

ADT
ATO.

AGENCE DE
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
POUR LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AGENTSCHAP VOOR
TERRITORIALE ONTWIKKELING vzw
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Consultation des communes Thématique « Cadre de vie » - 21/05/2012

Compte-rendu



Liste de présence

Commune	Nom
Anderlecht	Patrick Demol
	Yvette Zege, Service de développement urbain
	Roger Elshoecht, Chef de service Cadre de Vie – Dvpt de la Ville
Auderghem	
Berchem Sainte Agathe	Didier Recollecte, Urbaniste
Bruxelles Ville	Marianne Dandoy, Secrétaire d'administration à la Cellule Mobilité
	Camille Baar Inspecteur à la Cellule Plan (Département Urbanisme)
Etterbeek	Yves Smidts, Inspecteur Principal, Architecte – Urbaniste
	Rosine Dehaeck, guichet logement
Evere	Martine Reniers – Inspecteur Architecte
Forest	
Ganshoren	Christophe De Wannemaeker - Directeur Architecte
	Joan Coeckelberghs
	Dirk Waterplas
Ixelles	M. Louis
	I. Bongaerts
Koekelberg	
Molenbeek	Etienne Coeckelberghs
	Marc Mohy
Saint-Gilles	Nathalie David
Saint-Josse-Ten-Node	Elisabeth Lehanse
	Anne Winterberg
Schaerbeek	David Neuprez – Département développement stratégique et rable
	Bertrand Dhuyvetter
Uccle	Alexandre Jongen
	Didier Heymans - Architecte & Urbaniste
Watermael-Boitsfort	Chloé Gillain
	Myriam Brackelaire
Woluwe-Saint-Lambert	
Wolume-Saint-Pierre	
ADT	Frédéric Raynaud, responsable du Département Connaissance territoriale
	Annabelle Guérin, chargé de mission Département Connaissance territoriale
	Lise Nakhlé, chargé de mission Département Connaissance territoriale
	Veronica Pezzuti, chargée de mission Département Connaissance territoriale
	Solange Verger, chargée de mission Département Connaissance territoriale
DEP (AATL)	Yves Van De Castele, attaché, coordinateur PRDD
	Maarten Lenaerts, attaché
Cabinet Picqué	Julie Lumen, chef de cabinet adjointe

➤ Soit 25 participants + 8 intervenants ou animateurs (ADT-DEP-cabinet Picqué)

Déroulement de la demi-journée

- Présentation du contexte, de l'objectif de la consultation et de la thématique du jour (par Frédéric Raynaud et Solange Verger, ADT). Cf *powerpoint* en annexe.
- Exposé sur « Les conséquences de la réforme institutionnelle en matière de sécurité pour la Région Bruxelles Capitale » (par Julie Lumen, Cabinet Picqué)
- Travail en groupe autour de 5 sous-thèmes ayant trait à la thématique « cadre de vie » :
 - Logement
 - Equipement
 - Espaces publics-espaces verts
 - Mobilité
 - Sécurité-prévention (traité avec le thème espaces publics-espaces verts)

Question centrale des débats : *Comment les communes et la Région peuvent-elles agir ensemble pour améliorer le cadre de vie dans les quartiers ?*

- Présentation par le rapporteur de chaque groupe de travail devant tous les participants des principales réflexions et propositions débattues dans les groupes de travail.
Questions et débat.

Résultats des différents groupes de travail

Voir pages suivantes.

Groupe de travail « Logement »

La problématique du logement a été analysée à travers une question générale, à savoir : Comment les communes peuvent-elles contribuer et faciliter la mise en œuvre de programmes de logement (politique foncière, concertation, ...) ?

Le débat s'est orienté vers les problèmes que peuvent rencontrer les communes notamment concernant le manque de concertation avec la Région et le manque de réglementation dans la mise en œuvre et dans la gestion de projets de logement.

Les communes ont proposé des pistes de solutions dont certaines sont déjà mises en œuvre sur leur territoire.

Acteurs

Problématique :

La multiplicité d'acteurs (Régie foncière, AIS, Communes, SISF et acteurs alternatifs) complexifie la production de logement.

Les communes ne peuvent pas intervenir dans toutes les matières et sont confrontées à un manque de moyens et à un manque de foncier disponible. Le problème du foncier amène les communes à travailler davantage sur le logement existant.

Pistes d'action proposées :

- Plus de coordination entre les acteurs, ce qui pourrait passer par un guichet unique pour toute demande de logement.
- Renforcer la concertation entre les acteurs pour améliorer la production de logements en adéquation avec la demande.

Production de logements

Problématique :

L'implantation de nouveaux logements à caractère social dans le cadre du Plan Logement peut entraîner des effets négatifs à l'échelle communale en termes de sécurité, de mobilité (mauvaise desserte en transport public et augmentation des besoins en places de parking), et de besoins accrus en équipements. La Commune seule ne peut pas tout gérer. Il manque une conception cohérente au niveau régional.

Pistes d'action proposées :

- Concevoir des projets de logements plus globaux et de manière plus coordonnée (travail plus en amont du projet) qui intègrent la mobilité, la production d'équipements, de services et qui garantissent un cadre de vie de qualité.

Une bonne desserte en transport en commun doit être une priorité si l'on veut densifier : il faut éviter l'augmentation du nombre de voitures (et de besoin en places de parking) lors de grandes opérations de logement + développer des incitants pour limiter l'usage de la voiture.

- Réaliser une étude pour déterminer à partir de combien d'habitants supplémentaires, l'habitabilité n'est plus garantie et à quel moment il devient nécessaire de créer plus d'équipements, d'espaces publics, ...
- Il faut tendre vers une mixité sociale (logement social et moyen) dans un même immeuble : faire du « logement public » (agir sur les statuts de la SDRB pour qu'elle puisse produire du logement social) afin d'éviter la compartimentation et faciliter le passage entre les différentes catégories de logement.
- Utilisation des charges d'urbanisme sur les habitations bon marché afin de pouvoir financer la production de logements à caractère social.
- Pour faire face à l'essor démographique, la question du logement doit être pensée en partenariat avec la Flandre et la Wallonie.
- Diffuser les bonnes pratiques issues des Contrats de quartiers, bon exemple de politique de revitalisation intégrée.
- Mettre en place des mécanismes intégrés d'accompagnement des personnes dans la recherche d'un logement mais aussi dans l'aide à la recherche d'un emploi, ...

Vacance des logements

Problématique :

Les chiffres annoncés ne sont pas clairs alors qu'il est possible d'évaluer le nombre de logements vacants au niveau communal.

Les procédures administratives d'acquisition d'immeubles à l'abandon sont trop longues.

Pistes d'action proposées :

- Réaliser un inventaire des logements vides avec les communes.
- Prévoir des subsides régionaux pour les communes afin qu'elles puissent simplifier les procédures d'acquisition.
- Eviter les taxes qui n'ont qu'un effet limité sur le problème de vacance, et mettre en place d'autres outils plus efficaces.
- Agir aussi sur les rez-de-chaussée commerciaux à l'abandon qui pourraient être transformés en logement hors quartiers commerçants.

Subdivision des logements

Problématique :

Il faut éviter la surreprésentation de logements trop petits pour pouvoir répondre aussi au besoin des grandes familles.

Les communes pointent un manque de directives claires dictées par la Région sur cette question. Il n'existe pas de règles harmonisées, les communes gèrent ce problème comme elles l'entendent.

Pistes d'actions proposées :

- Conserver les maisons unifamiliales.
- Clarifier les normes d'habitabilité applicables au logement : préciser quelles règlementations (RRU ou Code du logement) sont applicables en fonction du type de logement et d'opération considérés (neuf/location, rénovation/construction etc.). Et si la clarification ne suffit pas, harmoniser les normes (notamment entre ADIL et logement, entre primes à la rénovation et logement moyen).
- Conscientiser les notaires sur leur rôle à jouer en termes d'informations sur le marché du logement.

Logement étudiant

Problématique :

Le logement étudiant amène une certaine dynamique dans les communes. Les communes sont donc intéressées pour soutenir ce type d'offre mais sont confrontées à une forte pénurie de ce type de logement.

Piste d'action proposée :

Les communes souhaitent trouver des alternatives pour loger les étudiants, par exemple en modifiant le statut des AIS leur permettant de gérer ce type de logement ou en développant des systèmes plus alternatifs : habitats intergénérationnels.

Logement collectif

Problématique :

L'inscription de plusieurs personnes comme chef de ménages dans un même logement pose un problème de gestion des baux.

Aujourd'hui les Communes font face à un vide juridique sur ce point.

Piste d'action proposée :

La gestion du logement collectif doit être réglementée et mieux contrôlée au niveau régional.

Groupe de travail « Equipements »

Les équipements, tout catégorie confondue¹, doivent être réfléchis à deux échelles : l'échelle métropolitaine et l'échelle du quartier. Ces deux échelles sont complémentaires, elles doivent être prises en compte pour toute création d'équipements.

La question des équipements doit être traitée selon 4 dimensions : la connaissance, la décision, l'exécution et la gestion.

La connaissance du territoire (diagnostic)

Problématique :

Il faut pouvoir déterminer les besoins en termes d'équipements dans toute la Région. Or, différents types de diagnostic sont disponibles, notamment au travers des différents plans communaux, mais il y a un manque d'harmonisation des données.

Pistes d'action proposées :

La Région doit pouvoir organiser un diagnostic au niveau régional dans le but de dégager une vision stratégique en termes de localisation des équipements. Ce diagnostic doit pouvoir :

- Déterminer la localisation des équipements dans toute la région par rapport aux défis de demain (croissance démographique) ;
- Déterminer les critères d'installation d'un équipement (accessibilité géographique, accessibilité financière, lisibilité dans l'espace) ;
- Déterminer les équipements existants non utilisés afin de lancer une stratégie pour leur reconversion/réutilisation ;
- Mettre en réseau les équipements à toutes les échelles.

La décision

Problématique :

Nombreux sont les programmes d'investissement (fédéraux, européens, communautaires, régionaux) qui participent, de manière différente, à la création des équipements. Si cela peut être considéré comme un avantage en termes de sources d'investissements disponibles, en revanche le bénéficiaire ne peut développer que certaines actions, au détriment de la potentielle pluralité des fonctions de l'équipement.

Pistes d'action proposées :

¹ Dans cet atelier les équipements scolaires n'ont pas été traités car ils feront l'objet d'une séance successive. Par « équipement » les participants ont entendu tout équipement public.

- Créer un programme d'investissement unique, une « enveloppe unique » contenant une série de financements qui permettent ainsi d'activer toutes les fonctions de l'équipement ;
- Faire de la Région de Bruxelles-Capitale l'acteur « cadreur » octroyant le programme d'investissement unique, en concertation avec les organismes communautaires, fédéraux et européens. La Région pourrait mettre en place des programmes spécifiques d'investissement métropolitains ;
- Créer une Plateforme Communes-Région pour gérer le programme d'investissement unique.

L'exécution

Problématique :

Les communes sont l'acteur principal en termes d'exécution mais n'ont pas toujours les moyens humains et financiers de mener à bien cette mission.

Piste d'action proposée :

Il s'agit de donner aux communes les moyens nécessaires afin qu'elles puissent exécuter toutes les actions contenues dans programmation d'investissement. Cela doit se mener en concertation avec la Région selon les priorités établies par le programme d'investissement.

La gestion

Problématique :

La gestion est un enjeu essentiel de l'équipement. Elle permet d'en garantir l'existence à long terme. La gestion recouvre différents domaines (le personnel, les horaires d'ouverture, le planning financier, la participation citoyenne).

Piste d'action proposée :

Etant donné le rôle d'exécution des communes, il faut que les communes se donnent les moyens financiers et humains nécessaires pour pouvoir gérer à long terme un équipement.

A long terme, ces enjeux doivent permettre de :

- Créer une vraie culture de coopération entre les communes et entre ces dernières et la Région ;
- Créer une connaissance fine du territoire en termes d'équipements ;
- Créer davantage d'outils de collaboration entre les différentes communes dans tous projets de rénovation ou de création des équipements ;
- Rendre cohérent le réseau des équipements sur le territoire, complémentaire dans l'offre et accessible à tous les citoyens.

Groupe de travail « Espaces publics/espaces verts »

Les communes soulignent de manière générale un manque d'espaces publics qualitatifs et d'aires de jeux. Mais les réflexions se concentrent surtout autour du manque de concertation et de communication entre les acteurs (entre la Région et les communes, au sein de l'appareil régional lui-même, et avec les acteurs fédéraux, notamment la SNCB et Beliris).

Concertation/communication/participation lors de (ré)aménagement d'espaces publics/verts

Problématique :

Il y a un manque de concertation et d'information vers les communes en amont des projets de (ré)aménagement des espaces publics de la part des organismes régionaux et fédéraux (notamment concernant la rénovation des voiries et des places régionales, la signalisation et le marquage des espaces publics). La STIB et la SNCB sont particulièrement visés : prise de décision technique et souvent autoritaire sans prise en compte de l'environnement urbain et social alentour.

Inversement, la transmission d'informations des communes vers la Région est parfois insuffisante ou tardive.

Il existe aussi un manque de concertation/coordination entre les différents organismes régionaux, d'où des orientations parfois contradictoires données aux communes (par exemple concernant l'utilisation de matériaux durables, l'esthétique des axes...).

Enfin, il y a un manque de participation et de communication à destination des habitants. Quand une consultation est organisée, les résultats sont mitigés (faible participation, occasion pour les riverains de défendre leurs intérêts individuels et de transmettre leur mécontentement, faible compréhension de l'intérêt du projet...)

Pistes d'action proposées :

- Faire en sorte que les concertations Région/communes soient plus systématiques et structurelles concernant tout réaménagement de l'espace public, et ce, dès la conception du projet. Prévoir des mécanismes réguliers de transmission de l'information dans les deux sens (communes-Région et Région-communes).
Concertations qui peuvent servir d'exemples : la promenade verte, l'implantation des stations Cambio et Villo, la gestion des parcs (avec IBGE), les Contrats de quartier durable.
- Améliorer la coordination entre les organismes régionaux afin de communiquer une stratégie cohérente vis-à-vis des communes
- Développer la participation des citoyens mais selon des modèles qui permettent une véritable appropriation du projet. Exemple des Contrats de quartier durable.

Conception des espaces publics/verts

Problématique :

Le manuel des espaces publics était un document très utile pour donner les grandes orientations à suivre lors de l'aménagement de tout espace public à Bruxelles. Or, ce manuel est tombé en désuétude ce qui est fort dommageable car il n'existe plus de grands principes directeurs partagés par toutes les communes. Par ailleurs, des problématiques actuelles comme la place de l'art dans la ville, la perméabilité des surfaces ou la gestion de la sécurité doivent être intégrées dans cette réflexion.

Pistes d'action proposées :

- Réactualiser le « Manuel des espaces publics » et en faire de nouveau la référence pour tous les projets dans les 19 communes (notamment, clarifier, via ce manuel, la place des cyclistes dans les espaces publics et dans les parcs, la possibilité d'enterrer les conteneurs à verre...). Ce manuel doit permettre de développer une approche intégrale de l'espace public.
- Lancer une réflexion plus approfondie sur l'art dans l'espace public, et éventuellement rédiger un cahier des charges type.
- Prendre en considération la problématique de la sécurité dans les aménagements de l'espace public, par exemple en favorisant le passage (des piétons, des cyclistes).

Gestion des espaces publics/verts

Problématique :

L'entretien des espaces publics relevant des pouvoirs régionaux est parfois insuffisant, notamment aux alentours des bulles à verre ou le long des grandes voiries régionales (chaussées...) et vis-à-vis de l'éclairage.

Se posent également des problèmes de sécurité, notamment autour des bancs, surtout le soir. La réaction actuelle des communes se limite souvent à la répression.

Piste d'action proposée :

Outre le fait que la Région se doit d'entretenir ses espaces publics, et notamment ses voiries principales, la gestion de l'espace public doit passer par un rôle accru donné à l'animation urbaine, notamment en permettant aux gardiens de la paix d'assurer une fonction d'animateur (ce qui leur est actuellement impossible dans le cadre de la loi fédérale les régissant).

Groupe de travail « Mobilité »

Avant de débattre des questions de mobilité et de faire des propositions, les communes présentes dans ce groupe de travail ont avant tout souhaité recevoir des informations sur les réflexions en cours concernant la mobilité dans le cadre du PRDD et les choix déjà retenus par les acteurs régionaux.

Questionnement des communes

Les communes se questionnent sur les choix faits concernant la jonction Nord-Midi dans le PRDD.

Réponse : Le PRDD suit les décisions du Gouvernement à savoir de privilégier une meilleure utilisation des infrastructures existantes.

Les communes ont posé des questions sur les orientations de développement des transports en commun dans le PRDD et se sont interrogées sur l'existence ou non d'un volet budgétaire. Elles se sont également demandées si le report modal de la voiture vers les transports en commun était une perspective de calcul suffisante compte tenu de l'essor démographique et s'il ne fallait pas aussi envisager d'augmenter les fréquences des transports en commun.

Réponse :

- Les orientations suivent celles d'Iris 2 qui listait les travaux à réaliser pour fin 2018.
- Le volet budgétaire devra être plus large que celui d'IRIS 2 car les perspectives envisagées sont plus ambitieuses. Cela dépendra des nouveaux moyens financiers possibles.
- Les orientations ne s'articulent plus seulement autour d'une logique de réseau mais aussi d'une logique de nœuds et de lieux (ce qui implique une hiérarchisation du réseau). Cette vision structure le PRDD dans son ensemble puisque ces nœuds seront des lieux de structuration des politiques d'emploi, d'activités économiques, de logements...

Les transports en commun

Problématique :

La question « comment les communes peuvent-elles contribuer au développement des transports en commun ? » doit être inversée : « comment mettre les transports en commun au service du développement des communes ? »

En effet, la STIB ne consulte pas les communes, ne coproduit pas les projets avec elle, et leur impose des normes (gabarit de voies pour bus de plus en plus larges, ...). Il y a un défaut de confiance entre les deux. La STIB veut constamment accroître sa vitesse commerciale et n'aide pas à l'amélioration

de l'espace public. De plus, il existe des ruptures de charge ne prenant pas en compte le vécu des voyageurs.

Pistes d'action proposées :

Il faut une meilleure coproduction de projet entre la STIB et les communes. Les communes doivent éviter de faire un barrage systématique aux projets de la STIB et la STIB doit consulter les communes en amont et ne pas imposer ses décisions au moment des enquêtes publiques.

Les exemples français de « contrats de lignes » ont été cités comme des exemples de coproduction « donnant/donnant ». Il faut également mieux intégrer les problématiques intercommunales, il faut se parler entre communes ET avec les instances régionales ou para-régionales. La Région de Bruxelles capitale devrait parfois servir d'arbitre entre les communes et les institutions para-régionales.

Le stationnement et la place de la voiture

Problématique :

Il existe un décalage entre les décisions politiques régionales et l'applicabilité communale, notamment en matière d'objectifs de diminution du stationnement.

- Les communes font face à un problème de saturation du stationnement, ce qui pose le problème non seulement d'utilisation de la voiture mais également de sa possession.
- Les débats entre les habitants montrent une dualité des envies entre ceux qui veulent interdire leurs rues à la voiture et ceux qui veulent conserver le stationnement.
- Les démarches de mutualisation des places de parking avec un public différent de nuit et de jour posent problème car elles encouragent l'utilisation de la voiture en journée.
- Les cartes de stationnement peuvent être vécues comme une forme d'injustice par les habitants qui payent sans être sûrs de trouver une place
- Le système de location Cambio ne semble pas rentable aux yeux de certains usagers et ne décourage pas tout le monde d'acheter une voiture.

Pistes d'action proposées :

Non abordées.

Mobilité douce ou active

Problématique :

Depuis les premiers plans piétons, les projets communaux tiennent de plus en plus compte des aménagements piétons et personnes à mobilité réduite. Toutefois, le confort piéton n'est pas encore idéal partout.

De plus, des efforts sont encore à faire sur la qualité de l'entretien des voiries du fait du manque de moyens des communes mais aussi du manque de collaboration entre les communes (plus le nombre de communes amenées à travailler ensemble est important, plus la collaboration est difficile).

La piétonisation de certaines voies est parfois en contradiction avec la hiérarchie des voiries : certains habitants veulent un « village » en plein cœur de ville alors que la ville doit conserver ses fonctions urbaines.

Pistes d'action proposées :

Communes et Régions doivent collaborer pour augmenter le confort des piétons (trottoir, qualité du revêtement, plan zone 30...) et travailler sur l'aisance des déplacements : trottoirs traversant, oreilles, raccourcissement des traversées...

Il faut aussi rassurer les habitants qui ont peur des « espaces partagés » et des zones de rencontre (craintes d'accidents et de tension dues à la cohabitation de différents modes de transport sur un même espace).

ADT
ATO.

AGENCE DE
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
POUR LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AGENTSCHAP VOOR
TERRITORIALE ONTWIKKELING vzw
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Consultatie van de gemeenten Thema 'Leefomgeving' - 21/05/2012

Verslag



Lijst van aanwezigen

Gemeente	Naam
Anderlecht	Patrick Demol
	Yvette Zege, dienst Stedelijke Ontwikkeling
	Roger Elshoecht, diensthoofd Leefomgeving – Stadsontwikkeling
Brussel	Marianne Dandoy, secretaris Cel Mobiliteit
	Camille Baar, inspecteur Plancel (afdeling Stedenbouw)
Elsene	M. Louis
Etterbeek	Yves Smidts, hoofdinspecteur, architect-stedenbouwkundige
	Rosine Dehaeck, huisvestingsloket
Evere	Martine Reniers, inspecteur-architect
Ganshoren	Christophe De Wannemaeker, directeur-architect
	Joan Coeckelberghs
	Dirk Waterplas
	I. Bongaerts
Koekelberg	
Molenbeek	Etienne Coeckelberghs
	Marc Mohy
Oudergem	
Schaarbeek	David Neuprez, afdeling strategische en duurzame ontwikkeling
	Bertrand Dhuyvetter
Sint-Agatha-Berchem	Didier Recollecte, stedenbouwkundige
Sint-Gillis	Nathalie David
Sint-Joost-ten-Node	Elisabeth Lehanse
	Anne Winterberg
Sint-Lambrechts-Woluwe	
Sint-Pieters-Wolume	
Ukkel	Alexandre Jongen
	Didier Heymans, architect-stedenbouwkundige
Vorst	
Watermaal-Bosvoorde	Chloé Gillain
	Myriam Brackelaire
ATO	Frédéric Raynaud, afdelingshoofd Territoriale kennis
	Annabelle Guérin, opdrachthouder Territoriale kennis
	Lise Nakhlé, opdrachthouder Territoriale kennis
	Veronica Pezzuti, opdrachthouder Territoriale kennis
	Solange Verger, opdrachthouder Territoriale kennis
DSP (BROH)	Yves Van De Castele, medewerker, coördinator GPDO
Kabinet Picqué	Maarten Lenaerts, medewerker
Kabinet Picqué	Julie Lumen, adjunct-kabinetschef

- In totaal 25 deelnemers + 8 sprekers of gesprekleiders (ATO-DSP-kabinet Picqué)

Verloop van de halve dag

- Presentatie van de context, het doel van de bijeenkomst en het thema van de dag (door Frédéric Raynaud en Solange Verger, ATO). Zie *powerpoint* in bijlage.
- Uiteenzetting over 'De gevolgen van de institutionele hervorming op het gebied van veiligheid voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Julie Lumen, Kabinet Picqué)
- Werkgroepen over de 5 subthema's die betrekking hebben op het thema 'leefomgeving':
 - Huisvesting
 - Voorzieningen
 - Openbare ruimte en groenvoorzieningen
 - Mobiliteit
 - Veiligheid en preventie (in samenhang met het thema openbare ruimte en groenvoorzieningen)

Centrale vraag van de bespreking: *Hoe kunnen de gemeenten en het Gewest samen de leefomgeving in de wijken verbeteren?*

- Presentatie door de verslaggever van elke werkgroep aan alle deelnemers van de belangrijkste voorstellen en overwegingen die tijdens de werkgroepen werden besproken. Vragen en bespreking.

Resultaten van de werkgroepen

Zie volgende pagina's.

Werkgroep 'huisvesting'

De problematiek van de huisvesting is geanalyseerd op basis van een algemene vraag, namelijk: hoe kunnen de gemeenten een bijdrage leveren aan de uitvoering van de huisvestingsprogramma's (vastgoedbeleid, overleg ...)?

Het debat gaat over de problemen die de gemeenten ondervinden, met name door het gebrek aan overleg met het Gewest en het gebrek aan regels voor de uitvoering en het beheer van huisvestingsprojecten.

De gemeenten hebben een aantal oplossingen voorgesteld, waarvan sommige al in uitvoering zijn op hun grondgebied.

Actoren

Problematiek:

Het veelvoud van actoren (Vastgoedregie, SVK's, gemeenten, OVM's en andere) maakt de productie van woningen complex.

De gemeenten kunnen niet op alle vlakken interveniëren en worden geconfronteerd met een gebrek aan middelen en een gebrek aan beschikbaar vastgoed. De problemen in het vastgoed zetten de gemeenten ertoe aan om meer in te zetten op de bestaande huisvesting.

Voorgestelde acties:

- Meer coördinatie tussen de actoren, bijvoorbeeld door een uniek loket voor alle huisvestingsvragen.
- Meer overleg tussen de actoren om de woningproductie op te drijven, afgestemd op de vraag.

Woningproductie

Problematiek:

De bouw van nieuwe sociale woningen in het kader van het Huisvestingsplan kan op gemeentelijk niveau negatieve effecten hebben in termen van veiligheid, mobiliteit (slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer en meer behoefte aan parkeerplaatsen) en een grotere nood aan voorzieningen. De gemeente kan niet alleen alles beheren. Er is gebrek aan een coherent concept op gewestelijk niveau.

Voorgestelde acties:

- Meer globale huisvestingsprojecten opzetten en op een meer gecoördineerde manier (in een eerdere fase van het project), met aandacht voor mobiliteit en de productie van voorzieningen en diensten en met de garantie van een aangename leefomgeving.

Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer moet een prioriteit zijn indien men de stad wil verdichten: de stijging van het aantal auto's (en de nood aan parkeerplaatsen) bij grote woonprojecten moet worden vermeden en het autogebruik moet worden ontmoedigd.

- Een studie doen om na te gaan vanaf hoeveel bijkomende bewoners de woonkwaliteit niet meer gegarandeerd is en op welk moment het noodzakelijk wordt om meer voorzieningen, openbare ruimte enz. te creëren.
- Er moet worden gestreefd naar een sociale mix (sociale woningen en middenklassewoningen) in hetzelfde gebouw: 'openbare huisvesting' ontwikkelen (de statuten van de GOMB aanpassen, zodat die sociale woningen kan produceren) om een opdeling te vermijden en om de uitwisseling tussen verschillende wooncategorieën te vergemakkelijken.
- Gebruik van de stedenbouwkundige lasten voor goedkope woningen om de productie van sociale woningen te kunnen financieren.
- Om de bevolkingsgroei te kunnen opvangen, moet de huisvesting in samenwerking met Vlaanderen en Wallonië worden aangepakt.
- De goede praktijken van de wijkcontracten verspreiden als een goed voorbeeld van een geïntegreerd stadsvernieuwingsbeleid.
- Geïntegreerde processen invoeren voor de begeleiding van mensen die een woning zoeken, maar ook voor het bieden van hulp bij het zoeken van werken.

Leegstand

Problematiek:

De gepresenteerde cijfers zijn niet duidelijk, terwijl het mogelijk is om het aantal leegstaande woningen op gemeenteniveau te berekenen.

De administratieve procedures voor de aankoop van verwaarloosde gebouwen zijn te lang.

Voorgestelde acties:

- Een inventaris van leegstaande woningen maken met de gemeenten.
- Gewestelijke subsidies verstrekken aan de gemeenten waarmee ze de aankoopprocedures kunnen vereenvoudigen.
- Belastingen vermijden die slechts een beperkt effect hebben op de leegstandproblemen en andere, meer doeltreffende instrumenten opzetten.
- Ook buiten de handelswijken een aanpak ontwikkelen voor leegstaande winkels die omgebouwd kunnen worden tot woningen.

Onderverdeling van woningen

Problematiek:

Er mogen niet te veel te kleine woningen komen, zodat ook aan de behoefte van grote gezinnen wordt voldaan.

De gemeenten verwijzen naar een gebrek aan duidelijke richtlijnen van het Gewest over deze kwestie. Er bestaan geen geharmoniseerde regels, de gemeenten behandelen dit probleem zoals hen dat goeddunkt.

Voorgestelde acties:

- Eengezinswoningen behouden.
- Duidelijkheid scheppen in de kwaliteitsnormen die van toepassing zijn op woningen: aangeven welke reglementen (GSV of Huisvestingscode) van toepassing zijn op basis van de geplande types woning en operaties (nieuwbouw/huur, renovatie/bouw, enz.) En indien die verduidelijking niet voldoende is, de normen harmoniseren (met name tussen VIBH en woning, tussen renovatiepremie en middenklassewoning).
- Notarissen bewustmaken van de rol die ze kunnen spelen in de informatievoorziening op de woningmarkt.

Studentenhuysvesting

Problematiek:

Studentenwoningen brengen een zekere dynamiek in de gemeenten. Die zijn er dus in geïnteresseerd om dit type aanbod te ondersteunen, maar worden geconfronteerd met een groot tekort aan dit type woningen.

Voorgestelde acties:

De gemeenten willen alternatieven vinden om studenten te huisvesten, bijvoorbeeld door het statuut van de SVK's aan te passen, zodat zij dit type woningen kunnen beheren of door meer alternatieve systemen te ontwikkelen, zoals intergenerationele woningen.

Collectieve woningen

Problematiek:

De inschrijving van meerdere personen als gezinshoofd in dezelfde woningen levert problemen op bij de huurcontracten.

Op dit moment worden de gemeenten geconfronteerd met een juridisch vacuüm op dit punt.

Voorgestelde acties:

Het beheer van collectieve woningen moet worden gereguleerd en beter gecontroleerd op gewestelijk niveau.

Werkgroep 'voorzieningen'

Voorzieningen van alle categorieën¹ moeten worden bekeken op twee niveaus: het Gewest en de wijk. Die twee niveaus zijn complementair en er moet rekening mee worden gehouden bij elke bouw van voorzieningen.

Bij voorzieningen moet rekening worden gehouden met 4 aspecten: kennis, beslissing, uitvoering en beheer.

Kennis van het gebied (diagnose)

Problematiek:

De behoeften aan voorzieningen moeten in het hele Gewest kunnen worden bepaald. Maar er zijn verschillende soorten diagnoses beschikbaar, met name via de verschillende gemeentepannen. Er is echter een gebrek aan harmonisatie van de gegevens.

Voorgestelde acties:

Het Gewest moet een diagnose op gewestelijk niveau kunnen maken om een strategische visie te ontwikkelen op de vestiging van voorzieningen. Deze diagnose heeft de volgende doelstellingen:

- De plaats van de voorzieningen in het hele gewest bepalen op basis van de uitdagingen van morgen (bevolkingsgroei);
- De criteria voor de vestiging van een voorziening bepalen (geografische bereikbaarheid, financiële toegankelijkheid, leesbaarheid in de ruimte);
- De bestaande, niet-gebruikte voorzieningen identificeren om een strategie te lanceren voor de reconversie of een nieuw gebruik ervan;
- De voorzieningen op alle niveaus met elkaar verbinden.

¹ In deze werkgroep worden scholen niet besproken, omdat die aan bod komen in een volgende bijeenkomst. Onder 'voorziening' verstaan de deelnemers alle openbare voorzieningen.

Beslissing

Problematiek:

Er zijn veel investeringsprogramma's (federaal, Europees, van de gemeenschappen, het Gewest) die op verschillende wijze een bijdrage leveren aan het creëren van voorzieningen. Hoewel dit beschouwd kan worden als een voordeel in termen van beschikbare investeringsbronnen, betekent dit ook dat de begunstigde slechts bepaalde acties kan opzetten, ten nadele van de potentiële pluraliteit van de functies van de voorzieningen.

Voorgestelde acties:

- Een uniek investeringsprogramma creëren, een 'unieke enveloppe' met daarin een reeks financieringen waarmee alle functies van de voorzieningen geactiveerd kunnen worden;
- Van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de 'omkaderende actor' maken die het unieke investeringsprogramma toekent, in overleg met de organen van de gemeenschappen, de federale staat en de Europese Unie. Het Gewest zou specifieke grootstedelijke investeringsprogramma's kunnen opzetten;
- Een platform van de gemeenten en het Gewest creëren om het unieke investeringsprogramma te beheren.

Uitvoering

Problematiek:

De gemeenten zijn de belangrijkste partij bij de uitvoering, maar hebben niet altijd de menselijke en financiële middelen om deze opdracht tot een goed einde te brengen.

Voorgestelde actie:

De gemeenten moeten de nodige middelen krijgen om alle acties uit het investeringsprogramma uit te voeren. Dat moet gebeuren in overleg met het Gewest, volgens de prioriteiten die zijn opgesteld in het investeringsprogramma.

Beheer

Problematiek:

Een goed beheer is een grote uitdaging voor voorzieningen en zorgt ervoor dat het bestaan op lange termijn gegarandeerd kan worden. Het beheer beslaat verschillende domeinen: personeel, openingsuren, financiële planning en burgerparticipatie.

Voorgestelde actie:

Gezien hun uitvoerende rol moeten de gemeenten de nodige financiële en menselijke middelen krijgen om een voorziening op lange termijn te kunnen beheren.

Op lange termijn moet dit leiden tot:

- Een echte cultuur van samenwerking tussen de gemeenten en met het Gewest;

- Een goede kennis van het grondgebied in termen van voorzieningen;
- Meer instrumenten voor de samenwerking tussen de verschillende gemeenten in alle stadsvernieuwingsprojecten of projecten voor de bouw van voorzieningen;
- Een coherent netwerk van voorzieningen op het grondgebied, met een complementair aanbod dat toegankelijk is voor alle burgers.

Werkgroep ‘Openbare ruimte / Groenvoorziening’

Over het algemeen constateren de gemeenten een gebrek aan aantrekkelijke openbare plaatsen en speelpleinen, maar zij wijzen meer in het bijzonder vooral op het gebrek aan overleg en communicatie tussen de verschillende partijen (tussen het Gewest en de gemeenten, binnen de gewestelijke administratie zelf en met de federale actoren, met name de NMBS en Beliris).

Overleg/communicatie/participatie bij de (her)aanleg van openbare ruimten en groenvoorzieningen

Problematiek:

Er is een gebrek aan overleg met en informatie aan de gemeenten in een vroegtijdige fase van projecten voor de (her)aanleg van de openbare ruimte bij de gewestelijke en federale instanties (vooral over werkzaamheden aan de gewestelijke wegen en pleinen, de bewegwijzering en de markering van openbare plaatsen). De MIVB en de NMBS worden in het bijzonder genoemd: zij nemen op een technische en vaak autoritaire basis beslissingen zonder rekening te houden met de stedelijke en sociale omgeving.

Daartegenover is de overdracht van informatie van de gemeenten naar het Gewest vaak onvoldoende of te laat.

Er bestaat ook een gebrek aan overleg/coördinatie tussen de verschillende gewestelijke instanties, waardoor soms tegengestelde richtlijnen worden gegeven aan de gemeenten (bijvoorbeeld over het gebruik van duurzaam materiaal, de esthetische aspecten van de verkeerswegen).

Tot slot is er een gebrek aan participatie en communicatie naar de bewoners. De resultaten van een eventueel openbaar onderzoek zijn matig (lage opkomst, buurtbewoners grijpen het onderzoek aan om hun individuele belangen te verdedigen en hun ontevredenheid te uiten, weinig inzicht in het belang van het project).

Voorgestelde acties:

- Ervoor zorgen dat er meer systematisch en structureel overleg is tussen het Gewest en de gemeenten bij alle projecten voor de heraanleg van de openbare ruimte en al vanaf de ontwerpfase.

- Ervoor zorgen dat het overleg tussen het Gewest en de gemeenten meer systematisch en structureel verloopt bij alle ingrepen voor de heraanleg van de openbare ruimte en al vanaf de ontwerpfase van het project. Een duurzaam proces opzetten voor de overdracht van informatie in twee richtingen (gemeenten-Gewest en Gewest-gemeenten).
Voorbeelden van overleg: de groene wandeling, de vestiging van Cambio- en Villo-stations, parkbeheer (met het BIM), duurzame wijkcontracten.
- De coördinatie tussen de gewestelijke instanties verbeteren, zodat een coherente strategie naar de gemeenten gecommuniceerd kan worden.
- De burgerparticipatie vergroten, maar volgens modellen waarmee het project werkelijk toegeëigend kan worden. Het voorbeeld van de duurzame wijk.

Ontwerp van de openbare ruimte en groenvoorzieningen

Problematiek:

De 'Handleiding van de openbare ruimte' (*Manuel des espaces publics*) was een zeer nuttig document om de grote lijnen bij de inrichting van alle openbare plaatsen in Brussel uit te zetten. Maar deze handleiding is jammer genoeg in onbruik geraakt, want er bestaan geen grote richtlijnen meer die door alle gemeenten worden gedeeld. Bovendien moeten actuele onderwerpen als de plaats van kunst in de stad, de verharding van de bodem en het veiligheidsbeheer in deze beschouwingen worden geïntegreerd.

Voorgestelde acties:

- De 'Handleiding voor de openbare ruimte' bijwerken en er opnieuw een referentie van maken voor alle projecten in de 19 gemeenten (met name via deze handleiding verduidelijken wat de plaats van fietsers in de openbare ruimte en de parken is, welke mogelijkheden er zijn om glascontainers onder de grond te plaatsen ...). De handleiding moet het mogelijk maken om een integrale benadering van de openbare ruimte te ontwikkelen.
- Een grondiger onderzoek naar kunst in de openbare ruimte lanceren en eventueel een modelbestek opstellen.
- Rekening houden met de veiligheidsproblematiek bij de inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door de passage te vergroten (van voetgangers en fietsers).

Beheer van openbare plaatsen en groenvoorzieningen

Problematiek:

Het onderhoud van de openbare plaatsen dat onder de gewestelijke overheid valt, is soms ontoereikend, onder meer rond de glasbollen, langs de gewestwegen (zoals steenwegen) en ten opzichte van de verlichting.

Er zijn ook veiligheidsproblemen, vooral rond de banken en met name 's avonds. Momenteel beperkt de reactie van de gemeenten zich vaak tot repressie.

Voorgestelde acties:

Behalve het feit dat het Gewest zijn openbare plaatsen moet onderhouden, met name de hoofdwegen, moet het beheer van de openbare ruimte op een meer actieve wijze worden aangepakt, met name door de stadswachters de toelating te geven om actief op te treden (wat ze nu niet mogen binnen de federale wet waaronder ze vallen).

Werkgroep 'Mobiliteit'

Voordat ze vraagstukken rond mobiliteit bespreken en voorstellen doen, willen de gemeenten in deze werkgroep eerst informatie krijgen over het lopende onderzoek naar mobiliteit in het kader van het GPDO en de keuzen die daarin al zijn gemaakt door de gewestelijke instanties.

Vragen van de gemeenten

De gemeenten stellen vragen over de keuzen die in het GPDO zijn gemaakt over de Noord-Zuidverbinding.

Antwoord: Het GPDO volgt de beslissingen van de regering om beter gebruik te maken van de bestaande infrastructuur.

De gemeenten stellen vragen over de richting waarin het openbaar vervoer in het GPDO zich ontwikkelt en over het al dan niet bestaan van de budgettaire ruimte. Ook vragen ze zich af of de modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer voldoende berekend is gezien de verwachte bevolkingsgroei en of niet ook moet worden overwogen om de frequentie van het openbaar vervoer op te voeren.

Antwoord:

- De ontwikkeling van het openbaar vervoer volgt de richting die is aangegeven in het IRIS 2-plan, waarin de geplande werkzaamheden tot 2018 zijn opgenomen.
- De budgettaire ruimte moet groter zijn dan in het IRIS 2-plan omdat de geplande ingrepen ambitieuzer zijn. Dat zal afhangen van de mogelijke nieuwe financiële middelen.
- De ontwikkeling van het openbaar vervoer gaat niet alleen over het netwerk, maar ook over de knooppunten en de plaatsen (waarvoor een hiërarchie in het netwerk nodig is). Deze visie structureert het hele GPDO, omdat deze knooppunten structurele plaatsen zullen vormen voor het tewerkstellingbeleid, economisch beleid, woonbeleid ...

Openbaar vervoer

Problematiek:

De vraag 'Hoe kunnen gemeenten een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer?' moet worden omgedraaid: 'Hoe kan het openbaar vervoer de ontwikkeling van de gemeenten ondersteunen?'

De MIVB wint geen advies in bij de gemeenten, voert geen gezamenlijke projecten met de gemeenten uit en legt de gemeenten normen op (een steeds bredere straat voor de bus). Er is een gebrek aan vertrouwen tussen de twee. De MIVB wil constant haar commerciële snelheid opvoeren en draagt niet bij tot de verbetering van de openbare ruimte. Bovendien houden de overstapplaatsen geen rekening met reizigerservaring van het openbaar vervoer.

Voorgestelde acties:

Er is nood aan een beter gezamenlijk projectbeheer tussen de MIVB en de gemeenten. De gemeenten moeten vermijden dat zij systematisch een dam opwerpen voor de projecten van de MIVB en de MIVB moet in een vroegtijdige fase advies inwinnen bij de gemeenten en geen beslissingen opleggen op het moment van een openbaar onderzoek.

Het Franse voorbeeld van de 'lijncontracten' wordt genoemd als een voorbeeld van een gezamenlijk beheer met geven en nemen. Ook moeten de intergemeentelijke problemen beter worden geïntegreerd en moet er gepraat worden tussen de gemeenten EN met de gewestelijke of paragewestelijke instanties. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou soms moeten optreden als scheidsrechter tussen de gemeenten en de paragewestelijke instellingen.

Parkeren en de plaats van de auto

Problematiek:

Er bestaat een kloof tussen de politieke beslissingen van het Gewest en de toepasbaarheid in de gemeenten, met name bij de doelstellingen om het parkeren te verminderen.

- De gemeenten worden geconfronteerd met het gebrek aan voldoende parkeerplaatsen, waardoor niet alleen het gebruik van de auto maar ook het bezit ervan een probleem vormt.
- Uit de gesprekken met de bewoners blijkt dat er een verschil van mening bestaat tussen mensen die straten autovrij willen maken en mensen die het parkeren willen behouden.
- Het initiatief om parkeerplaatsen te laten delen door verschillende groepen overdag en 's nachts zorgt voor problemen, omdat dit het gebruik van de auto tijdens de dag aanmoedigt.
- Parkeerkaarten kunnen de bewoners onrechtvaardig vinden, omdat ze moeten betalen terwijl ze niet zeker zijn van een plaats.

- Het huursysteem Cambio is niet rendabel voor sommige gebruikers en ontmoedigt niet iedereen om een auto te kopen.

Voorgestelde acties:

Niet besproken.

Zacht en actief weggebruik

Problematiek:

Sinds de eerste voetgangersplannen houden de gemeenteprojecten steeds meer rekening met de inrichting van de openbare ruimte voor voetgangers en mindervalide mensen. Niettemin is het comfort van de voetganger niet overal even ideaal.

Bovendien zijn er nog inspanningen nodig om de kwaliteit van het wegonderhoud te verbeteren, omdat de gemeenten niet voldoende middelen hebben, maar ook omdat ze onvoldoende samenwerken (hoe groter het aantal samenwerkende gemeenten, hoe moeizamer de samenwerking verloopt).

Soms is de omvorming van een straat tot voetgangerszone in tegenspraak met de hiërarchie van de wegen: sommige bewoners willen een 'dorp' in het midden van de stad, terwijl de stad ook haar stedelijke functies moet behouden.

Voorgestelde acties:

Gemeenten en gewesten moeten samenwerken om het comfort van de voetgangers te vergroten (voetpaden, kwaliteit van de bestrating, Zone 30-plan) en om de verplaatsingen vlotter te laten verlopen: voetpaden over de weg, voetbadverbredingen, kortere oversteekplaatsen ...

Er moet ook worden gewerkt aan de geruststelling van bewoners die angst koesteren voor de 'gedeelde openbare ruimte' en ontmoetingsplaatsen (angst voor ongevallen en conflicten als gevolg van het naast elkaar bestaan van verschillende transportwijzen in één ruimte).