebied.

Van 1994 tot 2010 had het beleid in het kader van de wijkcontracten vooral effect op de huisvesting en de openbare ruimte. Er was ook een deel gewijd aan operaties voor de buurtinfrastructuur en operaties voor maatschappelijke en economische heropleving. Sinds 2010 en de invoering van de duurzame wijkcontracten is ook een pijler toegevoegd voor de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de perimeter.

Het Gewest zal de uitvoering van duurzame wijkcontracten voortzetten, gebaseerd op de

logements, aux infrastructures de proximité, aux espaces publics, au respect de critères environnementaux élevés, à la participation et aux projets socio-économiques. Une priorité est accordée au volet « opérations immobilières » afin de répondre aux besoins en Région de Bruxelles-Capitale en logements publics accessibles (production et rénovation d'un nombre conséquent de logements assimilés sociaux ou conventionnés) et en infrastructures de proximité notamment en regard de l'augmentation démographique en Région bruxelloise. Des normes environnementales et énergétiques performantes sont appliquées à chacune de ces opérations immobilières.

#### 4.3. Développer les contrats de rénovation urbaine

Le **Contrat de Rénovation Urbaine (CRU)**, consiste en une combinaison d'opérations de revitalisation urbaine, dans le domaine immobilier, socio-économique, environnemental ou des espaces publics. Ces initiatives sont portées par des opérateurs régionaux ou communaux, sur des territoires inclus dans la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) et qui s'étend sur le territoire de plusieurs communes.

La formule a déjà pu être évaluée avec succès pour les Contrats de Quartiers Durables. Tout comme les Contrats de Quartiers Durables, les CRU disposent d'un budget pour mettre en œuvre des projets sur un territoire donné et ce, pour une durée limitée.

L'échelle d'intervention d'un Contrat de Rénovation Urbaine est plus importante que celle des Contrats de Quartiers Durables. Elle concerne des périmètres plus larges, des « **super-quartiers** », à cheval sur plusieurs communes.

Cela permettra de renforcer les liens entre différentes zones de la ville, de coordonner l'action des différents acteurs qui participent directement ou indirectement à la rénovation et à la revitalisation de la ville.

Le renforcement du maillage d'espaces publics en est le sujet central, notamment au travers du traitement des grandes infrastructures de mobilité, des limites communales, des franges entre les différents quartiers de la Région, en tenant compte des territoires postindustriels en redéploiement.

beleidspijlers van huisvesting, buurtinfrastructuur, openbare ruimte, het respecteren van hoge milieunormen, participatie en socio-economische projecten. De prioriteit gaat uit naar het deel 'vastgoedoperaties' om een antwoord te bieden op de vraag naar betaalbare publieke woningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (productie en renovatie van een groot aantal gelijkgestelde sociale of woningen met een vastgestelde prijs) en naar buurtinfrastructuur, vooral met het oog op de bevolkingsgroei in het Brussels Gewest. Bij elke vastgoedoperatie worden performante milieu- en energienormen toegepast.

#### 4.3. Stadsvernieuwingscontracten ontwikkelen

Het **Stadsvernieuwingscontract (SVC)** voorziet in een combinatie van operaties voor stadsherwaardering met betrekking tot vastgoed, sociaal-economische aspecten, leefmilieu of openbare ruimten. Deze initiatieven worden gedragen door gewestelijke of gemeentelijke operatoren binnen de gebieden die deel uitmaken van de Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) die zich over het grondgebied van meerdere gemeenten uitstrekt.

De formule is reeds met succes geëvalueerd voor de Duurzame Wijkcontracten. Net zoals de Duurzame Wijkcontracten beschikken de SVC over een budget om over een welbepaalde periode projecten op het getouw te zetten op een gegeven grondgebied.

De interventieschaal van een Stadsvernieuwingscontract is groter dan bij de Duurzame Wijkcontracten. Het gaat om grotere perimeters, "**superwijken**" die over meerdere gemeenten gespreid zijn.

Zo kunnen de verbindingen tussen de verschillende deelgebieden van de stad versterkt worden en is er coördinatie mogelijk tussen de acties van de verschillende actoren die rechtstreeks of onrechtstreeks bijdragen aan de stadsvernieuwing. De versterking van het netwerk van openbare plaatsen is het centrale onderwerp en gebeurt vooral door te werken aan de grote mobiliteitsinfrastructuur, de gemeentegrenzen en de grensgebieden tussen verschillende wijken in het gewest, waarbij rekening wordt gehouden met postindustriële zones die in herontwikkeling zijn.

Les CRU comportent donc des projets locaux, des projets régionaux et des projets associés qui s'inscriront tous dans les lignes urbanistiques, les objectifs et les orientations de la planification régionale.

Les moyens budgétaires alloués sont dès lors plus conséquents et la durée d'intervention plus longue (7 ans, contre 5 pour les CQD).

#### **4.4. Rapprocher les systèmes de primes à la rénovation et primes énergétiques**

Les primes à la rénovation ont constitué un dispositif régional important tendant à améliorer la fonction résidentielle dans des quartiers qui résistaient à la rénovation sous le simple effet du marché, à cause de la faible capacité contributive de leurs habitants, qu'ils soient locataires ou propriétaires.

L'aggravation de la dualisation socio-économique d'une part, l'essor démographique et la pression immobilière qui en résulte et qui s'applique à tous les quartiers d'autre part, nécessitent que le système soit évalué et modifié afin d'en limiter l'effet d'aubaine et d'orienter le bénéfice des primes vers le public qui en a réellement besoin.

Les systèmes des primes "rénovation" et des primes "énergie" seront évalués en vue de rapprocher les deux dispositifs de primes existants, et ce afin de concentrer utilement l'action sur le bâti et l'environnement.

#### **4.5. Régionaliser la politique de la ville**

La politique de la ville, nouvel outil inscrit dans l'ordonnance de revitalisation urbaine, regroupe les moyens transférés par la 6ème réforme de l'Etat sur la « Politique des Grandes Villes » et ceux relatifs aux immeubles isolés, insalubres et abandonnés.

Elle s'organise selon 2 axes : la « politique de la ville par l'aménagement du territoire » et la « politique de la ville par le développement des quartiers ».

La politique de la ville doit viser, dans son premier axe, à lutter contre le sentiment d'insécurité généré par la présence, dans l'environnement urbain, d'immeubles à l'abandon, d'immeubles insalubres et inadaptés, et ainsi améliorer les conditions de vie dans la Région.

De SVC omvatten dus lokale projecten, gewestelijke projecten en geassocieerde projecten die aansluiten op de stedenbouwkundige lijnen, de doelstellingen en de krachtlijnen van de gewestelijke planning.

De toegekende begrotingsmiddelen worden hiermee groter en de interventieduur langer (7 jaar tegenover 5).

#### **4.4. Systemen voor renovatie- en energiepremies samenvoegen**

De renovatiepremies zijn een belangrijk gewestelijk instrument geweest dat de woonfunctie verbetert in wijken waar renovatie onder invloed van de marktwerking geen kans kreeg, doordat de bewoners, zowel huurders als eigenaars, weinig vermogen hadden om zelf bij te dragen.

De vergroting van de maatschappelijke en economische dualisering, de bevolkingsgroei en de druk op de vastgoedmarkt die daaruit voortvloeit en die in alle wijken merkbaar is, vereisen dat dit systeem wordt geëvalueerd en aangepast zodat onbedoelde 'buitenkanseffecten' worden vermeden en de premies terecht komen bij de doelgroep die ze werkelijk nodig heeft.

Het systeem van de renovatiepremies en het systeem van de energiepremies zullen worden geëvalueerd om de twee premievoorzieningen samen te brengen en de acties te kunnen concentreren op gebouwen en het leefmilieu.

#### **4.5. Stadsbeleid regionaliseren**

Het stadsbeleid is een nieuw instrument dat opgenomen is in de ordonnantie betreffende de stedelijke herwaardering en groepeert de middelen die na de zesde staatshervorming zijn overgeheveld naar het grootstedenbeleid en de middelen voor geïsoleerde, ongezonde en leegstaande gebouwen.

De strategie berust op twee pijlers: stadsbeleid door ruimtelijke ordening en stadsbeleid door wijkontwikkeling.

Het stadsbeleid moet binnen de eerste pijler de strijd aangaan tegen het gevoel van onveiligheid dat wordt gegenereerd door de aanwezigheid van verwaarloosde, leegstaande en onaangepaste gebouwen in de stedelijke omgeving, en zo de levensomstandigheden in het gewest verbeteren.

La lutte contre le sentiment d'insécurité doit également, sur l'ensemble du territoire régional, passer par la remise en état de biens immeubles, bâtis ou non, et d'améliorer l'offre en matière de logements assimilés au logement social.

La politique de la ville doit également permettre d'intervenir ponctuellement sur des espaces publics dégradés afin de les réparer et d'en améliorer la convivialité, au moyen d'opérations immobilières ou d'interventions rapides.

Les deux dispositifs « immeubles isolés » et « immeubles abandonnés » datant de 1990 et 1998 qui n'avaient jamais été adaptés depuis leur promulgation, sont devenus inadaptes sur de nombreux points. Ils ont été revus et intégrés dans la politique de la Ville.

La politique de la Ville devra également permettre de combattre le sentiment d'insécurité en développant le vivre ensemble dans les quartiers. Des programmes de revitalisation urbaine seront par conséquent développés dans la Zone de revitalisation urbaine afin de rencontrer divers objectifs tels que le développement de la qualité de vie dans les quartiers, la lutte contre la dualisation sociétale et spatiale des quartiers, afin de garantir le vivre ensemble et de lutter contre la précarité.

Ces orientations sont définies dans la nouvelle ordonnance de revitalisation urbaine.

#### 4.6. Renforcer les dynamiques locales et citoyennes

La Région renforcera son soutien aux dynamiques volontaires locales via différents outils comme les Appels à Projets "Inspirons le Quartier" et les Agenda 21.

Ces dynamiques volontaires locales concernent deux publics-cible prioritaires :

- les acteurs relais locaux : communes, CPAS, associations environnementales ou autre (de femmes, d'alphabétisation, ...), mais aussi sur certains sujets des organismes privés ;
- les groupes de citoyens.

Ces soutiens ont pour objet d'assurer un ancrage local aux priorités environnementales régionales et d'accompagner les acteurs locaux cités ci-dessus dans les démarches collectives de changement de comportements concrets en lien avec les priorités régionales.

De strijd tegen het onveiligheidsgevoel moet op het hele gewestelijke grondgebied ook verlopen via de renovatie van onroerende goederen, al dan niet bebouwd, en de verbetering van het aanbod van gelijkgestelde sociale woningen.

Het stadsbeleid moet het ook mogelijk maken om specifiek in te grijpen in verwaarloosde openbare ruimte, zodat die hersteld wordt en gebruiksvriendelijker gemaakt, door middel van vastgoedoperaties of snelle ingrepen.

De twee beleidsvoorzieningen 'geïsoleerde gebouwen' en 'leegstaande gebouwen' die dateren uit 1990 en 1998, zijn na de bekendmaking nooit aangepast en op een groot aantal punten niet meer aangepast aan de huidige situatie. Ze werden herzien en geïntegreerd in het stadsbeleid.

Het stadsbeleid moet het gevoel van onveiligheid ook bestrijden door het samenleven in de wijken te bevorderen. In het stadsvernieuwingsgebied zullen dus stadsvernieuwingsprogramma's worden ontwikkeld om een aantal doelstellingen te bereiken, zoals de ontwikkeling van de levenskwaliteit in de wijken en de strijd tegen de sociaal-ruimtelijke dualisering in de wijken, om op deze manier het samenleven te bevorderen en de kansarmoede te bestrijden.

Deze beleidslijnen worden uitgewerkt in de nieuwe ordonnantie voor stadsvernieuwing.

#### 4.6. Buurt-en burgerdynamiek versterken

Het Gewest zal zijn steun aan de lokale vrijwilligersdynamiek versterken met verschillende instrumenten zoals de Projectoproepen "Vooruit met de wijk" en Agenda 21.

Deze lokale dynamiek betreft twee belangrijke doelgroepen:

- lokale doorverwijzende actoren: gemeenten, OCMW, milieuverenigingen of andere verenigingen (vrouwen, alfabetisering), maar ook bepaalde onderwerpen van private organisaties;
- groepen van burgers.

Deze steun is bedoeld om de regionale milieuprioriteiten lokaal te verankeren en om de genoemde lokale actoren te ondersteunen bij hun collectieve initiatieven om concrete gedragswijzigingen te bereiken, in aansluiting op de gewestelijke prioriteiten.

## 5. Stratégie 4 : Défendre et promouvoir le patrimoine urbain comme vecteur d'identité et d'attractivité

La valorisation du patrimoine urbain, recouvrant la structure urbaine, paysagère et le bâti existant (classé ou non), constitue une opportunité pour promouvoir l'image de Bruxelles aux niveaux national et international. Posséder un environnement convivial contribue à l'attachement des individus à leur ville, ainsi qu'à l'attractivité de la Région vis-à-vis des touristes et nouveaux habitants potentiels.

En termes de patrimoine, s'il faut s'appuyer sur les outils existants, comme les biens classés patrimoine mondial de l'Unesco ou la protection légale, la Région doit également entreprendre des actions de promotion plus spécifiques, notamment autour de l'Art nouveau ou des quartiers néoclassiques, ce qui implique une plus grande collaboration entre le secteur du patrimoine et du tourisme.

### 5.1. La valorisation du patrimoine urbain

La valorisation du patrimoine urbain doit passer par celle de son environnement et des espaces publics structurants dont la cohérence, la qualité et le rôle dans la dynamique urbaine, sont reconnus.

Par ailleurs, l'entretien, la restauration et le bon usage des grands sites classés doit se penser dans le respect de leurs caractéristiques paysagères et historiques, participant à ce titre à l'attractivité de la Région.

Une bonne connaissance du bâti architectural et du tissu ancien de la ville est également nécessaire pour opérer la densification maîtrisée de la Région. En ce sens, les études sur l'histoire du développement de la ville, l'inventaire du patrimoine ou encore les recherches archéologiques sont éclairantes. Par ailleurs, si la division de vastes ensembles résidentiels ou industriels en différentes unités (logements, entreprises, équipements collectifs) constitue un défi pour le patrimoine bruxellois, celle-ci offre une réelle plus-value aux nouveaux projets. Le patrimoine industriel (Entrepôt royal de Tour et Taxis), scolaire (Ancienne Ecole vétérinaire) ou administratif (ancienne CGER) est particulièrement

## 5. Strategie 4: Het stedelijk erfgoed beschermen en in de kijker plaatsen als drager van identiteit en aantrekkelijkheid

De opwaardering van het stedelijk erfgoed als voormalig begrip van de stads- en landschapsstructuur en de (al dan niet) beschermde bestaande gebouwen biedt kansen om het imago van Brussel nationaal en internationaal te promoten. Een leefbare omgeving draagt bij tot de verbondenheid van de inwoners met hun stad en tot de aantrekkingskracht van het Gewest voor toeristen en potentiële nieuwe inwoners.

Voor het erfgoed moeten de bestaande instrumenten gebruikt worden, zoals monumenten die Unesco werelderfgoed zijn of nationale wetgeving. Ook moet het Gewest meer specifieke promotieacties ondernemen, onder meer voor de Art Nouveau en de neoklassieke wijken. Dat vraagt een grotere samenwerking tussen de erfgoed- en de toerismesector.

### 5.1. De opwaardering van het erfgoed

De opwaardering van het stedelijk erfgoed moet gebeuren door te investeren in de omgeving en de structurele openbare plaatsen, waarvan de coherentie, kwaliteit en rol in de stedelijke dynamiek erkend worden.

Bovendien moet bij het onderhoud, de restauratie en het goede gebruik van grote beschermde landschappen rekening worden gehouden met hun landschappelijke en historische kwaliteiten, om bij te dragen tot de bijzondere aantrekkingskracht van het Gewest.

Een goede kennis van de architectuur van gebouwen en het oude stadsweefsel is ook nodig om de beheerste verdichting van het Gewest uit te voeren. Onderzoek naar de historische ontwikkeling van de stad, de inventaris van het patrimonium en archeologisch onderzoek kunnen verheldering bieden. De opdeling van grote wooncomplexen of industriële complexen in verschillende eenheden (woningen, bedrijven, collectieve voorzieningen) is een uitdaging voor het Brussels erfgoed en biedt een reële meerwaarde aan nieuwe projecten. Het industriële erfgoed (Koninklijk Pakhuis van Thurn&Taxis), het scholenerfgoed (voormalige Veeartsenijschool) en het administratieve erfgoed (voormalige ASLK) zijn

attractif dans sa reconversion en logements, bureaux ou équipements collectifs.

### **5.1.1. Périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine et liste du patrimoine emblématique.**

La Région, à travers le PRDD, a déterminé des Périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine (PEMVP) ainsi qu'une liste du patrimoine emblématique. Ces éléments combinent reconnaissance du patrimoine et mise en valeur d'éléments identitaires du cadre de vie à travers la notion d'embellissement. Cette attention aux biens non protégés vient en complément des outils plus classiques de conservation du patrimoine reconnu.

#### **Les périmètres d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine :**

Ils ont été déterminés en appliquant les 10 critères de sélection suivant, cumulables entre eux :

1. les ensembles urbains ou les sites ayant une valeur patrimoniale du point de vue urbanistique, architectural ou paysager ;
2. les premières urbanisations néoclassiques situées aux anciennes portes de la 2e enceinte de Bruxelles ;
3. le tissu urbain résultant d'une urbanisation homogène et dont une partie est déjà reprise au PRAS en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) ;
4. des regroupements denses de bâtiments inscrits à l'inventaire, à proximité de ZICHEE existantes ;
5. des zones de superficie réduite, situées entre des ZICHEE importantes, qui avaient une valeur patrimoniale et qui l'ont perdue mais qui méritent des interventions attentives pour être requalifiées ;
6. certaines zones de protection autour de biens classés ;
7. les parois extérieures des grands espaces verts ;
8. les grandes avenues bordées d'arbres d'alignement ;
9. les axes structurants qui articulent la structure urbaine ainsi que leurs parois latérales. En ce compris des axes anciens ;

bijzonder aantrekkelijk voor de reconversie in woningen, kantoren of collectieve voorzieningen.

### **5.1.1. Perimeters voor de verfraaiing en de herwaardering van het erfgoed en lijst van het emblematisch erfgoed**

Het Gewest heeft in het GPDO perimeters vastgelegd voor de verfraaiing en herwaardering van het erfgoed, evenals een lijst van emblematisch erfgoed. Deze elementen combineren de erkenning van het erfgoed en de herwaardering van identitaire elementen uit de leefomgeving in een concept van verfraaiing. Deze aandacht voor niet-beschermd goederen is een aanvulling op de meer klassieke instrumenten voor de bewaring van het erkend erfgoed.

#### **Perimeters voor de verfraaiing en de herwaardering van het erfgoed:**

Deze zijn bepaald aan de hand van de volgende 10, soms gezamenlijk geldende selectiecriteria:

1. stedelijke gehelen of landschappen met erfgoedwaarde vanuit stedenbouwkundig, architecturaal of landschappelijk oogpunt;
2. de eerste neoklassieke verstedelijking gelegen nabij de voormalige poorten in de tweede omwalling van Brussel;
3. het stedelijk weefsel dat het resultaat is een eenvormige verstedelijking en waarvan al een deel is opgenomen in het GBP als gebied van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing (GCHEWS);
4. dichte gebouwenhergroeperingen nabij bestaande GCHEWS, die zijn ingeschreven in de inventaris;
5. gebieden met een beperkte oppervlakte, gelegen tussen grote GCHEWS in, die erfgoedwaarde genoten en deze zijn verloren, maar die zorgvuldige ingrepen vereisen om te worden opgewaardeerd;
6. bepaalde beschermingszones rond beschermd goederen;
7. de buitengrenzen van grote groene ruimten;
8. grote lanen afgelijnd met bomenrijen;
9. de structurerende assen die de stedelijke structuur vormgeven en de zijdelingse grenzen hiervan. Hierin zijn ook vroegere assen inbegrepen;



10. les éléments structurels et/ou patrimoniaux des pôles de développement prioritaire, auxquels il convient d'être attentif.

Ces périmètres seront éventuellement intégrés à la ZICHEE du PRAS lors de la prochaine modification de ce dernier.

#### **Le patrimoine emblématique :**

Déjà en 1995, le PRD dressait une liste du patrimoine exceptionnel de la Région. Celle-ci veut compléter cette liste par une sélection de nouveaux édifices ou sites déterminés sur bases des 3 critères (cumulable ou non) suivants :

1. une valeur patrimoniale exceptionnelle du point de vue urbanistique, paysager, architectural ou culturel ;
2. une valeur culturelle contribuant à l'image internationale de Bruxelles ;
3. une présence affirmée à l'échelle urbaine.

#### **5.1.2. Réseau d'axes structurants patrimoniaux**

Les grands axes structurants (boulevards urbains, anciennes chaussées, larges avenues plantées d'arbres d'alignement, ...) constituent des pôles d'intérêt régional auxquels il faut donner une nouvelle valeur qualitative par une attention particulière aux interventions contemporaines à concevoir en lien avec la topographie et l'histoire de ces lieux.

#### **5.1.3. Concilier l'amélioration de la performance énergétique et la conservation du patrimoine**

Le bâti bruxellois est majoritairement ancien et énérgivore. La Région bruxelloise a tout intérêt à développer un savoir et un savoir-faire permettant de concilier amélioration de la performance énergétique avec conservation du patrimoine, et de favoriser la diffusion de son expertise et des bonnes pratiques en la matière. Couplées aux mesures de rénovation du « petit patrimoine », celles-ci permettront aux habitants de bénéficier d'un meilleur confort tout en diminuant leur consommation énergétique, renforçant ainsi

10. de structurele en/of erfgoedelementen van de prioritaire ontwikkelingspolen waarop zorgvuldig moet worden toegezien.

Deze perimeters zullen eventueel toegevoegd worden aan het GCHEWS van het GBP bij de volgende wijziging van dat instrument.

#### **Het emblematisch erfgoed:**

In 1995 reeds stelde het GewOP een lijst vast met uitzonderlijk erfgoed van het Gewest. Het Gewest beoogt middels het GPDO deze lijst aan te vullen met een selectie van nieuwe gebouwen of landschappen vastgelegd op grond van de 3 volgende (al dan niet gezamenlijk geldende) criteria:

1. een uitzonderlijke erfgoedwaarde vanuit stedenbouwkundig, landschappelijk, architecturaal of cultureel oogpunt;
2. een culturele waarde die bijdraagt tot het internationaal imago van Brussel;
3. een onmiskenbare aanwezigheid op gewestelijke schaal.

#### **5.1.2. Netwerk van structurende erfgoedassen**

De grote structurele verkeersassen (stadsboulevards, voormalige steenwegen, brede lanen met bomen) zijn elementen van gewestelijk belang die een nieuwe kwalitatieve waarde moeten krijgen door bijzondere aandacht te besteden aan hedendaagse ingrepen in de ruimte die aansluiten op de topografie en de geschiedenis van deze plaatsen.

#### **5.1.3. De verbetering van de energieprestaties en de bewaring van het erfgoed op elkaar afstemmen**

De Brusselse gebouwen zijn grotendeels oud en niet energiezuinig. Het Brussels Gewest heeft er alle belang bij om de nodige kennis en vaardigheden te ontwikkelen waarmee de verbetering van de energieprestaties kan samengaan met behoud van het erfgoed en om zijn expertise en goede praktijken te verspreiden. Gekoppeld aan maatregelen voor de renovatie van 'klein erfgoed' kunnen de bewoners meer comfort creëren en tegelijk hun energieverbruik verminderen, waardoor de woonaantrekkelijkheid

l'attractivité résidentielle sans nuire à l'attractivité touristique.

#### 5.1.4. Fondation CIVA

La Fondation CIVA qui regroupe depuis 2016 au sein d'une seule structure régionale d'intérêt public le patrimoine, le personnel et les activités des 6 entités privées jusque-là indépendantes (AAM, Bibliothèque Pechère, centre Paul Duvignaud, Fond pour l'architecture, CIVA et Sint Lukas Archief) - aura pour mission de valoriser l'architecture, le patrimoine et le paysage bruxellois au travers d'un projet culturel et éducatif d'ampleur internationale à partir de ses collections, ses archives, ses expositions et sa bibliothèque. La Fondation CIVA a vocation à devenir un centre public régional central en matière de réflexion sur l'avenir du développement urbain de Bruxelles. Cette nouvelle dimension et le nouveau dynamisme de la Fondation CIVA passeront entre autres par son déménagement de son siège d'Ixelles vers Kanal à l'horizon de l'ouverture du garage rénové. Néanmoins, les collaborations entre Kanal et le CIVA sont déjà d'actualité à travers la présence du CIVA dans le cadre de l'année de préfiguration "Kanal Brut".

#### 5.1.5. Maître-Architecte

La Région s'adjoit également les services d'un Maître-Architecte, au travers de la fonction de bMa, afin d'améliorer la qualité de l'architecture de certains nouveaux projets, et ainsi améliorer le cadre de vie. Cette mission de conseil doit permettre à la Région de garantir un niveau de qualité architecturale et paysagère de tous les projets immobiliers publics (en ce compris ceux visant l'aménagement de l'espace public) et privés d'envergure régionale dans les pôles de développement prioritaires ou jugés prioritaires par la Région. L'avis du bMa devra être demandé le plus en amont possible, et avant le dépôt de la demande de permis afin de permettre d'aménager utilement ses recommandations.

#### 5.2. La promotion de l'identité spécifique des quartiers.

wordt vergroot zonder de toeristische aantrekkelijkheid te verminderen.

#### 5.1.4. Stichting CIVA

De CIVA Stichting die sinds 2016 in één gewestelijke structuur van openbaar nut het erfgoed, het personeel en de activiteiten verenigt van zes private organisaties die tot dan toe onafhankelijk waren (AAM, bibliotheek Pechère, centrum Paul Duvignaud, Fonds pour l'architecture, CIVA vzw en Sint-Lukas Archief), heeft de missie om de architectuur, het erfgoed en het landschap van Brussel te waarderen door een cultureel en educatief project van internationale omvang. Steunend op haar collecties, archieven, tentoonstellingen en bibliotheek wil de Stichting CIVA een gewestelijk openbaar centrum worden dat een centrale rol vervult in de bezinning over de toekomstige stedelijke ontwikkeling van Brussel. Om deze nieuwe dimensie en het nieuwe dynamisme van de Stichting CIVA kracht bij te zetten, zal ze haar hoofdzetel van Elsene overbrengen naar Kanal van zodra de gerenoveerde garage haar deuren zal openen. Kanal en de Stichting CIVA werken ook vandaag al samen in het kader van de tijdelijke tentoonstelling "Kanal Brut".

#### 5.1.5. Bouwmeester

Het Gewest zal zich ook laten bijstaan door een architect via de functie van Brussels bouwmeester om de kwaliteit van de architectuur van sommige nieuwe projecten te verbeteren en zo ook de leefomgeving te verbeteren. Deze adviesopdracht moet het Gewest toelaten om een architectuur en landschapsonwerp van hoge kwaliteit te garanderen voor alle publieke vastgoedprojecten (inclusief de inrichting van de openbare ruimte) en voor alle private projecten van gewestelijk belang in de prioritaire ontwikkelingspolen of de ontwikkelingspolen die het Gewest prioritair acht. Het advies van de bouwmeester moet zo vroeg mogelijk in de ontwikkeling van een project gevraagd worden, voordat de stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd, zodat de aanbevelingen kunnen worden gebruikt.

#### 5.2. de specifieke identiteit van wijken promoten

En vue de renforcer l'offre en matière touristique et de loisir, la Région, à travers le PRDD, entend veiller à la promotion des quartiers à l'identité spécifique. Le patrimoine urbain bruxellois participe à l'attractivité de Bruxelles, renforçant son « image » à l'étranger de ville à visiter. Il s'inscrit dans toute sa diversité au cœur du développement de la Région et est un élément constitutif de l'identité régionale, à la fois vecteur de cohésion sociale et vecteur de développement économique.

Parmi les différentes actions à entreprendre en matière de tourisme, à travers un large partenariat avec les acteurs publics et privés concernés, il convient de poursuivre la promotion de certains quartiers en leur donnant une identité spécifique : « quartier de la mode », « quartier de l'Art nouveau », « quartier européen », « quartier du centre-ville », « Heysel (neo) » ou encore le quartier des musées.

En outre, les animations nocturnes sont à encourager (nuit des musées, éclairage de bâtiments publics, ouverture tardive des commerces du centre-ville, ...) et à développer en collaboration étroite avec la STIB.

## 6. Stratégie 5 : Renforcer le paysage naturel

La présence de la nature en ville revêt une importance fondamentale pour la qualité du cadre de vie. Les stratégies adoptées par la Région visent à conserver, renforcer et mieux répartir les ressources vertes de la Région sur le territoire.

Aujourd'hui, la protection de la nature est une réalité à Bruxelles. Elle est assurée par le biais du plan Nature (adopté en 2016), de la planification urbanistique (notamment via le PRAS), du classement de sites en raison de leur valeur écologique, naturelle ou paysagère et de la mise en zone « Natura 2000 » de plus de 14% du territoire bruxellois.

L'évaluation des incidences du PRDD sur l'environnement montre néanmoins que la croissance démographique, si elle n'est pas maîtrisée, risque d'exercer une pression dommageable sur l'environnement naturel et sur

Om het toeristisch en recreatieaanbod te versterken, beoogt het Gewest met het GPDO in te zetten op de promotie van wijken met een specifieke identiteit. Het Brussels stedelijk erfgoed draagt bij tot de aantrekkingskracht van Brussel omdat het in het buitenland zijn imago versterkt van stad die een bezoek waard is. Het neemt in al zijn verscheidenheid een centrale plaats in de ontwikkeling van het Gewest in en helpt een gewestelijke identiteit te creëren. Erfgoed is zowel een vector van sociale cohesie als vector voor de economische ontwikkeling.

Via verscheidene acties inzake toerisme en via een uitgebreide samenwerking met de openbare en private spelers op die markt, moet de promotie worden nagestreefd van bepaalde wijken, met name door hen een specifieke identiteit te geven: de "modewijk", de "Art Nouveau-wijk", de "Europese wijk", de "wijk van het stadscentrum" of nog "de Heizel".

Daarnaast moeten avondactiviteiten aangemoedigd worden (nacht van de musea, verlichting van openbare gebouwen, lange openingstijden van handelszaken in het stadscentrum...), waarvoor ook samengewerkt zou moeten worden met de MIVB.

## 6. Strategie 5: Het natuurlijke landschap versterken

De aanwezigheid van natuur in de stad is van fundamenteel belang voor de kwaliteit van de leefomgeving. De strategieën van het Gewest zijn gericht op het behoud, de versterking en de betere verspreiding van de groenvoorzieningen van het gewest over het grondgebied.

Natuurbescherming is tegenwoordig een realiteit in Brussel, die wordt gewaarborgd door het Natuurplan (goedgekeurd in 2016), de stedenbouwkundige planning (met name via het GBP), door de bescherming van sites vanwege hun ecologische, natuurlijke of landschappelijke waarde en door de bestemming als Natura 2000-gebied van meer dan 14 procent van het Brussels grondgebied.

De milieueffectenbeoordeling van het GPDO toont echter aan dat de bevolkingsgroei, indien deze niet beheerst wordt, riskeert een schadelijke druk uit te oefenen op de natuurlijke omgeving en op de kwaliteit van het groen in het Brussels Gewest..

la qualité de ville verte de la Région bruxelloise.

Pour assurer un cadre de vie de qualité, la Région, à travers le PRDD, utilise la nature comme ressource et développe une série de stratégies environnementales d'organisation en réseau de la nature en ville.

Le maillage vert et le maillage bleu sont des stratégies intégrées pour le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts, de l'environnement et du cadre de vie urbain en général. Ils participent également à la préservation de la capacité du système urbain à répondre aux phénomènes de changement climatique.

Les fonctions de ces maillages sont multiples : socio-récréatives, écologiques, environnementales, paysagères, culturelles et patrimoniales ; assurant ainsi un cadre de vie de qualité et utilisant la nature comme ressource intégrée à la vie urbaine. Un tel cadre de vie se développe également via des maillages stratégiques comme le maillage jeux, le maillage socio-récréatif et le maillage écologique.

Les priorités régionales concernant les maillages vert et bleu sont les suivantes :

- renforcer et mettre en œuvre le maillage vert comme stratégie intégrée de développement des espaces verts ;
- renforcer et mettre en œuvre le maillage bleu comme stratégie intégrée de liaison des berges, cours d'eau, étangs, zones humides, fontaines, bassins, ... ;
- développer les maillages stratégiques dans le cadre commun du maillage vert et du maillage bleu ;
- relier les maillages vert et bleu bruxellois aux territoires extérieurs à Bruxelles.

Au-delà des frontières administratives de la Région, les maillages vert et bleu doivent se raccorder aux espaces ouverts hors Région bruxelloise pour assurer les continuités hydrographiques, du réseau écologique, du réseau de promenade et de mobilité active ainsi que la cohérence des paysages.

### 6.1. Renforcer le maillage vert

Le renforcement du maillage vert vise le développement qualitatif et quantitatif des espaces verts et de leur environnement ainsi que

Om een kwaliteitsvolle leefomgeving te garanderen, gebruikt het Gewest via het GPDO de natuur als hulpbron en ontwikkelt het een reeks milieustrategieën om de natuur in de stad te organiseren in netwerken.

Het groene netwerk en het blauwe netwerk zijn geïntegreerde strategieën voor de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen, het leefmilieu en de stedelijke leefomgeving in het algemeen. Ze dragen er eveneens toe bij dat het stedelijke systeem het vermogen behoudt om een antwoord te bieden op de fenomenen van de klimaatopwarming.

De functies van deze netwerken zijn divers en gericht op recreatie, ecologie, omgeving, landschap, cultuur en erfgoed. Daardoor wordt de hoge kwaliteit van de leefomgeving gegarandeerd en wordt de natuur gebruikt als een hulpbron die in het stedelijk leven is geïntegreerd. Een dergelijke leefomgeving ontwikkelt zich ook via strategische netwerken zoals het speeln netwerk, het socio-recreatieve netwerk en het ecologische netwerk.

De gewestelijke prioriteiten van het groene en het blauwe netwerk zijn als volgt:

- het groene netwerk versterken en uitbouwen als een geïntegreerde ontwikkelingsstrategie van groenvoorzieningen;
- het blauwe netwerk versterken en uitbouwen als een geïntegreerde strategie voor de verbinding van de oevers, waterlopen, vijvers, vochtige gebieden, fonteinen, bekkens, ...;
- strategische netwerken ontwikkelen in het overkoepelend kader van het groene en het blauwe netwerk;
- het groene en het blauwe netwerk van Brussel verbinden met gebieden buiten Brussel.

Buiten de administratieve grenzen van het Brussels Gewest moeten het groene en het blauwe netwerk aansluiten op de open ruimte buiten het gewest zodat het waternetwerk, het ecologisch netwerk, het wandelnetwerk, de actieve mobiliteit en de coherentie in het landschap doorlopen over de grenzen.

### 6.1. Het groene netwerk versterken

De versterking van het groene netwerk is gericht op de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen en de omgeving,

des axes structurants qui les relient (park system). Afin d'adapter au mieux les développements en fonction des spécificités du cadre urbain, le maillage vert doit être adapté aux zones de verdoiment.

Si l'objectif global concerne le maintien de la superficie d'espaces verts accessibles par nombre d'habitants, nonobstant la densification de l'habitat qui va intervenir dans les prochaines années et qui est indispensable pour faire face à l'essor démographique, l'enjeu consiste à moduler les stratégies en fonction des spécificités du cadre urbain. Il s'agit de viser à la fois un maintien quantitatif et une amélioration qualitative du verdoiment.

Dans les quartiers centraux et de première couronne (où le déficit des espaces verts est le plus important), la création de nouveaux espaces verts reste un objectif fondamental. En seconde couronne, l'offre en espaces verts est globalement satisfaisante. L'enjeu est donc de préserver cette qualité sachant qu'une densification du bâti est à prévoir, qui amènera une demande accrue pour ce type d'espace.

#### La Région devra :

- **Créer de nouveaux espaces verts dans les quartiers déficitaires** en s'appuyant sur les projets urbains dans les zones stratégiques, notamment de nouveaux parcs publics : parc de 10 hectares à Tour &, jardin Péchère à la Cité administrative, parc urbain sur le site de Reyers, espace vert et récréatif à Beco Ouest, espaces verts sur les sites de la Porte de Ninove, Josaphat, Gare de l'Ouest, l'ex Otan (à terme Mabru), ... ;
- **Optimaliser les différentes fonctions.** Le maillage vert vise à optimaliser et à intégrer au mieux les différentes fonctions dans un espace donné selon des proportions qui dépendent du contexte urbain et des nécessités locales. Par les atouts que confèrent les espaces verts au plan environnemental (régulation des cycles de l'eau, du carbone et de la température, amélioration de la qualité de l'air, protection des nappes phréatiques, protection des sols), social (récréation, lien social, santé, ...) culturel, esthétique et économique, il y a lieu de considérer les espaces verts comme un

evenals de structurele assen die ze verbinden (park system). Om de ontwikkelingen zo goed mogelijk aan te passen aan de specifieke kenmerken van een stedelijke leefomgeving zal het groene netwerk worden aangepast aan de vergroeningszones.

De globale doelstelling is het behoud van de oppervlakte toegankelijke groenvoorzieningen per aantal inwoners, ondanks de verdichting van de woonfunctie van de komende jaren die noodzakelijk is om de bevolkingsgroei op te vangen. Maar de strategieën moeten aangepast worden aan de specifieke kenmerken van de stedelijke omgeving, waarbij zowel het kwantitatieve behoud als de kwalitatieve verbetering van de vergroening beoogd wordt.

In de wijken van het centrum en de eerste kroon, waar het gebrek aan groen het grootst is, blijft de aanleg van nieuwe groenvoorzieningen een belangrijke doelstelling. In de tweede kroon is het groenaanbod over het algemeen bevredigend. Het komt er dus op aan deze kwaliteit te behouden in de wetenschap dat de bebouwing moet verdichten, waardoor de vraag naar groen zal toenemen.

#### Het Gewest zal moeten :

- **Nieuwe groenvoorzieningen creëren in wijken met tekorten** door te steunen op stadsprojecten in strategische gebieden, meer bepaald nieuwe openbare parken waaronder een park van 10 ha op Thurn & Taxis en op lijn 28 binnen een netwerk van parken van 20 ha, de Péchèretuin bij het Rijksadministratief Centrum, een stadspark op de Reyerssite, een recreatieve groenvoorziening op Beco West, parken en plantsoenen bij de Ninoofsepoort, Josaphat, het Weststation, de voormalige NAVO-site of op termijn het Mabru-terrein.
- **De verschillende functies optimaliseren:** Het groene netwerk wil de verschillende functies optimaliseren en zo goed mogelijk integreren in een gegeven zone, in verhoudingen die afhangen van de stedelijke context en de lokale behoeften. Gezien de vele voordelen van groenvoorzieningen voor het leefmilieu (regeling van de water-, koolstof- en temperatuurcyclus, verbetering van de luchtkwaliteit, bescherming van het grondwater, bescherming van de bodem), voor de maatschappij (recreatie, sociale cohesie, welzijn) en voor de culturele, esthetische en

équipement urbain à part entière ;

- **Améliorer l'intégration du maillage vert dans l'espace urbain et le compléter.** Les espaces verts ne sont pas des espaces indépendants du contexte urbain. Ils sont connectés à des éléments qui ne peuvent être strictement considérés comme des espaces verts mais qui viennent en complément et en support – par exemple les intérieurs d'îlots, les voies de chemins de fer, le réseau viaire, les espaces résiduels, ... ;
- **Améliorer les liens qui forment le maillage vert.** Un principe fondateur du maillage vert est de rechercher et de créer des continuités entre les espaces verts pour les assembler, autant que faire se peut, en réseau. L'intérêt de réaliser ces continuités est de renforcer mutuellement les services offerts par les espaces particuliers. Ainsi, entre autres, on optimalise l'offre en promenade et en mobilité douce, on favorise la biodiversité et on donne une structure, une cohérence et une lisibilité à la Région. Il convient donc d'améliorer les connexions entre les espaces verts par la mise à profit des espaces associés aux voies de communication et aux bâtis comme éléments de liaison.
- **De integratie van het groene netwerk in de stedelijke ruimte verbeteren en aanvullen:** Groenvoorzieningen staan niet los van de stedelijke context. Ze zijn verbonden met elementen die geen groenvoorzieningen in strikte zin zijn, maar die aanvullend en ondersteunend zijn, bijvoorbeeld binnenplaatsen van bouwblokken, spoorlijnen, het wegennet of restruimte, ...;
- **De verbindingen van het groene netwerk verbeteren:** Een basisprincipe van het groene netwerk is het zoeken en creëren van continuïteit tussen groenvoorzieningen zodat ze zo goed mogelijk samenkomen in een netwerk. Het belang van deze continuïteit is de wederzijdse versterking van de diensten die de specifieke groenvoorzieningen bieden. Op deze manier optimaliseren we het aanbod van wandelingen en zachte mobiliteit, bevorderen we de biodiversiteit en geven we het gewest structuur, coherentie en leesbaarheid. Daarom moeten de verbindingen tussen de groenvoorzieningen worden verbeterd door de groenvoorzieningen van verbindingswegen en gebouwen te benutten als bindende elementen.

## 6.2. Renforcer le maillage bleu

Ce maillage, qui vise à reconstituer le réseau hydrographique de surface continu est composé de rivières, étangs et zones humides. Il a d'abord une fonction hydraulique en ce qu'il permet les écoulements des eaux de la Région mais aussi une fonction écologique importante qu'il convient de restaurer. Il doit également permettre de valoriser les fonctions sociales, paysagères et récréatives des rivières, étangs et zones humides, et de développer la richesse écologique de ces milieux.

Le maillage bleu doit aussi permettre de lutter contre les inondations. Plusieurs rivières, comme le Geleytsbeek, le Watermaelbeek ou le Molenbeek, sont interrompues en de nombreux endroits.

Le renforcement du maillage bleu vise donc à relier les tronçons pour assurer une continuité à ces cours d'eau et leur permettre de se déverser dans la Senne.

## 6.2. Het blauwe netwerk

Dit netwerk bestaat uit de verbindingen van het oppervlaktewater zoals rivieren, vijvers en vochtige gebieden. Het heeft in de eerste plaats een hydraulische functie aangezien het ervoor zorgt dat het water in het Gewest kan wegvloeien. Ook de ecologische functie van dit netwerk is aanzienlijk en moet worden hersteld. Het blauwe netwerk moet ook de sociale, landschappelijke en recreatieve functies van rivieren, vijvers en vochtige gebieden benutten en de ecologische rijkdom van deze milieus ontwikkelen.

Daarnaast moet het helpen om overstromingen te bestrijden. Meerdere waterlopen, zoals de Geleytsbeek, de Watermaalbeek of de Molenbeek, worden op een groot aantal plaatsen onderbroken. De versterking van het blauwe netwerk betekent dus dat deze stukken opnieuw worden verbonden, zodat de waterlopen kunnen doorlopen en kunnen uitlopen in de Zenne.

De plus, le rôle des espaces verts dans la gestion de l'eau et la lutte contre l'imperméabilisation des sols (mesures de rétention naturelle de l'eau : infiltration, tampon et ralentissement des écoulements) peut être optimisé par l'aménagement de bassins de rétention (de préférence à ciel ouvert) et d'infiltration, ou de zones naturelles de débordement.

Au regard de leurs multiples fonctions (autoépuration des pollutions diffuses, support à la biodiversité, atténuation de l'impact des îlots de chaleur, contribution aux loisirs et à la détente des citoyens), ces espaces doivent être maintenus et valorisés.

Enfin, le maillage bleu doit permettre d'améliorer la qualité des eaux de surface en assurant notamment leur capacité d'autoépuration, le rôle d'exutoire local des eaux de pluie et de ruissellement, la régulation de la température. Cet objectif doit être accompagné d'une politique efficace de gestion de la qualité de l'eau (maîtrise des rejets polluants, lutte contre l'eutrophisation, ...).

Le « Maillage pluie » tel que défini dans le « Plan de gestion de l'eau » (PGE) en tant que composante du maillage bleu en amont du réseau hydrographique existant, comporte des dispositifs qui participent à la restauration du cycle naturel des eaux. Les nouvelles rivières urbaines offrent des opportunités en ce sens.

### 6.3. Renforcer les maillages stratégiques

Les maillages vert et bleu sont associés à des maillages stratégiques qui contribuent à créer un paysage urbain donnant une identité à la Région et un ancrage culturel et patrimonial à ses habitants.

Chaque maillage a son propre domaine d'intervention et sa spécificité : le maillage écologique, le maillage socio-récréatif et le maillage jeux.

Géographiquement et fonctionnellement, ces maillages se superposent largement, un même espace pouvant participer de ces différents maillages qui rentrent dès lors en synergie. Des situations de concurrence peuvent cependant exister et exiger la recherche d'équilibre adéquat.

#### 6.3.1. Le maillage socio-récréatif et le maillage jeux

Daarnaast kan de rol van groenvoorzieningen in het waterbeheer en de strijd tegen de verharding van de bodem (maatregelen voor een natuurlijke retentie van het water: infiltratie, opslag en vertraging van de afvloeiing) worden geoptimaliseerd door opvangbekkens (bij voorkeur in de open lucht), infiltratiebekkens of natuurlijke overstromingsgebieden aan te leggen.

Groenvoorzieningen dragen vele functies (zelfzuivering van diverse vervuilingvormen, ondersteuning van de biodiversiteit, vermindering van de effecten van hitte-eilanden, bijdrage aan recreatie en ontspanning van bewoners) en moeten dus beschermd en benut worden.

Het blauwe netwerk moet ook bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater door het zelfzuiverend vermogen, de lokale afvoer van regen- en afvloeiingswater en de temperatuurregeling te ondersteunen. Deze doelstelling moet gepaard gaan met een doeltreffend beleid om de waterkwaliteit te beheren (beheersing van vervuilende uitstoot, strijd tegen eutrofiëring).

Het "Regennet" zoals het in het Waterbeheerplan (WBP) is gedefinieerd als component van het blauwe netwerk dat het bestaande hydrografische netwerk voorafgaat, omvat inrichtingen die bijdragen tot het herstel van de natuurlijke watercyclus. De nieuwe stadsrivieren bieden een aantal mogelijkheden in die zin.

### 6.3. De strategische netwerken versterken

Het groene netwerk is geassocieerd met strategische netwerken die samen een stedelijk landschap creëren dat identiteit geeft aan het gewest en een culturele en patrimoniale verankering aan de bewoners.

Elk netwerk heeft zijn eigen domein en zijn eigen specifieke kenmerk: het blauwe netwerk, het ecologische netwerk, het socio-recreatieve netwerk en het speelnetwerk.

Geografisch en functioneel overlappen deze netwerken elkaar grotendeels. Een groenvoorziening kan deel uitmaken van verschillende netwerken die in synergie zijn. Het is echter ook mogelijk dat de strategische netwerken met elkaar in concurrentie zijn. In dat geval moet het juiste evenwicht gezocht worden.

#### 6.3.1. Het socio-recreatieve en het speelnetwerk

Ce maillage vise en particulier à satisfaire une large gamme de fonctions socio-récréatives (promenade calme ou sportive, rencontre sociale, détente, quiétude, ...). Il s'agit de multiplier l'offre pour que tout habitant dispose d'un espace vert de qualité près de son lieu de vie. Outre la création de nouveaux espaces, le maillage socio-récréatif s'attachera aussi à valoriser les espaces existants.

La fonction ludique fait l'objet, vu son importance et ses spécificités, d'une stratégie particulière. Ce maillage jeux vise à accroître, à équilibrer et à dynamiser les fonctions ludiques dans l'espace public, particulièrement en milieu dense, en vue de répondre plus adéquatement à la demande d'un jeune public grandissant.

Des équipements de dimension régionale sont également prévus. Une attention particulière sera portée à leur bonne intégration paysagère ainsi qu'aux possibilités ludiques qu'ils peuvent indirectement susciter (par exemple, une simple pelouse permet les jeux de ballon).

### 6.3.2. Le maillage écologique

Le maillage écologique bruxellois est un ensemble cohérent de zones représentant les éléments naturels, semi-naturels et artificiels du territoire régional qu'il est nécessaire de conserver, gérer et/ou restaurer afin de contribuer à assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable, des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire et régional. Il est composé de zones centrales, de développements et de liaisons. Il intègre notamment les réserves naturelles, les réserves forestières et la partie du réseau Natura 2000 située sur le territoire régional. Il inclut en outre les sites de haute valeur biologique au sens du PRAS, ainsi que les éléments ponctuels et linéaires du paysage urbain ou rural de taille insuffisante pour constituer une zone centrale, de développement ou de liaison, mais susceptibles de contribuer à favoriser la conservation, la dispersion ou la migration des espèces, notamment entre les zones centrales. Les maillages vert et bleu contribuent à la mise en œuvre du réseau écologique bruxellois. Ce réseau prévoit sa connexion avec des zones centrales de développement et de liaison existant dans les régions avoisinantes de manière à former un

Dit netwerk is bedoeld om te voorzien in een brede waaier sociale en recreatieve functies (wandelen of joggen, sociale contacten, recreatie, ontspanning). Het aanbod moet uitgebreid worden, zodat iedere inwoner beschikt over een kwaliteitsvolle groenvoorziening bij zijn woonplaats. Naast het creëren van nieuwe ruimte, zal het sociaal-recreatieve netwerk ook worden benut om bestaande ruimtes te benutten.

Er is een specifieke strategie voor de speelfunctie, omdat die belangrijk is en enkele bijzondere kenmerken heeft. Het speelnetwerk is bedoeld om de speelfuncties in de openbare ruimte, vooral in een dichtbebouwde omgeving, uit te breiden, in evenwicht te brengen en dynamiek te geven om beter te beantwoorden aan de vraag van een groeiend jong publiek.

Er zijn ook voorzieningen op gewestelijke schaal gepland. Bijzondere aandacht gaat uit naar de goede integratie in het landschap en naar de ludieke mogelijkheden die zij onrechtstreeks kunnen bieden (bv. een grasveld voor balspelen).

### 6.3.2. Het ecologisch netwerk

Dit Brusselse ecologische netwerk vormt een coherent geheel van natuurlijke, seminatuurlijke en kunstmatige elementen van het gewestelijk grondgebied die in stand gehouden, beheerd en/of hersteld moeten worden. Zo kan men bijdragen tot de instandhouding van de soorten en natuurlijke habitats van communautair en gewestelijk belang of tot het herstel ervan in een gunstige staat van instandhouding. Het Brusselse ecologische netwerk is samengesteld uit centrale, ontwikkelings- en verbingsgebieden en omvat met name de natuurrezervaten, de bosreservaten en het deel van het Natura 2000-netwerk dat op het gewestelijke grondgebied ligt. Ook omvat het de gebieden met een hoge biologische waarde in de zin van het GBP en de punctuele en lineaire elementen van het stedelijke of landelijke landschap die te klein zijn om een centraal, ontwikkelings- of verbingsgebied te vormen maar voldoende groot om bij te dragen tot het behoud, de dispersie of de migratie van de soorten, met name tussen de centrale gebieden. Het groene en het blauwe netwerk dragen bij tot de vorming van het Brusselse ecologische netwerk. Dit laatste is verbonden met de bestaande



ensemble cohérent.

#### **6.4. Protéger la biodiversité**

La présence d'une multitude d'espèces, indigènes ou non, sur un territoire est bénéfique (équilibres entre espèces, meilleure résistance aux maladies, ...) et témoigne d'un environnement de qualité. La Région, à travers le PRDD, met en place une politique à même de préserver les réservoirs de biodiversité que sont les éléments naturels, de lutter contre leur fragmentation et de renforcer leur connectivité.

##### **6.4.1. Les zones de protection et de revalorisation des sites semi-naturels**

Les sites semi-naturels sont d'une importance stratégique majeure et d'une grande valeur patrimoniale, sociale et écologique. On assiste à une densification du logement à leurs abords, avec pour conséquence une utilisation accrue de ceux-ci par les habitants. Dès lors, il est essentiel d'assurer une gestion adéquate, respectueuse et suffisante de ces espaces de manière à préserver, voire améliorer leurs qualités intrinsèques tout en supportant la pression d'un public de plus en plus nombreux.

##### **6.4.2. Les zones de renforcement de la connectivité au réseau écologique**

Le fonctionnement du réseau écologique et sa capacité d'accueil de la biodiversité sont actuellement limités par diverses interruptions et barrières entre les sites ainsi que par le manque de corridors et de sites relais. Des corridors écologiques devraient ainsi être instaurés ou renforcés, en particulier entre les sites Natura 2000, en s'appuyant sur les infrastructures existantes tels que les parcs publics et la Promenade Verte, la mise en œuvre du maillage bleu, les espaces verts privés dans les quartiers résidentiels et les intérieurs d'îlots, les friches ainsi que les espaces verts associés aux voiries et autres infrastructures de transport.

#### **6.5. Renforcer les espaces ouverts à l'échelle métropolitaine**

centrale, développements- et connexionsgebieden in de buurgewesten zodat ze een coherent geheel vormen.

#### **6.4. De biodiversiteit beschermen**

De aanwezigheid van veel gevarieerde al dan niet inheemse soorten in een gebied is gunstig (evenwicht tussen de soorten, betere weerstand tegen ziekten) en getuigt van een kwaliteitsvolle leefomgeving. Het beleid van het Gewest pleit via het GPDO voor een beleid dat de biodiversiteitsreserves van natuurlijke elementen beschermt, versnippering bestrijdt en de connectiviteit versterkt.

##### **6.4.1. Gebieden ter bescherming en herwaardering van seminatuurlijke landschappen**

Seminatuurlijke landschappen zijn van groot strategisch belang en hebben een grote erfgoedkundige, sociale en ecologische waarde. Momenteel zien we een verdichting van de huisvesting in hun onmiddellijke omgeving, waardoor het gebruik door de bewoners toeneemt. Daarom is het belangrijk om deze landschappen op een gepaste, respectvolle en adequate manier te beheren, zodat de intrinsieke eigenschappen worden verbeterd en de druk van een groeiend aantal bezoekers houdbaar blijft.

##### **6.4.2. Gebieden ter versterking van de connectiviteit van het ecologisch netwerk**

De werking van het ecologisch netwerk en de plaats voor de biodiversiteit worden momenteel beperkt door allerlei onderbrekingen en barrières tussen sites en het gebrek aan groene corridors en verbindingzones. Ecologische corridors moeten worden aangelegd of versterkt, met name tussen Natura 2000-sites. Die kunnen gebruikmaken van bestaande infrastructuur, zoals openbare parken en de Groene Wandeling, het blauwe netwerk, de private groenvoorzieningen in woonwijken en binnenplaatsen van bouwblokken, de braakliggende terreinen en groenvoorzieningen bij wegen en andere transportinfrastructuur.

#### **6.5. Open ruimten versterken op grootstedelijke schaal**

Un développement métropolitain de qualité est indissociable d'une politique paysagère active qui vise le maintien et le renforcement des grands espaces ouverts. Il s'agit en priorité des espaces affectés en espace vert. Et cela, dans une métropole en croissance démographique comme Bruxelles, avec ses implications en termes de production de logements, d'équipements et de services, le défi du paysage est évident et urgent.

Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est la politique du maillage vert en premier lieu qui définit et confirme ces structures à maintenir ou à développer (espaces verts nouveaux et existants, connexions vertes, ...). Mais, la carte des espaces ouverts de l'aire métropolitaine fait apparaître le mitage continu des espaces ouverts qui sont de plus en plus découpées par les développements urbains (infrastructures, développements résidentiels, zonings, ...).

Pour rendre possible un développement durable de la zone métropolitaine, la consolidation d'un réseau continu d'espaces ouverts entre la ville et sa périphérie est indispensable. Ce réseau est composé en premier lieu par des espaces verts protégés (bois, parcs, zones Natura 2000 et réserves naturelles) et des espaces agricoles. Mais d'autres terrains sont également associés à l'espace ouvert : les cours d'eau et leurs vallées, les corridors verts et les grandes infrastructures de transport, les terrains de sport et cimetières, même des friches ou brownfields à redévelopper. Les espaces ouverts doivent se voir confirmés comme des lieux multifonctionnels, utiles pour la ville : lieux de détente (bien-être et santé), production agricole (de préférence orienté vers la consommation en ville cf. Stratégie régionale Good Food), lieux de biodiversité, de gestion de l'eau, de régulation climatique (services écosystémiques). De cette manière, ces lieux forment un ensemble essentiel à l'équilibre du métabolisme urbain (de la ville et de la périphérie).

On ne peut plus considérer les espaces ouverts au sens de la planification traditionnelle comme des « espaces non-bâti » qui sont en fait des espaces résiduels ou en attente. Les espaces ouverts ont, plus que leur seule valeur intrinsèque, une importance primordiale pour la qualité de vie dans l'espace urbain situé à proximité. Les espaces ouverts à consolider doivent être considérés

Een grootstedelijke ontwikkeling van kwaliteit is onlosmakelijk verbonden met een actief landschappelijke beleid dat gericht is op de instandhouding en de versterking van grote open ruimten. Het gaat vooral om ruimten die zijn bestemd als groene ruimte. Zeker in een metropool met een bevolkingsgroei zoals Brussel, met de implicaties voor de productie van woningen, voorzieningen en diensten, is de uitdaging van het landschap duidelijk en urgent.

In het Brussels Gewest definieert en bepaalt vooral het beleid inzake het groene netwerk welke van deze structuren moeten worden behouden of ontwikkeld (nieuwe en bestaande groene ruimten, groene verbindingen, ...). De kaart van de open ruimten van het grootstedelijke gebied toont echter de voortdurende aantasting van de open ruimte die steeds meer wordt versplinterd door de stedelijke ontwikkelingen (infrastructuren, vastgoedontwikkelingen, bedrijventerreinen).

Om een duurzame ontwikkeling van het grootstedelijk gebied mogelijk te maken, is de consolidatie van een doorlopend netwerk van open ruimten tussen de stad en de rand noodzakelijk. Dat netwerk bestaat in de eerste plaats uit beschermde groene ruimten (bossen, parken, Natura 2000-gebieden en natuurreservaten) en landbouwgebieden. Ook andere terreinen worden echter geassocieerd met open ruimte: waterlopen en hun valleien, groene corridors naast grote vervoersinfrastructuren, sportvelden en begraafplaatsen, zelfs braakliggende gronden of brownfields die moeten worden herontwikkeld. De open ruimten moeten worden bevestigd als multifunctionele plaatsen die van nut zijn voor de stad: ontspanningsplaatsen (welzijn en gezondheid), landbouwproductie (bij voorkeur gericht op consumptie in de stad, zie gewestelijke Good Food-strategie), plaatsen voor biodiversiteit, waterbeheer en klimaatregeling (ecosysteemdiensten). Op die manier vormen deze plaatsen een belangrijk geheel voor het evenwicht van het stedelijke metabolisme (van de stad en de rand).

Deze open ruimten mogen, zoals in de traditionele planning, niet meer worden beschouwd als 'onbebouwde ruimten' die in feite rest- of wachtruimten zijn. Naast hun intrinsieke waarde zijn de open ruimten van kapitaal belang voor de levenskwaliteit in de nabijgelegen stedelijke ruimte. De te consolideren open ruimten moeten worden gezien als anders waarrond de stedelijke

comme les axes autour desquels la croissance de la ville peut s'organiser de manière durable. Ils seront donc structurants pour le développement spatial de la métropole et pourront assurer la compatibilité d'une certaine augmentation de densité d'habitants et d'activités avec un cadre de vie agréable. De plus, ils pourront également offrir de grandes potentialités pour le développement d'un réseau performant de mobilité active en lien avec la nature, l'agriculture et le paysage. En même temps la connectivité du maillage écologique sera améliorée avec une retombée positive pour la biodiversité.

Actuellement, 252 ha sont officiellement (car enregistrés dans le Système intégré de gestion et de contrôle (SIGC) dans le cadre de l'aide directe de la politique agricole commune (PAC) au niveau européen) utilisés comme terres agricoles par des professionnels, représentant ainsi 1,5% de la superficie totale de la Région de Bruxelles-Capitale. De ces 252 ha déclarés à la PAC, 118 ha sont inscrits au PRAS en zone agricole.

L'objectif de la stratégie Good Food est de conserver les terres agricoles existantes et d'augmenter cette superficie dédiée à la fonction de la production alimentaire. La prescription 1 de la Stratégie Good Food prévoit l'adoption d'un nouveau cadre juridico-administratif qui facilite l'accès aux lieux de production, en pleine terre et en hors sol, et qui réserve des terres à vocation agricole. Dans ce contexte, une étude juridique et urbanistique a été réalisée en 2017 avec comme mission d'identifier les possibilités d'adaptations réglementaires qui pourraient favoriser le développement et la préservation de l'agriculture urbaine sur le territoire de la Région. Les propositions formulées dans le cadre de cette étude seront analysées et prises en compte au moment de la modification des cadres réglementaires urbanistiques et d'affectation des sols afin de développer l'agriculture urbaine à Bruxelles.

Pour rendre possible un ambitieux développement durable de la zone métropolitaine, la concrétisation d'un réseau continu d'espaces ouverts entre la Région et sa périphérie est indispensable. L'étude 'Metropolitan landscapes', coproduite avec la Région flamande, démontre les possibilités structurantes d'espaces ouverts à l'échelle métropolitaine comme cadre pour des développements urbanistiques.

D'un côté, l'étude définit le paysage exemplaire de

croissance durable. Ze zijn dus structurerend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de grootstad en zorgen ervoor dat een zekere verhoging van de dichtheid van bewoners en activiteiten verenigbaar is met een aangename leefomgeving. Bovendien kunnen ze ook grote mogelijkheden inhouden voor de ontwikkeling van een performant netwerk van actieve mobiliteit dat is gelinkt aan de natuur, de landbouw en het landschap. Tegelijk zal de connectiviteit van het ecologische netwerk worden verbeterd met een positieve impact op de biodiversiteit.

Vandaag wordt 252 ha officieel (want geregistreerd in het geïntegreerd beheers- en controlesysteem in het kader van de rechtstreekse steun aan het gemeenschappelijke landbouwbeleid op Europees niveau) gebruikt als landbouwgrond door professionele telers, goed voor 1,5 % van de totale oppervlakte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Van deze aangegeven 252 ha zijn er 118 in het GBP ingeschreven als landbouwgebied.

De Good Food-strategie stelt zich tot doel om de bestaande landbouwgrond te behouden en deze oppervlakte bestemd voor voedselproductie te verhogen. Voorschrift 1 van de Good Food-strategie voorziet in de goedkeuring van een nieuw juridisch-administratief kader dat de toegang tot productieplaatsen, bovengronds en in volle aarde, vergemakkelijkt en landbouwgronden reserveert. In die context werd in 2017 een juridische en stedenbouwkundige studie ondernomen met het doel de mogelijkheden voor een aanpassing van de wetgeving te onderzoeken die de ontwikkeling en instandhouding van de stadslandbouw op het gewestelijke grondgebied zouden bevorderen. De formules die in het kader van deze studie werden voorgesteld zullen worden geanalyseerd en in aanmerking worden genomen bij de wijziging van de stedenbouwkundige reglementaire kaders en bij de bestemmingswijzigingen met het doel om de stadslandbouw in Brussel te ontwikkelen.

Voor een ambitieuze duurzame ontwikkeling van het grootstedelijk gebied is de concrete ontwikkeling van een continu netwerk van open ruimtes tussen het gewest en de rand onontbeerlijk. De studie 'Metropolitan Landscapes', een coproductie met het Vlaams Gewest, schetst de structurele mogelijkheden van de open ruimtes op grootstedelijke schaal als een kader voor de stedenbouwkundige ontwikkelingen. De studie definieert het 'exemplarische landschap'

Bruxelles composé de 4 écologies : une « vallée d'infrastructures » (le long du Canal), des « paysages construits » (principalement les axes et parcs faits sous Léopold II), un « système de parcs » et des « paysages humides » (le long des affluents).

Cette lecture du paysage permet de prendre position sur l'ensemble du territoire en mettant en évidence les éléments paysagers à conserver, à renforcer ou à abandonner.

De l'autre côté, l'étude formule 3 critères qui sont les conditions indispensables au caractère métropolitain d'un paysage : son accessibilité, son voisinage programmatique et sa valeur systémique à niveau métropolitain.

Ces critères appellent à activer ces grands ensembles paysagers et les faire œuvrer pour la métropole en les rendant accessibles, à les programmer et à faire croître leur valeur systémique à un niveau métropolitain.

Cette définition permet de dessiner les contours d'un ensemble de fragments, que sont les « Metropolitan Landscapes » potentiels. Chacun de ces fragments est une figure à la fois paysagère et urbaine, qui se trouve au croisement de plusieurs systèmes, et qui est souvent transfrontalière. Ils semblent tous informes, ou plus précisément, leur forme complexe est la résultante de plusieurs logiques et empreintes : géographiques, urbaines, programmatiques, etc.

Ces Metropolitan Landscapes devraient être capables :

- d'atténuer les limites physiques et administratives en aidant à formuler des politiques communes dans les zones transfrontalières ;
- de générer une mixité sociale et programmatique importante et devenir des lieux de destination à une échelle élargie ;
- de produire des écosystèmes en équilibre qui permettent de consolider la biodiversité, d'absorber les risques et de contribuer à l'amélioration du cycle de l'eau à l'échelle métropolitaine ;
- de supporter la croissance démographique bruxelloise en guidant la densification et en offrant des lieux de récréation ;
- de refléter la multitude de la métropole et servir de lieux de rassemblement pour des événements métropolitains.

van Brussel aan de hand van vier ecologische systemen: de vallei van infrastructuur (het kanaal), het bebouwde landschap (vooral de verkeersaders en parken die onder Leopold III zijn aangelegd), het systeem van parken en het natte landschap (aan waterwegen).

Deze lezing van het landschap maakt het mogelijk een oordeel te vormen over het gehele gebied en te bepalen welke landschapselementen behouden, versterkt of niet te behouden moeten worden.

Daarnaast formuleert de studie drie criteria waaraan de Brusselse landschappen dienen te voldoen om metropolitaan genoemd te worden: toegankelijkheid, naburige programma's en systeemwaarde.

Deze criteria kunnen worden gebruikt om de grote landschapsgehelen te activeren en in te zetten voor de metropool door ze toegankelijk te maken, te programmeren en hun systeemwaarde te vergroten op metropolitaan niveau.

Deze definitie maakt het mogelijk om de contouren van een geheel van fragmenten af te bakenen, die potentiële Metropolitan Landscapes vormen. Elke van deze fragmenten is zowel landschappelijk als stedelijk, bevindt zich op het kruispunt van verschillende systemen en is vaak grensoverschrijdend. Ze lijken allemaal vormloos, of om nauwkeuriger te zijn, hun complexe vorm is de uitkomst van verschillende invloeden: geografisch, stedelijk, programmatisch, enz.

Deze Metropolitan Landscapes zouden in staat moeten zijn om:

- de impact van fysieke en administratieve grenzen te milderen door te helpen bij het formuleren van een gemeenschappelijk beleid in grensoverschrijdende gebieden;
- een sociale en programmatische mix te genereren en bestemmingen te worden voor een breed publiek;
- evenwichtige ecosystemen voort te brengen, die het mogelijk maken om de biodiversiteit te handhaven, risico's te absorberen en bij te dragen aan een verbetering van de waterhuishouding op metropolitaan niveau;
- de Brusselse bevolkingsgroei te ondersteunen door richting te geven aan de verdichting en recreatiegebieden aan te bieden;
- de veelheid en verscheidenheid van de metropool te weerspiegelen en als plaats van samenkomst te dienen voor metropolitane evenementen.

L'essor démographique engendrera inévitablement une augmentation de la pression immobilière dans toute l'aire métropolitaine. C'est dans ce cadre que l'implantation d'un réseau d'espaces ouverts trouve son sens. Au lieu de considérer les espaces ouverts au sens de la planification traditionnelle comme des « espaces non-bâti » qui sont en fait des espaces résiduels ou en attente, ils doivent être transformés en parcs paysagers de niveau métropolitain. Ils fournissent des espaces verts, de la nourriture, de la biodiversité, de l'air, de l'eau, du repos, ... et forment un ensemble essentiel à l'équilibre du métabolisme urbain. Cette structure territoriale permet la maîtrise d'une certaine densité compatible avec un cadre de vie agréable et offre également de grandes potentialités pour le développement d'un réseau performant de mobilité active en lien avec la nature, l'agriculture et le paysage.

Les espaces ouverts en situation existante de fait qui ne constituent pas des espaces verts au sens strict comme les cimetières et les terrains de sport, peuvent être intégrés dans une politique de regroupement et de renforcement de ces structures.

C'est pourquoi, la Région, à travers le PRDD, identifie une série de zones prioritaires pour la consolidation des espaces ouverts interrégionaux : il s'agit des espaces ouverts structurants, éléments importants des maillages vert et bleu.

Il identifie aussi les objets de la coopération entre les Régions :

- la préservation maximale du caractère naturel et de la liaison des réseaux écologiques,
- la priorité aux fonctions publiques ou accessibles au public,
- la préservation d'espaces ouverts fonctionnels pour la détente et les modes actifs de déplacement.

La réalisation de plusieurs espaces ouverts structurants est également proposée sur le territoire régional. Certains d'entre eux concernent l'échelle métropolitaine. Il s'agit du Canal, des parcs linéaires et des accès autoroutiers à la Région, à transformer en parkways.

## 7. Stratégie 6. Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional

De bevolkingsgroei zal onvermijdelijk leiden tot een stijging van de vastgoeddruk in het hele grootstedelijke gebied. In dat kader is de inrichting van een netwerk van open ruimtes zinvol. In plaats van de open ruimtes volgens de traditionele planning te beschouwen als 'onbebouwde ruimtes', wat betekent dat ze restruimtes of een ruimtes in afwachting van bebouwing zijn, moeten ze worden omgevormd tot landschapsparken van grootstedelijk niveau. Ze verstrekken groen, voeding, biodiversiteit, lucht, water, rust en zijn een essentieel element voor een evenwichtig stedelijk metabolisme. Deze territoriale structuur maakt het mogelijk om een bepaalde dichtheid te beheersen, die compatibel is met een aangename leefomgeving en biedt tegelijk veel mogelijkheden voor de ontwikkeling van een krachtig netwerk voor actieve mobiliteit, dat aansluit op de natuur, de landbouw en het landschap.

Open ruimtes die al feitelijk bestaan en die geen groenvoorziening vormen in de strikte betekenis van het woord, zoals begraafplaatsen en sportterreinen, kunnen worden geïntegreerd in een beleid om deze structureren te groeperen en te versterken.

Daarom identificeert het GPDO een reeks van prioritaire gebieden voor de consolidatie van de intergewestelijke open ruimten: het betreft structurerende open ruimten, belangrijke onderdelen van het groene en het blauwe netwerk.

Daarnaast bepaalt het een aantal onderwerpen waarvoor gewestelijke samenwerking vereist is, namelijk:

- het maximale behoud van het natuurlijke karakter en de aaneensluiting van ecologische netwerken,
- voorrang voor openbare functies of functies die toegankelijk zijn voor het publiek,
- behoud van functionele open ruimtes voor recreatie en actieve verplaatsingsmodi.

Ook de realisatie van meerdere structurele openbare ruimtes wordt voorgesteld op het gewestelijk grondgebied. Een aantal daarvan heeft een grootstedelijke schaal: het kanaal, lineaire parken, in- en uitgaande snelwegen die worden omgevormd tot parkways.

## 7. Strategie 6: Het natuurlijke erfgoed in het Gewest beschermen en verbeteren

En souscrivant à l'objectif de réduction de 30% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025 (par rapport aux émissions de 1990), la Région marque son ambition de faire partie du peloton de tête des métropoles mondiales en matière de politique environnementale, et plus largement de développement durable. Cet objectif impose de renforcer la prise en compte des thématiques environnementales dans les politiques d'aménagement du territoire.

Depuis de nombreuses années, la Région s'est engagée dans un grand nombre d'actions visant à relever les défis environnementaux spécifiques à une Ville-Région moderne.

Grâce aux efforts déjà accomplis, les Bruxellois bénéficient de réglementations environnementales et d'investissements publics majeurs qui permettent une meilleure protection de l'environnement, une qualité de vie plus importante, ainsi qu'une meilleure gestion des ressources.

Les comparaisons entre villes montrent d'ailleurs que Bruxelles obtient de très bons résultats : au 'Green Capital Award' Bruxelles se positionne dans le carré des finalistes lors de l'édition 2015.

La Région doit à présent anticiper les évolutions économiques, sociales et environnementales futures. Les objectifs environnementaux de la Région s'articulent autour de trois axes :

- Le premier doit permettre de renforcer l'égalité d'accès aux biens de première nécessité en assurant une équité en matière d'accès à l'eau, à l'énergie, aux espaces ouverts ou encore à une alimentation de qualité.
- Le deuxième axe vise à préserver la biodiversité, richesse culturelle et paysagère, facteur d'amélioration de la santé publique et du bien-être des citoyens, mais également source d'emplois et de développements économiques. Celui-ci est à inscrire dans le renforcement du paysage naturel et des maillages que la Région développe par ailleurs.
- Le troisième axe vise à maîtriser la demande en ressources naturelles, en énergie, en production des déchets et effluents dans l'idée d'un métabolisme urbain. Il s'agit aussi d'amplifier la place du renouvelable, de la nature spontanée, des surfaces perméables, de la consommation en circuit court, de

De doelstelling om de broeikasemissie met 30 procent te verlagen tegen 2025 (ten opzichte van de uitstoot in 1990) getuigt van de ambitie van het Gewest om te behoren tot de wereldtop van steden op het vlak van milieubeleid en meer in het algemeen duurzame ontwikkeling. Deze doelstelling vereist dat er nog meer rekening wordt gehouden met milieuthema's op alle beleidsdomeinen van het gebied.

Al jarenlang ontplooit het Gewest een groot aantal acties om de specifieke ecologische uitdagingen van een modern stadsgewest aan te gaan.

Door die geleverde inspanningen genieten de Brusselaars nu van milieuverordeningen en grote overheidsinvesteringen die zorgen voor een betere bescherming van het milieu, een betere levenskwaliteit en een beter beheer van de hulpbronnen.

Uit een vergelijking van steden blijkt dat Brussel zeer goede resultaten behaalt. Bij de 'Green Capital Award' behoorde Brussel in de editie van 2015 tot de vier eerste finalisten.

Het Gewest moet nu anticiperen op de toekomstige economische, sociale en ecologische evoluties. De milieudoelstellingen van het Gewest steunen op drie pijlers:

- De eerste pijler beoogt de gelijke toegang tot goederen die in de eerste levensbehoeften voorzien door rechtvaardigheid te garanderen bij de toegang tot water, energie, open ruimte en voeding van goede kwaliteit.
- De tweede pijler beoogt het behoud van de biodiversiteit, van culturele en landschappelijke rijkdommen, als factor voor de verbetering van de volksgezondheid en het welzijn van de burgers, maar ook als bron van werkgelegenheid en economische ontwikkeling. Dit moet worden ingepast in de versterking van het natuurlijke landschap en van de netwerken die het Gewest elders ontwikkelt.
- De derde pijler beoogt de beheersing van de vraag naar natuurlijke hulpbronnen en energie, de productie van afval en afvalwater vanuit het idee van het stedelijke métabolisme. Er moet ook meer plaats komen voor hernieuwbare energie, spontane natuur, doordringbare oppervlakten, consumptie in korte circuits,

l'économie circulaire, de la réutilisation et du recyclage.

Les outils repris dans cette stratégie s'inscrivent dans la ligne de ces trois axes.

### **7.1. Améliorer la gestion environnementale de l'eau**

L'eau est un bien commun dont l'accès doit être garanti à tous les Bruxellois. Dans ce but, la Région préservera la gestion publique de l'ensemble du « cycle de l'eau » (captage, distribution, égouttage et épuration).

En tant que ressource, elle est extrêmement dépendante de la gestion territoriale pour ce qui concerne l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées et les inondations.

L'importance des investissements nécessaires durant les prochaines années pour assurer une gestion durable de l'eau (rénovation des égouts, construction de bassins d'orage pour lutter contre les inondations, amélioration de l'épuration) risque de provoquer une hausse des prix.

La Région a pour ambition de maîtriser le prix de l'eau. Dans cette optique, la Région veillera aux composantes du prix de l'eau sur lesquelles une maîtrise est possible et mettra en place des instruments de contrôle, une planification raisonnée des travaux, ainsi qu'une amélioration de la gestion des eaux au niveau parcellaire. De plus, un organe indépendant de contrôle du prix de l'eau a été désigné ; Brugel, le régulateur bruxellois de l'électricité et du gaz, a vu ses missions étendues en ce sens.

La Région a déjà consacré des moyens considérables à la lutte contre les inondations, avec la réalisation d'ouvrages publics, tels que des bassins d'orage et des collecteurs. Ces ouvrages ne peuvent répondre à eux seuls à la problématique des inondations. Afin d'identifier des solutions structurelles, préventives et complémentaires, la Région a adopté le « Plan de gestion de l'eau » qui intègre le « Plan de gestion des risques d'inondation ».

#### **7.1.1 Protéger les ressources en eau et promouvoir une gestion durable de l'eau**

L'eau potable distribuée à Bruxelles provient de 26 grands sites, situés majoritairement hors de la Région bruxelloise. Moins de 3% de l'eau nécessaire pour couvrir les besoins de la Région

circulaire économie en hergebruik en recyclage.

De tools die deze strategie ondersteunen, liggen in de lijn van deze drie pijlers.

### **7.1. Milieugericht waterbeheer verbeteren**

Water is een gemeenschappelijk goed, waarvan de toegang gegarandeerd moet zijn voor alle Brusselaars. Daarom neemt het Gewest de hele watercyclus (winning, distributie, afvoer en zuivering) in openbaar beheer.

Als grondstof is water uiterst afhankelijk van het territoriale beheer van de bevoorrading van drinkwater, de verwerking van afvalwater en overstromingen.

De grote investeringen die de komende jaren nodig zijn voor een duurzaam waterbeheer (renovatie van riolering, bouw van stormbekkens om te strijden tegen overstromingen, betere zuivering) dreigen te leiden tot een prijsverhoging.

Het Gewest heeft de ambitie om de waterprijs te beheersen. Daartoe zal het Gewest toezien op de onderdelen van de waterprijs op basis waarvan de beheersing mogelijk is en instrumenten ontwikkelen voor de controle, een redelijke planning van de werken en een verbetering van het waterbeheer op perceelniveau. Daarnaast werd een onafhankelijk orgaan voor de controle van de waterprijs gecreëerd. De opdracht van Brugel, de Brusselse regulator van gas en elektriciteit, werd hiertoe uitgebreid.

Het Gewest heeft al aanzienlijke middelen uitgetrokken voor de strijd tegen overstromingen door de realisatie van openbare werken zoals stormbekkens en collectoren. Deze bouwwerken volstaan op zich niet om een antwoord te bieden op de problematiek van de overstromingen. Om structurele, preventieve en complementaire oplossingen te identificeren, keurde het Gewest het "Waterbeheerplan" goed dat ook een "Overstromingsrisicobeheerplan" omvat.

#### **7.1.1. Waterbronnen beschermen en duurzaam waterbeheer promoten**

Het drinkwater dat in Brussel wordt verdeeld is afkomstig van 26 grote sites die voornamelijk buiten het Brussels Gewest liggen. Minder dan 3 procent van het water dat nodig is voor de

sont produits localement. Les politiques de contrôle de la qualité de l'eau, de protection des captages et d'éradication des canalisations en plomb font que l'eau consommée à Bruxelles est l'une des meilleures d'Europe et l'une des seules gérées entièrement par les pouvoirs publics.

La mise en place d'une tarification progressive et solidaire de l'eau a permis une diminution de la consommation d'eau par habitant de 18% depuis 2002 (2% par an), tout en garantissant l'accès à l'eau pour tous.

Au début de la décennie, la consommation totale d'eau en Région bruxelloise a dépassé les 68 millions de m<sup>3</sup>. À ce jour, 99 litres d'eau de distribution sont consommés par habitant et par jour pour les besoins domestiques (soit moins que la moyenne européenne de 105 litres par habitant).

Pour poursuivre la promotion d'une gestion durable de l'eau, la Région préconise :

- **De gérer les ressources en eau.** La gestion durable des ressources en eau implique un coût pour son acheminement et ses traitements. Cette politique de qualité de la ressource sera poursuivie tout en gardant le principe de la « tarification solidaire » par laquelle, en tenant compte des différences de pouvoir d'achat entre les consommateurs, un incitant à une consommation raisonnée de l'eau est garanti.
- **De protéger les nappes souterraines.** La Région souhaite améliorer globalement la qualité des eaux souterraines. Pour cela, on ne peut agir que préventivement en empêchant la pollution à la source, en limitant ou supprimant les infiltrations de polluants (récurrentes ou accidentelles) et les risques de contamination par transfert depuis des sols pollués.
- **De promouvoir une utilisation durable de l'eau.** La Région favorisera l'utilisation rationnelle de l'eau afin de ne pas en utiliser plus que nécessaire et de ne recourir à l'eau purifiée que là où elle est nécessaire (hygiène personnelle, alimentation).

### 7.1.2. Assurer la qualité environnementale du réseau hydrographique

En complément au maillage bleu et aux maillages écologiques, la Région assurera la qualité

besoins van het gewest wordt lokaal geproduceerd. Dankzij de controle van de waterkwaliteit, de bescherming van de waterwinning en de afschaffing van loodleidingen is het drinkwater in Brussel een van de beste in Europa en als een van de weinige volledig beheerd door de overheid.

De invoering van een progressieve en solidaire tarifiering van het water heeft het verbruik per inwoner met 18 procent doen dalen sinds 2002 (2 procent per jaar) en de toegang tot water voor iedereen gegarandeerd.

Aan het begin van de decennium, overschreed het totale waterverbruik in het Brussels Gewest de kaap van 68 miljoen m<sup>3</sup>. Vandaag wordt per dag en per inwoner 99 liter leidingwater verbruikt voor de huishoudelijke behoeften (dat is minder dan het Europese gemiddelde van 105 liter per inwoner).

Het Gewest doet de volgende aanbevelingen om het duurzaam waterbeheer te blijven bevorderen:

- **Waterbronnen beheren:** Een duurzaam beheer van de waterbronnen impliceert kosten voor het transport en de verwerking. De kwaliteitsbewaking van de waterbronnen zal voortgezet worden met behoud van de principes van de 'solidaire tarifiering' en 'de vervuiler betaalt', daarbij rekening houdend met de verschillende koopkracht van de verbruikers. Een stimulans voor een rationeel waterverbruik is gegarandeerd.
- **Grondwaterlagen beschermen:** Het Gewest wil de kwaliteit van het grondwater globaal verbeteren. Dat kan alleen door preventief op te treden en vervuiling aan de bron te voorkomen, door het inperken of stoppen van de (herhaaldelijke of occasionele) infiltratie van vervuilende stoffen en de besmettingsrisico's door vervuilde grond.
- **Duurzaam waterverbruik promoten:** Het Gewest stimuleert een rationeel waterverbruik om niet meer water dan nodig te verbruiken en alleen gezuiverd water te gebruiken waar het nodig is (persoonlijke hygiëne, voeding).

### 7.1.2. De milieukwaliteit van het waterweginet garanderen

Naast het blauwe netwerk en het ecologisch netwerk, zal het Gewest ook de milieukwaliteit van



environnementale des eaux.

À l'origine, Bruxelles est une ville d'eau disposant d'un réseau hydrographique relativement dense de petits cours d'eau, d'étangs et de marécages. De multiples cours d'eau, transformés petit à petit en égout à ciel ouvert, ont été voûtés dans la deuxième moitié du XIXe siècle pour des questions de santé publique. En conséquence, le réseau de collecte des eaux usées s'est développé en s'appuyant sur le réseau hydrographique naturel.

Actuellement, 98% des eaux usées en Région bruxelloise sont collectées et traitées. Au début des années 2000, Bruxelles a complété le réseau de collecteurs et construit 2 stations d'épuration (STEP) : la STEP Sud, d'une capacité de 360.000 « équivalents-habitants » (traitements primaire et secondaire) et la STEP Nord, d'une capacité de 1.100.000 « équivalents-habitants » (traitements primaire, secondaire et tertiaire).

Dans l'attente de la mise à niveau de la STEP Sud, un traitement tertiaire provisoire pour le phosphore a été mis en place.

Pour améliorer globalement la qualité du réseau hydrographique, la Région, à travers le PRDD, préconise de traiter la pollution à la source en limitant les rejets polluants, en maintenant, d'une part, une cadence de rénovation conséquente du réseau d'égouttage existant et en optimisant, d'autre part, ce réseau – notamment via une meilleure gestion des déversoirs d'orage et une limitation des surverses du réseau d'égouttage vers le milieu naturel lors des fortes pluies.

L'objectif poursuivi par la Région est la réintégration de l'« eau » en tant qu'élément constituant une part de l'identité et de la culture bruxelloise, via le soutien à des projets d'envergure en matière de valorisation de l'eau sur l'espace public.

### 7.1.3. Lutter contre les inondations

La dissimulation du réseau hydrographique naturel, le choix technique du « tout-à-l'égout », de même que l'imperméabilisation qu'a connue la Région durant la seconde moitié du XXe siècle, entraînent de fréquentes inondations lors des orages estivaux. En cas d'intenses précipitations, le réseau de collecte des eaux usées sature et déborde, principalement dans les fonds de vallées.

het water garanderen.

Brussel is oorspronkelijk een waterstad met een vrij dicht waterwegennetwerk van kleine waterlopen, vijvers en moerassen. In de tweede helft van de negentiende eeuw werden veel waterlopen, die in de loop der eeuwen waren veranderd in openluchtriolen, overwelfd om de volksgezondheid te beschermen. Geleidelijk werd het rioleringsnet uitgebouwd op basis van het natuurlijke waterwegennet.

Vandaag wordt 98 procent van het afvalwater in het Brussels Gewest verzameld en gezuiverd. In het begin van de jaren 2000 heeft Brussel het netwerk van collectoren aangevuld en twee zuiveringsstations gebouwd: Zuiveringsstation Zuid, met een capaciteit van 360.000 inwonersequivalenten (primaire en secundaire zuivering) en Zuiveringsstation Noord, met een capaciteit van 1.100.000 inwonersequivalenten (primaire, secundaire en tertiaire zuivering).

In afwachting van de aanpassing van zuiveringsstation Zuid werd een voorlopige tertiaire zuivering voor fosfor ingericht.

Om de kwaliteit van het waterwegennet globaal te verbeteren, beveelt het Gewest via het GPDO aan om de vervuiling aan de bron aan te pakken door vervuilende lozingen te beperken. Daarvoor moet enerzijds een hoog renovatietempo van het bestaande rioleringsnet worden aangehouden en anderzijds moet dit netwerk worden geoptimaliseerd, met name via een beter beheer van de stormbekkens en de beperking van het overlopen van het rioleringsnet in het natuurlijk milieu bij hevige regenval.

De doelstelling van het Gewest is 'water' weer te integreren als een element dat een deel van de Brusselse identiteit en cultuur bepaalt, door grootschalige projecten te ondersteunen om het water in de openbare ruimte te waarderen.

### 7.1.3. Overstromingen bestrijden

De ontduiking van het natuurlijk waterwegennet, de technische keuze om alles via de riolering te laten lopen en de toename van de ondoorlaatbaarheid van de bodem in het gewest in de tweede helft van de twintigste eeuw zorgen voor frequente overstromingen tijdens zomerse onweersbuien. Bij hevige en intense neerslag raakt het afvalwater net verzadigd en loopt het over, vooral in de valleien.

Face à cette situation, la Région a adopté le « Plan Pluie », devenu Plan régional de Gestion de l'Eau.

Une des causes principales des nombreuses inondations que connaît encore notre Région réside dans l'imperméabilisation généralisée des sols (doublée en 50 ans, passant d'une moyenne de 27% à 47% de la superficie totale).

Cette imperméabilisation accrue trouve sa source notamment dans le manque de dispositifs rendant les sols plus perméables. La réflexion sur l'eau dans la ville doit ainsi aller de pair avec une réflexion plus globale sur l'aménagement et la gestion urbaine. Ceux-ci doivent intégrer dans toute la mesure du possible le principe de la gestion des eaux pluviales « à la source », c'est-à-dire sur la parcelle sur laquelle l'eau tombe, qu'elle soit privée ou publique. Ainsi, sont à encourager en priorité l'infiltration ou la rétention in situ par le biais de noues, toitures végétalisées ou stockantes, « jardins de pluie », le renvoi de l'eau pluviale soit vers le réseau hydrographique lorsqu'il existe un cours d'eau à proximité, soit vers un fossé soit vers une nouvelle rivière urbaine, lorsque la configuration des lieux le permet. Dans cette optique, le renvoi des eaux de pluie et de ruissellement vers le réseau d'égouttage ne s'envisage qu'en dernier recours. Cette application des principes du « Maillage Pluie » présente de multiples avantages : création de nouvelles zones humides refuge pour la biodiversité, temporisation des eaux dans le cadre de la prévention des risques d'inondations, amélioration du cadre de vie par la présence de l'eau, évitement de la saturation du réseau d'égouttage et de la mise en fonctionnement des déversoirs d'orage, diminution de la trop grande sécheresse de l'air urbain (ce qui sera bénéfique pour la santé).

Si l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et le développement soutenu d'espaces verts constituent des lignes d'action efficaces pour adapter la ville au changement climatique, une gestion novatrice des eaux de surface, des eaux souterraines et des eaux pluviales en milieu urbain doit également y contribuer. Le concept de « nouvelles rivières urbaines », qui vise notamment à permettre l'évacuation des eaux de ruissellement autrement que via le réseau d'égouttage, s'inscrit dans ce processus de gestion novatrice en favorisant l'aspect qualitatif et quantitatif des eaux souterraines et de surface ainsi que la biodiversité.

Om dit te verhelpen, keurde het Gewest het Regenplan goed dat later het Waterbeheersplan werd.

Een van de belangrijkste oorzaken van de vele overstromingen in het gewest is de algemene verharding van de bodem (verdubbeld in vijftig jaar tijd, van gemiddeld 27 naar 47 procent van de totale oppervlakte).

Die toename van de ondoorlaatbaarheid van de bodem wordt vooral veroorzaakt door het gebrek aan voorzieningen om de grond beter doordringbaar te maken. Het stedelijke waterbeleid moet samengaan met een meer globaal beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening en stedelijk beheer. In de mate van het mogelijke moeten die het principe hanteren van het beheer van het regenwater 'aan de bron', d.w.z. op het perceel waar de regen neervalt, ongeacht of het gaat om een privé of een openbaar perceel. Vooral infiltratie of retentie in situ via wadi's, groen- of opslagdaken, 'regentuinen' moet worden aangemoedigd. Of de afvoer van het regenwater naar hetzij het hydrografische net als zich in de buurt een waterloop bevindt, hetzij een gracht, hetzij een nieuwe stadsrivier als de configuratie van de plaats dit toelaat. De afvoer van het regen- en hemelwater naar het rioleringsnet mag pas gebeuren als het niet anders kan. Deze toepassing van de principes van het "regennet" biedt heel wat voordelen: vorming van nieuwe vochtige vluchtzones voor de biodiversiteit, vertraging van waterinfiltratie in het kader van de preventie van overstromingsrisico's, verbetering van de leefomgeving door de aanwezigheid van water, vermindering dat het rioleringsnet wordt verzadigd en de stormbekkens in werking treden, vermindering van te droge lucht in de stad (wat heilzaam is voor de gezondheid).

De verbetering van de energieprestatie van gebouwen en de continue ontwikkeling van groenvoorzieningen vormen doeltreffende actiepunten om de stad aan te passen aan de klimaatverandering. Maar een innovatief beheer van het oppervlaktewater, het grondwater en het regenwater in een stedelijk milieu moet hier ook aan bijdragen. Het concept van de 'nieuwe stadsrivieren', dat bedoeld is om het afvloeiingswater op andere manieren te laten afvloeien dan via de riolering, past in dit streven naar een vernieuwend beleid door het kwalitatieve en kwantitatieve aspect van het grond- en oppervlaktewater en de biodiversiteit te laten

Dans cette optique, la Région vise à une diminution du taux d'imperméabilisation de la Région. La sensibilisation et la collaboration des autorités communales et régionales en charge de l'urbanisme apparaissent essentielles dans ce cadre.

#### **7.1.4. La coordination des « acteurs de l'eau »**

Il est nécessaire d'assurer une coordination optimale de l'ensemble des actions et des programmes menés par les différents acteurs actifs dans le secteur de l'eau : Hydrobru, Vivaqua, la SBGE et Bruxelles Environnement. Dans cette optique, Hydrobru et Vivaqua ont fusionné récemment. Une réflexion pourrait être menée pour envisager à terme une rationalisation des acteurs de l'eau.

La coordination de ces trois acteurs est indispensable pour maîtriser le prix de l'eau et établir le « coût-vérité » de l'eau.

Il faudra, en outre, renforcer la coordination interrégionale pour atteindre les objectifs définis pour 2027 dans le cadre de la « Directive-Cadre eau » de l'UE.

Il y a également lieu de poursuivre les objectifs et les mesures prévues dans le cadre du « Programme régional en économie circulaire » (PREC) pour le secteur de l'eau afin de développer les filières économiques liées au secteur de l'eau et la création d'emplois de qualité dans le secteur (y compris pour des travailleurs faiblement qualifiés).

#### **7.2. Limiter les nuisances environnementales**

Une ville environnementalement responsable est une ville compacte, une ville qui préserve et gère durablement les ressources de la planète (eau, air, énergie, climat, biodiversité) tout en réduisant et limitant les nuisances sur son environnement.

##### **7.2.1. La qualité de l'air**

La Région veillera à améliorer durablement la qualité de l'air et à réduire la pollution de l'air. Une qualité de l'air insuffisante peut, en effet, occasionner des conséquences graves pour la santé des habitants et des visiteurs de la Région. La Région a adopté son « Plan Air-Climat-Energie » et mettra en œuvre des actions multisectorielles (aménagement du territoire selon un principe de

primeren.

Daarom streeft het Gewest naar een vermindering van de ondoorlatendheid van de bodem in het gewest. De bewustmaking en medewerking van de gemeentelijke en gewestelijke autoriteiten voor stedenbouw is daarvoor essentieel.

#### **7.1.4. Coördinatie van de wateractoren**

Het is essentieel om alle acties en programma's van de verschillende actoren die actief zijn in de watersector optimaal te coördineren: Hydrobru, Vivaqua, de BMWB en Leefmilieu Brussel. In deze optiek zijn Hydrobru en Vivaqua recent gefusioneerd. Een denkoefening over de rationalisering van de wateractoren op termijn zou nuttig kunnen zijn.

Coördinatie tussen deze drie actoren is nodig om de waterprijs te beheersen en de reële kostprijs van water vast te stellen.

Bovendien moet ook de intergewestelijke coördinatie worden versterkt om de doelstellingen te bereiken die in het kader van de kaderrichtlijn van de EU zijn gedefinieerd voor 2027.

Tevens moeten de doelstellingen en maatregelen die zijn genomen in het kader van het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE) worden voortgezet om de economische mogelijkheden van de watersector te ontwikkelen en kwaliteitsvolle banen te creëren in de sector (ook voor laagopgeleide werknemers).

#### **7.2. Milieuovertlast beperken**

Een milieuverantwoordestad is een compacte stad, die de rijkdommen van de planeet (water, lucht, energie, klimaat) duurzaam beschermt en beheert door de overlast op het leefmilieu te verminderen en te beperken.

##### **7.2.1. Luchtkwaliteit**

Het Gewest zal erop toezien dat de luchtkwaliteit duurzaam verbetert en de luchtvervuiling afneemt. Onvoldoende luchtkwaliteit kan ernstige gevolgen hebben voor de gezondheid van de bewoners en de bezoekers van het gewest. Het Gewest heeft zijn Lucht-Klimaat-Energieplan goedgekeurd en zal multisectorale acties opzetten (ruimtelijke ordening op basis van het principe van de

ville de proximité et de courtes distances, fiscalité routière, organisation du travail, politique énergétique, ...) en vue d'améliorer la qualité de l'air.

Le secteur des transports est l'une des sources principales de pollution et est notamment émetteur important de particules fines (PM10), en particulier black-carbon (BC), et oxydes d'azote (NOx). Il représentait en 2014, 34% des émissions de PM10, 56% des émissions de BC et 26% des émissions totales de CO2 de la RBC. Quant aux NOx, la part du transport représente plus de 67% des émissions de la RBC. Les bâtiments, à la même date, concentrent 62% des émissions de particules fines et 23% des émissions de NOx.

Afin de veiller au respect des normes en termes de qualité de l'air, que ce soit concernant les concentrations annuelles de NOx ou du nombre de jours de dépassement du seuil de  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  de PM10, la Région a adopté le « Plan Air-Climat-Énergie » avec pour objectif de réduire les émissions provenant du secteur du transport et des bâtiments.

Une des mesures phares de ce plan consiste en la mise en place, sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise d'une « zone de basses émissions », à l'instar de ce qui existe dans de nombreuses villes allemandes (ou d'autres pays d'Europe). Cette zone d'application a pour but, en interdisant la circulation aux véhicules les plus polluants (qu'ils soient bruxellois ou autres), d'améliorer structurellement la qualité de l'air pour l'ensemble des habitants de Bruxelles.

La Région bruxelloise a également adopté une décision de principe relative à l'interdiction des véhicules diesel au plus tard en 2030, des véhicules essence dans une étape suivante et au développement à court et moyen terme des technologies alternatives, et notamment celles déjà disponibles comme les véhicules électriques, hybrides et roulant au CNG. Une concertation avec les parties prenantes et les secteurs professionnels concernés est mise en place en vue d'atteindre ces objectifs.

Par ailleurs, des instruments ont été mis en place pour mesurer le « black carbon » provenant essentiellement du secteur du transport. Cette surveillance permettra de mieux informer la population, évaluer l'impact des mesures mises en œuvre dans le secteur du transport, d'en améliorer l'efficacité et ainsi répondre à l'ambition de la

buurtstad en korte afstanden, verkeersheffingen, organisatie van het werk, energiebeleid) om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De transportsector is een van de grootste bronnen van vervuiling en de grootste oorzaak van de fijnstofemissie (PM10), vooral van black-carbon (BC) en stikstofoxide (NOx). In 2014 vertegenwoordigde hij 34% van de emissies van PM10, 56% van de BC-emissies en 26% van de totale CO2-emissie van het BHG. Voor NOx neemt het transportpark meer dan 67% van de emissies in het BHG voor zijn rekening. De gebouwen waren – op dezelfde datum – goed voor 62 procent van de fijnstofuitstoot en 24 procent van de uitstoot van stikstofoxide.

Om de normen voor luchtkwaliteit te halen – of het nu gaat over de jaarlijkse concentratie van NOx of het aantal dagen waarop de drempel van  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  van PM10 wordt overschreden – heeft het Gewest het Lucht-, Klimaat- en Energieplan goedgekeurd dat bedoeld is om de uitstoot door transport en gebouwen te verminderen.

Een belangrijke maatregel van dit plan is de invoering op het hele Brusselse grondgebied van een 'lage-emissiezone', naar het voorbeeld van talloze steden in Duitsland (of andere Europese landen). Deze zone is verboden voor de meest vervuilende auto's (of deze nu Brussels zijn of van elders) en is bedoeld om de luchtkwaliteit voor alle bewoners van Brussel structureel te verbeteren.

Ook het Brussels Gewest keurde een principebeslissing goed betreffende het verbod op dieselwagens tegen uiterlijk 2030, benzine wagens in een volgende stap en de ontwikkeling op korte en middellange termijn van de alternatieve technologieën, met name deze die al beschikbaar zijn zoals elektrische, hybride voertuigen en voertuigen die op CNG rijden. Overleg met de stakeholders en met de betrokken beroepssectoren werd al georganiseerd om deze doelstellingen te bereiken.

Daarnaast zijn er al instrumenten ontwikkeld om de 'black carbon', die hoofdzakelijk afkomstig is uit de transportsector. Deze monitoring zal het mogelijk maken om de bevolking beter te informeren, om de impact van de genomen maatregelen in de transportsector beter te evalueren en zo bij te dragen aan de ambitie van

Région de maîtriser la contamination de l'air ambiant par ces polluants (PM<10).

Enfin, la Région encouragera, par sa politique de mobilité, les déplacements en modes actifs (marche / vélo).

La Région continuera également à déployer et améliorer les transports collectifs en favorisant les solutions ne générant pas de polluants locaux (métros / tramways / bus hybrides et électriques, etc.). Sur le solde de flux restant, la Région limitera la charge de trafic automobile générateur et favorisera les véhicules les plus vertueux ainsi que le partage de véhicules afin de limiter la possession individuelle.

### 7.2.2. Combattre les nuisances sonores

La Région limitera les nuisances sonores. Le bruit est, en effet, une des nuisances environnementales les plus ressenties par la population bruxelloise. Les sources principales de bruit sont liées aux transports (route, rail ou transport aérien). La cartographie des niveaux sonores en Région bruxelloise indique que les parties nord et nord-est concentrent les niveaux les plus élevés.

Ce constat résulte de la combinaison du bruit des avions et d'un regroupement de voiries et lignes ferroviaires importantes dans cette zone.

De manière générale, tous les grands axes routiers apparaissent comme les sources majeures de bruit. En réalité, les niveaux sonores mesurés dans les différents quartiers de la ville sont dépendants de la densité, de la vitesse du trafic et du type de véhicules ou de revêtements des voiries.

A l'échelle de la Région et sur toute une journée, 63% de la population bruxelloise est soumise (à l'extérieur) à un niveau de l'indicateur level day evening night : Lden supérieur à 55 dB(A). En période de nuit, 73% de la population est soumise à un niveau de bruit nocturne (Ln) supérieur à 45 dB(A). Ces niveaux de bruit sont les limites maximales préconisées par l'OMS pour garantir un impact minimal sur la santé.

Complémentairement, parmi les habitations exposées à un niveau de bruit Lden supérieur à 65 dB(A), seule 6 % bénéficient d'une façade calme, c'est-à-dire 20 dB(A) moins bruyante que la façade la plus exposée.

het Gewest om de vervuiling van de omgevingslucht door deze vervuilende stoffen (PM<10) te beheersen.

Het Gewest zal tevens via zijn mobiliteitsbeleid de verplaatsingen met actieve modi (te voet/fiets) bevorderen, evenals het autodelen om het individuele autobezit te beperken.

Ook zal het Gewest doorgaan met het ontwikkelen en verbeteren van collectief vervoer door oplossingen te ondersteunen die geen lokale vervuilende stoffen genereren (metro, tram, hybride en elektrische bus). Van de resterende verkeersstromen zal het Gewest de druk van het autoverkeer verminderen, de milieuvriendelijkste wagens promoten, alsook het autodelen aanmoedigen om het individuele bezit van personenwagens te beperken.

### 7.2.2. Geluidsoverlast bestrijden

Het Gewest zal de geluidsoverlast verminderen. Geluidsoverlast is een omgevingshinder waar de Brusselaars het meeste last van hebben. De belangrijkste bronnen van geluidshinder hebben te maken met het verkeer, via de weg, het spoor of de lucht. De kaart van de geluidsniveaus in het Brussels Gewest laat zien dat in het noorden en het noordwesten de niveaus het hoogste zijn.

Deze vaststelling is gebaseerd op de combinatie van het geluid van vliegtuigen en een verzameling belangrijke wegen en spoorlijnen in deze buurt.

In het algemeen zijn alle grote verkeersassen een grote bron van geluidsoverlast. In de realiteit zijn de geluidsniveaus die in de verschillende wijken van de stad worden gemeten afhankelijk van de dichtheid, de verkeerssnelheid en het type voertuigen of wegdekken.

Op de schaal van het gewest en over een hele dag wordt 63 procent van de Brusselse bevolking (buiten) onderworpen aan een level day evening night : Lden-niveau van hoger dan 55 dB(A) . 's Nachts ondergaat 73 % van de bevolking een nachtelijk geluidsniveau (Ln) van meer dan 45 dB(A). Deze geluidsniveaus zijn de maximale grenzen die door de WHO naar voor worden geschoven als hebbende een minimale impact op de gezondheid.

Van de woningen die zijn blootgesteld aan een geluidsniveau Lden van meer dan 65 dB(A) is slechts 6% uitgerust met een stille gevel, d.w.z. een gevel die 20dB(A) minder lawaaiig is dan de meest blootgestelde gevel.

La Région a pour ambition de poursuivre différents objectifs. Au niveau de la gêne globale, il s'agit de réduire de 5 dB(A) le niveau de l'indicateur Lden pour la population soumise à un niveau supérieur aux recommandations de l'OMS d'ici 2040. Un tel objectif permettra de faire évoluer la part de la population soumise à un niveau inférieur à 65 dB(A) de 85% à 97% selon l'atlas du bruit des transports. Il s'agit d'un des objectifs du « Plan Bruit ».

Au niveau de la gêne nocturne, la Région vise à réduire le nombre de sa population exposée à un niveau de bruit nocturne (Ln) supérieur à 55 dB(A) d'ici à 2040.

Pour y arriver, la lutte contre le bruit issu des transports reste prioritaire. Il est à cet effet primordial de mettre en œuvre les objectifs de gestion globale de la mobilité et de réduire le survol des avions.

Afin de limiter au maximum l'exposition au bruit du transport, une réflexion sur la mise en place d'une politique de prescriptions urbanistiques (vitrage acoustique, isolation acoustique, zone non aedificandi ...) pour les zones fortement exposées au bruit des transports (axes routiers, ferroviaires importants, zones intensément survolées) sera initiée par Bruxelles-Environnement. L'aboutissement de cette réflexion sera mise à en œuvre par les différentes administrations concernées (Environnement, Aménagement du Territoire et Urbanisme).

Outre les transports, une attention particulière sera également apportée à l'acoustique et au bruit dans les logements dans le cadre de la densification de la Région.

Ainsi, une attention particulière sera apportée pour conserver une mixité et une coexistence sereine entre les lieux d'habitation et les lieux de vie commune potentiellement bruyants (écoles, loisirs, sport, ...) ainsi que les lieux productifs économiques potentiellement bruyants.

De même, une attention particulière sera apportée pour garantir le calme entre les logements eux-mêmes et assurer un confort acoustique suffisant pour offrir une qualité de vie à ses habitants et ce, en particulier lors de la subdivision de bâtiments existants en plusieurs unités de logement.

### 7.2.3. Des zones de confort

Het Gewest wil verschillende ambities nastreven. Wat de algemene overlast betreft, wil het Gewest tegen 2040 het Lden-niveau met 5 dB(A) verlagen voor alle bewoners die aan een hogere geluidsbelasting zijn blootgesteld dan die door de WHO aanbevolen. Deze doelstelling zou ervoor zorgen dat de bevolking onder het niveau van 65 dB(A) toeneemt van 85 naar 97 procent, volgens de atlas van de geluidshinder door het verkeer. Deze doelstelling is opgenomen in het Geluidsplan. Wat de nachtelijke geluidsoverlast betreft, wil het Gewest de bevolking die is blootgesteld aan een nachtelijk Ln-niveau hoger dan de aanbevelingen van de WHO tegen 2040 verminderen.

Om dit te bereiken, blijft de strijd tegen het verkeerslawaai prioritair. Het is daarom van primair belang om alle algemene mobiliteitsbeheersingsdoelstellingen in werking te stellen en om het overvliegen van het gewest door vliegtuigen in te perken.

Om de blootstelling aan het verkeersgeluid zoveel mogelijk te beperken, zal Leefmilieu Brussel een denkoefening starten over de invoering van stedenbouwkundige voorschriften (akoestische beglazing, akoestische isolatie, zone non aedificandi ...) voor de zeer sterk blootgestelde gebieden (verkeersaders, spoorwegen, zones waar veel vliegtuigen overvliegen ...). Het resultaat daarvan zal in aanmerking worden genomen door de verschillende betrokken besturen (Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw).

Daarnaast zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de akoestiek en het geluid in de woningen bij de verdichting van het Gewest.

De aandacht gaat uit naar het behoud van een gemengdheid en een serene cohabitatie tussen de woonplaatsen en de potentieel lawaaiërie plaatsen van het gemeenschappelijk leven (scholen, vrije tijd, sport, ...) en aan de potentieel lawaaiërie economische productieplaatsen.

Ook zal worden gestreefd naar rust tussen de woningen onderling en naar een voldoende akoestisch comfort om de bewoners een behoorlijke levenskwaliteit te garanderen, vooral bij de opdeling van bestaande gebouwen tot meerdere wooneenheden.

### 7.2.3. Comfortzones

La Région vise à créer des zones calmes et de confort sur son territoire. Le Plan Régional de Développement retenait déjà en 2002 le concept de zone de confort, c'est-à-dire des voiries du maillage vert, des parcs, des centres touristiques et autres espaces publics devant faire l'objet de mesures de prévention du bruit induit par le trafic automobile.

Aujourd'hui, les objectifs de la Région dans ce cadre consistent à :

- Améliorer le cadre de vie des Bruxellois ;
- Maintenir une activité résidentielle ;
- Répondre à l'essor démographique.

À l'issue d'une étude multicritère et d'une enquête auprès des Bruxellois, deux pratiques complémentaires du « calme » ont été identifiées, à savoir vivre au calme dans des quartiers plus calmes à l'échelle urbaine et trouver le calme dans des endroits accessibles à tous. Dans le premier cas, il s'agit essentiellement de zones d'habitations présentant des niveaux de bruit  $L_{den}$  inférieurs à 55 dB(A) et une faible densité d'activités industrielles, commerciales et de soirée. Dans le deuxième cas, la recherche du calme passe par la fréquentation d'espaces qui présentent les caractéristiques suivantes :

- accessibilité à tous, de droit, de fait (pas de barrière physique) et gratuitement ;
- taux de végétalisation au sol supérieur à 50% ;
- fonction de séjour assurée, notamment par la présence de mobilier urbain ;
- fonction de cheminement, de promenade assurée par une taille minimale (100 mètres ou un hectare) ;
- impact des transports terrestres limité acoustiquement soit un niveau de bruit <55 dB(A) sur 50% de sa superficie.

Plusieurs types de zones de confort pourront être identifiés :

- Les zones de confort dans les quartiers peu soumises au trafic automobile (comme les zones 30 ou les zones résidentielles) ;
- Les zones de confort en espaces publics (espaces verts, parcs urbains, bois, cimetières, chemins et sentiers traversant des terres agricoles) ;
- Les zones de confort de relais (espaces verts plus petits ou espaces majoritairement minéralisés comme des squares, places et

Het Gewest wil comfort- en stiltezones creëren op zijn grondgebied. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan vermeldde al in 2002 het concept van de comfortzones, dat wil zeggen: wegen van het groene netwerk, parken, toeristische centra en andere publieke plaatsen waar preventiemaatregelen tegen geluidsoverlast door het autoverkeer worden genomen.

Het Gewest streeft daarbij naar de volgende doelstellingen:

- de leefomgeving van de Brusselaars verbeteren,
- residentiële activiteiten behouden,
- antwoord bieden op de bevolkingsgroei.

In een multicriteriastudie en een enquête bij de Brusselaars werden twee bijkomende praktijken geïdentificeerd waarmee men de rust kan opzoeken, namelijk gaan wonen in kalmere wijken van de stad of de rust opzoeken op plaatsen die voor iedereen toegankelijk zijn. In het eerste geval betreft het hoofdzakelijk woongebieden met geluidsniveaus  $L_{den}$  van minder dan 55 dB(A) en weinig industriële, handels- en avondlijke activiteiten. In het tweede geval kan de gezochte rust gevonden worden op plaatsen met de volgende kenmerken:

- fysiek toegankelijk voor iedereen (geen barrières), zonder kosten;
- bodembepanting van meer dan 50 procent;
- verblijfsfunctie gegarandeerd, onder meer door straatmeubilair;
- wandelfunctie gegarandeerd door een minimale omvang (100 meter of een hectare);
- impact van het grondverkeer akoestisch beperkt tot een geluidsniveau <55 dB(A) op 50 procent van de oppervlakte.

Er kunnen meerdere types van comfortzones worden geïdentificeerd:

- comfortzones in wijken (weinig onderhevig aan het autoverkeer, zoals zones 30 of woonzones);
- comfortzones in publieke plaatsen (groene ruimten, stadsparken, bossen, begraafplaatsen, wegen en paden doorheen landbouwgebied);
- Relaiscomfortzones (kleinere groene ruimten of hoofdzakelijk verharde ruimten zoals squares, pleinen en verkeersvrije openbare

- espaces publics non soumis à la circulation) ;
- Les zones de confort et zones de confort relais potentielles (espaces identiques aux précédents mais n'ayant pas un niveau de bruit <55 dB(A) sur 50% de leur superficie) ;
  - Une zone calme, à savoir la forêt de Soignes, zone forestière, d'intérêt régional, qui présente 52% de surface sous un Lden de 55 dB(A) et 35% sous 50 dB(A) ;
  - Les façades calmes (situées en intérieur d'îlot).
- ruimten); comfortzones van regionaal belang;
  - potentiële relaiscomfortzones (zelfde als hiervoor maar zonder geluidsniveau <55 dB(A) op 50% van hun oppervlakte);
  - Een stiltezone, namelijk het Zoniënwoud, een bosgebied van gewestelijk belang waar op 52% van de oppervlakte het Lden niet meer bedraagt dan 55 dB(A) en op 35% van de oppervlakte niet meer dan 50 dB(A);
  - De stiltegevels (op de binnenterreinen van bouwblokken).

Sur base d'une première sélection, la Région établira une liste de mesures préventives à mettre en place dans ces zones afin de maintenir un niveau de bruit inférieur à 50 dB(A).

Outre ces zones à protéger ou à améliorer, la Région veillera parallèlement à créer de nouvelles zones de confort dans les zones actuelles de carence. Par ailleurs, le développement de zones apaisées, où les déplacements motorisés sont limités tant en nombre qu'en termes de vitesse et où les déplacements à pied et à vélo sont privilégiés, répond aux objectifs poursuivis par la Région dans une optique de ville de proximité et de courtes distances.

#### 7.2.4. Ondes électromagnétiques

La Région entend également limiter les risques liés aux ondes électromagnétiques en veillant à un équilibre entre le principe de précaution visant à préserver la santé, le bien-être et le cadre de vie et le développement de réseaux de télécoms performants et accessibles garantissant l'activité économique et l'attractivité de la Région bruxelloise pour en faire une Smart City (de nouveaux réseaux comme par exemple l'internet des objets, la 5G, etc.).

L'impact sur la santé de ces technologies et des antennes émettrices sera évalué annuellement via le comité des experts afin, d'une part, d'assurer une protection satisfaisante de la santé, d'autre part, de veiller au développement des réseaux de télécoms (nouvelles technologies, accessibilité, etc.). Une analyse et un suivi du rapport élaboré par ce comité d'experts seront réalisés par la Région, de manière à garantir l'application de ces principes et l'équilibre entre eux.

Op basis van een eerste selectie zal het Gewest een lijst opstellen van de preventieve maatregelen die ingevoerd moeten worden in deze zones om een geluidsniveau van lager dan 50 dB(A) te houden.

Naast deze zones die moeten worden beschermd of verbeterd zal het Gewest ook nieuwe comfortzones inrichten in gebieden waar daar vandaag een tekort aan heerst. De ontwikkeling van verkeersluwe zones, waar de gemotoriseerde verplaatsingen worden beperkt qua aantal en rijsnelheid en waar wandelen en fietsen worden bevoorrecht, beantwoordt aan de doelstellingen die het Gewest nastreeft in een optiek van buurtstad en stad van de korte afstanden.

#### 7.2.4. Elektromagnetische stralingen

Het Gewest wil eveneens de risico's als gevolg van elektromagnetische stralingen beperken door toe te zien op een beter evenwicht tussen enerzijds het voorzorgsprincipe voor de bescherming van de gezondheid, het welzijn en de leefomgeving en anderzijds de ontwikkeling van krachtige en toegankelijke telecommunicatienetwerken die de economische activiteiten van het gewest garanderen en een Smart City maken van het gewest (nieuwe netwerken zoals het 'internet der dingen', 5G, enz.).

De gezondheidseffecten van deze technologieën en van zendmasten zal jaarlijks worden geëvalueerd door een comité van experts om enerzijds een voldoende bescherming van de gezondheid te garanderen en anderzijds om over de ontwikkeling van telecomnetwerken (nieuwe technologieën, bereikbaarheid, enz.) te waken. Er zal een analyse en een opvolging van het rapport van dit comité van experts worden voorzien door het Gewest om de toepassing van deze principes



### 7.3. Préserver les sols

La Région de Bruxelles-Capitale est caractérisée par un passé industriel important. Les sols et les eaux souterraines de la Région ont, de ce fait, souffert de nombreuses pollutions au cours des siècles.

Un inventaire de l'état du sol a été dressé et contient pas moins de 14.459 terrains pollués ou présumés, soit environ 3.050 ha (18,9 % de la surface régionale). Cet inventaire doit être mis à jour quotidiennement en fonction des accidents signalés, des activités qui démarrent ou qui cessent et enfin des études et des travaux réalisés. Environ 1600 ha ont déjà été étudiés dont 460 ha ont été traités et réaffectés en zones résidentielles, économiques, récréatives ou en infrastructures d'intérêt collectif (crèches, écoles, hôpitaux, etc.).

Faire face aux besoins de terrains assainis ou exempts de risques devient de plus en plus urgent, particulièrement pour répondre aux enjeux démographiques et économiques, alors que dans le même temps les réserves foncières diminuent.

Sans remettre en cause la qualité de vie des Bruxellois et leur santé, la poursuite des actions en matière de gestion et d'assainissement des sols pollués, prévue par l'ordonnance de 2009, devra être guidée par une vision pragmatique et s'inscrire dans la réalité socio-économique régionale.

Pour ce faire, des modifications législatives et réglementaires ont déjà eu lieu afin d'alléger les charges administratives qui pouvaient peser sur des détenteurs d'obligation en matière de gestion des sols pollués : modification de la liste des activités à risque, exclusion des actes à caractère familial (héritage, don ...), intégration de la notion de Zone d'Entreprise en Milieu Urbain (ZEMU) dans l'arrêté fixant les normes d'intervention et d'assainissement, modification des conditions d'agrément et d'enregistrement des experts et des entrepreneurs pour mettre en place une commission de suivi des prestations fournies par ces deux secteurs et enfin amélioration des règles régissant l'attestation du sol.

D'autres modifications législatives ont également

en hun onderlinge evenwicht te garanderen.

### 7.3. De bodem beschermen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gekenmerkt door een belangrijk industrieel verleden. De bodem en het grondwater van het Gewest waren in de loop der eeuwen onderhevig aan tal van vervuilingen.

De inventaris van de bodemtoestand bevat niet minder dan 14.459 vervuilde of vermoedelijk vervuilde terreinen, dat is ongeveer 3.050 ha (18,9% van de oppervlakte van het Gewest). Deze inventaris moet dagelijks worden bijgewerkt naargelang er incidenten worden gesignaleerd, activiteiten worden gestart of stopgezet en studies en werken worden gerealiseerd. Ongeveer 1600 ha werd al onderzocht. 460 ha daarvan werd behandeld en herbestemd als woongebied, economisch gebied, recreatiegebied of infrastructuur van algemeen belang (crèches, scholen, ziekenhuizen, enz.).

De nood aan gesaneerde of risicovrije terreinen wordt steeds urgenter, vooral in antwoord op de groei van de bevolking en de economie, terwijl tegelijkertijd de grondreserve afneemt.

Zonder in te boeten op de levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars, moet de voortzetting van de acties voor het beheer en de sanering van vervuilde gronden, zoals voorzien in de ordonnantie van 2009, worden geleid door een pragmatische visie en moet rekening worden gehouden met de socio-economische realiteit in het Gewest.

Er zijn al wettelijke en reglementaire herzieningen geweest om de administratieve lasten van houders van een verplichting tot het beheer van vervuilde gronden saneringsverplichting te verminderen: wijziging van de lijst van risicovolle activiteiten, uitsluiting van aktes met een familiaal karakter (erfenis, schenking) en integratie van het begrip Ondernemingsgebied in een Stedelijke Omgeving (OGSO) in het besluit dat de interventie- en saneringsnormen vastlegt, wijziging van de erkennings- en registratievoorwaarden van experts en ondernemers om een commissie op te richten voor de opvolging van de diensten die worden verleend in deze beide sectoren en ten slotte verbetering van de regels betreffende de bodemattesten.

Nog andere wettelijke wijzigingen werden

été réalisées, au travers de la révision de l'Ordonnance du 5 mars 2009, en vue de simplifier ou d'accélérer les procédures en matière de pollution des sols et de pouvoir soutenir les propriétaires innocents de terrains pollués.

Ainsi, la Région prendra en charge, en instaurant un fonds régional de traitement des pollutions orphelines et un mécanisme d'intervention publique, l'entièreté du coût lié aux études relatives à l'état du sol quand la reconnaissance de l'état du sol conclut soit à l'absence de pollution, soit à l'existence d'une pollution orpheline ; et si possible l'entièreté du coût des travaux de dépollution pour toute pollution orpheline dans un objectif de réhabilitation des sols au profit du développement d'une ville durable. Par ailleurs, la Région compte mettre en place un ou plusieurs fonds sectoriels afin d'aider à assainir les sols des activités les plus polluantes telles que les citernes de mazout, le nettoyage chimique du textile et les ateliers d'entretien de véhicules.

Face à la technicité de la problématique des sols pollués, la Région met en place de nombreux instruments informatiques pour faciliter la mise à jour de l'inventaire de l'état du sol et la gestion des permis ainsi que pour accélérer l'introduction des demandes et la délivrance de documents tels que les attestations du sol et les dispenses. Ainsi, la plateforme internet BRUSOIL est amenée à évoluer vers un portail régional « Sols » afin de simplifier les démarches administratives et de mieux informer les partenaires et détenteurs d'obligations. Le service « Facilitateur Sols », en place depuis 2015, développera davantage ses activités d'accompagnement et de communication pour guider au mieux les demandeurs. L'information en amont des projets, et l'intégration de la thématique dans les 'moeurs' est également un enjeu primordial. Un projet qui intègre la thématique sol dès la conception des projets permet de recourir à des techniques alternatives de traitement, bénéfiques pour l'environnement et le portefeuille des développeurs de projets.

La Région dispose encore d'environ 1.400 ha de terrains potentiellement pollués qui devront être étudiés, dont environ 400 ha de terrains pollués qui devront être traités et réhabilités d'ici 2032 pour faire face aux défis démographiques et économiques.

doorgevoerd, via de herziening van de ordonnantie van 5 maart 2009, om de procedures voor bodemvervuiling te vereenvoudigen of te versnellen en om onschuldige eigenaars van vervuilde terreinen te kunnen ondersteunen.

Zo zal het Gewest – door een gewestelijk fonds voor de sanering van weesvervuiling en een systeem voor overheidsinterventies te creëren – de volledige kosten voor het onderzoek naar de staat van de bodem op zich nemen, wanneer dit leidt tot de vaststelling van de afwezigheid van vervuiling of het bestaan van een weesvervuiling; en indien mogelijk de volledige kosten voor de saneringswerken voor alle weesvervuilingen, zodat de grond herbenut kan worden voor de ontwikkeling van een duurzame stad. Bovendien wil het Gewest één of meer sectorale fondsen oprichten die zullen helpen bij de sanering van de bodems van de meest vervuilende activiteiten zoals stookolietanks, chemische textielreiniging en werkplaatsen voor voertuigonderhoud.

Omdat de problematiek van de vervuilde bodems een bijzonder technische aangelegenheid is, zal het Gewest tal van informatica-instrumenten invoeren om de bijwerking van de inventaris van de bodemtoestand en het beheer van de vergunningen te vergemakkelijken, en om de indiening van de vergunningsaanvragen en de afgifte van documenten zoals bodemattesten en vrijstellingen te versnellen. Het internetplatform BRUSOIL zal evolueren naar een gewestelijk "bodemplatform" om de administratieve formaliteiten te vereenvoudigen en de partners en houders van verplichtingen zo goed mogelijk te informeren. De dienst "Bodemfacilitator", opgericht in 2015, zal haar begeleidings- en communicatieactiviteiten uitbreiden om de aanvragers zo goed mogelijk te begeleiden. Ook de informatie vóór de uitvoering van de projecten en de verankering van de thematiek in de 'zeden' is een belangrijke uitdaging. Een project dat al van bij het ontwerp rekening houdt met de bodemthematiek kan immers alternatieve behandelingstechnieken aanwenden die goed zijn voor het milieu en goed voor de portefeuille van de projectontwikkelaars.

Het Gewest beschikt nog over ongeveer 1.400 ha potentieel vervuilde grond die moet worden onderzocht, waarvan ongeveer 400 ha moet worden behandeld en gesaneerd tegen 2032 om het hoofd te kunnen bieden aan de demografische en economische uitdagingen.

#### 7.4. Maîtriser la demande en énergie et développer les énergies renouvelables

Les efforts en matière de climat, d'efficacité énergétique et de développement des sources d'énergie propre visent l'atteinte d'objectifs fixés au niveau local, national, européen et mondial.

Au niveau régional et à court terme, la Région travaille à la réalisation des deux objectifs suivants :

- Réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2025 ;
- Porter la consommation d'énergie issue des renouvelables à 0,073 Mtep (Megatonne) million de tonnes équivalent pétrole d'ici 2020 conformément à l'Accord de coopération 'burden sharing' adopté en 2016 pour l'atteinte de l'objectif belge.

Enfin, au niveau mondial, la Région adhère depuis le 1er janvier 2016 aux objectifs de développement durable fixés pour 2030 (SDG: Sustainable Development Goals) adoptés par l'Organisation des Nations Unies.

À Bruxelles, le secteur prédominant en matière de consommation d'énergie est le secteur du logement (en 2013 environ 39,4% de la consommation totale d'énergie de la région), suivi des secteurs tertiaires et du transport (respectivement 35,3% et 22,6% de la consommation totale d'énergie de la région). Le secteur de l'industrie représente 2,7% de l'énergie totale consommée.

Bien que la Région ait une consommation énergétique relativement faible comparativement à d'autres régions d'Europe, elle reste dépendante de l'extérieur pour son approvisionnement énergétique.

La Région bruxelloise dispose, compte tenu de sa situation et de sa superficie, d'un potentiel restreint de production d'énergie à partir de sources d'énergies renouvelables. Les solutions technologiques sur lesquelles la Région peut compter sont limitées. Le « Plan Intégré Air-Climat-Energie » (PACE) a identifié les filières photovoltaïques ainsi que celles de la biométhanisation comme présentant un potentiel de développement pouvant être exploité dans le cadre des efforts de la Région en matière de

#### 7.4. De energievraag beheersen en hernieuwbare energie ontwikkelen

De inspanningen op het vlak van klimaat, energie-efficiëntie en ontwikkeling van schone hernieuwbare energiebronnen kaderen in het bereiken van de doelstellingen die werden vastgesteld op lokaal, nationaal, Europees en mondiaal niveau.

Op gewestelijk niveau en op korte termijn werkt het Gewest aan de realisatie van de volgende twee doelstellingen:

- Tegen 2025 de broeikasgasemissies verminderen met 30% ten opzichte van 1990;
- Tegen 2020 het verbruik van energie uit hernieuwbare bronnen brengen op 0,073 Mtep (megaton petroleum equivalent) overeenkomstig het samenwerkingsakkoord "burden sharing" dat in 2016 werd goedgekeurd voor het bereiken van de Belgische doelstelling.

Op mondiaal niveau ten slotte schaarst het BHGewest zich sinds 1 januari 2016 achter de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG: Sustainable Development Goals) van de Verenigde Naties voor 2030.

In Brussel is de huisvestingssector de grootste energieverbruiker (in 2013 ongeveer 39,4 procent van het totale energieverbruik van het gewest, gevolgd door de tertiaire sector en de transportsector (respectievelijk 35,3 en 22,6 procent van het totale energieverbruik in het gewest). De industriector vertegenwoordigt 2,7 procent van het totale energieverbruik.

Hoewel het gewest een redelijk laag energieverbruik heeft ten opzichte van andere regio's in Europa, blijft het afhankelijk van externe leveranciers voor de bevoorrading van energie.

Vanwege zijn situatie en oppervlakte beschikt het Brussels Gewest over een beperkt potentieel voor energieproductie uit hernieuwbare energiebronnen. De technologische oplossingen waarop het gewest kan rekenen zijn beperkt. Het geïntegreerde Lucht-Klimaat-Energieplan (LKE-plan) identificeert zonnepanelen en biomethanisatie als mogelijkheden met een ontwikkelingspotentieel dat het gewest kan benutten om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en bij te dragen aan de strijd tegen de

réduction des émissions de gaz à effet de serre et de participation à la lutte contre le réchauffement climatique.

La Région s'inscrit dans les engagements et les objectifs définis par l'Union européenne, qui visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20% en 2020 et d'au moins 40% par rapport aux émissions de 1990 (conformément à la signature de la Convention des Maires, la Région va même au-delà puisqu'elle prévoit une réduction de 30% dès 2025) et à contribuer à l'atteinte de l'objectif global préconisé par le GIEC pour les pays développés, à savoir une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80% à 95% d'ici 2050.

Au regard de la large part d'énergie importée à Bruxelles et du faible potentiel de la Région pour développer des unités de production d'énergie à grande échelle, la stratégie poursuivie consistera à poursuivre ses efforts pour réduire la consommation d'énergie et à mettre en œuvre une stratégie de développement des énergies renouvelables sur le territoire de la Région.

Le secteur du logement et le secteur tertiaire comptant pour la majeure partie de la consommation, la Région mettra l'accent sur la performance énergétique des bâtiments (PEB) et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, à côté des objectifs de réduction du trafic et de développement de son potentiel endogène d'énergies renouvelables.

Une priorité sera accordée aux mesures qui réduisent effectivement la consommation énergétique et le coût de l'énergie pour les ménages – en particulier pour les ménages précarisés – et les PME/TPE, en privilégiant l'amélioration de la performance énergétique du bâti existant (quantitativement majoritaire) par rapport à l'excellence d'un bâti à construire (en quantité très restreinte).

Au vu des objectifs ambitieux du pacte énergétique à 2050 (100% énergie renouvelable, 100 kWh/m<sup>2</sup> de consommation énergétique moyenne pour l'ensemble du parc de logements, fin du combustible fossile pour le chauffage, ...), une stratégie de rénovation énergétique des bâtiments existants (tant du logement que du tertiaire) sera développée par Bruxelles-Environnement en concertation avec les autres acteurs régionaux (Aménagement du territoire, Urbanisme et Patrimoine) concernés.

klimaatopwarming.

Het Gewest sluit zich aan bij de verbintenissen en doelstellingen die zijn gedefinieerd door de Europese Unie om de uitstoot van broeikasgassen met 20 procent te verminderen tegen 2020 en met minstens 40 procent ten opzichte van 1990 (in overeenstemming met de ondertekening van de Conferentie van Burgemeesters, het Gewest gaat zelfs verder met een streven naar 30 procent vermindering tegen 2025) en om bij te dragen aan het bereiken van de globale doelstelling van het IPCC voor ontwikkelde landen, namelijk een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 80 tot 95 procent tegen 2050.

Gezien het hoge percentage energie dat Brussel importeert en het lage potentieel van het gewest om grootschalige productie-eenheden van energie te ontwikkelen, zal de strategie gevolgd worden om de inspanningen om het energieverbruik te verminderen voort te zetten en een strategie uit te werken voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie op het grondgebied van het gewest.

De huisvestingssector en de tertiaire sector zijn goed voor het grootste gedeelte van het verbruik. Daarom zal het Gewest het accent leggen op de energieprestaties van gebouwen (EPB) en een rationeel energieverbruik, naast doelstellingen om het verkeer te verminderen en het endogene potentieel van hernieuwbare energie te ontwikkelen.

Er zal prioriteit worden gegeven aan maatregelen die het energieverbruik en de energiekosten van huishoudens – vooral kansarme huishoudens – en kmo's/zko's daadwerkelijk verminderen, door voorrang te geven aan de energieprestaties van bestaande gebouwen (in kwantiteit de meerderheid) ten opzichte van de uitstekende prestaties van nieuwe gebouwen (zeer beperkte kwantiteit).

Vanwege de ambitieuze doelstellingen van het Energiepact 2050 (100% hernieuwbare energie, 100 kWh/m<sup>2</sup> gemiddeld energieverbruik voor het hele woningpark, verbod op het gebruik van fossiele brandstoffen voor verwarming, ...) zal Leefmilieu Brussel een strategie uitwerken voor de energierenovatie van bestaande gebouwen (zowel woningen als kantoren). Het Bestuur zal daarvoor samenwerken met de andere gewestelijke actoren die betrokken zijn (Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Erfgoed).

Cette stratégie développera des moyens importants pour atteindre les objectifs du pacte énergétique. Elle impliquera l'ensemble des leviers qui pourront favoriser la rénovation énergétique des bâtiments dont notamment :

- l'évolution des exigences énergétiques avec des objectifs clairs et compréhensibles pour l'ensemble du parc bruxellois ;
- le développement des nouveaux moyens de financement via des aides et éventuellement la fiscalité du bâti ;
- la sensibilisation des habitants (propriétaires et locataires) sur la qualité énergétique de leur bâtiment ou logement et sur les futurs objectifs énergétiques que ce dernier devra atteindre ;
- diminution et simplification des contraintes administratives et des procédures liées à la rénovation énergétique ...

Depuis 2007, la Région a mené une politique de valorisation de bâtiments exemplaires au plan énergétique, grâce à la stratégie de l'appel à projets. Les effets d'entraînement produits ont démontré tout l'intérêt de cette expérience.

La Région a décidé d'élargir les critères de cet appel et a désormais lancé un appel à projets (be.exemplary) permettant l'accompagnement, le subventionnement et le soutien à des projets exemplaires intégrant plus largement les valeurs et objectifs de la Région, à savoir la préservation des ressources, les critères sociaux, la qualité architecturale, la densification, la mixité sociale/fonctionnelle, la mobilité, la valorisation de l'emploi et du savoir-faire local, la valorisation du patrimoine, la reconversion, les opérations tiroirs, ...

L'augmentation de la production d'énergie renouvelable est un des objectifs « 3x20 » du Paquet Energie-Climat de l'UE (voir plus haut). L'UE s'est engagée à couvrir 20% de sa consommation finale brute d'énergie à partir d'énergie renouvelable en 2020 et portera cet effort à 27% à l'horizon 2030. L'objectif de 20% pour 2020 a été réparti entre les Etats membres : la Belgique s'est vu attribuer un objectif de 13%. Pour rappel, cet objectif a été réparti entre les entités par l'accord politique du 4 décembre 2015 sur le burden sharing intra-belge. Pour contribuer à l'objectif belge, la Région devra porter sa part de sources d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie à 0,073 Mtep (million de tonnes

Deze strategie zal aanzienlijke middelen uitrollen om de doelstellingen van het Energiepact te bereiken. Ze omvat alle hefboomen die de energierenovatie van gebouwen kunnen bevorderen, met name:

- Evolutie van de energie-eisen met duidelijke en begrijpelijke doelstellingen voor het hele Brusselse park;
- Ontwikkeling van nieuwe financieringsvormen via toelagen en eventueel via de belasting op gebouwen;
- Sensibilisering van de bewoners (eigenaars en huurders) rond de energiekwaliteit van hun gebouw of woning en rond de toekomstige energiedoelstellingen die hun gebouw of woning zal moeten bereiken;
- Vermindering en vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten en van de procedures inzake energierenovatie ...

Sinds 2007 voert het Gewest een beleid om voorbeeldige gebouwen op energiegebied te ondersteunen aan de hand van de strategie van projectoproepen. De sneeuwbal effecten die eruit voortvloeiden tonen het belang aan van dit experiment.

Het Gewest besloot om de criteria voor deze oproep uit te breiden en heeft een projectoproep uitgeschreven (be.exemplary) waarbij begeleiding, subsidie en ondersteuning wordt gegeven aan voorbeeldige projecten die de waarden en doelstellingen van het Gewest zo veel mogelijk integreren: behoud van de hulpbronnen, sociale criteria, architecturale kwaliteit, verdichting, sociale/functionele mix, mobiliteit, benutting van de lokale werkgelegenheid en vaardigheden, benutting van het erfgoed, reconversie of gefaseerde operaties.

De toename van de productie van hernieuwbare energie is een van de '3x20' doelstellingen van het Energie- en Klimaatpakket van de EU (zie hoger). De EU heeft zich ertoe verbonden om 20 procent van zijn totale bruto energieverbruik te dekken met hernieuwbare energie in 2020 en trekt dit cijfer op naar 27 procent tegen 2030. De doelstelling van 20 procent voor 2020 is verdeeld onder de lidstaten; België heeft een doelstelling van 13 procent gekregen. Zoals bekend, is deze doelstellingen verdeeld tussen de entiteiten door het politieke akkoord van 5 december 2015 over de intra-Belgische burden sharing. Om zijn bijdrage te leveren aan de Belgische doelstelling moet het gewest zijn aandeel van hernieuwbare

équivalent pétrole).

Pour atteindre cet objectif, la Région se dote d'une stratégie relative au développement des énergies renouvelables. La Région élabore également une Stratégie Bas-Carbone à l'horizon 2050. Dans le cadre de la finalisation de cette Stratégie Bas-Carbone, perspective.brussels et Bruxelles Environnement travailleront de concert pour définir les sous-objectifs concrets à mettre en œuvre.

### 7.5. Gérer durablement les déchets

Le système économique bruxellois consomme directement (via la production et la consommation territoriale) et indirectement (via l'importation) d'importantes quantités de ressources en amont et produit de grandes quantités de déchets en aval. En effet, la production de déchets par la Région est évaluée à environ 1,7 million de tonnes chaque année, comprenant les déchets ménagers, les déchets assimilés (petites entreprises, petits commerces et bureaux), les déchets d'entreprises (moyennes et grandes entreprises hors construction), les déchets de construction et de démolition et les autres déchets (boues d'épuration, de dragage et de balayage, etc.). Parmi ces déchets, on peut distinguer les déchets dangereux comme les déchets de produits chimiques, de soins de santé et pharmaceutiques, d'équipements électriques et électroniques usagés, de piles et batteries, d'huiles minérales, etc.

Ces déchets sont soumis à différentes obligations et processus de collecte, de tri et de traitement, dans le respect de l'ordonnance du 14 juin 2012 et du Brudalex – un code rassemblant l'essentiel de la législation régionale en matière de déchets, promulgué au début de l'année 2017. Parmi ces obligations, on retiendra celle de respecter le principe de l'échelle de Lansink, qui impose qu'on recherche toujours à respecter la hiérarchie des échelons de traitement : 1. prévention et réparation, 2. préparation au réemploi, 3. recyclage, 4. valorisation énergétique, 5. incinération puis 6. mise en décharge.

Le secteur de la gestion des ressources et des déchets est un secteur clé en matière d'économie circulaire qui recèle encore d'importantes marges

énergies renouvelables. La Région élabore également une Stratégie Bas-Carbone à l'horizon 2050. Dans le cadre de la finalisation de cette Stratégie Bas-Carbone, perspective.brussels et Bruxelles Environnement travailleront de concert pour définir les sous-objectifs concrets à mettre en œuvre.

Om deze doelstelling te bereiken heeft het Gewest een strategie uitgewerkt voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie. Ook werkt het aan een koolstofarme strategie tegen 2050. In het kader van de voltooiing hiervan zullen perspective.brussels en Leefmilieu Brussel samenwerken om de concrete uit te voeren subdoelstellingen te bepalen.

### 7.5. Afval duurzaam beheren

Het Brusselse economische systeem verbruikt rechtstreeks (via territoriale productie en verbruik) en onrechtstreeks (via import) aanzienlijke hoeveelheden hulpbronnen stroomopwaarts en produceert grote hoeveelheden afval stroomafwaarts. De afvalproductie door het Gewest wordt geraamd op ongeveer 1,7 miljoen ton per jaar, waaronder huishoudelijk afval, daarmee gelijkgesteld afval (kleine ondernemingen, kleine handelszaken en kantoren), bedrijfsafval (middelgrote en grote bedrijven, behalve uit de bouwsector), bouw- en sloopafval en ander afval (zuiveringsslib, baggerslib, wegenslib enz.). Tot deze afvalstoffen behoren gevaarlijk afval zoals chemische, verzorgings- en farmaceutische producten, elektrische en elektronische apparaten, batterijen en accu's, minerale oliën, enz.

Al die afvalstoffen zijn onderworpen aan verschillende verplichtingen en inzamelings-, sorteer- en behandelingsprocedures overeenkomstig de ordonnantie van 14 juni 2012 en Brudalex – een wetboek met de belangrijkste bepalingen inzake afval uit de gewestelijke wetgeving, uitgegeven begin 2017. Een van die verplichtingen is dat de naleving van het principe van de schaal van Lansink die stelt dat men steeds moet trachten om de hiërarchie van de behandeling te respecteren: 1. Preventie en reparatie, 2. Voorbereiding op hergebruik, 3. Recyclage, 4. Energieverbetering, 5. Verbranding en 6. Storten.

De sector van het grondstoffen- en afvalbeheer is een cruciale sector voor de ontwikkeling van een circulaire economie die nog een interessante

de progression via la généralisation de la prévention, l'extension à de nouveaux flux (comme les biodéchets, certains encombrants, etc.) de la collecte, du tri et du traitement et l'optimisation des filières de déchets existantes (PMC, papiers/cartons, verre, métaux, etc.).

Le secteur des déchets est composé d'acteurs publics (Bruxelles Propreté, Bruxelles Environnement et les Communes), d'acteurs privés – de l'économie classique (grands collecteurs et recycleurs) et sociale (comme les membres de la Fédération Ressources) –, et emploie plusieurs milliers de personnes à Bruxelles.

L'amélioration des performances de ce secteur est un objectif important de la Région, via le « Programme régional en Economie circulaire » (PREC) et le « Plan de gestion des ressources et des déchets » (PGRD). Il s'agit de passer d'un paradigme linéaire « extraire-consommer-jeter » à un paradigme d'économie circulaire où tous les flux de matières sont bouclés le plus localement possible. Ce changement de paradigme est également porté ailleurs dans le monde, au niveau européen notamment, via le Paquet économie circulaire de la Commission européenne. Ces deux volets, économique et environnemental, de la politique bruxelloise doivent se renforcer mutuellement. Alors que le PREC vise à créer de l'activité économique et des emplois sur la base d'opportunités environnementales, le PGRD vise à réduire l'empreinte environnementale de l'activité bruxelloise dans le domaine des ressources et des déchets, en mettant en évidence les opportunités économiques.

Pour les déchets, les priorités d'action du PREC sont les suivantes :

1. Le réemploi et réparation (DEEE (déchet d'équipement électrique et électronique), textiles, etc.);
2. Les nouveaux flux (biodéchets, encombrants, textiles, boues, etc.);
3. Les déchets de construction et de démolition (DCD);
4. Une série de mesures transversales (formation, écoconception, R&D, législation, responsabilité élargie des producteurs (REP), etc.).

Le développement du réemploi et de la réparation en Région de Bruxelles-Capitale est prioritaire et se justifie pour différentes raisons :

- La réparation et le réemploi sont au cœur de

marge biedt voor vooruitgang via veralgemening van preventie, uitbreiding van het inzamelen, sorteren en verwerken tot nieuwe stromen (bioafval, bepaalde soorten grof huisvuil, enz.) en optimalisering van de bestaande fracties (PMD, papier/karton, glas, metalen, enz.).

De afvalsector is samengesteld uit overheidsactoren (Net Brussel, Leefmilieu Brussel en de gemeenten) en privéactoren – van de klassieke economie (grote inzamel- en recyclagebedrijven) en de sociale economie (leden van de Federatie Grondstoffen) en stelt in Brussel enkele duizenden personen tewerk.

De verbetering van de prestaties van deze sector is een belangrijke doelstelling die het Gewest wil bereiken met het “Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie” (GPCE) en het “Grondstoffen- en afvalbeheerplan” (GABP). Van een lineair paradigma “ontginnen-verbruiken-weggooien” wil het Gewest overschakelen op een paradigma van circulaire economie waarbij alle grondstoffenstromen zo lokaal mogelijk worden gehouden. Die verandering van paradigma wordt overigens wereldwijd uitgedragen, met name op Europees niveau via het pakket voor circulaire economie van de Europese Commissie. Beide luiken, het economische en het ecologische, van het Brusselse beleid moeten elkaar wederzijds versterken. Terwijl het GPCE erop gericht is om economische activiteit en tewerkstelling te creëren op basis van ecologische opportuniteiten, wil het GABP de ecologische voetafdruk van de Brusselse activiteit verkleinen in het domein van grondstoffen en afval en daarvoor gebruik maken van de economische opportuniteiten.

Voor afvalstoffen heeft het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie de volgende actieprioriteiten:

1. hergebruik en reparatie (AEEA (afgedankte elektrische en elektronische apparatuur), textiel),
2. nieuwe afvalstromen (bioafval, grofvuil, textiel, slib),
3. bouw- en afbraakafval,
4. een reeks transversale maatregelen (opleiding, eco-ontwerp, R&D, wetgeving, uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, enz.).

De ontwikkeling van hergebruik en reparatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is prioritair en om verschillende redenen gerechtvaardigd:

- Reparatie en hergebruik staan centraal in de

l'économie circulaire en région urbaine et en amont de la hiérarchie de gestion des déchets ;

- La réparation et le réemploi sont des secteurs porteurs en termes d'emplois peu qualifiés, en partie non délocalisables et opérant en circuits-courts ;
- La réparation et le réemploi renforcent la cohésion sociale en offrant aux citoyens l'occasion de développer des initiatives de dons, d'échanges et de partages et permettant aux plus démunis d'avoir un accès facilité à des équipements de base ;
- Le secteur est en pleine évolution, en témoigne le développement récent et rapide des repair cafés, give-box et autres donneries.

Le PREC prévoit également diverses mesures, qui seront renforcées par le futur PGRD, afin d'améliorer la prévention et la gestion des déchets dans les filières déchets de construction et de démolition, biodéchets, encombrants, textiles, boues, etc. et de promouvoir de nouveaux business modèles durables (économie de la fonctionnalité, du partage, etc.).

Le futur PGRD intégrera également une stratégie axée sur la consommation et l'(auto)production des ménages, des entreprises, des associations, des écoles et des pouvoirs publics, mettant en avant la prévention, le réemploi et la réparation, en stimulant la demande et l'offre de biens et de services durables via de nombreux appels à projets.

Des mesures spécifiques au renforcement des systèmes des responsabilités élargies du producteur (REP) et de la qualité des statistiques bruxelloises en ressources et déchets (Observatoire des déchets) sont également prévus dans le PGRD.

Au niveau de sa politique de la Propreté publique, la Région a mis en œuvre une réforme ambitieuse pour la collecte des déchets ménagers. Celle-ci visant à améliorer la qualité du service offert à chaque Bruxellois en augmentant le rythme des collectes des fractions triées. De plus, la fraction organique est désormais collectée sur base volontaire sur l'ensemble du territoire de la Région.

Les déchets professionnels, selon le principe du pollueur-payeur, seront quant à eux soit assortis d'une redevance forfaitaire garantissant un service minimum soit assortis d'un contrat d'enlèvement par un collecteur. La Région encouragera les

circulaire économie van een stedelijk gebied en gaan de hiërarchie van het afvalbeheer vooraf;

- Reparatie en hergebruik zijn sectoren die heel wat jobs creëren voor laaggeschoolden; ze kunnen doorgaans niet worden verhuisd en opereren in korte circuits;
- Reparatie en hergebruik versterken de sociale cohesie door de burgers de mogelijkheid te bieden om weggeef-, ruil- en deelinitiatieven te ontwikkelen en de armsten makkelijk toegang te verlenen tot basisuitrustingen;
- De sector is volop in beweging zoals blijkt uit de recente en snelle ontwikkeling van repair cafés, give-boxen en andere weggeefinitiatieven.

Het GPCE voorziet ook in verschillende maatregelen die zullen worden versterkt door het toekomstige GABP om de preventie en het beheer te verbeteren van bouw- en sloopafval, bioafval, grof huisvuil, textiel, slib, enz. en om nieuwe duurzame businessmodellen te promoten (functionaliteitseconomie, deeleconomie, enz.).

Het toekomstige GABP zal ook een strategie omvatten die gericht is op het verbruik en de (zelf)productie van de huishoudens, bedrijven, verenigingen, scholen en overheden. Deze strategie legt het accent op preventie, hergebruik en reparatie door via tal van projectoproepen de vraag en het aanbod te stimuleren van duurzame goederen en diensten.

Specifieke maatregelen voor de versterking van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) en de verbetering van de kwaliteit van de Brusselse grondstoffen- en afvalstatistieken (Overzicht voor Afvalstoffen) zullen eveneens worden voorzien in het GABP.

Op het vlak van openbare netheid zal het Gewest een ambitieuze hervorming doorvoeren in de ophaling van huishoudelijk afval. Die is erop gericht om de kwaliteit van de dienstverlening aan alle Brusselaars te verbeteren door de frequentie van de ophaling van gesorteerde fracties te verhogen. Bovendien zal de organische fractie eveneens op vrijwillige basis worden opgehaald in het hele gewestelijke grondgebied.

Het bedrijfsafval wordt verwerkt volgens het principe van 'de vervuiler betaalt' en gaat gepaard met hetzij een forfaitaire vergoeding die een minimale dienstverlening garandeert, hetzij een ophalingscontract met een ophaler. Het Gewest zal



partenariats avec les acteurs sectoriels pour assurer la promotion d'une bonne gestion des déchets au sein des entreprises.

Il s'agira aussi de jouer sur les habitudes de consommation et de favoriser le recyclage par une meilleure accessibilité aux infrastructures qui le permettent et d'en améliorer les techniques.

Les déchets produits seront collectés afin de favoriser le réemploi par l'accès direct aux nouvelles ressources pour les acteurs spécialisés, de favoriser le recyclage et d'éviter au maximum l'élimination ou l'incinération des déchets.

La politique de la Région doit en outre s'inscrire dans une perspective à long terme pour augmenter son autonomie vis-à-vis des ressources extérieures.

Au regard de ces politiques, le secteur des déchets représente en outre une opportunité économique en termes d'emplois publics et privés, ainsi qu'une opportunité en termes d'insertion socioprofessionnelle.

Les objectifs à atteindre sont, d'une part, une réduction globale de 10% des déchets non-ménagers pour 2020 et d'autre part, un taux de 50% de « déchets municipaux » recyclés pour 2020 (et ce, conformément à l'objectif européen).

Il est ainsi décidé de faire réaliser par un bureau indépendant, sur base notamment des documents existants, une étude relative à l'opportunité économique, sociale, environnementale, spatiale, énergétique et en matière de gestion des déchets bruxellois et de santé publique d'implanter une unité de biométhanisation, dans le cadre de la future stratégie renouvelable 2030.

de samenwerking met de sectorale actoren aanmoedigen om te garanderen dat goed afvalbeheer behoorlijk zal worden gepromoot in de bedrijven.

Het is ook de bedoeling om in te spelen op de consumptiegewoonten en recyclage te bevorderen door een betere toegang tot de infrastructuur die deze mogelijk maakt en een verbetering van de technieken.

Het afval dat wordt geproduceerd om hergebruik te bevorderen door directe toegang tot nieuwe grondstoffen te bieden aan gespecialiseerde spelers, die recyclage bevordert en die storting of verbranding maximaal vermijdt.

Het beleid van het Gewest moet bovendien passen in een perspectief op lange termijn dat de autonomie ten opzichte van externe hulpbronnen vergroot.

Ten opzichte van dit beleid vertegenwoordigt de afvalsector ook een economische opportuniteit in termen van publieke en private werkgelegenheid en in termen van socio-professionele inschakeling.

De doelstellingen zijn enerzijds een globale vermindering met 10 procent van het niet-huishoudelijk afval tegen 2020 en anderzijds een hoeveelheid van 50 procent gemeentelijk afval dat wordt gerecycleerd tegen 2020 (conform de Europese doelstelling).

Daarom is besloten om een onafhankelijk bureau onderzoek te laten doen, onder meer op basis van bestaande documenten, naar de opportuniteiten voor de economie, de maatschappij, de leefomgeving, de ruimtelijke indeling, de energievoorziening, het Brusselse afvalbeheer en de volksgezondheid om een biomethanisatie-eenheid te bouwen in het kader van de toekomstige doelstellingen voor hernieuwbare energie in 2030.

future stratégie renouvelable 2030.	eenheid te bouwen in het kader van de toekomstige doelstellingen voor hernieuwbare energie in 2030.
-------------------------------------	---

### Axe 3 : Mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine

#### 1. Introduction

Du fait de la présence des institutions européennes, de l'OTAN et de son excellente connexion avec les réseaux internationaux, Bruxelles est très bien placée comme « petite ville monde ».

Située au centre du quadrilatère constitué par Londres, la Randstad, la Ruhr et Paris, elle prend part au territoire qui compose la « Metropolitan European Growth Area » (MEGA). Cette zone est très bien connectée internationalement, tant par les réseaux physiques (au centre des Hubs aériens, et comme nœud TGV), que par les réseaux numériques de la globalisation.

Les 4 secteurs-clé de l'économie métropolitaine sont :

- les fonctions de décision et de contrôle comprenant les sièges centraux d'entreprises, les autorités nationales et internationales ainsi que tout le réseau d'activités qui les entoure dans les domaines de la finance, de la comptabilité, des services juridiques, du marketing, ... ;
- les secteurs culturels et créatifs comme la mode, le design, la publicité, les arts vivants et les médias électroniques et imprimés ;
- le tourisme, tant de loisirs que d'affaires – ces secteurs agissant en grande interdépendance et en grande synergie ;
- le secteur des services, en ce compris les services financiers et commerciaux, ainsi que les secteurs de l'architecture, de l'ingénierie, de l'ICT, du biomédical...

Fort de cette tendance, l'économie bruxelloise est en partie tirée par la fonction internationale et les activités connexes générées. Il s'agit du volet exogène de la croissance économique bruxelloise : présence de l'Europe, investissements étrangers, foires et congrès, personnes amenant leurs qualifications et culture, ...

La fonction internationale génère, en effet, 40 000 emplois directs au sein des institutions mais au moins deux fois plus d'emplois indirects (lobbyistes, presse et médias, conseils,

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

#### 1. Inleiding

Als gevolg van de aanwezigheid van de Europese instellingen, de NAVO en de uitstekende verbinding met de internationale netwerken is Brussel zeer goed geplaatst als 'kleine wereldstad'.

Brussel ligt in het centrum van de vierhoek die wordt gevormd door Londen, de Randstad, het Ruhrgebied en Parijs en is dus deel van de Metropolitan European Growth Area (MEGA). Deze zone heeft zeer goede internationale verbindingen, zowel door fysieke netwerken (in het centrum van de luchtvaarhubs en als HST-knooppunt) als door de wereldwijde digitale netwerken.

De vier belangrijkste sectoren van de grootstedelijke economie zijn:

- de besluitvormings- en controlefuncties, zoals de hoofdzetels van ondernemingen, nationale en internationale autoriteiten, en het hele netwerk van activiteiten eromheen op het gebied van financiën, boekhouding, juridische diensten, marketing, ...;
- de culturele en creatieve sectoren, zoals mode, design, reclame, kunst en digitale en gedrukte media;
- het toerisme, zowel vrijetijds- als zakelijk toerisme. Deze sectoren zijn onderling sterk afhankelijk en functioneren in synergie met elkaar;
- de dienstensector, met inbegrip van de financiële en commerciële diensten, evenals de sectoren van architectuur, engineering, ICT, de biomedische diensten, ...

Als gevolg van deze tendens wordt de Brusselse economie ten dele getrokken door de internationale functie en de daarmee verbonden activiteiten. Het gaat hier om het exogene deel van de Brusselse economische groei: aanwezigheid van Europa, buitenlandse investeringen, beurzen en congressen, mensen die hun kwalificaties en cultuur inbrengen, ...

De internationale functie genereert 40.000 directe jobs binnen de instellingen, maar minstens twee keer zoveel indirecte jobs (lobbyisten, pers en media, consultancy, expertise, ...). Een van de

expertise...). Un des enjeux pour la Région est de faire bénéficier plus de Bruxellois à ce potentiel d'emplois.

Le développement économique régional repose également sur l'attractivité de la Région vis-à-vis des activités économiques. Cette attractivité repose tant sur la qualité du tissu économique-industriel et de l'offre de services, que sur la capacité d'attirer et de retenir de la main-d'œuvre qualifiée et créative.

Le volet endogène du développement économique repose sur deux piliers :

- L'économie résidentielle liée à la population résidant et travaillant à Bruxelles. Cette population est croissante et génère des emplois de services très divers (écoles, soins, horeca, commerces, loisirs) ;
- Le tissu économique traditionnel de PME liées à l'économie urbaine : alimentation, construction et rénovation, transports, ...

L'ambition du PRDD consiste ici à ne pas opposer les volets exogène et endogène du développement économique, mais au contraire à en conjuguer les complémentarités.

Il s'agit de renforcer et confirmer les objectifs de la Stratégie 2025 pour ce qui relève des aspects territoriaux du développement socio-économique.

Par ailleurs, la Région entend faciliter la transformation de son économie sur des axes transversaux majeurs pour son développement durable. Il s'agit en premier lieu de l'évolution de son économie vers des modèles d'économie circulaire. Le Programme régional d'économie circulaire (PREC 2016-2020) est un instrument majeur de la mise en œuvre d'une transformation de l'économie bruxelloise dite 'linéaire' et intensive en ressources, vers une économie 'circulaire', qui limite la production de déchets à la source et favorise autant que possible, une logique de circuits de matière en « boucles » fermées.

La Stratégie 2025 a fixé les objectifs socio-économiques pour Bruxelles à l'horizon 2025 ainsi que les chantiers opérationnels pour les mettre en œuvre en concertation avec les partenaires sociaux. La S2025 comprend 18 grands objectifs et est structurée en 2 axes (dont l'un implique les pouvoirs communautaires). Chaque objectif soutient directement la mise en œuvre de la vision régionale, comme par exemple l'élaboration d'un Small Business Act bruxellois, la rationalisation des

uitdagingen voor het Gewest is om meer Brusselaars te laten delen in dit tewerkstellingspotentieel.

De economische ontwikkeling van het Gewest berust eveneens op de aantrekkingskracht voor economische activiteiten, die afhankelijk is van de kwaliteit van het economische en industriële weefsel, het dienstenaanbod en van het vermogen om gekwalificeerd en creatief personeel aan te trekken en te behouden.

Het endogene deelaspect van de economische ontwikkeling steunt op 2 pijlers:

- de residentiële economie gedragen door de bevolking die woont en werkt in Brussel. Deze bevolking groeit aan en genereert zeer diverse banen in de dienstensector (scholen, zorgverstrekking, horeca, handel, vrije tijd);
- het traditionele economische weefsel van KMO's die actief zijn in de stadseconomie: voeding, constructie en renovatie, vervoer, ...

Het Gewest stelt voor om het exogene en het endogene deelaspect van de economie niet tegen elkaar uit te spelen, maar om ze onderling complementair te maken.

Het Gewest versterkt en bevestigt de doelstellingen van Strategie 2025 op het vlak van de territoriale aspecten van de socio-economische ontwikkeling.

Bovendien wil het de transformatie van zijn economie vergemakkelijken op belangrijke transversale pijlers van de duurzame ontwikkeling. De economie moet in de eerste plaats evolueren naar een circulaire economie. Het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE 2016-2020) is een belangrijk instrument voor de transformatie van de 'lineaire' Brusselse economie die heel wat hulpbronnen verbruikt tot een 'circulaire' economie die de afvalproductie beperkt aan de bron en grondstoffencircuits bevordert in de vorm van een 'gesloten lus'.

Strategie 2025 bepaalt de socio-economische doelstellingen voor Brussel tegen 2025, evenals de operationele beleidswerven om ze te implementeren in overleg met de sociale partners. S2025 bestaat uit achttien grote doelstellingen en is opgebouwd rond twee pijlers (waarvan een gemeenschapsbevoegdheden impliceert). Elke doelstelling ondersteunt rechtstreeks de uitvoering van de gewestelijke visie, zoals de ontwikkeling van de Brusselse Small Business Act, de rationalisering

différents organismes actifs en matière de service et de soutien aux entreprises, l'évaluation et réorientation des aides aux entreprises vers des activités porteuses d'emploi, la stratégie de renforcement de la promotion des exportations et de l'attraction des investissements étrangers à Bruxelles, le soutien de l'économie dans les métiers porteurs d'emplois de qualité pour les Bruxellois, le programme régional d'économie circulaire, le renforcement des politiques croisées, le renforcement de la formation professionnelle.

Dans ce cadre, des secteurs prioritaires ont été mis en évidence afin de mieux combiner croissance économique et résorption du chômage : le secteur international et le tourisme, le secteur des filières environnementales (rénovation, déchets et recyclage, eau, ...), le commerce, la fonction publique, le secteur non-marchand et les métiers de la ville, les secteurs innovants (TIC, biomédical, ...), le secteur de l'industrie urbaine (l'agro-alimentaire, la mécanique, l'électronique, l'instrumentation, ...).

Le développement économique de Bruxelles est dès lors basé sur la requalification des secteurs économiques, le soutien aux secteurs porteurs d'emploi et de qualité pour Bruxelles ainsi que sur l'amélioration de son attractivité internationale.

Les moyens mis en œuvre par la Région pour promouvoir ses atouts auprès des investisseurs étrangers ne sont efficaces que si cette attractivité est bien réelle et perçue comme telle par ces derniers.

Dans ce contexte, la Région, à travers le PRDD, s'attache à développer les fonctions économiques dans une vision d'ensemble pour Bruxelles, à requalifier la place des secteurs économiques pour encourager la création d'emplois à l'échelle régionale et à soutenir l'économie de proximité et l'emploi local à l'échelle des quartiers.

## **2. Stratégie 1: soutenir les fonctions économiques dans leur dimension spatiale**

Pour assurer un équilibre entre les différentes fonctions de la ville, tant au niveau régional qu'au niveau des quartiers, il est indispensable de créer les conditions pour maintenir et attirer des opérateurs économiques dans la ville, tout en

van de verschillende organen die actief zijn in dienstverlening en ondersteuning aan bedrijven, de evaluatie en heroriëntering van de hulpmaatregelen voor bedrijven naar activiteiten die banen creëren, de strategie om de promotie van de export en het aantrekken van buitenlandse investeerders naar het Gewest te ondersteunen, de ondersteuning van de economie in beroepen die kwaliteitsvolle banen opleveren voor de Brusselaars, de versterking van gekruiste beleidsmaatregelen, de versterking van beroepsopleidingen, enz.

In dit kader werden er prioritaire sectoren afgebakend om de economische groei en de vermindering van de werkloosheid beter op elkaar af te stemmen: de internationale sector en het toerisme, de milieusector (renovatie, afval en recyclage, water, ...), handel, overheid, de non-profitsector en stedelijke beroepen, innovatieve sectoren (ICT, biomedische sector, ...), de stedelijke industrie (voeding, mechanica, elektronica, instrumenten, ...).

De economische ontwikkeling van Brussel is dus gebaseerd op de herkwalificatie van de economische sectoren, de steun aan groeisectoren die jobs en kwaliteit genereren voor Brussel, evenals op de verbetering van de internationale aantrekkingskracht.

De middelen die het Gewest inzet om deze troeven te promoten bij buitenlandse investeerders zijn alleen doeltreffend indien deze aantrekkelijkheid reëel is en als zodanig wordt gepercipieerd door de investeerders.

In deze context streeft het Gewest er via het GPDO naar om de economische functies te ontwikkelen in een totaalvisie voor Brussel, de plaats van de economische sectoren te herkwalificeren om het creëren van banen op gewestelijke schaal aan te moedigen en de buurteconomie en de lokale werkgelegenheid op schaal van de wijken te ondersteunen.

## **2. Strategie 1: De economische functies ondersteunen in hun ruimtelijke dimensie**

Om een evenwicht te garanderen tussen de verschillende functies van de stad, zowel op regionaal niveau als op het niveau van de wijken, is het essentieel om de voorwaarden te creëren om economische operatoren in de stad te behouden

respectant la forte concentration de l'habitat.

Pour cela, la Région doit conforter, mais également requalifier, la place des secteurs économiques porteurs d'emploi<sup>9</sup>, dans la perspective d'une meilleure mixité urbaine.

La Région détermine à la fois des zones prioritaires pour le redéploiement de l'emploi et particulièrement de l'emploi local, et à la fois des pôles de développement favorisant la concentration d'acteurs économiques.

Ainsi, la Région, à travers le PRDD, prévoit d'encourager la localisation préférentielle d'entreprises sur certains territoires, en fonction du type d'activités qu'elles développent. Elle prévoit également d'assurer la cohabitation entre les entreprises et les autres fonctions urbaines, en favorisant l'implantation d'entreprises compatibles avec l'habitat.

### **2.1. Renforcer les axes de développement économique**

Le PRDD vise à rompre avec la logique zonale du développement économique déployé sans considération pour le cadre de vie. Il prévoit de renforcer l'armature économique, tenant compte de ses différents axes, qui s'inscrivent sur le territoire de la Région.

Ces axes relient plusieurs pôles spécialisés dans les mêmes secteurs, dans la perspective d'une mise en réseau intégrée au territoire.

D'un point de vue urbain et paysager, ce développement économique linéaire s'inscrit le long d'espaces ouverts structurants, d'importance et dont la mise en valeur est prévue dans le cadre de la politique d'amélioration du cadre de vie.

Les axes de développement économique sont les suivants :

- l'axe du canal, reliant plusieurs pôles caractérisés par la mixité fonctionnelle ;
- l'axe Gare de l'ouest – Simonis – Bockstael, dédié aux équipements collectifs et situé dans la zone la plus déficitaire en équipements dans le cadre de l'essor démographique ;
- la Petite Ceinture est, reliant les pôles tertiaires principaux ;

en naar de stad aan te trekken, waarbij de sterke concentratie van de woonfunctie wordt gerespecteerd.

Daarom moet het Gewest de plaats van de economische sectoren met werkgelegenheidspotentieel<sup>9</sup> verstevigen maar ook herkwalificeren, met het oog op een betere stedelijke mix.

Het Gewest bepaalt zowel prioritaire zones voor de herontplooiing van werkgelegenheid en vooral lokale werkgelegenheid als ontwikkelingspolen die de concentratie van economische actoren bevorderen.

Zo wil het Gewest via het GPDO de geprefereerde vestiging van bedrijven in bepaalde gebieden aanmoedigen op basis van het type activiteit dat ze ontwikkelen. Het wil eveneens het naast elkaar bestaan van bedrijven en andere stedelijke functies garanderen door de voorkeur te geven aan de vestiging van bedrijven die verenigbaar zijn met een woonfunctie.

### **2.1. De economische ontwikkelingsassen versterken**

Met het GPDO wil het Gewest breken met de gezoneerde opvatting van economische ontwikkeling die wordt toegepast zonder rekening te houden met de leefomgeving. Het voorziet in de versterking van de economische armatuur, rekening houdend met zijn verschillende assen die het grondgebied van het Gewest doorkruisen.

Deze assen verbinden meerdere gespecialiseerde polen binnen dezelfde sectoren zodat netwerken ontstaan die zijn geïntegreerd in het grondgebied.

Vanuit stedelijk en landschappelijk oogpunt vindt deze lineaire economische ontwikkeling plaats langs de belangrijke structurele open ruimtes die gewaardeerd zullen worden in het kader van het beleid om de leefomgeving te verbeteren.

Er zijn de volgende economische ontwikkelingsassen:

- de Kanaalas die meerdere polen verbindt die worden gekenmerkt door een functiemix;
- de as Weststation – Simonis – Bockstael, bestemd voor collectieve voorzieningen en gesitueerd in een zone met het grootste tekort aan voorzieningen in het kader van de bevolkingsgroei;
- de Kleine Ring Oost die de belangrijkste tertiaire polen verbindt;

- l'axe reliant le campus de la plaine à Reyers, voué à l'économie de la connaissance et les nouvelles technologies ;
- l'axe tertiaire international reliant le Quartier européen, le boulevard Léopold III, à l'aéroport Bruxelles-national ;
- L'axe quartier Nord- Boulevard du Centre - Haut de la ville reliant des pôles économiques à revitaliser
- de as die de Pleincampus verbindt met Reyers, gewijd aan de kenniseconomie en nieuwe technologieën;
- de tertiaire internationale as die de Europese Wijk en de Leopold III-laan verbindt met de luchthaven Brussel-Nationaal;
- de as Noordwijk - Centrumlanen - Bovenstad die de economische polen verbindt die gerevitaliseerd moeten worden.

## 2.2. Clarifier la place de l'activité économique au sein du territoire et sa cohabitation avec les autres fonctions urbaines

Dans un contexte d'essor démographique et de densification de la ville, le foncier est une ressource précieuse. Il est important d'optimiser l'utilisation de cette ressource et de localiser au mieux toutes les fonctions de la ville, y compris les activités économiques.

Afin de permettre un développement harmonieux de toutes les fonctions de la ville et d'assurer l'attractivité nécessaire au développement urbain vis-à-vis d'opérateurs économiques, la Région axera ce développement sur le principe d'« industrie urbaine », couvrant une vaste gamme d'activités.

Suivant cette approche, le soutien au développement économique de la ville devra se faire par la mise à disposition d'espaces dédiés à l'activité économique tout en veillant au respect de contraintes propres à la présence d'habitat. Les opérateurs économiques doivent y jouer un rôle proactif.

Afin de répondre à ces objectifs, le PRDD porte une double stratégie.

La première maintient certaines zones économiques monofonctionnelles au sein de la Région bruxelloise, afin d'y accueillir les activités économiques qui sont incompatibles avec l'habitat mais néanmoins utiles au fonctionnement de la ville. La seconde introduit la cohabitation entre les entreprises et les autres fonctions urbaines, en favorisant l'implantation d'entreprises compatible avec des habitations. La mixité fonctionnelle passe par des solutions créatives pour favoriser cette cohabitation.

## 2.2. Duidelijkheid scheppen omtrent de plaats die de economische activiteit inneemt binnen het grondgebied en hoe zij en de andere stedelijke functies er samen kunnen bestaan

In een context van bevolkingsgroei en verdichting van de stad vormt grond een kostbare grondstof. Het is belangrijk deze grondstof optimaal aan te wenden en alle functies van de stad, met inbegrip van de economische activiteiten, zo goed mogelijk te huisvesten.

Om een harmonieuze ontwikkeling van alle stedelijke functies mogelijk te maken en de aantrekkelijkheid die noodzakelijk is voor de stedelijke ontwikkeling veilig te stellen ten aanzien van de economische operatoren, zal het Gewest die ontwikkeling toespitsen op de stedelijke industrie, die een uitgebreide waaier aan activiteiten omvat.

In het kader van die benadering moet de economische ontwikkeling van de stad ondersteund worden door ruimten ter beschikking te stellen voor de economische activiteiten, en dit met inachtneming van de beperkingen die eigen zijn aan gebieden waar bewoning voorkomt. De economische operatoren moeten in dat verband een proactieve rol spelen.

Om deze doelstellingen te vervullen, stelt het Gewest via het GPDO een dubbele strategie voor.

De eerste behoudt sommige monofunctionele economische gebieden op het grondgebied van het Brussels Gewest, om er de economische activiteiten onder te brengen die niet verenigbaar zijn met bewoning, maar niettemin van nut zijn voor de werking van de stad. De tweede introduceert het naast elkaar bestaan van bedrijven en andere stedelijke functies door de voorkeur te geven aan de vestiging van bedrijven die verenigbaar zijn met de woonfunctie. Een functionele mix impliceert het bedenken en in de praktijk brengen van creatieve oplossingen die dit

### 2.2.1. Les Zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)

La fonction économique est à protéger car elle subit de plein fouet l'augmentation des valeurs foncières liées à l'amélioration des conditions d'habitabilité. Il faut donc trouver de nouvelles formes urbaines de cohabitation et offrir des conditions favorables à l'implantation des entreprises : accessibilité performante en transport en commun, accessibilité logistique, plateformes, centre ou secrétariat d'entreprise, mutualisation de parkings entre fonctions, etc.

Le PRAS démographique a créé un nouveau type de zone, la zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) pour répondre à la nécessité d'envisager une mixité fonctionnelle au sein de zones jusqu'alors monofonctionnelles.

Une série de zones a été identifiée comme pouvant potentiellement accueillir une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- être accessible en transports publics ;
- être située au sein ou à proximité de tissus urbains habités et pouvant facilement être rattachées à ceux-ci ;
- n'être que partiellement bâtie aujourd'hui et permettre l'introduction de logements sans mettre en péril la fonction économique principale ;
- présenter des possibilités d'amélioration qualitative passant par une recomposition urbaine d'ensemble ;
- être le réceptacle d'activités économiques déjà implantées , qui ne produisent pas de nuisances et répondent à la nécessaire cohabitation.

Au sein des ZEMU, le maintien et le développement d'activités économiques est garanti, mais à la différence des zones d'industries urbaines (ZIU), la réalisation de programme de logements y est acceptée. Certaines zones du territoire, concentrant plusieurs ZEMU groupées, constituent les lieux privilégiés du redéploiement économique de la Région, il s'agit des pôles suivants : Erasme et Biestebroek à Anderlecht, Birmingham à Anderlecht et Molenbeek-Saint-

samen bestaan moeten aanmoedigen.

### 2.2.1. De ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO)

De economische functie moet beschermd worden omdat ze zware klappen krijgt als gevolg van de stijgende grondprijzen die gepaard gaan met de verbetering van de woonomstandigheden. Er moeten dus nieuwe stadsvormen gezocht worden voor het samen voorkomen van die functies en men dient gunstige voorwaarden te bieden voor de inplanting van ondernemingen: een degelijke bereikbaarheid via het openbaar vervoer, logistieke toegankelijkheid, bedrijfsplatformen, bedrijvencentra of bedrijfssecretariaten, het delen van parkeergelegenheid, enz.

Het demografische GBP heeft een nieuw gebied geïntroduceerd, het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO), als antwoord op de noodzaak om een functionele mix te creëren binnen gebieden die tot dan toe monofunctioneel waren.

Er is een reeks gebieden geïdentificeerd die één of meerdere van de volgende kenmerken kunnen hebben:

- bereikbaar zijn met het openbaar vervoer;
- gelegen zijn in of in de buurt van bewoonde stadsweefsels waarmee ze makkelijk verbonden kunnen worden;
- op dit moment slechts gedeeltelijk bebouwd zijn en de introductie van woningen is mogelijk zonder de belangrijkste economische functie in gevaar te brengen;
- mogelijkheden bezitten tot een kwalitatieve verbetering door een stedelijke recompositie van het geheel;
- zich openstellen voor bestaande economische activiteiten die geen hinder veroorzaken waardoor ze onmogelijk met de woonfunctie te combineren zijn.

Binnen de OGSO's zijn het behoud en de ontwikkeling van economische activiteiten gegarandeerd, maar in tegenstelling tot de gebieden voor stedelijke industrie (SGI) is de realisatie van huisvestingsprogramma's toegestaan. Sommige gebieden waarin meerdere OGSO's zijn geconcentreerd, vormen plaatsen bij uitstek voor de economische herontwikkeling van het Gewest. Dat zijn de volgende polen: Erasmus en Biestebroek in Anderlecht, Birmingham in



Jean, Reyers à Evere et Schaerbeek, Quai des Usines à Bruxelles et Haren.

Un équilibre devra être systématiquement recherché entre un développement économique qui ne peut se faire au détriment de la qualité de vie en ville et la nécessité d'implantation d'activités économiques pourvoyeuses d'emplois, de biens et de services pour la ville et ses habitants. Une attention particulière devra être accordée au dialogue et à la concertation avec les différentes parties prenantes et ce, en amont des projets, afin de garantir une compréhension mutuelle des besoins et des enjeux.

### 2.2.2. Les zones monofonctionnelles

Certaines activités économiques sont difficilement compatibles avec la forte concentration d'habitat en ville, mais ne peuvent, pour différentes raisons, faire l'objet d'une délocalisation vers l'extérieur de celle-ci et doivent donc être maintenues dans la Région

La Région veillera à maintenir si nécessaire des zones monofonctionnelles (ZIU, ZAPT) où ces activités économiques non compatibles avec l'habitat pourront se maintenir et se développer.

### 2.3. Faire émerger des pôles de compétitivité

Des pôles territoriaux de compétitivité, de dimension régionale, seront mis en place en concertation avec les secteurs concernés afin de favoriser l'implantation d'activités économiques dans des secteurs prioritaires.

L'enjeu consiste à favoriser la concentration d'acteurs économiques soit sous forme de pôles d'activités économiques caractérisés par leur rayonnement vers l'extérieur, soit sous forme de clusters d'entreprises cohérentes ou complémentaires entre les différentes activités (principe d'écologie circulaire ou d'écologie industrielle). La définition géographique de ces pôles est établie en suivant éventuellement une identité sectorielle de manière à assurer la cohérence de l'affectation à l'échelle de la ville et

Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, Reyers in Evere en Schaerbeek, Werkhuizenkaai in Brussel en Haren.

Er moet systematisch worden gestreefd naar een evenwicht tussen een economische ontwikkeling die niet mag gebeuren ten koste van de levenskwaliteit in de stad, en de nood aan de vestiging van economische activiteiten die werkgelegenheid scheppen en goederen en diensten produceren voor de stad en haar inwoners. Daarbij zal er bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de dialoog en het overleg tussen de verschillende betrokken partijen, en dit van bij de aanvangsfase van de projecten, om te zorgen voor wederzijds begrip van de behoeften en de belangen die op het spel staan.

### 2.2.2. De monofunctionele gebieden

Sommige economische activiteiten zijn moeilijk te verzoenen met de sterke woonconcentratie in de stad maar kunnen - om diverse redenen - ook moeilijk verhuisd worden buiten de stad. Ze moeten dus in het Gewest kunnen blijven.

Het Gewest zal erop toezien om indien nodig monofunctionele gebieden (SG, GHAV) te behouden waar deze economische activiteiten die onverenigbaar zijn met de woonfunctie zullen kunnen blijven bestaan en tot ontwikkeling worden gebracht.

### 2.3. Competitiviteitspolen tot ontwikkeling brengen

Er zullen territoriale competitiviteitspolen op regionale schaal worden ontwikkeld in overleg met de betrokken sectoren om de vestiging van economische activiteiten in prioritaire sectoren te bevorderen.

Het komt erop aan de concentratie van economische actoren te bevorderen, hetzij in de vorm van economische activiteitspolen die worden gekenmerkt door hun uitstraling naar buiten toe, hetzij in de vorm van activiteitsoverschrijdende clusters van coherente of complementaire ondernemingen (principe van de circulaire ecologie of industriële ecologie). De geografische definiëring van die polen gebeurt eventueel op grond van een sectorale identiteit om zo borg te staan voor de coherentie van de bestemming op stedelijke schaal

de son aire métropolitaine. La proximité de ces pôles avec des nœuds de transport sera recherchée et réciproquement, l'accessibilité de ces pôles sera renforcée.

Les pôles de compétitivité regrouperont, dans une démarche de conseil, de partenariat, des entreprises, des centres de formation et des unités de recherche. Ils auront pour but de concentrer les moyens et les énergies sur des secteurs d'activité précis.

Les synergies avec le Pôle Formation-Emploi du secteur concerné seront favorisées (voir stratégie 3) et lorsque c'est possible, le Pôle Formation-Emploi sera implanté dans la zone du Pôle de compétitivité.

Ces pôles territoriaux de compétitivité seront prioritairement les suivants :

- Un pôle alimentaire dans le quartier du Ceria, en partenariat avec le projet « Abattoir » ;
- Un pôle de la communication et de l'image sur le site Reyers ;
- Un pôle logistique à Schaerbeek-Formation ainsi que du commerce de gros en fruits et légumes (Mabru, CEFL) et d'autres produits à destination du secteur Horeca sur Schaerbeek-Formation ;
- Un pôle de la connaissance et du numérique sur l'axe Reyers-Général Jacques et le site ULB-VUB ;
- Un pôle biomédical, pharmaceutique et relatif à la nanotechnologie, sur l'axe du Boulevard de la Woluwe.

### 3. Stratégie 2 : requalifier la place des secteurs économiques

La vitalité économique bruxelloise est le fait d'un dynamisme entrepreneurial bruxellois intense.

Si l'économie bruxelloise est tirée par quelques secteurs identifiés en introduction de cet axe 3, elle est bien qualifiée par la prépondérance numérique des petites et moyennes entreprises (PME) et la très grande diversité des secteurs de celles-ci. La création d'entreprises starters tout comme la croissance des PME existantes ou l'appui aux entrepreneurs en difficulté, participent à un développement économique durable de la Région qui crée ou maintient de l'emploi local en apportant de la valeur ajoutée et en répondant aux besoins

en in de grootstedelijke omgeving. Men zal ernaar streven om die polen in de buurt van vervoersknooppunten te situeren en omgekeerd zal ook de toegankelijkheid van de polen bevorderd worden.

De competitiviteitspolen zullen, met het oog op advies en samenwerking, bedrijven, opleidingscentra en onderzoekseenheden verenigen. Ze hebben tot doel om de middelen en de energie te concentreren op specifieke sectoren.

Synergieën met de opleidings- en tewerkstellingspool van de betrokken sector worden gestimuleerd (zie strategie 3) en waar mogelijk wordt de opleidings- en tewerkstellingspool gevestigd in dezelfde zone als de competitiviteitspool.

De territoriale competitiviteitspolen zijn voornamelijk de volgende:

- een voedingspool in de wijk van Ceria, in samenwerking met het project 'Abattoir' ;
- een pool voor communicatie en beeldvorming op de Reyerssite ;
- een logistieke pool in Schaerbeek-Vorming, evenals de groothandel in fruit en groente (Mabru, ECGF) en andere producten voor de horecasector op Schaerbeek-Vorming ;
- een pool voor kennis en digitalisering op de as Reyerslaan-Generaal Jacqueslaan en de site van de ULB-VUB ;
- een biomedische, farmaceutische en nanotechnologische pool op de as van de Woluwelaan.

### 3. Strategie 2: De plaats van de economische sectoren herkwalficeren

Brussel dankt haar economische vitaliteit aan een intens dynamisme van de Brusselse ondernemers.

Waar de Brusselse economie wordt aangetrokken door enkele sectoren die werden geïdentificeerd in de inleiding van deze pijler 3, wordt ze gekenmerkt door een numeriek overwicht van kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) die in zeer uiteenlopende sectoren actief zijn. De oprichting van startersbedrijven, de groei van de bestaande kmo's of de ondersteuning van ondernemers in moeilijkheden dragen bij tot de duurzame ontwikkeling van het Gewest door lokale werkgelegenheid te creëren of in stand te houden,

quotidiens des Bruxellois.

Les activités de ce tissu de PME ne sont pas systématiquement territorialisées et n'ont pas vocation à l'être au-delà des orientations indiquées dans ce Plan. La Région a adopté le Small Business Act (SBA) bruxellois, qui expose la politique entrepreneuriale de la Région pour l'horizon 2016-2020. Ce document couvre tous les enjeux d'une politique pro-PME qui ne concerne pas spécifiquement le développement territorial. Le SBA contient une vision pour l'ensemble des enjeux entrepreneuriaux de la Région, avec des objectifs à atteindre à l'issue de cet horizon.

En d'autres mots, la Région complète le SBA pour les enjeux à l'intersection des politiques territoriales et économiques.

La réforme des aides régionales au développement des entreprises est également à considérer au rayon des politiques économiques transversales et non directement liées à des enjeux de développement territorial, dont l'entièreté du contenu n'est pas exposée dans le PRDD. Les aides aux investissements, à la consultance, à l'e-commerce, à la formation, au recrutement, à la validation des compétences, à la mise aux normes ou à l'intégration urbaine sont en effet accessibles sans condition géographique. Seuls les aspects en lien direct avec le développement territorial sont exposés dans le PRDD.

### 3.1. Maîtriser l'offre tertiaire

Les 3 plus grands « consommateurs » de bureaux à Bruxelles sont les fonctions de Gouvernement et d'administration du secteur public (à tous les niveaux de pouvoir représentés à Bruxelles), les secteurs des services et des banques et assurances.

Dans le secteur bancaire, l'emploi est légèrement en baisse sur la période concernée par le PRDD. Pour le secteur des « services marchands » consommant du bureau, on note une croissance annuelle de 2%. Cette croissance peut cependant connaître de fortes variations, à cause de la sensibilité conjoncturelle de ce secteur.

Pour la fonction publique, une croissance moindre est prévue, soit 1% par an. Cette croissance moindre est notamment liée à la généralisation des

toegevoegde waarde te creëren en te beantwoorden aan de dagelijkse behoeften van de Brusselaars.

De activiteiten van dit kmo-weefsel zijn niet systematisch geterritorialiseerd en het is niet de bedoeling dat ze wat dat betreft verdergaan dan de oriëntaties die zijn aangegeven in dit plan. Het Gewest heeft de Brusselse Small Business Act (SBA) goedgekeurd waarin het zijn ondernemingsbeleid aangeeft voor de periode 2016-2020. Dat document dekt alle uitdagingen van een pro-kmo-beleid en die hebben niet specifiek betrekking op territoriale ontwikkeling. De SBA schetst een visie voor alle uitdagingen van het Gewest op het vlak van ondernemen, met doelstellingen die in de betreffende periode moeten worden bereikt.

Met andere woorden, het Gewest vult de SBA aan voor uitdagingen die zich situeren op het snijpunt van territoriaal en economisch beleid.

De hervorming van de gewestelijke steun aan de ontwikkeling van de bedrijven moet ook worden gezien in het licht van de transversale economische beleidslijnen die niet rechtstreeks verband houden met territoriale ontwikkeling. Die beleidslijnen zijn niet allemaal uiteengezet in het GPDO. Steun bij investeringen, consultancy, e-commerce, opleiding, aanwerving, validatie van competenties, aanpassing aan de normen of stedelijke integratie is immers niet geografisch gebonden. Het GPDO geeft enkel die aspecten aan die rechtstreeks verband houden met territoriale ontwikkeling.

### 3.1. Het tertiaire aanbod beheersen

De drie grootste 'verbruikers' van kantoren in Brussel zijn de regerings- en administratiefuncties van de openbare sector (op alle beleidsniveaus die in Brussel vertegenwoordigd zijn), de dienstensectoren en de sector van banken en verzekeringen.

In de banksector is de werkgelegenheid licht gedaald in de periode waarop het GPDO betrekking heeft. Voor de overige 'handelsdiensten' die kantoren nodig hebben, zien we een jaarlijkse groei van 2 procent. Deze groei kan echter sterk schommelen vanwege de conjunctuurgevoeligheid van deze sector.

Voor de overheidsfunctie wordt er een beperktere groei verwacht van 1 procent per jaar. Deze kleinere toename kan worden toegeschreven aan

outils informatiques.

En appliquant ces pourcentages au marché des bureaux à Bruxelles, on peut pronostiquer une augmentation de l'emploi salarié de 1,2 à 1,4% par an dans l'ensemble des secteurs concernés, soit une augmentation du parc de bureaux de 120 000 m<sup>2</sup>/an.

On enregistre cependant une forte diminution de l'espace occupé par emploi (de 20 m<sup>2</sup>/emploi à 15 m<sup>2</sup>/emploi), ce qui amène une réduction globale des besoins en termes de surfaces nécessaires estimée entre 60 000 à 100 000 m<sup>2</sup>/an, selon l'importance des déménagements (de 240 000 à 400 000 m<sup>2</sup>/an).

De nombreuses opérations de reconversion du parc obsolète amènent également une réduction de l'ordre de 60 000 à 70 000 m<sup>2</sup>/an, auxquels il faut ajouter les démolitions (0,25 % du parc soit 32 000 m<sup>2</sup>/an).

Au cours des 10 dernières années, les permis pour des nouvelles surfaces n'ont pas dépassé, en moyenne, les 100.000 m<sup>2</sup>/an, atteignant même un plancher historiquement bas en 2011. Les perspectives à moyen terme ne renversent pas les tendances actuelles.

La réduction des superficies par emploi qui s'est déjà manifestée depuis quelques années dans le secteur privé gagne aujourd'hui le secteur public et se poursuivra encore avec l'extension du télétravail. La Régie des Bâtiments, principal occupant des derniers grands immeubles récents (Nord, Midi, ...), a annoncé qu'elle comptait réduire ses superficies de bureau de 30%, en introduisant le concept du « bureau flexible et partagé ».

Chaque année, l'Observatoire des bureaux étudie la vacance des bureaux. Bien qu'étant stabilisée, la vacance locative des bureaux concerne à Bruxelles plus de 8,2% du stock, soit 1.100.000 m<sup>2</sup>. Elle se situe à 30% dans la périphérie. Le stock existant et les projets potentiels plus ou moins avancés visant à développer une offre adaptée au marché actuel permettront de répondre aux besoins jusqu'en 2020. Dans le respect des équilibres, cette vacance doit donc continuer à être régulée.

de veralgemening van het informaticagebruik.

Wanneer we deze percentages toepassen op de kantoormarkt in Brussel, dan kunnen we een stijging van de bezoldigde tewerkstelling van 1,2 tot 1,4 procent per jaar verwachten in alle betrokken sectoren. Dat komt neer op een toename van het kantorenbestand van 120.000 m<sup>2</sup>/jaar.

Tegelijk zien we dat de ingenomen ruimte per arbeidsplaats sterk is afgenomen (van 20 m<sup>2</sup> naar 15 m<sup>2</sup> per arbeidsplaats). Hierdoor daalt de behoefte aan kantooroppervlakte naar schatting met 60.000 tot 100.000 m<sup>2</sup>/jaar, afhankelijk van de verhuizingen (van 240.000 tot 400.000 m<sup>2</sup>/jaar).

Het grote aantal reconversies van verouderde kantoorgebouwen leidt ook tot een vermindering van 60.000 tot 70.000 m<sup>2</sup>/jaar. Daarbij komt nog de afbraak (0,25 procent van de kantoren of 32.000 m<sup>2</sup>/jaar).

De afgelopen tien jaar waren de vergunningen voor nieuwe kantooroppervlakte gemiddeld niet hoger dan 100.000 m<sup>2</sup>/jaar, met zelfs een historisch laag niveau in 2011. De perspectieven op middellange termijn zullen de huidige trend niet keren.

De vermindering van de oppervlakte per arbeidsplaats die al enkele jaren te zien is in de privésector, bereikt vandaag ook de publieke sector en zal zich voortzetten onder invloed van de uitbreiding van telewerk. De Regie der Gebouwen, de belangrijkste gebruiker van de recente grote kantoorgebouwen (Noord, Zuid, ...) heeft aangekondigd de kantooroppervlakte met 30 procent te verminderen, als gevolg van de invoering van het concept van de 'flexibele en gedeelde kantoorruimte'.

Elk jaar onderzoekt het Overzicht van de kantoren de leegstand van kantoren. De huurleegstand van kantoren in Brussel is dan wel gestabiliseerd, maar bedraagt meer dan 8,2 procent van de stock, namelijk 1.100.000 m<sup>2</sup>. In de rand bedraagt ze 30 procent. De bestaande stock en de potentiële projecten die al min of meer gevorderd zijn en die een aangepast aanbod aan de huidige markt ontwikkelen zijn voldoende om de behoeften te dekken tot 2020. Met respect voor het evenwicht moet deze leegstand dus gereguleerd blijven worden.

Face à ce constat, la Région fait des choix clairs :

- poursuivre la politique actuelle qui consiste à privilégier l'implantation des grands bureaux près des gares principales, en limitant la création de nouveaux bureaux à la proximité des principaux nœuds multimodaux de transport public ;
- choisir un axe de redéveloppement en liaison avec l'aéroport (le Boulevard Léopold III) plutôt qu'une dispersion sur de nombreux nouveaux petits pôles ;
- reconverter les bureaux vides et obsolètes non implantés sur une zone stratégique en logements et en équipements, cette reconversion permettant par ailleurs de pallier la monofonctionnalité qui caractérise les zones administratives.

**Le développement tertiaire à l'échelle métropolitaine et internationale : un nouvel axe tertiaire Quartier européen/Bld Léopold III/Aéroport de Bruxelles-national**

La vacance locative des bureaux se maintient depuis plusieurs années autour de 10% à Bruxelles alors qu'elle se situe à 30% dans la périphérie.

Actuellement, les terrains affectés aux activités économiques bordant le boulevard Léopold III entre la Moyenne Ceinture Est et la Région Flamande sont peu valorisés et peu diversifiés. Il s'agit pourtant d'un axe stratégique majeur d'entrée de ville reliant le Quartier européen à l'aéroport. Cette localisation stratégique est recherchée par les entreprises internationales.

Au niveau métropolitain, les entreprises devant développer des emplois tertiaires seront de plus en plus intéressées par Bruxelles d'une part, et par les lieux de l'aire métropolitaine bien connectés au réseau de chemin de fer, d'autre part. Des villes comme Louvain, Malines, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud, Waterloo et Alost pourront capter des emplois tertiaires, à leur échelle.

La zone fait et fera l'objet de plusieurs projets de valorisation de son accessibilité en transport public (RER, tunnel Schuman-Josaphat, Métro Nord, Tram 62 ...). L'implantation de fonctions tertiaires spécifiques (conjuguées à l'amélioration de l'accessibilité en transports publics) permettra de

Op basis van deze vaststellingen stelt het Gewest duidelijke keuzes voor:

- doorgaan met het huidige beleid dat de voorkeur geeft aan grote kantoren bij de belangrijkste stations, met beperking van nieuwe kantoren tot de buurt van de belangrijkste multimodale knooppunten van het openbaar vervoer;
- de herontwikkeling lokaliseren op een as die aansluit op de luchthaven (Leopold III-laan) in plaats van een versnippering over meerdere kleine nieuwe polen;
- leegstaande en verouderde kantoorgebouwen die niet in een strategisch gebied gelegen zijn, herbesteden in woningen en uitrustingen, waardoor het monofunctionele aspect van de administratiegebieden wordt verminderd.

**Tertiaire ontwikkeling op grootstedelijke en internationale schaal: een nieuwe tertiaire as Europese Wijk/Leopold III-laan/Luchthaven Brussel-Nationaal**

De leegstand van huurkantoren bedraagt al verscheidene jaren zo'n 10 procent in Brussel en 30 procent in de rand.

De terreinen die momenteel bestemd zijn voor economische activiteiten aan de Leopold III-laan tussen de Middenring-Oost en het Vlaams Gewest worden weinig benut en zijn weinig gediversifieerd. Het gaat nochtans om een belangrijke strategische as aan de ingang van de stad die de Europese wijk verbindt met de luchthaven. Deze strategische ligging is erg in trek bij internationale ondernemingen.

Op grootstedelijk niveau zullen ondernemingen die tertiaire arbeidsplaatsen ontwikkelen steeds sterker aangetrokken zijn tot Brussel enerzijds en locaties in het grootstedelijk gebied met goede spoorverbindingen anderzijds. Plaatsen als Leuven, Mechelen, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, Waterloo en Aalst kunnen eveneens werkgelegenheid in de tertiaire sector aantrekken op hun maat.

In het gebied lopen meerdere projecten om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren (GEN, tunnel Schuman-Josaphat, metro Noord, tram 62). De vestiging van specifieke tertiaire functies (gecombineerd met de verbetering van de bereikbaarheid met het

diversifier l'offre économique de la zone ; de localiser des entreprises qui tendent à se rapprocher de l'aéroport et quittent parfois la région ; et d'augmenter l'image et le standing de cet axe comme entrée de ville.

Il convient d'y encourager, en concertation avec la Région flamande, dans un environnement d'espaces ouverts verdurisés et agréables, la création d'immeubles de bureaux de petit gabarit, proposant une typologie recherchée par des firmes internationales d'importance moyenne, intéressées par la proximité de l'aéroport, en leur offrant simultanément les avantages d'une bonne connexion avec la ville, ce qui n'est pas le cas des bureaux situés plus loin en périphérie.

Ce modèle impose d'établir un monitoring de la production de nouveaux bureaux à l'échelle métropolitaine et présuppose une concertation quant à l'affectation des pôles de bureaux.

En effet, pour que l'option soit durable et favorable au développement des deux régions, il faut impérativement réduire l'offre globale des surfaces de la zone (compte-tenu de la vacance importante des bureaux dans la zone de l'aéroport), la relocaliser en fonction de l'accessibilité en transports publics et la spécialiser en fonction de cette localisation en réservant la proximité immédiate de l'aéroport aux entreprises liées à la logistique aéroportuaire.

Des liens avec les pôles universitaires situés à proximité de Bruxelles (Louvain et Louvain-la-Neuve) seront développés dans une optique commune de renforcement de l'attractivité internationale, afin d'atteindre une taille critique suffisante pour rester compétitif dans des domaines où la recherche & le développement nécessite des investissements lourds (biomédical, pharmacie, nano technologies, ...).

### 3.2. Renforcer l'offre commerciale

Les études<sup>10</sup> révèlent une forte évolution du commerce, avec une diminution du **nombre de points de vente** de près de 50% entre 1950 et 2017. Dépassant d'abord un taux de décroissance supérieur à 1% l'an, il est actuellement sous les 0,5% l'an et s'approche d'une phase de

openbaar vervoer) kan het economische aanbod van het gebied diversifiëren, ondernemingen aantrekken die dicht bij de luchthaven willen liggen en die soms het Gewest willen verlaten; en het imago en het aanzien van deze as als toegang tot de stad verbeteren.

Het is wenselijk om hier in overleg met het Vlaams Gewest, in een omgeving met aangename en groene open ruimtes, de bouw van kleinere kantoren aan te moedigen. Dit type kantoorgebouwen is gewild bij middelgrote internationale ondernemingen, die aangetrokken worden door de nabijheid van de luchthaven en tegelijk het voordeel van een goede verbinding met de stad hebben, in tegenstelling tot de verderaf gelegen kantoren in de rand.

Dit model vereist de ontwikkeling van een monitoring van de bouw van nieuwe kantoren op grootstedelijke schaal en een overleg over de bestemming van kantoorgebieden.

Voor een duurzame ontwikkeling, die gunstig is voor beide gewesten, moet het globale aanbod van kantooppervlakte in het gebied absoluut worden verminderd (rekening houdend met de grote leegstand van kantoren rond de luchthaven) en gelokaliseerd op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ook een specialisatie van het aanbod is gewenst, waarbij de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven wordt voorbehouden aan bedrijven die verbonden zijn met de luchthavenlogistiek.

Er zullen banden worden ontwikkeld met de universitaire polen in de buurt van Brussel (Leuven en Louvain-la-Neuve) vanuit een gezamenlijk streven om de internationale aantrekkingskracht te versterken, om zodoende ook een kritische massa te bereiken die voldoende groot is om concurrentieel te blijven in domeinen waar onderzoek en ontwikkeling nood hebben aan zware investeringen (biomedische activiteiten, farmacie, nanotechnologie, ...).

### 3.2. Het commercieel aanbod versterken

De studies<sup>10</sup> tonen aan dat de handel sterk geëvolueerd is, met een daling van het **aantal verkooppunten** van om en bij de 50 procent tussen 1950 en 2017. Waar aanvankelijk een dalingspercentage van meer dan 1 procent werd genoteerd, bedraagt dat percentage vandaag

stabilisation. En 2017, on recense 25.435 points de vente en Région bruxelloise.

Le déclin du nombre de commerces n'est toutefois pas uniforme sur le territoire. L'offre a fortement diminué dans le Pentagone et en première couronne, se concentrant sur les artères les plus commerçantes.

La plupart des mouvements observés sont largement le reflet des changements qui s'opèrent dans la société (accessibilité des ménages à internet, développement de la grande distribution, ...) et qui impactent les habitudes de consommation.

Au niveau de la **structuration du commerce sur le territoire**, on observe une tendance à la concentration des points de vente en certains points. Cette structure est liée à la tendance naturelle de l'activité commerciale à se localiser et à se concentrer dans les zones favorisant sa fréquentation et sa visibilité (zones densément peuplées et/ou à fort passage).

Le Pentagone et la première couronne regroupent le plus de points de vente. Au-delà, on peut identifier des centralités (Stockel, Uccle, De Wand, ...) et des grands axes traversant la Région jouant un rôle structurant (chaussée d'Alsemberg, Chaussée de Ninove, ...), ainsi que l'émergence de centres commerciaux.

**Du point de vue sociétal**, le commerce est un secteur vital à la fois pour assurer la qualité de vie dans la ville et pour garantir l'attractivité de Bruxelles. Il permet la création d'emplois de proximité requérant un faible niveau de qualification et présente ainsi un moteur économique important, ainsi qu'une fonction sociale essentielle à l'échelle des quartiers, notamment les plus fragilisés.

Face à ce constat, la Région à travers le PRDD, poursuit les objectifs suivants :

#### **Renforcer l'armature commerciale et l'identité des lieux**

L'armature commerciale de la Région est un ensemble de quartiers fragiles, aux identités multiples et complémentaires. Chaque quartier commerçant constitue un élément de centralité essentiel à la ville de proximité. Dès lors, il s'agit de

minder dan 0,5 procent per jaar en nadert het een fase van stabilisatie. In 2017 telde men 25.435 verkooppunten in het Brussels Gewest.

Het aantal handelszaken neemt echter niet gelijkmatig af op het grondgebied. Het aanbod is sterk verminderd in de Vijfhoek en de eerste kroon en concentreert zich op de verkeersassen met de meeste handelszaken.

De meeste waargenomen tendensen weerspiegelen vooral de veranderingen die in de maatschappij plaatsvinden (de toegang van de gezinnen tot het Internet, de ontwikkeling van de grootdistributie, ...) en die de consumptiegewoonten beïnvloeden.

Wat de **structurering van de handel op het grondgebied** betreft, is er een tendens tot concentratie van de verkooppunten in bepaalde punten. Deze structuur houdt verband met de natuurlijke neiging van de commerciële bedrijvigheid om zich te vestigen en te concentreren in gebieden die bevorderlijk zijn voor het aantal bezoekers en de zichtbaarheid (dichtbevolkte gebieden en/of gebieden waar veel mensen langskomen).

De Vijfhoek en de eerste kroon tellen de meeste verkooppunten. Daar voorbij onderscheidt men kernen (Stokkel, Ukkel, De Wand, ...) en grote assen die het Gewest doorkruisen en een structurerende rol vervullen (Alsembergse Steenweg, Ninoofse Steenweg, ...), evenals de opkomst van winkelcentra.

**Vanuit maatschappelijk oogpunt**, vormt de handel een vitale sector zowel om de levenskwaliteit in de stad te verzekeren als om de aantrekkingskracht van Brussel te garanderen. Hij schept buurtgebonden banen die een lage scholingsgraad vergen. Op die manier vormt de handel een belangrijke economische motor en vervult hij een essentiële maatschappelijke functie op het niveau van de wijken, met name de meest kwetsbare wijken.

Op basis van deze vaststellingen streeft het Gewest via het GPDO de volgende doelen na:

#### **Het commercieel raamwerk en de identiteit van de kernen versterken**

Het commercieel raamwerk van het Gewest is een geheel van fragiele wijken, met uiteenlopende en complementaire identiteiten. Elke handelswijk vormt op zich een centraliserend element dat van essentieel belang is voor de buurtstad. Daarom

continuer à renforcer toutes les composantes de l'armature commerciale de la Région bruxelloise.

### **Atteindre un équilibre entre les différents pôles commerciaux**

En effet, plusieurs études ont démontré que Bruxelles est moins équipée que la moyenne nationale et présente un fort potentiel de développement commercial qu'il est essentiel de valoriser. La Belgique se trouve déjà très en arrière dans le classement européen des surfaces allouées au commerce par habitant.

L'objectif est d'atteindre un équilibre entre les différents pôles commerciaux de la Région et de renforcer son attractivité commerciale globale. L'implantation d'une nouvelle offre doit être conçue comme une offre spécialisée avec un rayonnement qui lui est propre, non concurrentiel de l'existant. C'est dans ce sens que sont développés le projet NEO sur le plateau du Heysel ou encore le projet Docks.

Pour les nouveaux quartiers amenés à se développer (voir Axe 1), il s'agit de promouvoir les noyaux commerciaux existants, afin de respecter la logique de concentration du commerce dans les pôles et de créer les équipements commerciaux de proximité nécessaires aux besoins de la nouvelle population qui s'installe dans ces zones. La création de nouveaux projets commerciaux doit s'envisager en appui à d'autres fonctions urbaines. Elles devraient idéalement renforcer les pôles de commerces existants.

### **Renforcer le centre-ville**

Il est également indispensable de s'assurer de l'évolution des quartiers commerçants existants, notamment ceux du centre-ville.

Riche de sous-quartiers formant le haut et le bas de la ville, le centre-ville fait l'objet d'une attention soutenue et d'une stratégie commerciale ciblée qui s'appuient autant sur les enseignes internationales que sur les secteurs porteurs et ressources internes.

Le renforcement de la stratégie d'attraction d'enseignes commerciales étrangères de qualité est à poursuivre.

L'attractivité commerciale du centre-ville sera également renforcée si elle tient compte d'éléments indissociables à la qualité de vie que sont la mixité des fonctions, la qualité des espaces

dient men alle bestaande elementen van het commercieel raamwerk van het Brussels Gewest verder te versterken.

### **Een evenwicht bewerkstellingen tussen de verschillende handelspolen**

Uit diverse studies blijkt dat Brussel minder uitgerust is dan het landelijke gemiddelde en een sterk commercieel ontwikkelingspotentieel heeft dat benut moet worden, terwijl België al heel sterk achterloopt in het Europese klassement van de toegekende oppervlakte van handelszaken per inwoner.

Doel is een evenwicht te bereiken tussen de verschillende handelspolen van het Gewest en de globale commerciële aantrekkingskracht ervan te versterken. De vestiging van een nieuw aanbod moet worden opgezet als een gespecialiseerd aanbod met het gepaste bereik dat het bestaande aanbod niet beconcurrereert. Vanuit die opzet zijn het NEO-project op de Heizelvlakte en het Docksproject ontwikkeld.

Voor de nieuwe wijken die zich zullen ontwikkelen (zie Pijler 1) moeten de bestaande handelskernen worden gepromoot in lijn met de nagestreefde concentratie van de handel in de polen. Daarnaast moet de buurthandel worden gecreëerd die nodig is om in te spelen op de behoeften van de nieuwe bevolking die zich zal vestigen in die gebieden. Bij de creatie van nieuwe handelsprojecten dient de ondersteuning van andere stadsfuncties in overweging te worden genomen. Idealiter zouden ze de bestaande handelspolen moeten versterken.

### **Het stadscentrum versterken**

Het is eveneens noodzakelijk dat de evolutie van de bestaande handelswijken wordt gegarandeerd, vooral dan die in het stadscentrum.

Het stadscentrum, dat versnipperd is in subwijken die de boven- en benedenstad vormen, verdient bijzondere aandacht en een gerichte handelsstrategie, waarbij men zowel een beroep doet op de internationale merknamen als op groeisectoren en interne hulpbronnen.

De versterking van de strategie om buitenlandse kwaliteitsmerken aan te trekken moet worden voortgezet.

De commerciële aantrekkingskracht van het stadscentrum zal eveneens versterkt worden, indien ze rekening houdt met elementen die onlosmakelijk met de levenskwaliteit verbonden



publics, l'accessibilité, la propreté, etc. La question de la liaison entre les pôles du centre-ville situés dans le bas de la ville et le haut de la ville (avec la couverture de la trémie Toison d'Or) devra également être étudiée, l'objectif final étant de renforcer l'attractivité du centre de Bruxelles comme premier pôle commercial du pays, en tablant sur ce qui le distingue des centres commerciaux de périphérie.

### **Aider le commerce à s'adapter aux défis de demain**

Le commerce en Région bruxelloise a répondu aux nombreux changements sociétaux (montée en puissance des nouvelles technologies, réduction de la taille des ménages, nouvelle valeur donnée au temps libre, ...) en adaptant autant ses services et son rapport à la clientèle, que ses espaces de vente et de consommation.

Afin de faire face aux défis de demain et de rester compétitif, le secteur du commerce devra continuer à innover pour répondre aux attentes des consommateurs via de nouvelles formules commerciales.

Pour atteindre ces objectifs, la Région adopte un nouveau « Schéma de Développement Commercial » afin de bâtir une vision partagée sur le développement commercial en Région bruxelloise. Ce schéma sera construit en collaboration avec les communes.

Le « Schéma de Développement Commercial » de la Région détaille notamment la structure de l'offre commerciale, la définition des territoires commerciaux en ville. Il comprendra une étude prospective de développement de l'appareil commercial bruxellois et prendra en compte l'impact des développements commerciaux en périphérie.

Aider au développement des entreprises commerciales

A cette fin, il s'agit :

- d'identifier les commerces comme secteur éligible aux aides régionales, y compris des aides à l'investissement, des aides à l'intégration urbaine, des aides à la sécurisation et des aides à l'embellissement ;

zijn, zijnde de functionele mix, de kwaliteit van de openbare ruimten, de toegankelijkheid, de netheid enz. Ook het vraagstuk inzake de verbinding tussen de polen van het stadscentrum in de benedenstad en de bovenstad (met de overkapping van de Guldenvlies sleuf) zal bestudeerd moeten worden. Het uiteindelijke doel is om de aantrekkingskracht van het centrum van Brussel te versterken als belangrijkste handelspool van het land, gebruik makend van de troeven die dit centrum onderscheiden van de winkelcentra in de rand.

### **De handel helpen om zich aan te passen aan de uitdagingen van morgen**

De handel in het Brussels Gewest heeft zich weten aan te passen aan heel wat maatschappelijke veranderingen (de krachtige opmars van de nieuwe technologieën, de verkleining van de gezinnen, de herwaardering van vrije tijd...), waarbij zowel gesleuteld moest worden aan de dienstverlening als aan de relatie met de klanten, of nog de verkoop- en consumptieruimten.

Om het hoofd te bieden aan de uitdagingen van morgen en concurrentieel te blijven, moet de handelssector blijven innoveren en inspelen op de nieuwe verwachtingen van de consumenten, via de invoering van nieuwe handelsformules.

Om deze doelstellingen te bereiken, zal het Gewest een nieuw Schema voor handelsontwikkeling aannemen om een gedeelde visie op de commerciële ontwikkeling van het Brussels Gewest uit te werken. Dit schema zal worden ontwikkeld in samenwerking met de gemeenten.

Het gewestelijk schema voor handelsontwikkeling moet onder meer uitvoerig ingaan op de structuur van het handelsaanbod en de handelsgebieden in de stad definiëren. Het zal een prospectief onderzoek naar de ontwikkeling van het Brusselse handelsapparaat bevatten en rekening houden met de impact van de handelsontwikkelingen in de rand.

Steun aan de ontwikkeling van de handelsondernemingen

Speerpunten hierbij zijn:

- identificatie van handelszaken als sector die in aanmerking komt voor gewestelijke steun, met inbegrip van steun voor investeringen, stedelijke integratie, beveiliging en verfraaiing;

- d'octroyer des aides aux entreprises localisées en Zone de Développement à un taux supérieur au taux maximum permis ailleurs en Région bruxelloise et encourager ainsi la revitalisation de cette zone ;
- d'octroyer des majorations d'aides aux commerces identifiés comme secteurs prioritaires, pour les aides aux investissements, à la consultance et à la formation ;
- d'octroyer des aides à l'e-commerce pour renforcer l'identité et les services digitaux en plus de la présence territorialisée des commerces.
- toekenning van steun aan ondernemingen in ontwikkelingszones waarvan het maximaantal hoger is dan het toegelaten maximaantal elders in het Gewest, dus aanmoediging van de revitalisatie van deze zone;
- toekenning van meer steun aan handelszaken die zijn geïdentificeerd als prioritaire sectoren, om hen te helpen bij investeringen, consultancy en opleiding;
- toekenning van steun voor e-commerce om de handelszaken die zijn betrokken bij de in dit deel geïdentificeerde strategische doelstellingen te helpen om hun identiteit en hun digitale diensten te versterken naast hun geterritorialiseerde aanwezigheid.

### **Un développement commercial interrégional concerté**

L'offre commerciale actuelle à l'échelle métropolitaine est caractérisée par la situation prédominante de l'hypercentre bruxellois. On constate aussi que plusieurs complexes relèvent de l'échelle métropolitaine du fait de leur taille et de leur pouvoir d'attraction (l'Esplanade à Louvain-la-Neuve, l'offre commerciale de Louvain, la zone autour de Décathlon à Wavre, ...).

Ces différents centres commerciaux sont partiellement concurrentiels les uns des autres. Une vision interrégionale du commerce doit être développée entre les trois régions. Des solutions existent et sont à trouver dans la spécialisation concertée des centres, le marketing concerté et la recherche de complémentarité entre centres commerciaux. Comme pour les bureaux, l'accessibilité et les relations connectées apparaissent comme des conditions sine qua non d'un développement cohérent.

### **3.3. Soutenir et développer l'offre industrielle**

Depuis une bonne soixantaine d'années, on observe une désindustrialisation massive dans les pays occidentaux. La Région bruxelloise n'a pas échappé à cette tendance. Durant les années 50', l'industrie fournissait 170.000 postes de travail à Bruxelles. En 2002, 40.000 emplois salariés étaient encore recensés. Aujourd'hui l'industrie manufacturière bruxelloise ne représente plus que 3% de l'emploi (21.000 emplois), ainsi que 3 % de

### **Een op overleg gestoelde intergewestelijke commerciële ontwikkeling**

Het huidige handelsaanbod op grootstedelijk niveau wordt gekenmerkt door een overheersende positie van het Brusselse stadscentrum. Er zijn ook meerdere complexen die we kunnen rekenen tot het grootstedelijk niveau door hun grootte en aantrekkingskracht (Esplanade in Louvain-la-Neuve, het handelsaanbod van Leuven, het gebied rond Decathlon in Waver, ...).

Deze verschillende winkelcentra concurreren gedeeltelijk met elkaar. Er moet een intergewestelijke kijk op de handel ontwikkeld worden tussen de drie Gewesten. Mogelijke oplossingen daarvoor zijn de specialisatie van de centra in overleg, gemeenschappelijke marketing en het zoeken naar complementariteit tussen de winkelcentra. Net als bij de kantoren zijn bereikbaarheid en connectiviteit de belangrijkste voorwaarden voor een coherente ontwikkeling.

### **3.3. Het industrieel aanbod ondersteunen en ontwikkelen**

Sinds een zestigtal jaar neemt men een massale desindustrialisering waar in de westerse landen. Ook het Brussels Gewest is niet aan deze tendens ontsnapt. In de jaren 50 was de industrie in Brussel goed voor 170.000 arbeidsplaatsen. In 2002 was dit aantal afgenomen tot 40.000. Vandaag vertegenwoordigt de industrie nog amper drie procent van de werkgelegenheid (21.000 banen), evenals drie procent van de toegevoegde waarde

la valeur ajoutée en Région de Bruxelles-Capitale, contre respectivement 14% et 11% au niveau fédéral.

Un peu plus de 1.000 établissements sont répertoriés comme effectuant des activités industrielles manufacturières (soit 3% des établissements bruxellois). Si ce n'est deux exceptions, les entreprises industrielles à Bruxelles sont de petite taille : un peu plus de  $\frac{3}{4}$  de ces établissements comptent moins de 10 salariés. Elles se retrouvent pour l'essentiel le long du canal. L'Observatoire des activités productives a recensé près de 700.000 m<sup>2</sup> de foncier disponible (entrepôts et ateliers) de plus de 1.000 m<sup>2</sup> (ne reprend pas les petits ateliers) sur un total de 4,7 millions de m<sup>2</sup> (stock total des entrepôts et des ateliers de plus de 1.000 m<sup>2</sup>).

Bruxelles ne manque pas d'atouts : sa position centrale au sein d'un espace fortement urbanisé de l'Europe du Nord-Ouest et la proximité des grands centres économiques, l'excellente connexion aux réseaux de transports vers l'extérieur (train, TGV, avion, canal, autoroutes, ...) et une localisation « prestigieuse », du fait notamment de son statut de capitale et de la présence de nombreuses organisations internationales.

Par ailleurs, son passé industriel induit la présence d'un foncier disponible de grande superficie, ainsi que le maintien d'une certaine activité industrielle dans le tissu urbain. La présence d'une voie d'eau et d'un port constituent également un atout majeur.

Ces éléments sont à associer à une forte proximité géographique et une concentration des acteurs économiques, à la disponibilité d'une réserve de main-d'œuvre abondante et en croissance, variée et qualifiée, une filière de formation et d'emploi assez développée, une forte présence de centres universitaires et de recherche du secteur public et de l'enseignement.

La réalisation d'un Plan Industriel permettra de renforcer un des atouts principaux de la Région, c'est-à-dire son image (la « marque Bruxelles »), créer de la croissance bénéficiant à l'espace urbain et à ses habitants, déterminer les actions nécessaires à créer, « densifier » l'emploi, soutenir les activités qui ont peu d'impact sur l'environnement, liées aux principes d'économie circulaire (voir le PREC) et de développement

in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tegen respectievelijk 14 en 11 procent op federaal niveau.

Er zijn iets meer dan 1.000 vestigingen die industriële activiteiten uitoefenen (hetzij drie procent van de Brusselse vestigingen). De industriebedrijven in Brussel zijn op twee uitzonderingen na van kleine omvang: iets meer dan drie vierde van deze vestigingen tellen minder dan 10 werknemers. Ze bevinden zich voor het overgrote deel langs het kanaal.

Het Overzicht van de productieactiviteiten maakt gewag van bijna 700.000 m<sup>2</sup> aan beschikbare terreinen (opslagplaatsen en werkplaatsen) van meer dan 1.000 m<sup>2</sup> groot (kleine werkplaatsen buiten beschouwing gelaten) op een totaal van 4,7 miljoen m<sup>2</sup> (totale bestand van opslagplaatsen en werkplaatsen van meer dan 1.000 m<sup>2</sup> groot).

Het ontbreekt Brussel niet aan troeven: zijn centrale ligging binnen een verstedelijkt gebied in Noordwest-Europa en de nabijheid van grote economische centra, de uitstekende verbinding met de transportnetwerken (trein, HST, vliegtuig, kanaal, autosnelwegen) en een "prestigieuze" ligging die het met name te danken heeft aan zijn status van hoofdstad en de aanwezigheid van talrijke internationale organisaties.

Zijn industriële verleden maakt dat er terreinen van grote omvang beschikbaar zijn en dat er een zekere vorm van industriële activiteit in het stedelijk weefsel bewaard is gebleven. De aanwezigheid van een waterweg en een haven vormt eveneens een belangrijke troef.

Deze elementen worden nog aangevuld door een sterke geografische nabijheid en concentratie van de economische actoren, een overvloedige en groeiende, gevarieerde en geschoolde arbeidsreserve, een behoorlijk ontwikkelde opleidings- en tewerkstellingssector, de aanwezigheid van een groot aantal universitaire centra en onderzoekscentra uit de openbare en de onderwijssector.

Door de verwezenlijking van een Industrieplan zal het mogelijk worden één van de voornaamste troeven van het Gewest, namelijk zijn imago (het merk 'Brussel'), te versterken, groei te creëren die ten goede komt aan de stedelijke ruimte en zijn inwoners, de acties te bepalen die nodig zijn om banen te scheppen/te "verdichten", steun te geven aan activiteiten met een geringe impact op het milieu die aansluiten bij de beginselen van de

durable, assurer la bonne mobilité des personnes et des produits (proximité des lieux de résidence et de production, accessibilité renforcée des lieux de production), faire le lien entre métabolisme urbain et activités économiques soutenables, dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs du Programme Régional d'Économie Circulaire (PREC).

Ce plan industriel a pour objectif de proposer un périmètre élargi de l'industrie bruxelloise allant au-delà de la production manufacturière et incluant une série d'activités de services entrant dans les chaînes de valeur industrielles. Le plan industriel bruxellois tiendra également compte des mutations en cours dans les filières industrielles telles que la transition circulaire ou encore la digitalisation et la robotisation.

La réforme des aides au développement des entreprises est un des outils de cette politique industrielle. La nouvelle Ordonnance permet la création d'une aide à la reconversion industrielle, accessible tant aux PME qu'aux grandes entreprises et soutenant des efforts de formation et d'investissements liés à la formation.

Une coopération à l'échelle métropolitaine bruxelloise et avec d'autres espaces métropolitains qui forment le grand espace métropolitain d'Europe du Nord-Ouest est à développer dans le but de trouver des synergies et des complémentarités socio-économiques.

A cet égard, l'inventaire des activités économiques (« Mapping economic activities ») réalisé en partenariat avec la Vlaamse Overheid pourrait permettre une meilleure connaissance du secteur. Cet inventaire doit être suivi d'un monitoring permanent qui fait le lien entre les activités économiques et le développement du territoire.

### 3.4. renforcer l'armature logistique

Depuis de nombreuses années, la création d'emplois secondaires se réalise fortement en dehors de Bruxelles dans les zonings, sur l'axe du canal et dans quelques lieux spécifiques. Cette tendance est amenée à se perpétuer. En effet, l'inventaire des projets des Régions flamande et wallonne et des disponibilités foncières dans les

circulaire économie (zie GPCE) en duurzame ontwikkeling, toe te zien op een vlotte mobiliteit van mensen en goederen (nabijheid van de woonplaats en de plaats van productie, verbeterde toegankelijkheid van de productieplaatsen), het stedelijk metabolisme en duurzame economische activiteiten met elkaar te verbinden in het kader van de uitvoering van de doelstellingen van het Gewestelijk programma voor circulaire economie (GPCE).

Dit industrieplan stelt zich tot doel om voor de Brusselse industrie een verruimde perimeter voor te stellen die verder gaat dan louter productie en een aantal dienstprestaties toevoegt aan de industriële waardeketens. Het Brusselse industrieplan zal ook rekening houden met de huidige veranderingen in de industriële sectoren zoals de circulaire transitie of de digitalisering en robotisering.

De hervorming van de steun aan de ontwikkeling van bedrijven is een van de instrumenten van dit industriebeleid. De nieuwe ordonnantie maakt het mogelijk om steun te creëren bij de industriële reconversie, zowel voor kmo's als voor grote ondernemingen, en ondersteunt de opleidingsinspanningen en de daaraan verbonden investeringen.

Om te komen tot synergieën en socio-economische complementariteit, moet een samenwerking op Brusselse grootstedelijke schaal tot stand worden gebracht, samen met andere grootstedelijke gebieden die gezamenlijk de grote metropolitane ruimte van Noordwest-Europa vormen.

De inventaris van de economische activiteiten ("Mapping economic activities") die samen met de Vlaamse Overheid opgemaakt werd, zou in dat opzicht een beter inzicht in de sector kunnen opleveren. Deze inventaris moet aangevuld worden met een permanente monitoring die het verband legt tussen de economische activiteiten en de ontwikkeling van het grondgebied.

### 3.4. De logistieke structuur versterken

Reeds vele jaren vindt de creatie van secundaire banen in sterke mate buiten Brussel plaats in de industriezones, op de as die het kanaal vormt en op enkele specifieke plaatsen. Deze tendens zal zich verder doorzetten. De inventaris van de projecten van het Vlaamse en het Waalse Gewest en de beschikbare terreinen in de twee Brabanden,

deux Brabants, mené dans le cadre de l'étude de l'hinterland bruxellois, montre une capacité importante de développement pour les activités économiques et les commerces en périphérie.

En matière économique, il y a plus de 1.500 ha disponibles dans la partie wallonne, et 1.200 ha dans la partie flamande. La Région flamande veut développer la logistique au nord et au sud de Bruxelles et veut créer de nouveaux pôles urbains et commerciaux à Vilvoorde (Waterside) et Machelen.

Le Brabant wallon développe des zonings ou parcs d'affaires (Braine-l'Alleud, Wavre, Nivelles, Louvain-la-Neuve) et des projets de reconversion (Tubize, Mont-St-Guibert, etc.).

Bruxelles compte près de 110.000 chercheurs d'emploi, la plupart peu diplômés. La dynamique métropolitaine de développement industriel et logistique qui se développe hors du territoire régional doit être mise à profit pour la mise à l'emploi des Bruxellois, spécialement les moins qualifiés d'entre eux.

La politique en matière de logistique mise simultanément sur un transfert multimodal maximal en faveur du rail et de la voie d'eau, et sur le transbordement vers des véhicules adaptés au milieu urbain. D'autres mesures doivent être prises pour améliorer l'efficacité du transport de marchandises par route : développement de l'immobilier logistique, plan de livraisons d'entreprises, tarification intelligente, facilitation des livraisons, ...

Une politique de coordination logistique s'impose, au regard des besoins des 3 Régions et des intérêts économiques des secteurs concernés, puisque la tarification du trafic par route préconisée par l'Union européenne est en vigueur à Bruxelles.

A l'avenir, il importe de disposer de suffisamment d'espaces immobiliers pour la logistique (entrepôts, plateformes de dégroupage, etc.) pour mieux organiser la distribution des marchandises vers la ville et répondre au développement de l'e-commerce.

La problématique se pose en termes comparables dans la périphérie, vu la densité de population et l'importance des activités économiques avec besoins logistiques.

Dès lors, la Région à travers le PRDD, se prononce

die opgemaakt werd in het kader van de studie over het Brusselse hinterland, wijst immers op een belangrijk ontwikkelingspotentieel voor de economische activiteiten en handelszaken in de rand.

Op economisch vlak is er meer dan 1.500 ha beschikbaar in het Waalse gedeelte en 1.200 ha in het Vlaamse gedeelte. Het Vlaams Gewest wil de logistiek ten noorden en ten zuiden van Brussel ontwikkelen en wil nieuwe stedelijke en commerciële polen creëren in Vilvoorde (Waterside) en Machelen.

Waals-Brabant ontwikkelt industriezones en zakenparken (Braine-l'Alleud, Wavre, Nivelles, Louvain-la-Neuve) en reconversieprojecten (Tubize, Mont-St-Guibert, etc.).

Brussel telt bijna 110.000 werklozen, van wie de meesten laaggeschoold zijn. De grootstedelijke dynamiek die er op het vlak van industriële en logistieke ontwikkeling bestaat en die zich buiten het gewestelijk grondgebied ontwikkelt, moet benut worden om de Brusselaars, en dan vooral de minst geschoolden onder hen aan het werk te krijgen.

Het logistiek beleid mikt voor tegelijkertijd op een maximale multimodale overstap op het spoor en het vervoer over water en op het overladen op voertuigen aangepast aan de stedelijke omgeving. Andere maatregelen moeten worden genomen om het goederenvervoer over de weg efficiënter te maken: ontwikkeling van logistieke gebouwen, leveringsplan voor bedrijven, slimme tarifiering, makkelijker leveringen, ...

Een beleid van logistieke coördinatie dringt zich op in het licht van de behoeften van de drie Gewesten en de economische belangen van de betrokken sectoren, vermits het door de Europese Unie aanbevolen systeem van rekeningrijden in Brussel van kracht is.

In de toekomst zal het erop aankomen om over voldoende vastgoedruimten te beschikken (opslagplaatsen, ontbundelingsplatformen, enz.) om de goederendistributie aan de stad beter te organiseren en te beantwoorden aan de ontwikkeling van de e-commerce.

Het probleem stelt zich op een vergelijkbare wijze in de rand, rekening houdend met de dichtheid van de bevolking en het belang van de economische activiteiten met logistieke noden.

Het Gewest toont zich via het GPDO daarom

en faveur d'une concertation pour un système logistique métropolitain où des plateformes logistiques seront planifiées tant à Bruxelles, que dans son hinterland (Louvain, Malines, Louvain-la-Neuve/Ottignies/Wavre, Waterloo, Tubize, Denderleeuw, Alost, Willebroek).

A l'échelle régionale, les activités logistiques sont principalement localisées sur le territoire du canal. La **zone portuaire nord** ouvre un accès fluvial sur la ville qui permet d'intégrer Bruxelles dans le réseau de voies navigables ouest-européen et, en particulier, de relier Bruxelles au port d'Anvers. Cette vaste zone a pour vocation prioritaire d'accueillir des activités économiques d'envergure, en lien avec les fonctions fluviales.

L'approvisionnement par le port devrait être étendu à l'avenir pour présenter une véritable alternative au transport routier et de ce fait désengorger la ville.

La zone portuaire doit être renforcée au nord du pont Van Praet en rive gauche et en rive droite, de façon à accueillir de manière optimale les activités économiques non compatibles avec l'habitat, dans une logique de valorisation des mètres de quai.

La partie centrale du canal (au sud de Van Praet) doit, quant à elle, accueillir les activités économiques compatibles avec l'habitat et qui utilisent la voie d'eau là où c'est possible.

Le **site de Schaerbeek-Formation** présente l'intérêt d'être situé sur une connexion multimodale « Rail (y compris TGV) / Eau / Route ». Cette caractéristique prédestine le site à une vocation de centre logistique et économique. Il y a lieu de comprendre centre logistique au sens large, dans la mesure où les activités qui y seront accueillies à terme, pourraient intégrer outre la manutention de base, les premières activités en aval comme les plateformes de commerce MaBru et le Centre européen des fruits et légumes (CEFL).

La Région soutiendra le développement d'espaces logistiques (plateformes, entrepôts de différentes tailles) pour assurer une distribution plus efficace des marchandises et répondre aux besoins liés au développement de l'e-commerce.

voorstander van een overleg over een grootstedelijk logistiek systeem waar logistieke platformen op grootstedelijke schaal gepland worden, uiteraard in Brussel maar ook op andere plaatsen (Leuven, Mechelen, Louvain-la-Neuve/Ottignies/Wavre, Waterloo, Tubize, Denderleeuw, Aalst, Willebroek).

Op gewestelijk niveau liggen de logistieke activiteiten hoofdzakelijk in de Kanaalzone.

Het **noordelijke havengebied** biedt toegang naar de stad via de rivier en verbindt Brussel zo met het West-Europese netwerk van bevaarbare wegen en meer in het bijzonder met de haven van Antwerpen. Dit uitgestrekte gebied is prioritair bedoeld voor grootschalige economische activiteiten die zijn gekoppeld aan de functies van de waterweg.

De bevoorrading via de haven zou in de toekomst uitgebreid moeten worden om een echt alternatief voor het wegverkeer te bieden en zo de stad te ontlasten.

Het havengebied moet versterkt worden ten noorden van de Van Praetbrug op de linker- en rechteroever om een optimale plaats te bieden aan economische activiteiten die niet samengaan met huisvesting, waarbij de kaaien zo rendabel mogelijk worden benut.

Het centrale gedeelte van het kanaal (ten zuiden van de Van Praetbrug) moet plaats bieden aan economische activiteiten die wel met huisvesting verenigbaar zijn en die waar mogelijk de waterweg gebruiken.

Het belang van de **site Schaarbeek-Vorming** is de ligging aan de multimodale verbinding tussen spoor (incl. HST), water en wegen, die deze site voorbestemt voor een functie als logistiek en economisch centrum. Logistiek centrum dient daarbij in brede zin begrepen te worden. Dat wil zeggen dat er op termijn, naast de basisbewerkingen, ook de eerste downstream activiteiten zouden kunnen plaatsvinden, zoals de handelsplatformen Mabru en het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG).

Het Gewest zal zijn steun verlenen aan de ontwikkeling van logistieke ruimten (platformen, opslagplaatsen van verschillende omvang) om de goederen efficiënter te kunnen verdelen en te beantwoorden aan de behoeften verbonden aan de ontwikkeling van de e-commerce.

### 3.5. soutenir une activité économique à rayonnement international

Bruxelles est une grande métropole, une capitale nationale et européenne qui doit faire face, comme toute grande ville, aux défis d'un monde globalisé : garantir la qualité de vie de ses habitants et renforcer son rôle sur la scène internationale.

Bruxelles est avant tout un carrefour d'influences diverses, un lieu de stratégie où se discute l'avenir de l'Union européenne. En effet, Bruxelles est le siège de deux institutions européennes majeures : la Commission européenne et le Conseil de l'Union européenne. Bien que le siège officiel du Parlement européen ait été fixé à Strasbourg et son secrétariat général à Luxembourg, les réunions des groupes politiques et des commissions parlementaires se déroulent à Bruxelles. Ce qui fait de Bruxelles, la cinquième ville d'affaires la plus importante en Europe, après Londres, Paris, Francfort et Barcelone. Le tourisme d'affaires est d'ailleurs motivé à hauteur de 75% par la présence des institutions européennes à Bruxelles.

De plus, les entreprises bruxelloises sont résolument tournées vers l'international. 62% du PIB bruxellois provient des exportations. Celles-ci sont donc une source indéniable de création d'emplois et de valeur ajoutée pour la Région. Un soutien accru aux exportateurs bruxellois est dès lors indispensable pour la croissance économique bruxelloise. Par ailleurs, par sa localisation géographique, Bruxelles constitue également un marché-test idéal, une région tremplin pour toucher les 500 millions de consommateurs européens.

Le tourisme, les congrès internationaux, les grands événements, la recherche et l'innovation contribuent à la notoriété de Bruxelles, ces domaines assurent donc d'importantes retombées économiques et créent de **nombreux emplois** pour les Bruxellois. C'est pourquoi, la Région, à travers le PRDD, prévoit – principalement dans son axe 2 – un certain nombre d'investissements pour amplifier la politique touristique régionale (Musée Kanal, Centre de Congrès NEO, ...).

La richesse ainsi produite permet à la Région de poursuivre et de renforcer la rénovation des quartiers, la construction de logements,

### 3.5. De economische activiteit met internationale uitstraling ondersteunen

Brussel is een grote metropool, een nationale en Europese hoofdstad, die net zoals alle grote steden te maken krijgt met de uitdagingen van een geglobaliseerde wereld: de levenskwaliteit van de inwoners waarborgen en de rol op het internationale toneel versterken.

Brussel vormt bovenal een kruispunt van diverse invloeden, een strategische plaats waar de toekomst van de Europese Unie besproken wordt. Brussel huisvest immers de hoofdzetel van twee belangrijke Europese instellingen: de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie. Ofschoon de officiële hoofdzetel van het Europees Parlement gevestigd is in Straatsburg en het algemeen secretariaat in Luxemburg, vinden de bijeenkomsten van de politieke fracties en de parlementaire commissies plaats in Brussel. Dit maakt van Brussel de vijfde belangrijkste zakenstad in Europa na Londen, Parijs, Frankfurt en Barcelona. Het zakentoeerisme is voor 75 procent toe te schrijven aan de aanwezigheid van de Europese instellingen in Brussel.

Daarnaast zijn Brusselse bedrijven duidelijk gericht naar de internationale handel: 62 procent van het Brusselse bbp is afkomstig uit de export. Die vormt een onmiskenbare bron voor het creëren van werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor het Gewest. Meer steun aan de Brusselse exporteurs is dus onontbeerlijk om de Brusselse economische groei te stimuleren. Bovendien vormt Brussel door zijn geografische ligging een ideale testmarkt, een regio die een springplank vormt naar de 500 miljoen Europese consumenten.

Het toerisme, de internationale congressen, de grote evenementen, het onderzoek en de innovatie dragen bij tot de bekendheid van Brussel. Deze domeinen hebben dus een zeer gunstige weerslag op de economie en creëren veel arbeidsplaatsen voor de Brusselaars. Dat is de reden dat het Gewest via het GPDO – voornamelijk binnen pijler 2 – voorziet in een aantal investeringen om het gewestelijke toerismebeleid te versterken (Citraënmuseum, congrescentrum NEO ...).

Met de aldus tot stand gebrachte rijkdom kan het Gewest de renovatie van de wijken, de bouw van woningen, de opening van nieuwe crèches, de

l'ouverture de nouvelles crèches, la création de nouvelles lignes de transports en commun, ...

Bruxelles dispose également d'un atout non négligeable pour son développement international : ses universités et son enseignement supérieur. Au-delà de leur fonction d'enseignement, ces institutions génèrent une activité économique importante dont le rayonnement et le mode d'organisation sont aujourd'hui globalisés : l'économie de la connaissance que la Région, à travers le PRDD, entend développer. Investir dans la qualité de vie et la recherche est porteur à long terme et bénéficie aussi aux Bruxellois.

Enfin, Bruxelles se dotera de nouveaux outils de marketing afin de faire valoir ses expertises sectorielles à l'international lors d'événements et ou salons internationaux. A ce sujet, La Région a développé la marque Bedigital.brussels pour promouvoir à l'international son expertise dans le secteur de l'ICT. L'objectif de cette marque est de renforcer la notoriété de Bruxelles mais aussi d'être une force d'attraction pour les entreprises européennes et non européennes à venir s'installer à Bruxelles.

### 3.5.1. Soutenir l'économie de la connaissance

Avec sa stratégie Bedigital.Brussels, Bruxelles entend soutenir les technologies de l'information et de la communication (TIC), les activités liées au secteur « vert » (technologies propres, réseaux intelligents de gestion des énergies, ...) et les activités du secteur « blanc » (biomédical, pharmacie, ...).

Ces activités fonctionnent généralement en relation avec les universités et hôpitaux universitaires. Ces activités contribuent à positionner Bruxelles sur la carte mondiale de l'économie de la connaissance mais aussi comme ville universitaire internationale.

Cette stratégie de développement nécessite d'être pensée dans sa dimension territoriale autant qu'économique. Les entreprises de ces secteurs se trouvent renforcées par une politique de « clustering » et de programmes de recherche scientifique qui consiste à susciter une dynamique de collaboration entre entreprises, incubateurs/accélérateurs, universités/centres de recherche et pouvoirs publics pour faire émerger et exploiter des opportunités de collaboration.

aanleg van nieuwe openbaarvervoerlijnen, ...voort zetten en versterken.

Brussel beschikt daarnaast nog over een andere belangrijke troef voor zijn internationale ontwikkeling: de universiteiten en het hoger onderwijs. Naast hun onderwijsfunctie genereren deze instellingen een belangrijke economische activiteit, die gekenmerkt wordt door een mondiale uitstraling en organisatie: de kenniseconomie die het Gewest via het GPDO tot ontwikkeling wil brengen. Investeren in de levenskwaliteit en het onderzoek werpt vruchten af op lange termijn en komt ook de Brusselaars ten goede.

Ten slotte zal Brussel nieuwe marketinginstrumenten invoeren om haar sectorale expertise naar buiten te brengen tijdens internationale evenementen en/of beurzen. Het Gewest ontwikkelde daarvoor het merk Bedigital.brussels om zijn expertise in de ICT-sector internationaal te promoten. Bedoeling is niet alleen om de bekendheid van Brussel te verhogen, maar ook om Europese en niet-Europese bedrijven aan te moedigen om zich te komen vestigen in Brussel.

### 3.5.1. De kenniseconomie ondersteunen

Brussel wil dus een strategie ontwikkelen om de informatie- en communicatietechnologieën (ICT) via zijn 'Bedigital.Brussels' strategie, de activiteiten van de 'groene' sector (schone technologieën, slimme energienetten, ...) en de 'witte' sector (biogeneeskunde, farmaceutica, ...) te ondersteunen.

Deze activiteiten worden over het algemeen ontplooid in samenwerking met universiteiten en universitaire ziekenhuizen. Ze dragen bij aan de positie van Brussel op de wereldkaart van de kenniseconomie en ook als internationale universiteitsstad.

Deze ontwikkelingsstrategie moet rekening houden met territoriale en economische aspecten. De ondernemingen van deze sectoren worden gesteund door een 'clusteringbeleid' en door wetenschappelijke onderzoeksprogramma's, waarbij een samenwerkingsdynamiek tussen ondernemingen, incubatoren/acceleratoren, universiteiten/onderzoekscentra en overheidsinstellingen wordt gestimuleerd die het mogelijk maakt om nieuwe samenwerkingskansen



Dans cette optique, il convient d'identifier les pôles et leurs spécialisations, puis de les renforcer ou de les développer en lien avec les projets de développement programmés par les Universités. Les pôles existants à renforcer se situent dans et autour des campus et hôpitaux universitaires, dont la majorité sont déjà bien desservis en transports publics, à savoir :

- Le Campus Erasme (biotechnologie, médical et paramédical, pharmacie) ;
- Le Campus de Jette (biomédical, pharmacie...) ;
- Le Campus de La Plaine (sciences, ingénierie) ;
- Le Campus du Solbosch (sciences humaines et sociales) ;
- Le Campus de la Woluwe (médical et paramédical, biotechnologie, pharmacie) ;
- Les Campus du Centre (sciences humaines).

L'accessibilité de ces pôles, leurs interactions (via les moyens de communication) mais aussi la création de logements et d'équipements en lien avec le potentiel de densification des sites, doivent également être garantis. Le développement des technologies de l'information et de la communication nécessite également le renforcement du secteur des Médias en amplifiant le pôle existant à Reyers en vue d'en faire une véritable cité des Médias (voir pôle de développement prioritaire Reyers).

Des liens avec les pôles universitaires situés à proximité de Bruxelles (Leuven et Louvain-la-Neuve) devront être développés dans une optique commune de renforcement de l'attractivité internationale, afin également d'atteindre une taille critique suffisante pour rester compétitif dans des domaines où la recherche-développement nécessite des investissements lourds (bio-médical, pharmacie, nano technologies, ...).

### 3.5.2. Renforcer l'offre touristique

Bruxelles est dotée de nombreux atouts touristiques à valoriser. Comme de nombreuses villes qui se positionnent au niveau international au départ de leurs atouts culturels, Bruxelles peut

te genereren en te benutten.

In deze optiek is het wenselijk om de polen en hun specialisaties te identificeren. Vervolgens moeten deze versterkt of ontwikkeld worden in lijn met de ontwikkelingsprojecten die de universiteiten programmeren. De ondersteuning richt zich op de volgende bestaande polen, die zich situeren in en rond campussen en universitaire ziekenhuizen, waarvan de meeste al goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer:

- Campus Erasmus (biotechnologie, medische en paramedische wetenschappen, farmaceutica),
- Campus Jette (biogeneeskunde, farmaceutica),
- Campus Oefenplein (wetenschappen, ingenieurswetenschappen),
- Campus Solbosch (humane en sociale wetenschappen),
- Campus Woluwe (medische en paramedische wetenschappen, biotechnologie, farmaceutica),
- Campus Centrum (humane wetenschappen).

Ook de bereikbaarheid van deze polen, evenals hun interactie (via communicatiemiddelen) moet gegarandeerd zijn. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van woningen en voorzieningen in overeenstemming met het verdichtingspotentieel van de sites. De ontwikkeling van de informatie- en communicatietechnologie vereist eveneens een versterking van de mediasector, door de bestaande mediapool bij Reyers uit te bouwen tot een echte mediawijk (zie de prioritaire ontwikkelingspool Reyers).

Er zullen banden moeten worden ontwikkeld met de universitaire centra in de buurt van Brussel (Leuven en Louvain-la-Neuve) vanuit een gezamenlijk streven om de internationale aantrekkingskracht te versterken, om zodoende ook een kritische massa te bereiken die voldoende groot is om concurrentieel te blijven in domeinen waar onderzoek en ontwikkeling nood hebben aan zware investeringen (bio-medische activiteiten, farmacie, nanotechnologie, ...).

### 3.5.2. Het toeristische aanbod versterken

Brussel beschikt over talrijke toeristische troeven die het kan uitspelen. Net als veel andere steden die zich op internationaal vlak positioneren op grond van hun culturele troeven, kan Brussel ook

« capitaliser » sur la richesse de son histoire, de son patrimoine et de sa vie culturelle pour renforcer son offre touristique et de loisirs.

La promotion de Bruxelles en matière de tourisme et de loisirs doit être pensée au-delà des frontières des 19 communes pour offrir un ensemble global de services aux visiteurs dans un rayon de 50 à 100 kilomètres.

Parmi les différentes actions à entreprendre en matière de tourisme, à travers un large partenariat avec les acteurs publics et privés concernés, il convient de poursuivre la promotion de certains quartiers en jouant sur leur identité spécifique : le quartier de la mode, le quartier de l'Art nouveau, le quartier européen, le centre-ville ou encore le Heysel.

La Région entend renforcer l'attractivité de tous ses pôles muséaux et amplifier l'offre relative à ces équipements (KANAL – Musée d'Art Moderne et Contemporain, Musée de l'histoire européenne ,...).

Afin que le tourisme de loisirs et le tourisme d'affaires puissent se rencontrer, il est opportun de créer des liens qui valorisent le patrimoine bruxellois, les grands événements, les offres promotionnelles attractives de la part de l'hôtellerie, le quartier européen ainsi que l'offre « shopping ».

### **3.5.3. Développer un nouveau pôle international de congrès et d'événements au Heysel**

Bruxelles accueille de nombreux congrès et réunions internationales. Bruxelles arrive, en effet, au quatrième rang mondial des villes après Singapour, Paris et Vienne, concernées par l'organisation et l'accueil de congrès. Au cœur de l'Europe, la Région de Bruxelles-Capitale est évidemment une destination de choix pour les rendez-vous internationaux de tout type : conférences, congrès, salons commerciaux, événements promotionnels, ... Ces rendez-vous représentent chaque année près de 55.000 réunions, 13 millions de participants et un apport considérable en matière d'économie et d'emploi avec 22.000 emplois directement ou indirectement concernés et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit 2,5% de l'activité économique de Bruxelles.

voortbouwen op de rijkdom van zijn geschiedenis, zijn erfgoed en zijn culturele leven om zijn toeristisch en recreatief aanbod te versterken.

Bij het promoten van Brussel inzake toerisme en vrije tijd moet voorbij de grenzen van de 19 gemeenten gedacht worden om de bezoekers een globaal pakket van diensten aan te bieden binnen een straal van 50 à 100 kilometer.

Onder de acties die via een breed partnerschap met de betrokken privé- en openbare partners op het vlak van toerisme ondernomen dienen te worden, moet verder werk worden gemaakt van de promotie van bepaalde wijken door in te spelen op hun specifieke identiteit: de modewijk, de Art-nieuwuwijk, de Europese wijk, het stadscentrum of nog, de Heizel.

Het Gewest wil de aantrekkingskracht van al zijn museumpolen versterken en het aanbod met betrekking tot deze voorzieningen uitbreiden (oprichting van KANAL, het Museum voor moderne en hedendaagse kunst, het Museum van de Europese geschiedenis, ...).

Opdat het vrijetijds- en het zakentoeisme elkaar zouden kunnen ontmoeten, is het aangewezen banden te scheppen die het Brussels erfgoed, de grote evenementen, de aantrekkelijke promotiecampagnes van de hotels, de Europese wijk evenals het "shopping"-aanbod valoriseren.

### **3.5.3. Een nieuwe internationale pool voor congressen en evenementen ontwikkelen op de Heizel**

Brussel is gaststad voor talloze congressen en internationale vergaderingen. Na Singapore, Parijs en Wenen staat Brussel op de vierde plaats van de wereldranglijst van congressteden. Met zijn centrale ligging in Europa is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een uitgelezen bestemming voor de meest uiteenlopende internationale bijeenkomsten: conferenties, congressen, handelsbeurzen of promotie-evenementen. Dit soort bijeenkomsten zorgt jaarlijks voor vrijwel 55.000 vergaderingen, 13 miljoen deelnemers en een aanzienlijke bijdrage aan economie en tewerkstelling met 22.000 rechtstreekse of onrechtstreekse jobs en 4 miljard euro omzet, 2,5 procent van de economische activiteit van Brussel.

Bruxelles bénéficie d'avantages comparatifs indéniables : les avantages liés à son statut de Capitale de l'Europe (les institutions européennes sont demanderesse de lieux de réunions), les nombreuses institutions internationales implantées sur le territoire régional et sa connectivité au reste de l'Europe et au monde par l'intermédiaire du réseau TGV et de ses deux aéroports.

Les priorités régionales en la matière sont de doter Bruxelles des infrastructures et services susceptibles d'attirer les événements internationaux tels que les congrès, foires et autres événements d'envergure. Cette ambition régionale se traduit spatialement à travers le projet Néo qui propose notamment un nouveau centre de congrès sur le Plateau du Heysel.

Un grand nombre de services urbains annexes et une bonne connectivité sont indispensables au développement du secteur du MICE. Dans ce cadre, il importera de créer un lien clair et identifiable entre les nouveaux aménagements et infrastructures du plateau du Heysel, d'une part et le centre-ville, Square en particulier, d'autre part.

#### 3.5.4. Valoriser le patrimoine bruxellois

La protection, la restauration et la valorisation du patrimoine bruxellois passe par une bonne connaissance de son histoire, de ses ensembles architecturaux, des continuités et des ruptures que connaît l'espace urbain.

Au-delà de la connaissance du patrimoine, sa conservation et sa protection ne peut s'effectuer sans une requalification des métiers manuels, techniques et artisanaux nécessaires aux activités d'entretien et de restauration.

Le domaine du patrimoine constitue un gisement d'emplois (restauration, réaffectation, entretien du patrimoine, des sites et jardins). En effet, ces interventions nécessitent le recours à de nombreux corps de métier spécialisés. Face au problème de sous-qualification à Bruxelles et par conséquent à la demande importante de qualification, les formations aux métiers du patrimoine présentent une opportunité. L'aspect valorisant d'un travail spécialisé peut attirer des jeunes, à condition d'investir dans la sensibilisation au patrimoine et à ses métiers. Le patrimoine améliore aussi l'image du secteur de la construction en participant à la

Brussel heeft onmiskenbaar een aantal voordelen in vergelijking met andere steden, die samenhangen met het statuut van hoofdstad van Europa (de Europese instellingen hebben nood aan plaatsen om te vergaderen), de aanwezigheid van talrijke internationale instellingen op het gewestelijk grondgebied en de connectiviteit met de rest van Europa en de wereld dankzij het HST-net en de twee luchthavens.

Op gewestelijk vlak gaat de prioriteit naar het voorzien van de infrastructuur en de diensten die internationale evenementen naar Brussel trekken, zoals congressen, beurzen en andere grote evenementen. Deze gewestelijke ambitie krijgt concreet vorm in het Neoproject, dat onder andere een nieuw congrescentrum op de Heizelvlakte voorstelt.

Een groot aantal bijbehorende stedelijke diensten en een goede connectiviteit zijn onmisbaar voor de ontwikkeling van de MICE-sector. In dit kader is het belangrijk een duidelijke en identificeerbare verbinding te creëren tussen de nieuwe inrichting en infrastructuur op de Heizelvlakte en het stadscentrum, vooral de Square.

#### 3.5.4. Het Brussels erfgoed valoriseren

Om het Brussels erfgoed te kunnen beschermen, restaureren en valoriseren is een goede kennis vereist van zijn geschiedenis, de architecturale gehelen en de samenhang en de breuken die de stedelijke ruimte kenmerken.

Behalve een degelijke kennis van het erfgoed, is het behoud en de bescherming ervan slechts mogelijk mits een herwaardering van de manuele, technische en ambachtelijke beroepen die nodig zijn met het oog op het onderhoud en de restauratie van het erfgoed.

De erfgoedsector vormt een bron van werkgelegenheid (restauratie, herbesteding en onderhoud van het erfgoed, de landschappen en de tuinen). Voor deze ingrepen moet immers een beroep worden gedaan op een groot aantal gespecialiseerde beroepen. In het licht van de lage scholingsgraad waar Brussel mee te kampen heeft en de grote vraag naar scholing die er bijgevolg bestaat, vormen de opleidingen voor erfgoedkundige beroepen een buitenkans. Het valoriserende aspect van een gespecialiseerd beroep kan jongeren aantrekken, op voorwaarde dat er geïnvesteerd wordt in de sensibilisering voor

requalification de ses métiers.

Concernant ce métiers, l'enjeu est double : il s'agit d'un côté de répondre au besoin d'une main-d'œuvre spécialisée en matière d'entretien et de restauration dans un souci de conservation et d'économie des ressources et en même temps, de répondre à la nécessité de la préservation du savoir-faire lié aux techniques anciennes. L'intervention sur le bâti ancien nécessite une connaissance spécifique et un savoir-faire, d'où l'importance du lien à créer entre les activités de la connaissance et les travaux de mise en œuvre, notamment les différents corps d'artisans.

#### **4. Stratégie 3 : Soutenir l'économie de proximité et l'emploi local**

Bruxelles constitue aujourd'hui le premier bassin de l'emploi du pays, mais présente paradoxalement un taux de chômage élevé, notamment chez les jeunes.

Dans un contexte de croissance démographique, Bruxelles est la région qui enregistre le taux de croissance annuel le plus élevé, tant de sa population active occupée (1,8%) que de la population d'âge actif (1%).

Le paradoxe entre le niveau élevé d'emploi et le niveau de chômage s'explique en partie par les qualifications exigées sur le marché de l'emploi bruxellois, mais aussi par la proportion importante de navetteurs, l'inadéquation de l'offre d'emplois au profil des demandeurs d'emplois bruxellois.

Ainsi la Région, à travers le PRDD, a pour objectif de favoriser la création d'emplois dans certaines branches d'activités économiques au bénéfice de ses habitants et de développer les secteurs-clés porteurs d'emplois.

Il s'agit également d'inciter l'embauche locale et de développer des pôles de compétence regroupant les acteurs de l'emploi et de la formation en y assurant la présence des universités, hautes écoles et autres centres de recherche.

het erfgoed en de beroepen die ermee verbonden zijn. Het erfgoed zorgt ook voor een verbetering van het imago van de bouwsector door bij te dragen tot de herwaardering van de beroepen van de sector.

Wat deze beroepen betreft, is de uitdaging tweevoudig: enerzijds moet met het oog op het behoud van het erfgoed en een spaarzaam gebruik van de grondstoffen worden voldaan aan de behoefte aan gespecialiseerde arbeidskrachten voor het onderhoud en de restauratie; anderzijds dient men tegemoet te komen aan de noodzaak om de bedrevenheid in verband met oude technieken intact te houden. Om werken uit te voeren aan oude bouwwerken is een specifieke kennis en bedrevenheid vereist. Vandaar het belang een band te creëren tussen de activiteiten die betrekking hebben op de kennis en de uitvoerende werken, met name de verschillende ambachten.

#### **4. Strategie 3: De buurteconomie en de lokale werkgelegenheid ondersteunen**

Brussel vormt vandaag het eerste tewerkstellingsbekken van het land, maar telt vreemd genoeg ook een groot aantal werklozen, vooral onder de jongeren.

In een context van bevolkingsgroei is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de regio met het hoogste jaarlijkse stijgingspercentage van zowel de werkende beroepsbevolking (+ 1,8%) als van de bevolking op arbeidsleeftijd (+ 1%).

De paradox tussen het hoge werkgelegenheidscijfer en de werkloosheidsgraad kan deels worden verklaard door de vereiste kwalificaties op de Brusselse arbeidsmarkt, maar ook door het grote aantal pendelaars en het tewerkstellingsaanbod dat niet is afgestemd op het profiel van de Brusselse werkzoekenden.

Zo wil het Gewest via het GPDO de creatie van banen in bepaalde economische branches bevorderen ten behoeve van zijn inwoners en de sleutelsectoren met een groot werkgelegenheidspotentieel ontwikkelen.

Verder is het van belang de lokale werkgelegenheid te stimuleren en competentiepolen te ontwikkelen waar de tewerkstellings- en opleidingsactoren samengebracht worden en ook de universiteiten, hogescholen en onderzoekscentra

#### 4.1. Soutenir une économie de proximité

L'activité économique locale est un des éléments structurant de l'économie urbaine.

Le paysage économique de la Région est composé d'entreprises actives dans une variété de secteurs grâce notamment à un réseau dense de PME et de TPE. Cette diversité constitue la richesse de l'économie urbaine à Bruxelles. Pour stimuler le développement de son économie, l'action régionale doit prendre cette réalité en compte.

La Région entend soutenir le concept d'économie de proximité qui inclut les petites entreprises indépendantes (dont les activités participent de la vie locale et contribuent à l'habitabilité des quartiers, au bien-être des citoyens et au développement socio-économique des noyaux d'identité locaux) et certaines grandes entreprises, dès lors qu'elles ont un ancrage fort au territoire.

L'économie de proximité permet de créer des emplois adaptés à la population bruxelloise. Cette économie est, par essence, non délocalisable et est en plein essor, notamment pour les services aux personnes dont les besoins sont grandissants (accueil et accompagnement de la petite enfance, accompagnement des personnes âgées, ...) ou encore pour les activités d'économie circulaires, pour lequel le Programme régional en économie circulaire définit une stratégie et un plan d'action 2016-2020.

En termes d'économie de proximité, la Région a également décidé de moderniser sa politique d'appui à l'économie sociale, elle-même historiquement créatrice de forte dynamique d'emplois de proximité.

La Région considère les entreprises sociales (issues de l'économie sociale) comme des « modèles économiques porteurs » de manière transversale aux huit domaines définis. Les entreprises sociales qui traduisent dans leur projet économique une finalité sociale et un mode de gouvernance démocratique et participatif ont en effet toutes leur place à jouer dans le développement économique bruxellois, en particulier le développement d'emplois de proximité.

Le SBA définit un plan d'action à cet égard dans

vertegenwoordigd zijn.

#### 4.1. Een buurteconomie ondersteunen

De lokale economische activiteit is één van de structurerende elementen van de stedelijke economie.

Het economisch landschap van het Gewest bestaat uit bedrijven die actief zijn in allerlei sectoren, vooral dankzij een dicht netwerk van kmo's en zko's. Deze diversiteit vormt de rijkdom van de stedelijke economie in Brussel. Het gewestelijk beleid moet rekening houden met deze realiteit wanneer het de ontwikkeling van de economie wil stimuleren.

Het Gewest wil steun geven aan het concept van de buurteconomie, met inbegrip van kleine zelfstandige ondernemingen (met activiteiten die deel uitmaken van het buurtleven en bijdragen tot het wooncomfort in de wijken, het welzijn van de burgers en de socio-economische ontwikkeling van de handelskernen met een lokale identiteit) en bepaalde grote ondernemingen, wanneer ze sterk verankerd zijn in het grondgebied.

De buurteconomie staat borg voor lokale arbeidsplaatsen die zijn afgestemd op de Brusselse bevolking. Deze economie kan grotendeels niet worden verhuisd en is in volle bloei. Het betreft met name de diensten aan personen met toenemende behoeften (onthaal en begeleiding van jonge kinderen, begeleiding van ouderen, ...), de activiteiten van de circulaire economie waarvoor het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie een strategie en een actieplan 2016-2020 uitstippelt.

Wat de buurteconomie betreft, heeft het Gewest ook besloten om zijn beleid voor steun aan de sociale economie, die historisch veel lokale banen oplevert, te moderniseren.

Het Gewest beschouwt sociale ondernemingen (van de sociale economie) in de acht geïdentificeerde domeinen als 'dragende economische modellen'. Sociale ondernemingen die in hun economische project een sociaal doeleind en een democratische en participatieve beheerswijze opnemen zijn immers belangrijk voor de economische ontwikkeling van het Gewest, vooral in de ontwikkeling van lokale werkgelegenheid.

De Small Business Act (SBA) definieert in dit

son Objectif 3.1. ‘Soutenir les entrepreneurs sociaux et les entreprises sociales’.

Le projet d’Ordonnance relative à l’agrément et au soutien des entreprises sociales offre à la Région un nouveau cadre qui permet d’envisager une accélération de la création d’emplois de proximité dans des entreprises sociales grâce à divers outils qui seront accessibles aux entreprises sociales agréées, y compris des aides à l’emploi, des subsides issus d’appels à projets, des majorations des aides aux entreprises et des financements par prêts et prises de participation.

Enfin, de nouvelles formes d’emploi et de travail émergent par ailleurs, parfois issues de tendances exogènes, facilitées par des acteurs économiques globalisés, parfois issues de logiques endogènes. La Région encourage le développement de ces nouvelles formes de travail quand elles sont alignées avec son objectif d’emploi durable et de qualité défini dans sa Stratégie 2025. L’appui aux « entreprises partagées » qui améliorent cette dynamique d’emplois locaux sur le territoire de la région, par exemple via des coopératives d’entrepreneurs ou des coopératives de plateformes (digitales), est un objectif identifié dans le Small Business Act.

La Région, à travers le PRDD, offre de nouvelles perspectives pour ces dynamiques d’emplois de proximité, notamment à travers le développement de nouveaux quartiers.

#### **4.2. Mettre en place un périmètre d’incitation à l’emploi : La Zone d’économie urbaine stimulée (ZEUS)**

Afin de renforcer les outils destinés à développer l’économie locale et la création d’emplois de proximité, la Région s’est dotée d’un dispositif permettant l’octroi d’incitants aux entreprises qui recrutent localement.

Dans ce cadre, elle a déterminé un périmètre d’incitation à l’embauche, la zone d’économie urbaine stimulée (ZEUS), de manière à encourager l’implantation et le développement d’entreprises et à favoriser le recrutement de chercheurs d’emploi résidant dans les quartiers compris dans la zone.

Il s’agit de revitaliser certains quartiers défavorisés qui présentent des caractéristiques de précarité,

opzicht een actieplan in zijn Doelstelling 3.1 ‘Ondersteunen van sociale ondernemers en ondernemingen’.

In het ontwerp van ordonnantie betreffende de erkenning van en steun aan sociale ondernemingen vindt het Gewest een nieuw kader om het creëren van lokale werkgelegenheid in sociale ondernemingen te versnellen dankzij verschillende instrumenten die toegankelijk zijn voor erkende sociale ondernemingen. Enkele daarvan zijn steun bij tewerkstelling, subsidies na projectoproepen, meer steun voor ondernemingen en financieringen door leningen en participaties.

Daarnaast ontstaan er ook nieuwe vormen van tewerkstelling en arbeid, soms als gevolg van exogene tendensen – vergemakkelijkt door geglobaliseerde economische actoren, soms als gevolg van endogene logica’s. Het Gewest moedigt de ontwikkeling van deze nieuwe arbeidsvormen aan wanneer ze stroken met de doelstelling van kwaliteitsvolle en duurzame werkgelegenheid die is bepaald in zijn Strategie 2025. Steun aan ‘gedeelde ondernemingen’ die de dynamiek in de lokale werkgelegenheid op het gewestelijke grondgebied kracht bijzetten, bijvoorbeeld via ondernemerscoöperatieven of coöperatieven van (digitale) platformen, is één van de doelstellingen van de Small Business Act.

Via het GPDO biedt het Gewest nieuwe vooruitzichten voor deze lokale werkgelegenheid, met name door nieuwe wijken te ontwikkelen.

#### **4.2. Een perimeter instellen waarbinnen werkgelegenheid aangemoedigd wordt: De zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS)**

Om de instrumenten voor de ontwikkeling van de lokale economie en het creëren van lokale jobs te versterken, ontwikkelde het Gewest een systeem om incentives te geven aan bedrijven die lokale werknemers in dienst nemen.

Er werd een perimeter afgebakend waarin aanwervingen worden aangemoedigd, de zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS), om de vestiging en ontwikkeling van bedrijven te stimuleren en om de aanwerving van werkzoekenden uit de wijken binnen de zone te bevorderen.

Het doel is sommige achtergestelde wijken die tekenen van kansarmoede vertonen nieuw leven in

en encourageant des entreprises qui s'y installent ou qui y sont installées et qui engagent des travailleurs domiciliés dans ces quartiers. Ce dispositif vise :

- la diminution du chômage des résidents ;
- la lutte contre le travail en noir ;
- la stimulation de l'entrepreneuriat ;
- l'amélioration du contexte socio-économique des quartiers.

La Zone d'économie urbaine stimulée (ZEUS) est comprise dans la « zone de développement » admise par l'Union européenne dans le cadre des Fonds structurels pour la période 2007-2013.

La délimitation a été faite sur base des critères suivants :

- un taux de chômage élevé ;
- un nombre élevé de chômeurs avec un profil d'ouvrier (formation) ;
- un revenu moyen par déclaration bas (niveau de vie) ;
- une disponibilité d'espaces pour l'activité économique.

La réforme des aides au développement des entreprises et des objectifs de lutte contre la discrimination à l'embauche, qui touche particulièrement les habitants de la Zone, permet de définir les modalités d'application de la ZEUS en vue de garantir une opérationnalisation efficace d'incitants particuliers accessibles aux entreprises qui comptent au moins 30% de personnel issu de cette zone et localisées dans celle-ci.

#### 4.3. Développer des Pôles Formation-Emploi

La finalité d'un Pôle Formation-Emploi est de favoriser l'organisation, le développement et la promotion de l'emploi dans le secteur visé, en soutien au développement économique et social du territoire bruxellois.

Le Pôle Formation-Emploi est le fruit d'une coopération entre employeurs et travailleurs d'un secteur (ou de plusieurs secteurs connexes) d'un côté, et acteurs de la Formation et de l'Emploi de l'autre. Equipé de matériel de pointe, il rassemble en un seul lieu la palette la plus large possible de

te blazen door ondernemingen te belonen die zich er komen vestigen of die er gevestigd zijn en werknemers aanwerven die in deze wijken gedomicilieerd zijn. Dit systeem beoogt:

- de werkloosheid onder de bewoners te verminderen;
- de strijd aan te gaan tegen zwartwerk;
- het ondernemerschap te stimuleren ;
- de socio-economische context van de wijken te verbeteren.

De Zone van economische uitbouw in de stad (ZEUS) ligt in het 'ontwikkelingsgebied' dat de Europese Unie heeft goedgekeurd in het kader van de Structuurfondsen voor de periode 2007-2013.

De afbakening daarvan gebeurt op basis van de volgende criteria:

- hoge werkloosheid;
- hoog aantal werklozen met arbeidersprofiel (opleiding);
- laag gemiddeld inkomen per aangifte (levensstandaard);
- beschikbare ruimte voor economische activiteiten.

In het kader van de herziening van de steun aan de ontwikkeling van de ondernemingen en van de doelstellingen inzake de bestrijding van discriminatie bij de aanwerving, waarvan vooral de inwoners van deze zone het slachtoffer zijn, kunnen er toepassingsmodaliteiten van de ZEUS worden bepaald om een efficiënte operationalisering te garanderen van bijzondere stimulansen voor ondernemingen waarvan minstens 30% van het personeel afkomstig is uit en woont in deze zone.

#### 4.3. Opleidings- en tewerkstellingspolen ontwikkelen

Een opleidings- en tewerkstellingspool is erop gericht om de organisatie, ontwikkeling en promotie van tewerkstelling in de sector in kwestie te bevorderen en zo de economische en sociale ontwikkeling van het Brussels grondgebied te ondersteunen.

De opleidings- en tewerkstellingspool is het resultaat van een samenwerking tussen werkgevers en werknemers in een sector (of in meerdere verwante sectoren) enerzijds en de opleidings- en tewerkstellingsactoren anderzijds. De pool is uitgerust met geavanceerd materiaal en

moyens liés à un domaine d'activité économique ou à un secteur donné afin de remplir les missions de formation et d'enseignement qualifiant visant les métiers du secteur, de mise à disposition d'équipements, d'identification et de validation des compétences, d'information et sensibilisation aux métiers du secteur, d'orientation, d'organisation d'essais métiers, de veille sectorielle ainsi que de correspondance avec l'emploi des stagiaires formés.

En lien avec la Cité des métiers, il est la vitrine des métiers et la porte d'entrée principale d'un secteur d'activité en matière de formation et d'emploi pour les différents publics-cible (employeurs, chercheurs d'emploi, élèves, stagiaires, apprenants en alternance, travailleurs en formation continue ou en reconversion, étudiants, formateurs et enseignants, ...).

Le terme « un seul lieu » fait référence à une mutualisation des moyens et une gestion intégrée de ceux-ci, certaines formations pouvant être réparties sur plusieurs sites. Une décentralisation de l'offre de formation est possible afin d'atteindre l'objectif de développement par partenariat.

Un Pôle Formation-Emploi est donc un lieu physique centralisé qui renforce et organise les coopérations entre acteurs, autour duquel se développent un réseau composé d'autres lieux physiques (écoles et centres de formation) et d'outils virtuels.

La Région impliquera les acteurs de l'enseignement (universités, écoles supérieures, techniques et professionnelles) dans cette dynamique.

Un premier Pôle Formation-Emploi (Pôle MIT à Anderlecht) regroupant les acteurs de la formation publics et privés ainsi que le service d'emploi dans les métiers techniques et industriels (électromécaniciens, ascensoristes, carrossiers...) est lancé.

Les Pôles Formation-Emploi suivants sont en préparation :

- Pôle Formation-Emploi ICT (Evoliris) en lien avec le site ULB-VUB et le pôle de compétitivité de la connaissance et du numérique (voir infra) ;
- Logistique et Transport ;
- Construction / Eco-construction.

verzamelt op één plaats een zo breed mogelijk aanbod van de middelen van een specifiek economisch domein of economische sector om de opdrachten van het onderwijs en de opleidingen voor de beroepen in de sector te vervullen: materiaal ter beschikking stellen, competenties identificeren en valideren, informeren en sensibiliseren over de beroepen in de sector, oriënteren, organiseren van stages, monitoring van de sector en het vinden van werk voor opgeleide stagiairs.

Samen met de 'Cité des Métiers' / Beroepenmarkt is dit het uitstalraam van de beroepen en de hoofdtoegang tot een activiteitensector op het gebied van vorming en tewerkstelling voor verschillende doelgroepen (werkgevers, werkzoekenden, leerlingen, stagiairs, leerlingen in deeltijds werken-leren, werknemers in bij- of herscholing, studenten, lesgevers en leerkrachten, ...).

De term 'op één plaats' verwijst naar een onderlinge verdeling van de middelen en een geïntegreerd beheer daarvan, waarbij sommige opleidingen verdeeld kunnen zijn over meerdere sites. Een decentralisatie van het opleidingsaanbod is mogelijk om een zo sterk mogelijk partnerschap te ontwikkelen.

Een opleidings- en tewerkstellingspool is dus een gecentraliseerde fysieke plaats die de samenwerking versterkt en organiseert tussen actoren waarrond zich een netwerk van andere fysieke plaatsen (scholen en opleidingscentra) en virtuele instrumenten ontwikkelt.

Het Gewest zal de onderwijsactoren (universiteiten, hogescholen, technische en beroepsscholen) betrekken bij deze dynamiek.

Er is een eerste opleidings- en tewerkstellingspool opgericht (MIT in Anderlecht) met publieke en private opleidingsactoren en de tewerkstellingsdienst voor technische en industriële beroepen (elektromechanici, liftmonteurs, carrossiers).

De volgende opleidings- en tewerkstellingspools zijn in voorbereiding:

- een opleidings- en tewerkstellingspool voor de ICT-sector (Evoliris) in samenwerking met de ULB-VUB-site en een competitiviteitspool voor kennis en digitalisering (zie verder);
- Logistiek en Transport;
- Bouw/Ecobouw.



D'autres pourraient concerner les secteurs suivants :

- Horeca en lien avec le Centre de Référence Horeca Be Pro et le Pôle de compétitivité alimentaire ;
- Métiers de la sécurité ;
- Automobile / Nouvelles technologies de la mobilité ;
- Médias, en lien avec le Pôle de compétitivité de la communication et de l'image et le projet Mediapark sur le site Reyers ;
- Tourisme, culture, événementiel ;
- Métiers de la ville ;
- Industries graphiques ;
- Métiers de l'aide aux personnes ;
- Filières environnementales et recyclage.

Andere polen kunnen worden opgericht in de volgende sectoren:

- Horeca met het referentiecentrum Horeca Be Pro en de competitiviteitspool voor de voedingsberoepen;
- Veiligheidsberoepen;
- Automobiel / Nieuwe mobiliteitstechnologieën;
- Media, met de competitiviteitspool voor communicatie en beeldvorming en het project Mediapark op de Reyerssite;
- Toerisme, cultuur, evenementen;
- Stedelijke beroepen;
- Grafische industrie;
- Hulp aan personen;
- Milieu en recyclage.

#### **Axe 4 : Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal**

##### **1. Introduction**

Organiser et promouvoir une mobilité efficace et apaisée est une condition essentielle et fondamentale du développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, la mobilité constitue le lien entre le résidentiel, l'économique, les loisirs et l'épanouissement social. Elle conditionne également le cadre de vie et la santé de chacun.

Les différentes problématiques liées à la mobilité, comme la saturation de l'espace public par les voitures par exemple, ne sont pas spécifiques à Bruxelles et se rencontrent dans de nombreux grands centres urbains. De manière générale, la mobilité est un défi que les territoires doivent appréhender de manière renouvelée afin de favoriser l'émergence de services de mobilité publics et privés pour autant qu'ils soient compatibles avec un environnement urbain de qualité et participent à son développement (voir les axes 1, 2, 3).

Néanmoins, force est de constater que ces enjeux sont particulièrement criants pour Bruxelles. De fait, l'héritage des politiques ayant fortement favorisé l'utilisation intensive de la voiture et décidées avant la création de la Région, reste marquant. En effet, tant en termes d'infrastructures – avec par exemple un réseau autoroutier qui s'enfonce jusqu'au centre de la ville –, qu'au niveau des pratiques – avec un aménagement du territoire national découplant le lieu de vie du lieu de travail –, la Région de Bruxelles-Capitale doit développer une vision partagée à la hauteur des problèmes qu'elle rencontre aujourd'hui.

La Région définit, à travers ce PRDD, la vision stratégique de mobilité pour Bruxelles à l'horizon 2040. Si les principaux leviers et outils pour réaliser cette vision y sont décrits et que plusieurs objectifs y sont définis, une déclinaison plus opérationnelle sera mise en œuvre par le prochain plan régional de mobilité (PRM). Pour celui-ci, la Région a déjà fait le choix d'une méthode innovante en proposant aux différents acteurs bruxellois de « co-construire » de manière ouverte et participative.

#### **Pijler 4: Het grondgebied mobiliseren om de multimodale verplaatsing te bevorderen**

##### **1. Inleiding**

Het organiseren en promoten van een efficiënte en autoluwe mobiliteit is een essentiële en fundamentele voorwaarde voor de duurzame ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Mobiliteit legt immers de link tussen wonen, economie, vrije tijd en sociale ontplooiing. Ze bepaalt ook de leefomgeving en gezondheid van alle Brusselaars.

De verschillende mobiliteitsproblemen, bijvoorbeeld de verzadiging van de openbare ruimte door auto's, zijn niet specifiek voor Brussel. Tal van grote stadscentra worden ermee geconfronteerd. Mobiliteit is in het algemeen een uitdaging die de regio's op een innovatieve manier moeten aanpakken om het ontstaan van openbare en private mobiliteitsdiensten te bevorderen. Die moeten wel verenigbaar zijn met een kwaliteitsvolle stedelijke omgeving en bijdragen tot de ontwikkeling ervan (zie pijlers 1, 2 en 3).

Toch stellen we vast dat deze uitdagingen voor Brussel bijzonder groot zijn. Het Gewest draagt dan ook de erfenis mee van beleidsmaatregelen ten gunste van een intensief autogebruik waartoe al lang voor zijn oprichting werd besloten. Zowel op het vlak van infrastructuur – met bijvoorbeeld een autowegennet dat diep doordringt tot aan het stadscentrum – als op het vlak van de praktijken – met een nationale ruimtelijke ordening die de leefomgeving steevast scheidt van de werkomgeving –, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gedeelde visie ontwikkelen op de problemen waarmee het vandaag wordt geconfronteerd.

Via dit GPDO bepaalt het Gewest de strategische mobiliteitsvisie voor Brussel voor de periode tot 2040. De belangrijkste hefbomen en instrumenten om die visie te realiseren worden beschreven en verschillende doelstellingen worden bepaald, maar een meer operationele aanpak zal worden beschreven in het volgende Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP). De daarvoor gehanteerde methode is ronduit vernieuwend in die zin dat de verschillende Brusselse actoren werden uitgenodigd om op een open en participatieve manier "mee te denken".

Etant donné la place géographique et socio-économique de Bruxelles et le paysage institutionnel belge, ce changement de méthode est appelé à se poursuivre : en parallèle aux réalisations de la stratégie PRDD et du plan régional de mobilité, un plan métropolitain de mobilité, partagé et porté par l'ensemble des acteurs publics et privés doit être élaboré.

### 1.1. Constats et orientations

Selon Bruxelles-Mobilité, environ 5.4 millions de déplacements de personnes sont réalisés chaque jour (ouvrable) en Région de Bruxelles-Capitale, dont 1/3 trouve son origine ou sa destination à l'extérieur de la Région. Le nombre de déplacements quotidiens, tout mode de transport confondu, est globalement croissant.

#### 1.1.1. La mobilité bruxelloise est métropolitaine

On dénombre environ 1.8 million de déplacements quotidiens interrégionaux (essentiellement issus de la navette). La majorité de ces déplacements a lieu en voiture, seuls 40 % sont effectués en transports en commun, l'utilisation du vélo restant marginale. Le volume important et les pratiques de mobilité de ces déplacements justifient de traiter cette question spécifiquement.

La surreprésentation de la voiture dans les pratiques de mobilité a pour conséquence une augmentation de la saturation des routes. Selon BECI, le coût économique uniquement dû aux heures perdues dans les embouteillages serait annuellement de plus de 375 millions €. Au regard des tendances, celui-ci pourrait encore augmenter. En dépit des investissements conséquents pour promouvoir le transport en commun et les modes actifs<sup>11</sup> sur son territoire, la problématique de la mobilité reste fortement liée aux choix politiques des autres régions et du niveau fédéral. Une part non négligeable des problèmes de mobilité de Bruxelles est en effet la conséquence directe de la fiscalité des voitures de société, du trajet domicile-travail, de la fiscalité automobile actuelle, des paramètres de calcul du revenu cadastral, du développement trop lent du Réseau Express Régional, du frein au développement des transports publics dépassant les limites de la

De geografische en sociaaleconomische positie van Brussel en het Belgische institutionele landschap lenen zich perfect voor een voortzetting van deze methode: naast de realisaties van de strategie van het GPDO en het Gewestelijke Mobiliteitsplan moet ook een grootstedelijk mobiliteitsplan worden uitgewerkt dat wordt gedragen door alle private en overheidsactoren.

### 1.1. Vaststellingen en oriëntaties

Volgens Brussel Mobiliteit worden er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest iedere werkdag zo'n 5.4 miljoen verplaatsingen van personen gerealiseerd. 1/3 van die verplaatsingen heeft als vertrek- of aankomstpunt een plaats buiten het Gewest. Het aantal verplaatsingen per dag neemt voor alle vervoerswijzen samen globaal gezien toe.

#### 1.1.1. De Brusselse mobiliteit is een grootstedelijke mobiliteit

Het aantal intergewestelijke verplaatsingen bedraagt ongeveer 1.8 miljoen per dag (vooral pendelaars). De meeste verplaatsingen gebeuren met de auto. Voor 40 % wordt gebruik gemaakt van het openbaar vervoer maar het fietsgebruik blijft marginaal. Vanwege het grote volume en het mobiliteitsgedrag bij deze verplaatsingen is het gerechtvaardigd om specifiek in te gaan op deze kwestie.

De oververtegenwoordiging van de auto in de mobiliteitspraktijken heeft tot gevolg dat de wegen steeds meer verzadigd geraken. Volgens BECI zou de economische kost van de tijd die wordt verloren in de files jaarlijks meer dan 375 miljoen € bedragen. Gezien de huidige tendens zou die kost nog kunnen oplopen.

Ondanks de aanzienlijke investeringen om het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen te promoten<sup>11</sup> op het Brusselse grondgebied, blijft de mobiliteitsproblematiek nauw verbonden met de beleidskeuzes van de andere gewesten en van de federale overheid. Een groot deel van de mobiliteitsproblemen in Brussel is immers een rechtstreeks gevolg van de fiscaliteit van de bedrijfswagens, het woon-werktraject, de huidige autofiscaliteit, de berekeningsparameters van het kadastraal inkomen, de te trage ontwikkeling van het gewestelijke Expressnet, de rem op de ontwikkeling van het openbaar vervoer dat de

Région et offrant des services intégrés avec d'autres modes, ou encore du nombre insuffisant de parkings de transit (P+R) à proximité des gares ferroviaires en Flandre et en Wallonie.

S'il est admis que les solutions optimales à la congestion routière résident dans une meilleure collaboration métropolitaine et fédérale (RER, tarification kilométrique, fiscalité des voitures de société, transport public métropolitain, P+R, etc.), rien n'indique que ces solutions seront réalisées à moyen terme, tandis que la problématique bruxelloise devient urgente.

A politique inchangée, le système de mobilité métropolitain est menacé de saturation complète : il devient crucial que l'ensemble des leviers d'action publics et privés soient mobilisés rapidement.

Les trois régions et l'État fédéral, en étroite association avec les différents acteurs privés et académiques, doivent modifier progressivement les pratiques actuelles de déplacement à une échelle pertinente, c'est-à-dire l'échelle métropolitaine. Il s'agit de mettre en place des solutions adaptées aux différents besoins afin d'assurer l'accessibilité performante de la ville pour les biens et les personnes tout en garantissant un cadre de vie de qualité.

### 1.1.2. La mobilité est un facteur de cohésion sociale

La capacité à se déplacer facilement et efficacement conditionne en partie l'insertion sociale : il est capital d'éviter une dynamique de déclassement par un développement déséquilibré des services de mobilité. En ce sens, proposer des solutions adaptées aux contextes urbains et socio-économiques locaux est indispensable. Par exemple, il est observé que :

- Moins de 40% des ménages bruxellois possèdent un vélo (contre 75% en périphérie) et moins d'un tiers des ménages n'a pas la place pour abriter un vélo dans son habitation<sup>12</sup> ;
- Un peu moins de la moitié de la population bruxelloise bénéficie d'un abonnement STIB<sup>13</sup> ;
- Seul un tiers de la population bruxelloise en âge de conduire possède le permis de conduire (contre 80 % en périphérie) ;

gewestgrenzen oversteeft en met andere vervoerswijzen geïntegreerde tarieven aanbiedt of nog het tekort aan overstapparkings (P+R) in de buurt van de treinstations in Vlaanderen en Wallonië.

Het wordt erkend dat de optimale oplossingen voor het fileprobleem op de wegen liggen in een betere samenwerking op grootstedelijk en federaal niveau (GEN, kilometerheffing, fiscaliteit van de bedrijfswagens, grootstedelijk openbaar vervoer, P+R, enz.). Er is echter niets dat erop wijst dat deze oplossingen op korte termijn zullen worden gerealiseerd terwijl er in Brussel toch dringende nood aan is.

Als er niets verandert aan het beleid dreigt het grootstedelijke mobiliteitssysteem volledig verzadigd te geraken. Alle hefboomen van de overheid en de privéactoren moeten dus snel worden gemobiliseerd.

De drie gewesten en de federale overheid moeten, in nauwe samenwerking met de verschillende privé- en academische actoren, geleidelijk aan hun huidige verplaatsingspraktijken wijzigen op een relevante schaal, d.w.z. op grootstedelijke schaal. Het komt erop aan om voor al de verschillende behoeften gepaste oplossingen te bieden om de performante bereikbaarheid van de stad voor goederen en personen te garanderen zonder te raken aan de kwaliteit van de leefomgeving.

### 1.1.2. Mobiliteit is een factor voor sociale cohesie

Het vermogen om zich snel en makkelijk te verplaatsen bepaalt voor een deel de sociale inschakeling. De mobiliteitsdiensten moeten evenwichtig worden ontwikkeld zodat er niemand wordt uitgesloten. Er moeten dus oplossingen worden voorgesteld die zijn aangepast aan de lokale stedelijke en sociaaleconomische context. We stelden immers het volgende vast:

- Minder dan 40% van de Brusselse huishoudens in het bezit is van een fiets (tegenover 75% in de rand); minder dan een derde van de huishoudens heeft in hun woning ook geen plaats voor een fiets<sup>12</sup>;
- Iets minder dan de helft van de Brusselse bevolking heeft een MIVB-abonnement<sup>13</sup> ;
- Slechts een derde van de Brusselaars ouder dan 18 heeft een rijbewijs (tegenover 80% in de rand);

- Un peu plus de la moitié des ménages bruxellois possède une ou plusieurs voiture(s) personnelle(s) (contre plus de 80 % pour la Belgique) ;
- Près d'une personne sur 10 déclare avoir des difficultés à marcher et, dans une proportion comparable, des difficultés à emprunter les transports publics (véhicules, arrêts et stations de métro).
- Iets meer dan de helft van de Brusselse huishoudens bezit een of meer personenwagens (tegenover 80% in het hele land);
- Bijna één persoon op 10 verklaart moeilijkheden te ondervinden bij het stappen en eenzelfde verhouding heeft het moeilijk om het openbaar vervoer te gebruiken (rijtuigen, haltes en metrostations).

En ce sens, la création d'une ville mixte et polycentrique, l'adaptation des services de transport aux moins valides, la prise en compte de critères sociaux dans la répartition et tarification des services, la promotion et le soutien à une meilleure mobilité des publics-cible sont fondamentaux.

### **1.1.3. Les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment attractives : le développement de nouveaux services de mobilité**

En 10 ans, la part modale des déplacements intra-bruxellois en transports en commun est passée de 15% à 25%. Sur cette même période, la marche est devenue le premier mode pour les déplacements internes à la Région (37%) et l'usage du vélo a triplé (3,5%).

Le développement conséquent des services de mobilité en transports publics et modes actifs a fortement contribué à ce report modal sans atteindre encore un niveau suffisant pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacements.

La Région de Bruxelles-Capitale entend poursuivre ses investissements via l'amélioration et l'extension des réseaux de transport public, cyclables et piétons, l'accompagnement et la promotion des nouveaux usages de la voiture (notamment l'autopartage et le covoiturage).

Par ailleurs, une meilleure organisation des différents services existants permettra d'en valoriser le potentiel sous-exploité, en proie à certains obstacles, comme l'absence d'intégration urbaine commune (où sont rassemblés les différents opérateurs de mobilité pour informer et vendre leurs billets), de définition coordonnée de l'offre de transport, d'intégration tarifaire des différentes offres de transports publics ou de communication multimodale intégrée.

De creatie van een gemengde en polycentrische stad, de aanpassing van de vervoersdiensten aan mensen met een beperking, het rekening houden met sociale criteria bij de verdeling en tarifiering van diensten en de promotie en ondersteuning van een betere mobiliteit voor specifieke doelgroepen dus belangrijke elementen om rekening mee te houden.

### **1.1.3. De alternatieven voor de auto zijn nog onvoldoende aantrekkelijk: de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsdiensten**

In 10 jaar tijd is het modale aandeel van de verplaatsingen binnen Brussel met het openbaar vervoer gestegen van 15% naar 25%. In dezelfde periode werd wandelen de eerste vervoerswijze voor verplaatsingen binnen het Gewest (37%) en is het gebruik van de fiets verdrievoudigd (3,5%).

De consequente ontwikkeling van de mobiliteitsdiensten in het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen heeft aanzienlijk bijgedragen tot deze modale verschuiving, ook al is het niveau nog onvoldoende om aan alle verplaatsingsbehoeften te beantwoorden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil zijn inspanningen voortzetten met de verbetering en uitbreiding van de openbaarvervoersnetten en van de fiets- en voetpaden en door de begeleiding en promotie van nieuwe gebruikswijzen van de auto (bijvoorbeeld autodelen en carpoolen).

Een betere organisatie van de verschillende bestaande diensten zal bovendien het potentieel herwaarderen dat momenteel wordt onderbenut. Dat potentieel is ten prooi aan verschillende obstakels zoals het ontbreken van een gezamenlijke stedelijke integratie (waar de verschillende mobiliteitsoperatoren aanwezig zijn om de reizigers te informeren en biljetten te verkopen), het ontbreken van een gecoördineerde definitie van het openbaarvervoersaanbod, het ontbreken van een geïntegreerd tarief of van een

Il importe également de renouveler la relation entre acteurs publics et acteurs privés de mobilité. En effet, par le passé, les solutions de transport étaient une prérogative publique (création de routes, de lignes ferroviaires, d'aéroports, etc.). Aujourd'hui, l'acteur privé est devenu essentiel dans ce modèle (innovations technologiques, développement de nouveaux services, ...).

Plus que jamais, il faut mettre en œuvre une politique de mobilité tenant compte des recherches et pratiques de « Smart Mobility » ou de « Mobility as a service ».

Pour ce faire, la Région propose deux lignes directrices :

- Tous les acteurs, publics ou privés, ont un intérêt commun à lutter contre les nuisances liées à la congestion ;
- Le développement de nouveaux services doit se faire dans le respect des citoyens et de la justice sociale.

En d'autres termes, l'autorité publique doit renforcer son rôle de stimulation, de coordination et favoriser les passerelles entre acteurs publics, privés et usagers. Que ce soit le développement de véhicules autonomes ou de transport par drones, les projets sont multiples et doivent être accompagnés par l'acteur public. En ce sens, l'innovation servicielle et technologique doit être promue et un nouvel équilibre entre acteurs publics et privés doit être recherché, avec pour objectif une meilleure mobilité et une lutte contre la dualité sociale.

#### **1.1.4. L'impact environnemental de la mobilité est trop élevé**

La mobilité en Région bruxelloise se caractérise par un grand nombre de véhicules en circulation et d'une part substantielle des émissions de CO<sub>2</sub>, de la pollution de l'air (67% des oxydes d'azote (Nox), 75% des particules fines (PM10)).

Selon l'Agence européenne de l'environnement (2016), la pollution de l'air nuit à la santé de 85% des habitants des villes en Europe et provoque près de 500.000 décès prématurés sur le continent chaque année.

Par ailleurs, la lutte contre le réchauffement

géintégrée multimodale communicatie.

Ook is het belangrijk om de relatie tussen publieke en private mobiliteitsactoren te hernieuwen. In het verleden waren vervoersoplossingen uitsluitend een zaak van de overheid (aanleg van wegen, spoorlijnen, bouw van luchthavens, enz.). Vandaag is de privéspeler van essentieel belang geworden in dit model (technologische motivaties, ontwikkeling van nieuwe diensten, ...).

Meer dan ooit is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met het onderzoek en de praktijken van 'Smart Mobility' en 'Mobility as a service'.

Het Gewest stelt daarvoor twee richtsnoeren voor:

- Alle actoren, zowel overheid als privé, hebben er belang bij om de hinder van de verkeersfiles te bestrijden;
- Nieuwe diensten moeten worden ontwikkeld met respect voor de burgers en voor de sociale gerechtigheid.

Anders gezegd, de overheid moet haar stimulerende en coördinerende rol versterken en de banden bevorderen tussen overheid, privéspelers en gebruikers. Of het nu gaat om de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen of om het vervoer via drones, de vele projecten worden bij voorkeur het best begeleid door de overheidsspeler. In die zin moeten we dienst- en technologische innovatie promoten en moet een nieuw evenwicht worden gevonden tussen overheids- en privéspelers, met een betere mobiliteit en de bestrijding van de sociale kloof als uiteindelijke doel.

#### **1.1.4. De alternatieven voor de auto zijn nog onvoldoende aantrekkelijk: de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsdiensten**

De mobiliteit in het Brussels Gewest wordt gekenmerkt door een groot aantal voertuigen in het verkeer die een aanzienlijk deel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de luchtvervuiling (67% stikstofoxiden (Nox), 75% fijn stof (PM10)) voor hun rekening nemen.

Volgens het Europese Milieuagentschap (2016) schaadt luchtvervuiling de gezondheid van 85% van de stadsbewoners in Europa en veroorzaakt ze jaarlijks bijna 500.000 voortijdige overlijdens op het Europese continent.

Ook de bestrijding van de klimaatopwarming is een

climatique constitue un impératif et un engagement régional qu'il faut atteindre, notamment en promouvant une utilisation limitée de la voiture individuelle et la généralisation de véhicules propres.

Étant donné l'importance sociétale de ces enjeux, la diminution du nombre de véhicules utilisant un moteur à combustion ainsi que l'intégration de critères environnementaux dans les politiques de mobilité sont une nécessité.

Face au défi de la qualité de l'air, la Région a mis en place une zone de basse émission permanente (LEZ) sur l'ensemble du territoire régional. Cette zone de basse émission est évolutive selon un échelonnement graduel de manière à s'assurer de la compréhension, l'acceptation de la norme par les citoyens, et le cas échéant leur adaptation, tout en tenant compte de ses implications sur le plan social. Les véhicules à moteur diesel, particulièrement nocifs, sont principalement visés par la LEZ.

Par ailleurs, la Région favorisera la diffusion des véhicules électriques en créant des points de recharge sur l'ensemble du territoire et en accentuant les politiques de renouvellement du parc de véhicules publics (dont la STIB) – tenant compte de critères environnementaux définis dans le COBRACE et le Plan Air-Climat-Énergie. Par ailleurs, la Région plaide pour une extension de la LEZ à l'ensemble du Ring (RO).

Les politiques de mobilité doivent viser à réduire la pollution sonore. Le bruit des transports routiers étant proportionnel à la vitesse, les aménagements locaux de voirie (ralentisseurs de vitesse, plateaux, déviements latéraux, etc.) ou les délimitations de zones à statut spécifique (zones 30, zones résidentielles, zone piétonne et réservée au jeu, etc.), seront favorisés. Une attention particulière sera portée sur le type d'infrastructures (éviter les revêtements bruyants (pavés) et favoriser les revêtements lisses, favoriser les dispositifs anti-vibratiles pour le rail, favoriser un aménagement public qui limite la percolation du bruit des transports (mobilier urbain, végétation, ...) vers les affectations sensibles (écoles, hôpitaux, logements). Une attention sera également portée sur le type de matériel roulant en transport en public et privé (véhicule moins bruyant, véhicule électrique, type de pneus, ...).

Dans les zones de fortes expositions (axes de circulation importants, zones survolées

noodzakelijke eis en een gewestelijke verbintenis die we moeten respecteren, met name door een beperkt gebruik van de personenwagen en de veralgemening van schone wagens te promoten.

Omdat het gaat om uitdagingen met een groot maatschappelijk belang is het noodzakelijk om het aantal voertuigen met een verbrandingsmotor te verminderen en milieucriteria te integreren in het mobiliteitsbeleid.

Als antwoord op de uitdaging van de luchtkwaliteit voerde het Gewest een permanente lage-emissiezone (LEZ) in op het hele gewestelijke grondgebied. Die lage-emissiezone moet met een geleidelijke fasering evolueren in de tijd om ervoor te zorgen dat de burgers de norm begrijpen en aanvaarden. Eventueel moet de norm worden aangepast om rekening te houden met de sociale implicaties. De LEZ heeft het vooral gemunt op voertuigen met een dieselmotor die bijzonder schadelijk zijn.

Bovendien zal het Gewest de verspreiding van elektrische voertuigen bevorderen door op het hele grondgebied oplaadpunten te installeren en deze voertuigen te introduceren in de fleet van de overheidsinstellingen (waaronder de MIVB – volgens de milieucriteria die zijn bepaald in het BWLKE en in het Lucht-Klimaat-Energieplan. Het Gewest pleit ook voor een uitbreiding van de LEZ tot de hele Ring (RO).

Het mobiliteitsbeleid moet ook gericht zijn op de vermindering van de geluidsoverlast. Omdat het geluid van het wegverkeer sterk afhangt van de rijsnelheid, moeten de lokale inrichting van de wegen (snelheidsdrempels, verkeersplateaus, zigzagdoorgangen, enz.) of de afbakening van specifieke zones (zone 30, woonzone, voetgangerszone, speelzone, enz.) worden bevorderd. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan het type infrastructuur (geen lawaaiige wegdekken (kasseien) maar gladde bekledingen, antitrilsystemen op de sporen, inrichtingen die de percolatie van het verkeersgeluid naar de gevoelige bestemmingen (scholen, ziekenhuizen, woningen) beperken (stadsmeubilair, beplantingen, ...). Ook het type rollend materieel in het openbaar en privévervoer verdient bijzondere aandacht (minder lawaaiige rijtuigen, elektrische voertuigen, bandentype, ...). Voor de sterk blootgestelde zones (grote verkeersaders, zones met een druk luchtverkeer)

intensément), les différents plans prendront en compte les affectations sensibles (écoles, hôpitaux, logements), évaluant la pertinence d'imposer des mesures spécifiques d'isolation acoustique pour les bâtiments qui seraient implantées dans de telles zones.

### **1.1.5. L'intégration urbaine des infrastructures de mobilité n'est pas optimale**

Centre des réseaux belges de mobilité, le territoire bruxellois est marqué par des infrastructures lourdes (chemin de fer, axes routiers majeurs, ...). L'organisation de l'espace public n'a pas toujours été pensé de manière optimale et les infrastructures génèrent le conflit entre les différents modes de transport.

De nombreuses voiries présentent encore un caractère autoroutier qui va jusqu'au cœur de la Région. De nombreux ouvrages d'art purement fonctionnels ainsi que la densité du réseau ferroviaire maintiennent de nombreuses barrières urbaines.

Il est donc primordial de prendre davantage en considération les aspects d'intégration urbaine dans les politiques de mobilité afin de renforcer la qualité de vie à Bruxelles.

## **1.2. Vision et objectifs stratégiques**

La vision de mobilité contenue dans le PRDD a comme objectif de répondre à ces défis et assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité (activités, habitants, usagers) et la protection de l'environnement et de la santé.

La Région entend donc agir de manière ambitieuse dans le champ de ses compétences propres :

- Réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et atteindre une part modale de la voiture individuelle de 25% à l'horizon 2030 (contre 32% actuellement), en tenant compte de la croissance du nombre de déplacements à venir. Ce premier objectif, dont les principaux leviers sont décrits dans le PRDD, sera précisé dans le cadre du « Plan Régional de Mobilité » ;
- Transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à

moeten de verschillende plannen rekening houden met de gevoelige bestemmingen (scholen, ziekenhuizen, woningen) en nagaan of specifieke maatregelen op het vlak van geluidsisolatie nodig zijn voor de gebouwen in deze zones.

### **1.1.5. De stedelijke integratie van de mobiliteitsinfrastructuur is niet optimaal**

Als centrum van de Belgische mobiliteitsnetwerken wordt het Brusselse grondgebied gekenmerkt door zware verkeersinfrastructuren (spoorwegen, grote verkeersaders, ...). De organisatie van de openbare ruimte is niet altijd doordacht en de infrastructuur genereren conflicten tussen de verschillende vervoerswijzen.

Heel wat wegen hebben nog het karakter van een snelweg die diep doordringt tot in het hart van het Gewest. De vele louter functionele kunstwerken en de dichtheid van het spoorwegnet houden tal van stedelijke barrières in stand.

Het is dus van cruciaal belang om meer rekening te houden met de aspecten van de stedelijke integratie van het mobiliteitsbeleid om de levenskwaliteit in Brussel te verbeteren.

## **1.2. Visie en strategische doelstellingen**

De mobiliteitsvisie die wordt uiteengezet in het GPDO stelt zich tot doel om een antwoord te bieden op deze uitdagingen en te zorgen voor een duurzaam evenwicht tussen de mobiliteitsbehoeften (activiteiten, inwoners, gebruikers) en milieubescherming en gezondheid.

Het Gewest wil dus ambitieus optreden binnen zijn eigen bevoegdheden:

- Het aantal verplaatsingen met de personenwagen verminderen en tegen 2030 het modale aandeel van de personenwagen verlagen tot 25% (tegenover 32% vandaag), rekening houdend met de toekomstige toename van het aantal verplaatsingen. Deze eerste doelstelling, waarvan de belangrijkste hefbomen zijn beschreven in het GPDO, zal worden gepreciseerd in het "Gewestelijke Mobiliteitsplan";
- Tegen 2030 het snelwegnet omvormen tot een netwerk van stadsboulevards en



l'horizon 2030 ;

- Faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km.

Pour atteindre ces objectifs, la Région s'attache à :

- Développer une ville mixte et polycentrique et donner vie au principe de « ville des courtes distances » :
  - Contribuer à limiter les besoins de déplacements motorisés en offrant un maximum de services urbains à 5 minutes à pied de chez soi ;
  - Apaiser les quartiers en réduisant le trafic de transit, en rendant la ville moins perméable au trafic.
- Lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement :
  - Intensifier l'usage des transports publics par l'adaptation offre-demande et par la présence à échelle fine d'une solution de mobilité ;
  - Assortir la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance ;
  - Augmenter le confort de vie par des espaces publics pacifiés.
- Jouer tant sur la demande de mobilité que sur l'offre et profiter des complémentarités :
  - renforcer le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage (seul ou multimodal) est encouragé sur les moyennes et longues distances.

C'est ainsi que le report modal massif depuis l'autosolisme<sup>14</sup> vers les solutions intégrées de déplacement les plus pertinentes sera garanti :

- Diminuer le taux de possession de voiture par ménage ;
- Favoriser la multimodalité pour les déplacements moyens et longs et notamment pour celles des usagers de la Région ;

mobilitéscorridors;

- Van de actieve vervoerswijzen de belangrijkste verplaatsingswijze maken voor trajecten van minder dan 5km.

Om deze doelstellingen te bereiken zal het Gewest:

- Een gemengde en polycentrische stad ontwikkelen en het principe van "stad van de korte afstanden" in het leven roepen;
  - Bijdragen tot de vermindering van de gemotoriseerde verplaatsingsbehoeften door zoveel mogelijk stadsdiensten aan te bieden op 5 minuten wandelen van thuis;
  - De wijken verkeersluw maken door het doorgaand verkeer te verminderen en het rijden in de stad te bemoeilijken.
- De stedelijke ontwikkeling en de beheerste verdichting van het Gewest linken aan de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur;
  - Het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen door het aanbod af te stemmen op de vraag en door een behoorlijk gespreide mobiliteitsoplossing aan te bieden;
  - Prioritaire ontwikkelingspolen oprichten in de buurt van een openbaarvervoersverbinding met een hoog dienstniveau;
  - De leefomgeving verbeteren dankzij verkeersluwe openbare ruimten.
- Zowel de vraag naar als het aanbod van mobiliteit aanpakken en de complementariteiten benutten:
  - het netwerk van structurende openbaarvervoerslijnen versterken waarvan het gebruik (alleen of intermodaal) wordt aangemoedigd op middellange en lange afstanden.

De massieve modale verschuiving van het autosolisme<sup>14</sup> naar de meest relevante geïntegreerde verplaatsingsoplossingen zal worden gegarandeerd:

- Het autobezit per huishouden beperken;
- Multimodaliteit bevorderen voor middellange en lange verplaatsingen, met name voor de weggebruikers van het Gewest;

- Limiter les nuisances et la dualisation sociale liées à la mobilité.
- De hinder en de sociale kloof verbonden aan de mobiliteit beperken.

### 1.3. Méthode

La Région construit son projet territorial de mobilité (orientations stratégiques et politiques générales) dans un cadre de mobilité de référence : les corridors. Ces corridors forment le squelette de la mobilité à Bruxelles, la structure « macro » des réseaux, indépendamment d'un tracé précis. Ils ne se substituent pas aux réseaux définis par le PRAS ou par le futur PRM mais indiquent le maillage de mobilité multimodale de base.

Ces corridors sont définis à partir des principaux axes de mobilité.

Ces corridors, à l'exception du Ring dont les modalités de réaménagement seront précisées par la suite, ont la multimodalité pour principe, avec une place adaptée et réservée pour chaque mode.

Une nouvelle spécialisation des réseaux, fine, localisable et multimodale sera basée sur 3 types de voiries (défini par le PRM) :

1. Un réseau « Plus », permettant un transport capacitaire pour les déplacements de longue distance intra-urbain ;
2. Un réseau « Confort », regroupant les trafics touchant les quartiers ;
3. Un réseau de quartier, visant à faciliter les déplacements au sein du quartier tout en le protégeant d'un trafic de transit.

Le « Plan Régional de Mobilité » précisera les principes décrits dans le PRDD ainsi que leurs modalités de mise en œuvre.

#### 1.3.1. Financement et mise en pratique

Vu les défis et besoins énormes d'un monde en constante évolution et particulièrement en ce qui concerne la mobilité, cette vision de mobilité s'inscrit dans les choix budgétaires décidés pour la réalisation des projets jusqu'en 2025. Les arbitrages budgétaires ultérieurs prendront en compte les changements à venir (électrification du parc automobile, automatisation, réalisation de liaisons de transport public structurantes (dont le RER), changements des pratiques individuelles, ...).

### 1.3. Methode

Het Gewest bouwt zijn territoriale mobiliteitsproject (strategische oriëntaties en algemene beleidsmaatregelen) op in een referentiemobiliteitskader: de corridors. Deze corridors vormen het geraamte van de Brusselse mobiliteit, de 'macrostructuur' van de netwerken, los van elk welbepaald traject. Ze nemen niet de plaats in van de netwerken die zijn bepaald in het GBP of in het toekomstige GMP maar geven het multimodale basismobiliteitsnet aan.

Ze worden gedefinieerd vanuit de belangrijkste mobiliteitsassen.

Deze corridors, met uitzondering van de Ring waarvan de herinrichtingsmodaliteiten hierna zullen worden gepreciseerd, hebben multimodaliteit als principe, met een aangepaste en voorbehouden plaats voor elke vervoerswijze.

Een nieuwe, nauwkeurige, lokaliseerbare en multimodale wegenspecialisatie zal worden gebaseerd op 3 niveaus (bepaald in het GMP):

1. Het niveau "Plus" voor een capacitair vervoer over lange afstanden in de stad;
2. Het niveau "Comfort" voor het verkeer in de wijken;
3. Het niveau "wijk" om de verplaatsingen binnen de wijk te vergemakkelijken en de wijk te beschermen tegen doorgaand verkeer.

Het "Gewestelijk Mobiliteitsplan" zal de principes die zijn beschreven in het GPDO en hun uitvoeringsmodaliteiten preciseren.

#### 1.3.1. Financiering en uitvoering

Vanwege de enorme uitdagingen en behoeften van een wereld die voortdurend evolueert, vooral op het vlak mobiliteit, schrijft deze mobiliteitsvisie zich in in de gemaakte budgettaire keuzes voor de uitvoering van de projecten in de periode tot 2025. Bij de latere budgettaire beslissingen wordt rekening gehouden met de toekomstige veranderingen (elektrificatie van het wagenpark, automatisering, realisatie van structurende openbaarvervoersverbindingen (waaronder het GEN), veranderingen in de individuele praktijken, ...).

### 1.3.2. Déclinaison des objectifs

A l'image des autres axes du PRDD, la Région définit les grandes orientations et les objectifs à l'horizon du plan (2040) sur 3 échelles territoriales :

1. échelles internationale et nationale ;
2. échelle métropolitaine ;
3. échelle régionale et locale.

Chaque échelle éclaire les grandes ambitions que porte la Région pour la mise en œuvre de sa vision.

## 2. Aux échelles internationale et nationale, les portes d'entrée dans la Région

### 2.1. Au niveau aéroportuaire

Métropole d'importance européenne et mondiale, la Région de Bruxelles-Capitale possède une desserte aéroportuaire de premier ordre, tant en termes de destinations que de fréquences. Cette connectivité étendue profite à la Région, comme à l'ensemble de la zone métropolitaine et renforce la place de Bruxelles dans l'espace international.

Toutefois, le développement aéroportuaire ne peut être possible que dans le respect des territoires et de ses habitants.

Ainsi, la Région de Bruxelles-capitale continuera à exiger une réduction significative des nuisances dues au survol aérien du territoire bruxellois dans son ensemble et le respect de l'arrêté bruxellois relatif à la lutte contre le bruit des avions.

Les éléments suivants doivent guider le Gouvernement fédéral en la matière :

- la définition de nouvelles routes sur base de l'évitement des zones les plus densément peuplées et de la sécurité aérienne ;
- la création d'une Autorité de contrôle indépendante, incluant des représentants régionaux ;
- la définition de procédures aéronautiques objectives et transparentes ;
- la modification des horaires de l'aéroport pour étendre, sur Bruxelles, la nuit de 22h à 7h ;
- l'instauration d'une limite du tonnage des avions autorisés à survoler le territoire

### 1.3.2. Omzetting van de doelstellingen

Net als voor de andere pijlers van het GPDO bepaalt het Gewest de grote oriëntaties en de doelstellingen van het plan (voor de periode tot 2040) op 3 territoriale niveaus:

1. internationaal en nationaal;
2. grootstedelijk;
3. gewestelijk en lokaal.

Elk niveau licht de grote ambities toe die het Gewest koestert voor de uitvoering van zijn visie.

## 2. Internationaal en nationaal: de toegangspoorten van het Gewest

### 2.1. De luchthaven

Als grootstad met een Europese en wereldwijde uitstraling geniet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een uitstekende bediening door het luchtverkeer, zowel op het vlak van bestemmingen als op het vlak van frequentie. Deze uitgebreide connectiviteit komt ten goede aan het Gewest en aan het hele grootstedelijke gebied en versterkt de positie van Brussel in de internationale ruimte.

De luchthaven kan echter niet worden ontwikkeld zonder respect voor de gebieden en de inwoners.

Het Gewest zal dus blijven aandringen op een significante vermindering van de hinder veroorzaakt door overvliegende vliegtuigen op het hele grondgebied en op de naleving van het Brussels besluit betreffende de bestrijding van vliegtuiglawaai.

De volgende elementen moeten de Regering begeleiden in dit domein:

- de uitstippeling van nieuwe routes met vermindering van de dichtst bevolkte gebieden en met aandacht voor de luchtveiligheid;
- de oprichting van een onafhankelijke controleinstantie waarin ook afgevaardigden van het Gewest zetelen;
- de uitstippeling van objectieve en transparante luchtvaartprocedures;
- de wijziging van de werkingsuren van de luchthaven om de nacht in Brussel uit te breiden van 22 uur tot 7 uur;
- de invoering van een tonnagebeperking voor vliegtuigen die over het Brusselse grondgebied

bruxellois et la définition et mise en œuvre de « quota count » pour le respect des normes de bruit (maximum 200 tonnes entre 22h et 7 h) ;

- un accord sur la fin progressive des vols de nuit, dans un cadre européen (plafonds de trafic à maximum 15.000 vols de nuit par an).

Dans ce cadre, la Région bruxelloise veut être un partenaire constructif pour contribuer à trouver une solution globale et durable. Elle s'engage à agir en concertation avec les associations de riverains.

De plus, toujours dans la perspective de réduire les nuisances, la Région souhaite que soit modifiée l'infrastructure des pistes de Bruxelles-National, comme par exemple l'allongement de la piste 25L, si une étude indépendante en confirme l'opportunité.

L'accessibilité multimodale de l'aéroport et des zones d'emploi sera renforcée, notamment par l'extension du réseau de transports en commun ainsi qu'une dynamisation de l'offre de services nocturnes.

## 2.2. Au niveau ferroviaire

### 2.2.1. Gares nationales bruxelloises

La Région souhaite que l'ensemble des gares bruxelloises offre des équipements de confort satisfaisant. Ces lieux de passage acquièrent d'année en année un statut de lieu de vie et contribuent directement au dynamisme régional. Ce niveau de confort intègre également la disponibilité des solutions de mobilité multimodale à proximité.

### 2.2.2. Gare de Bruxelles-Midi

La gare de Bruxelles-Midi, terminal des trains à grande vitesse et important pôle multimodal de la Région de Bruxelles-Capitale, constitue l'une des grandes zones stratégiques régionales.

Les connexions internationales, nationales, métropolitaines et locales, ainsi que les projets privés qui s'y développent, ont placé ce territoire au centre des attentions de la Région. Dans ce contexte, l'importance de l'équipement ferroviaire au rayonnement européen est confirmé. Il s'agit de

mogen vliegen en de bepaling en gebruik van "quota-counts" voor de naleving van de geluidsnormen (maximaal 200 ton tussen 22 en 7 uur);

- een akkoord over het progressief afbouwen van nachtvluchten binnen het Europese kader (verkeersplafonds van maximaal 15.000 nachtvluchten per jaar).

Het Brussels Gewest wil in dit kader een constructieve partner zijn die helpt om een globale en duurzame oplossing te vinden. Het verbindt zich ertoe om steeds te handelen in overleg met de bewonersverenigingen.

Eveneens om de overlast te verminderen wil het Gewest ook de infrastructuur van de landingsbanen van Brussel-Nationaal wijzigen, door bijvoorbeeld baan 25L te verlengen indien een onafhankelijke studie deze opportuniteit bevestigt.

De multimodale toegankelijkheid van de luchthaven en de tewerkstellingsgebieden zal worden verhoogd, met name door de uitbreiding van het openbaarvervoersnet en de dynamisering van het nachtelijke dienstenaanbod.

## 2.2. Treinstations

### 2.2.1. Nationale stations in Brussel

Het Gewest wenst dat alle Brusselse treinstations een bevredigend comfort bieden. Het zijn doorgangsplaatzen die ieder jaar een statuut van levensplaats krijgen en rechtstreeks bijdragen tot het gewestelijke dynamisme. Dat comfortniveau impliceert ook dat er in de buurt multimodale mobiliteitsoplossingen worden aangeboden.

### 2.2.2. Het station Brussel-Zuid

Het station Brussel-Zuid, eindhalte van de hogesnelheidstreinen en belangrijke multimodale pool van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is een van de grote strategische gebieden in het Gewest.

Vanwege de internationale, nationale, grootstedelijke en lokale verbindingen en de vele privéprojecten die er worden ontwikkeld, geniet dit gebied de volle aandacht van het Gewest. In die context wordt het belang van de spoorwegvoorziening met een Europese uitstraling

faire valoir les intérêts régionaux auprès de l'État fédéral et de la SNCB, de sorte que la gare soit revalorisée à hauteur de son importance et de son rôle de porte d'entrée dans la Région et dans le pays. Par ailleurs, la Région plaidera pour que l'offre ferroviaire internationale soit complétée par de nouvelles lignes performantes vers l'est européen (Luxembourg, Strasbourg, Bâle, sud-est allemand, ...).

### **2.3. Autocars internationaux**

Considérant la multiplication des liaisons de bus internationaux, la Région estime qu'une ou plusieurs gares routières internationales sont nécessaires. Toutefois, ces bus internationaux doivent pouvoir rejoindre la ou les gares routières facilement à partir du Ring (R0) sans traverser les quartiers d'habitation ou le centre.

### **2.4. Logistique internationale et nationale**

#### **2.4.1. Transport routier**

Capitale de la Belgique et de l'Europe, Bruxelles est au cœur des grands flux de marchandises (générés par la Région ou simplement en transit) circulant par la route, le train ou la voie fluviale. Ce secteur pourrait fortement évoluer dans les prochaines années. Afin de s'y préparer et d'optimiser la chaîne logistique tout en limitant les nuisances locales, la Région veillera à court terme à diriger les flux routiers internationaux et nationaux vers des centres logistiques dans lesquels ils seront regroupés et dirigés vers le mode de transport le plus approprié.

#### **2.4.2. Voie fluviale internationale et nationale**

La zone portuaire ouvre un accès fluvial sur la ville qui permet d'intégrer Bruxelles dans le réseau de voies navigables ouest-européen et, en particulier, de relier Bruxelles au port d'Anvers. Cette vaste zone a pour vocation prioritaire d'accueillir des activités économiques d'envergure, en lien avec les fonctions fluviales. Par conséquent, l'approvisionnement par le port doit être maintenu à l'avenir pour présenter une alternative au transport routier.

bevestigd. De gewestelijke belangen moeten worden benadrukt tegenover de federale overheid en de NMBS opdat de herwaardering van het station zou stroken met zijn belang en rol als toegangspoort van het Gewest en het land. Daarnaast pleit het Gewest voor een aanvulling van het internationale spooraanbod met nieuwe performante lijnen naar het oosten van Europa (Luxemburg, Straatsburg, Bazel, Zuid-Oost-Duitsland, ...).

### **2.3. Internationale autocars**

Vanwege de vele internationale busverbindingen is het Gewest van mening dat één of meerdere internationale wegstations op hun plaats zouden zijn. Deze internationale bussen zouden die wegstations echter makkelijk moeten kunnen bereiken vanaf de Ring (R0), zonder door de woonwijken of het centrum te moeten rijden.

### **2.4. Internationale en nationale logistiek**

#### **2.4.1. Wegtransport**

Als hoofdstad van België en Europa ligt Brussel in het hart van de grote goederenstromen (door het Gewest gegenereerde of doorgaande stromen) over de weg, het spoor of het water. In deze sector kan er de komende jaren heel wat veranderen. Om zich daarop voor te bereiden en de logistieke keten te optimaliseren met beperking van de lokale overlast, zal het Gewest, op korte termijn, de internationale en nationale goederenstromen op de weg afleiden naar logistieke centra waar ze zullen worden gegroepeerd en naar de meest geschikte vervoerswijze zullen worden geleid.

#### **2.4.2. Internationale en nationale waterweg**

Het havengebied opent een toegang tot de stad via het water. Brussel krijgt zo een plaats int West-Europese netwerk van bevaarbare waterwegen en wordt verbonden met de haven van Antwerpen. De belangrijkste bestemming van dit uitgestrekte gebied is plaats bieden voor grootschalige economische activiteiten die aansluiten op de functies van de waterweg. De bevoorrading via de haven moet in de toekomst dus worden behouden om een alternatief te bieden voor het

### 3. A l'échelle métropolitaine : L'évolution de l'infrastructure routière et les corridors de mobilité

La mobilité à Bruxelles ne concerne pas uniquement les Bruxellois ou les usagers internationaux : les habitants de l'ensemble de la métropole de Bruxelles sont fortement impactés par les conditions de mobilité. Il s'agit d'organiser et d'accompagner l'émergence d'une mobilité métropolitaine dans laquelle le « domaine de pertinence modale » (c'est-à-dire le mode le plus pertinent en fonction du trajet) guide le choix du moyen de déplacement. A cette fin, toutes les mesures seront prises dans le cadre des compétences bruxelloises.

L'armature de mobilité régionale que constituent les corridors détermine la structure du développement territorial (pôles de développement prioritaire, territoire du canal, pôles secondaires). Cette armature des déplacements clarifie le schéma des mobilités et profitera ainsi à tous, navetteurs compris.

Dans cette armature revue, les principaux objectifs à l'échelle métropolitaine sont :

1. Transformer d'ici 2030 les voiries de type autoroutiers en boulevards urbains et corridors de transport multimodaux avec une priorité sur les 6 axes pénétrants en protégeant les quartiers d'un report de trafic de transit ;

2. Atteindre, dans le cadre d'un plan Métropolitain de Mobilité associant acteurs publics et privés, une réduction de 50% du nombre de navetteurs se déplaçant principalement en voiture individuelle à l'horizon 2040, en proposant des solutions de mobilité adaptées aux différents besoins.

\*\*\*

Les corridors de mobilité constituent l'armature du réseau et doivent assurer une fluidité de trafic multimodal tout en permettant une urbanisation au bénéfice des habitants et activités économiques.

#### 3.1. Le vélo à l'échelle métropolitaine

wegtransport.

### 3. Grootstedelijk: de evolutie van de weginfrastructuur en van de mobiliteitscorridors

De mobiliteit in Brussel betreft niet alleen de Brusselaars of de internationale gebruikers. Alle inwoners van de Brusselse grootstad ondergaan de impact van de mobiliteitsvoorwaarden. De opkomst van een grootstedelijke mobiliteit moet worden georganiseerd - en begeleid - waarin het 'modale relevantiedomein' (d.w.z. de meest relevante vervoerswijze voor het traject) de keuze van de verplaatsingswijze bepaalt. Alle maatregelen die onder de Brusselse bevoegdheden vallen moeten daarvoor worden genomen.

De corridors die de armatuur van de gewestelijke mobiliteit vormen, bepalen de structuur van de territoriale ontwikkeling (prioritaire ontwikkelingspolen, Kanaalgebied, secundaire polen). Deze armatuur van de verplaatsingen verduidelijkt het mobiliteitsschema en komt tussen ten goede aan iedereen, ook aan de pendelaars.

In deze herziene armatuur zijn dit de belangrijkste doelstellingen op grootstedelijke schaal:

1. Tegen 2030 de autosnelwegen omvormen tot stadsboulevards en multimodale mobiliteitscorridors; voorrang moet worden gegeven aan de 6 invalswegen en de wijken moeten worden beschermd tegen een verschuiving van het doorgaand verkeer;

2. Tegen 2040, in het kader van een grootstedelijk mobiliteitsplan waarbij zowel overheids- als privéspelers betrokken worden, het aantal pendelaars die zich hoofdzakelijk met de personenwagen verplaatsen halveren door mobiliteitsoplossingen voor te stellen die zijn aangepast aan de verschillende behoeften.

\*\*\*

De mobiliteitscorridors vormen de armatuur van het netwerk en moeten zorgen voor een vlot multimodaal verkeer. Verstedelijking moet mogelijk blijven met aandacht voor de bewoners en de economische activiteiten.

#### 3.1. De fiets in het grootstedelijke gebied

Les corridors doivent intégrer des aménagements cyclables sécurisés, rapides et efficaces dans toute la Région pour permettre à une série d'usagers interrégionaux qui parcourent une courte distance, de pouvoir se déplacer à vélo.

Dans cette optique, la Région, en collaboration avec les Régions voisines, finalisera le réseau « RER vélo » avec des pistes cyclables séparées à l'horizon 2030. Les talus de chemins de fer seront également aménagés au bénéfice des modes actifs.

### 3.2. Transport public à l'échelle métropolitaine

Pour créer une mobilité métropolitaine efficace, il est essentiel de mobiliser les offres de transport public existantes au bénéfice des navetteurs mais aussi des déplacements intra-bruxellois. À cet effet, il faut renforcer les synergies entre le réseau routier, les réseaux STIB, DE LIJN, TEC, l'infrastructure ferroviaire (INFRABEL) et l'offre ferroviaire (SNCB).

#### 3.2.1. Offre ferroviaire métropolitaine

L'offre RER, baptisée S, devrait être totalement opérationnelle avant 2025 et atteindre la fréquence de quatre trains par heure dans les gares bruxelloises.

La Région préconise que les acteurs ferroviaires travaillent prioritairement sur :

- Une meilleure répartition de l'offre S sur l'ensemble du réseau bruxellois dans le cadre du schéma de développement polycentrique de la Région ;
- L'intensification de l'offre S desservant la Région au profit de Bruxellois comme des usagers extérieurs ;
- La finalisation de la mise à 4 voies des lignes 161 et 124 ;
- La mise en place avec l'Agence Régionale de Stationnement d'un système de gestion commune de l'offre de parkings de transit situés sur le domaine ferroviaire bruxellois.

A travers toute une série d'outils régionaux (PU, offre de solutions multimodales, polycentrisme des

In het hele Gewest moeten de corridors beveiligde, snelle en efficiënte fietsinrichtingen omvatten zodat intergewestelijke gebruikers voor korte afstanden de fiets kunnen gebruiken.

In samenwerking met de buurgewesten zal het Brussels Gewest tegen 2030 het "fiets-GEN" voltooiën met gescheiden fietspaden. Ook de spoorwegbermen zullen worden ingericht in het voordeel van de actieve vervoerswijzen.

### 3.2. Het openbaar vervoer in het grootstedelijke gebied

Om een efficiënte grootstedelijke mobiliteit te creëren is het van essentieel belang om het bestaande openbaarvervoersaanbod aantrekkelijker te maken voor de pendelaars, maar ook voor de verplaatsingen binnen Brussel. Het streven is dan ook om het wegennet, de netwerken van de MIVB, De Lijn en de TEC en de spoorweginfrastructuur (INFRABEL) en het spooraanbod (NMBS) beter op elkaar af te stemmen.

#### 3.2.1. Het grootstedelijke spooraanbod

Het GEN-aanbod, ook S-net genoemd, moet tegen 2025 volledig operationeel zijn en de frequentie bereiken vier treinen per uur in de Brusselse stations.

Het Gewest pleit ervoor dat de spoorwegactoren hoofdzakelijk werken aan:

- Een betere verdeling van het S-aanbod over het hele Brusselse net in het kader van het polycentrische ontwikkelingsschema van het Gewest;
- De intensivering van het S-aanbod in het Gewest, ten voordele van zowel de Brusselaars als de gebruikers van buitenaf;
- De voltooiing van de uitbreiding naar 4 sporen van de lijnen 161 en 124;
- De invoering, in samenwerking met het Gewestelijke Parkeeragentschap, van een gezamenlijk beheer van het aanbod aan transitparkeerplaatsen in het Brusselse spoorwegdomein.

Het Gewest zal met alle gewestelijke instrumenten (stedenbouwkundige vergunning, aanbod van

fonctions, cofinancement, communication, tarification), la Région favorisera l'augmentation de l'offre ferroviaire sur les lignes de l'est et de l'ouest de la Région d'une part, et l'augmentation de l'usage du réseau pour des déplacements intra-bruxellois d'autre part.

### 3.2.2. Transport public interrégional

La Région souhaite que l'offre de transport public soit conçue comme une offre unifiée et métropolitaine mise en œuvre par les différents opérateurs (SNCB, De Lijn, TEC, STIB). Elle préconise la création de lignes de transport public interrégionales et le développement d'une offre métropolitaine cohérente entre opérateurs. Cette offre sera complémentaire à l'offre S de la SNCB et fonctionnera sur une plage horaire étendue et adaptée à la demande de mobilité bruxelloise et métropolitaine.

Les projets devront poursuivre les objectifs suivants :

- Permettre un report modal effectif ;
- Desservir les pôles d'intérêt métropolitain, en particulier les pôles d'emplois, sans préjudice de la desserte locale ;
- Selon un principe de réciprocité et de complémentarité, permettre l'extension du réseau STIB en dehors des limites de la Région de Bruxelles-Capitale afin de renforcer le maillage du réseau STIB tout en évitant les « doublons » et à une cadence régulière ;
- Coordonner les horaires pour aboutir à une offre intégrée et à l'information intermodale du voyageur ;
- Gérer le financement et la tarification de l'offre de transport public de manière intégrée et équilibrée ;
- Inscire prioritairement l'offre de transport public interrégionale dans les corridors définis dans le PRDD.

Plus concrètement, la Région de Bruxelles-Capitale préconise, à échéance proche, le renforcement ou l'extension des corridors de transport en commun suivants :

- Liaison en direction Londerzeel - Meise depuis

multimodale oplossingen, polycentrische organisatie van functies, cofinanciering, communicatie, tarifiering) enerzijds de uitbreiding van het spooraanbod op de lijnen in het oosten en het westen van het Gewest bevorderen en anderzijds het gebruik van het net voor verplaatsingen binnen Brussel.

### 3.2.2. Intergewestelijk openbaar vervoer

Het Gewest wil dat het hele openbaarvervoersaanbod wordt opgevat als een eengemaakt en grootstedelijk aanbod van de verschillende vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB). Het beveelt aan om intergewestelijke openbaarvervoerslijnen aan te leggen en een coherent grootstedelijk aanbod te ontwikkelen tussen de maatschappijen. Dat aanbod zal complementair zijn aan het S-aanbod van de NMBS, met een uitgebreide dienstregeling die is aangepast aan de Brusselse en grootstedelijke mobiliteitsvraag.

De projecten moeten de volgende doelstellingen nastreven:

- Een daadwerkelijke modale verschuiving mogelijk maken;
- De polen van grootstedelijk belang bedienen, vooral de tewerkstellingspolen, zonder de lokale dienstverlening te benadelen;
- Volgens een wederkerigheids- en complementariteitsprincipe de uitbreiding het MIVB-net mogelijk maken over de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het MIVB-net te versterken, met vermindering van overlappingsen en een regelmatige frequentie;
- De dienstregeling coördineren om te komen tot een geïntegreerd aanbod en intermodale informatie van de reiziger;
- De financiering en tarifiering van het openbaarvervoersaanbod beheren op een geïntegreerde en evenwichtige manier;
- Het intergewestelijke openbaarvervoersaanbod zoveel mogelijk inpassen in de corridors die zijn bepaald in het GPDO.

Meer concreet beveelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan om op korte termijn volgende openbaarvervoerscorridors te versterken of uit te breiden:

- Verbinding richting Londerzeel - Meise vanaf



- le pôle Heysel ;
  - Prolongement de la ligne 62 jusqu'à Brussels National Airport ;
  - Liaison depuis Roodebeek vers Brussels National Airport ;
  - Liaison depuis Heysel vers Vilvoorde et Brussels National Airport ;
  - Liaison depuis la Gare de l'Ouest vers le Ring (R0) à Dilbeek ;
  - Liaison depuis Uccle vers Ruisbroek ;
  - Prolongement de la ligne 94 depuis Herrmann Debroux vers l'E411 en lien avec un P+R à hauteur de l'ADEPS.
- de Heizelpool;
  - Verlenging van lijn 62 tot Brussels National Airport;
  - Verbinding vanuit Rodebeek richting Brussels National Airport;
  - Verbinding vanaf de Heizel richting Brussels National Airport;
  - Verbinding vanaf het Weststation richting Ring (R0) in Dilbeek;
  - Verbinding vanaf Ukkel richting Ruisbroek;
  - Verlenging van lijn 94 vanaf Herrmann Debroux richting E411, gekoppeld aan een P+R-parking ter hoogte van ADEPS.

### 3.3. Les voiries pénétrantes : d'un réseau à caractère autoroutier vers des voies urbaines et multimodales

Toutes les grandes voiries pénétrantes<sup>15</sup> présentent un taux de saturation supérieur à 85%. La Région identifie 6 axes radiaux pénétrants sur lesquels plus de 10 000 véhicules circulent quotidiennement et agit en priorité sur :

- E19 (Mons-boulevard industriel) ;
- E40 (Gand-Charles Quint) ;
- E40 (Reyers) ;
- E411 (en visant la suppression du viaduc Herrmann-Debroux) ;
- A12 ;
- Boulevard de la Woluwe.

La Région souhaite transformer prioritairement ces voiries en boulevards urbains et corridors de mobilité permettant à l'ensemble des modes de transport de disposer d'une bonne capacité (aménagement spécifique pour les transports en commun et la route – y compris le covoiturage, pistes cyclables) et supprimant ainsi tout axe autoroutier sur le territoire régional.

A côté de ces 6 axes d'importance métropolitaine, les axes, généralement 2x1 voie, qui disposent de flux automobiles comptant entre 4.000 et 10.000 véhicules/jour présentent également des enjeux en termes de réaménagement. La Région souhaite que l'aménagement de ces axes concrétise les objectifs globaux de mobilité, y compris l'amélioration de la gestion et de la signalisation (signalétique, phasage des feux de circulation) et évite un report du trafic automobile depuis ces grands axes pénétrants vers les quartiers.

### 3.3. De invalswegen: van snelwegen tot stads- en multimodale wegen

Alle grote invalswegen<sup>15</sup> zijn voor meer dan 85% verzadigd. Het Gewest identificeert 6 radiale invalswegen waar dagelijks meer dan 10 000 voertuigen rijden:

- De E19 (Bergen - Industrielaan);
- De E40 (Gent – Karel V-laan);
- De E40 (Reyers);
- De E411 (met afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct);
- De A12;
- De Woluwelaan.

Het Gewest wil deze wegen bij voorrang omvormen tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors waar alle vervoerswijzen kunnen beschikken over een behoorlijke capaciteit (specifieke inrichting voor het openbaar vervoer en het wegverkeer - incl. carpooling, fietspaden) zodat alle snelwegen op het gewestelijke grondgebied verwijderd worden.

Naast deze 6 verkeersaders van grootstedelijk belang kunnen ook de assen met verkeersstromen van 4.000 à 10.000 voertuigen/dag, die meestal beschikken over één rijstrook per rijrichting, worden heraangelegd. Het Gewest wenst dat daarbij de globale mobiliteitsdoelstellingen worden nagestreefd, incl. de verbetering van het beheer en de signalisatie (verkeersborden, fasering van de verkeerslichten), om een verschuiving van het autoverkeer van deze invalswegen naar de wijken te vermijden.

### 3.4. Le réaménagement du Ring

Traversant les territoires des 3 Régions, le réaménagement du Ring R0 est source de tension.

Dans l'intérêt des Bruxellois et dans un esprit constructif de concertation, la Région préconise de faire du réaménagement du Ring un projet commun, dans une vision métropolitaine.

Elle propose les lignes-directrices suivantes :

- Les deux Régions doivent s'accorder sur des objectifs communs et piloter ensemble les études ;
- Le réaménagement du Ring intervient dans un projet de mobilité plus large, intégrant les transports en commun et le vélo ainsi que les parkings de transit, de manière à favoriser un report modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs ;
- Finaliser la mise en œuvre des alternatives à la voiture individuelle avant la finalisation du projet Ring ;
- Améliorer l'accessibilité des deux Régions et garantir aussi bien le trafic de transit que le trafic de destination en territoire bruxellois et flamand ;
- Réduire le trafic en Région bruxelloise en jouant son rôle de rocade pour des trajets routiers qui transitent inutilement par l'intra-muros ;
- Améliorer la sécurité routière, notamment grâce à une réduction générale de la vitesse autorisée et adaptée à la densité de la circulation ;
- En matière d'environnement, respecter les engagements régionaux et, vu l'enjeu de santé publique, contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. Par ailleurs, la couverture du Ring - notamment au niveau du bois du Laerbeek dont l'emprise n'est pas remise en cause – ainsi que la création d'écoducs, est souhaitable ;
- Plus généralement, la Région est défavorable à un élargissement du Ring, mais favorable à une optimisation sous conditions.

### 3.5. Les solutions de mobilité pour favoriser le report modal à l'échelle métropolitaine

### 3.4. De heraanleg van de Ring

De heraanleg van de Ring R0, die de grondgebieden van de 3 gewesten doorkruist, is een bron van spanning.

In het belang van de Brusselaars en in een geest van constructief overleg beveelt het Gewest aan om van de heraanleg van de Ring een gemeenschappelijk project te maken dat kadert in een grootstedelijke visie.

Daartoe stelt het de volgende richtsnoeren voor:

- De twee gewesten moeten akkoord gaan over gemeenschappelijke doelstellingen en de studies samen aansturen;
- De heraanleg van de Ring moet worden gezien binnen een ruimer mobiliteitsproject dat ook het openbaar vervoer, de fiets en de overstapparkings integreert om zo een modale verschuiving van de personenwagen naar de alternatieve vervoerswijzen te bevorderen;
- De alternatieven voor de personenwagen moeten worden uitgewerkt vóór het Ringproject;
- De bereikbaarheid van de twee gewesten moet worden verbeterd en garanties bieden voor zowel het doorgaand verkeer als voor het verkeer met bestemming Brussels en Vlaams Gewest;
- Het verkeer in het Brussels Gewest verminderen door ten volle zijn rol als ringweg te vervullen voor het verkeer zonder bestemming intra-muros;
- De verkeersveiligheid verbeteren, met name dankzij een algemene verlaging van de toegestane snelheid, aangepast aan de verkeersdichtheid;
- Op milieuvlak de gewestelijke verbintenissen respecteren en met het oog op de volksgezondheid bijdragen tot de verbetering van de luchtkwaliteit. De overkapping van de Ring, met name ter hoogte van het Laarbekbos zonder te raken aan de grootte van dit bos -en de bouw van ecodeucten zijn wenselijk;
- Meer in het algemeen is het Gewest geen voorstander van een verbreding van de Ring maar wel van een optimalisering onder voorwaarden.

### 3.5. Mobiliteitsoplossingen om de modale verschuiving te bevorderen op grootstedelijke

La Région de Bruxelles-Capitale, cœur de la métropole porte une ambition globale de mobilité pour son hinterland et promeut l'intégration métropolitaine des systèmes de mobilité, tant pour l'offre que pour la demande.

Afin de soutenir les objectifs de réduction de la pression routière, d'amélioration des espaces publics, et du maintien du degré d'accessibilité interrégionale de l'ensemble des pôles et quartiers bruxellois, les actions à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Mise à disposition d'une offre de transports en commun interrégionale fiable, performante, accessible (voir ci-dessous) ;
- Le régime fiscal applicable aux véhicules est un levier déterminant pour poursuivre les objectifs stratégiques d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de la saturation routière en Région bruxelloise. A cet égard, la Région souhaite une réduction drastique des externalités négatives que génère le régime fiscal fédéral applicable aux véhicules de société.

Par ailleurs, poursuivant ces mêmes objectifs, la Région bruxelloise souhaite développer et exploiter l'ensemble des technologies disponibles et à venir (LEZ au niveau régional, Viapass au niveau interrégional...) pour implémenter une fiscalité intelligente qui opère notamment une modulation de la tarification en fonction de l'utilisation du véhicule, en remplacement total ou partiel de la fiscalité applicable à leur possession, ou toute autre mesure concourant aux objectifs précités.

La Région entend mettre en œuvre cette réforme à l'échelle métropolitaine, en parallèle du renforcement substantiel et coordonné de l'offre de transport public et des alternatives à la voiture. L'aboutissement d'une telle réforme nécessitera une concertation approfondie avec les autres régions, sur base d'une étude des impacts économiques, sociaux et environnementaux des différents scénarii envisagés sur les utilisateurs (entreprises, ménages, familles, ...) habitant ou travaillant à Bruxelles.

## schaal

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gelegen in het hart van de grootstad, koestert een globale mobiliteitsambitie voor zijn hinterland en promoot de grootstedelijke integratie van de mobiliteitssystemen, zowel voor de vraag als voor het aanbod.

Om de doelstellingen inzake de vermindering van de verkeersdruk, de verbetering van de openbare ruimten en het behoud van de intergewestelijke toegankelijkheidsgraad van alle Brusselse polen en wijken, dient het Gewest de volgende acties te ondernemen:

- Terbeschikkingstelling van een intergewestelijk openbaarvervoersaanbod dat betrouwbaar, performant en toegankelijk is (zie verder);
- Autofiscaliteit is een doorslaggevende hefboom om de strategische doestellingen – betere luchtkwaliteit en minder verzadigde wegen in het Brussels Gewest – te bereiken. In dit verband wil het Gewest de negatieve externaliteiten die worden gegenereerd door de huidige federale heffing op de bedrijfswagens drastisch verminderen.

Eveneens om deze doelstellingen te bereiken wil het Brussels Gewest bovendien alle bestaande en toekomstige technologieën (LEZ op gewestelijk niveau, Viapass op intergewestelijk niveau, ...) ontwikkelen en gebruiken. Bedoeling is om een slimme fiscaliteit te implementeren die de tarifiering moduleert volgens het gebruik van het voertuig en dus de heffing op het autobezit geheel of gedeeltelijk vervangt. Daarnaast zal het Gewest ook alle andere maatregelen nemen die kunnen bijdragen tot het bereiken van de voormelde doelstellingen.

Het Gewest wil deze hervorming doorvoeren op grootstedelijke schaal, parallel met de wezenlijke en gecoördineerde hervorming van het openbaarvervoersaanbod en de alternatieven voor de personenwagen. Dat vraagt om een grondig overleg met de andere gewesten, op basis van een studie van de economische, maatschappelijke en milieu-impact van de beoogde scenario's op de gebruikers (bedrijven, huishoudens, gezinnen, ...) die in Brussel wonen of werken.

- Réalisation de P+R de l'ordre de 25.000 places dans l'espace métropolitain, aux localisations les plus adéquates (à proximité des terminus de métro, des gares et haltes S, des liaisons de transport public interrégionales, des stations d'autopartage, du RER vélo, ...). Pour les P+R présents sur le territoire bruxellois (10.000 places), cette offre de stationnement complémentaire profiterait aux résidents bruxellois sans pour autant les inciter à utiliser davantage la voiture ;
- Incitation au car-sharing et car-pooling à l'échelle métropolitaine, notamment par la réservation d'espaces dédiés sur les voiries métropolitaines pour augmenter la vitesse de déplacements. Par ailleurs, la Région prévoira, dans ses P+R, un nombre clairement défini d'emplacements de parking pour le covoiturage ;
- Promotion de la vision et des actions bruxelloises auprès des Régions et communes partenaires pour la mise en œuvre d'une politique d'amélioration de la mobilité des navetteurs à l'échelle de la métropole.
- Realisatie van P+R-parkings, goed voor een totaal van ongeveer 25.000 plaatsen, op de meest geschikte plaatsen in het grootstedelijke gebied (in de buurt van de eindhaltes van de metrolijnen, de stations en de S-haltes, de intergewestelijke openbaarvervoersverbindingen, autodeelstations, het fiets-GEN, ...). Op het Brusselse grondgebied zijn al P+R-parkings beschikbaar (met 10.000 plaatsen). Het bijkomende parkeeraanbod zou ten goede komen aan de inwoners van Brussel zonder dat het hen aanmoedigt om meer gebruik te maken van de auto;
- Aanmoediging tot autodelen en carpooling op grootstedelijke schaal, met name door op de grootstedelijke wegen specifieke parkeerplaatsen voor te behouden om de verplaatsingssnelheid te verhogen. Op deze P+R-parkings zal het Gewest ook een welomschreven aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor carpooling;
- Promoten van de Brusselse visie en acties bij de buurgewesten en partnergemeenten om de mobiliteit van de pendelaars te verbeteren op schaal van de grootstad.

### 3.6. La logistique à l'échelle métropolitaine

Plus 90% de la distribution urbaine de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale est effectuée par la route, tandis que 45% des livraisons urbaines génèrent près de 80% des trajets logistiques.

Afin de répondre aux objectifs globaux de mobilité, la Région plaide pour un approvisionnement plus efficace et plus propre de la Région en partenariat avec les différents acteurs. Pour la logistique de base et la distribution urbaine, l'objectif est de réduire de 10% le nombre de kilomètres parcourus pour les livraisons à l'horizon 2025 et de 50% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030.

A cette fin, et tenant compte de la croissance significative de la demande, la Région veillera à :

- Réduire et optimiser les mouvements de camions et camionnettes transportant des marchandises dans la ville et depuis les centres

### 3.6. Logistiek in het grootstedelijke gebied

Meer dan 90% van stedelijke goederendistributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebeurt over de weg terwijl 45% van de leveringen in de stad bijna 80% van de logistieke trajecten genereert.

Om te beantwoorden aan de globale mobiliteitsdoelstellingen pleit het Gewest voor een efficiëntere en schonere bevoorrading van het Gewest, in samenwerking met de verschillende actoren. Zowel voor de basislogistiek als voor de stedelijke distributie moet worden gestreefd naar een vermindering van het aantal afgelegde kilometers voor leveringen met 10% tegen 2025 en een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 50% tegen 2030.

Daartoe, en rekening houdend met de significante stijging van de vraag, zal het Gewest erop toezien om:

- De bewegingen van vrachtwagens en bestelwagens die goederen vervoeren in en naar de stad en vanuit de logistieke centra te

- logistiques faisant le lien avec l'extérieur ;
- Encourager le report modal de la route vers le rail ;
  - Améliorer le bilan et l'efficacité des mouvements logistiques routiers en encourageant les acteurs à grouper les marchandises et à mutualiser les flux de livraison ;
  - Encourager l'usage des véhicules adaptés aux tâches (proportionnalité de la taille du véhicule et des livraisons) les plus vertueux en matière environnementale et notamment via l'usage de vélos-cargo et assimilés ;
  - Améliorer les conditions de circulation des livreurs en leur réservant des espaces de livraison adaptés et disponibles ;
  - Promouvoir le développement intégré des activités de distribution et de stockage. Des centres d'échanges logistiques pourront voir le jour sous forme de plateformes multi-usages, adaptées au contexte urbain, permettant notamment de transborder des marchandises. Les sites pressentis sont :
    - la zone portuaire nord où se développe un système de transbordement avec une plateforme régionale ;
    - le site de Schaerbeek-Formation, maillon futur essentiel de l'armature logistique , par son accessibilité tri-modale et ses réserves foncières.
- verminderen en te optimaliseren;
  - De modale verschuiving van de weg naar het spoor aan te moedigen;
  - De balans en de efficiëntie van de logistieke bewegingen over de weg te verbeteren door de actoren aan te moedigen om de goederen te groeperen en de leveringsstromen te mutualiseren;
  - Het gebruik aan te moedigen van voertuigen die geschikt zijn voor de taak (grootte van het voertuig in verhouding tot de leveringen) en die de beste milieuprestaties bieden, met name het gebruik van cargo- en daarmee gelijkgestelde fietsen;
  - De verkeersvoorwaarden van de leveranciers te verbeteren door hen aangepaste en beschikbare laad- en losplaatsen te reserveren;
  - De geïntegreerde ontwikkeling te promoten van de distributie- en opslagactiviteiten. Logistieke centra kunnen worden opgericht in de vorm van multifunctionele platformen, aangepast aan de stedelijke context, waar de goederen met name kunnen worden overgeladen. De volgende locaties worden daarvoor naar voren geschoven:
    - het noordelijke havengebied waar een overslagsysteem met een gewestelijk platform wordt ontwikkeld;
    - de site Schaarbeek-Vorming, de toekomstige hoofdschakel van de logistieke infrastructuur, vanwege de trimodale bereikbaarheid en de grondreserves.

Par ailleurs, en fonction des potentiels urbains et économiques, des plateformes logistiques spécifiques pourront se développer à différents endroits du territoire bruxellois. L'accessibilité bi-voire tri-modale sera privilégiée.

#### **4. A l'échelle régionale et locale : l'organisation de la mobilité et de la ville polycentrique**

L'échelle régionale et locale se définit comme celle des déplacements quotidiens des Bruxellois, pour laquelle un maillage fin permet de rejoindre facilement un autre point du quartier ou les réseaux des "corridors", et ce, quel que soit le mode utilisé. En ce qui concerne les transports publics, leur offre y est performante tant en termes

Afhankelijk van de stedelijke en economische opportuniteiten kunnen er bovendien specifieke logistieke platformen worden ontwikkeld op verschillende plaatsen op het Brusselse grondgebied. De bi- of trimodale bereikbaarheid zal daarbij worden bevoorrecht.

#### **4. Op Gewestelijk en lokaal niveau: organisatie van de mobiliteit en van de polycentrische stad**

Het gewestelijke en lokale niveau is dat van de dagelijkse verplaatsingen van de Brusselaars die makkelijk en met gelijk welke vervoerswijze van het ene punt in de wijk naar het andere moeten kunnen gaan via een fijnmazig netwerk of via het netwerk van de 'corridors'. Het openbaarvervoersaanbod moet efficiënt zijn, zowel

d'horaires que de fréquence.

Cette vision polycentrique et de proximité telle que préconisée par la Région ambitionne de limiter les besoins de mobilité.

Cette ambition est mise en œuvre à travers le développement des nouveaux pôles de développement prioritaire mais également à travers la densification à proximité des nœuds multimodaux et des Noyaux d'Identité Locale<sup>16</sup> qui articulent la « ville des courtes distances ».

#### **4.1. Appuyer le développement urbain sur les nœuds multimodaux**

La localisation des activités et des fonctions urbaines ainsi que leur accessibilité déterminent fortement la demande et les pratiques de mobilité. Les nœuds multimodaux, lieu de convergence des réseaux de transport, permettent de connecter activités, fonctions et services de mobilité en un même lieu. Ils offrent tous les services de proximité, sont bien desservis et permettent de rejoindre facilement d'autres pôles de la ville.

Ces nœuds jouent des rôles multiples :

- Ils permettent d'envisager la densification et l'intensification des polarités urbaines existantes sur un modèle durable de la ville compacte. En ce sens, les infrastructures existantes structurent très fortement le territoire, en proposant une trame pour les déplacements sur laquelle la construction de la ville s'est basée et doit se poursuivre ;
- Les nœuds multimodaux sont des pôles structurants de la ville des courtes distances et constituent un vecteur essentiel de la réduction des besoins de déplacement (en longueur et en nombre) ;
- La localisation des pôles de développement est largement conditionnée par l'architecture du réseau de transport public dès lors que ces pôles génèrent un flux d'une certaine importance. A leur tour, les développements du réseau définissent de nouvelles conditions de mobilité et de nouvelles opportunités pour le développement territorial ;
- Le développement des nœuds doit contribuer

op het vlak van dienstregeling als op het vlak van frequentie.

Het Gewest beveelt deze polycentrische en buurtgerichte visie aan om de mobiliteitsbehoeften te verminderen.

Ze wordt ten uitvoer gebracht via de ontwikkeling van de nieuwe prioritaire ontwikkelingspolen maar ook via verdichting in de buurt van de multimodale knooppunten en de lokale identiteitskernen<sup>16</sup> waarop de "stad van de korte afstanden" gebaseerd is.

#### **4.1. Een stedelijke ontwikkeling die steunt op de multimodale knooppunten**

De plaats en de bereikbaarheid van de activiteiten en van de stedelijke functies bepalen in grote mate de mobiliteitsvraag en het mobiliteitsgedrag. De multimodale knooppunten, waar de vervoersnetten samenkomen, verenigen activiteiten, functies en mobiliteitsdiensten op één en dezelfde plaats. Zij bieden alle buurtdiensten aan, worden goed bediend en maken het mogelijk om makkelijk andere polen van de stad te bereiken.

Deze knooppunten vervullen verschillende functies:

- Ze maken de verdichting en intensivering mogelijk van de bestaande stedelijke polariteiten binnen een duurzaam model van de compacte stad. In die zin zorgen de bestaande infrastructures voor een zeer sterke structurering van het grondgebied doordat een raster voor verplaatsingen wordt aangeboden waarop de bouw van de stad gebaseerd is en moet worden voortgezet;
- De multimodale knooppunten zijn structurerende polen van de stad van de korte afstanden en vormen een essentiële vector om de verplaatsingsbehoeften te verminderen (in lengte en in aantal);
- De plaats van de ontwikkelingspolen hangt grotendeels af van de architectuur van het openbaarvervoersnet omdat ze verkeersstromen van een zekere omvang genereren. Tegelijk bepalen de ontwikkelingen van het netwerk nieuwe voorwaarden voor de mobiliteit en nieuwe mogelijkheden voor de territoriale ontwikkeling;
- De ontwikkeling van deze knooppunten moet

à un développement socialement et économiquement équilibré. Il est donc essentiel que les nouveaux nœuds de transport soutiennent la vision territoriale multipolaire.

Afin d'assurer la réalisation de ces rôles, le réseau de transport public mis en place par la Région :

- est hiérarchisé sur le territoire en répondant à 2 objectifs : la densification du territoire et le développement multipolaire de la ville ;
- garantit un niveau d'accessibilité minimum et suffisant dans toutes les parties du territoire, en corrigeant les inégalités actuelles ;
- connecte les pôles de développement avec l'hypercentre et les pôles entre eux ;
- s'appuie sur le réseau des gares comme lieux d'échanges modaux, la complémentarité des modes de transport étant organisée au bénéfice de l'efficacité du réseau.

Au-delà des transports publics, en complément ou en superposition aux Noyaux d'Identité Locale, les pôles multimodaux devront rassembler diverses solutions de mobilité – de l'information à la distribution – comme les véhicules partagés (vélos, scooters, voitures), les parkings vélos, ou les bornes de rechargement, box de livraisons, informations piétonnes, etc. L'accessibilité des PMR à ces pôles et aux services qui leur sont offerts est essentielle.

La création de nœuds multimodaux doit donc être recherchée en fonction des besoins de développement urbain, et proposer une offre de transport renforcée dans les endroits denses. Inversement, la présence de nœuds multimodaux donnera lieu au développement urbain.

#### 4.2. Intégration du développement polycentrique

La Région a pour vocation de répondre à l'essor démographique et d'accompagner le parcours résidentiel de chacun (c'est-à-dire de permettre à chacun de trouver la formule de logement qui correspond le mieux à ses besoins du moment) tout en garantissant la qualité de vie des Bruxellois.

Cette stratégie régionale repose notamment sur

bijdragen tot een maatschappelijk en economisch evenwichtige ontwikkeling. Het is dus essentieel dat de nieuwe transportknooppunten de meerpolige territoriale visie ondersteunen.

Om deze functies te kunnen vervullen heeft het openvervoersnet dat het Gewest ontwikkelt de volgende eigenschappen:

- hiërarchisch opgebouwd over het grondgebied in antwoord op twee doelstellingen: verdichting van het grondgebied en meerpolige ontwikkeling van de stad;
- een minimale en voldoende bereikbaarheid in alle delen van het grondgebied, met correctie van de bestaande ongelijkheden;
- verbindt de ontwikkelingspolen met het hypercentrum en verbindt de polen met elkaar;
- steunt op het netwerk van stations als plaatsen voor modale overstappen, waarbij de complementaire organisatie van de vervoerswijzen bijdraagt tot de efficiëntie van het netwerk.

Behalve het openbaar vervoer, als aanvulling op of naast de lokale identiteitskernen, moeten de multimodale polen de verschillende mobiliteitsoplossingen verenigen - van informatie tot distributie: deelvoertuigen (fietsen, scooters, auto's), fietsparkings of oplaadpalen, leveringsboxen, voetgangersinformatie, enz. Bijzonder belangrijk is dat deze polen en de diensten die ze aanbieden goed bereikbaar zijn voor PBM.

De aanleg van multimodale knooppunten moet dus worden afgestemd op de ontwikkelingsbehoeften van de stad en een versterkt vervoersaanbod voorstellen op dichte plaatsen. Omgekeerd kan de aanwezigheid van multimodale polen de aanzet geven tot stedelijke ontwikkeling.

#### 4.2. Integratie van de polycentrische ontwikkeling

Het Gewest wil een antwoord bieden op de bevolkingstoename, het huisvestingsparcours van alle Brusselaars begeleiden (d.w.z. ervoor zorgen dat iedereen de huisvestingsformule vindt die het best beantwoordt aan zijn behoeften van het moment) en de Brusselaars een zekere levenskwaliteit garanderen.

Deze gewestelijke strategie steunt met name op de

l'émergence des pôles de développement prioritaire et le développement de la zone du Canal. Valoriser ces potentiels s'entend également comme le fait de proposer la structure de mobilité la plus pertinente en fonction de l'existant et des caractéristiques des sites à développer, tout en appliquant autant que possible le principe de ville de proximité.

En tout état de cause, les nouveaux quartiers seront irrigués par un ou plusieurs corridors de mobilité. Ils donneront par conséquent accès à une offre de transport public efficace et laisseront une large place aux modes actifs tout en permettant l'accessibilité automobile appropriée.

#### 4.3. Les modes actifs (piétons et cyclistes)

A Bruxelles, 64 % des déplacements s'effectuent sur une distance de moins de 5 km et plus de 77% des déplacements sur une distance de moins de 7,5 km. La distance est une variable essentielle dans le choix du mode de déplacement. Ainsi, on constate que :

La marche est le mode de déplacement privilégié pour les déplacements courts (jusqu'à 3 km) et le vélo pour des distances jusqu'à 5 km ;

Le transport public est principalement utilisé pour les déplacements de plus de 2 km ;

La voiture demeure très utilisée pour des déplacements courts : 17% de part modale pour des déplacements de 0,5 à 1 km, 34% pour des déplacements de 1 km à 2 km et 45 % pour des déplacements de 2 km à 3 km.

Sur cette base, et en lien avec l'ambition territoriale de "ville des courtes distances", l'objectif est de faire des modes actifs le moyen de déplacement privilégié pour les distances de moins de 5 km à l'horizon 2030. Bruxelles doit devenir une région exemplaire pour les modes actifs à l'horizon 2025 dans laquelle la mobilité à pied ou à vélo se fait dans des conditions optimales.

##### 4.3.1. Le mode piéton

La marche est le mode de déplacement actif naturel, sain, gratuit apportant un sentiment d'autonomie important et un accès immédiat à

oprichting van prioritaire ontwikkelingspolen en de ontwikkeling van het Kanaalgebied. Om dat potentieel te benutten moet steeds de meest relevante mobiliteitsstructuur voor de bestaande toestand en de kenmerken van de te ontwikkelen sites worden aangeboden en moet het principe van de buurtstad zoveel mogelijk worden toegepast.

Hoe dan ook zullen de nieuwe wijken worden bediend door één of meerdere mobiliteitscorridors. Ze verlenen toegang tot een efficiënt openbaarvervoersaanbod en bieden ruim plaats voor de actieve vervoerswijzen, terwijl ook de bereikbaarheid met de auto gegarandeerd blijft.

#### 4.3. De actieve vervoerswijzen (voetgangers en fietsers)

In Brussel gebeurt 64 % van de verplaatsingen over een afstand van minder dan 5 km en meer dan 77% van de verplaatsingen over een afstand van minder dan 7,5 km. De afstand is een essentiële variabele bij de keuze van de verplaatsingswijze. Enkele vaststellingen:

Wandelen is de belangrijkste manier van verplaatsen voor korte afstanden (tot 3 km), terwijl voor afstanden tot 5 km hoofdzakelijk de fiets wordt gebruikt;

Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt voor verplaatsingen van meer dan 2 km;

De auto wordt nog steeds veel gebruikt voor korte verplaatsingen: zijn modaal aandeel bedraagt 17% voor verplaatsingen van 0,5 tot 1 km, 34% voor verplaatsingen van 1 km tot 2 km en 45 % voor verplaatsingen van 2 km tot 3 km.

Op basis hiervan en in lijn met het territoriale beleid van een 'stad van de korte afstanden', wil het Gewest er tegen 2030 voor zorgen dat voor afstanden van minder dan 5 km vooral actieve vervoerswijzen worden gekozen. Tegen 2025 moet Brussel een voorbeeldregio worden voor het gebruik van de actieve vervoerswijzen, een regio waar voetgangers en fietsers zich in optimale voorwaarden kunnen verplaatsen.

##### 4.3.1. Voetgangers

Wandelen is een natuurlijke, gezonde en gratis manier van verplaatsen die een belangrijk gevoel van autonomie verschaft en een onmiddellijke



toutes les destinations de la ville (c'est-à-dire qu'il permet de ne pas avoir à chercher un lieu où stationner). La marche offre une fiabilité de temps de parcours et est le mode de déplacement le plus rapide pour les trajets courts. Enfin, la ville avec ses quartiers compacts et ses rues denses, est adaptée au mode piéton. Cette configuration explique partiellement que la marche est déjà le mode de déplacement le plus pratiqué pour les déplacements intra-bruxellois : 37% de déplacements sont faits à pied, dont 43% pour les déplacements courts.

Afin de faire dès 2030 des modes actifs le mode de déplacement majoritaire pour les déplacements courts, la Région souhaite atteindre pour ceux-ci une part modale pour la marche à pied de minimum 50 %. Pour atteindre cet objectif, il convient de donner davantage de place au piéton dans l'espace public et d'améliorer la qualité des aménagements piétons.

La Région entend :

- imposer dans tous les projets soumis à permis d'urbanisme, une approche urbanistique mettant en avant les espaces dédiés aux piétons :
  - Cheminement naturel garanti (maillage fin du réseau piéton) et sécurisé ;
  - Aménagements agréables (mobiliers urbains, revêtements, ...);
  - Accessibilité et confort maximal (trottoirs larges, traversées confortables, accès PMR, ...);
- créer des itinéraires piétons régionaux pour relier les quartiers et Noyaux d'Identité Locale entre eux y compris via des passerelles et ascenseurs cyclo-piétons. Ces itinéraires disposeront d'un niveau de confort pour le piéton supérieur à la moyenne des espaces de circulation piétons et d'un balisage promouvant l'usage de la marche ;
- utiliser des nouvelles technologies pour encourager la marche (informations et navigation interactive à destination des piétons), dans le cadre d'une approche multimodale.

toegang verleent tot alle bestemmingen van de stad (voetgangers moeten immers geen parkeerplaats zoeken). Wandelen biedt een betrouwbare reistijd en is de snelste verplaatsingswijze voor korte afstanden. De stad is met haar compacte wijken en haar dichte straten ook bijzonder geschikt voor voetgangers. Dat verklaart voor een deel waarom wandelen nu al de meest gebruikte verplaatsingswijze is voor verplaatsingen binnen Brussel: 37% van de verplaatsingen gebeurt te voet, waarvan 43% over een korte afstand.

Om ervoor te zorgen dat tegen 2030 de korte verplaatsingen vooral met de actieve verplaatsingswijzen gebeuren, streeft het Gewest naar een modaal aandeel van voetgangers van minstens 50 %. Om dat doel te bereiken moeten de voetgangers meer plaats krijgen in de openbare ruimte en moet de kwaliteit van de voetgangersinfrastructuur worden verbeterd.

Het Gewest wil:

- bij alle projecten waarvoor een stedenbouwkundige vergunning moet worden aangevraagd, verplichten tot een stedenbouwkundig plan waarin de ruimte voor voetgangers is aangegeven:
  - Natuurlijke route gegarandeerd (fijnmazig voetgangersnetwerk) en beveiligd;
  - Aangename inrichting (stadsmeubilair, bekleding, ...);
  - Toegankelijkheid en maximaal comfort (brede voetpaden, comfortabele oversteekplaatsen, toegankelijk voor PBM, ...);
- gewestelijke voetgangersroutes aanleggen om de wijken en de lokale identiteitskernen onderling te verbinden, met inbegrip van bruggen en liften voor voetgangers en fietsers. Deze routes beschikken over een hoger comfortniveau voor de voetganger dan de gemiddelde circulatieruimte voor voetgangers en over een bewegwijzering die wandelen als vorm van verplaatsing aanmoedigt.
- nieuwe technologieën gebruiken om het wandelen aan te moedigen (informatie en interactieve navigatie voor voetgangers) in het kader van een multimodale benadering.

Par ailleurs, il est nécessaire de faciliter le confort des piétons dans les correspondances et les cheminements. Pour ce faire, dans un rayon de 400 à 700 mètres autour des principales destinations urbaines (cheminements vers les haltes et gares, cheminements principaux, ...), les chemins d'accès seront continus, de qualité, lisibles et sécurisés et garantis aux PMR.

#### 4.3.2. La création de zones apaisées

La Région soutient la création de zones apaisées, sous la forme de piétonniers, de zones 20 (type zone résidentielle) ou de zones de rencontre donnant une priorité aux modes actifs. Ces zones contribuent à la sécurisation de l'espace public au bénéfice de l'amélioration de la qualité de vie des riverains. Sur un réseau global de voiries de 1.750km (dont 1400km de voiries communales), la création de 250 km de zones apaisées à l'horizon 2030 sur l'ensemble du territoire et de 400 km à l'horizon 2040 constitue l'objectif bruxellois. En outre, la Région soutient la création de zones apaisées pour les environnements des écoles et des noyaux d'identité locale. Ces projets seront adaptés à chaque situation locale, en concertation avec les communes, les écoles et les associations représentatives concernées.

#### 4.3.3. Le mode Vélo

La part modale du vélo a triplé en 10 ans. Cette croissance doit se poursuivre en travaillant autant sur l'offre vélo (aménagement d'infrastructures et équipements), que sur la demande.

A l'image du réseau de transport public, un maillage cyclable fin et sécurisé est essentiel : celui-ci permet non seulement de garantir une cyclabilité complète de l'origine à la destination, mais permet également d'apaiser l'espace public (moins d'espace consacré à la voiture, moins de pollutions).

Pour stimuler la demande en matière d'usage du vélo, il est préconisé de :

- Augmenter la part des ménages bruxellois qui détiennent au moins un vélo et/ou un accès à un vélo partagé pour atteindre 70% en 2025 ;
- Poursuivre et intensifier les actions de sensibilisation, en particulier auprès des

Daarnaast moet ook het comfort van de voetgangers worden verbeterd aan de overstapplaatsen en op de trajecten. Binnen een straal van 400 tot 700 meter rond de belangrijkste stedelijke bestemmingen (toegangen tot haltes en stations, belangrijkste routes, ...) moeten continue toegangsroutes worden voorzien van behoorlijke kwaliteit, beveiligd en toegankelijk voor PBM.

#### 4.3.2. Inrichting van autoluwe zones

Het Gewest ondersteunt de creatie van rustige zones in de vorm van verkeersvrije ruimten, zones 20 (type woonzone) of ontmoetingszones waar de actieve vervoerswijzen voorrang genieten. Deze zones dragen bij tot een veiliger openbare ruimte en verbeteren zo de levenskwaliteit van de buurtbewoners. Op een wegennet van 1.750 km in totaal (waarvan 1.400 km gemeentewegen) wil het Gewest tegen 2030 op het hele grondgebied 250 km autoluwe zones creëren en tegen 2040 400 km. Bovendien ondersteunt het Gewest de creatie van autoluwe zones in de schoolomgevingen en nabij de lokale identiteitskernen. Deze projecten zullen worden afgestemd op elke lokale situatie, in overleg met de betrokken gemeenten, scholen en representatieve verenigingen.

#### 4.3.3. Fietsers

Het modale aandeel van de fiets is in tien jaar tijd verdrievoudigd. Deze toename moet aanhouden en daarvoor moet zowel het fietsaanbod worden verbeterd (inrichting van infrastructuur en voorzieningen) als de vraag worden gestimuleerd.

Net als voor het openbaar vervoer is een fijnmazig en beveiligd fietsnetwerk van essentieel belang. Dat garandeert niet alleen een volledige befietsbaarheid van vertrekpunt tot bestemming maar creëert ook rust in de openbare ruimte (minder ruimte voor de auto, minder vervuiling).

Om de vraag te stimuleren wordt aanbevolen om:

- Het percentage huishoudens dat over minstens één fiets beschikt en/of toegang heeft tot een deelfiets te verhogen tot 70 procent tegen 2025;
- De sensibiliseringsacties voort te zetten en te intensiveren, vooral bij doelgroepen die geen

- publics qui ne pratiquent pas le vélo ;
  - Promouvoir l'usage du vélo à assistance électrique ;
  - Promouvoir le transport de marchandises à vélo ;
  - Promouvoir l'offre de vélos d'entreprise ;
  - Apaiser la vitesse dans les quartiers et y favoriser la mixité des aménagements.
- gebruik maken van de fiets;
  - Het gebruik van elektrische fietsen te promoten;
  - Het goederentransport op de fiets te bevorderen;
  - Het aanbod van bedrijfsfietsen te bevorderen;
  - De snelheid in de wijken te verlagen en er gemengde inrichtingen te bevorderen.

En ce qui concerne le réseau cyclable, l'objectif est le doublement du réseau sur l'ensemble du territoire bruxellois, en concertation avec les communes et associations de cyclistes. De nouvelles infrastructures cyclo-piétonnes, notamment le long du Canal, seront privilégiées de manière à lutter contre les effets de barrière urbaine. Enfin, l'entretien et la gestion de l'infrastructure cyclable, en ce compris la propreté et le déneigement, seront assurés.

Pour ce qui concerne les vélos partagés, il faut faciliter le développement de l'offre de vélos en libre-service et en location, tant quantitativement que qualitativement, sur l'ensemble du territoire régional, et en particulier dans les zones densément peuplées.

Par ailleurs, le vol de vélo reste problématique et doit faire l'objet d'une lutte renforcée entre tous les acteurs compétents et à tous niveaux de pouvoir : régional et communal, en collaboration avec la police, les services prévention, l'Agence de Stationnement, etc.

Enfin, l'exiguïté des logements bruxellois est souvent un obstacle pour détenir un vélo, c'est la raison pour laquelle il faut augmenter les possibilités de stationnement du vélo en voirie et hors-voirie en fonction de la densité de population (parking ou box vélo par exemple, ...). Par ailleurs, les centres commerciaux régionaux et locaux, les zones apaisées et les espaces verts doivent disposer d'emplacements de parking à vélos de qualité suffisante pour les visiteurs.

#### 4.4. La desserte ferroviaire régionale

Le réseau ferroviaire bruxellois mesure environ 96 km et est 5 fois supérieur à la densité moyenne nationale. Ce réseau accueille environ 1.200 trains par jour. Sur 31 haltes en service, certaines jouissent d'une intermodalité avec le métro et nombreuses sont celles qui proposent une

Wat het fietsnetwerk betreft wil het Gewest het aantal fietspaden op het hele Brusselse grondgebied verdubbelen in overleg met de gemeenten en de fietsersverenigingen. Met name langs het Kanaal zullen nieuwe infrastructuur voor voetgangers en fietsers worden aangelegd om de stedelijke barrière-effecten weg te werken. Ten slotte zal worden gezorgd voor een behoorlijk onderhoud en beheer van de fietsinfrastructuur, met inbegrip van het schoon en sneeuwvrij houden van fietspaden.

Wat het fietsdelen betreft moet de ontwikkeling van het aanbod van fietsverhuurdiensten zowel kwantitatief als kwalitatief worden ontwikkeld op het hele gewestelijke grondgebied, vooral in de dichtbevolkte gebieden.

Fietsdiefstal blijft een ernstig probleem en moet intensief worden bestreden door alle bevoegde actoren en op alle beleidsniveaus: gewestelijk en gemeentelijk, in samenwerking met de politie, de preventiediensten, het Parkeeragentschap, enz.

De Brusselse woningen zijn vaak te klein om plaats te bieden voor een fiets. Daarom moeten er zowel op als buiten de weg meer fietsparkeermogelijkheden worden voorzien, afhankelijk van de bevolkingsdichtheid (bijvoorbeeld parking of fietsbox, ...). Ook gewestelijke en lokale winkelcentra, autoluwe zones en groene ruimten moeten beschikken over voldoende fietsparkeerplaatsen voor de bezoekers.

#### 4.4. Het gewestelijke spoornet

Het Brusselse spoornet is ongeveer 96 km lang, dat is 5 keer meer dan de nationale gemiddelde dichtheid. Vandaag rijden er ongeveer 1.200 treinen per dag. Van de 31 haltes die in dienst zijn genieten sommige een intermodaliteit met de metro en op heel wat haltes kan worden

intermodalité avec des lignes structurantes de transport public. Cependant, l'offre ferroviaire est concentrée à 90% dans la Jonction Nord-Midi, ce qui réduit l'attractivité du chemin de fer pour les déplacements intra-bruxellois.

En effet, si les trois gares de la jonction sont les plus fréquentées du pays, la fréquentation des autres gares bruxelloises (desservant les lignes 26 à l'est, 28 à l'ouest, lignes 161, 28 et 50/60 formant une relation est-ouest) reste trop faible au vu de leur potentiel.

La Région porte donc l'ambition de quintupler la part modale du rail pour les trajets intra-bruxellois à l'horizon 2030. A cette fin, en cohérence avec la vision métropolitaine, les objectifs sont les suivants :

- Disposer d'une offre ferroviaire de 4 trains par heure sur l'ensemble du territoire bruxellois, en semaine et le samedi, en étendant la plage horaire jusque minimum 23h ;
- Activer la relation est-ouest en reliant le quartier européen et le quartier nord, Jette, Berchem ;
- Augmenter l'offre et les fréquences entre le bassin de population de l'ouest et les zones d'emploi de l'aéroport.

Le nombre de trains ne constitue cependant pas l'unique levier à actionner pour inciter les Bruxellois à emprunter l'offre ferroviaire pour des déplacements intra-bruxellois. Outre un plan de transport ambitieux, il est nécessaire de :

- Communiquer l'offre S aux usagers bruxellois, insuffisamment connue depuis son lancement ;
- Proposer une tarification multimodale, attractive et intégrée entre les opérateurs de transport publics et les différents prestataires de service de mobilité complémentaires ;
- Rénover les haltes ferroviaires, en général dégradées et ainsi rendre l'offre ferroviaire intra-bruxelloise plus visible et attractive. Pour ce faire, la Région entend réaliser un véritable programme de valorisation des haltes ferroviaires avec l'État fédéral dans le cadre de Beliris ;
- Créer de nouvelles haltes ferroviaires près des nœuds multimodaux (zones de développement immobilier dense, quartiers denses faiblement

overgestapt op de structurerende openbaarvervoerslijnen. Het spooraanbod is echter voor 90 procent geconcentreerd in de Noord-Zuidverbinding, wat de spoorweg minder aantrekkelijk maakt voor verplaatsingen binnen Brussel.

Waar de drie stations van de Noord-Zuidverbinding de drukste zijn van het land, blijven de andere Brusselse stations (die de lijnen 26 in het oosten, 28 in het westen en de lijnen 161, 28 en 50/60 van de oost-westverbinding bedienen) onderbenut ten aanzien van hun potentieel.

Het Gewest koestert de ambitie om het modale aandeel van het spoor tegen 2030 te verviervoudigen voor trajecten binnen Brussel. In samenhang met de grootstedelijke visie worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- Een aanbod van 4 treinen per uur in het hele Brusselse grondgebied, tijdens de week en op zaterdag, waarbij de dienstverlening wordt verlengd tot minimaal 23 uur;
- Activering van de oost-westverbinding tussen de Europese wijk en de Noordwijk, Jette, Berchem;
- Verhoging van het aanbod en de dienstregeling tussen het woonbekken in het westen en de tewerkstellingsgebieden van de luchthaven.

Het aantal treinen vormt echter niet de enige hefboom om de Brusselaars ertoe aan te zetten om voor hun verplaatsingen binnen Brussel de trein te nemen. Naast een ambitieus vervoersplan zijn ook de volgende aanbevelingen noodzakelijk:

- Het S-aanbod dat sinds zijn lancering nog te weinig bekend is communiceren aan de Brusselaars;
- Een multimodale, aantrekkelijke en geïntegreerde tarifiering bieden tussen de openbaarvervoersmaatschappijen en de verschillende complementaire mobiliteitsactoren;
- De treinhalthes, die in het algemeen sterk verouderd zijn, renoveren en het spooraanbod binnen Brussel dus beter zichtbaar en aantrekkelijker maken; Het Gewest wil in samenwerking met de federale overheid en in het kader van Beliris een volwaardig programma uitwerken voor de herwaardering van de treinhalthes;
- Nieuwe spoorhaltes creëren in de buurt van de multimodale knooppunten (gebieden met een dense vastgoedontwikkeling, dense wijken die

desservis en transport public). Les haltes de Anderlecht-CERIA, Verboekhoven, Josaphat-Wahis, Cureghem, Erasme sont privilégiées.

Enfin, en fonction de l'évolution du secteur ferroviaire, du développement de l'offre S tenant compte des besoins bruxellois, dans le cadre d'une éventuelle ouverture du marché du transport intérieur de personnes, la Région bruxelloise analysera l'opportunité d'exploiter, via un opérateur de transport, le réseau ferroviaire intra-bruxellois avec pour objectif de proposer une offre régionale de transport supplémentaire sur les lignes ferroviaires actuellement sous-exploitées.

#### **4.5. A l'échelle régionale et locale : L'évolution du transport public STIB**

Le transport public et les modes actifs sont et doivent continuer d'être les modes de déplacements de base de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Ces modes de déplacements restent les plus efficaces. La vision polycentrique et de proximité du PRDD tant sur le plan du développement urbain que de la mobilité, s'inscrivent dans cet objectif.

Le transport public doit profiter d'un investissement constant pour maintenir voire augmenter son efficacité.

La fréquentation des transports publics STIB n'a cessé d'augmenter ces dernières années (+19% en 5 ans), pour atteindre 402 millions de voyage en 2017. L'offre de transport de la STIB en raison des investissements importants consentis par la Région (mise en service de nouveaux trams, de nouveaux bus, augmentation des fréquences, etc.) a également crû de manière spectaculaire ces dernières années.

Améliorer la qualité de l'offre de transport public est une priorité pour favoriser le report modal depuis la voiture. Il s'agit d'augmenter le confort des usagers mais également la fréquence, les plages horaires du service de transports en commun, par exemple via du transport public à la demande (entre autres sur initiative de la Région) et d'assurer une offre dimensionnante en-dehors des heures de pointe (y compris la nuit, les week-ends, jours fériés, et vacances scolaires) afin de répondre aux différents besoins.

moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer). De prioriteit gaat uit naar de haltes Anderlecht-CERIA, Verboekhoven, Josaphat-Wahis, Kuregem en Erasmus.

Afhankelijk van de evoluties in de spoorsector, de ontwikkeling van het S-aanbod dat inspeelt op de Brusselse behoeften en in het kader van de eventuele openstelling van de binnenlandse markt van het personenvervoer, zal het Brussels Gewest de mogelijkheid analyseren om via een transportoperator het spoornet binnen Brussel zelf te exploiteren, met het doel een aanvullend gewestelijk vervoersaanbod voor te stellen op de spoorlijnen die momenteel onderbenut zijn.

#### **4.5. Op Gewestelijk en lokaal niveau: Evolutie van het MIVB-aanbod**

Het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen zijn en moeten de basis blijven van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze verplaatsingswijzen blijven immers het meest efficiënt. De polycentrische en buurtgerichte visie van het GPDO, zowel op het vlak van stedelijke ontwikkeling als van mobiliteit, sluit aan bij deze doelstelling.

Er moet voortdurend worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer om de efficiëntie ervan te handhaven of te verhogen;

Het gebruik van de MIVB-lijnen is de laatste jaren voortdurend gestegen (+19% in 5 jaar tijd). In 2017 werden er op de MIVB-lijnen 402 miljoen trajecten afgelegd. Ook het vervoeraanbod van de MIVB is dankzij de aanzienlijke investeringen van het Gewest de laatste jaren spectaculair toegenomen (ngebruikname van nieuwe trams, nieuwe bussen, uitbreiding van de dienstregeling, enz.).

De kwaliteit van het openbaar vervoersaanbod moet worden verbeterd om de modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen. Niet alleen het comfort voor de gebruikers moet worden verhoogd maar ook de frequentie en de dienstregeling, bijvoorbeeld via vervoer on demand (onder meer op initiatief van het Gewest). Daarnaast moet ook buiten de spitsuren (ook 's nachts, tijdens de week-ends, op feestdagen en tijdens de schoolvakanties) een aangepast aanbod worden voorzien om aan alle behoeften tegemoet te komen.

La vitesse et la régularité des lignes sont un aspect non négligeable de l'attractivité du transport public. Porter une attention particulière à la performance des transports en commun de surface doit permettre d'augmenter à nouveau la vitesse commerciale des véhicules STIB d'un à trois km/h (avec une priorité sur les réseaux Plus et Confort) et ainsi améliorer l'offre de terminus à terminus.

#### 4.5.1. Réseau léger de surface

Il s'agit de poursuivre les investissements visant à amplifier l'offre fine en vue de répondre à l'augmentation de la demande et à améliorer la desserte des pôles de développement prioritaires. La Région continuera à augmenter la qualité de service par l'amélioration de l'accessibilité - notamment PMR - des véhicules (nouveaux modèles), des stations et arrêts et à faciliter l'intermodalité.

L'offre de bus doit répondre au plus près aux besoins des voyageurs par une bonne couverture géographique des quartiers en Région bruxelloise, par une présence renforcée dans l'espace public et via une meilleure coordination entre les différents opérateurs de bus desservant le territoire bruxellois.

#### 4.5.2. Réseau métro et prémétro

Outre la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de grande capacité, l'amélioration de la qualité de service est un levier d'action essentiel et déjà encadré par le plan pluriannuel d'investissement 2016-2025.

A cette fin, la Région achètera du matériel roulant performant et accessible, et investira dans l'adaptation de la circulation et dans l'évolution des technologies de conduite et de signalisation (renouvellement du système de signalisation métro par un système permettant d'exploiter le réseau à des fréquences plus élevées et ainsi gagner 36% de capacité). La création de dépôts supplémentaires est par ailleurs nécessaire et une mixité des fonctions urbaines est à privilégier dans leur conception. Les investissements visant à améliorer l'accessibilité seront poursuivis dans les stations de métro et pré métro (ascenseurs, escalators, cheminements PMR) ainsi que dans

Snelheid en regelmaat zijn belangrijke aspecten om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Bijzondere aandacht moet worden aan de prestatie van het bovengrondse openbaar vervoer. De commerciële snelheid van de MIVB-rijtuigen moet nogmaals met één à drie km/u worden verhoogd (eerst en vooral op de Plus- en Comfort-netwerken) en ook het aanbod van eindhalte tot eindhalte moet worden verbeterd.

#### 4.5.1. Licht bovengronds net

De investeringen moeten worden voortgezet om het fijnmazige aanbod uit te breiden en te beantwoorden aan de toenemende vraag. Ook de bediening van de prioritaire ontwikkelingspolen moet worden verbeterd. Het Gewest zal de kwaliteit van de aangeboden dienst blijven verbeteren door een betere toegankelijkheid - vooral voor PBM - te garanderen van de rijtuigen (nieuwe modellen), de stations en de haltes en door de intermodaliteit te bevorderen.

Het busaanbod moet zo goed mogelijk tegemoetkomen aan de noden van de reizigers. Het moet een goede geografische dekking van de Brusselse wijken bieden, nadrukkelijker aanwezig zijn in de openbare ruimte en beter worden gecoördineerd tussen de verschillende busmaatschappijen die actief zijn in het Gewest.

#### 4.5.2. Metro- en premetronet

Naast nieuwe infrastructuur met een grote capaciteit is ook de verbetering van de dienstkwaliteit een belangrijke hefboom. Deze verbetering is al opgenomen in het meerjarig investeringsplan 2016-2025.

Het Gewest zal daarom performant en toegankelijk rollend materieel aankopen en blijven investeren in de aanpassing van het verkeer en de evolutie van de rij- en signalisatietechnologieën (vervanging van het signalatiesysteem door een systeem waarmee het netwerk benut kan worden aan hogere frequenties en de capaciteit wordt verhoogd met 36%). Ook bijkomende stelplaatsen moeten worden gecreëerd en bij hun ontwerp moet rekening worden gehouden met een gemengdheid van de stedelijke functies. De investeringen om de toegankelijkheid te verbeteren worden voortgezet in de metro- en premetrostations (liften, roltrappen,

l'aménagement des arrêts de surface.

L'accès à un réseau Wifi dans les lieux de transport public sera généralisé.

L'offre de transport s'intégrera dans l'offre de transport métropolitain pluri-opérateurs et dans la nouvelle configuration des entrées de ville, notamment pour la desserte des P+R et l'offre de stationnement des riverains.

#### 4.5.3. Les extensions des réseaux de transport public régionaux

Les projets de développement de l'offre de transport public de haute performance sont les plus structurants. Les projets prévus à l'horizon 2025 sont déjà planifiés :

- Conversion en métro de la liaison pré-métro existante entre Albert et Gare du Nord et prolongement de la liaison métro vers Bordet afin de desservir les quartiers du Nord-Est et créer un nœud multimodal avec la ligne SNCB 26 ;
- Réalisation d'un tunnel en "Y" et d'une station souterraine à Meiser.

Par ailleurs, il est également prévu de réaliser :

- Le prolongement de la ligne T3 depuis Esplanade jusqu'au plateau du Heysel ;
- La création de la ligne T9 de Simonis jusqu'à l'UZ VUB puis vers le plateau du Heysel.

Dans la foulée de la finalisation de l'extension Bordet-Albert, il est préconisé d'étudier le maillage optimal du réseau à haute performance à l'horizon 2040 et définir les priorités de réalisation :

- Métro Sud (Forest>Uccle) ;
- Liaison de transport public à haute performance ouest :
  - Simonis-Berchem>Grand Bigard ;
  - rocade Ouest, de la Gare de l'Ouest vers Jette et Laeken au nord et vers Westland Shopping au sud ;
- Liaison de transport public à haute performance Est sur la moyenne ceinture (en tenant compte du réseau ferroviaire) ;
- Liaison de transport public à haute

routebegeleiding voor PBM) en bij de aanleg van bovengrondse haltes.

De toegang tot een wifinetwerk op het openbaar vervoer zal worden veralgemeend.

Het vervoeraanbod zal worden opgenomen in het grootstedelijke aanbod van verschillende maatschappijen en worden afgestemd op de nieuwe configuratie van de stadstoegangen, met name voor de bediening van de P+R-parkings en het parkeeraanbod voor de buurtbewoners.

#### 4.5.3. Uitbreiding van de gewestelijke openbaarvervoersnetten

De projecten voor de ontwikkeling van het openbaarvervoeraanbod met een hoog dienstniveau zijn het meest structurerend; Tegen 2025 zijn al een aantal projecten gepland:

- Omvorming tot metro van de bestaande premetroverbinding tussen Albert en het Noordstation en verlenging van de metroverbinding naar Bordet om de noordoostelijke wijken te bedienen en een multimodaal knooppunt te creëren met NMBS-lijn 26;
- Bouw van een 'Y'-tunnel en van een ondergronds station aan Meiser.

Daarnaast zullen de volgende projecten worden gerealiseerd:

- Verlenging van de lijn T3 van Esplanade tot de Heizelvlakte;
- Aanleg van de lijn T9 van Simonis tot de UZ VUB en vervolgens naar de Heizelvlakte.

Aansluitend op de voltooiing van de uitbreiding Bordet-Albert wordt aanbevolen om het onderzoek te starten naar de optimale structuur van het metronet met hoog dienstniveau in 2040 en om de prioriteiten te bepalen:

- Metro Zuid (Vorst>Ukkel);
- hoog dienstniveau verbinding met het westen:
  - Simonis-Berchem>Groot-Bijgaarden;
  - Westring, van het Weststation naar Jette en Laeken in het noorden en naar Westland Shopping in het zuiden;
- hoog dienstniveau verbinding met het oosten op de Middenring (rekening houdend met het spoornet);
- hoog dienstniveau verbinding Delta>Station

performance Delta>Gare d'Etterbeek>Flagey>Luxembourg>Maelbeek>Saint-Josse>Botanique vers Simonis via Rogier, Yser et Ribaucourt ;

- Finalisation de la liaison petite ceinture : ajout des arrêts Tour et Taxis, Canal et Gare du Nord entre Simonis et Botanique ;
- Liaison à haute performance vers le cadran nord-ouest de la Région et Neder-over-Heembeek.

#### 4.6. L'évolution du réseau routier : vers une nouvelle utilisation de la voiture

Si la voiture reste un mode de déplacement parfois indispensable, il est nécessaire de redéfinir sa place et ses usages dans l'espace public.

La Région souhaite limiter l'usage de la voiture individuelle aux réelles nécessités, lorsqu'il s'agit du mode le plus adapté. Elle entend favoriser une utilisation raisonnée de la voiture découplée de sa possession et de son caractère autosoliste (autopartage par exemple). En ce sens, il s'agira de mettre en place les différentes solutions alternatives pour prolonger la tendance bruxelloise - baisse de la part modale de la voiture de 50% en 1999 à 32% en 2010, pour atteindre 25% au niveau global (déplacements internes et interrégionaux) en 2030.

##### 4.6.1. L'intégration urbaine du réseau routier

Au niveau infrastructurel, le réseau routier, et en particulier ses ouvrages d'art, doit faire l'objet d'une rénovation et d'une maintenance accrue afin de garantir sa robustesse et la sécurité des usagers.

De plus, il est indispensable d'améliorer l'intégration urbaine des ouvrages d'art, comme l'habillage des trémies par exemple. Trop souvent, les ouvrages d'art ont été conçus en ne tenant pas compte de leur impact urbain sur un quartier (barrière urbaine, saleté, insécurité). Il est dès lors essentiel que les ouvrages d'art qui constituent le réseau de transport fassent l'objet d'une meilleure intégration esthétique. Cette intégration devra mettre en valeur le patrimoine et l'esprit bruxellois, en collaboration avec le monde artistique.

Chaque projet de réaménagement du réseau de

van Etterbeek>Flagey>Luxembourg>Maalbeek>Sint-Joost>Kruidtuin naar Simonis via Rogier, IJzer en Ribaucourt;

- Sluiting van de Kleine Ring-verbinding: toevoeging van de haltes Thurn & Taxis, Kanaal en Noordstation tussen Simonis en Kruidtuin;
- hoog dienstniveau verbinding met de noordwestelijke kwadrant van het Gewest en met Neder-over-Heembeek.

#### 4.6. Evolutive van het wegennet: naar een nieuw autogebruik

Indien de auto een soms noodzakelijk vervoermiddel blijft, moet de plaats en het gebruik ervan in de openbare ruimte worden herzien.

Het Gewest wil het individuele autogebruik beperken tot het strikt noodzakelijke, tot situaties waarin de auto het meest geschikte vervoermiddel is. Het wil een rationeel autogebruik bevorderen dat is losgekoppeld van het autobezit en van het autosolisme (bijvoorbeeld door autodelen). In die zin wil het Gewest verschillende alternatieve oplossingen aanbieden om de Brusselse trend - daling van het modale aandeel van de auto van 50% in 1999 tot 32% in 2010 - voort te zetten en tegen 2030 een globaal niveau te bereiken van 25% (interne en intergewestelijke verplaatsingen).

##### 4.6.1. Stedelijke integratie van het wegennet

Op het vlak van infrastructuur moet het wegennet, en in het bijzonder de kunstwerken, worden gerenoveerd en beter worden onderhouden om de stevigheid en de veiligheid voor de gebruikers te garanderen.

Bovendien moeten de kunstwerken beter worden geïntegreerd in de stad, bijvoorbeeld door de tunnelingangen te bekleden. Te vaak worden kunstwerken ontworpen zonder rekening te houden met hun stedelijke impact op een wijk (stedelijke barrière, vuil, onveiligheid). Het is dus belangrijk dat de kunstwerken van het vervoernet meer esthetisch worden geïntegreerd in hun omgeving. Deze integratie moet het Brusselse erfgoed en de Brusselse identiteit naar voren brengen, in samenwerking met de artistieke wereld.

Elk herinrichtingsproject van de openbare weg zal



voirie sera également soumis à un « test de verdure ». L'intégration d'arbres d'alignement et d'autres structures vertes contribue en effet à l'identité paysagère et crée des corridors écologiques dans la Région.

#### 4.6.2. Des corridors multimodaux de mobilité

Indépendamment du traitement réservé aux ouvrages d'art, la transformation de l'ensemble des voiries de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité est une nécessité. Cette ambition s'inscrit dans la volonté de développer les services alternatifs à la voiture individuelle et d'améliorer les espaces publics. La transformation urbaine doit être accompagnée d'une attention majeure au maintien de l'accessibilité régionale et à la lutte contre la congestion.

Ainsi, la moyenne ceinture est un corridor de rocades essentiel au réseau bruxellois. La Région entend, à l'horizon 2040, équiper ce corridor d'une liaison de transport public à haute performance sur l'ensemble de son parcours. Les offres déjà existantes seront donc étendues et connectées. Cet axe doit également accueillir un itinéraire cyclable au fur et à mesure de la réorganisation multimodale de la voirie.

La petite ceinture, rocade du cœur de la Région, est d'une remarquable efficacité en matière de mobilité. Toutefois, l'espace public actuellement saturé doit être substantiellement rééquilibré de manière à en améliorer la qualité tant en matière de bruit, de qualité de l'air, de traversabilité que de verdurisation.

Son réaménagement permettra d'augmenter l'offre de transports en commun, finaliser le réseau de pistes séparées et étudier la couverture partielle de cet axe routier, sans augmenter sa capacité, au profit d'espaces publics de qualité et multimodaux.

Tous ces projets entraîneront nécessairement des chantiers considérables, avec un impact important sur l'espace public. Etant donné le nombre de chantiers annuels (120.000 chantiers dans l'espace public régional en 2017, dont 4.000 importants), la coordination des chantiers sera optimisée et accompagnée d'un plan de circulation alternative performant.

worden onderworpen aan een 'groentest'. Laanbomen en andere groene structuren dragen immers bij tot de landschappelijke identiteit en creëert ecologische corridors in het Gewest.

#### 4.6.2. Multimodale mobiliteitscorridors

Los van de behandeling die is voorbehouden voor kunstwerken, moeten alle snelwegen worden omgevormd tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors. Deze ambitie kadert in de wil om alternatieven voor de personenwagen te ontwikkelen en de openbare ruimten te verbeteren. Bij deze stedelijke transformatie moet bijzondere aandacht worden besteed aan het behoud van de toegankelijkheid in het Gewest en aan de bestrijding van het fileprobleem.

De Middenring is een essentiële ringweg in het Brusselse net. Tegen 2040 wil het Gewest deze corridor over zijn hele traject uitrusten met een hoogperformante openbaarvervoersverbinding. Het al bestaande aanbod zal dus worden uitgebreid en verbonden. Verder moet op deze verkeersader een fietspad worden aangelegd naarmate hij multimodaal wordt gereorganiseerd.

De Kleine Ring, in het hart van het Gewest, is op het vlak van mobiliteit opmerkelijk efficiënt. De openbare ruimte is echter volledig verzadigd. Er moet daarom worden gestreefd naar een nieuw evenwicht om de kwaliteit te verbeteren op het vlak van geluid, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid en groen.

De heraanleg van de Kleine Ring opent de weg naar een beter openbaar vervoer en naar de voltooiing van het netwerk van gescheiden fietspaden. Ook moet de mogelijkheid worden onderzocht om deze verkeersader gedeeltelijk te overkappen, zonder de capaciteit ervan te verhogen, om een kwaliteitsvolle en multimodale ruimte te creëren.

Al deze projecten zullen uiteraard gepaard gaan met gigantische werven die een aanzienlijke impact zullen hebben op de openbare ruimte. Gezien het jaarlijkse aantal werven (120.000 werven in de gewestelijke openbare ruimte in 2017, waarvan 4.000 grote werven) moeten ze optimaal worden gecoördineerd en moet een performant alternatief verkeersplan worden opgemaakt.

#### 4.6.3. Garantir la sécurité routière

Les aménagements routiers doivent garantir une sécurité routière optimale et rencontrer l'objectif bruxellois de réduction d'ici 2020 de la moitié du nombre de blessés et de tués sur la route par rapport à 2010, conformément aux engagements pris lors des Etats généraux de la Sécurité Routière. La « Vision Zéro » doit être intégrée dans les différentes approches.

En application de l'objectif de création de zones apaisées et accessibles à tous, la transformation du réseau des voies locales en zone 30 sera poursuivie en concertation avec les communes. La généralisation du concept des "rues des écoles" à toute la Région sera analysée.

Par ailleurs, il est essentiel de prendre des mesures liées à l'éducation, au respect du Code de la route et aux technologies des véhicules pour garantir la sécurité durable du trafic.

Le programme d'actions visant à résoudre les « points noirs » et « Zones à Concentration d'Accidents – ZACA » sera accéléré. Par ailleurs, l'installation d'un réseau de caméras performantes permettant une surveillance continue du réseau routier est prévue, en particulier dans les tunnels.

#### 4.6.4. Garantir une circulation fluide des véhicules de secours et d'urgence

La congestion automobile croissante, couplée au développement de projets de réduction des capacités routières au profit d'espaces publics plus qualitatifs, a eu au cours du temps un impact non négligeable sur les temps d'intervention des véhicules de secours et d'urgence.

S'agissant d'un enjeu majeur pour la sécurité des usagers de la Région, il est pourtant indispensable de garantir la circulation de ces véhicules sur l'ensemble du territoire.

Les besoins des services de secours et d'urgence sont doubles : d'une part, il est nécessaire de leur garantir un déplacement rapide sur leurs itinéraires de déplacement principaux. D'autre part, il est nécessaire de leur garantir un accès à l'ensemble du tissu bâti de la Région. En ce sens, deux axes de réflexion peuvent être développés en

#### 4.6.3. Verkeersveiligheid waarborgen

De wegen moeten een optimale verkeersveiligheid garanderen en beantwoorden aan de Brusselse doelstelling om tegen 2020 het aantal doden en gewonden op de weg met de helft te verminderen ten opzichte van 2010. Deze verbintenis werd ook aangegaan door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het principe "Zero Vision" moet worden geïntegreerd in de verschillende benaderingen.

Aansluitend op de doelstelling om autoluwe zones in te richten die voor iedereen toegankelijk zijn, zullen de lokale stratennetten worden omgevormd tot zones 30, in overleg met de gemeenten. De veralgemening van het concept 'schoolstraat' in het hele Gewest zal worden onderzocht.

Ook is het essentieel om maatregelen te nemen rond onderwijs, het respecteren van de verkeersregels en voertuigtechnologieën om de duurzame veiligheid van het verkeer te garanderen.

Het actieprogramma om de 'zwarte punten' en de 'ongevalgevoelige zones' - ZACA - weg te werken zal worden versneld. Daarnaast wordt de installatie van een krachtig cameranetwerk gepland waarmee een continue monitoring van het wegennet mogelijk is, vooral in de tunnels.

#### 4.6.4. Vlotte doorgang voor de voertuigen van de hulpdiensten

De toenemende verkeerscongestie en de ontwikkeling van projecten die de wegcapaciteit verminderen ten gunste van meer kwaliteitsvolle openbare ruimten, hadden in de loop der tijd een aanzienlijke impact op de interventietijden van de hulpdiensten.

Omdat het gaat om een belangrijke uitdaging voor de veiligheid van de gebruikers van het Gewest, moet een vlotte doorgang voor deze voertuigen worden gegarandeerd op het hele gewestelijke grondgebied.

De behoeften van de hulpdiensten zijn tweeledig: enerzijds moeten ze zich snel kunnen verplaatsen op hun belangrijkste trajecten. En anderzijds moeten ze toegang krijgen tot alle gebouwen in het Gewest. In die zin kunnen tegelijk twee denksporen worden gevolgd: de aanpassing van de inrichtingen van de openbare ruimte aan de

parallèle : l'adéquation des aménagements de l'espace public au gabarit des véhicules de secours actuels et l'acquisition de véhicules de secours plus petits adaptés au contexte urbain très dense de certains quartiers de la Région.

#### 4.6.5. Le stationnement

Accompagnant l'époque du « tout à la voiture », les politiques de stationnement ont favorisé une augmentation de l'offre de stationnement pour répondre à une demande automobile toujours croissante, détériorant la qualité de l'espace public et alimentant la congestion.

Le premier plan régional de stationnement ainsi que les plans d'actions communaux de stationnement ont permis de franchir une première étape régionale qu'il est nécessaire de poursuivre. Parallèlement, la récente Agence Régionale de Stationnement offre aux communes la possibilité de déléguer leurs compétences de contrôle et de perception du stationnement, le suivi des plans d'action communaux, la mise en œuvre d'une politique de stationnement vélo, ou encore la création de parkings publics.

Le dernier comptage des emplacements de stationnement en voirie effectué par Bruxelles Mobilité en 2014 recensait 264.199 places (293.057 en 2010) dont 74.667 non réglementées. Hors voirie, le nombre d'emplacements disponibles est estimé à 647.000.

Pour répondre à l'objectif de réduction du nombre de voitures sur le réseau bruxellois, il faut modifier la configuration du parc de stationnement bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics.

A cette fin, la Région fixe comme objectif à l'horizon 2030 de :

- réduire le nombre de places en voirie en-dessous de 200.000 ;
- réduire le nombre de places non réglementées à 35.000 ;
- augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains.

Ces objectifs seront poursuivis sans réduire l'accessibilité de la Région et des riverains. Cela passera notamment par la réglementation

omvang van de huidige voertuigen van de hulpdiensten en aankoop van kleinere voertuigen die zijn aangepast aan de zeer dense stedelijke context van bepaalde wijken in het Gewest.

#### 4.6.5. Het parkeren

Door de aloude heerschappij van Koning Auto werd in het kader van het parkeerbeleid lang getracht om het parkeeraanbod te verhogen en zo te voldoen aan een toenemende vraag. Het gevolg is dat de kwaliteit van de openbare ruimte danig achteruit ging en het congestieprobleem nog werd versterkt.

Het eerste Gewestelijke Parkeerplan en de gemeentelijke Parkeeractieplannen zijn een eerste stap in de goede richting die het Gewest moet aanhouden. Het nog recente Gewestelijke Parkeeragentschap biedt de gemeenten de mogelijkheid om hun bevoegdheden op het gebied van controle en inning van het parkeergeld, de opvolging van de gemeentelijke actieplannen, de ontwikkeling van een fietsparkeerbeleid of de aanleg van openbare parkings te delegeren.

Bij zijn recentste telling van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg in 2014, telde Brussel Mobiliteit 264.199 parkeerplaatsen (293.057 in 2010) waarvan 74.667 niet gereguleerd. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen buiten de weg wordt geschat op 647.000.

Om het aantal voertuigen in het Brussels verkeersnetwerk te verminderen, liet de configuratie van het Brusselse parkeerpark worden gewijzigd om de modale verschuiving te bevorderen en de openbare ruimte te verfraaien.

Tegen 2030 wil het Gewest:

- het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg verlagen tot minder dan 200.000;
- het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen verlagen tot 35.000;
- de toegang tot parkeren buiten de openbare weg verhogen tot 20.000 plaatsen bestemd voor de buurtbewoners.

Deze doelstellingen moeten worden nagestreefd zonder de toegankelijkheid van het Gewest en de buurtbewoners te verminderen. Daartoe moet de

environnementale (COBRACE) afin de faciliter la mutualisation des parkings privés et du parc de stationnement hors voirie appartenant aux acteurs publics (Région et communes, administrations fédérales, régionales et européennes) au bénéfice des riverains, en prévoyant une tarification du stationnement en voirie incitant les visiteurs et navetteurs à utiliser les alternatives à la voiture individuelle. La Région et l'Agence de stationnement proposeront une solution opérationnelle complète permettant aux différents acteurs de ne pas être pénalisés par cette situation.

De manière générale, pour des raisons financières et liées à la gestion de la mobilité, la méthode proposée consiste à :

- Optimiser l'offre hors voirie déjà gérée (parkings publics et parkings privés mutualisés);
- Mutualiser les stocks non encore gérés de places existantes (parksharing) ;
- Construire de nouveaux parkings hors voirie ;
- Lier de manière systématique toute nouvelle construction à un réaménagement qualitatif de l'espace public associé.

Par ailleurs, il est nécessaire de coordonner la tarification du stationnement en voirie et hors voirie étant entendu que les tarifs hors voirie seront plus attractifs que ceux pratiqués en voirie, qu'il s'agisse de tarifs horaire, forfaitaire et dérogatoires, ou de cartes de stationnement.

#### 4.6.6. Les deux roues motorisées

Comme d'autres métropoles européennes, Bruxelles compte un nombre croissant de 2 roues motorisées. La Région entend favoriser les services de motos partagés et augmenter le nombre d'emplacements de stationnement moto de manière harmonieuse dans l'espace public.

#### 4.6.7. Les cars touristiques

Le tourisme génère des retombées économiques importantes. Afin d'offrir un accès confortable et rapide aux points d'intérêt de Bruxelles, ainsi que limiter les mouvements de véhicules imposants et polluants, il est proposé de développer des

milieuwetgeving (BWLKE) maximaal benut worden om het delen van privéparkings en van alle parkeerplaatsen buiten de weg van overheidsinstanties (Gewest en gemeenten, federale, regionale en Europese besturen) met de buurtbewoners te vergemakkelijken. De parkeertarieven buiten de openbare weg moeten bezoekers en pendelaars aanzetten om alternatieven voor de personenwagen te gebruiken. Het Gewest en het Parkeeragentschap zullen een volledige operationele oplossing voorstellen en ervoor zorgen dat de verschillende betrokken partijen daar geen nadelig effect van ondervinden.

Meer in het algemeen, om financiële redenen en om redenen die te maken hebben met het mobiliteitsbeheer, wordt voorgesteld om:

- het bestaande beheerde aanbod buiten de weg optimaliseren (openbare parkings en gedeeld gebruikte privéparkings) te optimaliseren;
- de nog niet beheerde stock van bestaande parkeerplaatsen gedeeld te gebruiken (parkeerdelen);
- nieuwe parkings te buiten de openbare weg;
- elk nieuw bouwproject systematisch te verbinden met een kwalitatieve herinrichting van de bijhorende openbare ruimte.

Daarnaast moeten de parkeertarieven op en buiten de openbare weg worden gecoördineerd. Tarieven buiten de openbare weg zijn immers aantrekkelijker dan deze op de openbare weg, ongeacht of het gaat om uurtarieven, forfaitaire en vrijstellingstarieven of parkeerkaarten.

#### 4.6.6. Gemotoriseerde tweewielers

Zoals in elke Europese hoofdstad neemt ook in Brussel het aantal gemotoriseerde tweewielers voortdurend toe. Het Gewest wil het motordelen bevorderen en het aantal motorparkeerplaatsen in de openbare ruimte harmonieus verhogen.

#### 4.6.7. Toeristenbussen

Het toerisme genereert aanzienlijke inkomsten voor het Gewest. Om een comfortabele en snelle toegang te bieden tot de Brusselse trekpleisters en de bewegingen van logge en vervuilende voertuigen te beperken, wordt voorgesteld om in

emplacements de stationnement pour des bus touristiques à proximité du centre-ville. Une tarification du stationnement moyen et longue durée des autocars est envisagée.

#### 4.7. Le transport rémunéré de personnes

Les services de taxis (taxis/taxis partagés/taxis moto/nouveaux services de transport rémunérés) sont à considérer comme des modes de déplacement complémentaires au transport public dans la mesure où ils offrent une solution de remplacement aux trajets occasionnels en voiture. Un service de taxis collectifs actif 24h sur 24h sera développé à l'horizon 2040 sur l'ensemble du territoire régional.

En termes de coopération interrégionale, la Région veillera à améliorer la desserte des aéroports, dont celui de Brussels National, par les opérateurs bruxellois, afin d'éviter le retour à Bruxelles de taxis vides.

#### 4.8. Nouveaux véhicules et nouveaux usages

La notion d'économie de partage doit structurer l'approche bruxelloise en ce qui concerne le covoiturage et l'autopartage.

Les agréments des services d'autopartage veilleront à favoriser la création d'offres locales et métropolitaines permettant les trajets de type round trip, one way, free floating en les répartissant selon le potentiel d'utilisateurs et le taux de motorisation des Bruxellois.

La Région facilitera la création de systèmes coopératifs de mise en relation entre Bruxellois, notamment via une plateforme électronique open-data régionale de covoiturage et d'autopartage entre particuliers.

#### 4.9. La logistique intra-bruxelloise

La vision de la logistique en Région de Bruxelles-Capitale a été développée dans les échelles internationale/nationale/métropolitaine. De fait, les flux sortent et entrent de la Région : la rationalisation des flux entrants et le report modal au bénéfice de modes durables doit être maximale.

de buurt van het stadscentrum parkeerplaatsen te voorzien voor toeristenbussen. Ook wordt gedacht aan een tarifiering voor middellang en langdurig parkeren van autocars.

#### 4.7. Bezoldigd personenvervoer

Taxidiensten (taxi's/deeltaxi's/motortaxi's/nieuwe bezoldigde vervoersdiensten) moeten worden beschouwd als een aanvulling op het openbaar vervoer in de mate dat ze een alternatief bieden voor occasionele verplaatsingen met de auto. Tegen 2040 zal op het hele gewestelijke grondgebied een 24/24 u collectieve taxidienst worden ontwikkeld.

Het Gewest wenst een intergewestelijke samenwerking om de bediening van de luchthavens, waaronder Brussel Nationaal, door de Brusselse maatschappijen te verbeteren en te vermijden dat taxi's leeg terug naar Brussel moeten rijden.

#### 4.8. Nieuwe voertuigen en nieuwe gebruiken

Het concept van de deeleconomie moet aan de basis liggen van de Brusselse benadering van het carpoolen en autodelen.

Bij de erkenning van de autodeeldiensten moet de ontwikkeling worden bevorderd van een lokaal en grootstedelijk aanbod dat trajecten van het type round trip, one way en free floating mogelijk maakt. De verdeling van die diensten moet in verhouding staan tot de potentiële gebruikers en de motorisatiegraad van de Brusselaars.

Het Gewest zal ondersteuning geven aan de ontwikkeling van coöperatieve systemen om Brusselaars met elkaar in contact te brengen, onder meer via een gewestelijk elektronisch open data-platform voor carpoolen en autodelen tussen particulieren.

#### 4.9. Logistiek in Brussel

De visie op de logistiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd ontwikkeld op internationale, nationale en grootstedelijke schaal. Omdat er in het Gewest heel wat stromen binnenkomen en buitengaan, moeten de binnenkomende stromen maximaal gerationaliseerd worden en moet een modale

A l'horizon 2025, vu la répartition modale actuelle et la structure des coûts de distribution, il faut prioritairement améliorer l'efficacité du transport routier intrarégional et rendre le « dernier kilomètre » plus propre. La Région limitera autant que possible la circulation des poids lourds en ville et visera l'optimisation de leur chargement en incitant les opérateurs logistiques à mieux coordonner leurs tournées. À moyen terme, une mutualisation des flottes pourrait être envisagée.

verschuiving naar duurzame vervoerswijzen worden gerealiseerd.

Tegen 2025 moet, gelet op de huidige modale verdeling en de structuur van de distributiekosten, vooral de efficiëntie van het wegvervoer binnen het Gewest worden verbeterd en worden gezorgd voor een schonere 'laatste kilometer'. Het Gewest zal in de mate van het mogelijke het vrachtwagenverkeer in de stad beperken en het laden van vrachtwagens optimaliseren door de logistieke operatoren aan te zetten tot een betere coördinatie van hun ritten. Op middellange termijn kan een gedeeld gebruik van vrachtwagens worden onderzocht.

**Les conditions de réussite du PRDD**

Après avoir identifié les « défis » auxquels la Région est confrontée, il est indispensable de créer les conditions de réussite pour la mise en œuvre du PRDD.

Ils sont au nombre de trois :

- Développer les collaborations entre tous les acteurs publics de la ville, à toutes les échelles et à tous les niveaux de pouvoir ;
- Mettre en œuvre une planification dynamique et cohérente au travers de divers instruments régionaux ;
- Associer le citoyen au développement régional.

La multiplicité des acteurs agissant à Bruxelles ne facilite pas le développement d'une vision et d'une action commune. Il peut représenter un frein aux collaborations formelles et informelles, complexifier les démarches pour les citoyens et les entreprises, et entraîner une dispersion des moyens budgétaires et humains de la Région.

Afin de concrétiser le projet de ville par le PRDD, il est essentiel de veiller à ce que tous les acteurs travaillent ensemble à des objectifs communs, en dépassant les éventuelles lignes de fracture sectorielles qui les séparent et collaborer sur des thématiques communes.

**1. Développer les collaborations avec les autres acteurs aux différentes échelles**

**1.1. Renforcer et coordonner les acteurs publics régionaux du développement territorial : la Plateforme territoriale**

Concrètement, afin d'amplifier l'action de la Région dans son développement territorial, le

**Voorwaarden voor het succes van het GPDO**

Nu de "uitdagingen" waarmee het Gewest te maken krijgt bekend zijn, moeten de voorwaarden tot stand worden gebracht om de uitvoering van het GPDO te laten slagen.

Zo zijn er drie:

- De samenwerking tussen alle openbare actoren van de stad ontwikkelen, en dit op iedere schaal en op ieder beleidsniveau;
- Een dynamische en samenhangende planning uitvoeren door middel van een aantal gewestelijke instrumenten;
- De burger betrekken bij de gewestelijke ontwikkeling.

Het grote aantal stakeholders in Brussel komt de ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie en een gezamenlijk optreden niet ten goede. Dit kan remmend werken op formele en informele samenwerking, het handelen voor burgers en ondernemingen ingewikkelder maken en leiden tot een versnippering van de budgettaire en menselijke middelen waarover het Gewest beschikt.

Om concrete uitvoering te geven aan het stadsproject moet er absoluut op worden toegezien dat alle actoren samenwerken op grond van gemeenschappelijke doelstellingen en de eventuele sectorale breuklijnen die hen scheiden overstijgen, zodat kan worden samengewerkt rond gezamenlijke thema's.

**1. De samenwerking met de overige actoren op de verschillende niveaus ontwikkelen**

**1.1. De gewestelijke overheidsactoren van de territoriale ontwikkeling versterken en coördineren: het Territoriaal Platform**

Om het optreden van het Gewest bij de territoriale ontwikkeling concreet te

ouvernement a mené une réforme des administrations et organismes publics liés à l'aménagement du territoire. Son objectif : mutualiser les ressources, collaborer plus efficacement et coordonner les moyens.

ette réforme a consisté, d'une part, à regrouper au sein d'une nouvelle structure publique les différentes administrations et cellules chargées de la statistique, de la connaissance socio-économique et de la planification territoriale à Bruxelles (perspective.brussels) et, d'autre part, à créer un véritable opérateur de développement public, chargé de mettre en œuvre les orientations stratégiques de développement, à cas échéant en acquérant et en urbanisant des terrains (sau.brussels).

Un Comité régional de développement territorial (CRDT) a été créé. Il est composé des administrations en charge de la planification, de l'urbanisme et du patrimoine, du logement, de l'environnement, de la mobilité, de la propreté, ainsi que de la société de transports intercommunales de Bruxelles (STIB) et a pour mission d'organiser la concertation entre ces administrations sur les projets de planification afin d'assurer la cohérence des initiatives régionales.

Par ailleurs, l'ambition portée par ce PRDD, et plus particulièrement le développement de nouveaux quartiers, nécessite de s'assurer que ces démarches pour l'obtention des permis et autorisations soient alignées sur les objectifs poursuivis à l'échelle régionale et que les délais d'obtention soient accélérés.

ette ambition est fondamentale pour le développement des objectifs poursuivis par le gouvernement et leur réussite endéans la législature actuelle ; elle représente également un enjeu clé en termes de développement urbain.

C'est pourquoi, une réforme conséquente du

versterken heeft de Regering een hervorming doorgevoerd in haar besturen en openbare instellingen die zich toeleggen op de ruimtelijke ordening. Het doel hiervan is middelen gemeenschappelijk stellen, efficiënter samenwerken en middelen coördineren.

Die hervorming was enerzijds op gericht binnen een nieuwe openbare structuur de verschillende administraties en cellen samen te brengen die zich toeleggen op statistiek, sociaal-economische kennis en territoriale planning in Brussel (perspective.Brussels) en anderzijds een volwaardige openbare ontwikkelingsoperator in het leven te roepen die de strategische ontwikkelingskeuzes ten uitvoer moet brengen, in voorkomend geval door terreinen te verwerven en te bebouwen (sau.Brussels).

Een Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling (GCTO) werd opgericht, bestaande uit de besturen belast met planning, stedenbouw en erfgoed, huisvesting, leefmilieu, mobiliteit, netheid evenals de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer van Brussel (MIVB). Dit orgaan heeft als opdracht overleg te organiseren tussen deze besturen over planningsprojecten met het oog op de samenhang van de gewestelijke initiatieven.

Bovendien vereist de ambitie van dit GPDO, en dan meer bepaald de ontwikkeling van nieuwe wijken, dat de te doorlopen stappen voor het verkrijgen van vergunningen en toelatingen worden afgestemd op de doelstellingen die op gewestelijke schaal zijn vooropgesteld en dat de proceduretermijnen versnellen.

Die ambitie is van essentieel belang om de doelstellingen van de Regering tot ontwikkeling te brengen en tijdens de huidige legislatuur te doen slagen; zij is ook van het opperste belang voor de stedelijke ontwikkeling

Daarom is een grondige hervorming van het



ode bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) a été réalisée, basée sur deux principes transversaux : la simplification et la rationalisation.

insi, dans le prolongement de la réforme du OBAT, Bruxelles Urbanisme & Patrimoine (3UP) agira comme acteur de la chaîne du projet urbain pour accompagner la concrétisation des projets dans le cadre des procédures urbanistiques.

## **.2 Gouvernance et coordination des acteurs du logement**

Le Conseil de Coordination du Logement a été mis en place en 2015, regroupant les différents acteurs publics compétents en matière de logement. Ce Conseil de Coordination permet à la fois une meilleure information et une meilleure concertation entre partenaires publics. Les travaux et discussions menés au sein du Conseil développent la coopération entre acteurs dans l'objectif de voir davantage de projets communs mixtes entre les acteurs au profit du développement de Bruxelles et de ses habitants.

Le Référent bruxellois du Logement a également été mis en place au sein de perspective.brussels pour assurer, notamment, une meilleure liaison entre les opérateurs publics du logement et les équipes chargées du développement territorial, stratégique et réglementaire de la Région. Le Référent sera ainsi une aide à la réalisation des objectifs en matière de logements tels que programmés dans le présent Plan.

En cette année 2018, la fusion des SISP consécutive à la 6<sup>ième</sup> réforme de l'état est arrivée à son terme ; leur nombre a été réduit de 33 à 16. Une évaluation de cette rationalisation sera rapidement menée.

D'ici 2019, l'identification des projets

Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) doorgevoerd in het licht van twee transversale principes: vereenvoudiging en rationalisering.

Zo zal BSE in het verlengde van de hervorming van het BWRO een schakel vormen in de keten van het stadsproject om de verwezenlijking van projecten te begeleiden naar aanleiding van stedenbouwkundige procedures.

## **1.2. Governance en coördinatie tussen de actoren voor huisvesting**

De Coördinatieraad voor Huisvesting is geïnstalleerd in 2015 en omvat de verschillende openbare actoren die bevoegd zijn voor huisvesting. De Coördinatieraad zorgt tegelijkertijd voor een betere informatieverstrekking en een beter overleg tussen publieke partners. De werkzaamheden en debatten in de Raad bevorderen de samenwerking tussen de actoren om meer gemengde projecten te doen ontluiken ten voordele van de ontwikkeling van Brussel en van zijn inwoners.

Ook werd een Brussels referentiepersoon voor Huisvesting ingesteld bij perspective.brussels met het oog op een vlottere band tussen de openbare huisvestingsactoren en de teams belast met de strategische en regelgevende territoriale ontwikkeling van het Gewest. De referentiepersoon biedt derhalve ondersteuning bij de verwezenlijking van de doelstellingen inzake huisvesting zoals die in dit plan staan geprogrammeerd.

In 2018 is de samensmelting van de openbare vastgoedmaatschappijen ingevolge de zesde staatshervorming afgerond; hun aantal is teruggebracht van 33 tot 16. Weldra wordt een evaluatie gemaakt van de gunstige effecten waartoe deze rationalisering heeft geleid.

Tegen 2019 moet men klaar zijn met de

écessaires pour répondre à 100% aux objectifs de production de logements publics tels que repris au Plan Régional du Logement et à l'Alliance Habitat, sera réalisée. A l'avenir, un décloisonnement des objectifs de construction et d'aide au logement public sera étudié. Dépassant la seule logique de la brique, la Région se fixera des objectifs en termes de ménages aidés et non plus uniquement de nouveaux logements produits.

In 2021, Bruxelles Logement, la SLRB ainsi que, notamment, les Fédérations de SISF et le ASLS seront réunis physiquement sous un même toit « Welc'home.brussels », dans le bâtiment actuel de la SLRB et le bâtiment voisin acquis récemment. Ce faisant, la volonté de la Région est d'encourager une meilleure opérationnalisation des services aux citoyens par le regroupement et l'optimisation des services liés au logement.

### **.3. Etablir une coordination stratégique entre les politiques et les structures publiques bruxelloises**

Afin de concrétiser le projet de ville par le RDD, il sera essentiel de veiller à ce que tous ces acteurs travaillent ensemble aux objectifs communs, en dépassant les éventuelles lignes de fracture sectorielles pour collaborer sur des thématiques communes.

Le décloisonnement des acteurs passera par de nouveaux modes de collaboration et de dialogue, mais également par des mécanismes formels de coordination, via une contractualisation des relations entre les responsables politiques et les dirigeants des administrations et OIP para régionaux.

In effet, l'appropriation par les différents acteurs de la vision et des différentes mesures

identificatie van de vereiste projecten om voor 100% aan de doelstellingen inzake de productie van openbare woningen te voldoen, zoals vermeld in het Gewestelijk Huisvestingsplan en de Alliantie Wonen. Voor de toekomst zal een ontsluiting van de doelstellingen voor het bouwen en voor de ondersteuning van de openbare huisvesting onderzocht worden. Het Gewest overstijgt de loutere baksteenlogica door zichzelf doelstellingen op te leggen inzake ondersteuning van gezinnen, bovenop het aantal geproduceerde woningen.

In 2021 worden Brussel Huisvesting, de BHGM en vooral de federaties van OVM en de DMBSH als « Welc'home.brussels » onder één dak samengebracht in het huidige gebouw van de BGHM en het recent aangekochte gebouw daarnaast. De wens van het Gewest bestaat erin om een betere operationalisering van de diensten voor de burgers aan te moedigen door een hergroepering van de diensten voor huisvesting.

### **1.3. Een strategische coördinatie opzetten tussen het beleid en de Brusselse openbare structuren**

Om concrete uitvoering te geven aan het stadsproject middels het GPDO zal er absoluut op toegezien moeten worden dat alle actoren samen toewerken naar gemeenschappelijke doelstellingen over de eventuele sectorale breuklijnen heen, zodat kan worden samengewerkt rond gezamenlijke thema's.

Deze ontzuiling van de actoren moet gebeuren aan de hand van nieuwe samenwerkings- en dialoogmodellen, maar ook via formele coördinatiemechanismen die de betrekkingen tussen beleidsverantwoordelijken en de leiding van besturen en paragewestelijke ION een contractueel aspect verlenen.

Als we immers wensen dat de verschillende actoren zich de visie en de vele maatregelen

inscrites dans le PRDD requiert la traduction de celles-ci dans leurs objectifs stratégiques et opérationnels, ainsi que la volonté de mener une évaluation permanente des progrès réalisés pour concrétiser le projet de ville.

Dans l'ensemble des contrats de gestion et des contrats d'administration des organismes publics régionaux, le PRDD servira de référence pour mettre en place un meilleur suivi des politiques régionales, et permettra également d'aider les autorités et les acteurs publics à prendre des décisions sur leurs stratégies politiques.

#### **4. Développer la concertation entre la Région et les 19 communes**

fin d'assurer une gestion cohérente des problématiques existant à l'échelle régionale et garantir l'efficacité des politiques de proximité, la Région doit s'inscrire dans une dynamique de collaboration proactive avec les pouvoirs locaux sur le territoire bruxellois

l'entité communale est le pouvoir de proximité par excellence (et souvent le premier lieu de lien social. Elle remplit des missions essentielles et complémentaires à celles menées par l'autorité régionale. À ce titre, la Région entend la soutenir.

Les communes et la Région seront de véritables partenaires pour mener à bien les ambitions et les mesures inscrites dans le PRDD. À cet effet, il sera essentiel de veiller à la bonne synergie des projets locaux avec les objectifs du Plan.

Il sera notamment proposé, dans le respect de l'autonomie communale, la conclusion de conventions de législation (communale) entre la Région et chacune des 19 communes, tant pour déterminer le cadre budgétaire de

lequel le GPDO voorziet eigen maken, moeten deze omgezet worden in de strategische en operationele doelstellingen op hun eigen niveau en in een wil tot permanente evaluatie van de vorderingen die gemaakt worden om het stadsproject te verwezenlijken.

In alle beheersovereenkomsten en bestuurscontracten van alle gewestelijke openbare instellingen moet het GPDO gelden als referentie bij de invoering van een betere opvolging van het gewestelijk beleid, maar moet het overheden en openbare actoren ook bijstaan in de besluitvorming over hun beleidsstrategieën.

#### **1.4. Het overleg tussen het Gewest en de 19 gemeenten ontwikkelen**

Om te kunnen voorzien in een samenhangend beheer van de problemen die op gewestelijke schaal bestaan en de efficiëntie van het buurtbeleid te waarborgen, dient het Gewest een proactieve samenwerkingsdynamiek te creëren met de plaatselijke besturen op het Brussels grondgebied.

De gemeentelijke entiteit is de buurtgerichte overheid bij uitstek (en vaak ook de eerste plek van sociale verbondenheid). Ze vervult essentiële opdrachten die complementair zijn met de opdrachten van de gewestelijke overheid. In die zin wenst het Gewest haar te ondersteunen.

De gemeenten en het Gewest worden echte partners bij het verwezenlijken van de ambities en maatregelen die in het GPDO vermeld staan. Daarom is het essentieel dat men erop toeziet dat plaatselijke projecten verlopen in synergie met de doelstellingen van het Plan.

Er zal worden voorgesteld om, met alle respect voor de gemeentelijke autonomie, tussen het Gewest en elk van de 19 gemeenten (gemeentelijke) legislatuurovereenkomsten af te sluiten, die zowel het begrotingskader van



de nombreuses problématiques bruxelloises dépassent le cadre régional dans leur manifestation, leur gestion et leur résolution. Comme c'est le cas dans toutes les grandes métropoles européennes, certaines matières ne peuvent être gérées efficacement que si on prend en compte un territoire plus pertinent que celui de la Région stricto sensu. Dans une époque marquée par la globalisation et la mondialisation, on ne peut imaginer un plan qui ne tienne pas compte des synergies avec l'aire métropolitaine, ni limiter les capacités d'action aux compétences institutionnelles. Il faudra tenir compte des évolutions et projets dans l'hinterland et tenter de dégager des perspectives de coopération avec les deux autres Régions dans tous les domaines possibles.

La question métropolitaine est à l'ordre du jour dans la plupart des pays du monde. Aux USA, les métropoles veulent pouvoir traiter directement avec l'État fédéral ; en Europe, les tentatives pour mettre en place des structures de gouvernance et de planification stratégique métropolitaines sont nombreuses : Grand Paris, Communautés métropolitaines de Milan, Barcelone, Lyon... L'Europe encourage la gouvernance « multi-niveaux », y compris par son soutien financier aux programmes de coopération.

La gouvernance métropolitaine est le fait de multiples outils permettant de fluidifier les processus de coordination et de coopération : cela va de la création de structures métropolitaines à des mécanismes de coordination entre acteurs.

En Belgique, la concertation dispose à présent d'un nouveau cadre institutionnel issu de la dixième réforme de l'Etat : la « Communauté métropolitaine de Bruxelles » (CMB). Il s'agit d'un lieu de concertation pour les matières d'importance transrégionale comme

Heel wat Brusselse problemen overstijgen het gewestelijk kader: de symptomen, het beheer en de oplossing van die problemen reiken verder dan dat. Zoals geldt in alle grote Europese metropolen kunnen sommige materies enkel efficiënt worden aangepakt als dit gebeurt binnen een relevanter gebied dan dat van het Gewest sensu stricto.

In deze tijden van globalisering en mondialisering is het ondenkbaar een plan uit te werken dat voorbijgaat aan de synergieën met het grootstedelijk gebied en de actiecapaciteit te beperken tot de institutionele bevoegdheden. We zullen rekening moeten houden met evoluties en projecten in het hinterland en proberen om met de 2 andere Gewesten in alle mogelijke domeinen tot vooruitzichten op samenwerking te komen.

Het grootstedelijk debat is in de meeste landen ter wereld aan de orde: in de VS willen de metropolen rechtstreeks kunnen omgaan met de federale Staat; in Europa worden tal van pogingen ondernomen om metropolitane bestuurs- en strategische planningsstructuren op te richten: Groot-Parijs, de metropolitane gemeenschappen van Milaan, Barcelona, Lyon, ... Europa stimuleert een "meerlagig bestuur", onder meer ook door samenwerkingsprogramma's financieel te ondersteunen.

Een metropolitaan bestuur is een geheel van een groot aantal instrumenten die coördinatie- en samenwerkingsprocessen vlotter laten verlopen: dat gaat van de oprichting van grootstedelijke structuren tot coördinatiemechanismen tussen actoren onderling.

In België bestaat er vandaag ingevolge de zesde staatshervorming een nieuw institutioneel kader voor overleg: de « De Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel » (HGB). Hier wordt overleg gevoerd over onderwerpen van transregionaal belang zoals

aménagement du territoire, l'environnement, le logement, l'économie, la politique énergétique, la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles.

Les Régions, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale et des Provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon sont membres de droit de la Communauté métropolitaine, de même que l'autorité fédérale. Les communes du Brabant flamand et du Brabant wallon sont libres d'y adhérer. Les Régions devront conclure un Accord de coopération pour fixer les modalités et l'objet de cette concertation.

Quelle que soit la forme choisie pour la mise en place de la Communauté métropolitaine, le statut métropolitain est ainsi consacré et prend une dimension réelle pour qu'au-delà des enjeux partagés, il soit possible de passer aux actes.

Par ailleurs, des programmes entre administrations locales sur des projets concrets participent dès à présent à ce processus de gouvernance métropolitaine. En particulier, le projet Top Noordrand, qui réunit l'entité Flandre, le Bureau bruxellois de la planification (perspective.brussels), la province de Flandre-Occidentale et la province de Flandre-Orientale (perspective.brussels). Un programme de développement territorial réunit les acteurs concernés pertinents pour établir un processus intensif de partage et de renforcement des connaissances qui s'ajoute à l'organisation d'un forum interrégional pour l'aménagement du territoire, dont les trois régions font partie.

De même, la collaboration ouverte entre les bourgmestres bruxellois et flamand, ainsi que les administrations des deux régions en charge de l'aménagement du territoire et de l'environnement autour d'un défi spatial spécifique a débouché sur le développement

ruimtelijke ordening, leefmilieu, huisvesting, economie en energiebeleid, mobiliteit, verkeersveiligheid en wegwerkzaamheden naar, van en rond Brussel.

De gewesten, alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de provincies Vlaams- en Waals-Brabant maken net als de federale overheid van rechtswege deel uit van de Hoofdstedelijke gemeenschap. De gemeenten van Vlaams-Brabant en van Waals-Brabant kunnen hiertoe vrij toetreden. De gewesten dienen een samenwerkingsakkoord te sluiten om de modaliteiten en het voorwerp van dit overleg vast te leggen.

Welke vorm er ook wordt gekozen voor de invoering van de Hoofdstedelijke Gemeenschap, de grootstedelijke realiteit is vandaag een feit en krijgt een reële dimensie: overgaan tot actie over de gedeelde uitdagingen.

Daarnaast dragen de programma's tussen plaatselijke besturen rond concrete projecten voortaan bij tot dit grootstedelijke bestuursproces. Top Noordrand bijvoorbeeld verenigt Ruimte Vlaanderen, het Brussels Planningsbureau (perspective.brussels), de provincie Vlaams-Brabant en de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij. Een territoriaal ontwikkelingsprogramma brengt relevante actoren samen om een onderling vastgelegd actieprogramma tot stand te brengen. Dit is een intensief proces om de kennis te versterken en te delen dat gepaard gaat met een intergewestelijk forum voor ruimtelijke ordening waarvan de drie gewesten deel uitmaken.

Ook de samenwerking die tot stand is gekomen tussen de Brusselse en Vlaamse Bouwmeester en de besturen van de beide gewesten bevoegd voor ruimtelijke ordening en leefmilieu rond een specifieke ruimtelijke uitdaging heeft geleid tot de ontwikkeling van

de scénarios d'aménagement d'espaces transfrontaliers et intersectoriels. L'idée de base est la nécessité d'une révolution culturelle dans la politique spatiale et la mise en place d'une politique qui réalise des bénéfices communs en reliant différents acteurs. Cette démarche s'inscrit dans la nécessité de passer d'une planification réactive à une planification proactive.

La dimension métropolitaine indispensable à la réussite du développement territorial est voquée dans chacun des axes de ce PRDD.

La mobilité requiert néanmoins une concertation urgente.

Il est en dans l'intérêt commun des trois régions et de l'Etat fédéral de renforcer les politiques publiques permettant de réduire la congestion routière en zone métropolitaine. Il agit d'une part, d'améliorer la qualité de vie des habitants et d'en développer l'attractivité dans un contexte de concurrence internationale, d'autre part.

dès lors, si la Région de Bruxelles-Capitale qui ne peut plus attendre, veut se doter des solutions de mobilité sur son territoire pour faciliter le report modal, il n'en reste pas moins que l'horizon géographique optimal est la zone métropolitaine.

Ces projets et solutions de mobilité sont connus de longue date : développement d'un réseau de haute performance métropolitain autre que ferroviaire ; la coordination de l'offre de bus ; la création de 25.000 places P+R dans l'espace métropolitain ; le développement de réseaux cyclables interrégionaux ; le suivi de la tarification kilométrique (poids lourds) et la mise en œuvre d'une tarification kilométrique intelligente pour les véhicules légers ; enfin, la position commune entre Régions pour l'offre ferroviaire SNCB. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, ces projets sont nécessaires

scenario's voor de aanleg van grensoverschrijdende en intersectorale ruimten. Het basisidee hierbij is dat een culturele revolutie nodig is in het ruimtelijk beleid en dat het beleid moet leiden tot gemeenschappelijke voordelen door de aangehaalde banden tussen de verschillende sectoren. Deze benadering sluit aan bij de gewenste evolutie van een reactieve planning naar een proactieve planning.

De grootstedelijke dimensie is essentieel voor het welslagen van de territoriale ontwikkeling en komt naar voren in alle pijlers van dit GPDO.

De mobiliteit vereist echter dringend overleg.

De drie gewesten en de federale staat hebben immers belang bij een krachtiger overheidsbeleid om de verkeerscongestie in het grootstedelijk gebied te verminderen. Hierdoor zal de levenskwaliteit van de bewoners verbeteren en de aantrekkelijkheid van Brussel vergroten in een internationale concurrentiële context.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan niet blijven wachten en zorgt dus zelf voor mobiliteitsoplossingen op zijn grondgebied om de modal shift te bevorderen, maar het is duidelijk dat de optimale horizon in het grootstedelijk gebied ligt.

De projecten en de oplossingen voor mobiliteit zijn al lang bekend: de uitbouw van een hoogperformant grootstedelijk net naast de spoorweg, de coördinatie van het busaanbod, de aanleg van 25.000 P+R plaatsen in de grootstedelijke ruimte, de ontwikkeling van intergewestelijke fietsnetwerken, een verder gevolg voor de kilometerheffing (vrachtwagens) en de invoering van een kilometerheffing voor auto's, een gemeenschappelijk standpunt van de Gewesten voor het spooraanbod van de NMBS. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn deze projecten noodzakelijk om

our permettre, en parallèle, de réaménager l'infrastructure routière, en particulier le Ring (R0) situé partiellement sur le territoire luxembourgeois, et ainsi diminuer la pression automobile.

En d'autres termes, l'horizon métropolitain appelle à dépasser le stade de la concertation pour parvenir, dans le cadre d'un fédéralisme et de coopération mature, à développer des projets communs.

#### **1.7. Travailler main dans la main avec les institutions européennes**

Bruxelles est le siège de trois institutions européennes majeures : la Commission européenne, le Conseil de l'Union européenne et le Service européen d'actions extérieures. Bien que le siège officiel du Parlement européen ait été fixé à Strasbourg et son secrétariat général au Luxembourg, les réunions des groupes politiques et les commissions parlementaires se déroulent à Bruxelles.

Ces institutions européennes, les activités connexes qu'elles attirent à Bruxelles, et les populations diverses qu'elles amènent participent de l'identité bruxelloise, de son dynamisme économique, de sa diversité sociale et culturelle et de son attractivité internationale et internationale.

Il faudra veiller sans cesse à réussir une intégration de plus en plus poussée de l'Europe dans la ville, au plus près des luxembourgeois, pour que la présence des institutions européennes soit un réel levier de développement urbain et de cohésion sociale.

À cet égard, l'intégration urbanistique du quartier européen, le développement des activités liées aux institutions européennes (diplomatie, lobbying, ONG...), l'instauration

parallel daarmee de herinrichting van de wegeninfrastructuur mogelijk te maken, en dan vooral van de Ring (R0), die gedeeltelijk op Brussels grondgebied ligt, en zo de druk van het autoverkeer terug te brengen.

Anders gesteld, de grootstedelijke schaal vereist dat men de overlegfase achter zich laat om in het kader van een volwassen samenwerkingsfederalisme te komen tot de ontwikkeling van gemeenschappelijke projecten.

#### **1.7. Hand in hand werken met de Europese instellingen**

Brussel is de zetel van drie belangrijke Europese instellingen: de Europese Commissie, de Raad van de Europese Unie en de Europese Dienst voor Extern Optreden. Ofschoon de officiële hoofdzetel van het Europees Parlement gevestigd is in Straatsburg en het algemeen secretariaat in Luxemburg, vinden de bijeenkomsten van de politieke fracties en de parlementaire commissies plaats in Brussel.

De Europese instellingen, met de verwante activiteiten die zij naar Brussel halen en de diverse bevolking die zij meebrengen, dragen bij tot de Brusselse identiteit, de economische dynamiek van de stad, zijn sociale en culturele diversiteit en zijn nationale en internationale aantrekkingskracht.

Er moet continu gewerkt worden aan een steeds verder doorgedreven integratie van Europa in de stad, om de Europese instellingen zo dicht mogelijk bij de Brusselaars te brengen en de aanwezigheid van de Europese instellingen tegelijk te benutten als een hefboom voor de stedelijke ontwikkeling en de sociale cohesie.

Daarbij zijn de stedenbouwkundige integratie van de Europese Wijk, de ontwikkeling van de activiteiten die verband houden met de Europese instellingen (diplomatie, lobbying,



'un dialogue franc et transparent avec les institutions, et le renforcement d'un lien social entre les personnes qui travaillent dans la sphère européenne » avec l'ensemble des Bruxellois sont autant d'objectifs que la Région bruxelloise doit se fixer à court, moyen et long terme.

Il est dès lors indispensable d'avoir un dialogue permanent avec les instances qui opèrent depuis Bruxelles. En effet, le statut de Bruxelles comme capitale européenne et internationale rend nécessaire le fait que la Région prenne à bras le corps une « politique de siège » proactive avec l'ensemble des institutions internationales présentes à Bruxelles et en particulier celles de l'Union européenne. La Région se positionnera également en vue de saisir toute nouvelle opportunité d'installation sur son territoire d'organisations internationales.

#### **1.8. Promouvoir l'investissement de l'Etat fédéral dans sa Capitale**

Bruxelles est à la fois au cœur de l'Europe et au centre du réseau urbain belge. Tant sa position stratégique que son attractivité internationale en font le moteur économique non seulement de l'aire métropolitaine, mais également du pays, ce qui justifie un effort financier du fédéral envers sa capitale.

La Région souhaite en particulier une concertation avec les instances fédérales pour apporter des solutions concernant les thématiques suivantes :

L'investissement dans les gares au profit des Bruxellois et de tous leurs usagers : la gare du Midi a certes fait l'objet de travaux pour l'arrivée du TGV (1994), mais elle n'a pas subi de rénovation globale comme la gare d'Anvers ou la gare de

(NGO's...), een open en transparante dialoog met de instellingen en de versterking van de sociale band tussen de mensen die werken in de « Europese sfeer » en alle andere Brusselaars stuk voor stuk doelstellingen die het Brussels Gewest zich op korte, middellange en lange termijn moet opleggen.

Daarom is het essentieel dat er een permanente dialoog bestaat met de instanties die vanuit Brussel opereren. Het statuut van Brussel als Europese en internationale hoofdstad maakt het noodzakelijk dat het Gewest zich actief inlaat met een proactief "zetelbeleid" met alle internationale instellingen die aanwezig zijn in Brussel, en dan in het bijzonder deze van de Europese Unie. Het Gewest zal zich tevens zo opstellen dat elke kans op de vestiging van internationale organisaties op zijn grondgebied gegrepen kan worden.

#### **1.8. Investerings van de Federale Staat in zijn hoofdstad stimuleren**

Brussel ligt zowel in het hart van Europa als in het centrum van het Belgisch stedelijk netwerk. Zijn strategische ligging samen met de internationale aantrekkingskracht maken dat Brussel niet enkel de economische motor is van het grootstedelijk gebied, maar eveneens van heel het land, waardoor een financiële inspanning van de federale overheid jegens haar hoofdstad gerechtvaardigd is.

Het Gewest wenst vooral een overleg met de federale instanties om er oplossingen aan te reiken voor de volgende punten:

- investeringen in de stations ten gunste van de Brusselaars en alle gebruikers: aan het Zuidstation zijn wel werken uitgevoerd in het kader van de aanleg van de HST-terminal (1994), maar het station heeft geen globale renovatie ondergaan

Liège. La gare du Nord est elle aussi dans un état médiocre. Dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement de la SNCB (2013 - 2025), des montants avaient été réservés pour la rénovation des gares. Il importe qu'ils soient confirmés, suffisants et garantis.

les Institutions scientifiques fédérales, dont les musées, revêtent une importance cruciale pour l'attractivité touristique de Bruxelles :

si des efforts ont été réalisés pour le Musée des Sciences naturelles, le Musée des Instruments de musique et le Musée Magritte, il reste tout à fait anormal que l'on ait fermé le musée d'Art Moderne sans offrir d'alternatives. C'est pourquoi la Région a décidé de créer un Musée d'Art Moderne et Contemporain. Les collections fédérales pourraient être intégrées dans ce Musée. La Région plaide par ailleurs, pour des travaux urgents de modernisation des Musées Royaux des Beaux-arts et des Musées Royaux d'Art et d'Histoire au Cinquantenaire.

la mobilisation des ressources foncières fédérales (friches ferroviaires, ...) et en particulier certains bâtiments emblématiques gérés par la Régie des Bâtiments :

le Palais de justice dont l'avenir incertain est enlaidi par des échafaudages depuis maintenant 30 ans ou encore le Conservatoire royal dont certains locaux sont devenus inaccessibles car dangereux. Des négociations sur l'avenir de sites qui seront délaissés par l'Etat doivent s'engager (prisons de St Gilles et Forest,

zoals Antwerpen- Centraal of het station van Luik. Ook het Noordstation bevindt zich in een slechte staat. Naar aanleiding van het Meerjarig Investeringsplan van de NMBS (2013-20205) zijn er bedragen uitgetrokken voor de renovatie van de stations. Het is echter belangrijk dat deze bevestiging vinden en toereikend en gewaarborgd zijn.

• de federale wetenschappelijke instellingen, waaronder de musea, vervullen een cruciale rol voor de toeristische aantrekkingskracht van Brussel:

er mogen dan al inspanningen geleverd zijn voor het Museum voor Natuurwetenschappen, het Muziekinstrumentenmuseum en het Magrittemuseum, dit neemt niet weg dat het volstrekt abnormaal blijft dat het Museum voor Moderne Kunst gesloten werd zonder dat een alternatief is voorzien. Daarom heeft het Gewest beslist zelf een Museum voor Moderne en Hedendaagse Kunst in het leven te roepen. De federale collecties zouden in dit museum ondergebracht kunnen worden. Ook pleit het Gewest voor dringende moderniseringswerken aan de Koninklijke Musea van Schone Kunsten en de Koninklijke Musea van Kunst en Geschiedenis in het Jubelpark.

• De vrijmaking van federaal vastgoed (braakliggende spoorterreinen, ...), waarbij ook gebouwen van grote symbolische waarde, wordt beheerd door de Regie der Gebouwen:

het Justitiepaleis, dat weldra dertig jaar in de steigers zal staan en waarvan de toekomst onzeker blijft, of het Koninklijk Conservatorium waarvan bepaalde lokalen niet langer toegankelijk zijn vanwege het gevaar. Er dienen onderhandelingen te worden aangeknoopt over de toekomst van bepaalde sites waaruit de Staat zich

caserne Gêruzet, ...); de m^eme que sur l'avenir de b^atiments qui pourraient ^etre quittés dans le cadre de la rationalisation des surfaces de bureaux occupées par l'Etat fédéral.

terugtrekt (de gevangenissen van St-Gillis en van Vorst, de Gêruzet-kazerne, ...), alsook over de toekomst van gebouwen die vrijgemaakt kunnen worden in het kader van de rationalisering van de kantoorruimten die de federale Staat betreft.

**. Mettre en place une planification dynamique et cohérente au travers de divers instruments régionaux**

**2. Een dynamische en samenhangende planning invoeren door middel van een aantal gewestelijke instrumenten**

**.1. Développer une stratégie de suivi des politiques régionales**

**2.1. Een strategie ontwikkelen voor de follow-up van het gewestelijk beleid**

La mise en œuvre du projet de ville doit faire objet d'un suivi permanent. La dynamique urbaine est particulièrement complexe et exige une mise en perspective régulière. Il s'agit non seulement de s'assurer de la bonne mise en œuvre du PRDD, mais aussi d'évaluer ses tendances du développement urbain et, le cas échéant, la pertinence dans le temps des objectifs qui fondent le PRDD.

De uitvoering van het stadsproject moet voortdurend worden opgevolgd. De stadsdynamiek is uiterst complex en moet regelmatig opnieuw worden beoordeeld. Er moet niet enkel worden toegezien op de goede uitvoering van het GPDO maar men moet ook de trends in de stedelijke ontwikkeling kunnen evalueren en in samenhang daarmee ook de relevantie in de tijd van de doelstellingen die aan het GPDO ten grondslag liggen.

En d'autres mots, il s'agit de mettre en place une planification stratégique, c'est-à-dire un processus d'adaptation continue et d'ajustement des objectifs en fonction de l'évolution des problématiques et tenant compte des différentes temporalités qui régissent le développement territorial (temporalité de législation, temporalité d'une stratégie, temporalité de la mise en œuvre, ...). Cela implique d'assurer un monitoring du PRDD actuel pour en suivre la mise en œuvre et ses conséquences (notamment environnementales) et d'analyser l'évolution des paramètres urbains pour connaître et répondre aux nouveaux défis.

Anders gesteld, moet een strategische planning worden ingevoerd, hetzij een proces van permanente aanpassing en bijsturing van de doelstellingen in functie van de evolutie van de problemen die zich stellen aan de verschillende tijdlijnen die vorm geven aan de territoriale ontwikkeling (de termijn van de wetgeving, de termijn van een strategie, de uitvoeringsduur, ...).

Dit houdt in dat een monitoring van het huidige GPDO noodzakelijk is met het oog op de opvolging van de uitvoering en van de gevolgen hiervan (zoals de milieueffecten) en de analyse van de wijze waarop de stedelijke parameters evolueren om nieuwe uitdagingen te identificeren en hierop in te spelen.

Il s'agit de faire partie du suivi environnemental légal et du suivi du contexte régional pour conduire une

Gebruik maken van de wettelijke milieupvolging en van de observatie van de

flexion approfondie sur les grands thèmes du PRDD, permettra de poursuivre cet objectif.

Perspective.brussels sera chargé de réaliser le monitoring des actions et objectifs du PRDD et de faire des propositions de stratégies complémentaires auprès du Gouvernement si la nécessité de renforcer l'action prévue pour atteindre l'objectif fixé se fait sentir, le cas échéant en concertation avec les administrations concernées. Un premier rapport faisant état des actions entreprises et des domaines à développer sera déposé dans les deux ans suivant l'approbation du PRDD. Il comprendra une feuille de route proposant les domaines de travail à développer en priorité ainsi qu'un échéancier.

## **2. Créer des infrastructures de ville intelligente**

Les villes européennes définissent la ville intelligente comme une ville dans laquelle l'usage des nouvelles technologies se traduit par un meilleur service public envers le citoyen, un meilleur usage des ressources et moins d'incidence sur l'environnement. Pour les promoteurs de la Smart City, c'est en faisant sur les nouvelles technologies que l'on pourra répondre aux enjeux du développement durable des villes.

Outre comme d'autres villes, la Région de Bruxelles-Capitale se voit obligée par sa densité accrue d'adopter une approche holistique, qui consiste à utiliser les nouvelles technologies pour rendre le fonctionnement de la ville plus efficace. Tel est le concept de la smart city.

Pour y parvenir, la « Smart City » doit aller de pair avec les « smart citizens ». A Bruxelles, des centaines d'initiatives citoyennes apportent

un contexte favorable à une réflexion approfondie sur les grands thèmes du PRDD, permettra de poursuivre cet objectif.

Perspective.brussels sera chargé de réaliser le monitoring des actions et objectifs du PRDD et de faire des propositions de stratégies complémentaires auprès du Gouvernement si la nécessité de renforcer l'action prévue pour atteindre l'objectif fixé se fait sentir, le cas échéant en concertation avec les administrations concernées. Un premier rapport faisant état des actions entreprises et des domaines à développer sera déposé dans les deux ans suivant l'approbation du PRDD. Il comprendra une feuille de route proposant les domaines de travail à développer en priorité ainsi qu'un échéancier.

## **2.2. Infrastructuur ontwikkelen voor een slimme stad**

Europese steden definiëren een slimme stad als een stad waar het gebruik van nieuwe technologieën resulteert in een betere dienstverlening aan de burger, een betere benutting van grondstoffen en een kleinere impact op het leefmilieu. Partizanen van de Smart City stellen dat we ons moeten richten op nieuwe technologieën om een antwoord te kunnen bieden op de uitdagingen van de duurzame ontwikkeling van steden.

Door de verdichting van de stad ziet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich net zoals andere steden genoodzaakt een holistische aanpak te hanteren, waarbij het gebruik van nieuwe technologie ervoor zorgt dat de stad op een efficiëntere manier kan werken. Dat is de grondslag van een smart city.

De « smart city » is slechts haalbaar als zij kan bouwen op « smart citizens ». In Brussel reiken honderden burgerinitiatieven concrete,

es réponses concrètes, originales et créatives. es initiatives illustrent le désir du citoyen 'augmenter la puissance d'actions individuelles et collectives, en privilégiant les ctivités porteuses de gains écologiques et sociaux. Le rôle des pouvoirs publics est de répondre à cet élan pour favoriser l'apparition es outils améliorant le débat démocratique u permettant la réalisation des projets collectifs qui contribuent au progrès de la ville.

originele en creatieve antwoorden aan. Deze initiatieven illustreren de wens van de burger om het individuele en collectieve actievermogen te vergroten door voorrang te geven aan activiteiten die ecologische en sociale winst inhouden. De rol van de overheid bestaat erin tegemoet te komen aan dit verlangen, om instrumenten ter beschikking te stellen die het democratisch debat verbeteren of de verwezenlijking van collectieve projecten mogelijk maken die bijdragen tot de vooruitgang van de stad.

l'objectif de Brussels Smart City, en tant u'acteur de la mise en œuvre de la ville itelligente, est de relever les défis du développement urbain de la Région de ruxelles-Capitale, dans trois dimensions ndamentales :

- le développement durable, en réponse aux enjeux écologiques ;
- le développement humain, en réponse aux enjeux sociaux ;
- le développement économique, en réponse aux enjeux de prospérité.

De doelstelling "Brussels Smart City", als vector voor de totstandbrenging van de slimme stad, is de uitdagingen van de stadsontwikkeling aanpakken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dit in drie grote dimensies:

- de duurzame ontwikkeling als antwoord op de ecologische uitdagingen;
- de menselijke ontwikkeling als antwoord op de sociale uitdagingen;
- de economische ontwikkeling als antwoord op de welvaartsuitdagingen.

Brussels Smart City adopte le modèle d'une ville intégrée :

- la Smart City repose sur l'implication et les interactions de quatre catégories d'acteurs : l'administration, le citoyen, l'entreprise et le monde académique (enseignement, recherche), selon le principe de la « quadruple hélice » ;
- la Smart City se construit dans une logique transversale : elle intègre toutes les dimensions de l'action publique, indépendamment de l'autorité (locale, régionale, communautaire, fédérale) qui en a la charge.

Brussels Smart City bedient zich van het model van een geïntegreerde stad:

- de Smart City berust op de betrokkenheid en de interacties van vier categorieën van actoren : het bestuur, de burger, de onderneming, de academische wereld (onderwijs, onderzoek) volgens het beginsel van de Quadruple Helix;
- de Smart City wordt uitgebouwd binnen een transversale logica : ze voorziet in alle dimensies van het openbaar optreden, los van de bevoegde (plaatselijke, gewestelijke, gemeenschaps- of federale) overheid.

e manière concrète, la Région de Bruxelles-apitale envisage la Smart City comme ne plateforme d'innovation et de

Concreet ziet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de smart city als platform voor innovatie en lokale participatie waarop de

participation locale où le secteur public, le monde académique, les intérêts privés et les citoyens peuvent se rencontrer et échanger pour générer une nouvelle valeur, coopérer et créer ensemble.

Ces technologies ne sont pas une fin en soi, mais un outil, dans la conception de la ville intelligente. La transition numérique vient en appui des objectifs afin de créer de la valeur ajoutée pour les Bruxellois, citoyens ou entrepreneurs. Les données y jouent un rôle central.

Ces villes intelligentes ont en commun d'agir sur leurs services et leurs activités pour les rendre plus efficaces. Les moyens utilisés sont alors très diversifiés, mais possèdent souvent en commun le fait d'utiliser les ressources des technologies numériques (ou TIC, technologies de l'information et de la communication). Le niveau d'intégration des TIC dans les fonctions urbaines est parfois même considéré comme un critère qui distingue les villes intelligentes des autres villes.

Ainsi, la smart City peut se comparer à une lasagne, où trois « couches » de technologies se recouvrent :

1. Les données numériques, en particulier, sont la matière première de la Smart City, en croissance continue. C'est le « Big Data » qui transforme les données en de nouveaux services. Tandis que l'Open Data consiste à ouvrir ces services à l'aide de données des autorités publiques ;

2. L'infrastructure réunit tous les équipements nécessaires pour rendre ces données disponibles, grâce à des capteurs (sondes de pollution ou caméras vidéo par exemple), des réseaux de télécommunication (fibre optique, wifi) et des data centers (où les données sont stockées) ;

3. Les logiciels constituent la couche ultime d'intelligence, celle qui crée de l'information à partir des données, comme une application

openbare sector, de academische sector, privé- en burgerbelangen kunnen interageren om nieuwe waarde te creëren, samen te werken en collectief scheppend te werken.

De technologie is geen doel op zich, maar een instrument in de uitbouw van de slimme stad. De digitalisering werkt ondersteunend bij de doelstellingen om toegevoegde waarde te creëren voor de Brusselaars, zowel voor burgers als voor ondernemers. De gegevens spelen hierbij een centrale rol.

Slimme steden hebben gemeen dat ze inwerken op de efficiëntie van hun diensten en activiteiten. De gebruikte middelen zijn daarbij zeer verscheiden maar hebben ook vaak gemeen dat ze gebruik maken van digitale technologieën (of ICT, informatie- en communicatietechnologie). De mate waarin ICT verweven zijn in de stedelijke functies wordt soms zelfs aanzien als het criterium dat slimme steden van andere steden onderscheidt.

Zo kan de Smart City worden vergeleken met een soort lasagne bestaande uit drie technologielagen:

1. Vooral de toenemende stroom digitale gegevens gelden als grondstof van de Smart City. Het is de « Big Data » die informatie omzet in nieuwe diensten. Open Data voorziet dan weer in de toevoer van overheidsinformatie naar deze diensten.

2. De infrastructuur voorziet in alle uitrustingen die nodig zijn om deze gegevens beschikbaar te maken dank zij receptoren (zoals vervuilingssondes of videocamera's), telecommunicatienetwerken (glasvezel, wifi) en data centers (waar de gegevens worden opgeslagen).

3. De software is de laatste slimme laag, die informatie aanmaakt op basis van de gegevens, zoals bijvoorbeeld een mobiele

mobile croisant les horaires des transports en commun, la localisation d'un bus dans le trafic et celle d'un smartphone pour informer son utilisateur de l'arrivée prochaine de son bus.

Le Plan régional pour l'Innovation 2016-2020 est un des instruments de cette politique. Il prévoit de mettre en place une plateforme collective dans le domaine de la mobilité urbaine.

Entrer dans une dynamique « Smart City » implique de considérer les diverses politiques (énergie et climat, mobilité, planification territoriale, économie circulaire, TIC et innovation, ...) de manière décloisonnées et intégrées les unes aux autres, avec pour but d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Pour se transformer en Smart City, une ville dispose de multiples domaines où agir.

Cinq directions fondamentales d'action permettent à Brussels Smart City d'orienter ses objectifs :

**La smart économie** : c'est la ville qui veut se positionner comme une capitale de la nouvelle économie et de l'innovation ainsi que comme pôle d'attractivité ;

**La smart gouvernance** : c'est la ville dont les services publics sont entrés dans l'ère numérique via des services en ligne efficaces, le wifi ou encore l'exploitation des données numériques produites dans la ville ;

**Le smart environnement** : c'est la ville qui concilie ses fonctions d'habitat, de mobilité, de pôle économique, ... tout en réduisant son empreinte sur la planète (réduction des consommations d'énergie, de ressources naturelles et des émissions polluantes) ;

**La smart mobilité** : c'est la ville qui s'organise pour offrir une alternative à la congestion et à la pollution automobiles en favorisant l'efficacité des moyens de déplacement collectifs et durables ;

toepassing waarin het uurrooster van het openbaar vervoer, de plaats waar zich een bus bevindt in het verkeer en de situering van een smartphone samenkomen om de gebruiker te informeren over de wachttijd voor zijn bus. Het Gewestelijk Innovatieplan 2016-2020 is één van de instrumenten van dit beleid. Het bepaalt de invoering van een platform voor stedelijke mobiliteit.

Meestappen in de dynamiek van de « Smart City » houdt in dat beleidsgebieden (energie en klimaat, mobiliteit, territoriale planning, circulaire economie, ICT en innovatie, ...) ontzuid en onderling geïntegreerd moeten worden, in het streven naar een betere levenskwaliteit voor de inwoners.

Om te veranderen in een smart city beschikt een stad over meerdere werkgebieden.

Er zijn zes essentiële perspectieven waarbinnen Brussels Smart City zijn doelstellingen kan oriënteren:

- **Smart economy**: dit is de stad die zich wenst te positioneren als hoofdstad van de nieuwe economie en de innovatie en als attractiepool;

- **Smart governance**: dit is de stad waarvan de diensten in het digitale tijdperk binnengetreden zijn via efficiënte online-diensten, wifi en de benutting van de digitale informatie die in de stad gegenereerd wordt;

- **Smart environment**: dit is de stad die haar woonfuncties, mobiliteit, economische polen enz. met elkaar kan verzoenen ... en tegelijk haar voetafdruk op de planeet verkleint (een lager gebruik van energie en grondstoffen en een verlaagde uitstoot van vervuilende stoffen);

- **Smart mobility**: dit is de stad die zich organiseert om een alternatief te bieden voor de congestie en vervuiling door het autoverkeer door voluit te gaan voor de efficiëntie van collectieve en duurzame

**La smart population** : c'est la ville qui privilégie le développement de ses citoyens en résorbant les inégalités et les poussant à se former ;

**Les smart conditions de vie** : c'est la ville qui se hisse au meilleur niveau en termes de santé ou de sécurité par exemple (on pensera entre autres au développement de l'outil « police on web »).

fin d'obtenir l'expertise, le financement et la technologie nécessaires pour développer des projets de Smart City, il n'est pas exclu d'avoir recours à des partenariats public-privé.

Un bon dialogue entre les acteurs publics et le secteur privé permet d'intégrer ces nouveaux services à la réalité urbaine.

Le caractère transversal de la stratégie régionale de ville intelligente devra en tout cas être assuré.

### 2. Associer le citoyen au développement régional

#### 2.1. Mobiliser la population autour des enjeux urbains

Au-delà de la gouvernance multiscale évoquée plus haut, la nature de celle-ci doit évoluer. En plus de la participation comme méthode d'association des citoyens à la décision publique, la dimension de la production collective, le soutien aux initiatives et aux initiateurs innovants pour le bien-être de la ville doivent être appuyés.

Ces villes peuvent avoir comme ambition de

verplaatsingsmiddelen;

- **Smart population**: dit is de stad die resoluut voorrang geeft aan de ontwikkeling van haar burgers door ongelijkheden weg te werken en hen aan te zetten zich verder te vormen;
- **Smart living conditions**: dit is de stad die zich naar een hoger niveau heft bijvoorbeeld inzake gezondheid en veiligheid (onder meer met de ontwikkeling van de tool « police on web »).

Om de deskundigheid, de financiering en de technologie te verwerven die noodzakelijk zijn voor de uitbouw van de Smart City wordt de mogelijkheid om een beroep te doen op publiek-private samenwerkingen niet uitgesloten.

Met een goed functionerende dialoog tussen de openbare actoren en de privésector kunnen deze nieuwe diensten ingepast worden in de stedelijke realiteit.

De gewestelijke strategie voor een slimme stad moet hoe dan ook transversaal georiënteerd zijn.

### 3. De burger betrekken bij de gewestelijke ontwikkeling

#### 3.1. De bevolking betrekken bij de grote stedelijke uitdagingen

Er moet niet alleen aandacht zijn voor de meerschalligheid van het beleid, de aard van dat beleid moet ook evolueren. Naast participatie als methode om de burgers te betrekken bij de besluitvorming door de overheid, moet de dimensie van coproductie en ondersteuning van de vernieuwende initiatieven en innoverende initiatiefnemers in het kader van het welzijn van de stad worden ondersteund.

Steden kunnen als doel hebben om



mettre les créateurs en évidence. Cela concerne les différentes formes de partenariat public-privé ou public-associatif, mais aussi de soutien aux associations citoyennes, aux nouveaux entrepreneurs qui développent des biens communs » ou dont les projets participent de la concrétisation du projet de ville.

Cette approche s'inscrit aussi dans la vision des différentes chartes internationales qui redéfinissent le droit à la ville, maintenant que la majorité de l'humanité vit en ville et qu'en Europe on s'approche des trois quarts de la population. C'est pour cela que le Forum Social Mondial proclame la Charte Mondiale du Droit à la Ville (2004) en vue de structurer la gestion des territoires urbains, d'en garantir le caractère démocratique, de soutenir les processus d'organisation civile et d'instituer une gestion durable et responsable. En outre, la Charte Urbaine Européenne du Conseil de l'Europe (2008) décline un nombre de principes de gestion et de gouvernance en vue d'une nouvelle urbanité. Cela nécessite un savoir-vivre ensemble et une nouvelle culture de la vie et de la ville pour en faire un espace urbain durable, une ville de connaissance et une ville solidaire.

Le PRDD peut être un appui pour la constitution d'une plateforme visant à mettre en place des coalitions de développement productrices. Une attention particulière peut être portée aux collaborations effectuées dans le cadre de la « société de la connaissance » qui nécessite une meilleure synergie entre la recherche scientifique fondamentale, l'enseignement, les réseaux de connaissance (comme, par exemple, le Brussels Studies Institute), les administrations

et les forces créatrices. Cela implique de pousser les forces créatrices vers le devant de la scène. Cela implique de pousser les forces créatrices vers le devant de la scène. Cela implique de pousser les forces créatrices vers le devant de la scène. Cela implique de pousser les forces créatrices vers le devant de la scène.

Deze benadering sluit ook aan bij de visie van de verschillende internationale handvesten die het recht op de stad herdefiniëren nu de meeste mensen overal ter wereld in de stad wonen en dit aandeel in Europa in de buurt komt van drie vierde van de bevolking. Om deze reden heeft het Wereld Sociaal Forum het wereldhandvest inzake recht op de stad (2004) afgekondigd met als doel structuur te geven aan het beheer van de stedelijke gebieden, hun democratisch karakter te garanderen, de processen van civiele organisatie te ondersteunen en een duurzaam en verantwoordelijk beheer in te voeren. Bovendien bevat het Europees stedelijk handvest van de Raad van Europa (2008) een aantal principes inzake beheer en goed bestuur met het oog op een nieuwe stedelijkheid. Dit vereist een kennis inzake samenleven en een nieuwe levens- en stadscultuur om er een duurzame stedelijke ruimte van te maken, een stad van kennis en een solidaire stad.

Het GPDO kan ondersteuning bieden bij de uitbouw van een platform gericht op het ontstaan van co-producerende samenwerkingsverbanden. Er kan bijzondere aandacht worden besteed aan de samenwerkingsverbanden in het kader van de "kennismaatschappij" die een betere synergie vereist tussen fundamenteel wetenschappelijk onderzoek, onderwijs, de kennisnetwerken (zoals het Brussels Studies Institute), de besturen (zoals [perspective.brussels](http://perspective.brussels) en

omme perspective.brussels et Innoviris), la société civile et les opérateurs urbains.

## **2. Associer les citoyens au développement durable**

ans le domaine de l'aménagement du territoire et de la rénovation urbaine en particulier, les mécanismes de participation et les processus d'enquête publique pour les plans d'aménagement, les Contrats de quartier durable pour les opérations de rénovation urbaine, ...) ont démontré leur pertinence et la Région entend les élargir et les renforcer.

insi, perspective.brussels développera son expertise en matière de participation citoyenne, en organisant des processus innovants de participation (en complément des obligations légales) sur les grands projets urbains permettant de prendre en compte les attentes de tous les acteurs en amont des projets. Cela implique de permettre aux citoyens d'accéder à de nouvelles ressources et aux pouvoirs publics de développer de nouvelles capacités d'action. En tant que pôle d'expertise, perspective.brussels jouera un rôle de facilitateur et sera mobilisé pour informer, accompagner et soutenir les habitants, les acteurs publics, les experts et les administrations en matière de participation, en lien avec les programmes de rénovation urbaine et avec les grands projets urbains.

ans la même logique, il faudra poursuivre le soutien régional aux projets plus ponctuels de participation, tels que le projet de sensibilisation aux enjeux urbanistiques. L'objectif est de mobiliser la société civile, le citoyen, enfant, jeune ou adulte, pour amener à réfléchir activement à la construction de son environnement urbain, à s'engager ensemble aux défis de demain. Cette réflexion de terrain, cette mobilisation citoyenne, sur les enjeux urbanistiques permet

Innoviris), het middenveld en de stedelijke operatoren.

## **3.2. De burgers betrekken bij de duurzame ontwikkeling**

In het bijzonder op het vlak van ruimtelijke ordening en stedelijke renovatie hebben de participatiemechanismen (openbaar onderzoek voor de plannen van aanleg, de duurzame Wijkcontracten voor de stadsvernieuwingsoperaties ...) hun nut bewezen en het Gewest beoogt deze uit te breiden en te versterken.

perspective.brussels zal de expertise die het bezit inzake burgerparticipatie verder ontwikkelen door innoverende participatieprocessen te organiseren (bovenop de wettelijke verplichtingen) over grote stadsprojecten, waardoor reeds van bij het begin van de projecten rekening kan worden gehouden met de verwachtingen van alle actoren. Op die manier moeten burgers toegang krijgen tot nieuwe middelen en moeten de overheden nieuwe actiemogelijkheden kunnen ontwikkelen. perspective.brussels zal als expertisepool de rol vervullen van facilitator en zal worden ingezet om de inwoners, overheidsactoren, experts en besturen te informeren en te begeleiden op het vlak van participatie rond stadsvernieuwingsprogramma's en grote stadsprojecten.

Volgens diezelfde logica moet het Gewest verder steun verlenen aan meer tijdelijke participatieprojecten zoals het project over de sensibilisering rond stedenbouwkundige uitdagingen. De bedoeling is het middenveld, de burger, kinderen, jongeren en volwassenen te mobiliseren om actief na te denken over de ontwikkeling van hun stedelijke omgeving, en samen antwoorden te bieden op de uitdagingen van morgen. Deze denkoefening op het terrein en mobilisatie van burgers rond

galement de renforcer l'identité bruxelloise. Il agit de lancer une collaboration avec des associations de proximité, actives dans différents secteurs de la société civile : secteur culturel, sportif, social, organismes d'insertion socioprofessionnelle, etc. Il s'agit pour chacun de ces acteurs, d'impliquer son public-cible via des activités didactiques et ludiques, à la portée de tous.

Il s'agit de soutenir toutes les initiatives qui permettent aux habitants de tous les quartiers de Bruxelles de mieux se connaître et de développer un sentiment d'appartenance commune, qui contribue à établir un climat de confiance mutuelle : organisation de grands événements régionaux rassembleurs, création d'espaces publics et d'équipements de portée régionale, soutien aux projets d'échanges interculturels et entre quartiers, ainsi qu'aux projets culturels, rencontres intergénérationnelles, etc. Pour cela notamment, il s'agit de mettre en œuvre le volet interculturel du Plan culturel du RAB-KO.

### **3.3. S'inscrire dans la lutte contre la fracture sociale et territoriale**

La Région s'est engagée, dans le cadre de ses compétences, à employer de façon optimale les leviers et les instruments à sa disposition pour lutter contre la pauvreté. A ce titre, le Plan d'action bruxellois de lutte contre la pauvreté met en place une approche transversale des actions à mettre en œuvre pour lutter contre la pauvreté, en instaurant notamment une « Conférence interministérielle bruxelloise Social-Santé ». Partant de cette dynamique de collaboration, les autorités bruxelloises souhaitent organiser des concertations pour créer des articulations

stedenbouwkundige uitdagingen moet de Brusselse identiteit versterken. Er moet worden gestreefd naar samenwerking met verenigingen uit de buurt, die actief zijn binnen verschillende sectoren van het middenveld: de culturele, de sport- en de sociale sector, instellingen voor socioprofessionele inschakeling, enz. Elk van die verenigingen moet zijn doelpubliek betrekken via didactische en ludieke activiteiten, die voor alle bereikbaar zijn.

Alle initiatieven waarbij inwoners uit alle wijken van Brussel elkaar beter leren kennen en er een samenhangsgevoel ontstaat, moeten worden ondersteund zodat een klimaat van wederzijds vertrouwen kan ontstaan: grote gewestelijke evenementen organiseren die mensen samenbrengen, gewestelijke openbare ruimten en voorzieningen inrichten, projecten rond interculturele uitwisselingen tussen wijken en culturele projecten waarbij verschillende generaties elkaar ontmoeten, ondersteunen, ... Daarbij moet het interculturele luik van het cultuurplan RAB-BKO worden toegepast.

### **3.3. De strijd tegen de sociale en territoriale breuk ondersteunen**

Het Gewest heeft zich ertoe verbonden de hefboomen en instrumenten waarover zij binnen haar bevoegdheden beschikt optimaal te benutten om de armoede te bestrijden. Daarom maakt het "Brussels actieplan armoedebestrijding" werk van een transversale aanpak van de acties die moeten worden gevoerd om de armoede te bestrijden. Zo werd een "Brusselse Interministeriële Conferentie Sociaal – Gezondheid" opgericht. Op basis van deze samenwerkingsdynamiek willen de Brusselse overheden overleg organiseren om de verschillende

entre les différents niveaux de pouvoir sur des thématiques prioritaires mises en évidence dans le « Plan bruxellois de Lutte contre la pauvreté ». Il s'agit de développer une coordination horizontale entre la politique du gouvernement bruxellois et celle des Collèges des 3 Commissions communautaires bruxelloises d'une part, et de mettre en place une coordination verticale avec le niveau fédéral, local et européen d'autre part.

Il ne suffira pas de communiquer ce plan. Il faudra agir de le faire vivre dans un imaginaire collectif et commun. Il fera partie de l'éducation et de l'animation permanente dans le cadre d'une ville en apprentissage et en devenir de citoyenneté mondiale.

bevoegdheidsniveaus op eenzelfde lijn te krijgen rond prioritaire thema's die aan bod komen in het "Brussels actieplan armoedebestrijding". Enerzijds moet werk worden gemaakt van een horizontale coördinatie tussen het beleid van de Brusselse Regering en dat van de Colleges van de 3 Gemeenschapscommissie, anderzijds is er ook verticale coördinatie nodig met het federale, lokale en Europese niveau.

Het volstaat niet om dit plan te communiceren. Het moet tot leven komen in een collectief en gemeenschappelijk bewustzijn. Het zal deel uitmaken van de opvoeding en de permanente animatie in een stad die leert en timmert aan de weg naar het wereldburgerschap.

<sup>1</sup> J. MABILDE et E. VANEMPTEN, *Le paysage métropolitain en tant que coalition*, in *Metropolitan Landscapes – espace ouvert, base de développement urbain*, pp 11 et svtes.

<sup>2</sup> *Ib.*, p 45

<sup>3</sup> *Ib.* P 46

<sup>4</sup> Trois catégories de communes: celles à densité nettement moins élevée que la moyenne et se situant au-dessous de 75% de la moyenne régionale (Auderghem 37h/ha ; Bruxelles-ville 55h/ha ; Uccle 36h/ha ; Watermael-Boitsfort 19h/ha ; Woluwe St Pierre 47h/ha); celles comprises entre 75% et 125% de la moyenne régionale ( Anderlecht 66h/ha ; Forest 89h/ha ; Berchem St Agathe 82h/ha ; Evere 79h/ha et Woluwe St Lambert 75h/ha); et enfin, les Communes présentant une densification plus élevée se situant au-dessus de 125% de la moyenne ( Etterbeek 150h/ha ; Ganshoren 99 h/ha ; Ixelles 135 h/ha ; Jette 102 h/ha ; Koekelberg 185 h/ha ; Molenbeek 164 h/ha ; St Gilles 201 h/ha ; St Josse 240 h/ha ; Schaerbeek 163 h/ha). Données du Monitoring des Quartiers, du Mini-Bru 2017 (IBSA).

<sup>5</sup> Bureau Fédéral du Plan, Statistics Belgium, 2016, *Perspectives démographiques 2015-2060. Population, ménages et quotients de mortalité prospectifs*, p. 59.

IBSA, Dehaibe X., Hermia J.-P., Laine B. et Romain A., *Projections démographiques communales bruxelloises 2015-2025, Cahier de l'IBSA n°6*.

<sup>6</sup> *Inventaire des lieux de densification en RBC, Cooparch*, mars 2012 et *Etat des lieux du foncier résidentiel disponible//Révision partielle du PRAS*, MSA & IGEAT-ULB, octobre 2011.

<sup>7</sup> Bernard DECLEVE, Priscilla ANANIAN, Maurice ANAYA et Anne LESCIÉUX, *Densité bruxelloises et formes d'habiter*, Région de Bruxelles-Capitale, 2009.

<sup>8</sup> COOPARCH-RU, « *Inventaire des lieux de densification potentielle de la RBC*, 2013.

<sup>9</sup> Pour la définition des secteurs porteurs, voir l'axe 1 Objectif 10 de la Stratégie 2025.

<sup>10</sup> *Le commerce bruxellois en chiffres. Evolution de la structure commerciale régionale*,

<sup>1</sup> J. MABILDE et E. VANEMPTEN, *Le paysage métropolitain en tant que coalition*, in *Metropolitan Landscapes – espace ouvert, base de développement urbain*, pp 11 et volgende.

<sup>2</sup> *Ib.*, 45 p.

<sup>3</sup> *Ib.* 46 P.

<sup>4</sup> Drie categorieën van gemeenten: die met een dichtheid die ver onder het gemiddelde ligt en minder dan 75% van het gewestelijk gemiddelde bedraagt (Oudergem 37 inwoners/ha; Brussel-Stad 55 inwoners/ha; Ukkel 36 inwoners/ha; Watermaal-Bosvoorde 19 inwoners/ha; Sint-Pieters-Woluwe 47 inwoners/ha); die waar de dichtheid tussen 75% en 125% van het gewestelijk gemiddelde bedraagt (Anderlecht 66 inwoners/ha; Vorst 89 inwoners/ha; Sint-Agatha-Berchem 82 inwoners/ha; Evere 79 inwoners/ha en Sint-Lambrechts-Woluwe 75 inwoners/ha); en ten slotte de gemeenten waar de dichtheid boven 125% van het gemiddelde ligt (Etterbeek 150 inwoners/ha; Ganshoren 99 inwoners/ha; Elsene 135 inwoners/ha; Jette 102 inwoners/ha; Koekelberg 185 inwoners/ha; Molenbeek 164 inwoners/ha; Sint-Gillis 201 inwoners/ha; Sint-Joost 240 inwoners/ha; Schaarbeek 163 inwoners/ha). Gegevens uit de Wijkmonitoring, Mini-Bru 2017 (BISA).

<sup>5</sup> Federaal Planbureau, Statistics Belgium, 2016, *Demografische vooruitzichten 2015-2060. Bevolking, huishoudens en prospectieve sterftequotienten*, 59 p.

BISA, Dehaibe X., Hermia J.-P., Laine B. en Romain A., *verschijnt binnenkort (2016), Bevolkingsprojecties voor de Brusselse gemeenten 2015-2025, Cahier van het BISA nr. 6*.

<sup>6</sup> *Inventaris van verdichtingsplaatsen in het BHG, Cooparch*, maart 2012 en *Stand van zaken van het beschikbare woonvastgoed // Gedeeltelijke herziening van het GBP*, MSA & IGEAT-ULB, oktober 2011.

<sup>7</sup> Bernard DECLEVE, Priscilla ANANIAN, Maurice ANAYA en Anne LESCIÉUX, *Brusselse dichtheden en woonvormen*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2009.

<sup>8</sup> COOPARCH-RU, « *Inventaris van verdichtingslocaties in het BHG* », 2013.

<sup>9</sup> Voor de definitie van groeisectoren, zie Pijler 1 Doelstelling 10 van Strategie 2025.

<sup>10</sup> *De Brusselse handel in cijfers. Evolutie van het regionale handelslandschap*, Atrium.brussels, ULB,

Atrium.brussels, ULB, perspective.brussels, 2017.

<sup>11</sup> Les modes actifs désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, comme la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc.

<sup>12</sup> Sources cahiers de l'IBSA.

<sup>13</sup> Sources statbel 2016.

<sup>14</sup> Fait de circuler seul dans un véhicule.

<sup>15</sup> L'IBSA  
(<http://perspective.brussels/fr/statistiques-et-analyses>) et Bruxelles mobilité ont réalisé, en 2011, une étude afin de déterminer le taux d'occupation automobile des voiries bruxelloises aux hyper pointes du matin et du soir. Ce taux de saturation est évalué par le rapport entre la charge de trafic en Equivalent véhicule particulier (EVP)/heure par la capacité maximum théorique en EVP/heure. La charge de trafic a été estimée à l'aide du modèle régional de simulation de trafic. La capacité maximum théorique est, elle, estimée sur base d'observations. Elle est notamment fonction de la vitesse maximum autorisée, du nombre de voies, de la largeur de la voirie et du type de voirie. La figure reprise est le résultat de cette étude pour l'hyper pointe du matin.

<sup>16</sup> Cf. axe 2 cadre de vie.

perspective.brussels, 2017

<sup>11</sup> Actieve vervoerswijzen zijn verplaatsingswijzen die een beroep doen op spierkracht, bijvoorbeeld stappen en fietsen maar ook steppen, rolschaatsen, enz.

<sup>12</sup> Bron: De cahiers van het BISA.

<sup>13</sup> Bron: Statbel 2016.

<sup>14</sup> Het feit van alleen te rijden in een auto.

<sup>15</sup> Het BISA  
(<http://perspective.brussels/fr/statistiques-et-analyses>) en Brussel Mobiliteit hebben in 2011 onderzoek gedaan naar de bezettingsgraad van auto's op de Brusselse wegen tijdens de ochtend- en avondspits. Deze verzadigingsgraad wordt berekend als de verhouding tussen het verkeer uitgedrukt als het personenwagenequivalent/uur en de maximale theoretische capaciteit in pwe/uur. De verkeerslast werd geraamd met behulp van het gewestelijke verkeerssimulatiemodel. De maximale theoretische capaciteit is berekend op basis van observaties. Ze hangt met name af van de maximaal toegelaten snelheid, het aantal rijstroken, de lengte van de weg en het wegtype. Onderstaande figuur is het resultaat van deze studie op de ochtendspits.

<sup>16</sup> Zie pijler 2 Leefomgeving.

**Liste des acronymes**

ADT	Agence de Développement territorial
AGRBC	Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
ALE	Agence locale pour l'emploi
ANB	Agentschap voor natuur en bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBP	Bureau bruxellois de la planification
BC	Black-carbon
BDU	Bruxelles développement Urbain
BE	Bruxelles-Environnement
BHNS	Bus Haut niveau de service
BM	Bruxelles mobilité
BMA	Maître-Architecte
BPS	Bruxelles Prévention & Sécurité
BRAL	Brusselse Raad voor het Leefmilieu
BREEAM	Building Research Establishment's Environmental Assessment Method
BUP	Bruxelles Urbanisme Patrimoine
CBS	Coefficient de biotope par surface
CCL	Conseil consultatif du Logement
CDU	Centre de distribution urbaine
CE	Conseil d'Etat
CEBE	Commission de l'Environnement de Bruxelles et Environs
CEFL	Centre européen des fruits et légumes
CEOI	Commissariat à l'Europe et aux Organisations internationales
CERBC	Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale
CESRBC	Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale
CLT	Community Land Trust
CoBAT	Code bruxellois de l'Aménagement du territoire
COBRACE	Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie
CPAS	Centre public d'Action sociale
CQ	Contrat de quartier
CQD	Contrat de quartier durable
CRD	Commission Régionale de Développement
CRM	Commission régionale de mobilité
CRMS	Commission royale des Monuments et Sites
CRU	Contrat de Rénovation urbaine
CTU	Centre de transbordement urbain
DCD	Déchets de construction et de démolition
DEEE	Déchets d'équipements électriques et électroniques
DMS	Direction des Monuments et Sites
EA	Etude appropriée
EDLR	Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation
EGEB	Etats généraux de l'eau à Bruxelles
ERMS	Ecole régionale des métiers de la sécurité, de la prévention et du secours
EV	Espaces verts
GES	Gaz à effet de serre
IBGE	Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement
IBSA	Institut bruxellois de Statistique et d'analyse
ICR	Itinéraires cyclables régionaux
ICT	Technologie de l'Information et de la Communication
IEB	Inter-Environnement Bruxelles
ISA	Assistance intelligente de vitesse

LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
LEZ	Zone de basse émission
LISA	Local integrated security antenna
NIL	Noyau d'identité locale
NOx	Oxyde d'azote
NRU	Nouvelles rivières urbaines
OBPS	Observatoire bruxellois pour la prévention et la sécurité
OIP	Organisme d'intérêt public
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ORU	Ordonnance de la rénovation urbaine
P + R	Park + ride
PACE	Plan régional Air Climat Energie
PAD	Plan d'aménagement Directeur
PAVE	Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics
PBPP	Plan bruxellois de prévention et de proximité
PCD	Plan communal de développement
PDI	Plan de développement international
PDV	Politique de la Ville
PEB	Performance énergétique des bâtiments
PEMVP	Périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine
PFE	Pôle Formation Emploi
PGE	Plan de gestion de l'eau
PGRD	Plan Gestion des ressources et des déchets
PGSP	Plan global de sécurité et de prévention
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
PMR	Personnes à mobilité réduite
PPAS	Plan particulier d'affectation du Sol
PRAS	Plan régional d'affectation du sol
PRDD	Plan régional de développement durable
PREC	Programme régional en économie circulaire
PRI	Plan régional pour l'Innovation
PRM	Plan régional de mobilité
PUL	Projet urbain Loi
QE	Quartier Européen
R & D	Recherche et Développement
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
RBDH	Rassemblement Bruxellois pour le Droit à l'Habitat
RCU	Règlements communaux d'urbanisme
REP	Responsabilités élargies du producteur
RER vélo	Réseau express régional vélo
RFL	Région flamande
RIE	Rapport d'incidences environnementales
RRU	Règlement régional d'Urbanisme
RSCA	Royal sporting club Anderlecht
RW	Région wallonne
SAU	Société d'aménagement urbain
SD	Schéma Directeur
SDF	Sans domicile fixe
SEAE	Service européen d'actions extérieures
SIAMU	Service Incendie et Aide médicale Urgente
SISP	Sociétés immobilières de Service Public



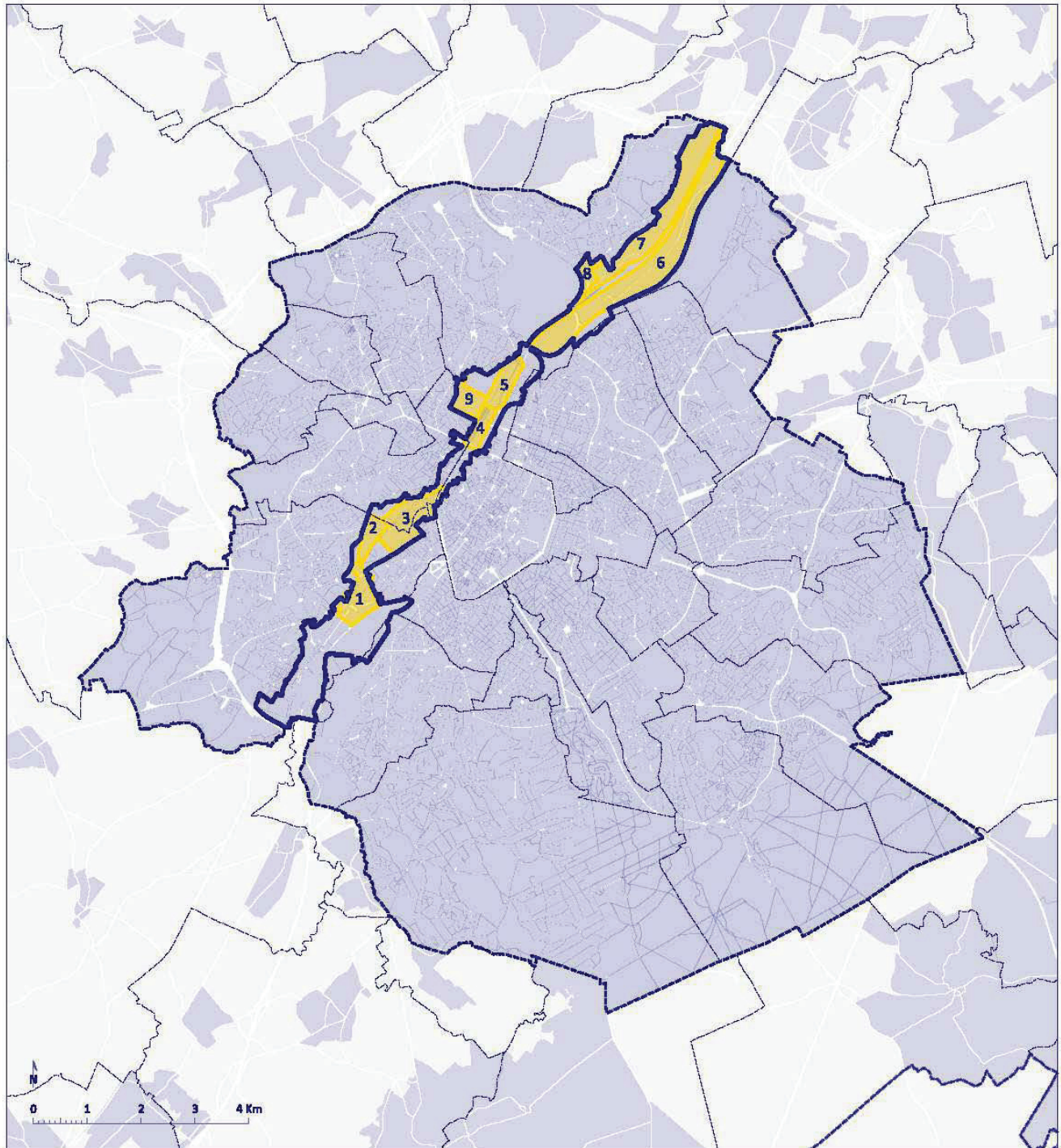
SLRB	Société du Logement de la Région bruxelloise
SPRB	Service public régional de Bruxelles
STEP	Station d'épuration
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
T & T	Tours et Taxis
THNS	Transport haut niveau de service
TIC	Technologie de l'information et de la Communication
TP/TC	Transports publics/Transport en commun
UEFA	Union européenne des associations de football
VLM	Vlaamse Landmaatschappij pour la Région Flamande
ZAPT	Zones d'activités portuaires et de transport
ZEMU	Zone d'entreprises en milieu urbain
ZEUS	Zones d'économie urbaine stimulée
ZICHEE	Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement
ZIU	Zone d'industrie urbaine
ZRU	Zone de revitalisation urbaine
ZSC	Zone spéciale de conservation

### Lijst van Acroniemen

AEEA	Afgedankte elektrische en elektronische apparatuur
ANB	Agentschap voor natuur en bos
ARH	Adviesraad voor huisvesting
ATO	Agentschap voor territoriale ontwikkeling
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAA	Bouw- en afbraakafval
BBHR	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
BBP	Brussels Planningsbureau
BBP	Bruto binnenlands product
BBP	Bijzonder bestemmingsplan
BBRoW	Brusselse Bond voor het Recht op Wonen
BC	Black-carbon
BCO	Biotoopcoëfficiënt per oppervlak
BGHM	Brusselse Gewestelijke Huisvestingmaatschappij
BHG	Brussels Hoofdstedelijke Gewest
BIM	Brussels Instituut voor het Milieu
BISA	Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse
BKG	Broeikasgassen
BM	Brussel Mobiliteit
BMA	Bouwmeester
BOPV	Brussel Observatorium voor Preventie en Veiligheid
BPBP	Brussels Preventie en Buurtplan
BPV	Brussel-Preventie & Veiligheid
BRAL	Brussels Raad voor het Leefmilieu
BREEAM	Building Research Establishment's Environmental Assessment Method
BSE	Brussel Stedenbouw en Erfgoed
BSO	Brussel Stedelijke Ontwikkeling
BWLKE	Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing

BWRO	Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening
CEIO	Commissaris voor Europa en Internationale Organisaties
CLT	Community Land Trust
DBDMH	Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
DML	Directie Monumenten en Landschappen
DWC	Duurzame wijkcontract
EDEO	Europese Dienst voor extern optreden
EPB	Energieprestatie van gebouwen
ESRBHG	Economische en sociale Raad van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest
Fiets-GEN	Fiets Gewestelijk expressnet
GABP	Toekomstige Grondstoffen- en afvalbeheerplan
GBP	Gewestelijk Bestemmingsplan
GCHEWS	Gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing
GemOP	Gemeentelijke Ontwikkelingsplan
GemSV	Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen
GFR	Gewestelijke fietsroutes
GHV	Gebied voor havenactiviteiten en vervoer
GIP	Gewestelijk Innovatieplan
GMC	Gewestelijke Mobiliteitscommissie
GMP	Gewestelijk mobiliteitsplan
GOB	Gewestelijke Overheidsdienst Brussel
GOC	Gewestelijke Ontwikkelingscommissie
GPCE	Gewestelijk programma voor circulaire economie
GPDO	Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
GSI	Gebied voor stedelijke industrie
GSV	Gewestelijke stedenbouwkundige verordening
GSVB	Gewestelijke school voor veiligheidsberoepen
GV	Groen voorzieningen
GVPP	Globaal veiligheids- en preventie plan
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
IEB	Inter-Environnement Bruxelles
ION	Instelling van openbaar nut
ISA	Intelligente Snelheidsassistentie
KCML	Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen
KMO	Kleine of middelgrote onderneming
LB	Leefmilieu
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
LEZ	Lage-emissiezone
LIK	Lokale identiteitskernen
LISA	Local integrated security antenna
LKEP	Lucht-Klimaat-Energieplan
MER	Milieueffectenrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MOB	Milieu Commissie Brussel en Omgeving
MSI	Maatschappij voor stedelijke inrichting
NOx	Stikstofoxiden

NSR	Nieuwe stadsrivieren
O & O	Onderzoek en ontwikkeling
OCMW	Openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn
OGSO	Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving
OSH	Ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering
OTP	Opleidings- en terwerkstellinspolen
OV	Openbaar Vervoer
OVM	Openbare Vastgoedmaatschappijen
P + R	Park + ride
PAVE	Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte
PBM	Personen met beperkte mobiliteit
PIO	Plan voor de Internationale Ontwikkeling
PS	Passende studie
PVVOE	Perimeter voor de verfraaiing en opwaardering van het erfgoed
PWA	Plaatselijk Werkeleghedsagenschap
RLBHG	Raad voor het Leefmilieu van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest
RP	Richtplan
RS	Raad van State
RS	Richtschema
RSCA	Royal sporting club Anderlecht
RVOHR	Ruimte voor Versterkte Ontwikkeling van de Huisvesting en de Renovatie
SB	Stedenbeleid
SBZ	Speciale Beschermingszone
SDC	Stedelijke Distributiecentra
SGWB	Staten Generaal van het Water in Brussel
SOC	Stedelijk overslagcentrum
SPW	Stadsproject Wet
STEP	Station d'épuration / waterzuiveringsstation
SVC	Stadsvernieuwingscontract
T & T	Thurn and taxis
UEFA	Union of European Football Associations
UPV	Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid
VG	Vlaamse Gewest
VLM	Vlaamse Landmaatschappij voor het Vlaams Gewest
WBP	Waterbeheersplan
WC	Wijkcontract
WG	Waalse Gewest
WGO	Wereldgezondheidsorganisatie
ZEUS	Zones voor Economische Uitbouw in de Stad
ZVS	Zone voor stadsvernieuwing



### Territoire du Canal - Sites prioritaires de développement

Limite régionale  
Limite communale  
Réseau viaire



Gewestgrens  
Gemeentegrens  
Wegennet

### Territoire du Canal Sites prioritaires de développement

Bassin de Biestebroek  
Site Birmingham  
Quartier Heyvaert  
Bassin Béco  
Bassin Vergote

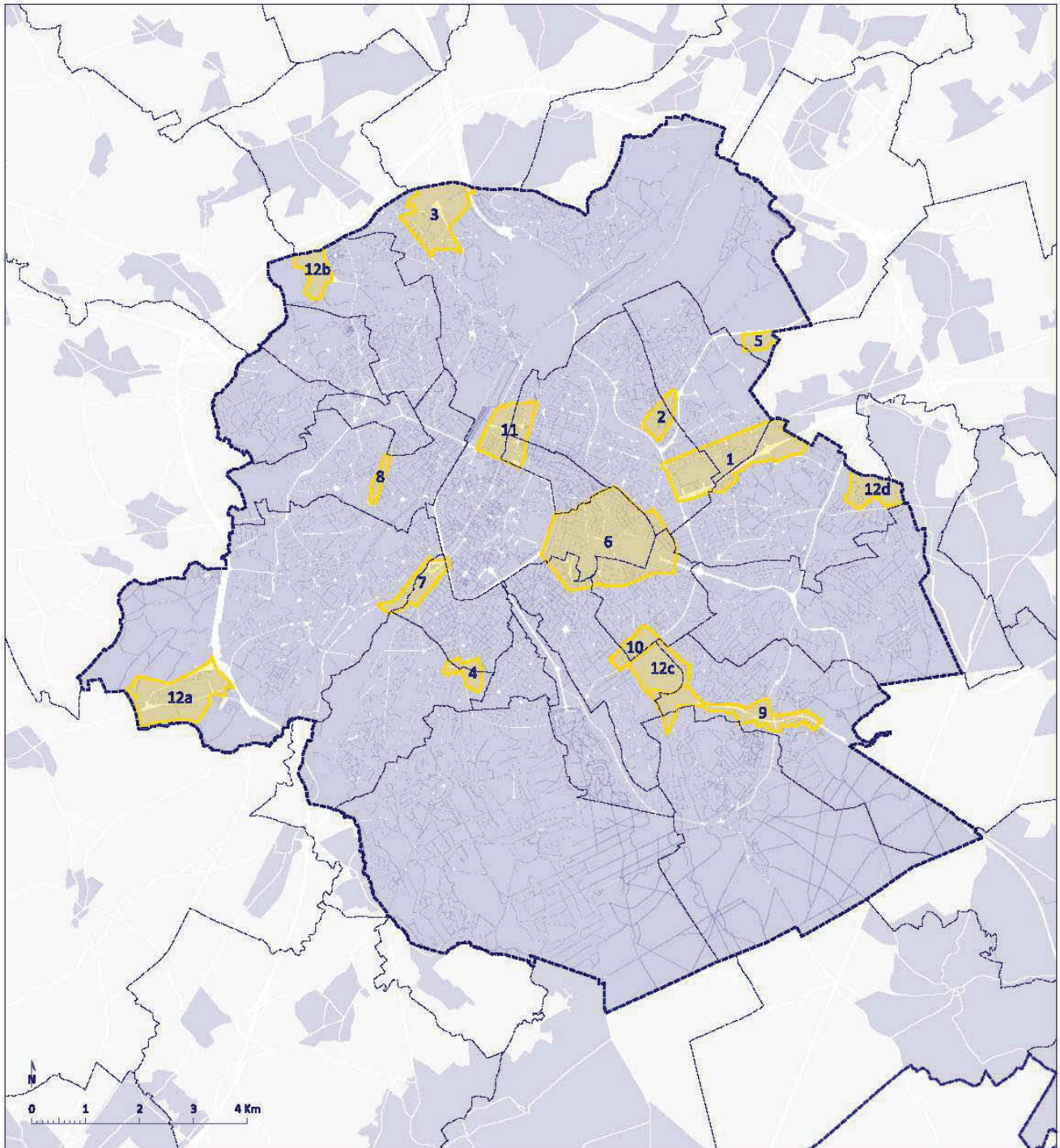


**1** Kanaalgebied  
**2** Prioritaire ontwikkelingssites  
**3** Biestebroekdok  
**4** Birminghamzone  
**5** Heyvaertwijk  
**6** Becodok  
**7** Vergotedok

### 1 Kanaalgebied Projectsites - Prioritaire ontwikkelingssites

Avant-port  
Schaerbeek-Formation  
ZIR 4  
Tour & Taxis

**6** De voorhaven  
**7** Schaerbeek-Vorming  
**8** GGB 4  
**9** Thurn & Taxis



**Pôles de développement prioritaire 2 Prioritaire ontwikkelingsites**

Limite régionale  
Limite communale  
Réseau viaire



Gewestgrens  
Gemeentegrens  
Wegennet

**Pôles prioritaires**

Reyers  
Josaphat  
Heysel  
Prisons de Saint-Gilles  
et de Forest  
Ancien site OTAN

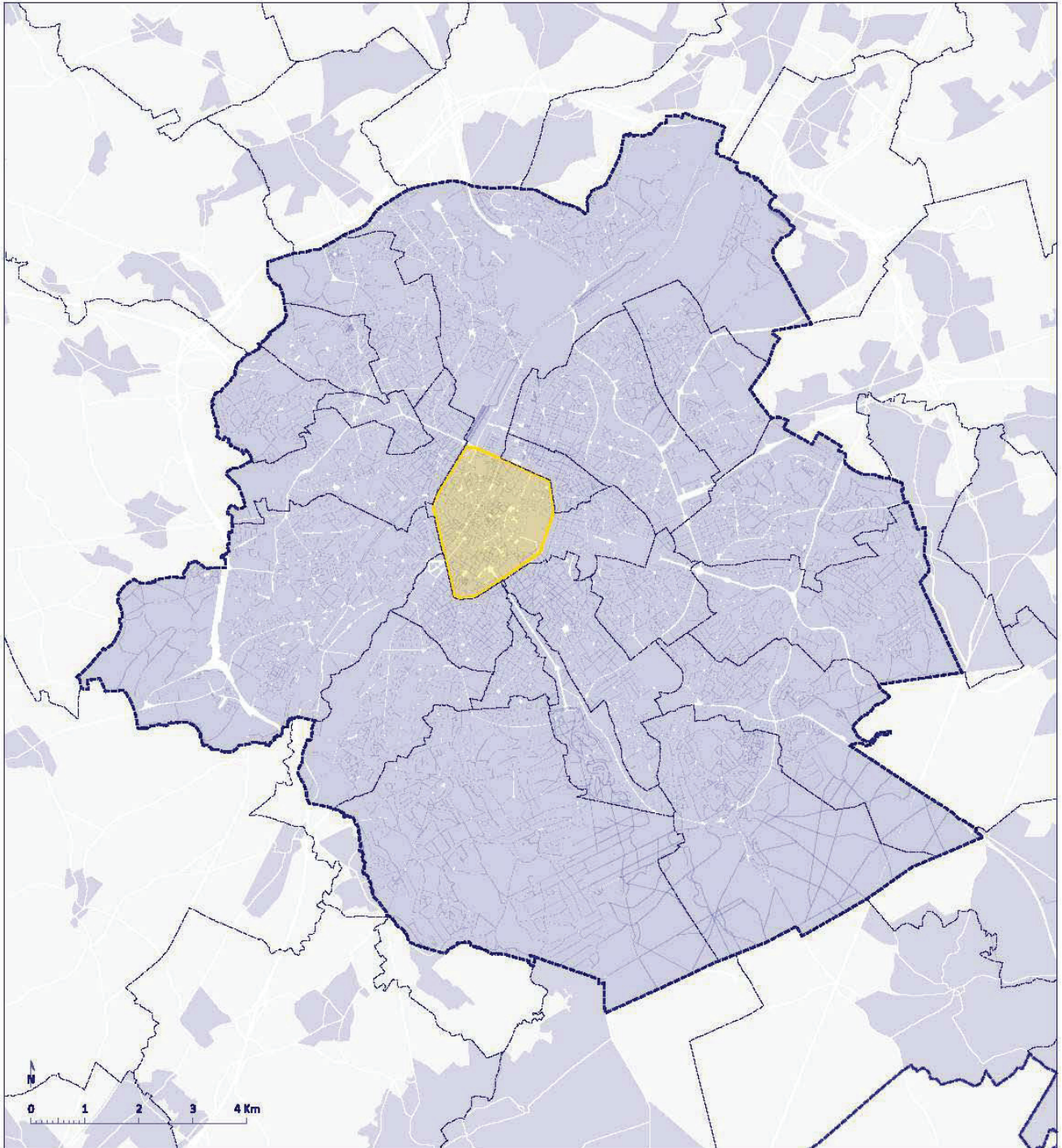


**Prioritaire ontwikkelingsites**  
1 Reyers  
2 Josaphat  
3 Heysel  
4 Gevangnissen van Sint-Gillis  
en Vorst  
5 Voormalige NAVO-site





Quartier européen  
Quartier du Midi  
Gare de l'Ouest  
Delta Hermann-Debroux  
Casernes d'Etterbeek  
et d'Ixelles  
Quartier Nord  
Campus Erasme  
Campus Laerbeek  
Campus Plaine  
Campus Woluwe

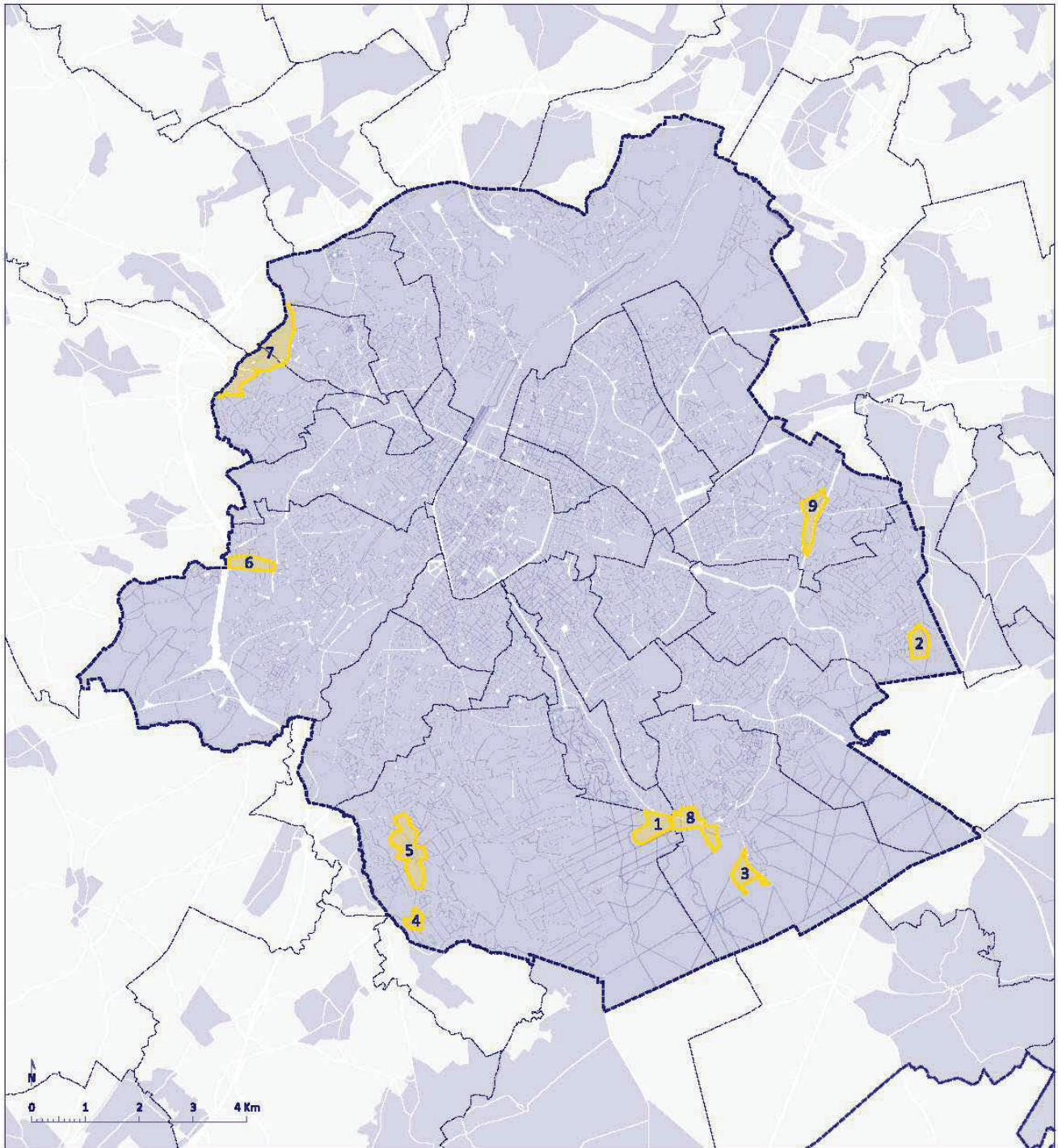
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12a  
12b  
12c  
12d

Europese Wijk  
Zuidwijk  
Weststation  
Delta Hermann-Debroux  
Kazernes van Etterbeek  
en Elsene  
Noordwijk  
Erasmuscampus  
Laarbeekcampus  
Pleincampus  
Woluwecampus



### Pentagone de Bruxelles 3 Vijfhoek van Brussel

Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Pentagone de Bruxelles		Vijfhoek van Brussel



**Pôles d'échelle locale 4 Lokale polen**

Limite régionale  
Limite communale  
Réseau viaire



Gewestgrens  
Gemeentegrens  
Wegennet

Porte d'Ostende  
Gare de Boitsfort  
Roodebeek

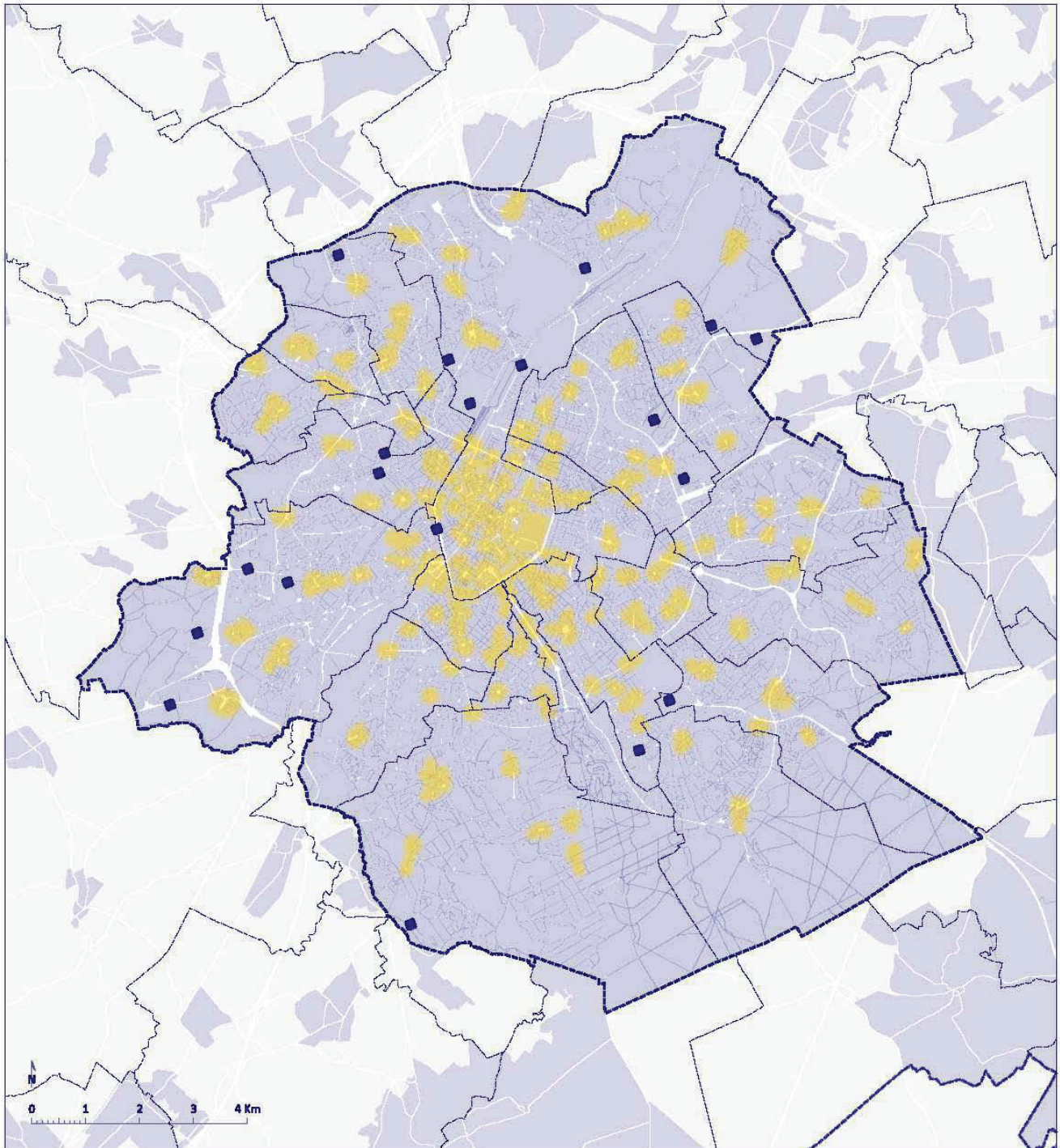
7  
8  
9

Oostendse Poort  
Station Bosvoorde  
Roodebeek

**Pôle d'échelle locale**  
Hippodrome de Boitsfort  
Dame Blanche  
Plateau de la Foresterie  
Moensberg  
Calevoet  
Westland



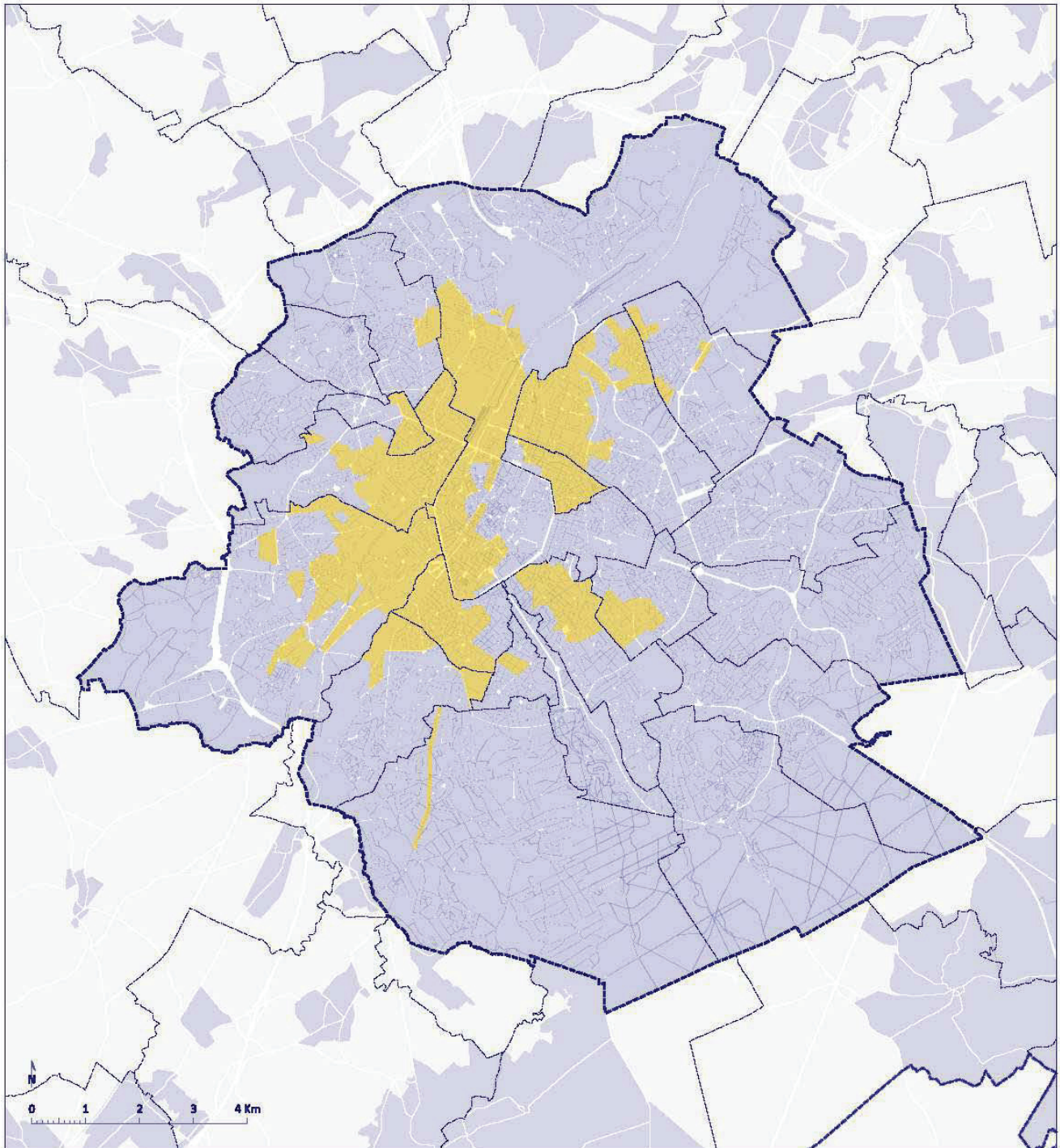
**Polen in de tweede kroon**  
1 Hippodroom van Bosvoorde  
2 Witte Vrouwen  
3 Vorsterieplateau  
4 Moensberg  
5 Kalevoet  
6 Westland







### Noyaux d'identité locale 5 Lokale identiteitskern

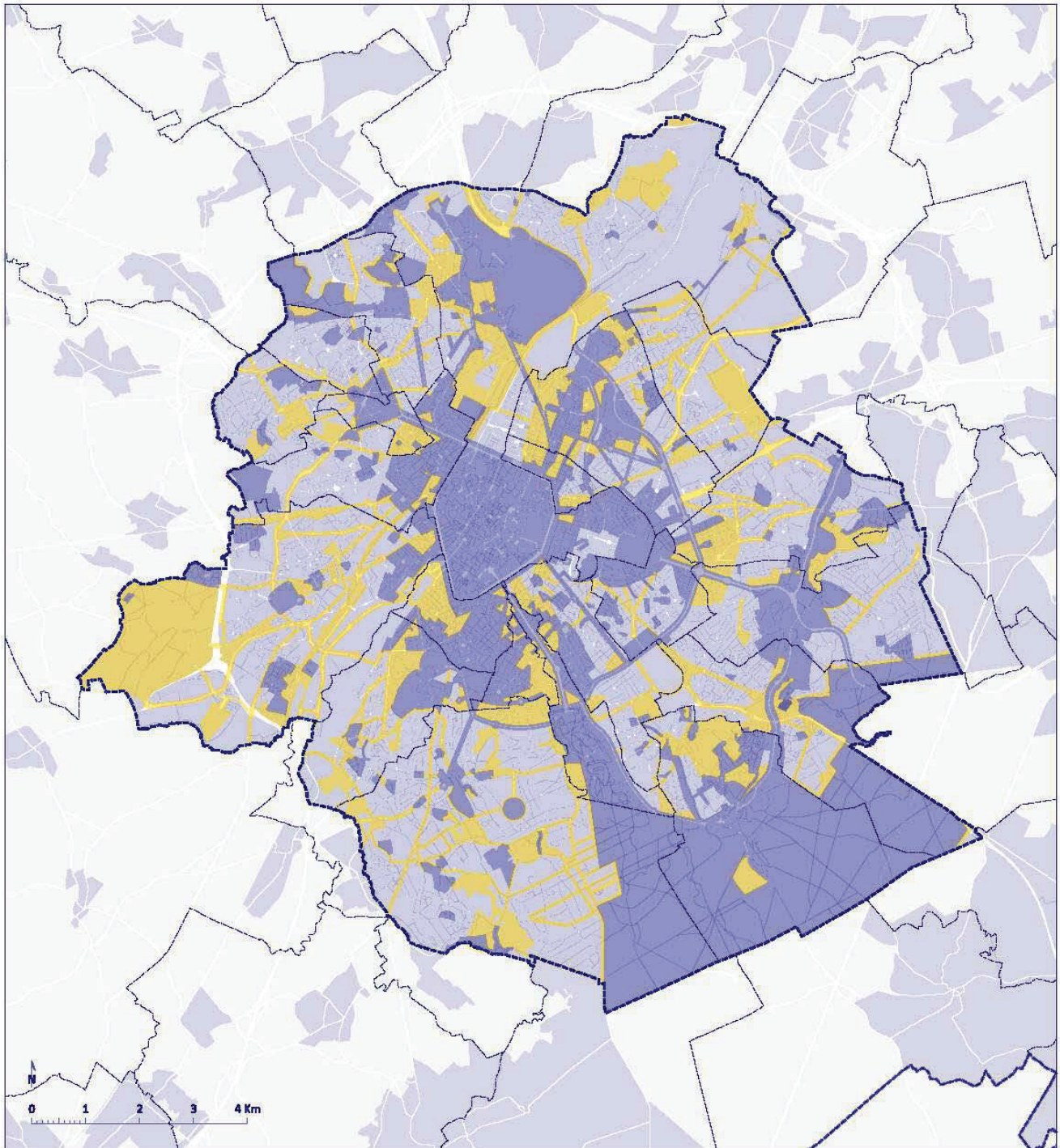
Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Noyau d'identité locale		Lokale identiteitskern
Noyau d'identité locale à créer		Te creëren lokale identiteitskern





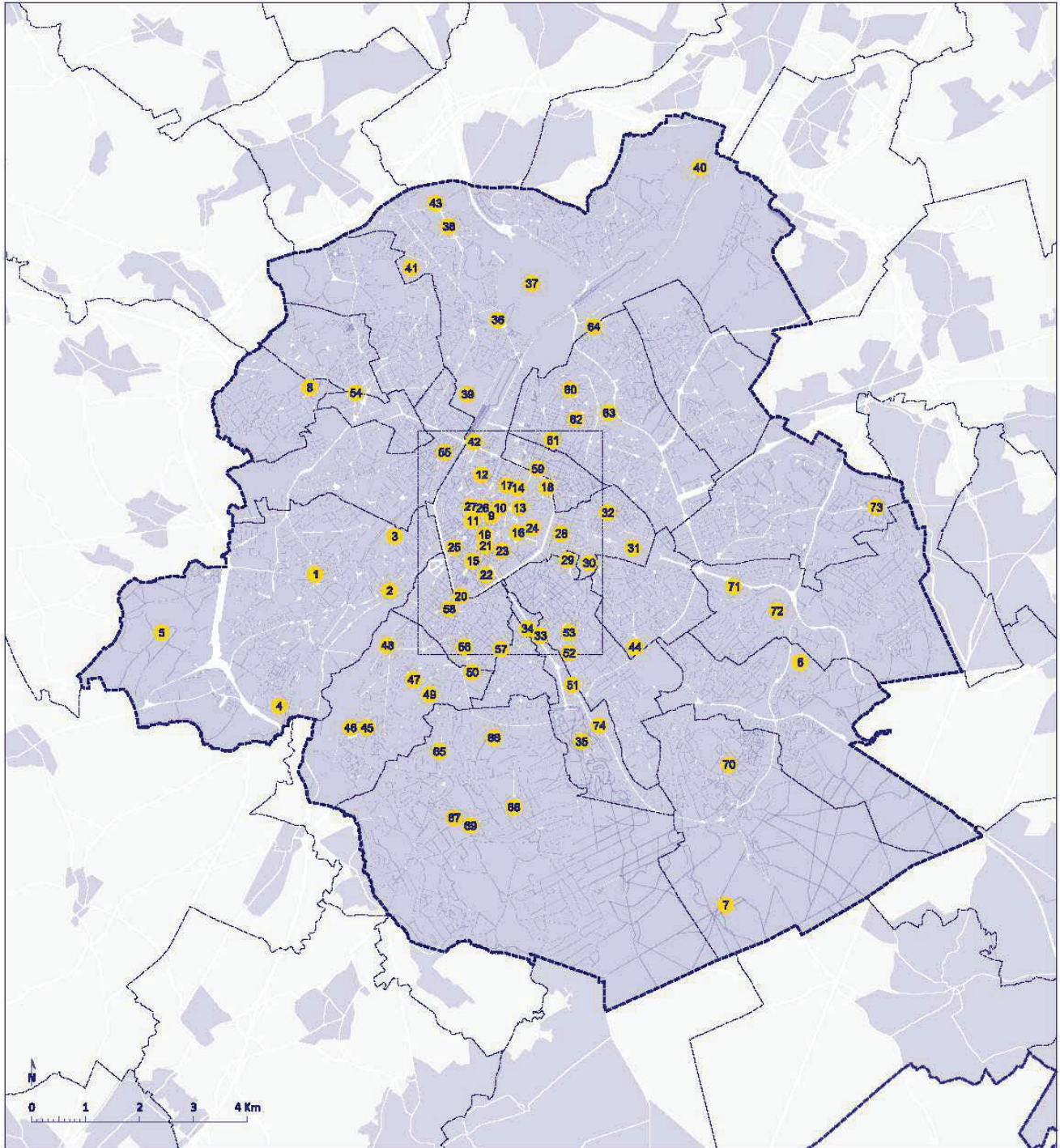
**Zone de revitalisation urbaine 2016    6    Zone voor stedelijke herwaardering 2016**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| Limite régionale                         |  | Gewestgrens                            |
| Limite communale                         |  | Gemeentegrens                          |
| Réseau viaire                            |  | Wegenet                                |
| ZRU 2016<br>(arrêté du 10 novembre 2016) |  | ZSH 2016<br>(besluit 10 november 2016) |






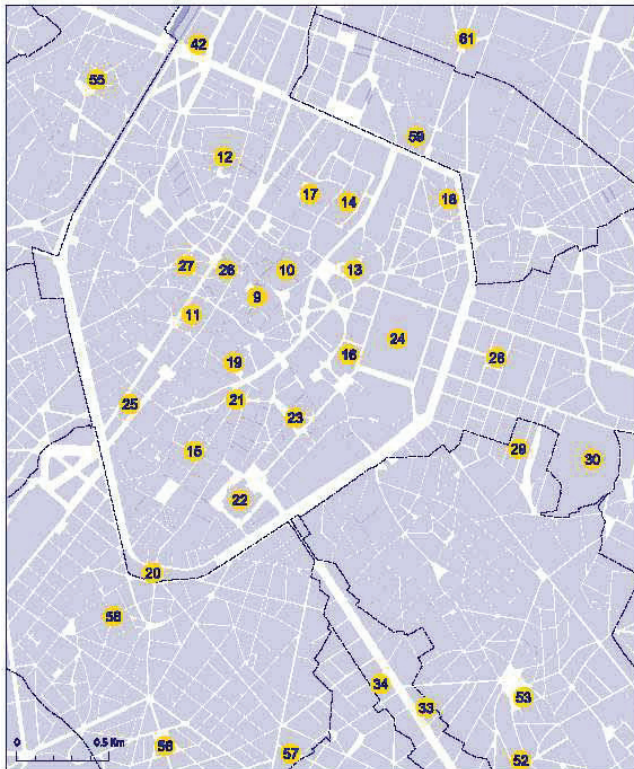
### Zones patrimoniales 7 Erfgoedgebieden

Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Projet de Périmètre d'embellissement et de mise en valeur du patrimoine		perimeter voor verfraaiing en herwaardering van het erfgoed
Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement - ZICHEE (PRAS)		Gebied van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing - GCHEWS (GBP)



**Patrimoine emblématique 8 Iconisch erfgoed**

Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet



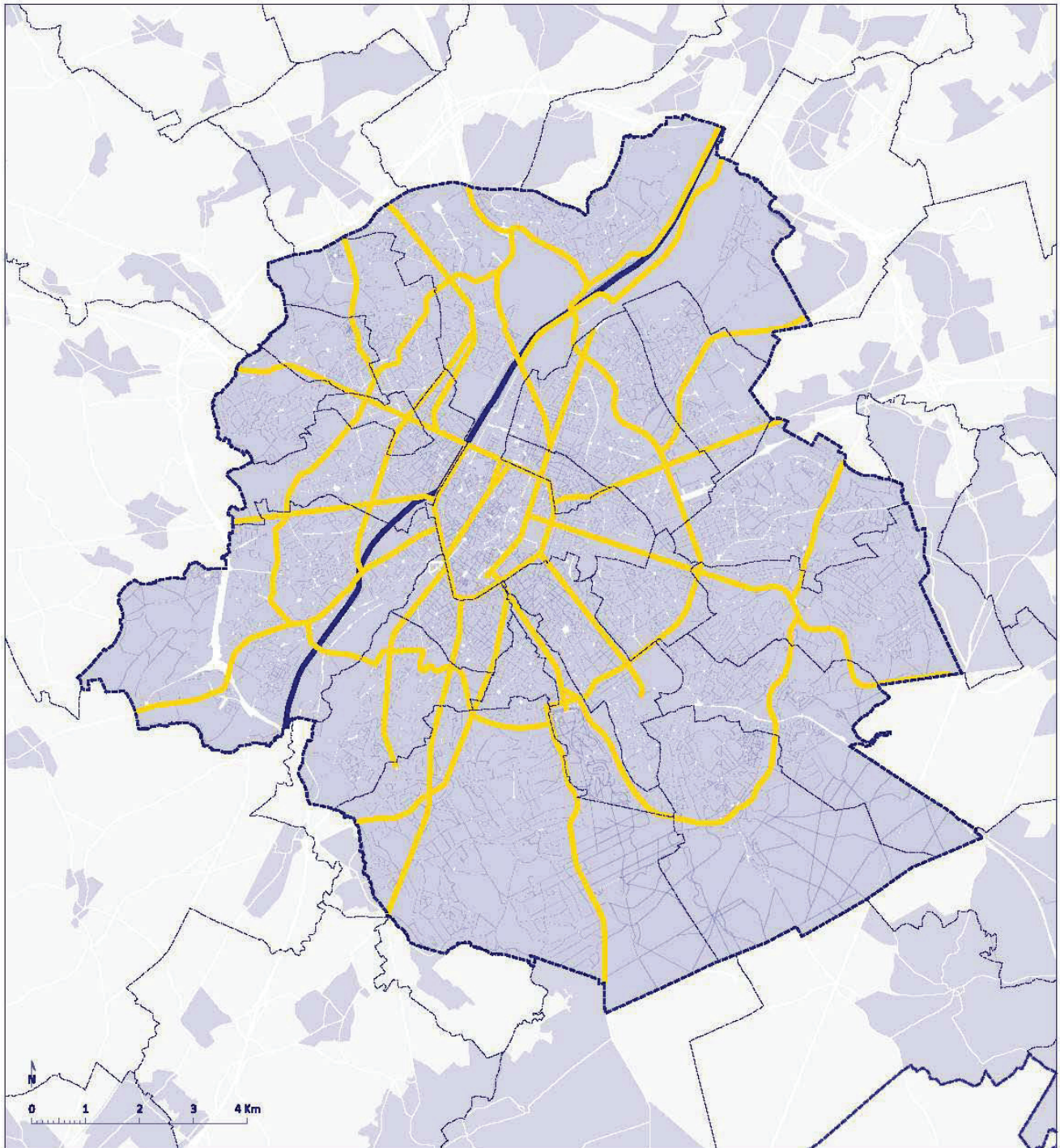
### Liste du patrimoine emblématique

Eglise Sts Pierre et Guidon, Maison d'Erasmus et Béguinage	1
Ecole vétérinaire de Cureghem	2
Abattoirs d'Anderlecht	3
Campus CERIA/COOVI	4
Neerpede	5
Val-Duchesse	6
Forêt de Soignes	7
Cité Moderne	8
Grand Place et rues avoisinantes	9
Galeries royales St-Hubert	10
Eglise N.D. de Bon Secours et rue Marché au Charbon	11
Quartier du Béguinage	12
Cathédrale des Sts Michel et Gudule	13
Magazins Waucquez	14
Ecole communale de la rue St-Ghislain	15
Palais des Beau-Arts	16
Place des Martyrs	17
Place des Barricades	18
Première enceinte (rue de Villers)	19
Porte de Hal	20
Eglise ND de la Chapelle	21
Palais de Justice	22
Le Sablon	23
Quartier autrichien	24
Palais du Midi	25
Palais de la Bourse	26
Halles St-Géry	27
Square Frère-Orban	28
Place du Luxembourg	29






### Lijst van het iconisch erfgoed

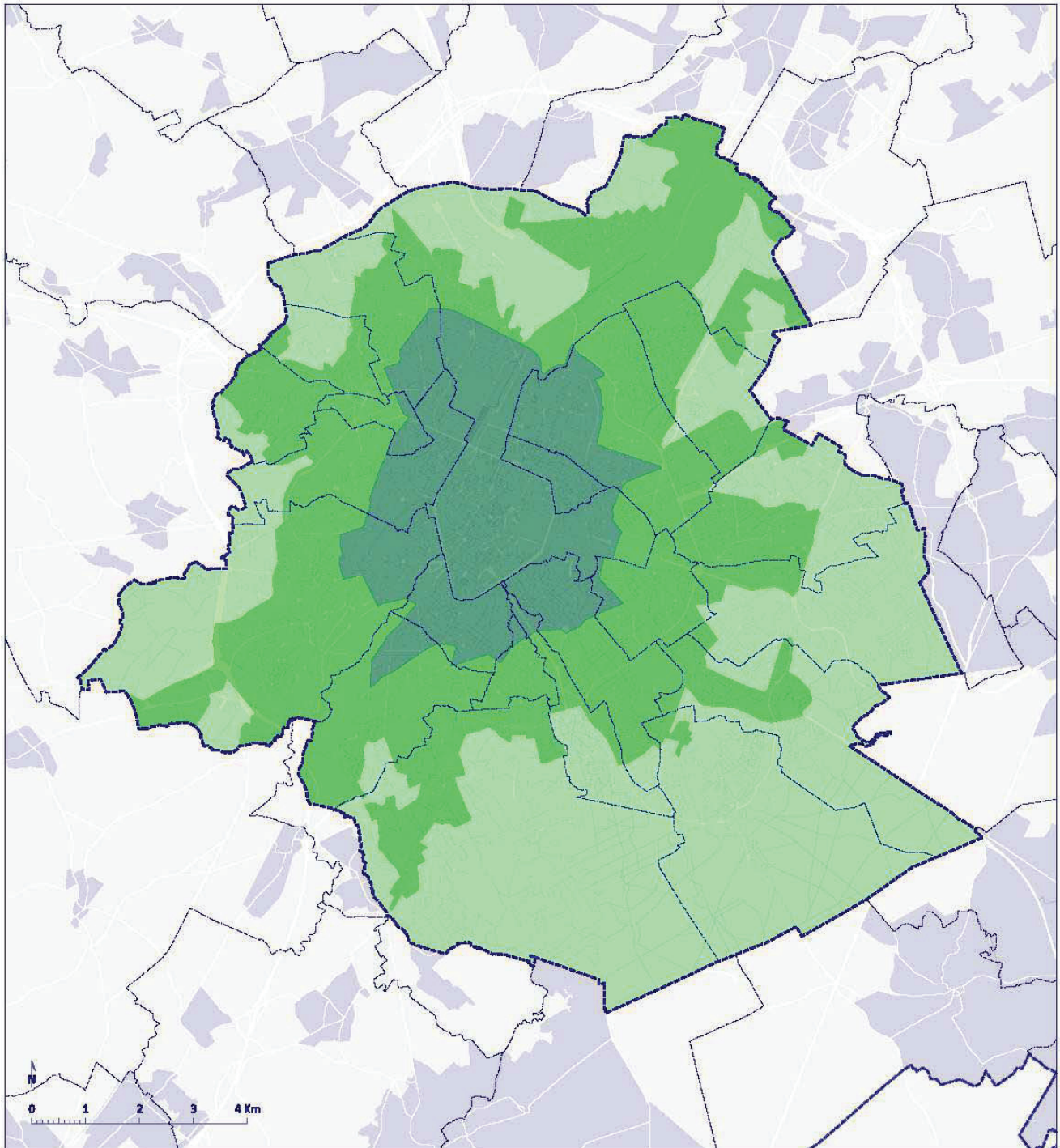
St.-Pieter en St.-Guidokerk, Erasmushuis en Begijnhof	1
Veeartsenijschool van Kureghem	2
Slechthuizen van Anderlecht	3
Campus CERIA/COOVI	4
Neerpede	5
Hertoginmedal	6
Zoniënwoud	7
Moderne Wijk	8
Grote Markt en omliggende straten	9
Koninklijke St.-Hubertusgalerijen	10
O.L.V. van Bijstandkerk en Kolenmarkt	11
Begijnhofwijk	12
St.-Michiels en St.-Goedelekathedraal	13
Waucquezgebouw	14
Gemeenteschool in de St.-Gisleinstraat	15
Paleis voor Schone Kunsten	16
Martelaarsplein	17
Barricadenplein	18
Eerste omwalling (Villierstraat)	19
Hallepoort	20
Kapellekerk	21
Justitiepaleis	22
De Zavel	23
Oostenrijkse Wijk	24
Zuidpaleis	25
Beurspaleis	26
St.-Gorikshallen	27
Frère-Orbansquare	28
Luxemburgplein	29

Parc Léopold	30	Leopoldpark
Parc et Musées du Cinquantenaire	31	Jubelpark en musea
Quartier des squares	32	Wijk van de squares
Hôtel Solvay	33	Huis Solvay
Hôtel Tassel	34	Huis Tassel
Bols de la Cambre	35	Ter Kamerenbos
Eglise N.D. de Laeken et ses abords	36	O.L.V. kerk van Laken en omgeving
Domaine royal de Laeken	37	Koninklijk domein van Laken
Atomium	38	Atomium
Site de Tour et Taxis	39	Site van Thurn en Taxis
Pont de Buda	40	Budabrug
Hôpital Brugmann et Fondation Médicale Reine Elisabeth	41	Brugmann-ziekenhuis en de Geneeskundige Stichting Koningin Elisabeth
Garage Citroën	42	Citroën garage
Palais de l'Exposition de 1935 sur le plateau du Heysel	43	Tentoonstellingspaleizen van 1935 Heizelvlakte
Casernes boulevard Général Jacques	44	Kazernes Generaal Jacqueslaan
Maison communale de Forest	45	Gemeentehuis van Vorst
Abbaye de Forest	46	Abdij van Vorst
Parcs Duden, de Forest et square Lainé	47	Dudenpark, Vorstpark en Lainésquare
Anclenne brasserie Wielemans-Ceupens	48	Voormalige brouwerij Wielemans-Ceupens
Eglise St Augustin	49	St.-Augustinuskerk
Prisons de Forest et de St-Gilles	50	Gevangenis van Vorst en St.-Gillis
Abbaye de La Cambre et ses jardins	51	Ter Kamerenabdij en tuinen
Etangs d'Ixelles	52	Vijvers van Elsene
Flagey	53	Flagey
Basilique de Koekelberg et Parc Elisabeth	54	Basiliek van Koekelberg en Elisabeth park
Eglise St Jean-Baptiste	55	St.-Jan-Baptistkerk
Hôtel de Ville de St-Gilles	56	Stadhuis van St.-Gillis
Musée Horta	57	Hortamuseum
Rue Vanderschrik	58	Vanderschrikstraat
Jardin Botanique, bâtiment et parc	59	Kruidtuin, gebouw en park
Hôtel communal de Schaerbeek	60	Gemeentehuis van Schaerbeek
Eglise royale Ste Marie	61	Koninklijke-St.-Mariakerk
Ecoles communales des rues Josaphat et de la Ruche	62	Gemeentescholen in de Josaphat en de Bijlenkorstraat
Parc Josaphat et avenue L. Bertrand	63	Josaphatpark en L. Bertrandlaan
Gare de Schaerbeek	64	Schaerbeek Station
Square Coghén	65	Coghén square
Maison Van Buuren et jardin	66	Huis en tuin Van Buuren
Bloemenwerf	67	Bloemenwerf
Observatoire royal	68	Koninklijke Sterrenwacht
Cimetière du Dieweg	69	Begraafplaats van de Dieweg
Cités-jardins Floréal et le Logis	70	Tuinwijken Floreal en Le Logis
Palais Stoclet et avenue de Tervueren	71	Huis Stoclet en Tervurenlaan
Parc de Woluwé	72	Woluwepark
Cité-Jardin du Kapelleveld	73	Tuinwijk Kapelleveld
Université Libre de Bruxelles	74	"Université Libre de Bruxelles"



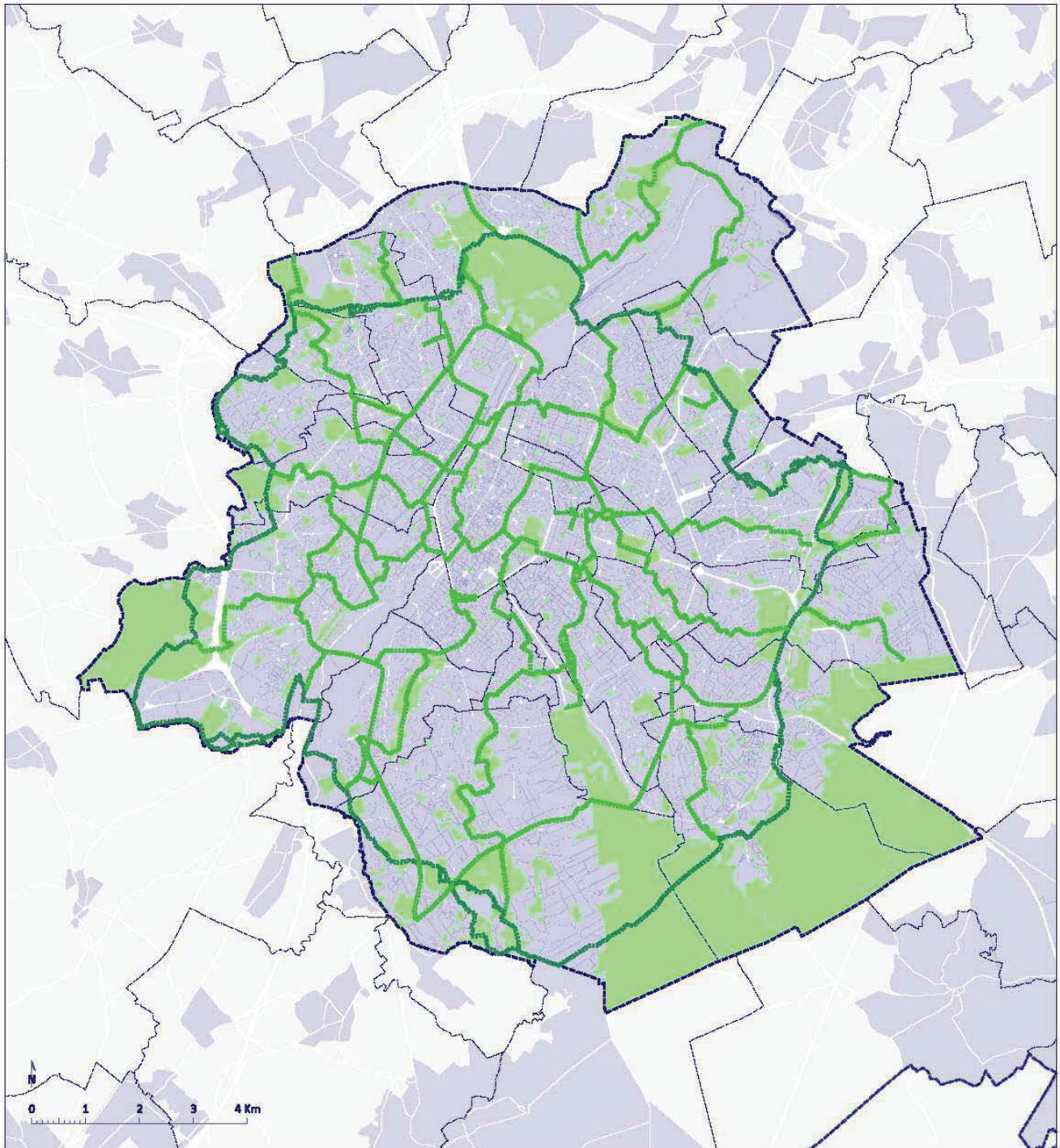
**Réseau d'axes structurants patrimoniaux** 9 **Netwerk van structurerende erfgoedassen**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| Limite régionale                               |  | Gewestsgrens                                   |
| Limite communale                               |  | Gemeentegrens                                  |
| Réseau viaire                                  |  | Wegennet                                       |
| <b>Réseau d'axes structurants patrimoniaux</b> |   | <b>Netwerk van structurerende erfgoedassen</b> |
| Axe structurant                                |  | Structurerende as                              |
| Canal  |  | Kanaal   |









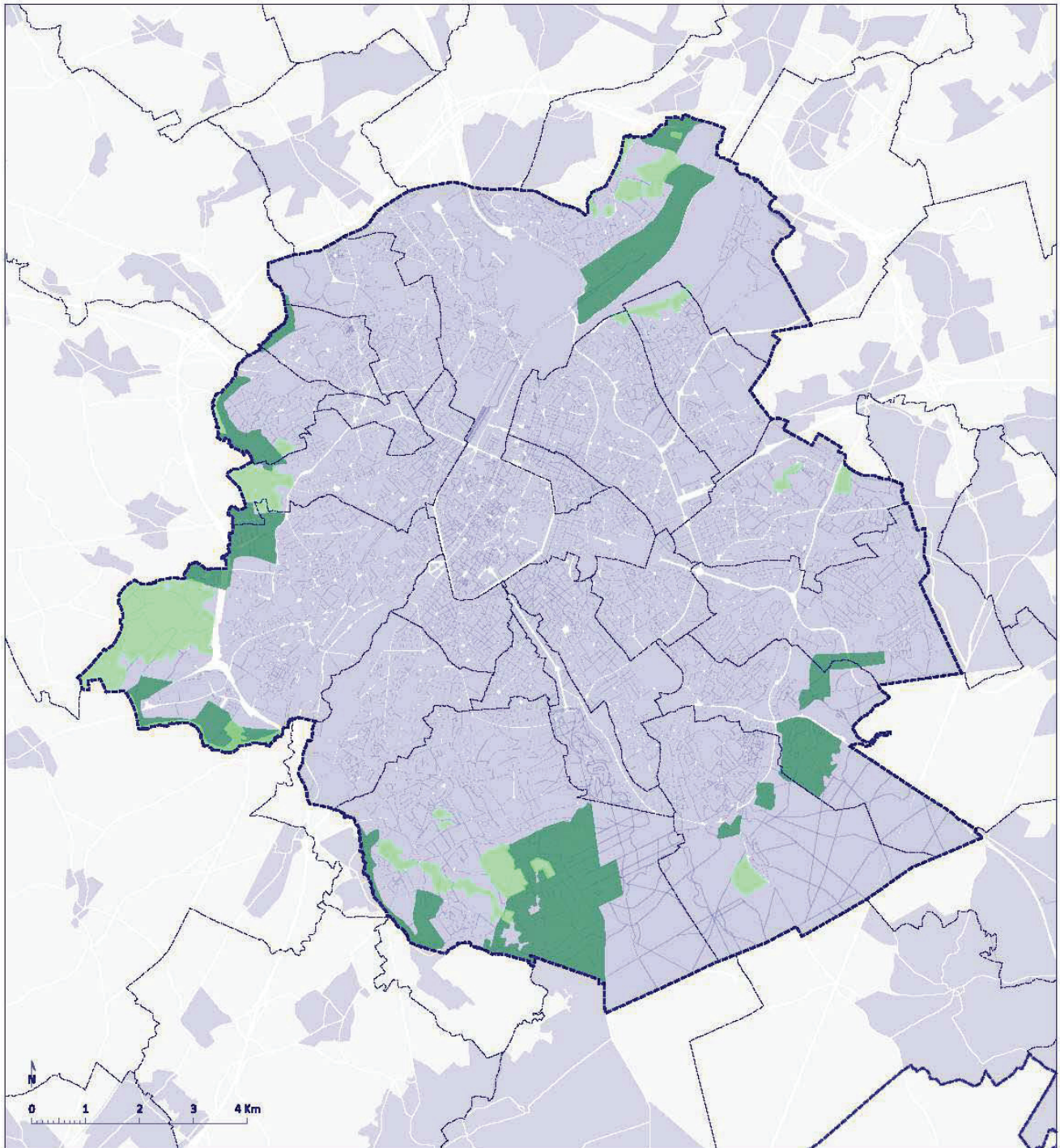
### Zones de verdolement 10 Vergroeningszones

Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
<b>Zones de verdolement</b>		<b>Vergroeningszones</b>
Zone prioritaire de verdolement		Prioritaire zone voor begroening
Zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlot		Zone met versterking van het groene karakter van de binnenterreinen van bouwblokken
Zone de protection de la ville verte de seconde couronne		Zone met bescherming van de groene stad in de tweede kroon



**Eléments du Maillage vert 11 Groen netwerk**

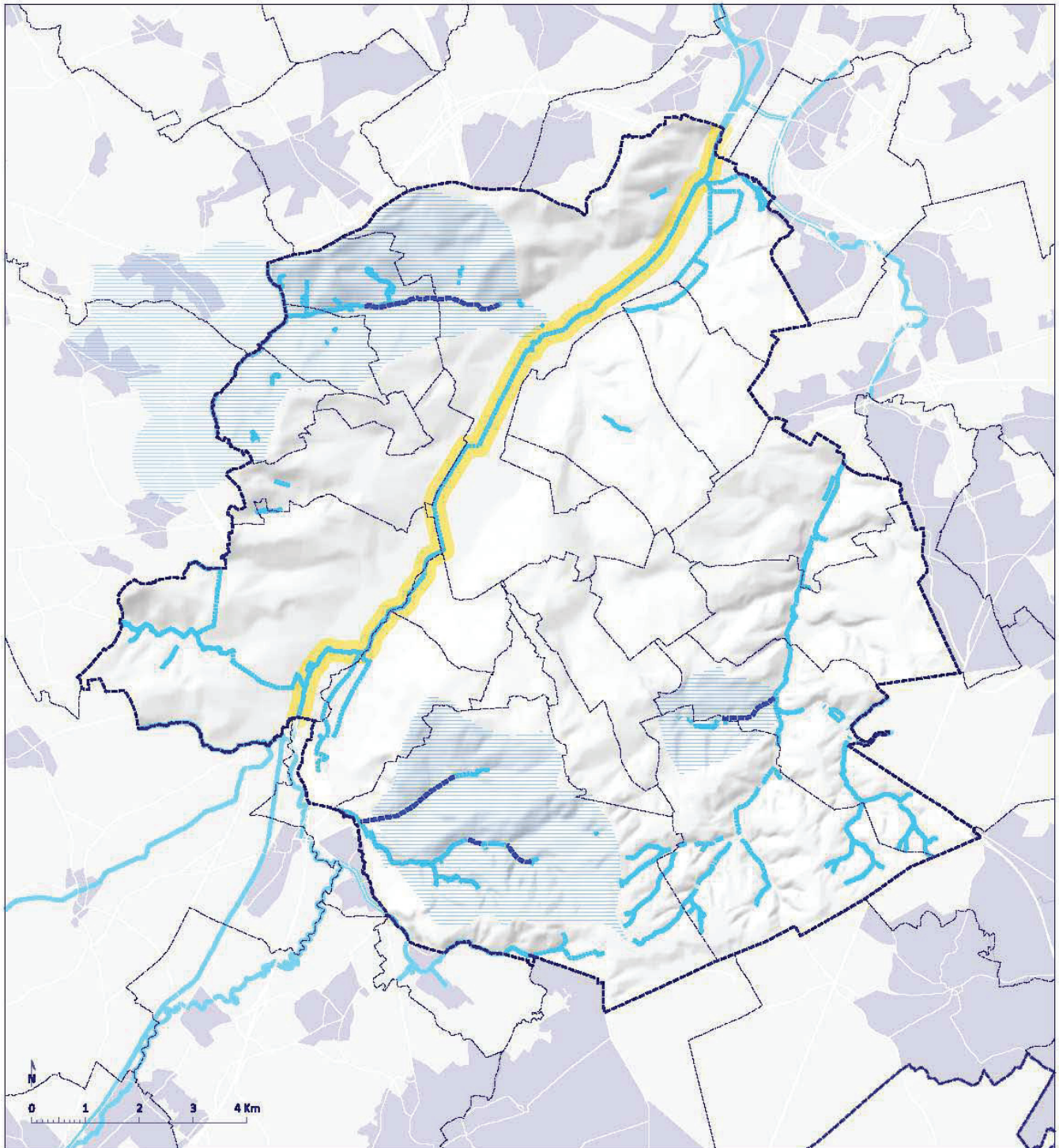
Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Zones vertes (PRAS)		Groengebieden (GBP)
Promenade verte		Groene wandeling
Continuité verte		Groene verbinding



### Protection de la biodiversité 12 Bescherming van de biodiversiteit

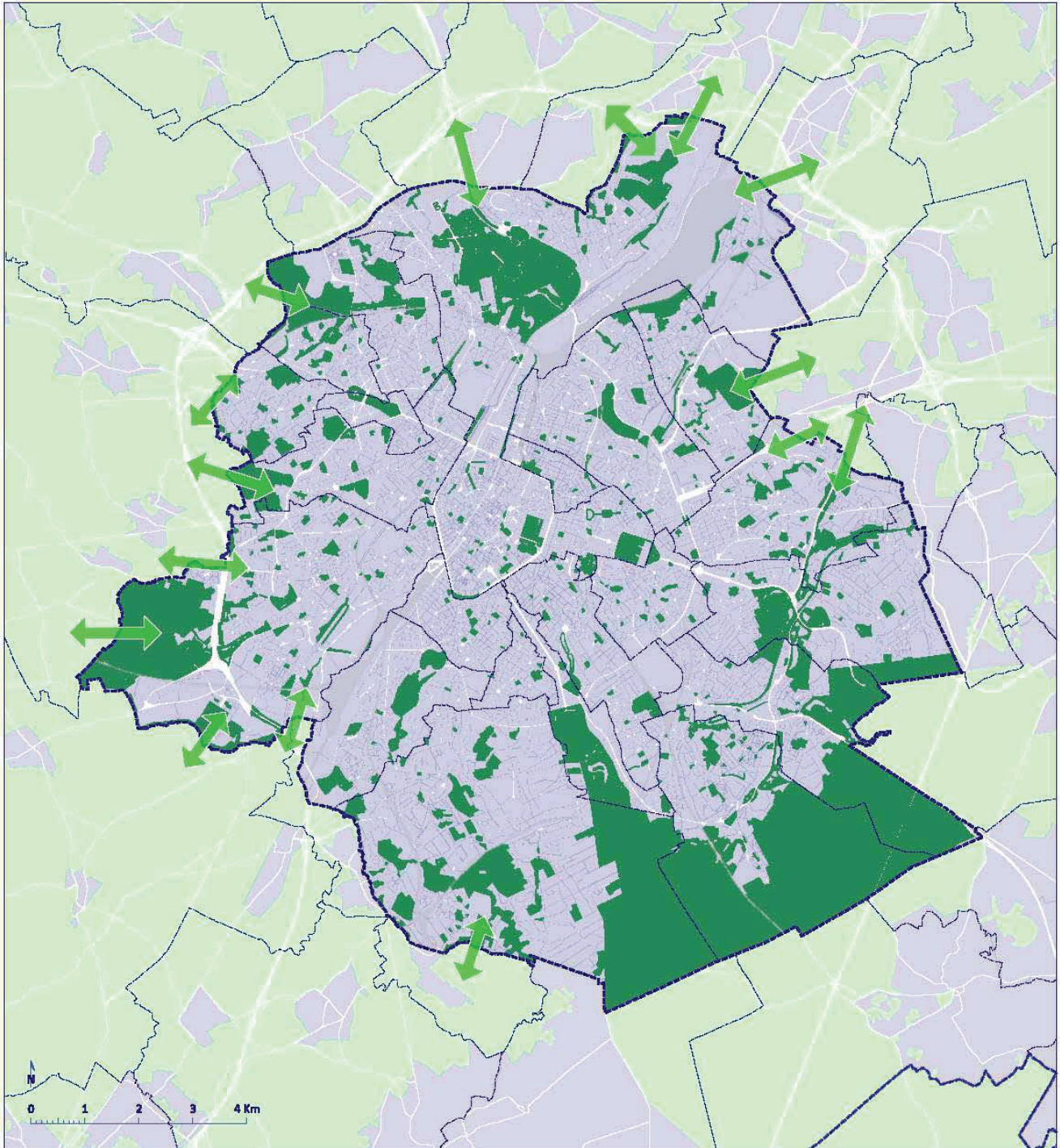
Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegenet
Renforcement de la connectivité du réseau écologique		Versterking van de connectiviteit van het ecologische netwerk
Sites semi-naturels à protéger et revaloriser		Te beschermen en op te waarderen half-natuurlijke gebieden





**Maillage bleu 13 Blauw netwerk**

Limite régionale		Gewestgrens	Reconnexion des cours d'eau		Heraansluiting van waterlopen
Limite communale		Gemeentegrens	Zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau		Prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen
Réseau viaire		Wegennet	Zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne		Zone voor de herwaardering en de integratie van de Zenne in de stad
Cours d'eau à ciel ouvert		Open Waterloop			
Cours d'eau voûtés		Overwelfde waterloop			
Etangs		Vijvers			

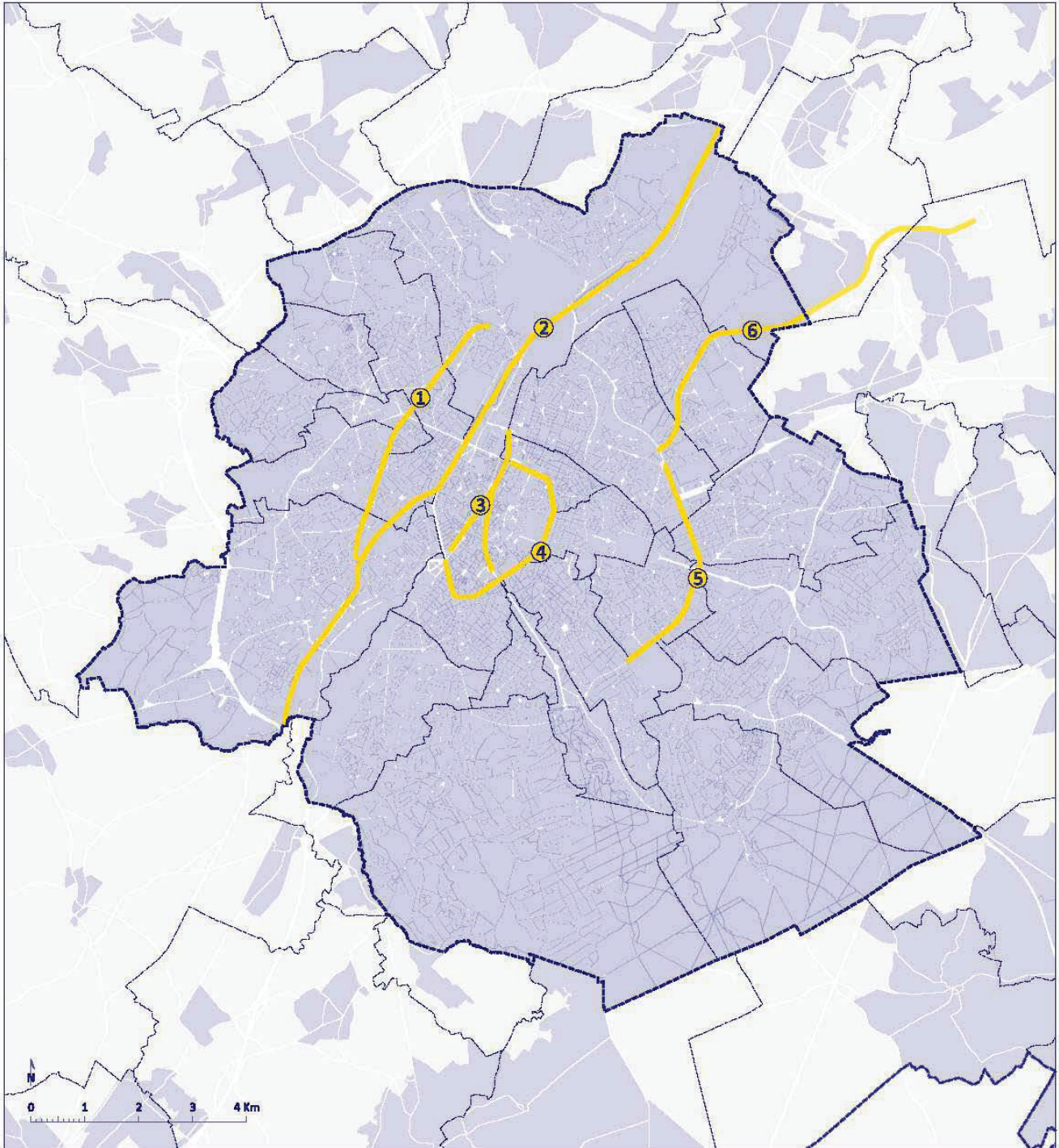


### Renforcement des espaces ouverts à l'échelle métropolitaine

14

### Versterking van open ruimtes op een grootstedelijke schaal

Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Zones vertes (PRAS)		Groengebieden (GBP)
Espace vert ou agricole		Groene of landbouwruimte
Espace ouvert structurant		Structurende open ruimte



**Axes de développement économique 15 Economische ontwikkelingsassen**

Limite régionale  
Limite communale  
Réseau viarie



Gewestgrens  
Gemeentegrens  
Wegennet

**Axes de développement économique**



**Economische ontwikkelingsassen**

Axe Gare de l'Ouest -  
Simonis - Bockstael



De as Westation -  
Simonis - Bockstael

Axe du canal



De Kanaalas

Axe Quartier nord - Boulevards  
du Centre - Haut de la Ville



De as Noordwijk -  
Centrumlanen - Hoogstad

Axe de la Petite Ceinture Est



De Kleine Ring Oost

Axe reliant le Campus  
de la Plaine à Reyers

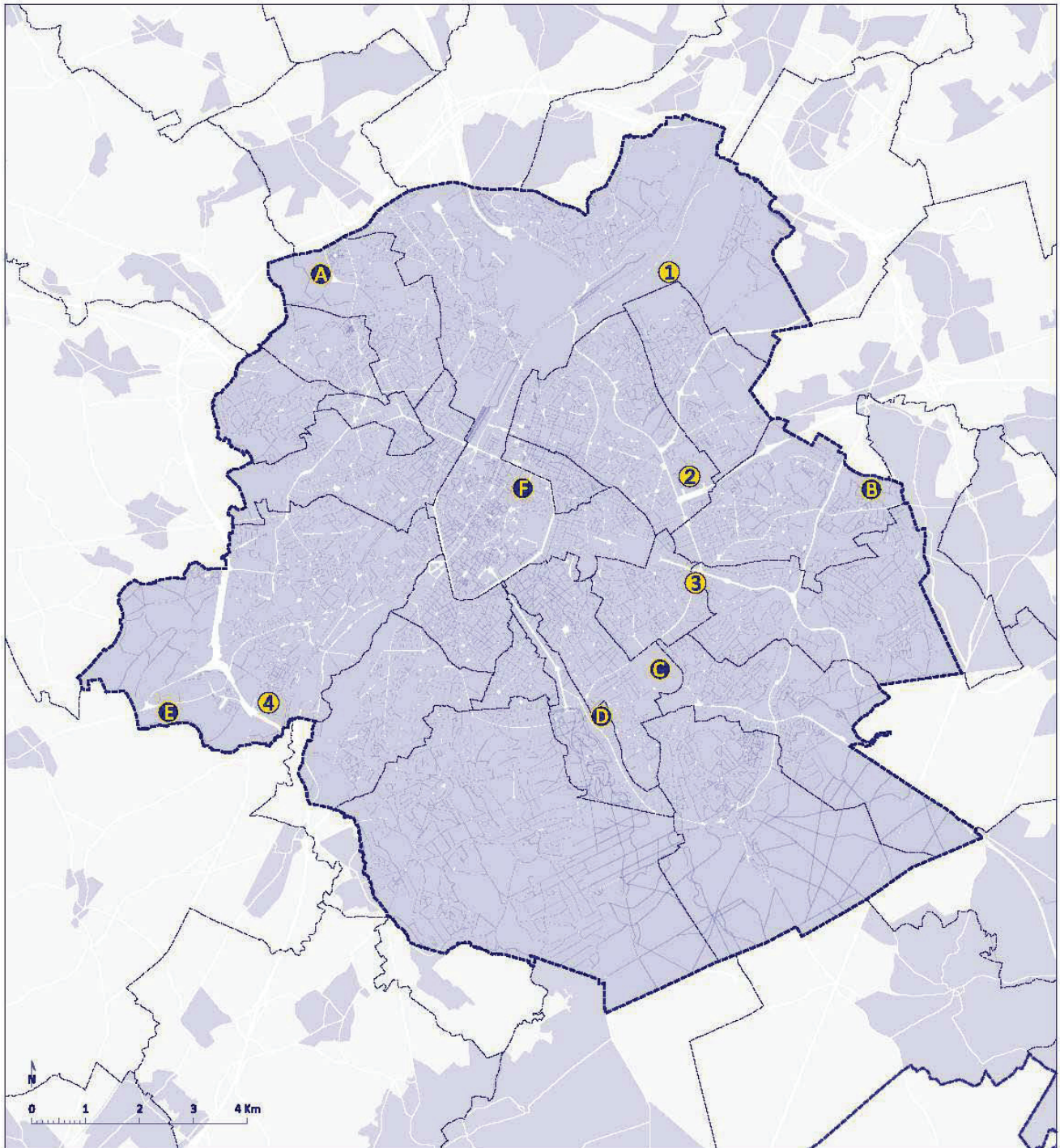


De as die Pleincampus  
verbindt met Reyers

Axe tertiaire  
international



De tertiaire  
internationale as



### Pôles de compétitivité et campus universitaires

16

### Competitiviteitspolen en universiteitscampussen

Limite régionale  
Limite communale  
Réseau viaire



Gewestgrens  
Gemeentegrens  
Wegennet

#### Pôles de compétitivité

Schaerbeek Formation  
Pôle Reyers  
Axe Reyers - Général Jacques  
CERIA



#### Competitiviteitspolen

Schaerbeek Vorming  
Reyerspool  
As Reyers - General Jacqueslaan  
COOVI

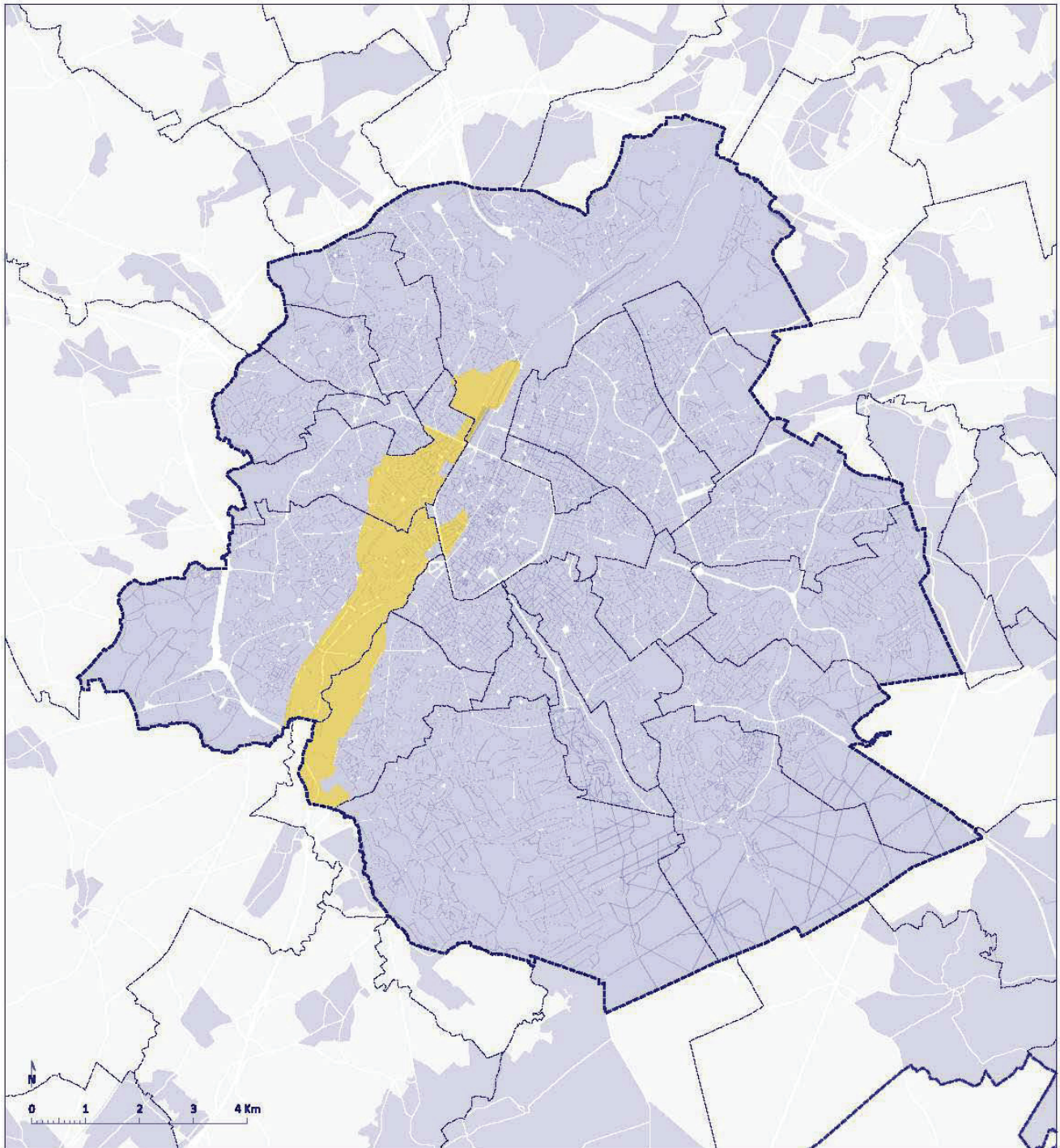
#### Campus universitaires

Campus VUB-Laarbeek  
Campus UCL-Woluwe  
Campus La Plaine ULB-VUB -Delta  
Campus Solbosch  
Campus Erasme  
Campus du Centre



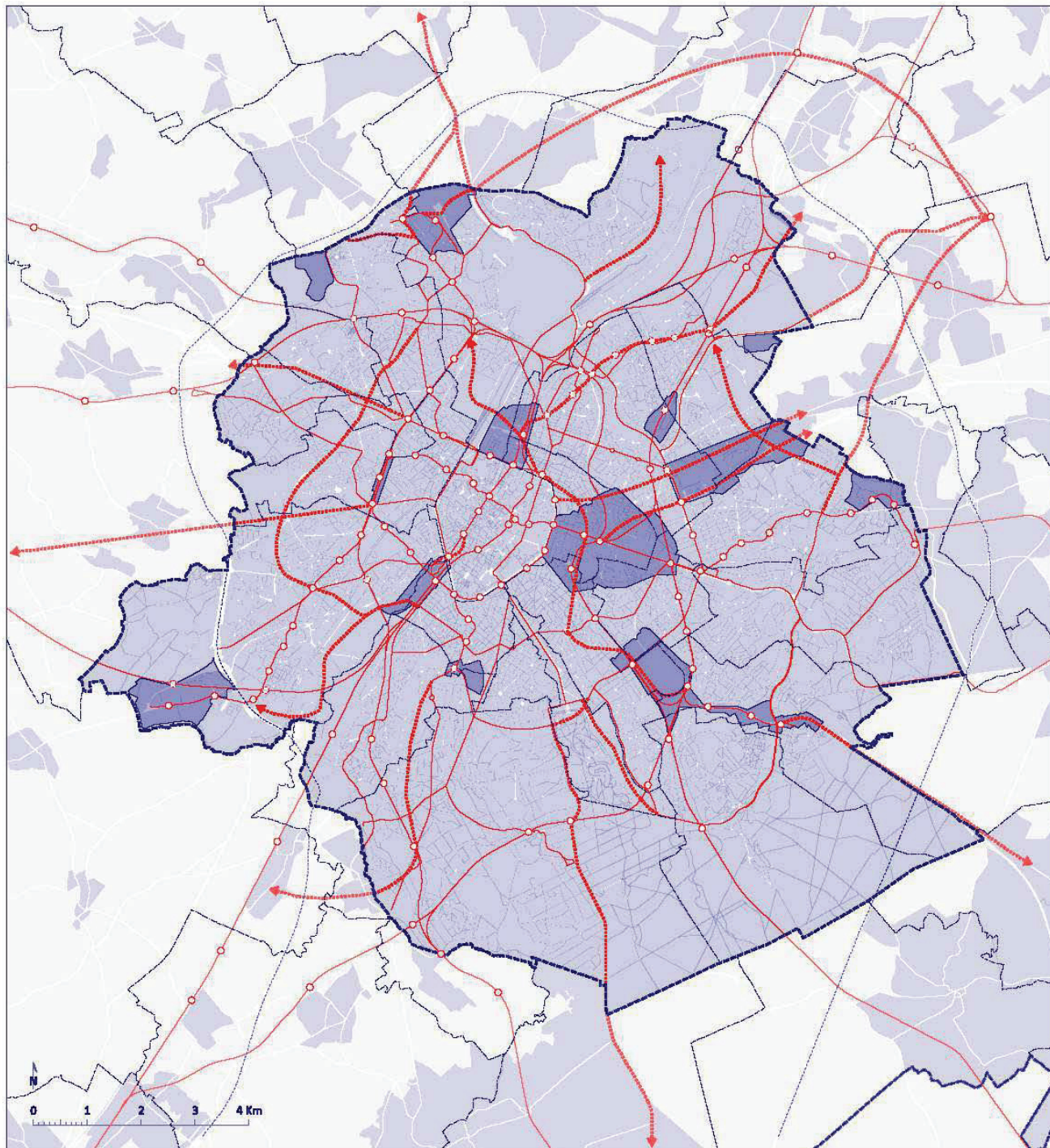
#### Universiteitscampussen

Campus VUB-Laarbeek  
Campus UCL-Woluwe  
Pleincampus ULB-VUB - Delta  
Campus Solbosch  
Campus Erasmus  
Campus Centrum



**Zone d'économie urbaine stimulée 17 Zone van economische uitbouw in de stad**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| Limite régionale                           |  | Gewestgrens                                    |
| Limite communale                           |  | Gemeentegrens                                  |
| Réseau viaire                              |  | Wegennet                                       |
| Projet de Zone d'économie urbaine stimulée |  | Ontwerpzone van economische uitbouw in de stad |



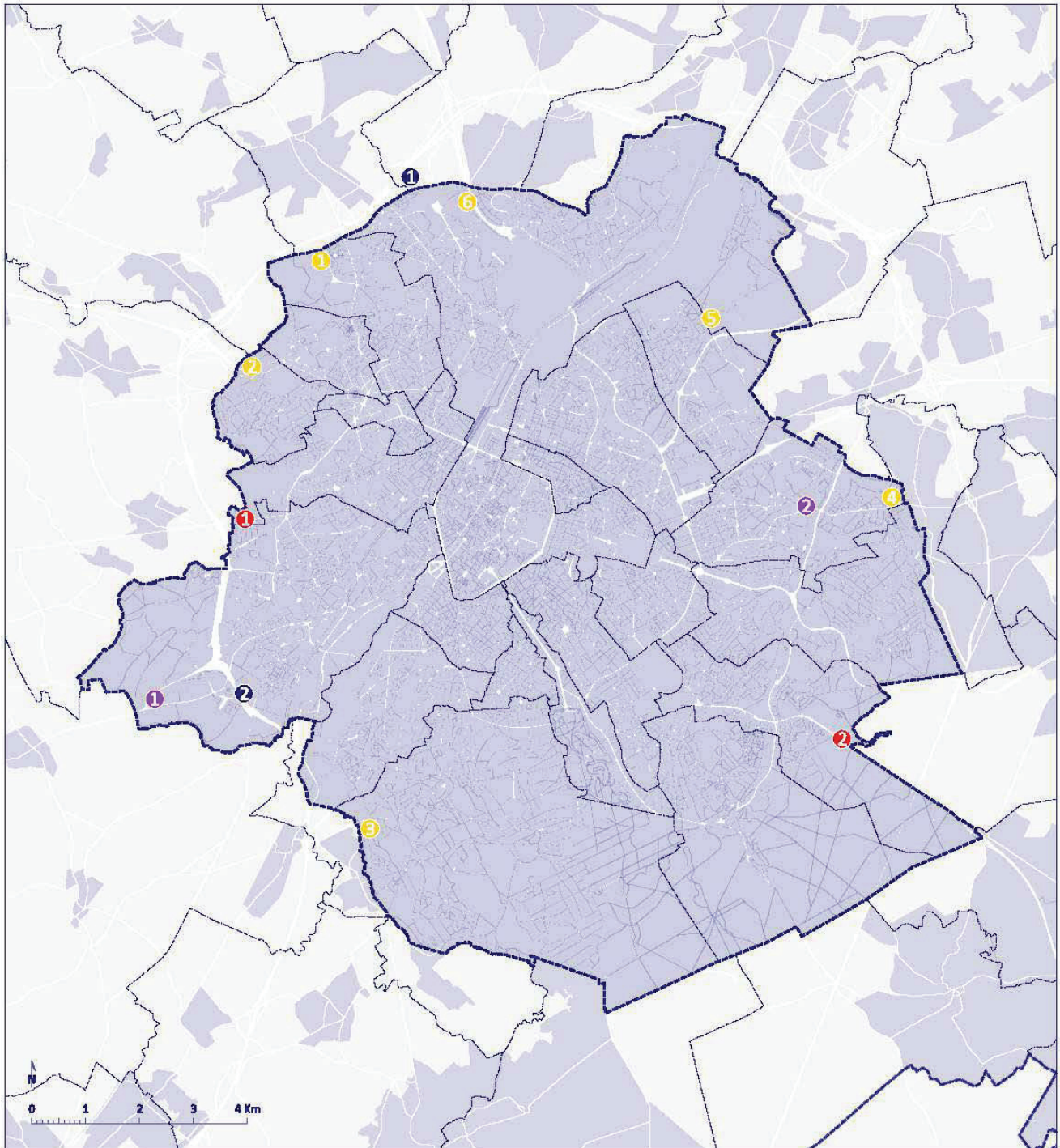
### Réseau structurant de transport en commun

18

### Structurend openbaar vervoersnet

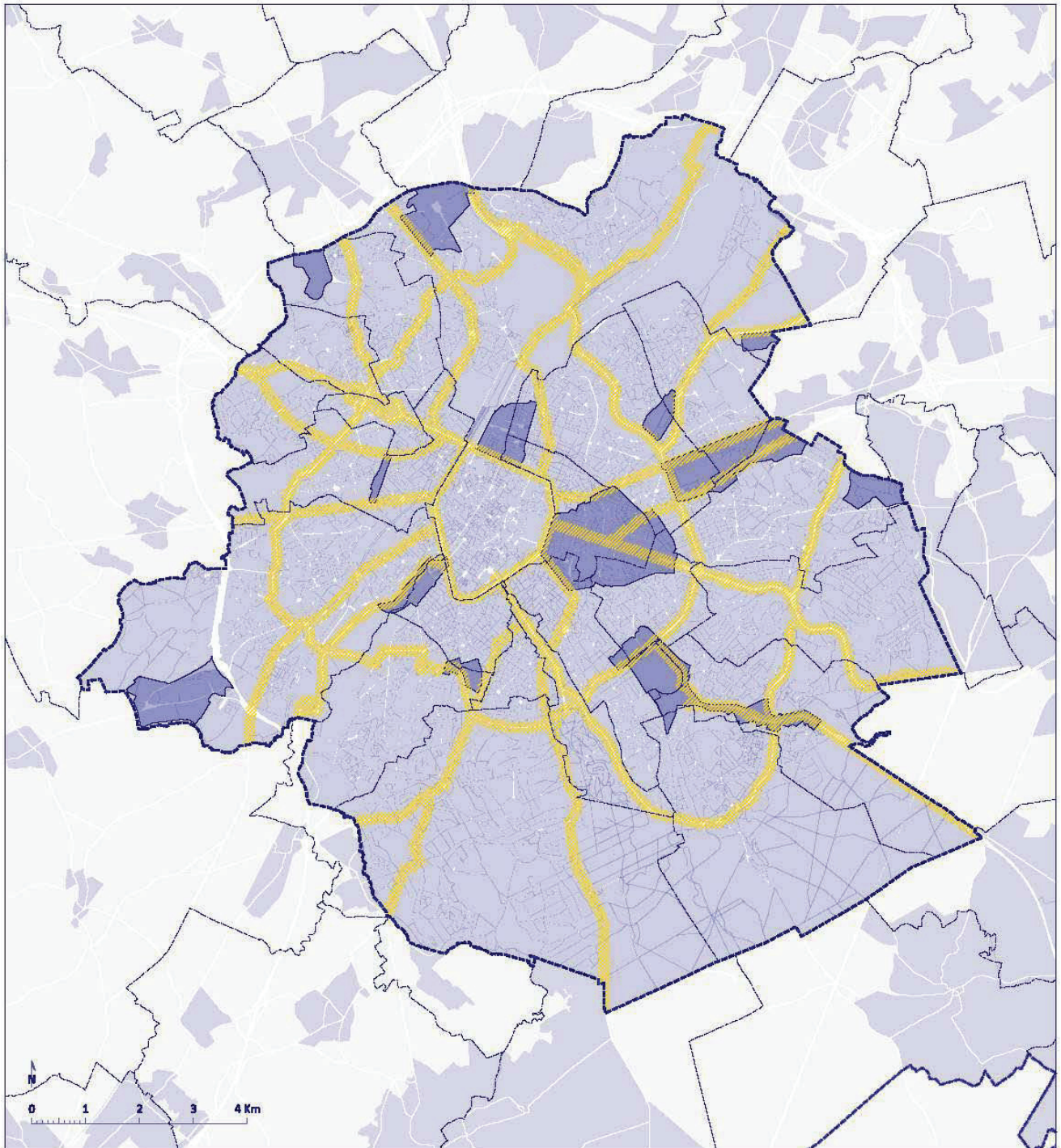
Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Pôles prioritaires		Prioritaire ontwikkelingsites
<b>Réseau de transport en commun de haute capacité</b>		<b>Openbaar hoge capaciteitsvervoersnet</b>
Ligne de TC de haute capacité existante		Bestaande openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
Gare/halte existante (chemin de fer et métro)		Bestaand station/halte (spoorweg en metro)

Ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier		Te bestuderen of te creëren openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
Gare/halte à créer ou à étudier (chemin de fer et métro)		Te bestuderen of te creëren station/halte (spoorweg en metro)
Ligne de TC de haute capacité à étudier sur le Ring		Te bestuderen openbare hoge capaciteitsvervoerslijn op de Ring



**Parking de transit 19 Overstapparking**

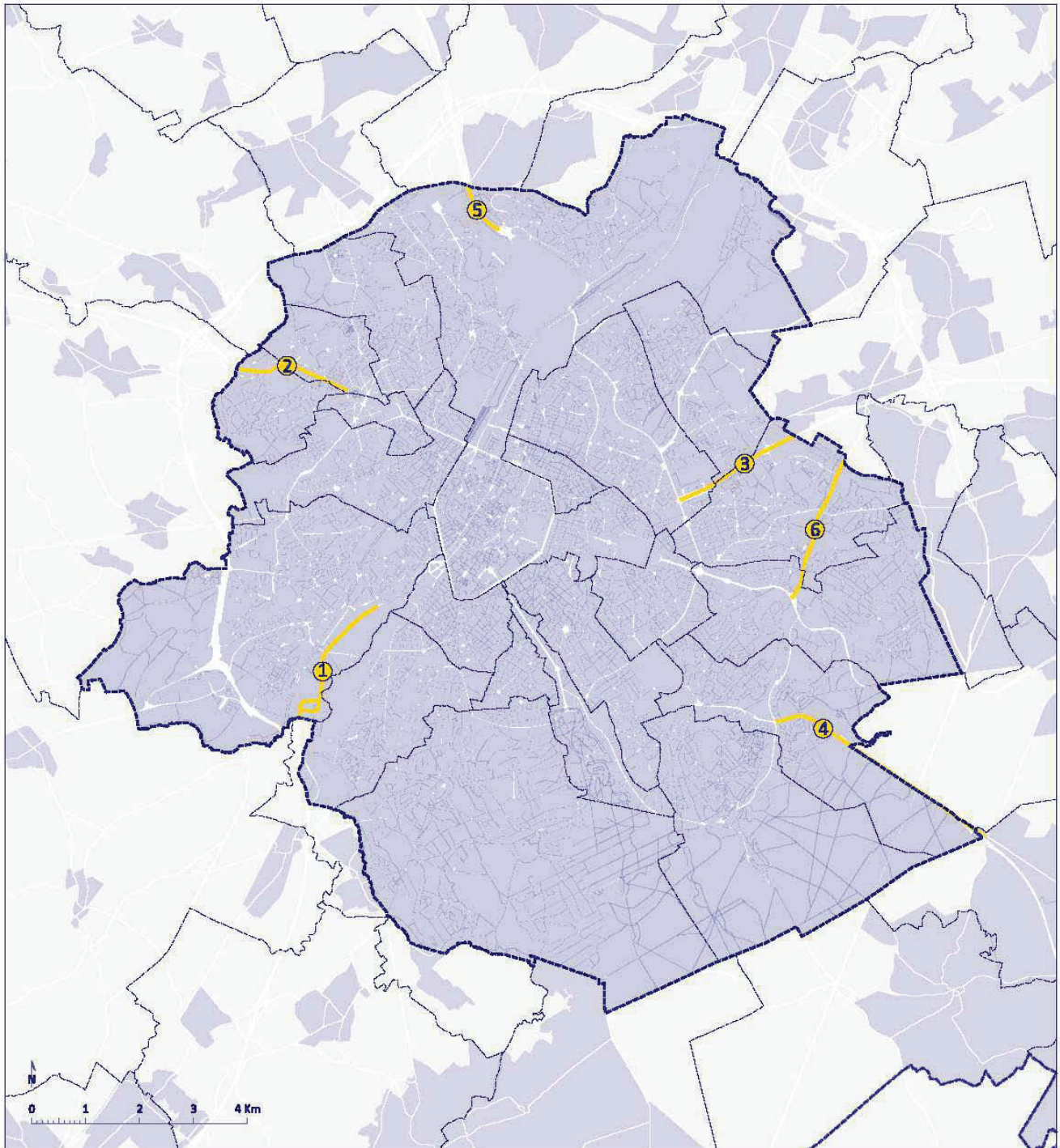
Limite régionale		Gewestgrens		<b>P+R - Capacité augmentée des sites déjà décidés</b>		<b>P+R - Verhoogde capaciteit van al besliste locatie</b>
Limite communale		Gemeentegrens		Exposition universelle		Wereldtentoonstelling
Réseau viarie		Wegennet		Charles Quint		Keizer Karel
<b>P+R - Existant</b>		<b>P+R - Bestaand</b>		Stalle		Stalle
Erasme		Erasmus		Crainhem		Kraainem
Roodebeek		Roodebeek		Bordet		Bordet
<b>P+R - Nouveaux P+R</b>		<b>P+R - Nieuwe P+R</b>		Esplanade		Esplanade
Chaussée de Ninove		Ninoofsesteenweg		<b>P+R - Décidé par le GRBC</b>		<b>P+R - beslist door de BHR</b>
E 411		E 411		Parking C		Parking C
				CERIA		COOVI



### Réseau structurant de voiries 20 Structurerend wegennet

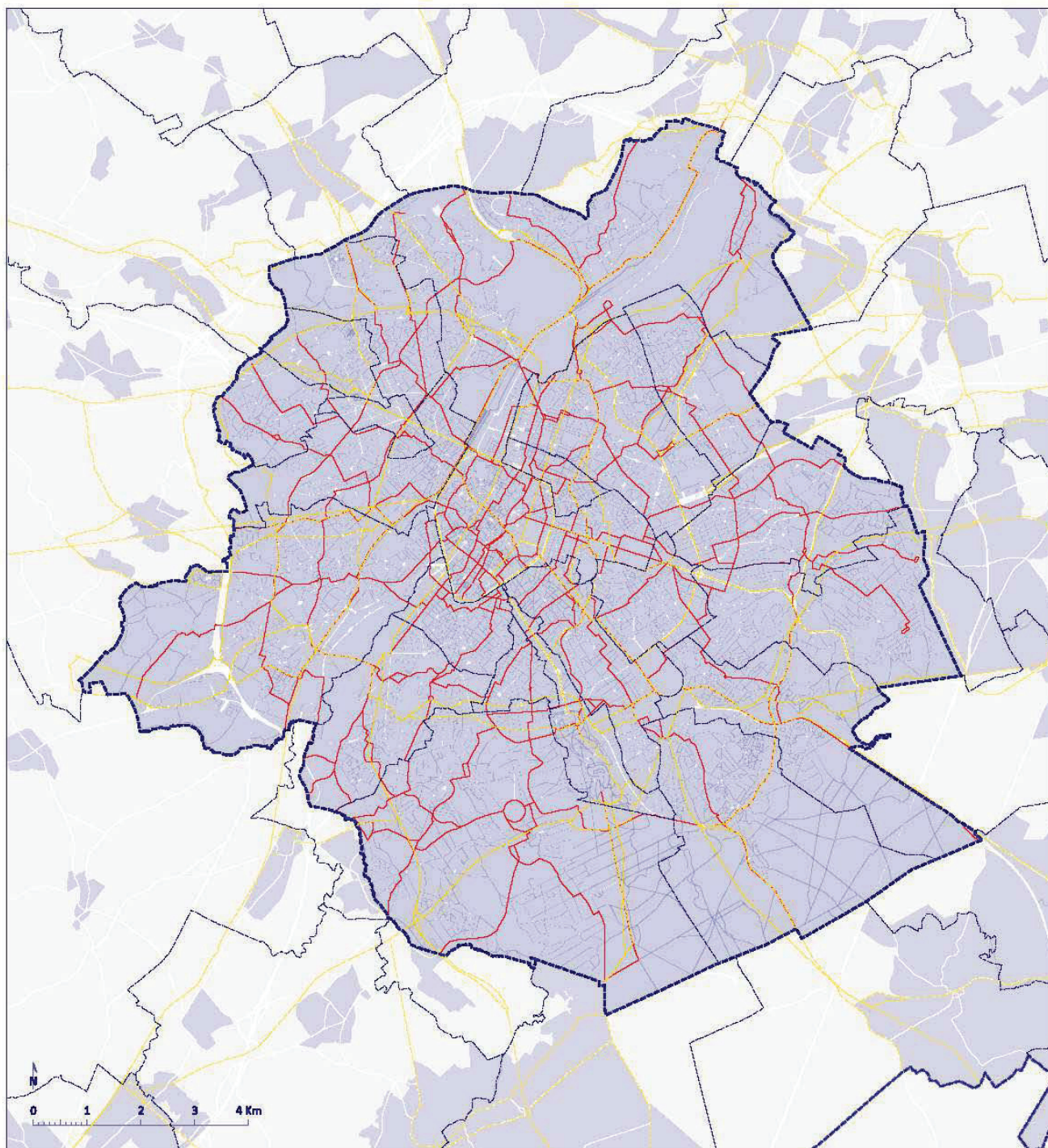
Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Pôles prioritaires		Prioritaire ontwikkelingsites
Corridor de mobilité		mobiliteitscorridor





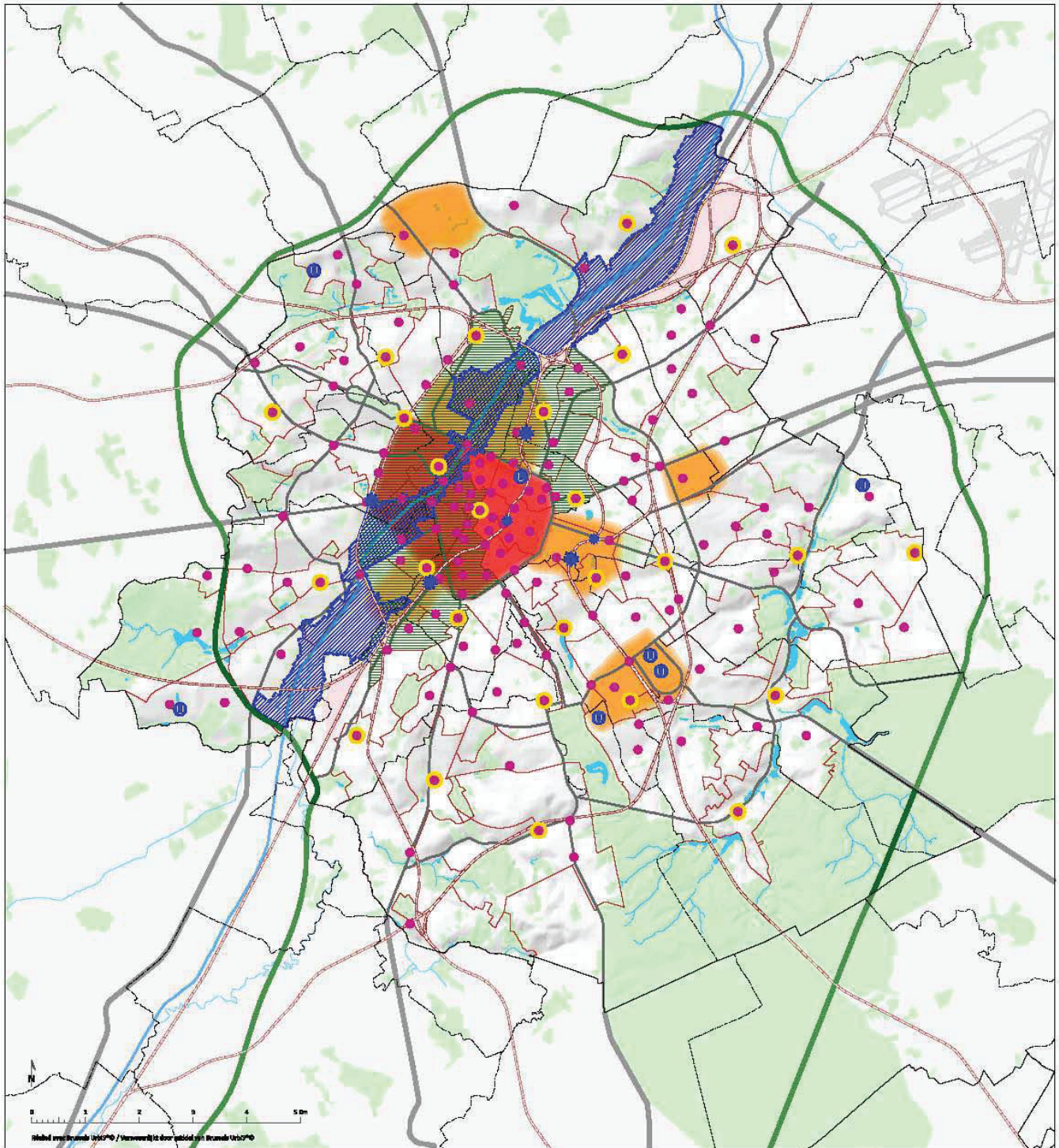
**Axes pénétrants 21 Invalswegen**

Limite régionale		Gewestgrens	E411		E411
Limite communale		Gemeentegrens	A12		A12
Réseau viaire		Wegennet	Boulevard de la Woluwe		Woluwelaan
Axe pénétrant à transformer en boulevard urbain		Invalsweg om te vormen tot stadsboulevard			
E19 (Mons-Boulevard Industriel)		E19 (Bergen-Industrielaan)			
E40 (Gand-Charles Quint)		E40 (Gent-Keizer Karellaan)			
E40 (Reyers)		E40 (Reyers)			



### Réseaux cyclables 22 Structurerend fietsnet

Limite régionale		Gewestgrens
Limite communale		Gemeentegrens
Réseau viaire		Wegennet
Itinéraire cyclable régional (ICR)		Structurerende fietsroute
RER vélo		Fiets-GEN



**Légende / Legende**

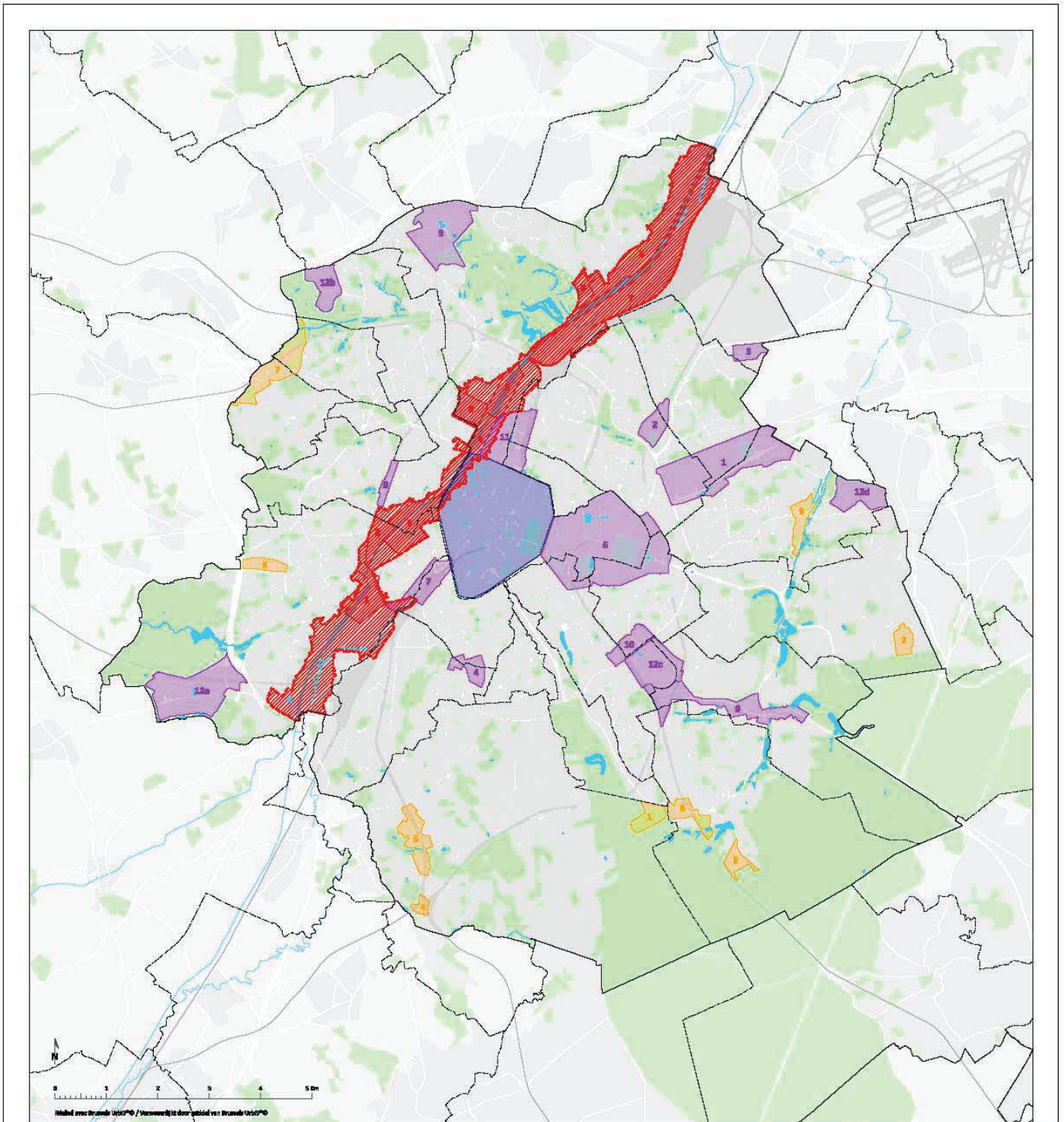
- |                                |                                |
|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>Echelle territoriale</b>    | <b>Ruimtelijke acties</b>      |
| Limite régionale               | Commissie                      |
| Limite communale               | Sensitogram                    |
| Monitoring des Quartiers       | Wijkversterker                 |
| <b>Structure morphologique</b> | <b>Morfologische structuur</b> |
| Indiel                         | Indiel                         |
| Vorst                          | Chêne                          |
| Doe                            | Water                          |
| Champs de la                   | Sportveld                      |
| <b>Armature spatiale</b>       | <b>Ruimtelijke ruggengraat</b> |
| Centre de quartier             | Wijkcentrum                    |
| Centre interquartier           | Interkwartier centrum          |
| Centre urbaine                 | Stads- of stadscentrum         |
| Hyperscène ville               | Hyperscène centrum             |

- |  |  |
|--|--|
| <b>Accessibilité multimodale</b>                 | <b>Multimodale bereikbaarheid</b>                    |
| Grande route urbaine                             | Grande stads- of weg                                 |
| Axe principal                                    | houwing  |
| Ring   | Ring   |
| Canal  | Stroom   |
| Ligne de chemin de fer                           | Spoorlijn  |
| Grande gare                                      | Strookstation  |
| Clou   | Winkel   |
| <b>Structure socio-géographique à développer</b> | <b>Te ontwikkelen sociaal-geografische structuur</b> |
| Espace socio-économiquement viable               | Sociaal-geografisch leefbare ruimte                  |
| Territoire de canal                              | Riviergebied   |
| Pôle universitaire                               | Universiteit op pad                                  |

Plan Régional de Développement Durable  
 Gewestelijk Plan voor Duurzaam Ontwikkeling

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018  
 Goedgekeurd door de Samenlevingsreguleerder van Brussel op 12 juli 2018

**Armature spatiale et vision pour Bruxelles**  
**Carte 1 Kaart**  
**Ruimtelijke ruggengraat en visie voor Brussel**

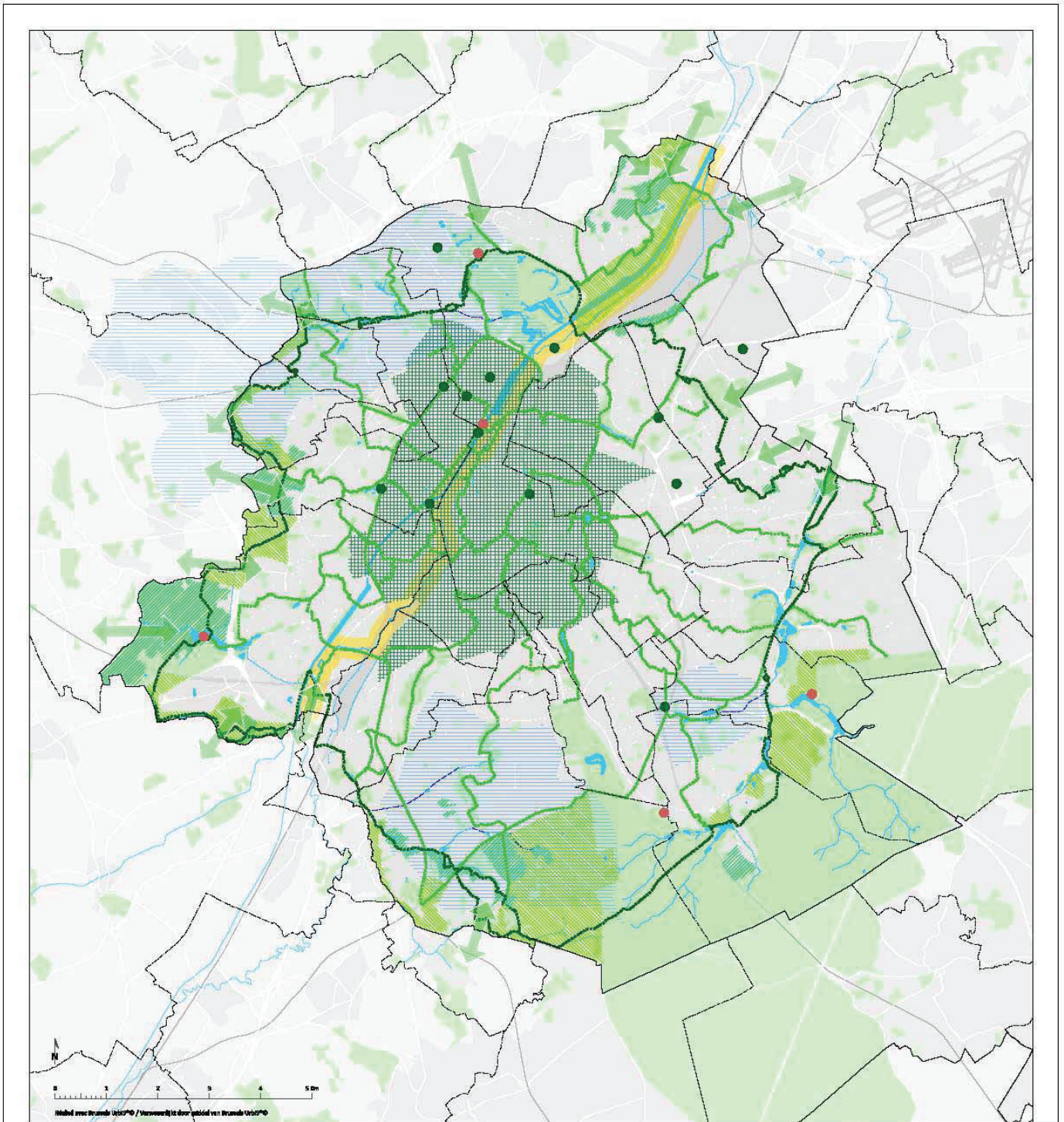


Légende / Legende	
<b>Généralités</b>	<b>Algèbres</b>
Unité régionale	Commissariat
Unité communale	Communes
Niveau ville	Village
Site	Water
Drainage (sans ou avec)	Drainage naturel
Chemin de fer	Drainage (avec ou sans)
	Boisement
<b>Territoires de Canal</b>	<b>Énergie</b>
Sites prioritaires de développement	Territoires orientés/alignés
Site 1	1
Site 2	2
Site 3	3
Site 4	4
Site 5	5
Site 6	6
Site 7	7
Site 8	8
Site 9	9
	10
	11
	12a
	12b
	12c
	12d
	13
	14
	15
	16
	17
	18
	19
	20
	21
	22
	23
	24
	25
	26
	27
	28
	29
	30
	31
	32
	33
	34
	35
	36
	37
	38
	39
	40
	41
	42
	43
	44
	45
	46
	47
	48
	49
	50
	51
	52
	53
	54
	55
	56
	57
	58
	59
	60
	61
	62
	63
	64
	65
	66
	67
	68
	69
	70
	71
	72
	73
	74
	75
	76
	77
	78
	79
	80
	81
	82
	83
	84
	85
	86
	87
	88
	89
	90
	91
	92
	93
	94
	95
	96
	97
	98
	99
	100

Plan Régional de Développement Durable / Gewestelijk Plan voor Duurzaam Ontwikkeling

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 / Goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12 juli 2018

**Grandes ressources foncières**  
**Carte 2 Kaart**  
**Grote grondreserves**



Rechtsschaal van de kaart / Verticaal: 1:20000, horizontaal: 1:20000

**Légende / Legende**

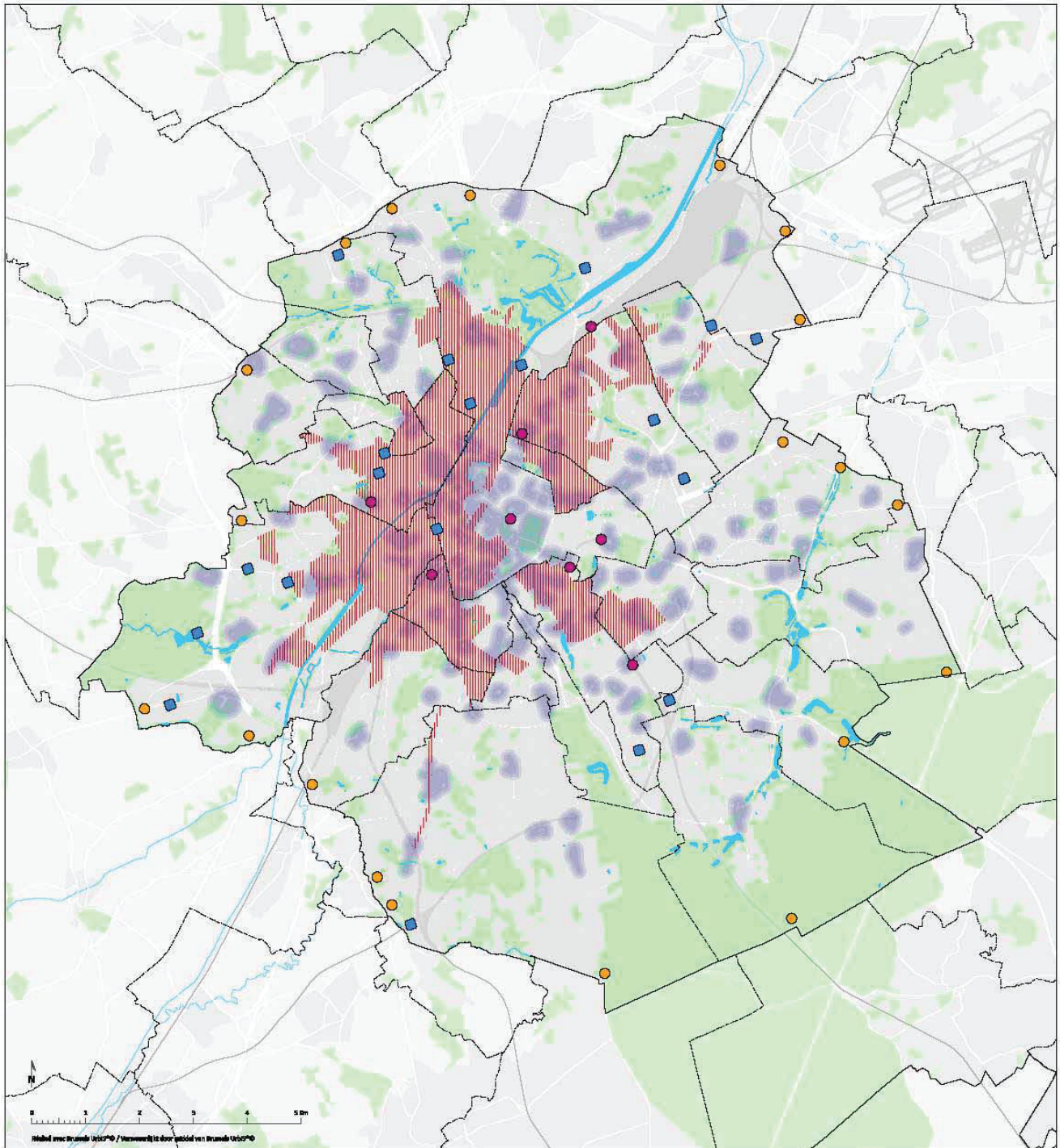
- | Généralités  | Algemeen   |
|--|--|
| Limite régionale   | Grensgaans   |
| Limite communale   | Gemeentegrens  |
| Niveau vitre   | Vrijstaand   |
| État   | Water  |
| Épave vuif (part. zones vertes et bleues)                        | Stroomruike (part. zones groen/blauw)  |
| Chemin de fer  | Spoorweg   |
| Mallages vert  | Groen netwerk  |
| Corridor vert  | Groene verbinding  |
| Promenade verte  | Groene wandeling   |
| Niveau moyen vert à large implantation à étaler                  | Niveau van het laagste groene gebied, lokale toelatingen                                       |
| Pôle attractif régional  | Centraal in verstedelijking  |
| Indicateur de la connectivité de réseau écologique (état actuel) | Versterking van de connectiviteit van het ecologische netwerk (toelatingen en op de voorgrond) |
| Zone prioritaire de verstedelijking                              | Prioritaire zone voor baggering  |
| Espace ouvert structurel   | Structuurruimte open ruimte  |

- | Mallages bleu   | Blauw netwerk                                  |
|---|--|
| Cours d'eau à ciel ouvert                                 | Open waterloop                                 |
| Cours d'eau visible                                       | Overstroomgebied                               |
|   | Sluip  |
|   | Vloer  |
| Recommandation extra d'eau                                | Versterking van waterlopen                     |
| Zone prioritaire pour la restauration des cours d'eau     | Prioriteit voor de restauratie van waterlopen  |
| Zone de planification de l'agriculture urbaine de la zone | Zone voor de aanpak van de stedelijke landbouw |

Plan Régional de Développement Durable / Gewestelijk Plan voor Duurzaam Ontwikkeling

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 / Goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12 juli 2018

**Mallages Vert et bleu**  
**Carte 3** Kaart  
**Groen en blauw netwerk**

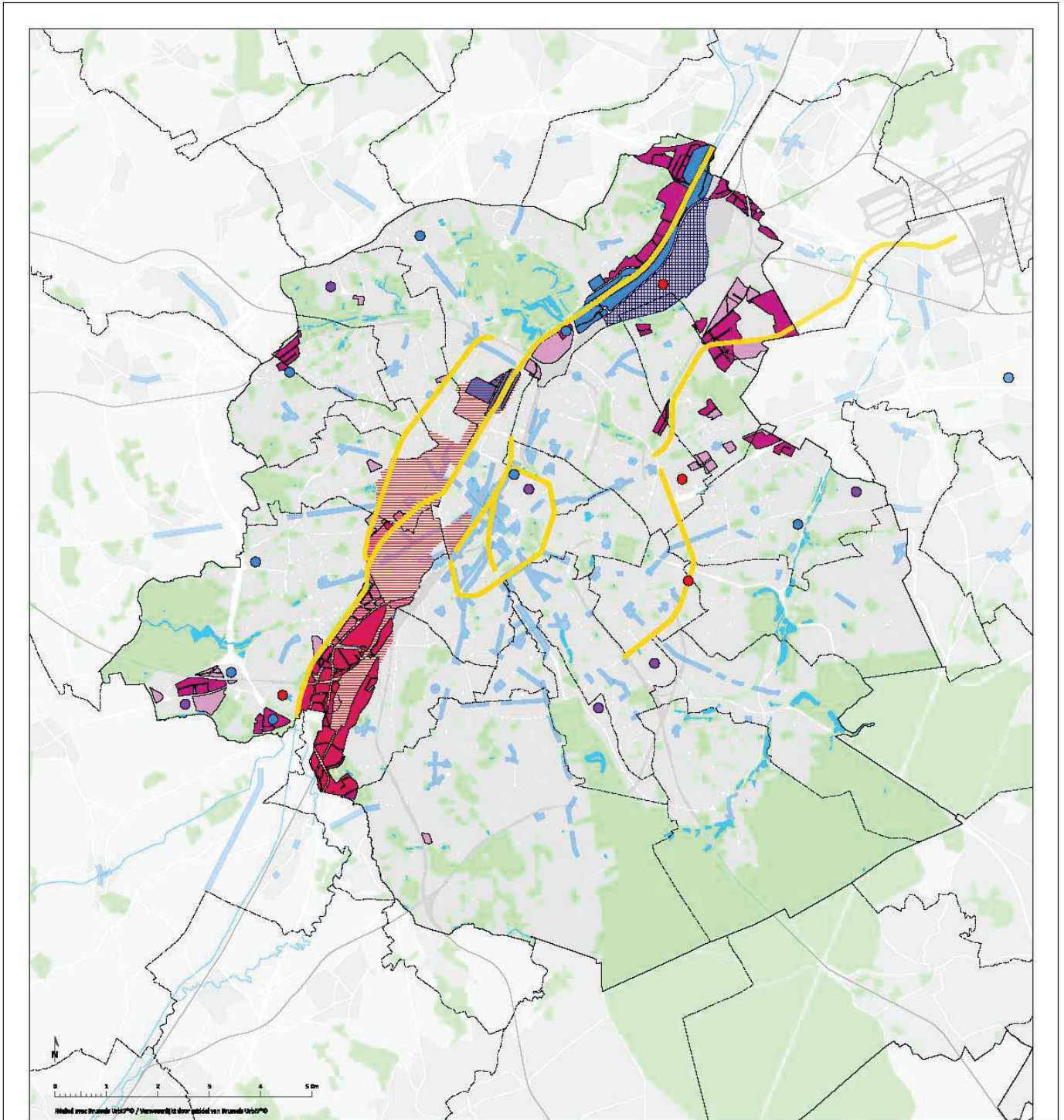


Légende	Legende
<b>Généralités</b>	<b>Algemeen</b>
Limite régionale	Grensgaans
Limite communale	Beleidsgebied
Niveau ville	Wijk
Rivier	Water
Voie verte (partie classée selon la P.M.B.)	Groen gebied (BIM) (Groenplangebied naar P.M.B.)
Chemin de fer	Spoorlijn
<b>Espaces publics</b>	<b>Openbare ruimte</b>
Espace public à réhabiliter	Openbare ruimte te herzien
Strada de ville	Openbaar vervoer tot de stad
Grande gare	Groot station
<b>Noyau d'identité locale</b>	<b>Lokale identiteitskern</b>
Noyau d'identité locale existant	Bestaande lokale identiteitskern
Noyau d'identité locale à créer	Te creëren lokale identiteitskern
<b>Requalification urbaine</b>	<b>Wederopbouw</b>
Plan de requalification urbaine 2016 (article 46 de la loi relative à l'Etat) (2016)	Herontwikkelingsplan 2016 (artikel 46 van de Wet van 2016)

Plan Régional de Développement Durable  
 Provinciaal Plan voor Duurzaam Ontwikkeling

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018  
 Goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12 juli 2018

**Espace public et rénovation urbaine**  
**Carte 4 Kaart**  
**Openbare ruimte en stadsvernieuwing**



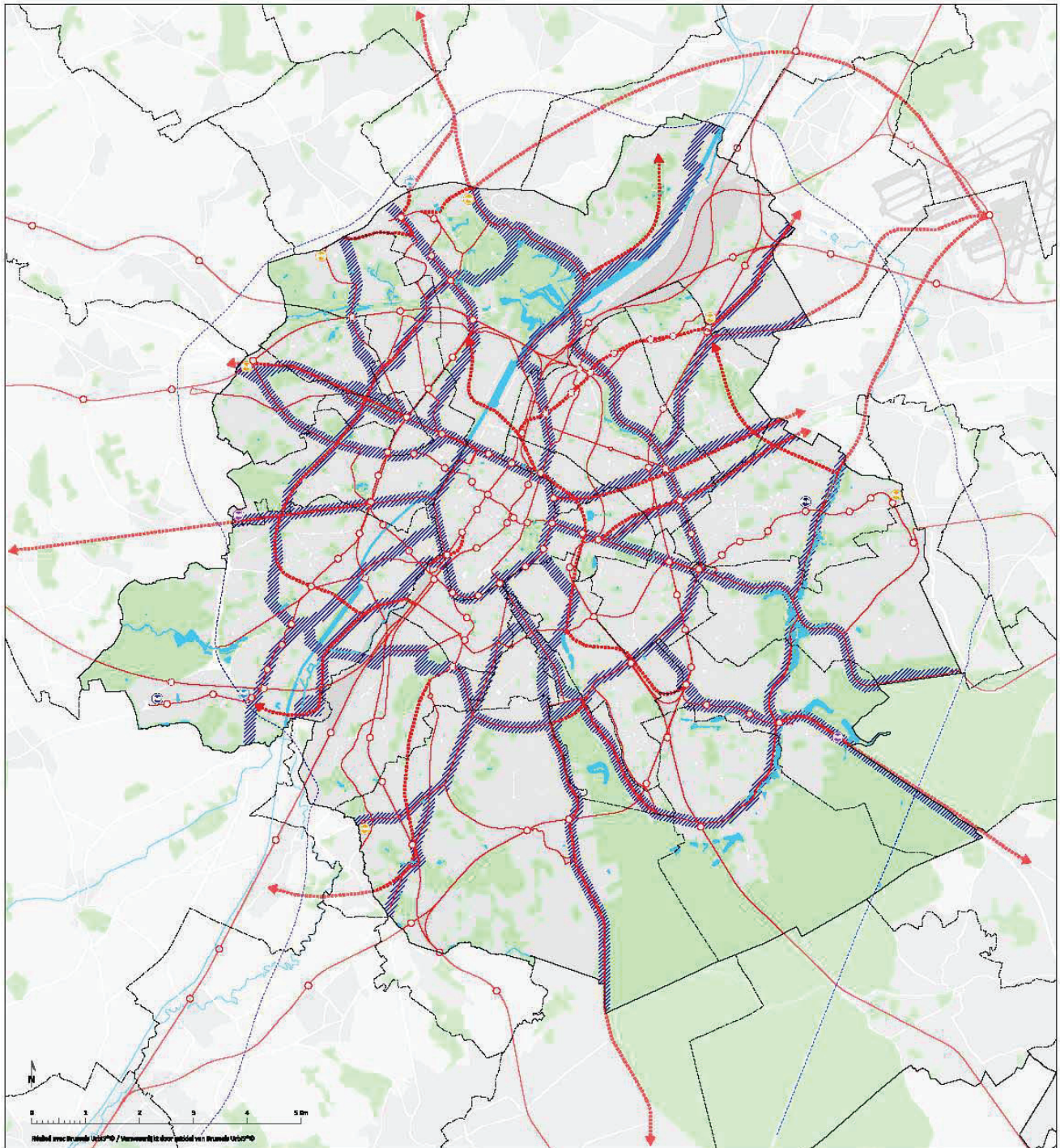
Rechtsschaal van de kaart: UTM-2000 / Verticaal: UTM-2000

Légende / Legende	
<b>Généralités / Algemeen</b>	<b>Structuren overnamegebied / Herindelingsstructuur</b>
Limite régionale / Provinciegrens	Limiet van regio commercieel / Het voor herindelingsgebied
Limite communale / Gemeentegrens	Centra communale / Wijkcentrum
Niveau vlievré / Vliegweg	
Rivier / Water	
Drainage van (PMO) / Drainage van (PMO)	
Chemin de fer / Spoorweg	
<b>Economique / Economie</b>	
Axe de développement / Ontwikkelingsas	
ZEMU - Zone d'Économie Municipale / Zone d'Économie Municipale (ZEMU)	
Zone d'Industrie Intégrée (ZII) / Zone d'Industrie Intégrée (ZII)	
Projet de Zone d'Activité Urbaine (ZAU) / Project van Zone d'Activité Urbaine (ZAU)	
Mise en compatibilité / Compatibiliteitsplan	
<b>Economie de la connaissance / Kenniseconomie</b>	
Mise en compatibilité / Compatibiliteitsplan	
<b>Logistique / Logistiek</b>	
Zone d'Activité Logistique (ZAL) / Zone d'Activité Logistique (ZAL)	
Projet de Zone d'Activité Logistique (ZAL) / Project van Zone d'Activité Logistique (ZAL)	

Plan Régional de Développement Durable / Regionaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 / Goedgekeurd door de Vlaamse Reguleerder op 12 juli 2018

**Développement économique**  
**Carte 5 Kaart**  
**Economische ontwikkeling**



Nettel structuure (2020) / Netwerkstructuur van Brussel (2020)

- Légende / Legende**
- |  |  |
|--|--|
| <b>Généralités / Algemeen</b>  | <b>Limites administratives / Administratieve grenzen</b> |
| Limite régionale / Regionale grens   | Gemeenschapsgrens  |
| Limite communale / Gemeentegrens   | Provinciegrens   |
| Niveau ville / Stadsniveau   | Water  |
| Espace vert (parcs, zones vertes et PNR) / Groenruimte (parken, groenzones en PNR) | Water  |
| Chaussée de fer / Spoorlijn  | Stroomvoerende spoorlijn (20kV)                          |
|  | Spoorlijn  |
- Niveau de certitude de mobilité / Mobiliteitszekerheidsniveau**
- Corridor de mobilité / Mobiliteitscorridor
- Niveau de transport en commun / Openbaar vervoer**
- Ligne de TC de haute capacité / Hoge capaciteits tramlijn
- Ligne de TC de haute capacité à chariot / Hoge capaciteits tramlijn met trolley
- Ligne de TC de haute capacité à câble / Hoge capaciteits tramlijn met kabel
- Corridor de TC de haute capacité / Hoge capaciteits tramlijn corridor
- Ligne de TC de haute capacité à câble / Hoge capaciteits tramlijn met kabel
- Ligne de TC de haute capacité à chariot / Hoge capaciteits tramlijn met trolley

- Parcings de transit / Overstapingsparkeerplaatsen**
- Parcings de transit - odotaxi / Overstapingsparkeerplaatsen - odotaxi
- Parcings de transit - odotaxi / Overstapingsparkeerplaatsen - odotaxi
- Parcings de transit - odotaxi / Overstapingsparkeerplaatsen - odotaxi
- Parcings de transit - odotaxi / Overstapingsparkeerplaatsen - odotaxi
- Parcings de transit - odotaxi / Overstapingsparkeerplaatsen - odotaxi

Plan Régional de Développement Durables / Regionaal Plan voor Duurzaam Ontwikkeling

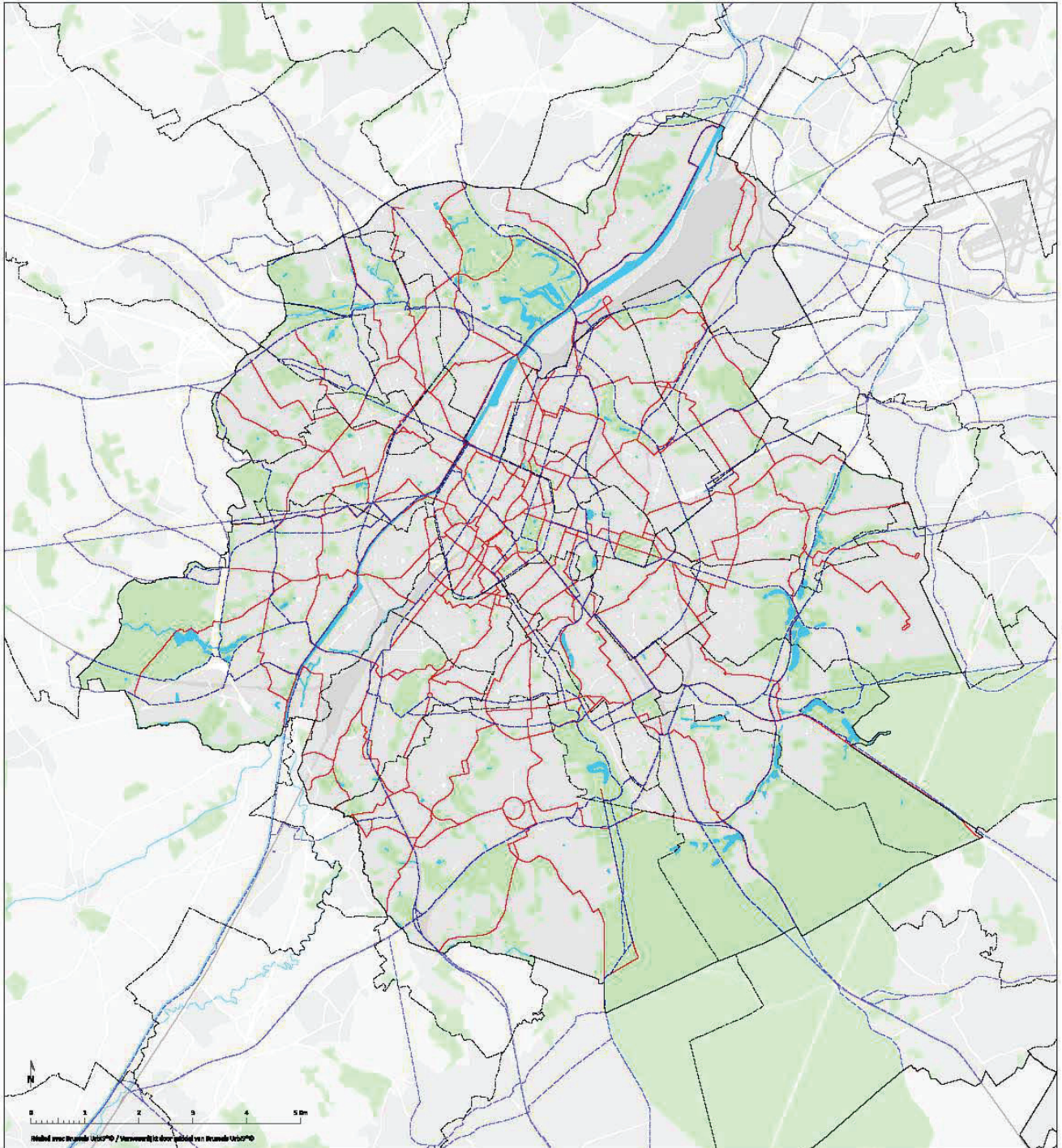
Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 13 juillet 2018 / Goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 juli 2018

**Réseaux structurants de mobilité / Structurerende mobiliteitsnetwerken**

**Carte 6 Kaart**

**Structurerende mobiliteitsnetwerken**





Recht voor Brussel (150°0' / Verreken) (1:0 door België van Brussel 150°0')

Légende	Legende
<b>Géométries</b>	<b>Algemeen</b>
Limite régionale	Grensgaans
Limite communale	Beleidsgebied
Réseau voirie	Wegennet
Eau	Water
Espaces verts (PMS: Zones vertes et PMB)	Groenruimte (PMS: Groenruimten en PMB)
Chemins de fer	Spoorwegen
Infrastructure cyclable régionale (ICR)	Conceptréseau Brusselse (CRB)
RSB villo	Plan-688

Plan Régional de Développement Durable  
 Eerstelijks Plan voor Duurzaam Ontwikkeling

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018  
 Goedgekeurd door de Gewestelijke Bestuurscommissie op 12 juli 2018

**Réseau cyclable**  
**Carte 7 Kaart**  
**Fietsnet**

