



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2018-2019

26 SEPTEMBER 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**Voorstelling van het Gewestelijk Plan  
voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Territoriale Ontwikkeling

door mevrouw Brigitte GROUWELS (N)  
en mevrouw Caroline PERSOONS (F)

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

26 SEPTEMBRE 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**Présentation du plan régional de  
développement durable (PRDD)**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
du Développement territorial

par Mmes Brigitte GROUWELS (N)  
et Caroline PERSOONS (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Bea Diallo, mevr. Isabelle Emmery, de heren Vincent De Wolf, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, mevr. Caroline Persoons, mevr. Julie de Groote, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Arnaud Verstraete.

*Plaatsvervangers* : mevr. Jacqueline Rousseaux, de heren Bernard Clerfayt, Alain Maron, Arnaud Pinxteren.

*Andere leden* : mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Sevket Temiz, mevr. Cieltje Van Achter.

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Mohamed Azzouzi, Ridouane Chahid, Bea Diallo, Mme Isabelle Emmery, MM. Vincent De Wolf, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Mmes Caroline Persoons, Julie de Groote, Brigitte Grouwels, M. Arnaud Verstraete.

*Membres suppléants* : Mme Jacqueline Rousseaux, MM. Bernard Clerfayt, Alain Maron, Arnaud Pinxteren.

*Autres membres* : Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, M. Sevket Temiz, Mme Cieltje Van Achter.

## 1. Inleidende uiteenzettingen

(vergadering van 18 juli 2018)

### 1.1. Inleidende uiteenzetting van Minister-President Rudi Vervoort

De Minister-President heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Allereerst wil ik mijn uiteenzetting beginnen met een dankwoord aan iedereen die heeft bijgedragen aan het opstellen van het GPDO, want het is waar dat dit geen gemakkelijke taak was. Staat u mij dus toe mijn dankbaarheid uit te drukken voor het werk van de besturen, in het bijzonder de teams van perspective.brussels, die de afgelopen maanden een voortreffelijk begeleidingswerk hebben geleverd, maar ook de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC), die nuttig heeft bijgedragen om de tekst te vervolledigen met een strategische ambitie.

Het opstellen van een dergelijk strategisch plan, dat het territoriaal ontwikkelingsbeleid van ons Gewest voor de komende twintig jaar moet schetsen, is een opdracht die tijd, geduld en energie vergt. Ik weet dat velen onder u « eindelijk » zullen denken bij de voltooiing van dit werk. U hebt geen ongelijk.

Ja, eindelijk. Maar ik kan u zeggen hoe trots ik ben de tijd te hebben genomen voor een tekst waarover consensus bestaat, opgebouwd rond een bijdrage van de GOC van deze makelij, die de bijna 6.000 opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek werden verzameld preciseert, amendeert, integreert. De tijd nemen in de politiek heeft niets onbeschaafds. Zeker niet als het de bedoeling is om een langetermijnstrategie toe te passen.

Ik heb het geluk om hier aan mijn zijde de heren Jean De Salle en Éric Corijn te hebben, die de GOC voorzitten. Zij hebben ons begeleid gedurende het proces en zij zullen u hun bijdrage aan de tekst uitleggen, waarmee het, naar mijn mening, mogelijk is om daarvan een document met een grotere strategische reikwijdte te maken.

Voordat ik het woord aan hen laat, wil ik u graag nog eens verduidelijken hoe wij te werk zijn gegaan sinds de goedkeuring in eerste lezing van het GPDO in oktober 2016.

Ik zal niet in detail terugkomen op de inhoud van het GPDO, die ik u heb voorgesteld in februari 2017, maar zou enkele ogenblikken willen stilstaan bij de wijzigingen die in de oorspronkelijke tekst werden aangebracht.

## 1. Exposés introductifs

(réunion du 18 juillet 2018)

### 1.1. Exposé introductif du Ministre-Président Rudi Vervoort

Le Ministre-Président a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« C'est tout d'abord avec des remerciements à l'ensemble des personnes qui ont pris part à la rédaction du PRDD que j'aimerais commencer mon exposé car il est vrai que ce ne fut pas tâche aisée. Vous me permettrez donc de remercier le travail des administrations, en particulier les équipes de perspective.brussels qui ont assuré un travail d'accompagnement remarquable ces derniers mois, mais également la Commission régionale de développement (CRD) qui a contribué utilement pour compléter le texte par une ambition stratégique.

La rédaction d'un tel plan stratégique, censé tracer la politique de développement territorial de notre Région pour les vingt années à venir, est une tâche qui demande du temps, de la patience, et de l'énergie. Je sais que beaucoup d'entre vous commenteront l'aboutissement de ce travail par un « enfin ». Ils n'auront pas tort.

Oui, enfin. Mais je puis vous dire ma fierté d'avoir pris le temps d'un texte qui fait consensus, articulé autour d'une contribution de la CRD de cette facture, qui précise, amende, intègre les près de 6.000 considérations recueillies lors de l'enquête publique. Prendre le temps en politique n'a rien de vulgaire. Surtout si c'est en vue d'appliquer une stratégie sur le long terme.

J'ai ici la chance d'avoir à mes côtés, MM. Jean De Salle et Éric Corijn qui président la CRD. Ils nous ont accompagnés tout au long du processus et vous expliqueront leur apport sur le texte qui permettra de faire de celui-ci, à mon sens, un document d'une plus grande portée stratégique.

Avant de leur céder la parole, j'aimerais repréciser comment nous avons procédé depuis l'approbation en première lecture du PRDD en octobre 2016.

Je ne vais pas revenir en détail sur le contenu du PRDD que je vous ai présenté en février 2017 mais voudrais m'arrêter quelques instants sur les changements qui ont été apportés au texte initial.

Zoals ik u reeds heb verteld, moesten na het openbaar onderzoek, dat op veel enthousiasme kon rekenen, zo'n 5.945 getelde opmerkingen worden verzameld en, wanneer zij relevant waren, geïntegreerd in het document dat ik u zal voorstellen.

Het hoeft ons niet te verbazen dat, in de huidige context, meer dan de helft van de opmerkingen betrekking had op de pijler mobiliteit (56 % van de adviezen). De pijler huisvesting komt op de tweede plaats (20 %), gevolgd door de pijlers leefmilieu en economie.

Staat u mij hier een kleine beschouwing toe. Dit openbaar onderzoek maakt het ook mogelijk om de huidige bezorgdheden van de burgers te lezen. Dat is wat onze aanpak interessant maakt. Huisvestingscrisis en verkeersopstopping zijn de bezorgdheden van het moment, waar de vorige GPDO's zich tolegden op de aanpak van andere problemen. Dat van 1995 heeft bijvoorbeeld de invasie van de kantoren in de woonwijken kunnen beperken, de strijd kunnen voeren voor de opleving van het centrum, en het positieve discriminatiebeleid in de kwetsbare wijken kunnen invoeren. Het tweede GewOP uit 2002 bepaalde van zijn kant de hefboomgebieden. Ook werd de beslissing genomen om de Europese wijk te mixen om haar bewonbaarder te maken met meer woningen, openbare ruimten... De situatie is evenwel veranderd : in 2018 legt men zich toe op het bouwen van een meerpolige stad om te reageren op kwesties die rijzen door de bevolkingsgroei, en worden eveneens de verkeersopstopping en de milieukwesties aangepakt.

Zoals ik u reeds heb gezegd, werden de wijzigingen die na het openbaar onderzoek werden aangebracht, samengevat en vervolgens voorgelegd aan de GOC. Samen met perspective.brussels hebben wij heel wat revisie- en amendeerwerk verricht aan de tekst, om zo goed mogelijk te reageren op de opmerkingen die tijdens het onderzoek werden ingediend en op de opmerkingen van de GOC. Zo werd elke pijler geherstructureerd en verbeterd op basis van de constructieve opmerkingen van de burgers.

De eerste pijler behandelt de problematiek van de bouw van woningen. Hier wordt de ontwikkeling van de tien prioritaire strategische zones ter sprake gebracht (opgenomen in het meerderheidsakkoord van deze Regering), alsook de verdichting. Die tien zones zijn er uiteindelijk twaalf geworden, want wij hebben daar de Noordwijk en alle universitaire campussen aan toegevoegd.

70 % van de opmerkingen had betrekking op die verdichtingskwestie. Naar aanleiding van de ontvangen adviezen, werden de voorwaarden van de verdichting beter toegelicht, alsook de nodige elementen voor de integratie van hoge gebouwen in het stadsweefsel.

Comme je vous le disais, suite à l'enquête publique qui a connu un réel engouement, il a fallu rassembler les quelques 5.945 observations recensées et les intégrer, quand celles-ci étaient pertinentes, au document que je vais vous présenter.

Sans grande surprise, dans le contexte actuel, c'est l'axe relatif à la mobilité qui a réuni plus de la moitié des observations émises (56 % des avis). L'axe relatif au logement vient en deuxième position (20 %) suivi par les axes relatifs au cadre de vie et à l'économie.

Permettez-moi ici une petite incise. Cette enquête publique permet aussi de lire les préoccupations actuelles des citoyens. C'est cela qui rend notre démarche intéressante. Crise du logement et congestion automobile sont les préoccupations du moment, quand les PRDD précédents s'attachaient à répondre à d'autres problématiques. Celui de 1995 par exemple, a permis de limiter l'envahissement des bureaux dans les quartiers résidentiels, de livrer la bataille pour le renouveau du centre, et de mettre en place les politiques de discrimination positive dans les quartiers fragiles. Le deuxième PRD datant de 2002 identifiait quant à lui les zones leviers. La décision est également prise de mixifier le quartier européen pour le rendre plus habitable avec davantage de logements, d'espaces publics,... La donne a cependant changé : en 2018, on s'attache à construire une ville multipolaire pour répondre aux questions que pose l'essor démographique, on s'attaque également à la congestion autoroutière et aux questions environnementales.

Comme je vous l'ai dit, les modifications apportées suite à l'enquête publique ont fait l'objet d'une synthèse qui a ensuite été soumise à la CRD. Nous avons, avec perspective.brussels, mené un chantier important de révision et d'amendements du texte, afin de répondre au mieux aux observations introduites durant l'enquête et aux remarques de la CRD. Ainsi, chaque axe a été restructuré et amélioré sur la base des remarques constructives introduites par les citoyens.

L'axe 1 traite de la problématique de la production de logements. C'est ici qu'est évoquée la question du développement des dix zones stratégiques prioritaires (reprises dans l'accord de majorité de ce Gouvernement) et de la densification. Dix zones qui sont devenues douze finalement car nous y avons ajouté le quartier Nord et l'ensemble des campus universitaires.

70 % des observations ont porté sur cette question de la densification. Suite aux avis recueillis, les conditions de la densification ont été mieux explicitées, ainsi que les éléments nécessaires à l'intégration des bâtiments élevés dans le tissu urbain.

Het luik inzake toegankelijke huisvesting werd aangevuld om beter rekening te houden met de verschillende spelers bij de bouw van woningen en vooral de kwestie van sociale huisvesting, die een strategie op zichzelf is geworden.

Wat de tweede pijler betreft, waarvan de doelstelling was om de voorwaarden voor de oprichting van een buurtstad in te voeren, door te garanderen dat men dicht bij huis een kinderopvang, een school, winkels, een park, openbaar vervoer, economische activiteiten... vindt, gaat 27 % van de opmerkingen over het thema openbare ruimten en groene ruimten.

Wij hebben de begrippen verduidelijkt die daartoe werden ontwikkeld. Ook werden vele verzoeken van Leefmilieu Brussel toegevoegd. Zo heeft de Regering beslist om informatie die soms onduidelijk of onvolledig werd geacht, te vervolledigen. Neem in dat verband bijvoorbeeld het concept van de lokale identiteitskernen, dat werd aangepast om het instrument begrijpelijker te maken ; de genderdimensie werd opgenomen in de beschouwing van het GPDO ; het erfgoedthema werd volledig gehertstructureerd ; voorts werden elementen van het globaal veiligheids- en preventieplan opgenomen.

Voor de derde pijler, die betrekking heeft op de ontwikkeling van de stadseconomie, hebben de burgers ons problemen met de begrijpelijkheid van de structuur voorgelegd. Die pijler werd dus gehertstructureerd in drie luiken. De economische strategieën werden bijgewerkt of toegevoegd (Strategie 2025, Industrieel Plan, Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie – GPCE, Small Business Act...). Er werden elementen opgenomen inzake de versterking van het toeristisch aanbod en de valorisatie van het erfgoed, om een verband te leggen met de tweede pijler.

Wat de vierde pijler betreft ten slotte (« Het grondgebied mobiliseren om de multimodale verplaatsing te bevorderen »), gaat 63 % van de opmerkingen over de plaats van de auto in de stad en 30 % over alternatieven voor de auto (vooral de fiets en de optimalisering van het openbaarvervoernetwerk). De structuur van die pijler is het meest geëvolueerd, gezien het grote aantal opmerkingen dat werd verzameld.

Het in eerste lezing goedgekeurde GPDO was gestructureerd rond twee uitdagingen : enerzijds het gebruik van auto's door pendelaars en anderzijds de modal shift die de Brusselaars reeds hebben gemaakt. De tekst werd herwerkt tot een nieuwe opbouw op basis van de visie die de GOC heeft voorgesteld : de mobiliteit wordt georganiseerd volgens territoriale schaal (international-national / metropolaans / regionaal-lokaal) en aangevuld met de belichting van het gewestelijke mobiliteitskader. De tekst is strategischer, leesbaarder, formuleert visie en

Le volet relatif au logement accessible a été étoffé pour mieux prendre en compte les divers acteurs de la production du logement et singulièrement la question du logement social, qui est devenue une stratégie à part entière.

Concernant l'axe 2, dont l'objectif était de mettre en place les conditions de création de la ville de proximité, en garantissant de trouver près de chez soi une crèche, une école, des commerces, un parc, des transports en commun, des activités économiques,... 27 % des observations portent sur la thématique des espaces publics et des espaces verts.

Nous avons précisé les notions qui y étaient développées. De nombreuses demandes de Bruxelles Environnement ont également été ajoutées. Ainsi le Gouvernement a décidé de compléter des informations jugées parfois peu claires ou parcellaires. À ce titre, je citerai par exemple le concept des noyaux d'identité locale qui a été adapté afin d'augmenter la lisibilité de l'outil ; la dimension du genre a été intégrée dans la réflexion du PRDD ; la thématique du patrimoine a été entièrement restructurée ; ou encore des éléments du Plan global de sécurité et de prévention qui ont été intégrés.

Pour l'axe 3, qui concerne le développement de l'économie urbaine, nous avons été saisis par les citoyens sur des problèmes de lisibilité de la structure. Cet axe a donc été restructuré en trois volets. Les stratégies économiques ont été actualisées ou ajoutées (Stratégie 2025, Plan industriel, Programme Régional en Economie Circulaire – PREC, Small Business Act,...). Des éléments relatifs au renforcement de l'offre touristique et à la valorisation du patrimoine ont été intégrés, pour faire un lien avec l'axe 2.

Enfin, concernant l'axe 4 (« Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal »), 63 % des observations portent sur la thématique de la place de la voiture en ville et 30 % sur la thématique des alternatives à la voiture (en particulier le vélo et l'optimisation du réseau de transport en commun). La structure de cet axe a le plus évolué vu l'important nombre de remarques qu'il a rassemblées.

Le PRDD approuvé en première lecture était structuré autour de deux enjeux : d'une part l'utilisation des voitures par les navetteurs et d'autre part le transfert modal déjà opéré par les Bruxellois. Le texte a été remanié sur une nouvelle articulation issue de la vision proposée par la CRD : la mobilité est organisée par échelles territoriales (international-national / métropolitain / régional-local) et complétée par la mise en lumière de l'armature de mobilité régionale. C'est un texte plus stratégique, plus lisible, qui énonce vision et objectifs, et qui s'inscrit dans

doelstellingen, en ligt in de lijn van de doelstellingen die aansluiten op het volgende gewestelijk mobiliteitsplan. Het is ook een politieke koers die meer openstaat voor private en institutionele actoren en die een meer metropoleaanpak voorstelt.

Ten slotte besluit de tekst dat de slaagvoorwaarden werden verrijkt met een belangrijk element, namelijk het betrekken van de burger bij de gewestelijke ontwikkeling. Dat is een van de belangrijke toevoegingen aan deze tekst.

Wij hebben er ook voor gezorgd dat het GPDO tot leven komt en dat het wordt nageleefd. Om die reden heeft de Regering perspective.brussels opgedragen het stadsproject en de evolutie ervan actief op te volgen. Wij zullen uiteraard erop toezien dat het stadsproject wordt omgezet in alle reglementaire instrumenten.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat de aangebrachte wijzigingen niet opnieuw een milieueffectenrapport vereisen, want zij zijn gebaseerd op de opmerkingen die werden gemaakt bij de uitwerking daarvan.

Het GPDO zal aan de gemeenten worden bezorgd bij de opening van het nieuwe werkjaar en zal beschikbaar zijn op de website van perspective.brussels.

Dat waren de belangrijkste wijzigingen die wij in de tekst hebben aangebracht voor de vier vermelde pijlers. Ik nodig u uit om die zorgvuldig te lezen en de belangrijke verbeteringen daarin op te merken.

Maar wat volgens mij het GPDO doeltreffender maakt, is de toevoeging van een eerste deel op voorstel van de GOC, waarin de territoriale ontwikkelingsvisie voor Brussel wordt verduidelijkt.

Alvorens het woord te geven aan de heren Éric Corijn en Jean De Salle om u de inhoud ervan uit te leggen, spreek ik mijn erkenning uit voor het omvangrijke analysewerk dat werd verricht. Dankzij die analyse kon de uiteenzetting van een kader worden voorgesteld dat het mogelijk maakt om de ontwikkelingsvisie van het Gewest duidelijker te preciseren, die de basis vormt van de voorstellen die het plan bevat. De Regering heeft zich over die beschouwing gebogen en heeft getracht een groot deel van die voorstellen te integreren in het kader van het oorspronkelijke document. De omwerking van dit GPDO heeft het geheel coherenter en transversaler gemaakt en zo de visie van de stadsontwikkeling in ons Gewest beter tot zijn recht doen komen.

De toevoeging van het eerste deel en de wijzigingen van de vier andere pijlers maken het mogelijk om tot een tekst te komen waarover consensus bestaat en dat verheugt me. Een consensus binnen de Regering, maar ook binnen

des objectifs articulés avec le prochain plan régional de mobilité. C'est aussi une orientation politique plus ouverte aux acteurs privés et institutionnels qui propose davantage une démarche métropolitaine.

Enfin, conclusion du texte ; les conditions de réussite ont été enrichies d'un élément important qu'est l'association du citoyen au développement régional, c'est un des ajouts importants à ce texte.

Nous avons également veillé à faire vivre le PRDD et à garantir qu'il sera suivi d'effets. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a chargé perspective.brussels d'un suivi actif du projet de ville et de son évolution. Nous veillerons bien entendu à la transcription du projet de ville dans l'ensemble des instruments réglementaires.

Je précise enfin que les modifications qui sont apportées ne nécessitent pas de nouveau rapport sur les incidences environnementales car elles s'appuient sur les observations faites lors de l'élaboration de celui-ci.

Le PRDD sera communiqué aux communes à la rentrée et sera accessible sur le site internet de perspective.brussels dans la foulée.

Voilà pour l'essentiel des modifications que nous avons apportées au texte dans les quatre axes mentionnés. Je vous invite à le lire attentivement et à découvrir les améliorations importantes qui s'y retrouvent.

Mais ce qui à mon sens rend le PRDD plus efficace est l'ajout d'une première partie proposée par la CRD, explicitant la vision de développement territorial pour Bruxelles.

Avant de passer la parole à MM. Éric Corijn et Jean De Salle pour qu'ils vous en expliquent le contenu, je voudrais saluer le considérable travail d'analyse qui a été accompli. Cette analyse a permis de proposer l'énoncé d'un cadre qui permet de préciser de façon plus explicite la vision du développement de la Région, qui sous-tend les propositions contenues dans le plan. Le Gouvernement s'est emparé de cette réflexion et a cherché à intégrer une grande part de ces propositions dans le cadre du document initial. Le remaniement de ce PRDD a rendu l'ensemble plus cohérent et transversal et a ainsi mieux fait valoir la vision du développement urbain dans notre Région.

L'ajout de la première partie ainsi que les modifications des quatre autres axes permettent d'aboutir à un texte qui fait consensus et je m'en réjouis. Un consensus au sein du Gouvernement, mais également au sein de l'ensemble des

alle instanties waaruit de GOC bestaat, die evengoed IEB als BECI verenigt... Dat komt erop neer dat deze tekst het ook mogelijk maakt om de kloven te overbruggen. ».

### **1.2. Inleidende uiteenzetting van de heren Jean De Salle, voorzitter, en Éric Corijn, ondervoorzitter van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC).**

De heren Jean De Salle, voorzitter, en Éric Corijn, ondervoorzitter van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) hebben het GPDO voorgesteld op basis van transparanten ([http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd2018071813384818-07-18\\_expos\\_crd.pdf\\_.pdf](http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd2018071813384818-07-18_expos_crd.pdf_.pdf)).

## **2. Gedachtwisseling**

De heer Arnaud Pinxteren vindt het uiterst gecompliceerd om zich een mening te vormen over de wijzigingen die in het ontwerp werden aangebracht en bijgevolg om vandaag een debat hierover te voeren.

De volksvertegenwoordiger begrijpt weliswaar de opluchting van de Regering, maar daarom ziet hij doorheen de voorstelling van het GPDO nog geen voltooide stadsvisie. Dat neemt niet weg dat hij erkentelijk is voor het buitengewone werk dat de GOC heeft verricht om het project de beziging te geven die jammerlijk ontbrak.

In januari 2017 was het enige echt duurzame van het plan zoals het werd voorgesteld de naam, en bestond het slechts uit een samenvatting van beslissingen en verklaringen, een plan dat de spreker wereldvreemd, functioneel, planologisch vond en dat voornamelijk het meerderheidsakkoord van 2014 hernam en vijfentwintig jaar meer tijd gaf voor de uitvoering ervan.

Vandaag is het de vraag of er wijzigingen werden aangebracht. De inleiding geeft het inderdaad een visie, waar de volksvertegenwoordiger volledig mee instemt, aangezien die met name vertrekt van de wijken om een gemeenschappelijk bewustzijn op te bouwen en de ontwikkeling van overheidsinstrumenten impliceert om dat te ondersteunen.

In dat opzicht is de Ecolo-fractie echter ontgoocheld, want in de tekst is geen enkele wijziging gepland van de instrumenten en van de wijze om deze stad vorm te geven. De heer Arnaud Pinxteren is blij dat dit essentiële element, namelijk de co-constructie van deze stadsvisie, in de inleiding voorkomt, maar hij zou het nog liever terugvinden in de concrete uitvoering van de verschillende pijlers. Hoe komt die wens om de bevolking te betrekken bij de ontwikkeling van een langetermijnvisie tot uiting in de nieuwe versie van het GPDO ?

instances qui composent la CRD, qui réunit aussi bien IEB que BECI... C'est dire que ce texte permet également de dépasser les clivages. ».

### **1.2. Exposé introductif de MM. Jean de Salle, président, et Éric Corijn, vice-président de la Commission régionale de développement (CRD)**

MM. Jean de Salle, président, et Éric Corijn, vice-président de la Commission régionale de développement (CRD), ont présenté le PRDD en se basant sur des transparents ([http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd2018071813384818-07-18\\_expos\\_crd.pdf\\_.pdf](http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd2018071813384818-07-18_expos_crd.pdf_.pdf)).

## **2. Échange de vues**

M. Arnaud Pinxteren estime qu'il est extrêmement compliqué de se faire une opinion des modifications apportées au projet et dès lors de mener un débat à ce sujet aujourd'hui.

Si le député comprend le soulagement du Gouvernement, il ne perçoit pas pour autant à travers la présentation du PRDD une vision de ville qui soit aboutie. Il n'en salue pas moins le travail extraordinaire fourni par la CRD pour donner ce souffle qui manquait cruellement au projet.

En janvier 2017, le plan tel qu'il avait été présenté n'avait effectivement de durable que le nom et ne constituait qu'une synthèse de décisions prises et de déclarations faites, un plan que l'intervenant estimait désincarné, fonctionnel, planologique et qui reprenait pour l'essentiel l'accord de majorité de 2014 en lui donnant vingt-cinq ans de plus pour sa mise en œuvre.

La question est aujourd'hui de savoir si des modifications y ont été apportées. L'introduction lui confère effectivement une vision, que le député partage complètement dès lors notamment qu'elle part des quartiers pour construire un imaginaire commun et qu'elle implique le développement d'outils publics pour la soutenir.

À ce propos, le groupe Ecolo dit toutefois rester sur sa faim puisqu'aucune modification des outils et de la manière de façonner cette ville n'est envisagée dans le texte. Si M. Arnaud Pinxteren se réjouit que cet élément essentiel qu'est la coconstruction de cette vision de ville figure dans l'introduction, il serait encore plus heureux de le retrouver dans la mise en œuvre concrète des différents axes. Comment cette volonté d'associer la population au développement d'une vision à long terme s'est-elle traduite dans la nouvelle mouture du PRDD ?

Als er wezenlijke wijzigingen waren aangebracht in het GPDO, zou het logisch lijken om die opnieuw aan een openbaar onderzoek te onderwerpen. Enkel het versturen naar de gemeenten blijft echter een zeer passieve participatiemaatregel voor zo'n fundamentele tekst voor de toekomst van het Gewest.

Voorts bedankt de volksvertegenwoordiger de bijna 6.000 mensen of instellingen die zich hebben ingezet om het document te lezen met de bedoeling het te verbeteren. Het beste eerbetoon dat men hun kan geven, is hun verzoeken volledig of gedeeltelijk te integreren of ze ten minste te analyseren en te verantwoorden waarom er al dan niet rekening mee wordt gehouden. In dat opzicht is het verbazingwekkend dat er geen samenvatting beschikbaar is van de opmerkingen en het gevolg dat eraan werd gegeven.

De volksvertegenwoordiger vindt het ook jammer dat het geheel van de tekst niet per pijler wordt gepresenteerd met belichting van de ontwikkelingen die er als gevolg van het openbaar onderzoek zijn gekomen. Dat ontbreekt om te oordelen over de wijzigingen. De heer Arnaud Pinxteren heeft soms meer de indruk tegenover een herziening van het programma van de Regering te staan dan tegenover een in-aanmerking-nemen van de opmerkingen die in het kader van het openbaar onderzoek werden geformuleerd. De spreker vraagt te worden overtuigd van het tegendeel. Hij zou de integratie van de opmerkingen duidelijker willen vaststellen, die betrekkelijk overeenstemmen op het vlak van transversaliteit, territoriale organisatie, werkgelegenheid of opleiding... Waar werden de wijzigingen dus aangebracht ?

Op het vlak van mobiliteit bijvoorbeeld staat de verbreding van de Ring met gouden letters in het document. Het is echter bekend welke problemen die veroorzaakt. Het Vlaams Gewest zal verheugd zijn om dit GPDO te ontdekken... Verder zijn er ook andere bezorgdheden.

Kortom, als de Minister-President niet kan aantonen waar de wijzigingen werden aangebracht, kan de Ecolo-fractie het plan moeilijk steunen.

De heer Vincent De Wolf vindt het tegelijk sympathiek en een beetje onfatsoenlijk om het GPDO vandaag voor te stellen. Of het nu aan het einde van de zittingsperiode, vóór de zomervakantie of vóór de wintervakantie is, de Regering haast zich om teksten te produceren die te laat worden ingediend bij het Parlement (de volksvertegenwoordigers hebben pas deze ochtend kennis kunnen nemen van het GPDO). In die omstandigheden is het niet makkelijk werken.

Op economisch vlak is de MR-fractie van mening dat het Gewest opnieuw geïndustrialiseerd moet worden en dat gebruik moet worden gemaakt van nanotechnologie, domotica, beeldverwerking, micro-brouwerijen,

S'il y avait des modifications substantielles apportées au PRDD, il semblerait logique de les soumettre à nouveau à l'enquête publique. Or, le seul envoi aux communes reste une mesure de participation très passive pour un texte aussi fondamental pour l'avenir de la Région.

Le député salue encore les quelques 6.000 personnes ou institutions qui se sont investies dans la lecture du document avec la volonté de l'améliorer. Le meilleur hommage qu'on puisse leur rendre est d'intégrer en tout ou en partie leurs demandes ou du moins de les analyser en justifiant leur prise en compte ou non. Il est à ce propos étonnant qu'on ne dispose pas d'une synthèse des remarques et de la suite qui leur a été réservée.

Le député regrette également l'absence de présentation du corps du texte, axe par axe, en mettant en exergue les évolutions intervenues suite à l'enquête publique. On s'en trouve démunie pour juger des éléments de modification. M. Arnaud Pinxteren a parfois plus l'impression d'être face à une actualisation du programme du Gouvernement que dans une prise en compte des remarques formulées dans le cadre de l'enquête publique. L'intervenant demande à être convaincu du contraire. On aimerait davantage constater l'intégration des remarques relativement convergentes en termes de transversalité, d'organisation territoriale, d'emploi ou de formation,... Où ont donc été portées les modifications ?

En matière de mobilité par exemple, l'élargissement du ring figure en lettres d'or dans le document. Or, on sait les problèmes que cela pose. La Région flamande sera ravie de découvrir ce PRDD... Or, d'autres préoccupations existent également.

En conclusion, si le Ministre-Président ne peut montrer où des modifications ont été apportées, le groupe Ecolo pourra difficilement apporter son soutien au plan.

M. Vincent De Wolf estime que présenter ce jour le PRDD est à la fois sympathique et un peu indécent. Que ce soit en fin de session, avant les vacances d'été ou les vacances d'hiver, le Gouvernement se hâte de produire des textes déposés trop tard au Parlement (les députés n'ont pu prendre connaissance du PRDD que ce matin-même). Dans ces circonstances, il n'est pas facile de travailler.

Sur le plan économique, le groupe MR pense qu'il faut réindustrialiser la Région et utiliser les nanotechnologies, la domotique, les traitements vidéos, les micro-brasseries, l'artisanat, toute activité créant de l'emploi non

ambachten... elke activiteit die niet-verplaatsbare werkgelegenheid creëert. Op dat vlak lijkt weinig voorzien in het plan.

De MR-fractie wijst voorts op de enorme uitdaging die de verdichting van bepaalde wijken vormt, waar armoede, kwetsbaarheid en sociale problemen zich opstapelen. Wat voorziet het GPDO in dat opzicht ?

Op het vlak van mobiliteit zou het GPDO de gewestelijke belangen willen doen gelden bij de federale staat. Daarmee lijkt het gebrek aan organisatie van het verkeer in de buurt van het Zuidstation bijvoorbeeld niet te worden opgelost, waar verwoede concurrentie bestaat tussen reglementaire en andere taxi's, en een zekere chaos wat de inrichting van bus- en tramhaltes betreft.

Voor internationale autocars vindt het Gewest dat meerdere internationale busstations nodig zijn. Zonder verdere details heeft de volksvertegenwoordiger vragen over het aantal en de ligging daarvan.

Het intergewestelijk openbaar vervoer krijgt in het GPDO doelstellingen toegewezen volgens een wederkerigheids- en complementariteitsbeginsel. Sinds 2004 wordt echter gesproken over het verlengen van tram 4 tot Ruisbroek. In de loop van deze zittingsperiode werd de verlenging van tram 62 tot aan de luchthaven aangekondigd. Het is echter nog steeds wachten op een akkoord met het Vlaams Gewest daaromtrent.

Het idee om de financiering en de tarifering van het openbaarvervoeraanbod op geïntegreerde en evenwichtige wijze te beheren wordt nogmaals vermeld, hoewel het reeds meerdere malen werd beloofd. Wanneer zal dat gebeuren ?

Voor de overstapparkings, het monster van Loch Ness in de ogen van de MR-fractie, worden vandaag 25.000 plaatsen aangekondigd. Op dit gebied zijn allerlei cijfers in de omloop geweest. De heer Pascal Smet heeft, vanaf de zittingsperiode 2004-2006, achtereenvolgens 10.000, 15.000, 20.000 plaatsen beloofd. Vandaag zijn er minder dan 2.000. Is dat serieus ?

Inzake de maatregelen om de modal shift op de schaal van de metropool te bevorderen, wil het GPDO de verplaatsingen van vracht- en bestelwagens voor goederenvervoer in de stad optimaliseren en de modal shift naar vervoer per spoor aanmoedigen. De volksvertegenwoordiger steunt het idee, maar vraagt zich af hoe het spoorverkeer zal worden uitgebreid, terwijl Infrabel de spoorverbinding met de Haven in vraag lijkt te stellen.

Op het vlak van de Ring verdedigt de MR-fractie een gematigd standpunt en vindt zij dat de verbreding ervan zonder voorwaarde een ramp is voor Brussel. Er moeten

délocalisable,... Or, il semble qu'à ce niveau, peu soit prévu dans le plan.

Le groupe MR relève par ailleurs l'énorme enjeu que représente la dédensification de certains quartiers où s'aditionnent pauvreté, précarité et difficultés sociales. Que prévoit le PRDD à cet égard ?

Sur la mobilité, le PRDD dit vouloir faire valoir les intérêts régionaux auprès de l'État fédéral. Cela ne paraît toutefois pas de nature à résoudre le manque d'organisation du trafic à proximité de la gare du Midi par exemple, caractérisée par une concurrence acharnée entre les taxis réguliers et les autres et un certain chaos dans la disposition des arrêts de bus et de trams.

À propos des autocars internationaux, la Région estime que plusieurs gares routières internationales sont nécessaires. En l'absence de précisions, le député s'interroge sur leur nombre et leur localisation.

Aux transports publics interrégionaux, le PRDD alloue des objectifs selon un principe de réciprocité et de complémentarité. Or, depuis 2004, on parle de prolonger le tram 4 jusqu'à Ruisbroek. Au cours de la présente législature, on a annoncé le prolongement du tram 62 jusqu'à l'aéroport. On est toujours dans l'attente d'un accord avec la Région flamande à ce propos.

L'idée de gérer le financement et la tarification de l'offre de transport public de manière intégrée et équilibrée est encore évoquée, pourtant déjà promise à plusieurs reprises. Quand va-t-elle intervenir ?

À propos des parkings de transit, monstre du Lochness aux yeux du groupe MR, on annonce aujourd'hui 25.000 places. Tous les chiffres ont couru en la matière. M. Pascal Smet, dès la législature 2004-2006, a successivement promis 10.000 places, 15.000 places, 20.000 places. On en est aujourd'hui à moins de 2.000. Est-ce sérieux ?

En ce qui concerne les mesures visant à favoriser le report modal à l'échelle métropolitaine, le PRDD entend réduire et optimiser les mouvements de camions et camionnettes de transport de marchandises dans la ville et encourager le report modal vers le rail. Le député soutient l'idée mais s'interroge sur la manière d'intensifier le trafic par le rail alors qu'Infrabel semble remettre en question le raccordement ferroviaire avec le Port.

Au niveau du ring, le groupe MR défend une position mesurée, estimant que son élargissement sans condition constitue une catastrophe pour Bruxelles. Des études

onafhankelijke impactstudies over de luchtkwaliteit en de mobiliteit worden uitgevoerd, er moeten op zijn minst 11.000 plaatsen worden voorzien op overstapparkings in het noorden van Vlaanderen en Brussel, er is een snelheidsaanpassingssysteem (ASLS – *Adaptive Speed Limit Signs*) nodig en er moet, alvorens een mening te geven en samen te werken op dit punt, worden aangetoond wat er voor Brussel positief zal zijn aan de uitbreiding van de Ring.

De tekst vermeldt ten slotte de omzetting van de noord-zuidas in een metro, de bouw van een tunnel ter hoogte van het Meiserplein voor tram 7, de verlenging van lijn 3 van Esplanade tot aan de Heizel, de invoering van lijn 9, d.w.z. zoveel nieuwe projecten, maar zonder vermelding van een termijn waarbinnen die zullen worden uitgevoerd.

Mevrouw Brigitte Grouwels is enthousiast bij het luisteren naar de uiteenzetting van de Minister-President en is verheugd over het – eensgezinde - advies van de GOC.

De volksvertegenwoordiger is in het bijzonder verheugd over het feit dat het plan het Gewest een globale visie geeft en over de nadruk die wordt gelegd op de wijken, zoals de CD&V-fractie reeds lang verdedigt.

Voorts vindt de spreekster het interessant om vast te stellen hoezeer de kwestie van de verdichting naar voren is gekomen in de loop van het openbaar onderzoek ze en pleit er dus voor dat men rekening houdt met de realiteit van de wijken wanneer men die kwestie aankaart. Hoe moet in het bijzonder de bevolkingstoename in bepaalde zones worden gecombineerd met de ontwikkeling van het openbaar vervoer ?

De volksvertegenwoordiger is ook voorstander van de ontwikkeling van het Kanaal als ruggengraat van het stadscentrum. De noord-zuidverbinding die de voetgangerszone vormt is uiteraard belangrijk, maar de west-oostverbinding is dat evenzeer. Dat vereist echter de samenwerking van andere gemeenten dan Brussel-Stad. Hoe kan het Gewest zich vergewissen van zo'n samenwerking in de praktijk ?

Hoe moeten de gemeenten, in het algemeen, worden geïntegreerd in de ontwikkeling van dit plan ? Hoe moeten de verantwoordelijkheden worden verdeeld ?

Hoe moet het GPDO ten slotte een wettelijke basis krijgen vóór het einde van de zittingsperiode ?

Mevrouw Julie de Groote zegt dat ze blij is de parlementaire zitting af te sluiten met de aansnijding van dit onderwerp. Territoriale ontwikkeling vormt een hoofdpijler van de regeringsvisie. Die visie heeft zeker vaak twijfels

d'impact indépendantes sur la qualité de l'air et de la mobilité doivent être effectuées, il faut mettre en place à tout le moins 11.000 places de parking de transit dans le nord de la Flandre et de Bruxelles, il faut un système de vitesse adaptative (ASLS – *Adaptive Speed Limit Signs*) et il faut, avant de donner un avis et de collaborer sur ce point, démontrer en quoi l'extension du ring sera positive pour Bruxelles.

Le texte évoque enfin la conversion en métro de l'axe nord-midi, la réalisation d'un tunnel au niveau de la place Meiser pour le tram 7, le prolongement de la ligne 3 depuis l'Esplanade jusqu'au Heysel, la création de la ligne 9, soit autant de nouveaux projets, sans indication toutefois de l'horizon de leur réalisation.

Mme Brigitte Grouwels se dit enthousiaste à l'écoute de l'exposé du Ministre-Président et salue l'avis – unanime – de la CRD.

La députée se réjouit particulièrement du fait que le plan offre à la Région une vision globale, et de l'accent mis sur les quartiers comme le défend depuis longtemps le groupe CD&V.

L'oratrice estime encore qu'il est intéressant de constater combien la question de la densification est intervenue au cours de l'enquête publique et plaide donc pour qu'on tienne compte de la réalité des quartiers lorsqu'on aborde la question. Comment en particulier combiner l'augmentation de la population sur certaines zones et le développement des transports en commun ?

La députée se dit également favorable au développement du Canal en tant que colonne vertébrale de l'hypercentre. Si la liaison nord-sud que constitue le piétonnier est évidemment importante, la liaison ouest-est l'est tout autant. Cela demande toutefois la collaboration d'autres communes que Bruxelles-Ville. Comment la Région peut-elle s'assurer de pareille collaboration dans la pratique ?

De manière générale, comment intégrer les communes dans le développement de ce plan ? Comment répartir les responsabilités ?

Enfin, comment conférer au PRDD une base légale avant la fin de la législature ?

Mme Julie de Groote se dit heureuse de conclure la session parlementaire en abordant ce sujet. Le développement territorial constitue un axe majeur de la vision gouvernementale. Cette vision a certes souvent suscité doutes

en kritiek opgewekt, maar de stad moet getransformeerd worden, zodat zij niet meer dezelfde is, een ander project heeft, een andere visie.

Ondanks de vertraging, biedt het plan de mogelijkheid de ontwikkeling van de grote structurerende projecten vanop een afstand te bekijken.

De volksvertegenwoordigster is tevreden met het werk van de GOC, die van de bijna 6.000 opmerkingen die in het kader van het openbaar onderzoek werden geformuleerd, een consensuele samenvatting heeft kunnen maken. Zij stelt zich echter vragen over de toekomst van het plan als instrument en over de periodiciteit ervan.

Voorts vormt de holistische visie die de GOC vandaag heeft verdedigd een onweerlegbare meerwaarde. Dat collectieve bewustzijn betekent meer dan een naast-elkaar-plaatsen van uitdagingen. De Commissie had het in dat kader over het concept « horizontale stad » ; waarover gaat dat ? Is de localisatie van de strategieën die hierboven ook wordt vernoemd verenigbaar met de nieuwe structurende west-oostas ?

Wat de eerste pijler betreft, is de spreekster verheugd over de toevoeging van de universitaire campus van Woluwe bij de ontwikkelingspolen, net als de universitaire site die er moet komen in de omgeving van de ULB en de VUB. Dat zal het voor Brussel in ieder geval mogelijk maken om erkend te worden als eerste universiteitsstad van het land.

De spreekster vraagt zich af waarom de Noordwijk niet werd vermeld in de eerste versie van het plan.

Inzake de dichtheid was het belangrijk om afstand te nemen ten opzichte van de hoge gebouwen door middel van een beheerde verdichting. Op dat vlak komt het begrip « publiek comfort » ter sprake ; kan dat verduidelijkt worden ? Het plan herneemt in de nieuwe versie niet meer de vijf pijlers en de zeven zones die de plaats van de torens bepalen ; is dat een goede zaak ? Dreigt men er dan niet overal op het grondgebied aan te treffen ?

Inzake de tweede pijler heeft de GOC gevraagd om het project van het diversiteitshuis niet te selecteren. Waarom niet ? Wat houdt voorts het begrip « stedelijk erfgoed » in dat de stads- en landschapsstructuur omvat ?

Ten slotte is de volksvertegenwoordigster enthousiast over het feit dat naast het groene netwerk ook thematische netwerken worden gepromoot (*good food, kringloopeconomie...*).

et critiques mais il faut transformer la ville pour qu'elle ne se ressemble plus, qu'elle ait un autre projet, une autre vision.

Malgré le retard, le plan permet de prendre du recul par rapport au développement des grands projets structurants.

La députée se félicite du travail accompli par la CRD qui a pu faire des quelques 6.000 remarques émises dans le cadre de l'enquête publique une synthèse consensuelle. Elle s'interroge toutefois sur l'avenir de l'outil que constitue le plan et sur sa périodicité.

Par ailleurs, la vision holistique qu'a défendue ce jour la CRD constitue une incontestable plus-value. Cet imaginaire commun représente davantage qu'une juxtaposition d'enjeux. La commission évoquait dans ce cadre le concept de « ville horizontale » ; de quoi s'agit-il ? La localisation des stratégies également citée plus haut est-elle compatible avec le nouvel axe structurant ouest-est ?

Concernant l'axe 1, l'intervenante se réjouit de l'ajout du campus universitaire de Woluwe parmi les pôles de développement au même titre que la cité universitaire appelée à naître aux alentours des ULB et VUB. Cela permettra en tout cas de faire reconnaître Bruxelles comme la première ville universitaire du pays.

Quant au quartier Nord, l'oratrice se demande pourquoi la première mouture du plan ne l'évoquait pas.

Su la densité, il était important de prendre de la distance par rapport aux immeubles de grande hauteur au travers d'une densification maîtrisée. À ce niveau intervient la notion de « confort public » ; peut-on l'expliciter ? Le plan, dans sa version nouvelle, ne reprend plus les cinq axes et les sept périmètres qui localisaient les tours ; est-ce une bonne chose ? Ne risque-t-on pas du coup d'en retrouver partout sur le territoire ?

À propos de l'axe 2, la CRD a demandé qu'on ne retienne pas le projet de la maison de la diversité. Pourquoi ? Que recouvre par ailleurs la notion de « patrimoine urbain » qui englobe la structure urbaine et paysagère ?

La députée se dit enfin enthousiasmée par le fait qu'à côté du maillage vert, soient également promus des maillages thématiques (*good food, économie circulaire,...*).

De heer Arnaud Verstraete zegt dat hij een dubbel gevoel heeft. Hoewel hij het op prijs stelt dat de Minister-President het Parlement informeert over het nieuwe GPDO, vindt hij dat de manier waarop dat gebeurt geen serieus debat mogelijk maakt.

De volksvertegenwoordiger vindt dat de burgers het recht hebben om geïnformeerd te worden over de manier waarop werd gereageerd op de opmerkingen die zij hebben gemaakt in het kader van het openbaar onderzoek.

De spreker kan zich ook vinden in de visie die het document verdedigt : de stad van de korte afstanden, de stad op mensenmaat, de valorisatie van de wijken... Dat globale idee is inspirerend.

Wanneer men echter in detail gaat kijken, zijn bijvoorbeeld op het vlak van mobiliteit de doelstellingen en de maatregelen die worden aangereikt, absoluut ontoereikend.

Men kondigt bijvoorbeeld de inrichting van 250 kilometer rustige zones aan. Gaat het over een totaal waarin de reeds bestaande zones zijn opgenomen of over bijkomende zones ? Wat wordt verstaan onder rustige zone ?

Men spreekt eveneens over de vermindering van het modale aandeel van auto's van 32 naar 25 %, rekening houdend met de toename van de verplaatsingen. Wordt met die doelstelling effectief een vermindering van de verplaatsingen met de wagen beoogd ? Zo ja, in welke verhouding ?

Wat het openbaar vervoer betreft, worden weinig nieuwe verbindingen voorzien. Er is vooral sprake van verbindingen naar buiten het Gewest, zonder te preciseren hoe (tram, bus, bus met hoge frequentie...?).

Slechts twee tramlijnen zullen worden verlengd in die twintig jaar tijd. Bovendien wordt geen enkele tram voorzien om over de Picardbrug te rijden en Thurn en Taxis te bedienen ; waarom niet ?

Het GPDO haalt ook de verdubbeling van de fietspaden aan. Hoeveel kilometer zullen die in totaal beslaan ? Ook valt de ambitie op om ten minste de helft van de verplaatsingen te voet te laten gebeuren. Welke maatregelen worden daartoe overwogen en volstaan zij ? Worden de stedenbouwkundige normen gewijzigd ?

Vervolgens stelt de volksvertegenwoordiger vast dat het plan gewag maakt van een « nulvisie » op het vlak van verkeersveiligheid ; wat wil dat zeggen ? Is het de bedoeling ervoor te zorgen dat er geen doden meer vallen op de wegen ? De daartoe geplande maatregelen lijken alleszins zeer zwak.

M. Arnaud Verstraete se dit traversé par un double sentiment. S'il apprécie que le Ministre-Président informe le Parlement du nouveau PRDD, il estime que la manière dont cela se produit ne permet pas de débat sérieux.

Le député considère qu'il en va du droit des citoyens d'être informés de la manière dont il a été répondu aux remarques qu'ils ont émises dans le cadre de l'enquête publique.

L'intervenant dit également se retrouver dans la vision défendue dans le document : la ville des courtes distances, la ville à taille humaine, la valorisation des quartiers,... Cette idée globale est enthousiasmante.

Toutefois si l'on se penche sur le détail, sur le plan de la mobilité par exemple, les objectifs et les mesures prônés paraissent totalement insuffisants.

On annonce par exemple la création de 250 kilomètres de zones apaisées. S'agit-il d'un total reprenant les zones déjà existantes ou s'agit-il de zones supplémentaires ? Qu'entend-on par zone apaisée ?

On parle également de la réduction de la part modale de l'automobile de 32 à 25 %, compte tenu de l'augmentation des déplacements. Cet objectif vise-t-il bien une diminution des déplacements en voiture ? Le cas échéant, dans quelle proportion ?

Pour ce qui concerne les transports en commun, peu de nouvelles liaisons sont prévues. On parle surtout de liaisons vers l'extérieur de la Région sans qu'il ne soit précisé comment (tram, bus, bus à haute fréquence,...?).

Concernant les trams, seules deux lignes seront prolongées dans les vingt ans. Aucun tram n'est par ailleurs prévu pour emprunter la passerelle Picard et desservir Tour et Taxis ; pourquoi ?

Le PRDD invoque également le doublement des pistes cyclables. Combien de kilomètres couvriront-elles au total ? On note aussi l'ambition qu'au moins la moitié des déplacements s'effectuent à pied. Quelles sont les mesures envisagées pour ce faire ? Sont-elles suffisantes ? Les normes urbanistiques seront-elles modifiées ?

Le député constate ensuite que le plan parle, en termes de sécurité routière, de « vision zéro » ; que cela veut-il dire ? S'agit-il de faire en sorte qu'il n'y ait plus de morts sur les routes ? Les mesures envisagées pour y parvenir semblent en tout cas très faibles.

Hoeveel parkeerplaatsen buiten de openbare weg worden gepland ? Ter zake lijkt de Franse versie af te wijken van de Nederlandse versie.

Inzake de Ring wordt gesproken van optimalisatie. Hoe staat het daarmee ? Volgt het Gewest op dat vlak Vlaanderen ?

Meer in het algemeen zegt de volksvertegenwoordiger dat hij voorstander is van de richting die het plan in het algemeen uitgaat, maar vindt hij dat de geplande middelen niet volstaan.

Inzake de groene ruimten wordt niets meer gepland dan de oppervlakte ervan te behouden. Dat is niet wat de Brusselaars willen, en komt evenmin tegemoet aan de bekommernissen inzake duurzame ontwikkeling, levenskwaliteit en luchtkwaliteit.

Inzake het afvalbeleid neemt de Regering de Europese doelstellingen over, maar de enige maatregel die zij plant is een onderzoek inzake de economische kansen die het hergebruiken van afval biedt.

Inzake Neo tot slot maakt het plan gewag van een commercieel centrum van meer dan 70.000 m<sup>2</sup>. Waarom ?

De heer Alain Maron klaagt het gebrek aan ambitie inzake de klimaatverandering aan. Internationale conferenties verwoorden doelstellingen inzake het klimaat en de verlaging van de broeikasgassen waarmee België heeft ingestemd, en die de deelgebieden moeten helpen halen. Het GPDO bekommert zich daar echter helemaal niet om en het is alleszins geen transversale doelstelling die de Regering op zich heeft genomen, wat verontrustend is.

Inzake huisvesting lijkt het openbaar onderzoek te hebben benadrukt dat het een belangrijke problematiek is, na de mobiliteit. De in het plan uitgewerkte doelstellingen en maatregelen om ze te halen zijn echter zwak. Zo stelt men zich in de strategische zones waarin het Gewest het vastgoed beheert tevreden met het plan dat het aandeel van de openbare huisvesting hoger moet zijn dan 15 %, i.e. de norm die wordt opgelegd aan de privésector, wat zwak lijkt. Tevens wil men de sociale huisvesting bevorderen, maar wordt daarbij rekening gehouden met de mix van de omringende wijken om te evalueren welk aandeel « haalbaar » is met het oog op het evenwicht en de integratie van het project in de wijken. Welk aandeel is haalbaar ? Hoe wordt dat bepaald ? Dergelijke zwakke maatregelen druisen regelrecht in tegen de diagnose die de Regering stelde, waarin gesproken wordt van te dure woningen en de bouw van woningen met sociaal oogmerk bevorderd wordt. De enige zone waarvoor ambitieuze doelstellingen gesteld worden is Sint-Jans-Molenbeek, een van de gemeenten met

Combien de places de parking en dehors de la voie publique prévoit-on de construire ? Il semble à ce propos qu'il y ait une divergence entre les versions française et néerlandaise du plan.

Concernant le ring, le plan parle d'optimisation. Qu'en est-il ? La Région s'inscrit-elle dans le jeu de la Flandre ?

Globalement, le député se dit favorable à la direction globale que prend le plan mais estime que les moyens envisagés sont insuffisants.

Concernant les espaces verts, il n'est rien envisagé de plus que d'en conserver la superficie. Ce n'est pas ce que les Bruxellois veulent, cela ne répond plus aux soucis du développement durable, de la qualité de vie et de la qualité de l'air.

Concernant la politique des déchets, le Gouvernement reprend à son compte les objectifs européens mais n'envisage d'autres mesures qu'une étude des opportunités économiques d'une réutilisation des déchets.

Enfin, concernant Neo, le plan évoque un centre commercial de plus de 70.000 mètres carrés. Pourquoi ?

M. Alain Maron dénonce l'absence d'ambition relative au changement climatique. Des conférences internationales émettent des objectifs en termes de climat et de réduction des gaz à effets de serre auxquels la Belgique souscrit et dans la poursuite desquels les entités fédérées doivent prendre leur part. Or, le PRDD ne s'en préoccupe aucunement. Il ne s'agit en tout cas pas d'un objectif transversal que le Gouvernement s'est donné et c'est inquiétant.

Pour ce qui concerne le logement, l'enquête publique semble avoir mis en exergue le fait qu'il était une problématique majeure après la mobilité. Or, les objectifs et les mesures qui visent à les atteindre tels que développés dans le plan pèchent par leur faiblesse. On se contente ainsi de prévoir que, dans les zones stratégiques où la Région maîtrise le foncier, la part du logement public devra être supérieure à 15 %, soit la norme qu'on impose au secteur privé, ce qui semble faible. On entend également promouvoir le logement social, tout en tenant compte toutefois de la mixité des quartiers environnants pour évaluer la « part soutenable » permettant un équilibre et une intégration du projet au sein des quartiers. Qu'est-ce qu'une part soutenable ? Comment la définit-on ? De telles mesures, faibles, viennent en collision frontale avec le diagnostic posé par le Gouvernement qui parle de logements trop chers et promeut la construction de logements à finalité sociale. La seule zone qui affiche des objectifs ambitieux est celle de Molenbeek-Saint-Jean, soit l'une des communes qui

het hoogste aantal openbare woningen en waar de sociale problemen enigszins samenkomen. Bij het Weststation wordt bijvoorbeeld een aandeel van 80 % woningen met sociaal oogmerk gepland.

Wat nog meer verbaast, is dat volgens het plan het Gewest doelstellingen zal vooropstellen inzake gesteunde gezinnen en niet enkel opgetrokken nieuwe woningen. Is het de bedoeling te komen tot de veralgemeende huurtoelage ? Gaat die geleidelijk de plaats innemen van de doelstellingen inzake het tot stand brengen van woningen ? Komt dat neer op stellen dat het te moeilijk is huisvesting tot stand te brengen, zelfs wanneer men de controle heeft over de grond ?

Inzake de hoge gebouwen moet opgemerkt worden dat de criteria voor verdichting in het algemeen gehandhaafd werden. De kaarten bleven niet behouden en dat is nog spijtiger omdat de kruising van de criteria de mogelijkheid biedt de zones voor verdichting te lokaliseren.

De volksvertegenwoordiger betreurt voorts het gebrek aan duidelijkheid van de argumenten om de ligging van de torens te verantwoorden. Er wordt gewag gemaakt van het versterken van de derde dimensie, en daarbij «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.». Er blijven te weinig criteria, zodat de hoge gebouwen zich in de eerste plaats bevinden op plaatsen waar een promotor een terrein heeft gekocht dat hij kan rentabiliseren door aan hoogte te winnen. Gaan de overheden de valleien geheel openen ? Hoe kan dat anders afgebakend worden en hoe kan dat omgezet worden in het GBP en de GSV ? Dat leidt tot de vervelende indruk dat de principes verkwanseld worden zonder duidelijk kader.

De volksvertegenwoordiger verheugt zich echter over het feit dat de maatregelen van de gemeenschappen opgenomen zijn in het GPDO. Gezondheid, kinderwelzijn en onderwijs komen inderdaad aan bod. Bij onderwijs wordt bijvoorbeeld gesproken over de identificatie van het aanbod, maar ook over het verbeteren van de scholen en de steun van het Gewest om de omgeving van de scholen te verbeteren en aantrekkelijker te maken. Dat is een zeer positief punt. Hoe verloopt de coördinatie met de Gemeenschappen ter zake ?

Inzake jonge kinderen blijkt het programma echter zeer licht. Waarom wordt geen beroep gedaan op een even ambitieuze regeling als voor het onderwijs ? De aantrekkelijkheid is natuurlijk niet even belangrijk, maar een gewestelijk plan inzake jonge kinderen is nodig. De opvang van jonge kinderen is een prioriteit, ook op het vlak van sociale mix.

comptent le plus de logements publics avec une certaine concentration de problématiques sociales. À la gare de l'Ouest, une part de 80 % de logements à finalité sociale est ainsi prévue.

Plus surprenant, le plan précise que « la Région se fixera des objectifs en termes de ménages aidés et non plus uniquement de nouveaux logements produits ». S'agit-il de mettre en place l'allocation loyer généralisée ? Va-t-elle progressivement se substituer à des objectifs de production de logements ? Que cela signifie-t-il globalement ? Est-ce à dire qu'il est trop difficile, même lorsqu'on a la maîtrise du foncier, de faire du logement ?

À propos des immeubles élevés, il est à noter que les critères de densification ont été globalement maintenus. Les cartes n'ont pas été retenues et c'est d'autant plus dommageable que le croisement des critères permet de localiser les zones sujettes à densification.

Le député déplore encore le manque de clarté des arguments visant à justifier la localisation des tours. On parle d'accentuer la troisième dimension « en privilégiant 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'atteint pas la hauteur de ceux qui sont localisés sur les crêtes ». Les critères restent trop peu nombreux de sorte que les immeubles élevés se trouveront d'abord là où un promoteur a acquis un terrain qu'il peut rentabiliser en gagnant en hauteur. Les pouvoirs publics vont-ils ouvrir les robinets en fond de vallée ? Sinon, comment circonscrire ? Comment le traduire dans le PRAS et le RRU ? Il s'en dégage une fâcheuse impression d'ouverture des robinets sur les principes sans que le cadre ne soit clair.

Le député se réjouit cependant du fait que les politiques communautaires sont reprises dans le PRDD. Santé, enfance et enseignement sont effectivement évoqués. Sur l'enseignement, on parle ainsi de l'identification de l'offre mais aussi de l'amélioration des écoles et de l'aide de la Région pour améliorer l'environnement des écoles et les rendre plus attractives. C'est un point extrêmement positif. Comment s'opère à ce propos la coordination avec les Communautés ?

Sur la petite enfance, le programme s'avère par contre très léger. Pourquoi ne pas passer par un dispositif aussi ambitieux que pour l'enseignement ? Certes l'enjeu de l'attractivité n'est pas le même mais un plan régional de la petite enfance est pourtant nécessaire. L'accueil de la petite enfance est un enjeu prioritaire, aussi en termes de mixité sociale.

Mevrouw Céline Delforge stelt bij het lezen van het nieuwe GPDO vast dat de Regering sommige uitdagingen begint te begrijpen, maar er spijtig genoeg geen oplossing voor biedt.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat :

- slechts een derde van de Brusselaars die oud genoeg zijn om te rijden een rijbewijs bezit, tegenover 80 % in de rand ;
- bijna één persoon op tien verklaart moeilijk te kunnen stappen en het openbaar vervoer te nemen ;
- de Brusselse mobiliteit een metropolitane kwestie is ; de spreekster ziet echter een complete breuk tussen de wijze waarop ze aangepakt wordt.

In het algemeen moet ook gezegd worden dat het document op sommige vlakken al achterhaald is. Zo wordt gesproken over de verwezenlijking van tramlijn 9, die nu voltooid is, van 2025 voor de metro Noord, terwijl Beliris al gewag maakt van 2029, van de coördinatie van de bouwplaatsen, terwijl een ordonnantie zopas werd aangenomen...

Inzake de tariefintegratie herinnert de volksvertegenwoordiger eraan dat de MIVB al meer dan 40 miljoen heeft uitgegeven voor zijn eigen contactloos betaalsysteem, terwijl De Lijn bezig is het zijne te verwezenlijken. Minister Pascal Smet is niet in staat een antwoord geven op de vraag over de oprichting van een supraregionale structuur.

Tevens wordt verduidelijkt in de inleiding dat privé-actoren essentieel geworden zijn in het mobiliteitsmodel : innovatie, technologie, uitbouw van nieuwe diensten... Mevrouw Delforge kan het daarmee niet eens zijn : de overheidssector kiest al dan niet om de zaken in handen te nemen. De innovaties kunnen zeker veel voordelen bieden, maar zich verplaatsen blijft de kern van mobiliteit en dat kan niet op oneindig veel manieren ; niemand heeft zich ooit verplaatst in zijn smartphone. De privésector heeft een rol, maar niet de hoofdrol in de mobiliteit. Door te denken dat onze mobiliteit bij de privésector berust, dreigt men vooral de competenties en het beheer van de mobiliteit uit handen te geven. Dat doet bovendien de vraag rijzen van de sociale rechtvaardigheid inzake mobiliteit en de toegang ertoe.

De volksvertegenwoordiger verbaast zich voorts over het feit dat de maatregelen die baleit worden ter bestrijding van geluidshinder uit het vervoer erin bestaan een 30 km-zone in de steden, wat de parlementaire meerderheid onlangs net verworpen heeft.

De spreekster herinnert er overigens aan dat, gelet op de moeilijkheden van sommigen om zich te voet te verplaatsen en de bescheiden inkomsten van anderen, de beste manier om zich te verplaatsen het openbaar vervoer

Mme Céline Delforge constate, à la lecture de la nouvelle mouture du PRDD, que le Gouvernement a commencé à comprendre certains enjeux auxquels il n'apporte malheureusement pas de solution.

La députée rappelle que :

- seul un tiers des Bruxellois en âge de conduire possède le permis de conduire contre 80 % en périphérie ;
- près d'une personne sur dix déclare avoir des difficultés à marcher ainsi qu'à emprunter les transports publics ;
- la mobilité bruxelloise est une question métropolitaine ; or, l'oratrice perçoit une césure complète dans la façon d'aborder cette question.

De manière générale, il est également à noter que le document, sous certains aspects, est déjà périmé. On parle ainsi de la réalisation du tram 9 maintenant achevé, de 2025 pour le métro Nord alors que Beliris parle déjà de 2029, de coordination des chantiers alors qu'une ordonnance vient d'être adoptée,...

Concernant l'intégration tarifaire, la députée rappelle que la STIB a déjà dépensé plus de quarante millions pour son propre système de paiement sans contact tandis que De Lijn est en train de réaliser le sien. Le Ministre Pascal Smet est quant à lui incapable de répondre aux questions sur la création d'une structure d'ordre suprarégional.

Il est également précisé en préambule que l'acteur privé est devenu un élément essentiel du modèle de mobilité : innovation, technologie, développement de nouveaux services,... Mme Delforge ne peut partager cet avis : le secteur public choisit ou non d'être à la manœuvre. Certes, les innovations peuvent apporter nombre d'avantages mais le cœur de la mobilité reste de se déplacer et il n'y a pas trente-six moyens de le faire ; personne ne s'est jamais déplacé en passant dans son smartphone. Le secteur privé vient en plus mais il n'est pas l'essence de la mobilité. En imaginant que le modèle futur de notre mobilité réside dans le privé, on risque surtout de se priver de compétences et de maîtrise de la mobilité. Cela pose en outre la question de la justice sociale dans la mobilité et de son accès.

La députée s'étonne encore qu'une des mesures prônées pour lutter contre les nuisances sonores résultant du transport consiste à établir une zone 30 que la majorité parlementaire a précisément récemment refusée.

L'oratrice rappelle par ailleurs que, compte tenu des difficultés des uns à se déplacer à pied et des revenus modestes des autres, la manière par excellence de se déplacer reste le transport en commun. Et, si la députée se

is. De volksvertegenwoordigster verheugt zich over het feit dat de mogelijkheid onderzocht wordt van een gewestelijke operator op de treinsporen, maar vreest dat men snel wil vooruitgaan. Zodra de liberalisering van het reizigersvervoer in zicht komt, moet gevreesd worden dat een private operator zich daarvan meester maakt.

Voorts klaagt de spreekster over de passieve visie van de Regering op het openbaar vervoer. De metro-Noord wordt nog altijd gepland, terwijl sommigen twijfelen aan de verwezenlijking ervan.

Zij is ook ongerust over de hiërarchische indeling van het openbaar vervoer, met het licht bovengronds netwerk (de bussen), de metronetten en de premetronetten. Wat met de tram, zou die ondergronds geworden zijn ? Dat is nog verontrustender omdat bij het bekijken van welbepaalde projecten bijvoorbeeld gewag gemaakt wordt van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding Delta (een station) - station van Etterbeek (een ander station) - Flagey - Luxembourg (een station) - Maalbeek (naast een station) - Sint-Joost (daar bestond een station) - Kruidtuin - Rogier (vlakbij het Noordstation) Yser - Ribaucourt. Waarover gaat het ? Ter herinnering, de Regering heeft de vertrammung van bus 71 opgegeven.

Wat betekent bovendien « Sluiting van de Kleine Ring-verbinding : toevoeging van de haltes Thurn & Taxis, Kanaal en Noordstation tussen Simonis en Kruidtuin », terwijl in het begin van de zittingsperiode gewag gemaakt werd van een tram die het centrum zou verbinden met Thurn & Taxis ?

Tevens wordt gewag gemaakt van de « hoog dienstniveau verbinding met het oosten op de Middenring (rekening houdend met het spoornet) ». De volksvertegenwoordigster vreest dat het de bedoeling is tram 7 te isoleren op de Middenring en tram 25 om te leiden, en op die manier nieuwe reisonderbrekingen tot stand te brengen en de bediening van de ULB te schrappen. Kortom, het risico bestaat dat mensen in de rand hun auto zullen nemen tot aan de ontradingsparkings.

Wat tram 94 belieft, klaagt mevrouw Céline Delforge ook over het idee van een reisonderbreking bij Herrmann-Debroux om de pendelaars te gaan halen op het einde van de E411, wat opnieuw het autogebruik aanmoedigt. De volksvertegenwoordigster vreest dat de Regering de noden van de mensen niet goed ziet...

Multimodaliteit (stappen fiets openbaar vervoer), omvat ook Uber en *freefloating*, i.e. auto's zonder de verplichtingen ervan.

Uiteindelijk gebruikt men steeds weer dezelfde recepten, zonder aanpassing. Het Brabantnet wordt overgenomen.

rêjouit du fait qu'on envisage d'étudier la possibilité d'un opérateur régional sur les rails de train, elle craint toutefois qu'on ne veuille avancer rapidement. Or, dès lors que se profile la libéralisation du transport de passagers, il est à craindre qu'un opérateur privé s'en empare.

L'intervenante dénonce encore la vision passéiste qu'a le Gouvernement du transport public. Le métro nord est toujours envisagé alors même que certains commencent à douter de sa réalisation.

Elle s'inquiète également de la hiérarchisation des transports publics qui reprend le réseau léger de surface (les bus) ainsi que les réseaux de métro et de pré métro. *Quid* du tram ? Serait-il passé en sous-sol ? C'est d'autant plus inquiétant que lorsqu'on se penche sur des projets précis, on parle par exemple de liaison de transport public à haute performance Delta (une gare) – gare d'Etterbeek (une autre gare) – Flagey – Luxembourg (une gare) – Maelbeek (à côté d'une gare) – Saint-Josse (il y avait une gare) – Botanique – Rogier (près de la gare du Nord) – Yser – Ribaucourt. De quoi parle-t-on ? Pour rappel, le Gouvernement a abandonné la tramification du bus 71.

Que signifie en outre la « finalisation de la liaison petite ceinture : ajout des arrêts Tour et Taxis, Canal et Gare du Nord entre Simonis et Botanique » alors qu'on parlait en début de législature d'un tram qui relieraient le centre à Tour et Taxis ?

On parle aussi de la « liaison de transport public à haute performance Est sur la moyenne ceinture (en tenant compte du réseau ferroviaire) ». La députée craint qu'il s'agisse d'isoler le tram 7 sur la moyenne ceinture et de dévier le tram 25, et d'ainsi créer de nouvelles ruptures de charge et supprimer la desserte de l'ULB. Bref, des gens risquent d'habiter en périphérie et de prendre leur voiture jusqu'à des parkings de dissuasion.

Au niveau du tram 94, Mme Céline Delforge dénonce également l'idée de créer une rupture de charge à Herrmann-Debroux pour aller chercher des navetteurs à la fin de l'E411, favorisant à nouveau l'usage de la voiture. La députée craint que le Gouvernement ne perçoive pas correctement les besoins des gens...

Quant à la multimodalité (marche vélo transport en commun), c'est aussi Uber et le *freefloating* soit la voiture sans ses contraintes.

Finalement, on reprend les mêmes recettes sans les adapter. On reprend le *Brabantnet* qui s'adresse aux zones

Dat net richt zich tot de bedrijvenzones, maar poogt niet het leven van de mensen in de rand te vergemakkelijken en zij blijven dus met de auto komen. Wat de busstations betreft, stelt men zich tevreden met de vaststelling dat dergelijk vervoer toeneemt, zonder zich af te vragen waarom bussen die de treinen beconcurreren probleemloos ons Gewest binnenrijden.

Wat de cijfers betreft, werd de doelstelling inzake de afname van het autoverkeer met 20 % omgezet in afnames van de modale aandelen. Gelet op de voorziene toename van het aantal verplaatsingen, dreigt de auto dus zijn huidige plaats op het grondgebied te behouden.

Welke zin heeft deze oefening uiteindelijk ? Heeft men werkelijk lessen getrokken uit de vergissingen uit het verleden ? De volksvertegenwoordiger hoopt dat de Regering gebruik zal maken van de zomer om haar tekst te herzien.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven stelt vast dat de kwestie van de verdichting een van de sleutels van het plan is en verheugt zich over het feit dat ook het minder dicht maken van sommige wijken aan bod komt.

Wat de verdichting betreft, stelt hij vast dat sommige voorwaarden wel volkomen begrijpelijk zijn en in de goede richting gaan, maar weinig concreet blijven. Het zou interessant geweest zijn het project te kunnen zien op een kaart en enkele cijfers te belichten. In ieder geval moet die verdichting op gecontroleerde en redelijke wijze gebeuren, anders bestaat het risico op opportunistische verdichting op plaatsen waar grond beschikbaar is en zo goedkoop mogelijk is. Wat is trouwens een goede verdichting ?

Inzake de hoge gebouwen wordt in het GPDO gewag gemaakt van heuvelruggen en valleien, terwijl het ontwerp ervan gewag maakte van assen en vestigingsvoorbeelden. De volksvertegenwoordiger vreest dat dit niet volstaat om een echte strategie inzake torens uit te bouwen.

De Regering kondigt overigens aan dat ze sociale woningen op een geschikte plaats wil optrekken. De volksvertegenwoordiger stelt echter vast dat de sociale woningen de laatste jaren gebouwd zijn op de plaatsen waar de grond minder duur was en dus ongelijk verdeeld zijn. Voortaan moet voorkomen worden zich enkel te laten leiden door buitenkansen.

Bovendien vreest de heer Gaëtan Van Goidsenhoven dat de betekenis van de stedenbouwkundige lasten verloren gaat. Die lasten worden geacht de weerslag van een nieuw gebouw in een wijk te compenseren. In die verdichte wijken is echter in de eerste plaats nood aan kwalitatieve en groene openbare ruimte, sport- en cultuurinfrastructuur, scholen en kinderdagverblijven voor de bevolking. Als

d'entreprises mais ne vise pas à faciliter la vie des gens résidant en périphérie qui continueront à venir en voiture. Quant aux gares de bus, on se contente de constater l'augmentation de ce type de trafic sans se demander pourquoi des bus qui font concurrence aux trains viennent sans problème dans notre Région.

En termes de chiffres, on a fait passer l'objectif de diminution du trafic automobile de 20 % à des diminutions de parts modales. Vu l'augmentation prévue du nombre de déplacements, la voiture risque donc de garder la place qu'elle occupe sur le territoire.

Quel est finalement le sens de cet exercice ? A-t-on réellement tiré des leçons des erreurs du passé ? La députée espère que le Gouvernement profitera de l'été pour revoir sa copie.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven constate que la question de la densification est l'une des clés du plan et se réjouit qu'on aborde également celle de la dédensification de certains quartiers.

Concernant la densification, le député constate que si certaines conditions sont parfaitement compréhensibles et vont dans le bon sens, elles restent peu concrètes. Il eut été intéressant qu'on puisse visualiser le projet sur une carte et avancer certains chiffres. Cette densification devra en tout cas être maîtrisée et raisonnable, sans quoi l'on risque d'assister à une densification d'opportunité liée au foncier disponible et le moins cher. Qu'est-ce d'ailleurs qu'une bonne densification ?

Quant aux immeubles élevés, alors que le projet de PRDD identifiait des axes et des exemples d'implantation, le PRDD parle de crêtes et de vallées. Le député craint que cela soit insuffisant pour établir d'une réelle stratégie de développement des tours.

Le Gouvernement annonce par ailleurs vouloir planter les logements sociaux de façon pertinente. Le député constate toutefois que les logements sociaux se sont implantés ces dernières années là où le coût du foncier était moindre et qu'ils sont dès lors inégalement répartis. Il faut désormais éviter que l'effet d'aubaine ne soit finalement le seul guide en la matière.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven craint en outre que le sens des charges d'urbanisme ne se perde. Ces charges sont censées compenser l'impact d'une implantation nouvelle dans un quartier. Or, dans ces quartiers densifiés, ce dont on a besoin prioritairement, ce sont des espaces publics et verts de qualité, des infrastructures sportives et culturelles, des écoles et des crèches pour pouvoir accueillir la

men die middelen niet langer heeft, bestaat het risico dat er geen haalbare oplossing gevonden wordt om dergelijke infrastructuur tot stand te brengen. Het feit de stedenbouwkundige lasten bijna geheel te besteden aan nieuwe woningen doet dus vragen rijzen.

Inzake het blauw en het groen netwerk betreurt de spreker dat de Neerpedezone niet met naam wordt genoemd. Dat is echter een van de kerngegevens van het beleid dat verdedigd wordt in de tekst, vooral m.b.t. de *good food*-strategie en het beheer van de open ruimtes.

Inzake de waterwegen wordt geen gewag gemaakt van de rol die Schaarbeek-Vorming zal moeten spelen voor de logistiek en de industriële activiteiten, terwijl dat nagenoeg de enige zone is die beschikt over een verbinding met het Infrabel-netwerk.

Tot slot betreurt de volksvertegenwoordiger dat de vertrammiging tussen de Ring en de Zuidzone geheel niet aan bod komt.

In het algemeen heeft de heer Gaëtan Van Goidsenhoven de indruk dat dit document meer consensus beoogt, maar toch blijft het zeer vaag. Gegevens moeten verduidelijkt worden om te waarborgen dat ze operationeel zijn en om tegemoet te komen aan de bekommernissen van de burgers.

Mevrouw Isabelle Emmery vindt dat de zitting een mooi slot heeft met de presentatie van een verbeterde versie van het GPDO. Mettertijd moet het Gewest het hoofd bieden aan immense uitdagingen op het vlak van beheer van de demografie, op het vlak van de stedelijke uitdagingen die gepaard gaan met de mobiliteit, huisvesting, veiligheid... Het GPDO geeft daarop antwoorden.

De volksvertegenwoordigster stelt vast dat het debat heeft plaatsgevonden hoewel de documenten niet beschikbaar waren, en bedankt de Minister-President voor de ruime raadpleging van de burger. Die werd gehoord en kan zich dus terugvinden in het document.

Tevens looft de spreekster het werk van de GOC en de uiteenzetting van de leden ervan, met de nadruk op de inspirerende kant van hun benadering. De spreekster waardeert het idee dat Brussel overgaat naar iets anders ; wij hebben werkelijk nood aan die ambitie om de uitdaging aan te gaan van een hedendaagse stad die tegemoetkomt aan de verwachtingen van al haar inwoners.

De volksvertegenwoordigster wenst echter terug te komen op het begrip stad voor stappers, met « alles binnen een straal van 5 kilometer ». De Brusselse bevolking veroudert, zou het niet beter zijn te spreken van « alles binnen vijf minuten tijd » ?

population. En se privant de ces moyens, on risque fort de ne pas dégager de solution opératoire pour créer de telles infrastructures. Le fait de consacrer quasi exclusivement les charges d'urbanisme à de nouveaux logements pose donc question.

Pour ce qui est des maillages bleus et verts, l'orateur regrette qu'on ne cite pas nommément la zone de Neerpede. Or, elle est un des éléments centraux de la politique défendue dans le texte, singulièrement par rapport à la stratégie *good food* et à la gestion des espaces ouverts.

Concernant les voies fluviales, aucune allusion n'est faite quant au rôle que devra jouer Schaerbeek-Formation au niveau de la logistique et des activités industrielles alors que cette zone est quasi la seule à disposer d'un raccordement au réseau Infrabel.

Enfin, le député regrette qu'on ne parle aucunement de tramification entre le ring et la zone Midi.

Globalement, M. Gaëtan Van Goidsenhoven a l'impression que ce document vise à être plus consensuel. Néanmoins, il reste énormément de flou. Des données doivent être précisées pour en garantir l'opérationnalité et pour répondre aux préoccupations des citoyens.

Mme Isabelle Emmery estime que la session se termine sur une belle note avec la présentation d'une version améliorée du PRDD. Avec les années, la Région doit faire face à des défis immenses en termes de gestion de la démographie, à des défis urbains liés à la mobilité, au logement, à la sécurité,... Le PRDD y apporte des réponses.

La députée constate que même si les documents n'étaient pas disponibles, le débat a lieu et remercie donc le Ministre-Président de le permettre après avoir consulté largement le citoyen. Ce dernier a été entendu et se retrouvera donc dans le document.

L'oratrice salue également le travail de la CRD et l'exposé de ses représentants et insiste sur le côté ressourçant de leur approche. L'intervenante apprécie l'idée de transition de Bruxelles vers quelque chose de différent ; nous avons réellement besoin de cette ambition pour relever le défi d'une ville contemporaine qui réponde aux aspirations de tous ses habitants.

La députée voudrait toutefois revenir sur la notion de ville « marchable », avec « tout à moins de cinq kilomètres ». La population de Bruxelles est vieillissante. Ne devrait-on donc pas plutôt parler de « tout à moins de cinq minutes » ?

De heer Éric Corijn preciseert dat het niet gaat over 5 kilometer, maar over 600 meter.

Mevrouw Isabelle Emmery herinnert er eveneens aan dat de stedenbouwkundige Djamel Klouche het Zuidstation zag als een woonstation. Het document maakt echter eerder gewag van een passageplek met voldoende elementen voor comfort. Kan een verband bestaan tussen de twee begrippen ?

Voor de steden én voor veel andere projecten is overleg met de federale overheid overigens essentieel. Hoe staat het daarmee ? Tevens moet het document absoluut naar de gemeenten gestuurd worden. Hoe kan de dialoog met hen in stand gehouden worden ?

Tot slot zijn enkele regels gewijd aan cultuur. De volksvertegenwoordiger wenste een meer structurerende visie van dit essentieel element.

Mevrouw Caroline Persoons bedankt de Minister-President en de GOC. De presentatie geeft zin om te ontdekken.

Sedert de indiening van het ontwerp van het GPDO wordt vastgesteld dat de zaken sterk evolueren. In het ontwerp waren sommige doelstellingen bijvoorbeeld niet opgenomen. Het GPDO is dus sterk geëvolueerd, tegelijk met het werk van de Regering.

De volksvertegenwoordiger begrijpt de frustratie van de parlementaire oppositie over het feit dat ze het document nu pas ontvangt. In het BWRO wordt vermeld dat de Regering het Parlement een kopie van het advies van de GOC bezorgt, met een aantal opmerkingen ; het Parlement speelt dus geen fundamentele rol. Het is echter belangrijk dat het dit document kent. Is het daarom niet nodig een ruimer debat in het Parlement te organiseren, gelet op het transversaal karakter van het plan ?

Inzake de procedure benadrukt de spreekster het belang van fasering en financiële evaluatie. Bestaat er een tijdschema ? Hoe kan een proces om het plan bekend te maken bij de burgers gestart worden ?

De volksvertegenwoordiger herinnert er tevens aan dat de Wereldtentoonstelling dit jaar zestig jaar geleden is. In 1958 stond alles in het teken van de auto, de bevrijding door de machine, de creatie van stadsautosnelwegen en de kleine Ring, de uitbouw van de luchthaven vlak bij Brussel, de vestiging van de Europese instellingen in het centrum... De wereld is intussen fel veranderd, de uitdagingen en dynamiek zijn anders. Aangezien mobiliteit een aanzienlijke weerslag heeft op de levenskwaliteit, lijkt het essentieel een bewandelbare stad te ontwikkelen. Daarvoor ontbreekt een verbinding met de ontradingsparkings. Hoe

M. Éric Corijn précise qu'il ne s'agit pas de cinq kilomètres, mais de 600 mètres.

Mme Isabelle Emmery rappelle également que l'urbaniste Djamel Klouche imaginait la gare du Midi en gare habitante. Or, le document évoque plutôt un lieu de passage offrant des éléments de confort satisfaisants. Les deux notions peuvent-elles être liées ?

Pour les gares comme pour nombre d'autres projets, la concertation avec le fédéral est par ailleurs essentielle. Qu'en est-il ? Il est aussi indispensable que le document soit envoyé aux communes. Comment entretenir le dialogue avec celles-ci ?

Enfin, seules quelques lignes sont consacrées à la culture. La députée aurait souhaité une vision plus structurante de cet élément essentiel.

Mme Caroline Persoons remercie le Ministre-Président ainsi que la CRD. La présentation ouvre l'appétit de découverte.

On constate une forte évolution depuis le dépôt du projet de PRDD, dans lequel par exemple certains objectifs n'étaient pas pris en compte. Le PRDD a donc beaucoup évolué en même temps que le travail du Gouvernement.

La députée comprend l'opposition parlementaire et sa frustration de ne recevoir le document que maintenant. Le CoBAT précise que le Gouvernement communique au Parlement une copie de l'avis de la CRD accompagnée d'une copie des observations ; le Parlement ne joue donc pas un rôle fondamental. Il est toutefois important qu'il s'approprie le document. Ne faudrait-il donc pas y organiser, au vu du caractère transversal du plan, un débat plus large ?

Au niveau de la procédure, l'oratrice souligne l'importance du phasage et de l'évaluation financière. Existe-t-il un calendrier ? Comment également entamer un processus d'appropriation du plan par les citoyens ?

La députée rappelle également qu'on fête cette année les soixante ans de l'Exposition universelle. En termes d'urbanisme, 1958, c'est le tout à la voiture, la libération par la machine, la création d'autoroutes urbaines et de la petite ceinture, le développement de l'aéroport aux portes de Bruxelles, l'implantation des institutions européennes dans le centre,... Le monde a depuis lors beaucoup évolué, les enjeux et les dynamiques sont autres. La mobilité ayant un impact important sur la qualité de vie, développer une ville « marchable » paraît essentiel. À ce propos, il manque un lien avec les parkings de dissuasion. Comment

de burgers aanmoedigen om hun auto te verlaten voor ze het Gewest binnenkomen ? De spreekster betreurt tevens dat de stad niet toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit : de voetpaden zijn niet verlaagd, de stations hebben geen specifieke parking... De volksvertegenwoordiger benadrukt nog de hefboom van de autofiscaliteit ; meer ambitie was mogelijk geweest.

Volgens de spreekster is as 3 in het bijzonder geëvalueerd. Hele luiken werden gewijzigd om rekening te houden met de bekommernissen van de bedrijven, de concurrentiepolen en de buurteconomie. Ook het begrip polycentrisch Gewest is bijzonder belangrijk. De volksvertegenwoordiger vindt het nodig het cliché te doorbreken dat een andere wereld achter het Kanaal ligt. De internationale instellingen bevinden zich echter allemaal aan dezelfde kant ; misschien moeten zij zich uitbreiden aan de andere kant.

Tot slot benadrukt de spreekster de rol van de perspectieven in de stedenbouwkunde. Dat zijn plaatsen om te ademen, op voorwaarde dat ze geen stadssnelwegen worden. Ze moeten beschermd worden. De Tervurenlaan is daarvan een voorbeeld.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux uit de grote ongerustheid van de MR-fractie over het GPDO, met name inzake de weinige plaats die het voorbehoudt voor industriële en economische ontwikkeling.

Volgens het IGEAT bracht de industriële sector in 2013 nog maar 6 % van de totale toegevoegde waarde voort en vertegenwoordigde die sector slechts 3 % van de Brusselse bezoldigde jobs. Het al zeer lage aandeel van de industrie verliest nog voortdurend terrein. Wij weten echter hoe belangrijk het is industriële activiteiten te behouden. De heer Vincent De Wolf vermeldde er in zijn tussenkomst enkele ; perspective.brussels vermeldde er andere in zijn nota van 15 mei 2018 : logistiek, het ophalen en sorteren van afval, landbouw-voeding, nieuwe technologieën. Dat vergt plaats.

In 1997 werd 5.722.412 m<sup>2</sup> gebruikt voor een productieve activiteit. In 2011 was dat cijfer gedaald tot 4.730.000 m<sup>2</sup>, een verlies van ongeveer 1.000.000 m<sup>2</sup> in vijftien jaar tijd, waarvan 800.000 in de Kanaalzone.

Wat overblijft van de industriële jobs in het Gewest is grotendeels gericht op administratieve of commerciële activiteiten. De weinig geschoolde tewerkstelling maakt echter meer gebruik van Brusselse arbeidskracht. Het zou bijzonder jammer zijn dat steun aan de agroalimentaire industrie niet opgenomen wordt bij de grote economische prioriteiten van het Gewest. Niet alleen wordt de voedings-sector gekenmerkt door een aanzienlijk aandeel weinig geschoolde jobs (41 % van de loontrekenden hadden het

les navetteurs sont-ils incités à abandonner leur voiture avant d'entrer dans la Région ? L'oratrice regrette aussi que la ville ne soit pas accessible aux personnes à mobilité réduite : les trottoirs ne sont pas abaissés, des gares ne prévoient pas de parking spécifique,... La députée insiste encore sur le levier qu'est la fiscalité automobile ; on aurait pu être plus ambitieux.

L'axe 3 a, aux yeux de l'intervenante, particulièrement évolué. Des volets entiers ont été modifiés pour prendre en compte les préoccupations des entreprises et des pôles de compétitivité ainsi que l'économie de proximité. La notion de Région polycentrique est également particulièrement importante. La députée estime qu'il faut aussi casser un cliché qui veut qu'au-delà du Canal, ce soit un autre monde. Or, les institutions internationales sont toutes concentrées du même côté. Peut-être faudra-t-il qu'elles s'étendent de l'autre côté.

Enfin, l'oratrice insiste sur le rôle des perspectives dans l'urbanisme. Elles sont, pourvu qu'elles ne deviennent pas des autoroutes urbaines, des lieux de respiration et doivent être protégées. Ainsi en est-il de l'avenue de Tervuren.

Mme Jacqueline Rousseaux dit toute l'inquiétude du groupe MR face au PRDD et notamment face au peu de place qu'il réserve au développement industriel et économique.

Selon l'IGEAT, en 2013, le secteur industriel ne générait plus que 6 % de la valeur ajoutée totale et ne représentait que 3 % de l'emploi salarié bruxellois. La part de l'industrie, déjà fort réduite, ne cesse de perdre du terrain. Or, nous savons à quel point il importe de maintenir des activités productives. M. Vincent De Wolf, dans son intervention, en relevait certaines ; perspective.brussels, dans sa note du 15 mai 2018, en relevait d'autres : logistique, collecte et tri des déchets, agro-alimentaire, nouvelles technologies. Cela demande de la place.

En 1997, on recensait 5.722.412 mètres carrés de superficie consacrée à l'activité productive. En 2011, ce chiffre a chuté à 4.730.000 mètres carrés, soit une perte d'environ 1.000.000 mètres carrés en quinze ans, dont 800.000 dans la zone du Canal.

Ce qui reste de l'emploi industriel dans la Région est en grande partie orienté vers des activités administratives ou commerciales. Or, les emplois peu qualifiés occupent davantage la main-d'œuvre bruxelloise. Il serait en particulier dommage que le soutien à l'industrie agro-alimentaire ne figure pas parmi les grandes priorités économiques régionales. Non seulement le secteur de l'alimentation se caractérise par une proportion importante d'emplois peu qualifiés (41 % des salariés étaient du niveau

niveau van het lager secundair onderwijs in 2014), maar ook lokale arbeidskrachten (gemiddeld 37 % van de jobs tussen 2012 en 2014).

Het behoud van die productieve activiteiten zou vanaf de jaren 2010 op de agenda van de Regering moeten staan aangezien vele studies ter zake werden gestart : verslagen van het observatorium van de productieve activiteiten, goederenplan, studies over het goederenvervoer en de logistiek, GPCE... alsook het toekomstige industrieplan dat voorzien is voor 2018. Hoe staat het daarmee in het GPDO ? Bij het lezen en bij de presentatie van de tien grote projecten van het Gewest rijst de vraag inzake de plaats van de economische en industriële activiteit in de Brusselse perspectieven.

Activiteitensectoren die nog aanwezig zijn in de 4.730.000 m<sup>2</sup> worden beheerst door metaalproductie, mechanische constructie, de gas- en elektriciteitsnetten, het ophalen en het verwerken van afval, groothandel en voedingstransformatie. 587.000 m<sup>2</sup> industriële gebouwen staan leeg, wat neerkomt op een leegstand van 12 %. Volgens perspective.brussels moeten de cijfers echter afgezwakt worden. Op grond van de beschikbaarheid van de ruimtes staat slechts 173.000 m<sup>2</sup> werkelijk op de markt. Voor de leegstaande gebouwen bestaan ofwel gekende projecten, ze zijn verlaten of het gebruik ervan is onbekend. Wat wordt ter zake voorgesteld ?

De afbraak van de oude industriehallen en de bouw van het commercieel centrum Docks Brussels wordt gepland. Wat is de bijdrage daarvan en hoe beschermt dat de bestaande handelszaken ?

Bij dat alles komt nog een andere bekommernis : de plaats van de Europese instellingen. Slechts een halve bladzijde wordt daaraan gewijd in het GPDO, dat benadrukt dat zij de eerste job pool zijn. De eerste bekommernis is dus tegemoet te komen aan de noden van die instellingen. Het plan voor de Europese wijk bestaat er echter in ze aangenamer te maken, de mix in de hand te werken, voor de helft voetgangerszones en groene zones tot stand te brengen. Hoe gaat men tegemoetkomen aan de ontwikkelingsnoden van de instellingen ? Europa groeit voortdurend en de functies ervan groeien mee. Als Brussel nog de aandacht heeft van enkele investeerders is dat voornamelijk als hoofdstad van Europa. Die rol is echter niet eeuwig. Indien het Gewest niet reageert op hun vraag door een proactief beleid, dreigt het die positie te verliezen en een economische woestijn te worden.

Kortom, welke fysieke plaats geeft het GPDO aan de ontwikkelingsnoden van de Europese instellingen en aan de economische en industriële sector ?

Mevrouw Cieltje Van Achter betreurt voorts dat de commissie de documenten slechts vandaag ontvangen

secondaire inférieur en 2014) mais il concentre également de la main-d'œuvre locale (57 % des emplois en moyenne entre 2012 et 2014).

Le maintien de ces activités productives devrait être à l'ordre du jour du Gouvernement depuis le début des années 2010 puisque de nombreuses études ont été lancées sur le sujet : rapports de l'observatoire des activités productives, plan marchandises, études sur le transport de marchandises et la logistique, PREC,... ainsi que le futur plan industriel prévu pour 2018. Qu'en est-il dans le PRDD ? À sa lecture comme à la présentation des dix grands projets de la Région, on se pose la question de la place de l'activité économique et industrielle dans les perspectives bruxelloises.

Des secteurs d'activités encore présents dans les 4.730.000 mètres carrés sont dominés par les fabrications métalliques, les constructions mécaniques, les réseaux de gaz et d'électricité, la récolte et le traitement des déchets, les commerces de gros et la transformation alimentaire. Il y a 587.000 mètres carrés d'immeubles industriels vides, soit une vacance de 12 %, perspective.brussels disant toutefois qu'il faut nuancer les chiffres : en fonction de la disponibilité des locaux, seuls 173.000 mètres carrés sont effectivement mis sur le marché. Les immeubles vides sont soit l'objet de projets connus soit abandonnés ou à usage inconnu. Que propose-t-on à ce sujet ?

On prévoit la destruction des anciennes halles industrielles et la construction du centre commercial Docks Brussels. Quel en est l'apport et en quoi cela protège-t-il les commerces existants ?

À ces préoccupations s'ajoute une autre inquiétude : la place des institutions européennes. Seule une demi-page y est consacrée dans le PRDD qui souligne qu'elles représentent le premier pôle d'emplois. Le premier souci est donc de répondre aux besoins de ses institutions. Or, le plan pour le quartier européen est de le rendre plus agréable, de favoriser la mixité, d'aménager semi-piétonniers et espaces verts. Comment va-t-on répondre aux besoins de développement des institutions ? L'Europe ne cesse de croître, ses fonctions aussi. Si Bruxelles retient encore l'attention de quelques investisseurs, c'est essentiellement en tant que capitale de l'Europe. Ce rôle n'est toutefois pas éternel. Si la Région ne répond pas par une politique proactive à leur demande, elle risque de perdre cette position et deviendra un désert économique.

En synthèse, quelle place physique le PRDD réserve-t-il aux besoins de développement des institutions européennes ainsi qu'au secteur économique et industriel ?

Mme Cieltje Van Achter déplore encore le fait que la commission ne reçoive les documents que ce jour et que

heeft en dat de volksvertegenwoordigers het onderwerp bijgevolg niet grondig konden onderzoeken. De tekst werd vorige donderdag goedgekeurd door de Regering, er is geen reden om een week te wachten om ze aan het Parlement te bezorgen. De volksvertegenwoordigster zou dus haar opmerkingen willen beperken tot de hoofdlijnen en hoopt dat andere debatten zullen georganiseerd worden in de commissie per thema en in aanwezigheid van de bevoegde minister.

Ter herinnering, de eerste versie van het plan vertoonde het nadeel dat de uitwerking ervan niet veel plaats had gelaten aan overleg met de gemeenten en de andere Gewesten. De Stad Brussel betreurt bijvoorbeeld dat haar bekommernissen geen enkele aandacht kregen. Een van de voorwaarden voor het succes van de nieuwe versie van het GPDO is net samenwerking met de gemeenten. In welke mate werden de andere entiteiten betrokken bij de uitwerking van deze nieuwe versie ? Werd dialoog gestart ? Werd hen gevraagd om opmerkingen ?

De vorige versies van het plan bevatten overigens een effectenverslag. De volksvertegenwoordigster had echter de indruk dat het ontwerpplan en de effectenverslagen niet helemaal overeenkwamen. Zo bijvoorbeeld werd geen rekening gehouden met de *parkway* van de E40 in het effectenverslag. Werd nu iets gedaan aan die tekortkomingen ? Ook baseerde men zich op oude cijfers ; werden zij bijgewerkt ?

Inzake mobiliteit merkt de volksvertegenwoordigster op dat de vorige versies van het plan gebaseerd waren op oude cijfers en op oude kaarten. In ieder geval werd kennelijk vooruitgang geboekt inzake dat onderdeel, maar de volksvertegenwoordigster vraagt zich af in welke mate het ontwerp realistisch en becijferd is. Bovendien moet opgemerkt worden dat vele projecten stilliggen in het Gewest. De bevoegde minister klaagt ook vaak over personeelsgebrek. Is het gewestbestuur in staat om het plan te verwezenlijken ? Wat met het gewestelijk mobiliteitsplan ?

Is er overigens al een begroting opgemaakt voor het GPDO ? Zo ja, is die realistisch ?

Wanneer het gaat om de samenwerking tussen Gewest en gemeenten, die als een voorwaarde voor het welslagen van het plan aangehaald wordt, is het geen sinecure om akkoorden voor een zittingsperiode te sluiten. Hoe kan men dan een dergelijke samenwerking veilig stellen ?

De heer Arnaud Pinxteren vraagt of er over het plan een debat met de burgers komt.

De Minister-President verwijst naar de besluiten.

les députés n'aient dès lors pas pu approfondir le sujet. Le texte a été approuvé par le Gouvernement jeudi passé, il n'y a pas de raison d'attendre une semaine pour le transmettre au Parlement. La députée limitera donc ses remarques aux grandes lignes et espère que d'autres débats seront organisés en commission par thème et en présence du ministre compétent.

Pour rappel, la première version du plan péchait par le fait que son élaboration n'avait pas fait beaucoup de place à la concertation avec les communes et les autres Régions. La Ville de Bruxelles regrettait par exemple qu'aucune attention n'avait été prêtée à ses propres préoccupations. L'une des conditions de réussite que la nouvelle version du PRDD énumère est précisément la coopération avec les communes. Dans quelle mesure les autres entités ont-elles été impliquées dans l'élaboration de cette nouvelle version ? Un dialogue a-t-il été entamé ? Leurs remarques ont-elles été demandées ?

Par ailleurs, les précédentes versions du plan comportaient un rapport d'incidences. La députée avait toutefois l'impression que projet de plan et rapports d'incidences ne concordaient pas parfaitement. Le *parkway* de l'E40 par exemple n'était pas pris en compte dans le rapport d'incidences. A-t-on maintenant pallié ces manques ? On se basait également sur des chiffres anciens ; ont-ils été actualisés ?

Concernant la mobilité, la députée observe que les précédentes versions du plan étaient basées sur d'anciens chiffres et d'anciennes cartes. Il semble qu'on ait en tout cas bien avancé sur ce volet mais la députée se demande dans quelle mesure le projet est réaliste et a été chiffré. Il est en outre à noter que nombre de projets sont à l'arrêt dans la Région. Le Ministre compétent se plaint également souvent du manque de personnel. L'administration régionale est-elle à même de supporter la réalisation du plan ? *Quid* du plan régional de mobilité ?

Un budget a-t-il par ailleurs été élaboré relativement au PRDD ? Le cas échéant, est-il réaliste ?

Enfin, concernant la coopération entre Région et communes, citée comme une condition de réussite du plan, l'oratrice souligne la difficulté de conclure des accords de législature. Comment s'assurer dès lors d'une telle collaboration ?

M. Arnaud Pinxteren demande si le plan fera l'objet d'une mise en débat avec les citoyens.

Le Ministre-Président renvoie aux arrêtés.

*(vergadering van 26 september 2018)*

De Minister-President antwoordt op de vragen van de commissieleden met de volgende uiteenzetting :

« In juli 2018 heb ik zoals beloofd het GPDO, dat goedgekeurd was in tweede lezing, voorgesteld. Er zijn toen veel vragen gesteld die niet altijd veel te maken hadden met het GPDO, maar ik zal een zo volledig mogelijk antwoord geven.

Eerst wil ik eraan herinneren dat een GPDO een strategisch plan is met een visie op lange termijn van wat ons Brussels Gewest zou kunnen of moeten zijn.

De doelstellingen mogen niet verward worden met die van een gewestelijk bestemmingsplan (GBP), een bijzonder bestemmingsplan (BBP), een gewestelijk mobiliteitsplan of een gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV). Dat zijn allemaal meer precieze plannen of regelgevingen, met meer details en vaak op een meer gedetailleerde schaal. Het GPDO is wel indicatief in al zijn bepalingen (artikel 21 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO)), maar toch mogen het GBP, de richtplannen van aanleg (RPA's), de gemeentelijke ontwikkelingsplannen (GOP's) en de BBP's daar niet van afwijken tenzij een uitdrukkelijke motivatie gegeven wordt. Het GPDO is dan ook meer een zaak van stedenbouwkundige intenties en intenties op het vlak van ontwikkeling (sociaaleconomisch en cultureel) van politieke aard.

Die planologische visie in tijd en ruimte moet antwoorden geven op de grote maatschappelijke uitdagingen : de bevolkingsexplosie, de economische uitdagingen, de uitdagingen op het vlak van milieu en klimaat, maar ook de moeilijkheden die de Brusselaars op het vlak van toegankelijkheid en mobiliteit ondervinden.

Op het vlak van mobiliteit herinnert het GPDO net aan de noodzaak om te blijven investeren in de kwaliteit en de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Het GPDO wijst er in de inleiding op dat de private actor een essentieel element in het mobiliteitsmodel geworden is. Mevrouw Delforge vreest dat de publieke sector de mobiliteit uit handen geeft. In haar ogen doet zulks de vraag van sociale rechtvaardigheid bij mobiliteit en toegankelijkheid rijzen. Ik verzekere haar dat er niets geprivatiseerd zal worden en dat de sociale cohesie niet bedreigd zal worden.

Het GPDO herinnert eraan dat in het verleden de oplossingen op het vlak van vervoer eerst en vooral van

*(réunion du 26 septembre 2018)*

Le Ministre-Président répond aux questions des commissaires par le discours suivant :

« En juillet dernier, avant les vacances comme je m'y étais engagé, je vous ai présenté le PRDD approuvé en deuxième lecture. De nombreuses questions qui m'ont été adressées à cette occasion ne relèvent pas toujours précisément du PRDD. Néanmoins, je vais y répondre de la manière la plus exhaustive possible.

Mais avant, j'aimerais vous rappeler ce qu'est un PRDD : un PRDD, c'est un plan de nature stratégique qui développe avant tout une vision à long terme de ce que pourrait (ou devrait) être notre Région bruxelloise.

Il ne s'agit pas de le confondre au niveau de ses objectifs avec un plan régional d'affectation du sol (PRAS), avec un plan particulier d'affectation du sol (PPAS), avec un plan régional de mobilité ou avec un Règlement régional d'urbanisme (RRU),... qui sont des plans ou règlements plus précis, plus circonstanciés et souvent à des échelles plus détaillées. Bien entendu, le PRDD a beau être indicatif dans toutes ses dispositions (article 21 du code bruxellois de l'aménagement du territoire – CoBAT), le PRAS, les plans d'aménagement directeurs (PAD), les plans communaux de développement (PCD) et PPAS ne peuvent néanmoins s'en écarter qu'à condition d'en indiquer expressément les motifs. Dès lors, le PRDD se tient davantage au niveau du contenu des intentions urbanistiques et de développement (socioéconomiques et culturelles) de portée politique.

Cette vision planologique dans le temps et dans l'espace doit tenter d'offrir des axes de réponse aux grands défis de notre société : défis face à l'essor démographique, défis économiques, environnementaux et climatiques, ou encore défis face aux difficultés que Bruxelles rencontre en termes d'accessibilité et de mobilité,...

Pour répondre aux questions de mobilité justement, le PRDD rappelle avant tout la nécessité de continuer à investir dans la qualité et le développement des services de transport en commun.

À cet égard, le PRDD expose en préambule le fait que l'acteur privé est devenu un élément essentiel du modèle de mobilité. Mme Delforge, vous craignez donc de voir le public se priver de compétences et de maîtrise de la mobilité. Cela posant, à vos yeux, la question de la justice sociale dans la mobilité et de son accès. Rassurez-vous, il ne s'agit en aucun cas de privatiser quoi que ce soit ni de menacer la cohésion sociale.

Le PRDD rappelle que si, par le passé, les solutions de transport étaient une prérogative publique (création de

de overheid kwamen (aanleg van wegen, spoorlijnen, luchthavens enzovoort) maar vandaag is de private speler van essentieel belang geworden : de technologische innovatie speelt zich daar af.

De woonwerkverplaatsingen met de wagen zijn de grootste oorzaak van de Brusselse congestie : volgens Brussel Mobiliteit is de vermindering van het autoverkeer in de zomer met 10 % de verklaring voor een vermindering van de opstoppen met 40 %. Ik heb dus de indruk dat 10 % minder auto's een haalbare zaak is !

Meer dan ooit moeten wij bekijken hoe wij, privé- en openbare sector, kunnen samenwerken in gans het Gewest, met een vernieuwde zienswijze om de mobiliteitsgewoontes te veranderen. Iedereen heeft daar belang bij en de belangrijkste beroepsverenigingen (BECI, Voka, VBO enzovoort) ijveren allang voor dit soort initiatieven. Kijk maar naar de voorstellen van Brussels Metropolitan ! Dat moet de marsrichting worden.

Ik wijs mevrouw Delforge en de heer Verstraete op de doelstelling in het GPDO voor een vermindering van het aandeel van de auto van 32 tot 25 %, wat een vermindering van de verplaatsingen met de auto vereist, vooral van de pendelaars die hun auto veel intensiever gebruiken dan de gemiddelde Brusselaar. Het volgende gewestelijk mobiliteitsplan, *Good Move*, zal de manier preciseren waarop die doelstelling gehaald moet worden. Zoals ik in de inleiding gezegd heb, bepaalt het GPDO de krachtlijnen, en de operationele plannen zullen daar concreet gestalte aan moeten geven.

Over de Ring en het Vlaamse standpunt dienaangaande, mijnheer Verstraete en mijnheer Pinxteren, kan ik het volgende zeggen. De optie die vastgelegd is in het GPDO is klaar en duidelijk. Het is de optie die ik al sinds 2013 verdedig en die ik toegelicht heb aan de Vlaamse Regering.

Eerst en vooral vind ik dat we de ring gelijktijdig met de andere mobiliteitsvoorzieningen moeten aanpakken. We moeten de overstapparkings, de tramprojecten van De Lijn, de uitbreidingen van tram- en buslijnen en de plannen voor het fiets-GEN bundelen in één enkel mobiliteitspakket.

Daarbij moeten we één doelstelling voor ogen houden, namelijk : de druk van het wegverkeer verminderen. Ik ben dus tegen een fysieke verbreding van de ring : het is mogelijk om op de bestaande wegbreedte te zorgen voor een vlottere doorstroming van het verkeer en het doorgaand verkeer te scheiden van het bestemmingsverkeer.

Vervolgens wil ik ook iets zeggen over de werkwijze : het GPDO maakt duidelijk dat mijn Regering bereid is te

routes, de lignes ferroviaires, d'aéroports, etc.), aujourd'hui, l'acteur privé est devenu essentiel : l'innovation technologique est de son côté.

Par exemple, les déplacements domicile – travail en voiture pèsent lourd dans la congestion bruxelloise : selon Bruxelles Mobilité, la réduction estivale de 10 % de voitures engendre une réduction de 40 % de la congestion. 10 % de voitures en moins, c'est de l'ordre du possible il me semble !

La question est donc plus que jamais de savoir comment nous pouvons travailler ensemble – privé et public – sur l'ensemble du bassin métropolitain d'une manière renouvelée pour faire en sorte que les pratiques de mobilité changent. Tout le monde y a intérêt et je souligne que les principales associations professionnelles – BECI, Voka, FEB, etc. – militent depuis longtemps pour une démarche de ce type. Regardez les propositions de Brussels Metropolitan ! Il faut aller en ce sens.

Dans ce cadre, Mme Delforge et M. Verstraete, l'objectif inscrit dans le PRDD de réduction de la part modale de l'automobile de 32 à 25 % suppose très clairement une diminution des déplacements en voiture, en particulier des navetteurs qui utilisent leur voiture de manière bien plus intensive que le Bruxellois moyen. Le prochain plan régional de mobilité – *Good Move* – précisera la manière d'atteindre cet objectif. Comme je l'ai dit en introduction, le PRDD fixe les grandes orientations et les plans plus opérationnels y répondront de manière plus concrète.

Sur le ring et la position de la Flandre à ce sujet, MM. Verstraeten et Pinxteren, l'option définie dans le PRDD ne laisse pas de doute : c'est celle que je défends depuis 2013 et que j'ai expliquée au Gouvernement flamand.

Je souhaite d'abord que le ring soit abordé en même temps que les autres services de mobilité : les parkings de transit, les projets de tram portés par *De Lijn* ou les extensions trams et bus, les projets de *RER-vélos*,... tous doivent converger au sein d'un seul et même paquet mobilité.

Avec un seul objectif : réduire la pression routière. Je suis donc opposé à un élargissement physique du ring : il est possible de fluidifier le trafic sur le gabarit existant, de séparer les trafics de transit et de destination.

Au niveau de la méthode ensuite : le PRDD rappelle que mon Gouvernement est prêt à travailler dans l'esprit

werk te gaan op basis van een volwaardig samenwerkingsfederalisme, een federalisme waarbij de gewesten samen werken aan de toekomst van het grootstedelijk gebied. Ik zou willen dat Vlaanderen deze boodschap hoort. De Gewesten moeten de intergewestelijke projecten samen invullen. Dat is de enige manier waarop we constructief vooruitgang kunnen boeken.

Ik wijs de heer De Wolf erop dat er overstapparkings binnen Brussel aangelegd moeten worden, maar ook in de metropolyne zone, zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de pendelaars. De P+R's blijven onontbeerlijk voor een modal shift maar iedereen weet dat het moeilijk is om dit soort parkeerplaatsen aan te leggen. Het kost veel en de Brusselse gronden zijn niet onbeperkt. De parking COOVI zal binnenkort operationeel zijn en andere zullen volgen. Het is van essentieel belang dat de buurgewesten ook zorgen voor P+R's en dat de NMBS haar aanbod in de metropolyne stations uitbreidt. Niet enkel Brussel moet inspanningen leveren !

Ik wil mevrouw Persoons geruststellen die ook ijvert voor een stad voor voetgangers en zich zorgen maakt over de link met de P+R's. De P+R's zullen altijd verbonden moeten zijn via het openbaar vervoer en moeten zorgen voor een aangename verplaatsing te voet.

De heer De Wolf heeft mij aan de tand gevoeld over de uitbreiding van tram 62 tot aan de luchthaven : wij hebben nog geen formeel akkoord met het Vlaamse Gewest. Dat akkoord moet deel uitmaken van een ruimere visie voor een intergewestelijk netplan, maar het moet ook de manier bepalen waarop dat aanbod beheerd wordt op het vlak van dienstregelingen, communicatie en tariefintegratie, enz, zoals u terecht vraagt.

Wat de termijnen voor de uitbreiding van het openbaar vervoer betreft, is er eerst 2025 met de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan van de MIVB en vervolgens 2040 voor de projecten waarvoor nog geen investeringsplan bestaat. Voor de MIVB-uitbreidingen na 2025 preciseert het GPDO niet hoe tram of metro geëxploiteerd moeten worden. Dat zal bepaald worden in andere, meer technische, studies.

Mijnheer Verstraete, het zal mogelijk zijn om over de Picardbrug een tram te laten rijden zonder daarbij enige deur te sluiten. Soms is het nodig om stapsgewijs te werk te gaan...

Een verkeersluwe zone kan verschillende vormen aannemen : een voetgangerszone, een zone 20, een schoolstraat ; kortom, om het even welke inrichting die voorrang geeft aan de actieve weggebruikers. Het is belangrijk

d'un vrai fédéralisme de coopération, un fédéralisme où les Régions peuvent travailler ensemble pour l'avenir de la zone métropolitaine. Je souhaite que la Flandre entende ce message : les projets interrégionaux doivent être définis ensemble par les Régions, c'est la seule manière constructive d'avancer.

Concernant les parkings de transit que je viens d'évoquer, M. De Wolf, il s'agit d'en construire à l'intérieur de Bruxelles mais, comme je viens de le dire, également en zone métropolitaine, et le plus proche possible du domicile des navetteurs. Le P+R reste un outil indispensable au report modal, mais tout le monde constatera qu'il est complexe de développer ce type de parking. C'est onéreux et le foncier bruxellois n'est pas extensible. Le parking CERIA va bientôt entrer en service et d'autres suivront. Ce qui est essentiel, c'est que les Régions voisines développent également des P+R et que la SNCB développe son offre dans les gares métropolitaines. L'effort ne peut pas être que bruxellois !

Mme Persoons, vous qui prônez également la ville marchable et vous inquiétez du lien qu'on nouera avec les P+R, je peux vous rassurer en ce sens : ceux-ci devront toujours être reliés par un service de transport en commun et doivent prévoir un cheminement piéton fin et agréable.

M. De Wolf, vous m'interpellez sur l'extension du tram 62 jusqu'à l'aéroport : nous ne disposons pas encore d'un accord formel avec la Région flamande. Cet accord devra intervenir dans une vision plus large, qui reprend un plan de réseau interrégional mais aussi la manière d'exploiter cette offre en termes d'horaires, de communication, mais également d'intégration tarifaire comme vous le demandez à juste titre, etc.

En ce qui concerne les horizons de réalisation pour les extensions de transport en commun, ils sont au nombre de deux : d'abord 2025 avec la mise en œuvre du plan pluriannuel d'investissements STIB ; ensuite 2040 pour les projets qui ne sont pas encore encadrés par un plan d'investissements. Plus globalement, sur les extensions STIB après 2025, le PRDD ne précise pas le mode d'exploitation tram ou métro. Ce seront d'autres études plus techniques qui prendront position.

M. Verstraeten, concernant le tram sur la passerelle Picard, la passerelle en tant que telle sera capable de supporter un tram, permettant en ce sens de ne fermer aucune porte. Il faut parfois avancer par étapes...

Quant à ce qu'on entend par zones apaisées, elles peuvent prendre différentes formes : celle d'un piétonnier, d'une zone 20, d'une rue des écoles ; en gros de tout aménagement donnant la priorité aux modes actifs. Ce qui

om op basis van de behoeften te bepalen waar dergelijke zones moeten komen en daarbij overleg te plegen met de gemeenten, de buurtbewoners, de handelaars, enzovoort.

U vraagt ook wat we gaan doen om het aandeel van de actieve weggebruikers te verhogen en of de stedenbouwkundige normen gewijzigd zullen worde. Volgens het GPDO moeten de actieve verplaatsingswijzen uitgroeien tot de belangrijkste manier om zich te verplaatsen, en dan vooral voor het afleggen van kleine afstanden. Daaronder vallen dus de meeste verplaatsingen die de Brusselaars maken. Er voltrekt zich in dat verband een merkbare evolutie in de Brusselse manier van denken. Om die concreet te maken, is het nodig om nieuwe fietsinfrastructuur aan te leggen, maar ook om te zorgen voor een beter parkeeraanbod voor de fietsers.

Het GPDO pleit ervoor om in ieder project waarvoor een stedenbouwkundige vergunning nodig is, specifiek aandacht te schenken aan de actieve weggebruikers en de voetgangers. Dat is van prioritaire belang. Die ambitie zullen we overigens kunnen waarmaken met de herwerkte versie van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Ik kom daar later nog op terug.

U vraagt hoeveel parkeerplaatsen we willen aanleggen buiten de openbare weg. Het GPDO schuift als doelstelling naar voor om het parkeeraanbod buiten de weg dat bestemd is voor de buurtbewoners, tegen 2030 te verhogen met 20.000 plaatsen. Hoe we dat doel willen bereiken ? Door de regels van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) toe te passen, door gedeeld gebruik te laten maken van privéparkings of openbare operatoren, door ontradende parkeertarieven in te voeren voor de pendelaars, door nieuwe parkeerplaatsen buiten de weg aan te leggen en door bouwwerken te koppelen aan een herinrichting van de openbare ruimte.

Mevrouw Persoons, u meent dat wij de lat voor de auto-fiscaliteit hoger hadden kunnen leggen. Het GPDO houdt rekening met de plannen om fiscale tarieven toe te passen die het gebruik van de auto ontmoedigen en niet het bezit ervan. Ik ben bereid om sneller te werk te gaan dan vandaag het geval is.

Een andere essentiële kwestie in het GPDO is de densiteit. De heren Van Goidsenhoven en De Wolf vragen wat het GPDO zegt over het terugdringen van de densiteit in bepaalde wijken waar armoede, kwetsbaarheid en sociale problemen zich opstapelen.

Brussel heeft te maken met uiteenlopende densiteiten en het GPDO herinnert eraan dat de verdichting gebaseerd moet zijn op de stedelijke morfologie als garantie van operabiliteit. De densiteit moet ook teruggedrongen worden in de te dichte wijken, door met name de binnenkant van

importe est que leur localisation soit bien définie selon les besoins, avec les communes, riverains, commerçants, etc.

Vous vous demandez également ce qu'on compte faire pour augmenter la part des modes actifs et si les normes urbanistiques seront modifiées. Le PRDD veut faire des modes actifs le mode principal, en particulier sur les petites distances – soit l'essentiel des déplacements des Bruxellois. Il y a là une évolution notable dans les positions bruxelloises et cela doit se concrétiser par la création de nouvelles infrastructures cyclables mais aussi par une meilleure offre de stationnement vélo.

Le PRDD plaide pour que tout projet soumis à permis d'urbanisme intègre une approche spécifique pour les modes actifs et piétons. C'est prioritaire. Par ailleurs, j'y reviendrai, mais le RRU en révision répondra bien évidemment à cette ambition.

Concernant la question des places de parking que l'on prévoit de construire en dehors de la voie publique, le PRDD a pour objectif d'ici 2030 d'augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains. Comment nous comptons y arriver ? Par l'application du CoBrACE, la mutualisation des parkings privés ou d'opérateurs publics, la dissuasion tarifaire du stationnement navetteurs, la construction de nouveaux parkings hors voirie, ou encore en liant construction et réaménagement de l'espace public associé.

Mme Persoons, vous estimez qu'on aurait pu être plus ambitieux en termes de fiscalité automobile. Le PRDD intègre la volonté de passer à une tarification et une fiscalité basées sur l'utilisation de la voiture, et non sa possession. Je suis d'accord pour dire que le débat est trop lent ; je suis prêt à avancer plus vite !

Une autre des questions essentielles que le PRDD évoque est celle de la densité. À ce sujet MM. Van Goidsenhoven et De Wolf, vous vous demandez ce que prévoit le PRDD quant à la dédensification de certains quartiers où s'additionnent pauvreté, précarité et difficultés sociales.

Bruxelles est soumise à des densités très différentes, le PRDD rappelle que 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

de huizenblokken te verluchten. Met andere woorden, het Gewest streeft naar verdichting die de specificiteit van de verschillende stedelijke vormen niet brutaal aanpakt, om de diversiteit van de levensvormen in de stad en de residentiële attractiviteit ervan te vrijwaren.

Het ganse Gewest moet een steentje bijdragen tot de verdichting. Daarom voorziet het GPDO in de verdichting van enkele andere sites in de tweede kroon, die ook nood hebben aan huisvesting, economische activiteiten, voorzieningen, openbare groene ruimten en ontspanningsmogelijkheden.

Dat is een fundamentele kwestie die permanent gevuld moet worden. Daarom heb ik perspective.brussels belast, op vraag van de Regering, met de monitoring van de uitvoering van het GPDO en met het voorstellen van aanvullende strategieën aan de Regering (ik kom daar nog op terug), alsook met de prioritaire behandeling van die kwestie : locaties van verdichting en terugdringing van verdichting, type verdichting, herziening van de stedenbouwkundige instrumenten...

Wij weten natuurlijk dat de stedenbouwkundige instrumenten aangepast moeten worden aan die verdichting, in het kader van de GSV in het bijzonder. Voor het einde van het jaar wordt een tekst aan de Regering voorgelegd die rekening zal houden met de toepasbaarheid voor het geheel van het Brussels grondgebied. De GSV moet een algemeen toepasbare regel voorstellen. Daarnaast moet een denkoefening gehouden worden over het potentieel van verdichting in het Gewest. Ik heb Brussel Stedenbouw en Erfgoed daarmee belast. De conclusies worden voor het einde van de zittingsperiode verwacht.

De algemene regel zal, aansluitend bij het GPDO, gebaseerd worden op de bestaande stedelijke morfologie en omgeving alsook op het aanbod van vervoer in de buurt. Wij zullen dat thema verder kunnen uitspitten wanneer de GSV op tafel komt.

Velen onder u (de heer Maron, mevrouw de Groote en de heer Van Goidsenhoven) hebben mij vragen gesteld over de torengebouwen, met name over de verdwijning van de kaarten waarop de meest geschikte plaatsen daarvoor stonden.

Die kaart die inderdaad geraadpleegd kon worden tijdens het openbaar onderzoek heeft voor heel wat ophef gezorgd bij de bevolking die het principe niet altijd goed begrepen heeft en de kaart opgevat heeft als een toestemming om overal te bouwen waar de kaart het voorstelde, wat

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.

Il y est également précisé que la Région tout entière doit prendre sa part en matière de densification. C'est pourquoi le PRDD prévoit de densifier plusieurs autres sites situés en seconde couronne, qui appellent eux aussi un développement tant en termes de logements, d'activités économiques, d'équipements que d'espaces publics, verts et récréatifs.

Mais c'est évidemment une question fondamentale qu'il faut monitorer en permanence. C'est pourquoi j'ai chargé perspective.brussels, qui mènera à la demande du Gouvernement une « veille » pour la mise en œuvre concrète du PRDD et sera chargé de faire des propositions de stratégies complémentaires auprès du Gouvernement (j'aurai l'occasion d'en reparler), de travailler prioritairement sur cette question : localisation de la densification et de la dédensification, type de densification, révision des outils urbanistiques,...

Nous sommes évidemment conscients qu'il faut adapter les outils réglementaires pour encadrer cette densification, dans le cadre de la révision du RRU en particulier. C'est une question centrale, le texte qui sera mis sur la table du Gouvernement avant la fin de l'année répondra à cet enjeu tout en tenant compte de l'applicabilité du texte à l'ensemble du territoire bruxellois. Le RRU doit donc proposer une règle générale, applicable partout. En parallèle, c'est évident, une réflexion poussée doit être menée sur le potentiel de densification de la Région. J'ai chargé perspective.brussels et Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP) de cela. Nous attendons leurs conclusions pour la fin de la législature.

Globalement, la règle générale, en accord avec le PRDD, s'appuiera sur la morphologie urbaine existante, sur l'environnement existant et sur l'offre de transport à proximité. Mais nous aurons l'occasion d'approfondir cette thématique lorsque le RRU sera sur la table.

Dans le même ordre d'idée, nombre d'entre vous (M. Maron, Mme de Groote et M. Van Goidsenhoven) m'ont interpellé sur la question des immeubles élevés, et notamment sur la disparition des cartes qui en localisaient les implantations privilégiées.

Cette carte qui était effectivement présente lors de l'enquête publique a énormément fait réagir la population qui n'en a pas toujours compris le principe et l'a perçue comme une autorisation à construire partout où la carte le mentionne, ce qui n'en était évidemment pas le but. De la

natuurlijk niet de bedoeling was. Door die kaart aan de kant te schuiven hebben wij het ophoud en de prijsstijgingen van onroerend goed in die zones kunnen voorkomen.

Mijnheer Maron, het was ook uw diepste vrees dat de criteria in het GPDO overal hoogbouw zouden toestaan. Het Gewest heeft in het GPDO drie criteria bepaald voor hoogbouw :

- de valorisering van het stadslandschap en de versterking van de stedelijke leesbaarheid (dat wil zeggen bij voorkeur hoogbouw op de kammen en in het dal van de valleien) ;
- de valorisering van de stedelijke morfologie (ondersteuning van de polycentristische structuur, herstructurering van weefsels...) ;
- de valorisering van de stedelijke programmatie (hoogbouw moet geassocieerd worden met een maatschappelijke functie, een handelskern, een activiteitenpool...).

Die criteria zijn te begrijpen als minimumvoorwaarden. Ze mogen niet in de plaats komen van het begrip « goede aanleg van de omgeving », dat het altijd mogelijk maakt een project op zich te beoordelen.

Ik wil in dat verband herhalen dat hoogbouw geen doelstelling op zich is. Het gaat er veeleer om een antwoord te bieden op de demografische uitdaging, waarbij de kwaliteit van de Brusselse woningen en de wijsheid van de openbare ruimten maximaal wordt behouden.

De ambitie bestaat er dus in om de hoge gebouwen enerzijds te beschouwen als een middel tot verdichting en anderzijds als een mogelijkheid om de stad te optimaliseren en te valoriseren. Hoogbouw mag geen regel worden maar is soms, naargelang de plaatselijke typo-morfologische context, de beste oplossing om tot een kwaliteitsvolle stedelijke aanleg te komen.

Ten behoeve van de heer Maron, wil ik erop wijzen dat het GBP er niet toe strekt de afmetingen te regelen. Dat valt onder de GSV, die op dit ogenblik wordt herzien. Geloof me dus als ik zeg dat wij, in het ontwerp van tekst dat tegen het einde van het jaar aan de Regering zal worden voorgelegd, alle noodzakelijke voorzorgsmaatregelen hebben genomen om het Brussels gebouwenpatrimonium te bewaren, maar toch een harmonieuze en gecontroleerde verdichting van het grondgebied mogelijk te maken. De stedelijke harmonie bestaat in een morfologische evolutie van de gebouwen, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van de gebouwtypologie, de bestaande hoogtecontrasten en de structuur en interactie van de gebouwen met de openbare ruimte wat architecturale implantation en expressie betreft. Grote gebouwen, losgekoppeld van de omliggende gebouwen, dragen bij tot de stedelijke scenografie, daar ben ik van overtuigd, en anderen samen met mij.

même manière, cette suppression a permis d'éviter tout phénomène de surenchère et d'emballlement du coût du foncier dans les endroits désignés.

Vous craignez également, M. Maron, que les critères retenus dans le PRDD ne permettent de monter partout. La Région, à travers le PRDD, définit trois critères pour envisager l'implantation d'immeubles élevés :

- la valorisation du paysage urbain et le renforcement de la lisibilité urbaine (c'est-à-dire l'implantation privilégiée des immeubles élevés sur les crêtes et dans les fonds de vallée) ;
- la valorisation de la morphologie urbaine (appui de la structure polycentrique, restructuration de tissus,...) ;
- la valorisation de la programmation urbaine (l'immeuble élevé est à associer à une fonction collective, une centralité commerçante, un pôle d'activité,...).

Ces critères doivent être lus comme étant des conditions minimales. Ils ne doivent pas se substituer à la notion de « bon aménagement des lieux » qui, permet toujours d'apprécier un projet dans sa singularité.

À cet égard, je veux le répéter, la construction d'immeubles élevés ne constitue pas un objectif en soi. Il s'agit plutôt de répondre au défi démographique tout en préservant au maximum la qualité du logement bruxellois et l'étendue des espaces publics.

L'ambition est donc de considérer les bâtiments élevés, d'une part comme un des moyens de densification et d'autre part, comme des opportunités d'optimaliser et de valoriser la ville. Le bâtiment élevé ne doit pas devenir la règle mais il est parfois, selon le contexte typo-morphologique local, la meilleure réponse à donner pour proposer un aménagement urbain qualitatif.

M. Maron, le PRAS n'a pas vocation à traiter les gabarits. Cette question est du ressort du RRU, en cours de révision. Croyez bien que nous avons, dans le projet de texte qui sera soumis au Gouvernement d'ici à la fin de l'année, pris toutes les précautions utiles pour préserver le bâti bruxellois, tout en permettant une densification harmonieuse et maîtrisée du territoire. L'harmonie urbaine consiste en une évolution morphologique du bâti tenant compte de la diversité des typologies bâties, des contrastes de hauteurs existants ainsi que de la structuration et de l'interaction des constructions avec l'espace public en matière d'implantation et d'expression architecturale. Les constructions d'envergure, en décrochage par rapport aux gabarits environnants participent – j'en suis convaincu et de nombreux auteurs le soutiennent – ponctuellement à la scénographie urbaine.

Wat de huisvesting betreft, betreurt u, mijnheer Maron, dat in de strategische zones waar het Gewest de grond beheert, het aandeel van de overheidswoningen hoger moet liggen dan 15 %, te weten de norm die men aan de privésector oplegt, wat gering lijkt in uw ogen. Laat mij een en ander verduidelijken : in het GPDO staat dat het aandeel aan overheidswoningen in het totale huisvestingprogramma duidelijk hoger moet liggen dan 15 %. U zult trouwens vaststellen dat, daar waar het Gewest de grond beheert, onze doelstellingen duidelijk hoger liggen : 20 % in het Mediapark ; 45 % overheidswoningen op de Josaphat-site ; 80 % aan het Weststation en zelfs 100 % op de Usquare-site.

In verband met uw vrees dat de huurtoelage wordt veralgemeend en in de plaats komt van het optrekken van nieuwe woningen, onderstreep ik dat het niet de bedoeling is om de bouw van overheidswoningen door die maatregel van tafel te vegen, maar om creatief te zijn. Het voortzetten van het optrekken van nieuwe woningen is absolute noodzaak. Dat was duidelijk in de voorbeelden die ik heb aangehaald, maar een en ander kan gecombineerd worden met andere maatregelen, zoals de voortzetting van de bouw van OVM-woningen, de steun aan initiatieven zoals de *Land Community Trust* of andere.

De evident traagheid bij het optrekken van woningen en het feit dat de wachtlijsten voor een sociale woning voortdurend langer worden, verplicht ons om andere manieren te vinden om de mensen te helpen ; soms andere manieren dan bouwen.

Ten behoeve van de heer Van Goidsenhoven, wil ik stellen dat het juist is dat de sociale woningen soms te vaak ongelijk zijn verdeeld (en vaak, zoals u zegt, komen op plaatsen waar de grondprijs minder hoog is). Daarom wordt er in het GPDO gezocht naar innoverende oplossingen, met name de techniek van de erfrente, wat de grondprijs in de tweede kroon neutraliseert bij de bouw van nieuwe woningen, waarbij het grondbeheer in handen blijft van een overheidsinstelling en de eventuele meerwaarde bij doorverkoop na verwerving wordt geregeld.

Mevrouw Rousseaux, u betreurt dat de aanwezigheid van de Europese instellingen zo weinig aan bod komt in het GPDO. U stelde vragen over de fysieke plaats die wordt voorbehouden voor de ontwikkeling van die instellingen. Ik kan u garanderen dat de Europese Unie en de samenwerking met het Gewest wel degelijk in de tekst aan bod komen. De ontwikkeling van de Europese wijk komt ruim aan bod in as 1. De Europese wijk wordt er immers bestempeld als een prioritaire ontwikkelingspool, in overleg met de Europese instellingen. De herstructurering van huizenblok 130 van de Europese Commissie komt er duidelijk aan bod, alsook in het RPA waaraan we op dit ogenblik werken.

Concernant le logement, M. Maron, vous regrettiez que dans les zones stratégiques où la Région maîtrise le foncier, la part du logement public devra être supérieure à 15 %, soit la norme qu'on impose au secteur privé, ce qui semble faible à vos yeux. Permettez-moi de préciser : il est indiqué dans le PRDD que la part de logements publics au sein du programme total de logements devra être nettement supérieure à 15 %. D'ailleurs, vous constaterez que là où la Région détient la maîtrise foncière, nos objectifs sont nettement supérieurs : 20 % sur Mediapark, 45 % de logements publics sur Josaphat, 80 % à la gare de l'Ouest ou même 100 % sur Usquare.

Concernant votre crainte de voir l'allocation loyer généralisée et se substituer à des objectifs de production de logements, l'idée n'est évidemment pas de remplacer la construction de logements publics par ce dispositif mais d'être créatif. La poursuite de la construction des logements neufs est un impératif, vous le voyez bien sur les exemples que je viens de citer, mais cela peut se combiner à d'autres dispositifs comme la poursuite du développement des logements AIS, le soutien à des initiatives telles que le *Community Land Trust* ou d'autres encore.

La lenteur évidente de production de logements et l'allongement permanent de la liste d'attente d'un logement social nous obligent à trouver différentes manières d'aider concrètement les gens, et parfois autrement que par de la brique.

M. Van Goidsenhoven, il est vrai que les logements sociaux sont trop souvent inégalement répartis (et s'implantent comme vous le dites souvent là où le coût du foncier est moindre). C'est précisément la raison pour laquelle le PRDD évoque la recherche de solutions innovantes. Et notamment le recours à l'emphytéose qui neutralise le prix du foncier en deuxième 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.

Mme Rousseaux, vous regrettiez que la présence des institutions européennes soit si peu évoquée dans le PRDD. Vous m'interrogez sur la place physique qui est réservée aux besoins de développement de ces institutions. Je peux vous garantir que la place faite à l'Union européenne et la collaboration avec la Région sont très présentes dans le texte. Le développement du quartier européen y ainsi est largement traité dans l'axe 1. Le quartier européen est en effet désigné comme un pôle prioritaire à développer en concertation avec les institutions européennes. La restructuration de l'îlot 130 de la Commission européenne y est clairement exposée et prise en compte dans le PAD sur lequel nous travaillons.

Maar de Europese instellingen komen ook aan bod in andere gedeelten van het GPDO. Bijvoorbeeld in as 2, waar explicet wordt gesteld dat men de Europese wijk een specifieke identiteit moet geven en die wijk, die een van onze rijkdommen is, moet valoriseren. Ter afsluiting wil ik zeggen dat een van de voorwaarden voor het slagen van het GPDO erin bestaat Europa meer en meer in de stad te integreren, zo dicht mogelijk bij de Brusselaars, opdat de aanwezigheid van de Europese instellingen een werkelijke hefboom is voor de stedelijke ontwikkeling en de sociale cohesie.

Wat de leefomgeving en dan meer bepaald de oppervlakte van de groene ruimten betreft, mijnheer Verstraete, is nergens geopperd om het streefdoel te beperken tot het behoud van de huidige oppervlakte. Het GPDO bepaalt namelijk dat het in het licht van de bevolkingsgroei in ons Gewest nodig is om als tegengewicht voor de verdichting van de stad grootschalige openbare en groene ruimten in te richten. Alle nieuwe grote stadsprojecten voorzien in dergelijke ruimten : Thurn & Taxis, Weststation, Ninoofsepoort, Tivoli, Reyers, Josaphat, Heizel, enzovoort. Die nieuwe groene ruimten verschaffen tal van ecosysteemdiensten, maar zij zijn ook noodzakelijk voor de ontspeling en de gezondheid van de burgers.

Er is ook bepaald om te zorgen voor meer groen in de sterk verdichte wijken. Met het oog daarop is een prioritair ingroeningsgebied afgebakend. Dat gebied omvat het centrale, dicht bebouwde deel van Brussel. Verder is het de bedoeling om het groene netwerk te versterken door nieuwe groene ruimten aan te leggen in de wijken waar er daaraan een tekort is.

Het GPDO gaat echter verder dan een benadering die zuiver gebaseerd is op cijfers en uitgedrukt wordt in oppervlakte. Het besteedt ook duidelijk aandacht aan de kwaliteit van de bestaande en toekomstige groene ruimten in het Gewest. Zo stelt het de doelstelling voorop om de biodiversiteit, het ecologische netwerk en het sociaal-recreatieve netwerk te beschermen, te herwaarderen en te versterken.

In dat verband, mijnheer Van Goidsenhoven, voor wat de blauwe en groene netwerken betreft, waarbij u betreurt dat men niet met name de zone Neerpede vermeldt, kan u op beide oren slapen : de zone Neerpede is wel degelijk ingeschreven op de kaart van het blauwe en het groene netwerk.

Mijnheer Maron, u lijkt te betreuren dat in het GPDO niet de minste belangstelling aan de dag gelegd wordt voor de klimaatverandering. Ook op dat punt wil ik u geruststellen. De verwijzingen naar de thematische plannen en strategieën staan duidelijk vermeld. Het zijn die plannen en strategieën die de precieze maatregelen definiëren om

Mais les institutions européennes sont également présentes dans d'autres parties du PRDD. Par exemple, dans l'axe 2, il est explicitement mentionné qu'il faut donner au quartier européen une identité spécifique et valoriser ce quartier qui est une de nos richesses. Mais surtout, en conclusion, une des conditions de réussite du PRDD passe par l'intégration de plus en plus poussée de l'Europe dans la ville, au plus près des Bruxellois, pour que la présence des institutions européennes soit un réel levier de développement urbain et de cohésion sociale.

Pour ce qui concerne le cadre de vie et précisément la question de la superficie des espaces verts, M. Verstraeten, il n'est aucunement envisagé de se contenter d'en conserver la superficie actuelle. Le PRDD dit précisément que dans le contexte de croissance démographique auquel la Région est confrontée, la densification de la ville doit être contrebalancée par l'aménagement d'espaces publics et d'espaces verts de grande ampleur. De tels espaces sont prévus dans tous les nouveaux grands projets urbains : Tour et Taxis, Gare de l'Ouest, Porte de Ninove, Tivoli, Reyers, Josaphat, Heysel,...). Ces nouveaux espaces verts sont considérés comme supports de nombreux services écosystémiques mais sont également nécessaires à l'épanouissement et la santé des citoyens.

Il est également prévu d'augmenter l'emprise des espaces verts dans les quartiers denses via la zone de verdoiement prioritaire qui couvre la partie centrale et dense de Bruxelles et de renforcer le maillage vert via la création de nouveaux espaces verts dans les quartiers déficitaires.

Quoi qu'il en soit, au-delà de la question seule de la superficie et en dehors d'une approche purement quantitative, la question de la qualité des espaces verts régionaux actuels et à venir est clairement prise en compte dans le PRDD avec comme objectif la protection, la revalorisation et renforcement de la biodiversité, du maillage écologique et du maillage socio-récréatif.

À cet égard, M. Van Goidsenhoven, pour ce qui est des maillages bleus et verts parmi lesquels vous regrettiez qu'on ne cite pas nommément la zone de Neerpede, je peux vous rassurer : la zone de Neerpede a bien été inscrite sur la carte relative au maillage vert et au maillage bleu.

M. Maron, vous semblez regretter que le PRDD ne se préoccupe nullement des questions relatives au changement climatique. Là encore, je peux vous rassurer : les références aux plans et stratégies thématiques sont clairement reprises. Ce sont ces plans et stratégies qui définissent plus précisément les mesures pour répondre aux objectifs

te voldoen aan de internationale doelstellingen (en de omzetting ervan in Belgisch en Brussels recht) waarvan de referenties en cijfers explicet opgenomen zijn in het GPDO.

De stad van de korte afstanden en de aanpassingen om de zachte mobiliteit te bevorderen, die een belangrijke as van het GPDO vormen, zullen ook rechtstreekse positieve gevolgen hebben voor de lucht, de energie en het klimaat. Veel andere maatregelen in het plan zoals de invoering van de lage-emissiezone (*low emission zone – LEZ*) gaan ook in die richting.

De belangrijke plaats die geruimd wordt voor de kwestie van het waterbeheer en de versterking van de ecosystemen en de natuur in de stad is een antwoord op de klimaatverandering en maakt het Gewest op dat vlak veerkrachtiger. U hoeft zich geen zorgen te maken : er wordt wel degelijk rekening gehouden met de klimaatverandering in gans het GPDO.

De kwesties van de desindustrialisering en de plaats voor de industriële bedrijven in Brussel laten mevrouw Rousseaux en de heer Van Goidsenhoven niet onberoerd. Ik deel die verzuchting. Het GPDO besteedt er trouwens een apart hoofdstuk aan dat gaat over de steun en de ontwikkeling van het industriële aanbod.

Zoals reeds eerder gezegd is het GPDO een visie en is het plan dan ook gebaseerd op meer operationele plannen. Wat ons bezighoudt is het industriële plan dat uitdrukkelijk vermeld wordt in het GPDO. De uitvoering van een industrieel plan zal het inderdaad mogelijk maken om een van de voornaamste troeven van het Gewest te versterken, te weten zijn imago (het Brusselse merk), groei te creëren ten voordele van de stedelijke ruimte en de bewoners, de noodzakelijke acties te omschrijven, de werkgelegenheid te « verdichten », de activiteiten die weinig belastend zijn voor het leefmilieu te steunen, de link te leggen tussen stedelijk metabolisme en duurzame economische activiteiten, ook in het kader van de uitvoering van de doelstellingen van het GPCE. Dat industrieel plan heeft ook als doel een uitgebreide perimeter voor te stellen voor de Brusselse industrie die verdergaat dan de industriële productie door een rist activiteiten van dienstverlening op te nemen in de ketens van industriële waarden.

Het GPDO voorziet ook in de oprichting van competitiepolen, in overleg met de sectoren in kwestie, om de vestiging van economische activiteiten in de prioritaire sectoren te bevorderen.

Wat de steun aan de voedingsindustrie betreft, die mevrouw Rousseaux uit de grond van haar hart wenst, voorziet het GPDO wel degelijk in de oprichting van een voedingspool in de wijk COOVI, in samenwerking met het project Slachthuizen. Die pool zal gekoppeld

internationaux (et leur transposition aux niveaux belge et bruxellois) dont les références et chiffres sont explicitement repris dans le PRDD.

La ville des courtes distances et les aménagements pour faciliter la mobilité douce, qui constituent un axe important du PRDD, auront également des impacts positifs directs sur les questions d'air, d'énergie et de climat ; de nombreuses autres mesures du plan tel que la mise en place de la zone de basse émission (*low emission zone – LEZ*) vont également en ce sens.

La grande place donnée à la question de la gestion de l'eau ainsi qu'au renforcement des écosystèmes et de la nature en ville permet de répondre aux changements climatiques en rendant la Région plus résiliente à celle-ci. Je peux donc vous rassurer : la prise en compte des questions relatives au changement climatique traverse bien tout le PRDD.

Les questions de la désindustrialisation et de la place laissée aux entreprises industrielles à Bruxelles préoccupent Mme Rousseaux et M. Van Goidsenhoven. Je partage également cette préoccupation. Le PRDD en fait d'ailleurs un chapitre spécifique : « Soutenir et développer l'offre industrielle ».

Comme expliqué plus haut, le PRDD est une vision et s'appuie dès lors sur des plans plus opérationnels, celui qui nous occupe est le plan industriel, qui est expressément cité dans le PRDD. En effet, la réalisation d'un plan industriel permettra de renforcer un des atouts principaux de la Région, c'est-à-dire son image (la « marque bruxelloise »), de créer de la croissance bénéficiant à l'espace urbain et à ses habitants, de déterminer les actions nécessaires à créer, de « densifier » l'emploi, de soutenir les activités qui ont peu d'impact sur l'environnement, de faire le lien entre métabolisme urbain et activités économiques soutenables, dans le cadre également de la mise en œuvre des objectifs du PREC. Ce plan industriel a également 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 valeurs industrielles.

Le PRDD prévoit également la création de pôles de compétitivité, en concertation avec les secteurs concernés, afin de favoriser l'implantation d'activités économiques dans les secteurs prioritaires.

Pour ce qui concerne le soutien à l'industrie agro-alimentaire, comme vous l'appelez de vos vœux Mme Rousseaux, le PRDD prévoit bien de créer un pôle alimentaire dans le quartier du Ceria, en partenariat avec le projet Abattoirs ; ce pôle sera lié au pôle formation – emploi HoReCa en lien

worden aan de pool opleiding – werkgelegenheid HoReCa samen met het referentiecentrum HoReCa Be Pro en de voedingscompetitiviteitspool.

Wat het statuut van Schaarbeek-Vorming betreft en de rol van die site inzake logistiek en industriële activiteiten, kan ik u geruststellen mijnheer Van Goidsenhoven : het GPDO herinnert eraan dat de bevoorrading via de haven in de toekomst uitgebreid zou moeten worden om het vervoer langs de weg te verminderen. Hij herinnert eraan dat de site van Schaarbeek-Vorming het voordeel heeft van een ligging met multimodale verbinding spoor (HST inbegrepen) – water – weg. Dat kenmerk geeft de site een logistieke en economische bestemming. Daarom is de Regering bezig met een oplossing om die multimodaliteit te vrijwaren.

Er zijn nog andere precieze vragen aan mij gesteld.

Op het vlak van veiligheid is de uitbouw van lokale geïntegreerde veiligheidsantennes (*Local Integrated Security Antenna* – LISA) wel degelijk een prioriteit, mevrouw Grouwels.

Het Gewest heeft daarvoor samen met de plaatselijke besturen een strategisch kader vastgelegd. De gemeenten zijn dus verantwoordelijk om dit concept op lokaal bestuursniveau in te voeren. Het Gewest heeft voorzien in financiële stimuli door onder meer investeringssubsidies toe te kennen aan de gemeenten en politiezones (10 miljoen euro in 2016 en 8 miljoen euro in 2017) in de context van de terreurdreiging.

Mijnheer Verstraete, u stelt zich vragen bij het geplande winkelcentrum van 70.000 vierkante meter dat kadert in het NEO-project. Ik wil u eraan herinneren dat handel één derde uitmaakt van het volledige programma. Daarnaast maken ook woningen en vrijetijdsactiviteiten er elk voor één derde deel van uit. Het Schema voor handelontwikkeling wijst er overigens op dat er in het noorden van Brussel een grote behoefte is aan handelszaken.

Dat programma werd trouwens opgesteld tijdens de vorige regeerperiode. Als ik mij niet vergis, maakte u destijds deel uit van het bestuur (Regering van 3 april 2014).

Mevrouw Grouwels, u vraagt dat de snelle uitrol van het 5G-netwerk geen prioriteit meer is voor de Brusselse Regering. Ook op dat punt kan ik u geruststellen. De Brusselse Regering riep in 2015 een comité van onafhankelijke deskundigen op het vlak van niet-ioniserende stralingen in het leven. Dat comité kreeg de opdracht om jaarlijks een verslag op te maken en daarin :

avec le centre de référence HoReCa Be Pro et le pôle de compétitivité alimentaire.

Concernant le statut de Schaarbeek-Formation et le rôle que devra jouer ce site au niveau de la logistique et des activités industrielles, M. Van Goidsenhoven, je peux vous rassurer : le PRDD rappelle que l'approvisionnement par le port devrait être étendu à l'avenir afin de diminuer le transport routier. Il rappelle que le site de Schaarbeek-Formation présente l'intérêt d'être situé sur une connexion multimodale rail (y compris TGV) – eau – route. Cette caractéristique le prédestine à une vocation de centre logistique et économique. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement est en train de travailler activement à une solution permettant que soit préservée cette multimodalité.

D'autres questions plus précises m'ont également été adressées.

En matière de sécurité, et l'implantation d'antennes de sécurité intégrées au niveau local (*Local Integrated Security Antenna* – LISA), il s'agit bien d'une priorité Mme Grouwels.

La Région a fixé le cadre stratégique à atteindre en partenariat avec les pouvoirs locaux. L'implantation de ce concept au niveau local dépend donc des communes. La Région a créé des incitants financiers, notamment au travers des subsides en matière d'investissement au niveau des communes et zones de police (10 millions d'euros en 2016 et 8 millions d'euros en 2017) dans un contexte marqué par la menace terroriste.

M. Verstraeten, vous vous interrogez encore sur le programme de 70.000 mètres carrés du centre commercial à Neo. Je voudrais rappeler que le programme complet est composé d'un tiers de surfaces commerciales, d'un tiers de logement et d'un tiers d'activités de loisirs. Le Schéma de développement commercial indique par ailleurs que le besoin de commerces est important dans le nord de Bruxelles.

Et pour rappel, ce programme a été établi sous l'ancienne législature où vous étiez présent si je ne m'abuse (Gouvernement du 3 avril 2014).

Mme Grouwels, vous craignez que le déploiement rapide du réseau 5G ne soit plus une priorité pour le Gouvernement bruxellois. Sur ce point aussi, je peux vous rassurer. En 2015, le Gouvernement bruxellois a mis sur pied un comité d'experts indépendants dans le domaine des radiations non ionisantes, qu'il a chargé de rédiger un rapport annuel dans lequel :

- de ordonnantie waarin de stralingsnormen zijn vastgelegd, te evalueren ;
- de gevolgen van de niet-ioniserende stralingen voor de gezondheid te onderzoeken ;
- de economische gevolgen van de huidige en toekomstige ontwikkelingen van de telecomsector te onderzoeken.

Het is dus niet pas sinds de ontwikkeling van het 5G-netwerk dat we aandacht zijn gaan besteden aan de impact op de gezondheid. Daar werd al veel vroeger rekening mee gehouden, zoals overigens blijkt uit de huidige norm.

Het GPDO laat dus op geen enkele manier uitschijnen dat de Regering de uitrol van het 5G-netwerk niet langer zou beschouwen als een prioriteit. Wel integendeel. Het volgt gewoon dezelfde logica als degene die de Regering altijd verdedigd heeft, namelijk technologische ontwikkelingen – in dit geval de uitrol van het 5G-netwerk – verzoenen met de bescherming van de gezondheid van de burgers in het Gewest.

Mevrouw de Groote, het begrip van « stedelijk patrimonium » omvat de stedelijke structuur, de landschapsstructuur en de bestaande bebouwing (beschermd of niet). Dat begrip moet het imago van Brussel op nationaal en internationaal vlak bevorderen. Het moet ook bijdragen tot de gehechtheid van de Brusselaars aan hun Gewest.

Vervolgens werden mij vragen gesteld over het behoorlijk bestuur bij het GPDO.

Mevrouw Grouwels, mevrouw Emmery, mevrouw Persoons, mevrouw Van Achter en de heer Pinxteren, jullie vragen mij hoe wij de deelstaten, de gemeenten en de bevolking bij dit document zullen betrekken. Een volledig onderdeel wordt besteed aan die kwestie die deel uitmaakt van de voorwaarden voor het welslagen van het GPDO.

Mevrouw Van Achter, u vraagt hoe het zit met de samenwerking met de andere deelstaten. Het GPDO bevat een globale langetermijnvisie op grootstedelijke schaal.

Zeer veel antwoorden op de grote uitdagingen van het Brussels Gewest overstijgen de institutionele grenzen en vergen een denkoefening en samenwerking over de grenzen van de gewesten heen.

Zo bijvoorbeeld kunnen de problemen op het vlak van mobiliteit en de bereikbaarheid van Brussel enkel en alleen opgelost worden binnen een grootstedelijk kader. Hetzelfde geldt voor de bevoegdheden die beheerd worden door de twee cultuurgemeenschappen in Brussel.

- il évaluera l'ordonnance fixant les normes de rayonnement ;
- il étudiera l'impact des radiations non ionisantes sur la santé ;
- il étudiera l'impact économique des développements actuels et futurs du secteur des télécoms.

Ce n'est donc pas seulement depuis le développement du réseau 5G que nous sommes attentifs à l'impact sur la santé. Il a été pris en compte bien plus tôt, comme il ressort d'ailleurs de la norme actuelle.

Le PRDD ne suggère donc aucunement que le Gouvernement ne considère plus le déploiement du réseau 5G comme une priorité, bien au contraire. Il suit simplement la même logique qu'a toujours défendue le Gouvernement, à savoir les développements technologiques.

Mme de Groote, la notion de « patrimoine urbain » recouvre la structure urbaine, paysagère et le bâti existant (classé ou non). Cette notion doit permettre de promouvoir l'image de Bruxelles au niveau national et international. Elle doit également contribuer à l'attachement des Bruxellois à leur Région.

Enfin, un certain nombre de questions m'ont été adressées sur la gouvernance du PRDD.

Mmes Grouwels, Emmery, Persoons, Van Achter et M. Pinxteren, vous me demandez comment nous comptons associer les entités fédérées, les communes ou encore la population à ce document. Un axe entier est consacré à cette question qui figure parmi les conditions de réussite du PRDD.

Pour ce qui concerne la collaboration avec les autres entités fédérés, Mme Van Achter, le PRDD développe la vision globale et à long terme d'un aménagement métropolitain.

De nombreuses réponses aux grands défis de la Région bruxelloise ne connaissent pas de frontières institutionnelles et appellent, pour y répondre, une réflexion et une coopération transrégionale.

Ainsi par exemple, les problèmes de mobilité et d'accès à Bruxelles ne peuvent se résoudre que dans le cadre d'une vision à l'échelle de la métropole. De même pour les compétences gérées par les deux communautés culturelles de Bruxelles.

Een stadsproject kan maar doeltreffend zijn als de beleidsverantwoordelijken van het hinterland erbij betrokken worden, en dan meer bepaald voor zaken die verband houden met mobiliteit, het ecosysteem, het leefmilieu, enzovoort. Daarnaast is het echter ook nodig om samen te werken in beleidsgebieden waarvoor het gewest in de strikte zin niet rechtstreeks bevoegd is, zoals onderwijs, cultuur, gezondheid, sport, enzovoort.

Daarom is in het GPDO een grootstedelijke gemeenschapsvisie uitgetekend. Het is de bedoeling om die samen met de complementaire naburige partners uit te voeren.

U vraagt hoe de gemeenten betrokken worden bij de ontwikkeling van het plan, mevrouw Grouwels. Dat staat uitdrukkelijk in het GPDO : om te kunnen voorzien in een samenhangend beheer van de problemen die op gewestelijke schaal bestaan en de efficiëntie van het buurbeleid te waarborgen, dient het Gewest een proactieve samenwerkingsdynamiek te creëren met de plaatselijke besturen op het Brussels grondgebied.

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 negentien gemeentelijke legislatuurovereenkomsten af te sluiten, die zowel het begrotingskader van het gemeentelijk beleid bepalen als de gezamenlijke ontwikkelingsdoelen vooropstellen die onder meer op het vlak van mobiliteit, parkeren, huisvesting, de ontwikkeling van uitrusting van collectief belang en dergelijke moeten worden nagestreefd.

De relaties met de gemeenten veranderen inderdaad. Zij moeten met respect voor de gemeentelijke autonomie bijdragen tot het halen van de gedeelde doelstellingen voor de zittingsperiode. De regeling van de overeenkomsten tussen Gewest en gemeenten is het beste instrument om de doelstellingen van het GPDO te halen.

Hoe zullen wij de inwoners daarbij betrekken ? Voor de ruimtelijke ordening en zeker voor de stadsrenovatie heeft de inspraak zijn nut bewezen (procedures van openbaar onderzoek voor de RPA's, wijkcontracten, contracten voor stadsrenovatie...). Perspective.brussels is belast met de organisatie van innoverende inspraakprocedures (ter aanvulling van de wettelijke verplichtingen) voor de grote stadsprojecten, om rekening te houden met de verzuchtingen van alle spelers nog voor de start van de projecten. Perspective.brussels moet er ook voor zorgen dat de bevolking zich terugvindt in het GPDO. Dat maakt deel uit van de opdrachten van monitoring van het GPDO,

Pour qu'un projet de ville soit efficace, il faut qu'il associe les responsables de son hinterland en particulier en matière de mobilité, d'éco-système, d'environnement,... mais également qu'il appelle à la collaboration pour les questions qui ne relèvent pas directement des compétences régionales *stricto sensu* comme l'enseignement, la culture, la santé, le sport,...

C'est la raison pour laquelle, le PRDD développe une vision métropolitaine et communautaire qu'il souhaite mettre en œuvre avec les partenaires voisins et complémentaires.

Comment intégrer les communes au développement de ce plan, Mme Grouwels ? Le PRDD le dit explicitement : afin 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.

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 législature (communale) entre la Région et chacune des dix-neuf communes, tant pour déterminer le cadre budgétaire de l'action communale, que le respect des objectifs partagés de développement tels que la mobilité, le stationnement, le logement, le développement d'équipements d'intérêt collectif, etc.

En effet, les relations avec les communes sont évolutives et doivent permettre, dans le respect de l'autonomie communale, d'atteindre ensemble des objectifs partagés et de législature. À cet effet, le mécanisme de la contractualisation entre Région et commune constitue le meilleur outil pour parvenir aux objectifs fixés par le PRDD.

Comment comptons-nous associer les habitants ? Il est avéré que dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la rénovation urbaine en particulier, les mécanismes de participation (les processus d'enquête publique pour les PAD, contrats de quartier, contrats de rénovation urbaine,...) ont démontré toute leur pertinence. Perspective.brussels a été chargé de développer son expertise en matière de participation citoyenne, en organisant des processus innovants de participation (en complément des obligations légales) sur les grands projets urbains, pour prendre en compte les attentes de tous les acteurs en amont des projets. Dans ce cadre, perspective.brussels va également être chargé de

die ik u binnen enkele ogenblikken zal uitleggen. Mevrouw Emmery, wees er maar zeker van dat het document aan de gemeenten bezorgd zal worden en dit binnen zeer korte termijn, opdat de burgers daar kennis van kunnen nemen.

Mevrouw Grouwels, u vraagt mij hoe wij dat document een wettelijke basis gaan geven. Het zal op 15 oktober aanstaande bekendgemaakt worden in het *Belgisch Staatsblad* om op 1 november van kracht te worden.

Wat de operationele uitvoering van dit plan betreft, waarover mevrouw de Groote en de heer Van Goidsenhoven het gehad hebben, is de stedelijke dynamiek bijzonder ingewikkeld. Er moet regelmatig bijgestuurd worden. Het is niet enkel de bedoeling om het GPDO behoorlijk uit te voeren, maar ook de tendensen van de stedelijke ontwikkeling onder de loep te nemen, alsook in voorkomend geval het nut van de onderliggende doelstellingen op termijn.

Dat impliqueert een monitoring van het bestaande GPDO om de uitvoering en de gevolgen ervan te bekijken (onder andere op milieuvlak) en de evolutie van de stadsparameters te analyseren om de nieuwe uitdagingen aan te gaan.

Perspective.brussels is door de Regering belast met de monitoring van de initiatieven en doelstellingen van het GPDO. Perspective.brussels moet ook indien nodig aanvullende strategieën uitdokteren voor de Regering. Dat moet gebeuren in overleg met de overheidsdiensten in kwestie. Een van de eerste taken die ik aan perspective.brussels toevertrouwd heb is de kwestie van de verdichting, maar ook de kwestie van de toe-eigening van die tekst door de Brusselaars.

In de conclusies van het GPDO kan men lezen dat het niet zal volstaan om dit plan enkel maar bekend te maken. Het zal tot leven moeten komen in de collectieve verbeelding. Het zal deel moeten uitmaken van de educatie en de permanente animatie in het kader van een lerende stad die het wereldburgerschap omarmt.

Ik wil nog eens de GOC en perspective.brussels bedanken die de tekst verrijkt hebben op basis van de talloze adviezen van het openbaar onderzoek. ».

De heer Arnaud Pinxteren meent dat de toe-eigening van de tekst enkel mogelijk zal zijn door middel van totale transparantie. De opmerkingen moeten dan ook gepubliceerd worden, alsook de manier waarop men daar rekening mee zal houden.

développer une stratégie d'appropriation du PRDD par la population. Cela s'inscrit dans le cadre des missions relevant du monitoring du PRDD – dont je vous expliquerai les contours dans quelques instants. Mme Emmery, je vous rassure, le document sera envoyé aux communes d'ici peu afin que les citoyens puissent en prendre connaissance.

Mme Grouwels, vous me demandez encore comment nous comptions conférer une base légale à ce document ? Il sera publié au *Moniteur belge* le 15 octobre prochain avec entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre.

Je répondrai en guise de conclusion à la question de l'opérationnalisation de ce plan que posent Mme de Groote et M. Van Goidsenhoven. 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 les tendances du développement urbain et, le cas échéant, la pertinence dans le temps des objectifs qui le fondent.

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.

A cet égard, perspective.brussels a été chargé par le Gouvernement 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 se fait sentir, en concertation avec les administrations concernées bien entendu. Une des premières tâches que j'ai confiée à perspective.brussels est de traiter des questions de densité comme je l'ai évoqué plus haut, mais également de la question de l'appropriation de ce texte par les Bruxellois.

Permettez-moi enfin de citer la conclusion du PRDD : Il ne suffira pas de communiquer ce plan. Il s'agira 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.

J'aimerais encore une fois remercier la CRD et perspective.brussels qui ont permis d'enrichir le texte en prenant en considération les nombreux avis émis lors de l'enquête publique. ».

M. Arnaud Pinxteren estime que l'appropriation du texte passera nécessairement pas une transparence totale et insiste dès lors sur l'utilité de publier les différentes remarques émises et de préciser la manière dont elles ont été rencontrées.

De voorzitter legt uit dat de opmerkingen aan de commissieleden bezorgd zijn.

De heer Arnaud Pinxteren vindt ook dat het interessant zou zijn om een nieuwe raadpleging te organiseren, gelet op de grote wijzigingen.

Het parlementslid neemt akte van het feit dat de Minister-President verklaard heeft dat de Ring niet fysisch uitgebreid zal worden en dat de kwestie van de mobiliteit ook geregeld zal worden via samenwerking tussen de Gewesten, wat soms een vrome wens blijkt te zijn. De gesprekspartner vindt overigens dat het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) niet zal volstaan om het parkeerprobleem op te lossen : veel bedrijven betalen nog eerder dan hun parkeerplaatsen ter beschikking te stellen of de capaciteit ervan te beperken.

De Minister-President legt uit dat het Gewest over een belangrijke hefboom beschikt via de stedenbouwkundige vergunningen.

De heer Arnaud Pinxteren vreest dat dit instrument slechts een oplossing op middellange termijn is en niet op korte termijn.

Het parlementslid wijst bovendien op de verknochtheid van de burgers aan hun levenskwaliteit. De Minister-President heeft de mond vol over groene ruimtes en gezonde lucht, maar in de praktijk zal elke grond bebouwd en verdicht worden. Sommige zones moeten dus een nieuwe bestemming krijgen, wars van een planologie en een bodembestemming die niet meer van deze tijd zijn en geen rekening houden met de noden als gevolg van de stadsverdigting. Er moet gewerkt worden aan een beter evenwicht tussen de functies.

In verband met de hoogbouw vreest de spreker dat de eerder vermelde drie criteria enkel beoordeeld zullen worden door de gemachtigde ambtenaar. Die concentratie van de beoordelingsbevoegdheid bij een enkel persoon is een probleem.

Wat betreft de aanpak van de milieuproblematiek, weet men al genoeg als men moet vaststellen dat de gewestelijke stedenbouwkundige verordening niet in aanmerking komt als middel in de strijd van het Gewest tegen de opwarming van de aarde of de ondoordringbaarheid van de bodem.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven stelt vast dat het GPDO de aanleg van overstapparkeerterreinen wil bevorderen, maar dat het Gewest nog mijlenver af staat van de doelstellingen in de plannen Iris 1 en Iris 2. Wie gelooft dan nog dat alles zal veranderen de komende jaren ?

Le président explique que les remarques ont été transmises aux membres de la commission.

M. Arnaud Pinxteren pense aussi qu'au vu des modifications majeures, il serait intéressant de procéder à une nouvelle consultation.

Le député prend acte du fait que le Ministre-Président a déclaré que le ring ne subirait aucun accroissement physique et que la question de la mobilité se réglera aussi à travers la coopération interrégionale, qui est parfois un vœu pieux. L'interlocuteur croit par ailleurs que le Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (CoBrACE) ne suffira pas pour régler la problématique du stationnement : beaucoup d'entreprises préfèrent payer que de mettre leur parking à disposition ou d'en réduire la capacité.

Le Ministre-Président explique que la Région dispose d'un levier important à travers les permis d'urbanisme.

M. Arnaud Pinxteren craint que cet outil n'offre de solution qu'à moyen et pas à court terme.

Le député relève en outre l'attachement profond des citoyens à leur qualité de vie. Sur ce point, le Ministre-Président prône des espaces verts, de respiration,... Or, dans la réalité, chaque terrain sera bâti et densifié. Il faut donc requalifier certaines zones aux dépens d'une organisation planologique et d'une affectation des sols datées qui ne tiennent plus compte des besoins nés de la densification de la ville. Il faut travailler à un meilleur équilibre des fonctions.

À propos des immeubles élevés, l'orateur craint que les trois critères évoqués précédemment ne soient soumis à l'appréciation de l'unique fonctionnaire délégué. Or, cette centralisation de l'appréciation pose problème.

Sur la question de la prise en compte des enjeux environnementaux, il est symptomatique de constater que le Règlement régional d'urbanisme (RRU) ne puisse être perçu comme un outil de contribution au trajet que doit effectuer la Région en matière de lutte contre le réchauffement climatique ou la perméabilisation des sols.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven constate, pour ce qui concerne la mobilité, que si le PRDD promeut la construction de parkings de dissuasion, la Région est toujours loin des objectifs prévus à ce propos par les plans Iris 1 et 2. Comment dès lors croire que tout va changer au cours des prochaines années ?

Het verbaast het parlementslid ook dat tramlijn 62 niet uitgebreid kan worden tot aan de luchthaven omdat er geen akkoord is met het Vlaams Gewest, net nu Brabantnet in de steigers staat met tramlijnen naar het Gewest en tot aan het Noordstation.

De spreker betreurt ook dat de parkings voor vrachtwagens niet aan bod komen, ondanks hun belang voor de economie en de levenskwaliteit.

De gesprekspartner is ingenomen met het plan om de industriële bedrijvigheid te bevorderen, maar vreest dat dit een luchtkasteel is. Waarom meren de boten in de haven aan voordat zij hun vracht in het Vlaams Gewest kunnen lossen ?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven trekt van leer tegen de vaagheid die het concept verdichting omgeeft. Men heeft het over verdichting via hoogbouw maar tegelijk zegt men dat die hoogbouw niet noodzakelijk een instrument van verdichting is. Gelet op de onrust die dat onderwerp opwekt, is het zeker nuttig om een en ander te preciseren.

De verdichting is natuurlijk een belangrijke voorwaarde voor de stadsontwikkeling, omdat het grondgebied zich maar mondjesmaat uitbreidt. Verdichten telkens zich een buitenkans voordoet (bijvoorbeeld de beschikbaarheid van een braakliggend terrein), is echt geen goede werkwijze. Er moet daar meer over nagedacht worden op het niveau van de wijken, om te voorkomen dat de levenskwaliteit aangetast wordt. De verdichting zal enkel aanvaard worden indien er een compensatie is op het vlak van voorzieningen en openbare en groene ruimtes. Wij hebben natuurlijk de stedenbouwkundige lasten, maar die worden nog te vaak gebruikt om een extra laag woningen te bouwen.

Mevrouw Brigitte Grouwels vindt dat Brussel in de goede richting van een aangename stad voor alle bewoners evolueert.

De vraag is nu hoe men daarin zal slagen. Er spelen veel schaakstukken mee op het bord. De samenwerking met de andere deelstaten, onder andere met het Vlaamse Gewest en de 19 gemeenten, is dus belangrijk. De akkoorden voor de zittingsperiode moeten dus de algemene visie ondersteunen. Hoe kan men zorgen dat Gewest en gemeenten elkaar aanvullen ?

De Minister-President vindt het inderdaad belangrijk dat de gemeenten de transversale visie van het Gewest onderschrijven.

De heer Bernard Clerfayt stelt vast dat het GPDO wel slagvaardig is, maar is het wel ambitieus genoeg ? Elk gewestelijk ontwikkelingsplan mikte hoog. Maar heeft

Le député s'étonne encore que la ligne de tram 62 ne puisse s'étendre jusqu'à l'aéroport faute d'accord avec la Région flamande alors que le *Brabantnet* est en cours de développement avec des lignes de tram qui pénétreront dans la Région pour aboutir à la gare du Nord.

L'orateur regrette également que les parkings pour poids lourds ne soient pas évoqués alors qu'ils constituent un enjeu en termes d'activité économique mais aussi de qualité de vie.

L'interlocuteur se félicite toutefois de la volonté de promouvoir l'activité industrielle mais craint qu'elle ne se confirme dans les faits. Pourquoi des bateaux stationnent-ils dans le Port avant de pouvoir débarquer leur chargement en territoire flamand ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven dénonce encore le flou autour du concept de densification. On parle de densification grâce à la verticalité et dans le même temps on dit que cette verticalité n'est pas nécessairement un outil de densification. Vu les inquiétudes manifestées à ce sujet, il semble particulièrement utile d'apporter quelques précisions.

La densité est évidemment une condition importante du développement de la ville dès lors que son territoire peine à s'étendre. Guider la densité par des effets d'aubaine (la disponibilité d'une friche) n'est toutefois pas la bonne méthode. Elle doit être davantage réfléchie au niveau des quartiers pour qu'elle ne perturbe pas la qualité de vie. Elle ne sera acceptée que si elle offre des retours en termes d'équipements, d'espaces publics et verts qui puissent la compenser. Il existe certes l'outil des charges urbanistiques, lequel est toutefois trop souvent activé pour créer une nouvelle couche de logements.

Mme Brigitte Grouwels estime que Bruxelles bouge dans la bonne direction, celle d'une ville agréable pour tous ses habitants.

La question est maintenant de savoir comment y parvenir. De nombreux acteurs ont un rôle à jouer ; la collaboration avec les autres entités, notamment la Communauté flamande, et les dix-neuf communes, est donc primordiale. Sur ce dernier point, les accords de législature doivent évidemment servir la vision globale. Comment dès lors créer cette complémentarité entre Région et communes ?

Le Ministre-Président estime qu'il est effectivement important que les communes s'intègrent dans la vision transversale que porte la Région.

M. Bernard Clerfayt constate que le PRDD est certes volontariste mais se demande s'il est assez ambitieux. Chaque plan régional de développement a fait montrer

men onderzocht waarom van bepaalde ambities niets terechtgekomen is ? Er is onvoldoende geëvalueerd, terwijl de evaluatie van het beleid toch een voorwaarde is voor de verbetering ervan.

Zijn er perspectieven voor de kalender en de begroting ? Aan de hand daarvan kan vastgesteld worden of bepaalde doelen maar later dan gepland gehaald kunnen worden en kunnen de verschillende ambities beter op elkaar afgestemd worden.

Er wordt veel huisvesting gecreëerd, maar zal de stad nog voldoende ruimte hebben om werkgelegenheid te creëren, vooral als men weet dat de tewerkstellingsgraad van de Brusselaars 10 % onder het nationale gemiddelde zit ?

Bepaalde wijken zouden vandaag beter minder verdicht zijn ten voordele van openbare en groene ruimtes. Men wil wel de binnengedeeltes van de huizenblokken vrijwaren, maar dat is meestal een privézaak. Het nastreven van ontdichting moet evenwel ook gelden voor de openbare ruimte, teneinde de levenskwaliteit van alle inwoners te verbeteren.

Is sociale huisvesting trouwens het goede antwoord ? De kwestie van de huisvesting van de achtergestelde doelgroepen is allang aan de orde, maar verre van opgelost. In de laatste eeuw zijn er veel sociale woningen gebouwd op goedkope terreinen, maar vandaag is de context verschillend.

Voorts is er veel wetgeving inzake mobiliteit en parkeren tot stand gebracht, maar het vraagstuk blijft zeer actueel. Hoe kan men beter ingrijpen ? Het parkeren is een essentiële hefboom van het mobiliteitsbeleid. Op dat gebied is het nuttig om te kijken wat er in andere grote steden gebeurt. Het Gewest legt op dat gebied weinig ambities aan de dag. Het debat over de overstapparkings lijkt minder belangrijk ; een goed parkeerbeleid is echter mogelijk zonder overheidsgelden aan te spreken. De volksvertegenwoordiger verwijst op dat vlak naar het werk van Daniel Shoup, *The High Cost of Free Parking*.

De vrees van de burgers wanneer het onderwerp ter sprake wordt gebracht, wijst erop dat ze het gewoon zijn dat beloften worden gebroken. Als men die doelstellingen wil realiseren, dan moet men een reflectie houden over de kwaliteit van het overheidsbeheer. Men moet de mensen kunnen geruststellen over het feit dat men niet zal raken aan hun mobiliteit, die weliswaar ietwat zal veranderen, en dat hun levenscomfort zal verbeteren.

De heer Arnaud Verstraete betreurt het gebrek aan ambitie van het GPDO, waarvan de doelstellingen niet

d'ambitions. A-t-on pour autant évalué les raisons pour lesquelles certaines de ces ambitions n'ont pas été rencontrées ? Le député craint que ce travail d'évaluation n'ait pas été suffisamment fait. Or, l'évaluation des politiques est une des conditions de leur amélioration.

Des perspectives ont-elles en outre été établies en termes de calendrier et de budget ? Cela permettrait de constater que certains objectifs ne pourront être atteints que plus tard que prévu et d'articuler différemment les ambitions.

Le député observe encore qu'on crée beaucoup de logements ; la ville disposera-t-elle dès lors de suffisamment d'espace pour créer de l'emploi et ce d'autant plus que le taux d'emploi des Bruxellois est de 10 % inférieur à la moyenne nationale ?

L'orateur estime également que certains quartiers existants mériteraient d'être dédensifiés au profit d'espaces publics et verts notamment. Il est certes prévu de préserver les intérieurs d'ilots mais ces derniers relèvent généralement du privé. Or, l'objectif de dédensification doit également porter sur l'espace public, susceptible d'améliorer la qualité de vie de l'ensemble des habitants.

En outre, le logement social est-il la bonne réponse ? Posée depuis longtemps, la question du logement des publics défavorisés est loin d'être résolue. Le logement social s'est beaucoup développé au siècle dernier sur des terrains bon marché mais le contexte est aujourd'hui différent.

On a par ailleurs beaucoup légiféré en termes de mobilité et de stationnement mais la problématique reste très prégnante. Comment mieux agir ? Le stationnement est un levier essentiel de la politique de mobilité. Sur ce plan, il n'est pas inutile de s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres grandes villes. La Région paraît sur ce point peu ambitieuse. Le débat sur les parkings de dissuasion paraît secondaire ; or, une bonne gestion du stationnement peut se résoudre sans intervention de l'argent public. Le député renvoie sur ce point à l'ouvrage de Daniel Shoup, *The High Cost of Free Parking*.

L'angoisse des citoyens à l'évocation du sujet témoigne du fait qu'ils sont trop habitués à des promesses qui ne se sont jamais réalisées. Si l'on veut mettre en œuvre ces volontés, il convient d'avoir une réflexion sur la qualité de la gestion publique. Il faut pouvoir rassurer les gens sur le fait que leur mobilité, quoique différente, ne sera pas atteinte, que leur confort de vie sera amélioré.

M. Arnaud Verstraete regrette le manque d'ambition du PRDD dont les objectifs ne vont pas au-delà de l'accord de

verder gaan dan het regeerakkoord. Het is mogelijk om resultaten te boeken, maar dat hangt af van de volgende Regering.

Tegen 2040 zullen er op vele gebieden veranderingen nodig zijn, maar die worden ontoereikend geformuleerd in het GPDO. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het klimaat en de verkeersveiligheid. Op dat gebied is het de bedoeling om de snelheid in alle wijken te beperken tot 30 km/u. Dat was al het geval in het vorige GPDO, maar het zal hoe dan ook niet genoeg zijn.

Wat de groene ruimten betreft, kondigt men aan dat braakliggende gronden, die thans niet bebouwd worden, groene ruimten zullen omvatten. Er zijn cijferdoelstellingen nodig voor bomen en groene ruimten, zodat Brussel een gezonde stad wordt. De doelstellingen moeten concreet zijn !

Het risico bestaat dat het GPDO over enkele jaren al achterhaald is op verschillende aspecten.

De volksvertegenwoordiger hekelt nog het feit dat men de bevolkingsgroei wil opvangen, terwijl men vandaag geen toereikende levenskwaliteit aan alle burgers kan bieden. Het plan lijkt onder de verwachtingen van de bevolking te blijven. De bevolking snakt naar grotere ambities.

De volksvertegenwoordiger is het eens met de opmerkingen van de heer Bernard Clerfayt en betreurt dat de DéFI-fractie ze niet sneller heeft gemaakt.

De spreker heeft tevens vragen over de volgende stappen. Moet het gewestelijk bodembestemmingsplan (GBP) worden herzien ? Zal dat een taak voor de volgende Regering zijn ?

Wat de parkings buiten de openbare wegen betreft, stelt het plan 20.000 beschikbare plaatsen voor. Men moet zich baseren op de maatregelen in het BWRO, waaronder de activering van de parkings onder de winkels en de kantoren die 's nachts leeg staan. Komt er op dat vlak een nieuwe reglementering ? Dat is in ieder geval beter dan nieuwe parkings aanleggen, die duurder zijn en geen oplossing op lange termijn zijn.

De volksvertegenwoordiger vindt eveneens dat de verbreding van de Ring op zich geen oplossing is en het verheugt hem dat hij gehoor vindt.

Hij is er daarentegen niet van overtuigd dat een groot-schalig winkelcentrum tegemoetkomt aan de verzuchtingen naar een nabijheidsstad.

Gouvernement. Il est certes possible d'aller de l'avant mais cela dépendra de la volonté du prochain Gouvernement.

D'ici à 2040, des changements sont nécessaires dans de nombreux domaines mais ceux-ci sont formulées de manière insuffisante dans le PRDD. C'est le cas par exemple en termes de climat ou de sécurité routière. Dans ce domaine, l'objectif est de mettre les quartiers en zone 30. C'était déjà le cas dans le précédent PRDD et cela ne sera en tout état de cause pas suffisant.

En matière d'espaces verts, on annonce que des friches, qui ne sont actuellement pas construites, comprendront des espaces verts. Il faut des objectifs chiffrés en termes d'arbres, de volumes d'espaces verts de manière à faire de Bruxelles une ville saine. Cela doit être concret !

Le risque est que le PRDD soit déjà dépassé dans quelques années et ce sur plusieurs dimensions.

Le député dénonce encore le fait qu'on vise à accueillir une augmentation de la population alors qu'on ne peut aujourd'hui offrir une qualité de vie suffisante à chacun. Le plan semble être en-dessous des attentes de la population. La population est prête pour de plus grandes ambitions.

Le député rejoint encore les observations de M. Bernard Clerfayt et regrette que le groupe DéFI ne les ait pas fait valoir plus tôt.

L'orateur s'interroge également sur les étapes à suivre. Le plan régional d'affectation du sol (PRAS) doit-il en particulier être révisé ? Une telle tâche incombera-t-elle au prochain Gouvernement ?

Pour ce qui est du parking en dehors de la voie publique, le plan propose de rendre 20.000 places disponibles. Il faut s'inspirer des mesures prévues dans le CoBrACE dont notamment l'activation des parkings situés sous les magasins, les bureaux,... et qui restent vides la nuit. Prévoit-on une nouvelle réglementation en la matière ? C'est mieux en tout cas que de construire des nouveaux parkings, plus coûteux et qui ne sont pas une solution à long terme.

Le député croit également que l'élargissement du ring ne soit en rien une solution et se réjouit du fait que son opinion soit partagée.

L'interlocuteur n'est pas convaincu qu'un centre commercial de grande échelle réponde aux préoccupations de la ville de proximité.

Tot besluit deelt de Groen-fractie de visie van een stad met korte afstanden, maar ze vreest dat het plan niet visionair genoeg is.

Mevrouw Julie de Groote stelt vast dat het GPDO op een bepaald moment ter sprake komt, namelijk aan de vooravond van de gemeenteraads- en gewestelijke verkiezingen. Die datums zouden geen uitvlucht mogen zijn om pas op de plaats te maken. Een tijdschema zou dus wel nuttig kunnen zijn.

De gewestregering heeft een goede uitvoering van het grondbeleid als leidmotief, maar dat is niet het geval voor alle gemeenten. Niet iedereen onderschrijft die filosofie, maar ze levert wel resultaten op.

Hoe kan men voorts zorgen voor convergentie tussen de doelstellingen inzake dichtheid en kwaliteit ? Wat zijn bovendien de collectieve behoeften ? Hun definitie is mettertijd ruimer geworden.

Mevrouw Brigitte Grouwels wacht op het juiste standpunt van het Gewest over de verbreding van de Ring. Op dat vlak is, net als op andere vlakken, overleg met het Vlaams Gewest in ieder geval van primordiaal belang.

De Minister-President wijst erop dat in het kader van de *Memory of Understanding*, die in 2014 werd besproken, enkel het optimale gebruik van de Ring en niet de verbreding werd besproken. Men kan dus werken uitvoeren op een reeks stukken van de Ring om het verkeer vlotter te doen verlopen, waarbij die werkwijze erin bestaat voorzieningen aan te brengen om het doorgaand verkeer te scheiden van het bestemmingsverkeer (aangezien de pijnpunten in feite de op- en afritten zijn).

Voorts is de evaluatie van de uitvoering van het GPDO een van de grote uitdagingen. Het Gewest beschikt evenwel over instrumenten waarover het voordien niet beschikte. Met de expertise ter zake die perspective.brussels heeft opgebouwd, kan deze instantie de regelgevende instrumenten evalueren en dienovereenkomstig aanpassen en bijgevolg zorgen voor een grotere efficiëntie bij het bereiken van de doelstellingen. Het nastreven van die doelstellingen zal evenwel overleg met andere gezagsniveaus vereisen.

Wat de sociaaleconomische belangen betreft, verwijst de spreker nog naar de Strategie 2025, waarvan de opdrachten werden uitgebreid met mobiliteit. Het lijkt immers van essentieel belang dat de sociale partners op dat vlak worden betrokken bij de grote projecten. Wellicht zal dat een betere grootstedelijke benadering mogelijk maken.

Het industrieel plan valt eveneens onder de doelstellingen inzake jobcreatie op maat van de behoeften. Het Brussels Gewest is het meest dynamische gewest op

En conclusion, le groupe Groen partage la vision de la ville des courtes distances mais craint que le plan ne soit pas suffisamment visionnaire.

Mme Julie de Groote constate que le PRDD tombe à un moment particulier, à l'approche des élections communales mais aussi régionales. Il ne faudrait pas que ces échéances constituent un prétexte pour ne pas avancer. Un calendrier ne serait donc pas inutile.

Si le Gouvernement régional a pour *leitmotiv* la maîtrise du foncier, ce n'est pas le cas de toutes les communes. La philosophie n'est pas partagée par tous, or elle livre des résultats.

Comment par ailleurs assurer la convergence entre les objectifs de densité et de qualité ? Quels sont en outre les besoins collectifs ? Leur définition s'est élargie avec le temps.

Mme Brigitte Grouwels explique attendre le point de vue exact de la Région sur l'élargissement du ring. Sur ce point comme sur d'autres, la concertation avec la Région flamande est en tout cas primordiale.

Le Ministre-Président rappelle que dans le cadre du *Memory of understanding* discuté en 2014, seule l'optimisation du ring, et non son élargissement, a été discutée. On peut donc travailler sur une série de parties du ring pour régler un problème de fluidité du trafic, cette optimisation par morceaux consistant à créer les conditions de séparation du trafic de transit du trafic de destination (puisque les points de retenue du ring sont en fait les points d'entrée et de sortie).

Par ailleurs, un des enjeux essentiels est l'évaluation de la mise en œuvre du PRDD. Or, la Région dispose aujourd'hui d'outils dont elle ne disposait pas précédemment. Perspective.brussels a ainsi développé une expertise en la matière et permet dès lors aujourd'hui une évaluation et une adaptation conséquente des outils réglementaires et donc une plus grande efficacité dans la réalisation des objectifs. La poursuite de ces objectifs nécessitera toutefois de se concerter avec d'autres niveaux de pouvoir.

L'intervenant renvoie encore, pour ce qui concerne les enjeux socioéconomiques, à la Stratégie 2025 dont on a étendu les missions à la mobilité. Il semble effectivement essentiel que les partenaires sociaux soient impliqués à ce niveau dans les grands projets, cela permettra sans doute une meilleure approche métropolitaine.

Le plan industriel relève également de ces objectifs de création d'emplois à la mesure des besoins. La Région bruxelloise est la Région qui a le plus grand dynamisme

gebied van jobcreatie en ondernemerschap. Het tewerkstellingspercentage stijgt en het werkloosheidscijfer daalt. Het aandeel van de Brusselaars die in Brussel werken, stijgt. Dat is ook het geval voor de Brusselaars die buiten het Gewest aan de slag zijn. Men houdt dus een middenklasse in Brussel die er permanent blijft wonen.

Wat de sociale huisvesting betreft, heeft het BGHM-model zijn beste tijd gehad. Zijn modus operandi moet veranderen, want een project uitvoeren is een proces van lange adem. De BGHM is bovendien niet langer de enige actor (naast de gemeenten, de sociale verhuurkantoren, het Woningfonds,...). Bijgevolg moet er een reflectie worden gehouden over andere manieren om openbare woningen voor een achtergestelde doelgroep tot stand te brengen.

De Minister-President wijst er nog op dat de huidige volgorde van gemeenteraadsverkiezingen en daarna gewestelijke verkiezingen over vijf jaar zal worden omgekeerd. Nu is dus het moment om een echte bezinning te houden over het Brussels bestuur en de interactie tussen gemeenten en Gewest, ook over de volgorde van de verkiezingen, zodat men dezelfde dynamiek volgt, zodra de doelstellingen zijn vastgesteld.

De heer Bernard Clerfayt vindt dat men, zolang er gewestelijke én gemeenteraadsverkiezingen zijn, een vorm van autonomie moet verlenen aan de lokale democratie. De lokale meerderheden kunnen dan andere beleidskeuzes maken dan de gewestelijke meerderheid. Het Gewest en de gemeenten ertoe dwingen samen te werken in dezelfde richting komt erop neer dat men een van de twee democratieën negeert.

In Antwerpen hebben districten totaal verschillende meerderheden dan die van de Stad en het is volstrekt legitiem dat ze een ander beleid dan de Stad voeren.

De Minister-President beweert niet het tegendeel, maar wenst toch dat men gemeenschappelijke doelstellingen nastreeft.

De heer Bernard Clerfayt legt uit dat elk van de twee democratieën prerogatieven heeft en dat het Gewest zich niet mag moeien met de keuzes die een gemeente op grond van haar prerogatieven maakt.

De Minister-President wijst als voorbeeld op de noodzaak om te reageren op de demografische boom door scholen te bouwen. Waarom zou een gemeente weigeren om daaraan mee te werken ?

De heer Arnaud Pinxteren verwijst naar het subsidiariteitsprincipe.

en matière de création d'emplois, en matière d'entrepreneuriat. Le taux d'emploi augmente, le taux de chômage diminue ; la part de Bruxellois qui travaillent à Bruxelles comme en dehors de la Région est également en croissance. On maintient donc une population de classe moyenne à Bruxelles qui se sédentarise.

Pour ce qui est du logement social, le modèle « SLRB » semble dépassé. Son mode opératoire doit être modifié tant développer un projet implique un long processus. La SLRB n'est en outre plus le seul acteur (on compte également les communes, les agences immobilières sociales, le Fonds du logement,...). Une réflexion doit donc s'engager sur d'autres modes de développement de logements publics à destination d'un public précarisé.

Le Ministre-Président explique encore que la séquence élections communales – élections régionales que l'on vit actuellement sera inversée dans cinq ans. C'est donc le moment d'avoir une vraie réflexion sur la gouvernance bruxelloise et sur l'interaction entre communes et Région, en ce compris sur le séquençage des élections, de sorte qu'à partir du moment où on définit des objectifs, on s'inscrive dans une même dynamique.

M. Bernard Clerfayt estime que tant qu'il y aura des élections et régionales et communales, il faudra conférer une forme d'autonomie à la démocratie locale. Les majorités locales poursuivront dès lors des orientations différentes de la majorité régionale. Contraire Région et communes à travailler ensemble dans la même direction revient à nier l'une des deux démocraties.

À Anvers, des districts ont des majorités radicalement différentes de celles de la Ville et il n'est pas illégitime qu'elles mènent des politiques différentes de celle de la Ville.

Le Ministre-Président ne dit pas le contraire mais voudrait néanmoins qu'on poursuive des objectifs partagés.

M. Bernard Clerfayt explique que des prérogatives relèvent de chacune des démocraties et que la Région ne peut se mêler des choix opérés par une commune dans ses prérogatives.

Le Ministre-Président prend l'exemple de la nécessité de répondre à l'essor démographique en construisant des écoles. Pourquoi une commune pourrait-elle refuser de participer à l'effort ?

M. Arnaud Pinxteren renvoie à la question de la subsidiarité.

### 3. Afsluiting van de besprekking

De commissie beslist om de gedachtewisseling af te ronden en een verslag te publiceren.

*– Vertrouwen wordt geschenken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteurs,*

Brigitte GROUWELS  
Caroline PERSOONS

*De Voorzitter,*

Mohamed AZZOUZI

### 3. Clôture des débats

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

*– Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport.*

*Les Rapporteuses,*

Brigitte GROUWELS  
Caroline PERSOONS

*Le Président,*

Mohamed AZZOUZI

### 4. Bijlage

Aanvullende schriftelijke vragen van mevrouw Brigitte Grouwels aan de Minister-President na de vergadering van 18 juli 2018.

Institutionele hervormingen : bevoegdhedsverdeling tussen de 19 gemeenten en het Gewest.

– Om de samenwerking tussen Gewest en gemeenten te bevorderen wordt 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 het gemeentelijk beleid bepalen als de gezamenlijke ontwikkelingsdoelen vooropstellen die met name op het vlak van mobiliteit, parkeren, huisvesting, de ontwikkeling van uitrusting van collectief belang e.d. moeten worden nagestreefd ».

Deze passage roept bij mevrouw Brigitte Grouwels heel wat vragen op. Hoe zien deze legislatuurovereenkomsten er precies uit ? Hoe zorgen we ervoor dat de 19 legislatuurovereenkomsten complementair zijn en elkaar vooral niet tegenspreken ? Hoe zorgen we ervoor dat er eenheid van visie, leiding en beleid komt, wanneer er 19 aparte legislatuurovereenkomsten zijn ?

Mevrouw Brigitte Grouwels wenst ook te wijzen op het feit dat de zesde Staatshervorming explicet bepaalt dat het Gewest de regierol speelt op het vlak van mobiliteit en parkeerbeleid. Mevrouw Brigitte Grouwels vindt daarom dat het Gewest de belangrijkste doelstellingen van elke legislatuurovereenkomst autonoom moet kunnen bepalen. Vervolgens kan er met de 19 gemeentebesturen enkel onderhandeld worden over de wijze waarop deze doelstellingen in elke gemeente concreet ingevuld worden.

### 4. Annexe

Questions écrites complémentaires adressées par Mme Brigitte Grouwels au Ministre-Président à la suite de la réunion du 18 juillet 2018

Réformes institutionnelles : répartition des compétences entre les 19 communes et la Région.

– Afin de promouvoir la collaboration entre Région et communes, il est proposé, « dans le respect de l'autonomie communale, la conclusion de conventions de législature (communale) entre la Région et chacune des 19 communes, tant pour déterminer le cadre budgétaire de l'action communale, que pour s'assurer du respect des objectifs partagés de développement tels que la mobilité, le stationnement, le logement, le développement d'équipements d'intérêt collectif, etc. ».

Mme Brigitte Grouwels se pose beaucoup de questions à la lecture de ce passage. À quoi ressembleront exactement ces conventions de législature ? Comment veillerons-nous à ce que les 19 conventions de législature soient complémentaires et, surtout, ne se contredisent pas ? Comment assurerons-nous une unité de vision, de direction et de politique, avec 19 conventions de législature distinctes ?

Mme Brigitte Grouwels souhaite également attirer l'attention sur le fait que la sixième réforme de l'État dispose expressément que la Région assure la régie en matière de mobilité et de politique du stationnement. C'est pourquoi elle estime que la Région doit pouvoir déterminer de façon autonome les principaux objectifs de chaque convention de législature. Ensuite, seule la manière de réaliser concrètement ces objectifs dans chaque commune pourra être négociée avec les 19 administrations communales.

Is dit ook de werkwijze die gehanteerd zal worden bij de opmaak van de legislatuurovereenkomsten ? Welke werkwijze zal precies gehanteerd worden ?

#### Veiligheid

– Om de kloof tussen politie en buurt te verkleinen wordt een « LISA » voorgesteld, dit zijn « *Local Integrated Security Antenna* ». Dit zijn zogenaamde 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.

Graag had mevrouw Brigitte Grouwels meer uitleg gekregen over het concept van de LISA. Zijn er gelijkenissen met de stadsmariniers die in Rotterdam met succes actief zijn ? Een dergelijke stadsmarinier beschikt in Rotterdam over verregaande bevoegdheden om overlastproblemen en het onveiligheidsgevoel in probleemwijken aan te pakken (sluikstorten, drugshandel, criminaliteit en verloedering). In nauw overleg met burgers, verenigingen en overheden zoekt een Rotterdamse stadsmarinier telkens naar concrete oplossingen voor concrete problemen.

Is een LISA (« *Local Integrated Security Antenne* ») vergelijkbaar met zo'n Rotterdamse stadsmarinier ? Wie heeft de leiding in zo'n LISA ? Met welke « beslissingsmacht » kan worden opgetreden ?

– In de nieuwe tekst van het GPDO leest mevrouw Brigitte Grouwels verrassend genoeg niets over de oprichting van BIN's. In tegenstelling tot in Vlaanderen en Wallonië zijn er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest amper buurtnetwerken actief. Een goede informatie-uitwisseling tussen inwoners en lokale politie is nochtans cruciaal om criminaliteit efficiënt aan te pakken.

Wil de niet-vermelding in het GPDO zeggen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de oprichting van extra BIN's niet als prioritair beschouwt ?

#### Elektromagnetische stralingen

– Mevrouw Brigitte Grouwels leest dat « de gezondheidseffecten van nieuwe technologieën (nieuwe netwerken zoals het « internet der dingen », 5G, enz.) en van zendmasten en elektriciteitsdraden zal jaarlijks worden geëvalueerd door het comité van experts om enerzijds een voldoende bescherming van de gezondheid te garanderen en anderzijds op de ontwikkeling telecomnetwerken (nieuwe technologieën, bereikbaarheid, enz.) ».

Appliquera-t-on aussi cette méthode de travail pour l'élaboration des conventions de législature ? Quelle méthode utilisera-t-on exactement ?

#### Sécurité

– Afin de combler le fossé entre la police et les quartier, il est proposé « l'implantation d'antennes de sécurité intégrées au niveau local « LISA » (*Local Integrated Security Antenna*) », soit une « 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 propriété 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 ».

Mme Brigitte Grouwels aurait voulu davantage de précisions sur le concept des LISA. Y a-t-il des similitudes avec les *stadsmariniers* de Rotterdam, dont le travail porte ses fruits ? Un *stadsmarinier* rotterdamois dispose de larges compétences afin de s'attaquer aux problèmes de nuisances et au sentiment d'insécurité dans certains quartiers difficiles (dépôts sauvages, trafic de drogues, criminalité et dégradations). Un *stadsmarinier* rotterdamois cherche systématiquement des solutions concrètes à des problèmes concrets, et ce en étroite concertation avec les citoyens, les associations et les autorités.

Une antenne de sécurité intégrée au niveau local (LISA) est-elle comparable à un tel *stadsmarinier* rotterdamois ? Qui dirige une LISA ? Avec quel « pouvoir de décision » peut-on agir ?

– Mme Brigitte Grouwels s'étonne de ne rien lire, dans le texte du nouveau PRDD, concernant la mise sur pied de PLP. Contrairement à la Wallonie et la Flandre, la Région de Bruxelles-Capitale ne compte presque pas de partenariats locaux de prévention. Un bon échange d'informations entre citoyens et police locale est pourtant essentiel pour lutter efficacement contre la criminalité.

Le fait que le PRDD ne mentionne pas les PLP signifie-t-il que la Région de Bruxelles-Capitale ne considère pas comme prioritaire la création de nouveaux PLP ?

#### Ondes électromagnétiques

– Mme Brigitte Grouwels lit que « l'impact sur la santé de ces technologies (les nouveaux réseaux comme par exemple l'internet des objets, la 5G, etc.) et des antennes émettrices et des fils électriques sera évalué annuellement via le comité des experts afin d'une part d'assurer une protection satisfaisante de la santé et d'autre part de veiller au développement des réseaux de télécoms (nouvelles technologies, accessibilité, etc.) ».

Mevrouw Brigitte Grouwels heeft heel wat vragen bij deze passage. Houdt deze passage in dat de Brusselse Regering van de snelle uitrol van het 5G-netwerk niet langer een prioriteit maakt ?

Mevrouw Brigitte Grouwels zegt dit met veel begrip voor de bezorgdheden rond de gezondheidseffecten. We mogen daar inderdaad niet lichtzinnig over heen gaan. Maar anderzijds stelt mevrouw Brigitte Grouwels vast dat de Wereldgezondheidsorganisatie geen negatieve gezondheidseffecten ziet in de uitrol van 5G-netwerken.

De Brusselse stralingsnormen zijn trouwens nu al 7 keer strenger dan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (42 v/m). Ook zijn de Brusselse stralingsnormen een stuk strenger dan de normen in Vlaanderen (20,5 v/m) en Wallonië (geen normen).

Kan u daarom zeggen wat deze passage betekent voor de noodzakelijke uitrol van het 5G-netwerk ?

#### Toerisme

– Het gaat over het versterken van het toerisme in Brussel. Het is niet duidelijk of ook gemikt wordt op binnenlandse toeristen. In het verleden lag de klemtoon immers vooral op het aantrekken van buitenlandse toeristen.

Mevrouw Brigitte Grouwels vindt dat het Gewest veel meer toeristen uit Vlaanderen en Wallonië moet proberen warm maken voor een (kort)verblijf in Brussel. Vaak hebben deze mensen een negatief beeld over Brussel, waardoor ze niet geneigd zijn om naar Brussel te komen. Dit is jammer, want hierdoor blijft een groot economisch en toeristisch potentieel onbenut. Het Brussels Gewest moet daarom veel meer pr-inspanningen doen naar Vlamingen en Walen om hen te overtuigen om naar Brussel te komen.

Op basis van de huidige GPDO-tekst is niet duidelijk of dit ook werkelijk de bedoeling is...

#### Mobiliteit

– Mevrouw Brigitte Grouwels leest dat « het Gewest de negatieve externaliteiten die worden gegenereerd door de huidige federale heffing op de bedrijfswagens drastisch wenst te verminderen ».

Mevrouw Brigitte Grouwels vindt het interessant dat het Gewest initiatieven neemt om iets te doen aan de negatieve gevolgen van de dagelijkse toestroom aan bedrijfswagens in Brussel. Terecht, want ongeveer de helft van de wagens die Brussel binnenrijden zijn bedrijfswagens.

Mme Brigitte Grouwels se pose de nombreuses questions sur ce passage. Signifie-t-il que le déploiement rapide du réseau 5G n'est plus une priorité pour le Gouvernement bruxellois ?

Mme Brigitte Grouwels comprend bien les inquiétudes au sujet des effets sur la santé. On ne doit effectivement pas les prendre à la légère. Mais d'un autre côté, Mme Brigitte Grouwels constate que l'Organisation mondiale de la santé considère que le déploiement des réseaux 5G ne présente pas d'effets négatifs sur la santé.

Au demeurant, les normes de rayonnement bruxelloises actuelles sont déjà 7 fois plus sévères que celles de l'Organisation mondiale de la santé (42 v/m) ; elles sont aussi nettement plus strictes que les normes en Wallonie (où il n'y en a pas) et en Flandre (20,5 v/m).

Pouvez-vous dès lors dire ce que ce passage signifie pour le déploiement nécessaire du réseau 5G ?

#### Tourisme

– Il est question du renforcement du tourisme à Bruxelles. Cible-t-on également les touristes belges ? Ce n'est pas clair et dans le passé, en effet, on a surtout mis l'accent sur l'attraction de touristes étrangers.

Mme Brigitte Grouwels pense que la Région doit tenter d'éveiller l'intérêt de nettement plus de touristes wallons et flamands pour un (bref) séjour à Bruxelles. Ceux-ci se font souvent une idée négative de Bruxelles et, par conséquent, ils sont peu enclins à venir à Bruxelles. L'intervenant le regrette car, ce faisant, on n'exploite pas un potentiel économique et touristique important. C'est pourquoi la Région bruxelloise doit redoubler d'efforts en matière de RP à l'adresse des Wallons et des Flamands, afin de les convaincre de venir à Bruxelles.

Sur la base du texte actuel du PRDD, elle ignore si c'est réellement l'objectif...

#### Mobilité

– Mme Brigitte Grouwels lit que « la Région souhaite une réduction drastique des externalités négatives que génère le régime fiscal fédéral applicable aux véhicules de société ».

Elle trouve intéressant que la Région prenne des initiatives afin d'atténuer les conséquences négatives de l'afflux quotidien de voitures de société à Bruxelles. Avec raison, car près de la moitié des voitures qui entrent dans Bruxelles sont des véhicules de société.

Maar autofiscaliteit is natuurlijk wel federale materie. Mevrouw Brigitte Grouwels had dan ook graag informatief geweten op welke wijze het Gewest de negatieve effecten van de federale heffing op de bedrijfswagens denkt te kunnen verminderen.

Mais la fiscalité automobile est évidemment une matière fédérale. Mme Brigitte Grouwels aurait dès lors souhaité être informée de la façon dont la Région pense pouvoir diminuer les effets négatifs du régime fiscal fédéral applicable aux véhicules de société.